

Chocolate City, Vanilla Suburbs

Von Schweinen und Wolkenkratzern – eine Reise in
Vergangenheit und Zukunft des Städtischen



Chicago-Mix – Foto:
Harry Callahan, 1948

An keinem anderen Ort der Welt ist der Glaube an die befreiende Kraft des Kapitals so stark, und nirgendwo sonst ist der Kapitalismus zu einer derart fundamentalistischen Religion geworden wie hier. Wenn die Vereinigten Staaten das Land Kanaan für den Kapitalismus sind, dann ist Chicago sein Jerusalem.

Marco d'Eramo

Chicago, Illinois, ist die Bühne, und die letzten 160 Jahre Stadtgeschichte stellen die Handlung, die sich der italienische Journalist und Soziologe Marco d'Eramo für sein Stück ausgewählt hat. Am Beispiel der seiner Anschauung nach amerika-

nischsten aller Städte liefert er mit seinem Essay *Das Schwein und die Wolkenkratzer. Chicago – Eine Geschichte unserer Zukunft* nicht „nur“ einen historischen Abriss verschiedener Facetten der Urbanisierung in Amerika, sondern er schreibt zugleich eine Sittengeschichte der nord-amerikanischen Gesellschaft, mit Eigenheim und Automobil, Rassismus, Immigration und Multikultur, von neoliberaler Ökonomie und politischer Regulierung in der kapitalistischen Stadt. Schließlich unternimmt er einen Ausflug in die Zukunft des Städtischen, analysiert Immigration unter den Bedingungen der Weltgesellschaft und stellt sie den alten Einwanderungswellen und ihrer Verortung in der Stadt gegenüber.

D'Eramos historische Aufzeichnungen beginnen mit der Entwicklung von Eisenbahn und Nahrungsmittelverarbeitung (Getreide, Vieh). In dieser Verbundwirtschaft sind technische Innovationen, neue Verkehrsmittel und die Triebkräfte des Kapitalismus auf äußerst dynamische Weise zur Entfaltung gekommen. Ihr erster Kristallisationspunkt war der Einstieg in die industrialisierte Tierverarbeitung und Fleischerzeugung. 1865 wurden im südlichen Stadtgebiet Chicagos auf einer Fläche von mehr als 200 Hektar die „Stockyards“ eröffnet, seinerzeit die modernsten Schlachthöfe der Welt, die Chicago über mehrere Jahrzehnte lang zum Zentrum der Viehverarbeitung im Mittelwesten der USA machten. Die erste Schlüsselinnovation, die den ökonomischen Erfolg der Stockyards überhaupt ermöglichte, war die „disassembly line“ – die arbeitsteilige, fließbandmäßig organisierte Zerlegung von Schweinen und später auch Rindern, die gemeinsam mit der automatischen Schlachtmaschine enorme Produktivitätssprünge hervorbrachte. Dies geschah 70 Jahre vor dem Start der – in genau entgegengesetzter Richtung angelegten – Fließbandfertigung von Autos in den Fabriken Henry Fords.

Eine zweite Basistechnologie, die gewissermaßen die Voraussetzungen zur Realisierung der Skaleneffekte in der mit hohen Fixkosten belasteten Produktion schaffte, war die Eisenbahn. Erst mit der Bahn gelang es, die gewaltigen Mengen an Vieh heranzuschaffen (sowie das zur Kühlung benötigte Eis von den großen Seen) und den Absatz von Fleisch über das riesige Marktgebiet zu bewältigen; eine tragende Rolle hatten dabei die Bahngesellschaften, deren vom Staat gewährte „land grants“ die Raumerschließung ganz wesentlich mitbestimmten. Unterstützt von stetigen Produktivitätsfortschritten der wissenschaftlich fundierten Fertigung gelang es, den Slogan „We feed the world“ fast Realität werden zu lassen. Dem zentralistischen, großräumig organisierten Transportwesen entsprach eine zentralistische, gleichwohl allein über die optimale Kombination der Produktionsfaktoren organisierte Ökonomie.

Die nächsten Schlüsseltechnologien brachten das raumwirtschaftliche Gefüge der Fleischverbundökonomie aber seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts ins Wanken: die Erfindung der künstlichen Kühlung, beziehungsweise des Kühlwagens, die Fleischdose, beziehungsweise die Verpackung von Frischfleisch sowie schließlich der Lkw als flexibles Transportmittel. Durch die neuen Möglichkeiten hinsichtlich Haltbarkeit, Lagerung und Transport von Fleisch wurden die

Standortvorteile Chicagos langfristig marginalisiert, denn ein nunmehr dezentrales Produktions- und Distributionsmodell konnte den Fleischhandel von der „Sklaverei der fixen Kosten“ befreien.² Es machte neue Standorte in anderen Regionen wirtschaftlich, und schon 1890 eröffneten die ersten „packing-houses“ in Kansas und Nebraska. Bis zur endgültigen Schließung der Stockyards dauerte es noch einige Jahrzehnte (1971). Der Produktionsrekord wurde nach dem Ersten Weltkrieg erreicht, doch war das Schicksal des Standortes Chicago für die Fleischindustrie spätestens mit dem Aufkommen des (Kühl-)Lkw besiegelt. Für die Vieh- und Fleischwirtschaft hat Chicago – ebenso im Getreidehandel – allerdings seine herausragende Stellung als virtueller Marktplatz (Börse, Warenmischgeschäfte) behauptet.

Der gewaltige Arbeitskräftebedarf, den die aufkommende Industrialisierung mit sich brachte, konnte nur durch massive Einwanderung in die Vereinigten Staaten gedeckt werden. Zwei große Einwanderungswellen werden für Chicago als wesentlich genannt, die erste zwischen 1840 und 1880, in der 8 Millionen Europäer aus Irland und England, Deutschland und Skandinavien in der Stadt eintrafen; eine zweite Einwanderungsphase fand zwischen 1880 und 1930 statt und brachte überwiegend ost- und südeuropäische Immigranten nach Chicago (Polen, Russen, Italiener, Slowaken, Kroaten, Spanier, Portugiesen). Durch das große Arbeitskräfteangebot konnten die Löhne niedrig gehalten werden, es entstand eine permanente Konkurrenz unter den Arbeitern und Einwanderern zum Vorteil des Kapitals. „Die Hierarchie der Verachtung zwischen den Nationalitäten spiegelt die soziale Hierarchie wider und strukturiert einen ‚Arbeitsmarkt nach Nationalitäten‘“ (d’Eramo, S. 167). Es überrascht nicht, daß Chicago zu jener Zeit Schauplatz permanenten Klassenkampfes war, daß es lange Streiks, Boykottaktionen (etwa beim Schlafwagenhersteller Pullman), Straßenkämpfe zwischen Polizei und Anarchisten und die Bewegung zur Durchsetzung des Achtstundentages (1886) gab. Vielleicht ist es auch kein Zufall, daß sich ausgerechnet an der Universität Chicago die traditionellste wirtschaftswissenschaftliche Lehr- und Forschungstradition begründete; „Missionare des Marktes“ nennt d’Eramo abschätzig die Monetaristen im Geiste Milton Friedmans, die sich in „Fort Science“ verschanzt hätten.

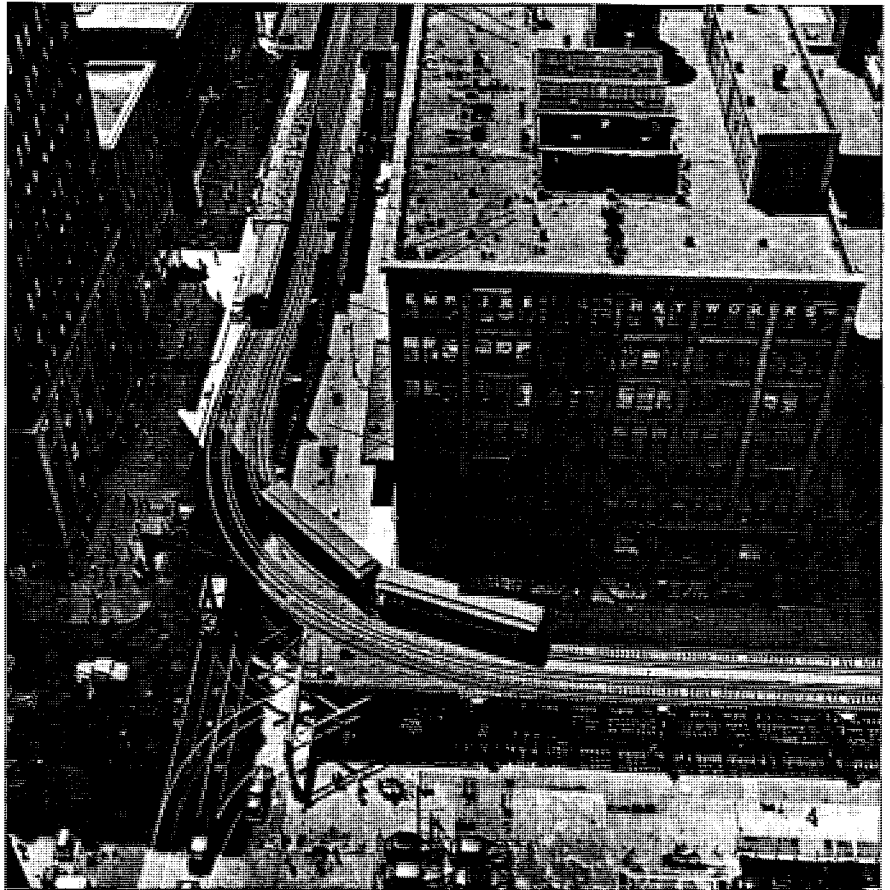
Auch den Zusammenhang von sozialer Differenzierung und stadträumlicher Segregation kann d’Eramo idealtypisch am Beispiel von Chicago beschreiben. Stellvertretend hierfür waren im 19. Jahr-

„Chocolate city with vanilla suburbs“ Diese Liedzeile aus dem Jahr 1976 trifft auch auf Chicago zu, der Stadt mit der nach Einschätzung d’Eramos eklatantesten Rassentrennung: 90 Prozent der Schwarzen wohnen in Vierteln, die zu 90 Prozent von Schwarzen bewohnt werden.

Exempel von Forschung zur Struktur der modernen Stadt, die ihr Experimentier- und Forschungsfeld praktisch direkt vor der Haustür hatte.³ Für die Stadtökologie ist die Stadt „natürlicherweise“ segregiert, doch weit wichtiger als die aus europäischer Sicht beständig kritisierte räumliche Funktionstrennung sind soziale Konflikte und Disparitäten.⁴ Eine wesentliche Triebkraft für den Auszug der Wohnbevölkerung aus der Stadt in die Suburbs war und ist Rassismus. Die „inner cities“ wurden zunehmend den Schwarzen und Armen überlassen, während die vornehmlich weiße Mittelschicht in die endlose Weite der Einfamilienhaus-siedlungen zieht.

„Chocolate city with vanilla suburbs“ Diese Liedzeile aus dem Jahr 1976 trifft auch auf Chicago zu, der Stadt mit der nach Einschätzung d’Eramos eklatantesten Rassentrennung: 90 Prozent der

Chicago, 1941 – Foto: Andreas Feininger



hundert das Entstehen von „skid rows“ und „Hobohemia“ also die typischen Viertel der Deprivilegierten, des Lumpenproletariats aus Wanderarbeitern, Tagelöhnern, Obdachlosen et cetera. Die West Madison Street in Chicago sieht er als beispielhaft für das Entstehen von „skid rows“ in praktisch allen Städten der USA an. Des weiteren dienen die Arbeiten aus der sozialökologischen Schule der Universität von Chicago als herausgehobenes

Schwarzen wohnen in Vierteln, die zu 90 Prozent von Schwarzen bewohnt werden.

Natürlich darf auch das Auto, also der Privat-Pkw in d’Eramos Arbeit nicht fehlen, vor allem dann, wenn es um das Wechselspiel aus Motorisierung, Flächennutzung und Stadtwachstum geht, das auch in Chicago bereits Ende des 19. und dann mit großer Energie im 20. Jahrhundert raumwirksam wurde. Zu Recht weist er aber darauf hin, daß die vielfältigen

Migranten, Siedler, Flüchtlinge

Das Ziel des Buches *Migranten, Siedler, Flüchtlinge. Von der Massenauswanderung zur Festung Europa* von Saskia Sassen, Professorin für Stadtplanung in New York, ist bescheiden und hochgesteckt zugleich: zur Anerkennung der Realität und damit zu den Voraussetzungen für eine vernünftige Politik gegenüber Ausländern und „Fremden“ beizutragen. Das ist nur möglich, wenn man die Gegenwart gleichzeitig mit ihrer Vorgeschichte, wenn man übergreifende Zusammenhänge und langfristige Abläufe im Blick hat. Um so besser, wenn dann noch der vergleichende Blick einer von niederländischen Eltern abstammenden US-Amerikanerin hinzukommt.

Europa ist zwar kein Einwanderungskontinent wie die Neue Welt oder Australien, wo Immigration in die Geschichte der kolonialen Eroberung eingebettet war. Europa ist aber auch kein Kontinent, dessen Migrationsgeschichte sich auf die Massenemigration der Vergangenheit beschränkt. Die europäischen Nationen haben vielmehr seit mindestens zwei Jahrhunderten „fremde“ Menschen integriert. Exilantenströme und Massenfluchten, Siedlungsprojekte und Arbeitsmigrationen sind ein wesentlicher Bestandteil sowohl der Entstehung des modernen europäischen Staatesystems wie der Industrialisierung Europas.

„Export von Arbeitskräften für den Aufbau Europas“, überschreibt Saskia Sassen einen Abschnitt ihres Buches, der Italien gewidmet ist – jenem Land, aus dem so viele Menschen emigrierten wie aus keinem anderen Land Europas, in das aber

auch viele früher oder später wieder zurückkehrten. Es war eine vor allem auf Europa konzentrierte, nur teil- und zeitweise nach Übersee führende Emigration. Ob in Frankreich, Deutschland oder der Schweiz – italienische Arbeitsmigranten erledigten die härtesten, gefährlichsten, am schlechtesten bezahlten Arbeiten, galten als Lohndrücker und stießen auf offene, manchmal tödliche Verachtung. Sie aber waren es, die Europa zu wesentlichen Teilen bauten, im wahrsten Sinne des Wortes bauten: „Beim Straßen-, Tunnel- und Eisenbahnbau waren sie unentbehrlich. Sie arbeiteten am Bau der Bahnstrecken vom Mont Cenis und St. Gotthard mit, aber auch an den Alpenstrecken Rigi, Pilatus, Albula sowie der Brig-Furka-Disentis-Bahn, die 1914 begonnen wurde, beim Simplon-Tunnel und später bei der Loetschbergbahn. 1914 stellten sie ein Drittel der Bauarbeiter ...“

Die Ursachen für die italienische Massenauswanderung und Arbeitsmigration waren die gleichen, wie sie seit dem 18. Jahrhundert zu verschiedenen Zeiten auch in anderen europäischen Ländern wirksam wurden: Eine Umstrukturierung der Landwirtschaft, die immer mehr Landbewohnern kein ausreichendes Einkommen mehr gewährte, ging einher mit einer Industrialisierung, die für das ländliche Gewerbe als ergänzende oder kompensatorische Einkommensquelle immer weniger Spielraum ließ. Die Geschichte gerade des modernen Europa ist zu einem wesentlichen Teil die Geschichte einer Aufspaltung zwischen denen, die ihren Lebensunterhalt für kürzere oder längere Zeit oder immer in

der Fremde verdienen mußten, und denen, die in der Heimat überleben konnten.

In einem Rhythmus von ungefähr fünfzig Jahren voranschreitend, macht Sassen an aufschlußreichen Beispielen die vielfältigen Facetten der Dynamik von Migrationen und die unterschiedlichen Formen des staatlich-politischen Umgangs damit deutlich. Für das unter niedrigen Geburtenraten leidende Frankreich war bis vor kurzem kennzeichnend die Förderung von Einwanderung und Einbürgerung bei starker Betonung der kulturellen Assimilation. Damit kontrastiert das deutsche Modell des Beharrens auf zeitlich begrenzter Einwanderung ohne engere Berührung. Symptomatisch dafür war bereits das 1913 verabschiedete Staatsbürgergesetz. Es betonte das Jus sanguinis, das Kriterium der Abstammung, so stark, daß für das Jus solis, das Kriterium der Wohnung, kaum noch Raum blieb. Gleichzeitig war allein etwa eine Viertel Million polnischer Saisonarbeiter in der preußischen Landwirtschaft tätig. Man brauchte die ausländischen Arbeitsmigranten und wollte zugleich durch die enge Fassung des Staatsbürgerrechts ihren Status als „Gastarbeiter“ ohne dauerhafte Zugehörigkeit festschreiben.

Die Kategorien derer, die ihre Heimat verlassen, sind mal mehr, mal weniger deutlich voneinander unterscheidbar. Die Zeiten, da man politische Flüchtlinge mit gehobenem Status von Saisonarbeitern oder Auswanderern ohne ausreichende heimische Erwerbsmöglichkeiten klar unterscheiden konnte, sind vorbei. Die Ursachen der Migration sind immer komplexer

Suburbanisierungsprozesse bereits ganz wesentlich mit dem Aufkommen der Straßenbahnen eingesetzt haben, die sich zunächst schneller als das Auto durchsetzen konnten (siehe auch Los Angeles). Die Tram ermöglichte den ersten Schritt hin zur Flucht in die Vorstädte. Diese waren zu jener Zeit allerdings noch von den alten Zentren abhängig. Erst das Auto koppelte die „suburbs“ dann von den traditionellen Raumbeziehungen ab und schuf – vor allem in Verbindung mit der „Mall“ – eine tendenziell neue Raumstruktur.

Auch hierfür ist der Großraum Chicago paradigmatisch: In den achtziger Jahren betrug das Bauflächenwachstum im Stadtgebiet 46 Prozent, während die Bevölkerung im gleichen Zeitraum nur um 4 Prozent zunahm... d'Eramo kommt auch auf eine häufig unbeachtete Voraussetzung der Suburbanisierung zu sprechen: das preiswerte Holzhaus, insbesondere

die leichte Rahmenbauweise („balloon frame“), die den ewigen Traum der Amerikaner vom „eigenen“ Haus gemeinsam mit den staatlichen Krediten erst massenhaft möglich machte.

Ausführlich befaßt sich d'Eramo mit der Bedeutung und den Folgen von Immigration in der globalisierten Gesellschaft der 90er Jahre. Seine Überlegungen sind natürlich auch deshalb interessant, weil Chicago den Aufstieg zu einer der führenden kapitalistischen Städte nicht unwesentlich der Zuwanderung zu verdanken hatte. Die Einwanderung dieser Tage drückt der Stadt erneut ihren Stempel auf, indem sie die Anthropogeographie, die sozialen und räumlichen Strukturen wieder einmal aufmischt. In den Vierteln der Skandinavier wohnen heute Araber, die Polen sind von der Milwaukee Avenue (wo heute Hispanics dominieren) in den Norden Chicagos gezo-

gen, am North Broadway entstand ein vietnamesisches Viertel, in dem vorher die Gangster der Hispanics und davor die Skandinavier ansässig waren. Die neuen asiatischen und lateinamerikanischen Einwanderer durchlaufen ähnliche Prozesse wie die Europäer im 19. Jahrhundert, und sie definieren die Hierarchien zwischen Macht und Ausbeutung immer wieder aufs neue. Gleichzeitig kulturalisiert sich die neue Immigration auf eine andere, moderne Art, wie d'Eramo mit Blick auf neue Technologien (Flugzeug, Satellitenfernsehen, Telekommunikation) und ihr Vordringen in die Lebenswelt auch der Immigranten zeigt.

Das Buch ist lebendig bis brillant geschrieben, seine Sprache liegt jenseits der oft trockenen, abgehobenen Diktion der Stadtforschung. Kennzeichnend für d'Eramos Darstellung sind Themensprünge und Tempowechsel zwischen historischen Erzählungen und aktuellen

und anonym geworden. Im 20. Jahrhundert wurde Europa zum Kontinent der Flüchtlinge. Gewissermaßen das Vorspiel dazu waren die Massenemigration von zweieinhalb Millionen Juden aus Osteuropa und Rußland zwischen 1880 und dem Ersten Weltkrieg und die Flüchtlingsströme, die eine Nationenbildung im Zeichen ethnischer „Entmischung“ nach dem Zerfall des Osmanischen Reichs auf dem Balkan auslöste. Die weltkriegführenden Staaten trieben dann Massenmobilisierung, Massenvertreibung und Massenflucht ins Unvorstellbare.

Heute spielt sich in globalen Dimensionen ab, was einst den europäischen Prozeß der Industrialisierung und der Herausbildung von Nationalstaaten kennzeichnete. Ein Europa, von dem aus Industrialisierung und Handel, moderne Staatenbildung und die Idee der Menschenrechte die Welt auf den Weg in die Moderne zwangen, kann sich der Verantwortung für das, was es ausgelöst hat und wobei es eine Hauptrolle spielt, nicht entziehen. Diese Verantwortung kann nicht mit dem Argument abgelehnt werden, die andrängenden Massen aus aller Welt seien viel zu groß und Selektivität viel zu ungerecht, als daß eine wirkliche Alternative zur „Festung Europa“ denkbar sei. Das weltweite Untersuchungsmaterial, so Sassen, „zeigt recht eindeutig, daß die Geographie der Migration relativ stark strukturiert ist; selbst in so verschiedenen Ländern wie den USA, Frankreich und Japan läßt sich zeigen, daß die Herkunftsländer der Einwanderer überwiegend in ihren jeweiligen Einflußzonen liegen. Es besteht heute kein Zweifel mehr daran, daß durch die Kolonialreiche der Vergangenheit Brücken entstanden sind, aber wir wollen oft immer noch nicht ein-

sehen, daß auch die heutigen transnationalen Wirtschaftsstrukturen solche Brücken schaffen.“

Je stärker die Koordinationsfunktion der nationalen Regierungen bei globalen wirtschaftlichen Aktivitäten ist, desto mehr müssen sie auch für die Bewegungsfreiheit und die Rechte der dadurch in Beziehung gebrachten Menschen sorgen, wenn sie nicht an Legitimität verlieren wollen. Es geht weniger darum, Massen neuer Migranten aufzunehmen, als darum, mit der Migration anders umzugehen. Daß beispielsweise seit dem Anwerbestopp für ausländische Arbeitskräfte in den 70er Jahren in Deutschland die Zahl der Ausländer dennoch weiter zunahm, lag unter anderem daran, daß durch die neue Regelung die Zwangsalternative entstand, entweder endgültig ins Herkunftsland zurückzukehren oder sich in Deutschland niederzulassen und Familienmitglieder nachkommen zu lassen. Zu den von Sassen hervorgehobenen, oft übersenen oder verdrängten Tatsachen gehört, daß aufseiten der Migranten stets das Bedürfnis groß war, unter Beibehaltung des Heimatrechts im Herkunftsort beziehungsweise -land zeitlich und räumlich begrenzt zu migrieren, und daß, wo nicht bestimmte Faktoren das unmöglich machten, die Zahl der Rückkehrer größer war, als allgemein angenommen. Die Perspektive, in der Sassen die Probleme der Migration zu diskutieren empfiehlt, ist deshalb weniger idealistisch, als sie auf den ersten Blick scheint: Migrationen sind als integraler Bestandteil der globalen Moderne zu akzeptieren; sie sind hochdifferenzierte, auf unterschiedliche Weise begrenzte Prozesse; deshalb braucht die volle Akzeptierung derer, die sich niederlassen, keine Überforderung zu bedeuten.

Rolf Wiggershaus



Saskia Sassen, Migranten, Siedler, Flüchtlinge. Von der Massenauswanderung zur Festung Europa. Aus dem Amerikanischen von Irmgard Hölscher, Frankfurt am Main (Fischer Taschenbuch Verlag) 1996 (216 S., 18,90 DM)

Problemen der Stadtentwicklung. Indem er vielfältige Mosaiksteinchen Stück für Stück zusammenfügt, ergibt sich eine großartige Gesamtschau des Städtischen in der modernen Gesellschaft. Kann man über die Einschätzung von Chicago als der kapitalistischen nordamerikanischen Stadt schlechthin sicher streiten (sie soll in einer der nächsten Ausgaben der *Kommune* mit Blick auf Atlanta diskutiert werden), so erscheint sein Urteil mit zunehmender Dauer der Lektüre um so nachvollziehbarer. Auf die berühmte Frage von Werner Sombart nach dem Sozialismus in Amerika⁵ antwortet d'Eramo folgendermaßen: „In Chicago konnte sich die subversive Logik des Kapitals ungehindert entfalten und wurde von keinem Etatismus gebremst (wie in Frankreich), von keiner Aristokratie (wie in Großbritannien), von keiner Kirche (wie in Italien). Deshalb hat sich hier der Kapitalismus zuerst und in seiner extremsten

Form ausgebreitet. Deshalb sind wir hier Situationen, Konfigurationen begegnet, die sich in Europa erst heute manifestieren oder sich erst abzuzeichnen beginnen.“ (S. 451)

Dies provoziert zwangsläufig die Frage, inwieweit Vergangenheit und Zukunft der amerikanischen Stadt am Beispiel Chicagos auch paradigmatisch für das konstatierte „Verschwinden“ der Stadt in Europa sein können. Eine Antwort darauf zu finden, die frei ist von pauschalen, verkürzten Übertragungen, mag intellektuell anregend sein, dürfte (vorerst) aber nur spekulativ lösbar bleiben.

Marco d'Eramo, *Das Schwein und der Wolkenkratzer. Chicago – Eine Geschichte unserer Zukunft*. Aus dem Italienischen von Friederike Hausmann u. Rita Seuß, München (Verlag Antje Kunstmann) 1996 (464 S., 48,00 DM)

- 1 Chicagos Bedeutung als Fleischmetropole wird auch in William Cronons „richtiger“ Stadtschicht ausführlich beschrieben, an der sich d'Eramo in diesem Punkt weitgehend orientiert hat: William A. Cronon: *Nature's Metropolis. Chicago and the Great West*, New York 1991.
- 2 Cronon schreibt dazu: „Geography no longer mattered very much except as a problem in management: time had conspired with capital to annihilate space“ (Cronon 1991, 259).
- 3 Robert E. Park, Ernest W. Burgess, Roderick D. McKenzie: *The City* (1925), Chicago 1967
- 4 Soziale Segregation gilt neben ökonomischem Wettbewerb sowie Sicherheitsvorschriften als wesentliche Bedingung für die Entstehung der Planungsvorschriften in den USA. „The standard zoning ordinance of American cities was originally conceived from a union of two fears – fear of the chinese and fear of skyscrapers“ (Warner 1972, S. 28). Als einen frühen Vorläufer des Standard Zoning Enabling Act (SZA) wird die Ausweisung eines speziellen Districts für die größtenteils von Chinesen geführten Wäschereien in der kalifornischen Stadt Modesto im Jahr 1886 genannt; vgl. S. B. Warner Jr.: *The Urban Wilderness. A History of the American City*, Berkeley and Los Angeles 1972/1995.
- 5 Werner Sombart: *Warum gibt es in den Vereinigten Staaten keinen Sozialismus?*, Tübingen 1906.