

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 77 (1990)
Heft: 7/8: Los Angeles

Artikel: "Non-City" Revisited
Autor: Corboz, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-58391>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Non-City» Revisited

Beschreibungen amerikanischer Städte aus europäischer Sicht weisen gewöhnlich drei Mängel auf: sie haben einen bloss mutmasslichen Gegenstand zum Thema, stützen sich auf irrelevante Kriterien und stellen zumeist den Versuch einer Rechtfertigung dar. Man kann deshalb sofort erkennen, dass die entsprechende Analyse als Verdammung endet. Die amerikanische Stadt sei nicht begrenzt, ihr Raster undifferenziert, ihr Gefüge monoton, ihr Erscheinungsbild chaotisch. Die Autoren solcher Beschreibungen, von Camillo Sitte bis Léon Krier, glauben mit ihrem an Le Corbusier oder an Lavedans Werken geschulten Blick verschiedene, aber gleichermassen absurde städtische Agglomerationen zu erkennen. Sie interessieren sich erst gar nicht für die ökonomischen und sozialen Wirkmechanismen, weil es ihnen bloss um einen sarkastischen Kommentar des Resultats geht. Fehlt nur noch, dass sie den Amerikanern raten, ihre Städte doch ebenso wie ihre Strassen zu nummerieren, weil sie ja ohnehin austauschbar seien. Die meisten von ihnen würden diesen Zustand im Handumdrehen beseitigen, wenn man ihnen den Auftrag dazu erteilte.

Paradoxerweise paart sich die Absage an die amerikanische Stadt mit der völlig andersartigen Einstellung gegenüber den Vereinigten Staaten im allgemeinen, denen ein «uneinholbarer Vorsprung» eingeräumt wird, während «unsere Kultur uns (in der Entwicklung) hindere». Dieses Gefühl der Unterlegenheit des Europäers nimmt gelegentlich derartige Ausmasse an, dass sie sich geradezu schuldig fühlen.

Um klar zu sehen, muss man wohl als erstes seine Projektionen aufgeben. Denn es gibt ebensowenig die «amerikanische» wie die asiatische oder europäische Stadt schlechthin, sondern bloss konventionelle

Darstellungen ihrer typischen Merkmale. Es gibt nicht einmal eine Kurzdefinition der Stadt als zeitgenössisches, historisches und kulturell übergreifendes Phänomen. Anders gesagt: Es gibt ebensoviele Stadtbegriffe wie betroffene Disziplinen, und keiner ist umfassend genug.

In der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts handelten dergleichen Darstellungen meist von New York, heute eher von Los Angeles. Aber wie auch immer ihre emblematische Ausprägung lauten mag, versagen sie doch vor allem angesichts einer Konfrontation mit der städtischen Realität, weil unpassende Kriterien zur Anwendung gelangen. Letztlich wirft man Los Angeles einfach vor, dass es eben keine europäische Stadt ist.¹

Immerhin gibt es mindestens einen Autor erster Güte – Reyner Banham –, der die üblichen Evaluationskriterien über den Haufen geworfen hat. Sein «Los Angeles, The Architecture of Four Ecologies» (Harmondsworth, 1971) beschreibt die formlose Agglomeration *par excellence* mit ebensoviel Geschick wie belustigter Sympathie («Wie englische Intellektuelle vergangener Generationen, die Italienisch lernten, um Dante im Original zu lesen, lernte ich Auto fahren, um Los Angeles im Original kennenzulernen.»). Es wäre allerdings übertrieben zu behaupten, sein Werk habe Vorurteile abgebaut; vor allem in den französischsprachigen Ländern, wo das Buch noch nicht in Übersetzung vorliegt. Selbstverständlich steht es jedermann frei, die «amerikanische Stadt» zu verachten. Man müsste jedoch zuerst versuchen, sie zu begreifen. Ein «advocatus diaboli» ist hier nicht verfehlt.

Was eine Stadt ausmacht, ist für die meisten Europäer so selbstverständlich, dass sie keinen Augenblick daran denken, deren Grundbestandteile zu definieren, was

ihnen wiederum erlauben würde, ihre Wahrnehmung entsprechend zu modifizieren. Trotz der Veränderungen der Stadtlandschaft Westeuropas in den letzten 40 Jahren bezieht sich ein Einwohner Mairlands, Londons oder Frankfurts nach wie vor auf die Idee des Stadtzentrums. Er hat grosse Schwierigkeiten zu erkennen, und gibt auch nur widerwillig zu, dass regionale Einheiten mit mehreren Kernbereichen an die Stelle traditioneller Stadtzentren getreten sind, und dass die Unterteilung in einzelne Gemeinden nicht mehr der Realität entspricht. Schlimmer noch: Ihm erscheint die Idee, es könne kein Zentrum im traditionellen Sinne mehr geben, geradezu pervers. Dieses Phänomen ist in den Vereinigten Staaten jedoch häufig zu beobachten. In Porterville, Kalifornien, zum Beispiel. «Man fährt die Strassen rauf und runter, ohne irgend etwas entdecken zu können, was einem Zentrum gliche. Nicht einmal Banken, Verwaltungsgebäude oder das Rathaus. Die Stadt hat keine Koordinaten (...)», vermerkt ein traumatisierter Durchreisender.² Dennoch ist Porterville nicht etwa eine Ausnahme, sondern eher die Regel, abgesehen von den ehemaligen englischen oder spanischen Kolonialstädten (deren Stadtkerne oft an Bedeutung verloren haben).

Dieses Phänomen mag als Kennzeichen der (mythischen) Gleichberechtigung in allen menschlichen Belangen der amerikanischen Gesellschaft gewertet werden, oder wenigstens als ein Individualismus, der ohne Staat auszukommen glaubt. Aber die entscheidende Gegebenheit ist, ungeachtet der sie bestimmenden Gründe, psychologischer Art: Fast alle Amerikaner verabscheuen das Stadtzentrum. Als Ideal stellen sie ihm eine Art Gartenstadt gegenüber, die sich, geläutert von ihrer Howardschen Struktur, im



1

Gelände ausbreitet. Das eigentliche Stadtzentrum betreten die Amerikaner nur, wenn es sich nicht vermeiden lässt. Die zwischen 1880 und 1914 entstandene *Downtown* von Los Angeles, die sich – wenn auch kleiner – mit den gleichaltrigen Zentren von New York oder Chicago vergleichen lässt, wird zensuriert. Sie erscheint auf keiner Postkarte und wird auch auf Luftaufnahmen nicht markiert. *Downtown Los Angeles* wird mithin nicht für ein architektonisch wie städtisch aussergewöhnliches Ensemble gehalten, sondern für eine beschämende Zone, die man den mexikanischen Einwanderern überlässt. Der Grund dafür liegt nicht einmal so sehr darin, dass man es für wenig attraktiv oder etwa unmodisch hält, sondern dass es nicht dem öffentlichen Image von L.A. als ebenerdige Stadt im Grünen entspricht.

Dennoch kennt diese Agglomeration (die wir nicht näher umschreiben wollen), obwohl sie eines eigentlichen Zentrums ermangelt, Gebiete grösserer Dichte. Sie ersetzen letzteres allerdings nicht, weil sie keine oder noch keine eigentlich gefühlsmässige Beziehung, oder auch nur den Eindruck einer städtischen Identität erwecken oder verstärken; sie ragen jedoch aus dem Stadtgewebe heraus und tragen zu dessen Differenzierung bei.

Wenn sich diese Zonen nun zu Stadtkernen wandeln sollten, müsste sich erst die Mentalität verändern. Dies geschieht, wenigstens im Falle einzelner, privilegierter Minderheiten, bereits heute. In mehreren Grossstädten (New York, San Francisco, Los Angeles) bilden sich neben ehemaligen, in den zwanziger oder fünfziger Jahren ent-

standenen Hochhauszonen neue «vertikale Städte», die sogenannten *24 hours communities*. Es handelt sich dabei aber keineswegs um eine nostalgische Rückkehr ins Zentrum der alten, zerfallenen *downtowns*, sondern um neue, sich selbst genügende Einheiten, die auf kleiner Fläche sowohl Luxuswohnungen wie Büros, Einkaufs- und Vergnügungszentren integrieren. Aus steuerlichen Gründen durch die Stadtverwaltungen gefördert, sollen diese Projekte die Immobilienspekulation anreizen und sind einer auserwählten Gesellschaftsschicht vorbehalten. Ihre Liebhaber entstammen den oberen Kadem, daher auch der Begriff der *gentrification*, die auf den von den Unternehmen angestrebten sozialen Wandel verweist. Dies bestätigt auch, dass solche «Sanierungen», wenngleich zentral gelegen, nicht die Rolle eines wahren Zentrums spielen. Es sind vielmehr Inseln, wo sich privilegierte Gruppen treffen, ohne sich um eine funktionelle Beziehung zur übrigen Agglomeration zu kümmern.³ Der Zerfall des alten Stadtzentrums in unmittelbarer Nähe geht weiter bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Manipulierung der Grundrente eine «Rehabilitierung» wirtschaftlich erscheinen lässt. Das Projekt Paul Rudolphs für das Graphic Art Center (New York, 1967), ein multifunktionaler Megabau, war der Vorläufer dieser Tendenz. Mit anderen Worten: Die flüchtige Begeisterung für das ehemalige Herz der Stadt gefährdet unsere Behauptung nicht, dass die Idee des Zentrums für die amerikanische Stadtkultur nicht ausschlaggebend sei.

Man kann eine analoge Debatte über Plätze führen. Von seltenen Ausnahmen abgesehen, werden sie in mehr oder weniger mit Bäumen bepflanzte Quadrate aufgeteilt, die normalerweise über einem unterirdischen Parkhaus liegen. Die von L'Enfant

in seinem Entwurf für Washington vorgesehenen Plätze wurden zu einfachen Kreuzungen; jene der *City-Beautiful-Bewegung*⁴ haben das gleiche Schicksal erlitten oder veröden zusehends. Nach dem letzten Krieg und teils unter dem Einfluss der in Europa entwickelten Theorien und Erfahrungen wurden unzählige *Plazas* wie industrielles *Design* entworfen, «um die Kasse klingeln zu lassen». Man glaubte, mit grosszügig angelegten städtischen Renovationsunterfangen echte Plätze schaffen zu können, wie etwa jenen neben dem neuen Bostoner Rathaus. Statt dessen wurden sie zu Leerräumen, die man nur unter Gefahr überquert.

Eine Bevölkerung, die – selbst in den Südstaaten – nicht daran gewöhnt ist, sich – ob bloss zum Vergnügen oder aus bürgerrechtlichen Gründen (es gibt eigens zu diesem Zweck auch Säle) – unter freiem Himmel zu versammeln, weiss nichts mit diesen Flächen anzufangen. In den Vereinigten Staaten ist der einzige belebte öffentliche Raum die Strasse; zumindest trifft dies auf gewisse Strassen zu – tatsächlich bloss auf wenige unter ihnen, und auch dann nur zu gewissen Stunden. Die riesigen, sich unter der Woche durch Manhattan wälzenden Menschenmengen sind keineswegs paradigmatisch. Mehr als irgendwo sonst ist hier der amerikanische Fussgänger⁵ vor allem ein Automobilist ohne Auto. Auch wenn er joggt, steht seine Autonomie auf schwachen Füßen.

Zusätzlich zum Fehlen von Plätzen, der Seltenheit von Fussgängerzonen und der Schwierigkeit, sich als Fussgänger überhaupt fortzubewegen, beklagt der europäische Kritiker das Übermass an Fahrzeugen. Banham selbst benutzt, bei seiner Beschreibung dessen, was er liebenswürdigerweise die *Autopia* nennt, das Bild der Brownschen

1 Main Street in Cortez, Colorado: der öffentliche Raum amerikanischer Kleinstädte / L'espace ouvert des petites villes / The public space in a small american city

Teilchenbewegung, um den ununterbrochenen Fluss der Fahrzeuge auf den vier bis sechs Spuren der städtischen Autobahnen von Los Angeles zu beschreiben. Ein anderer Autor halluziniert geradezu von «Tausenden von Autos, die sich mit gleichbleibender Geschwindigkeit in beide Richtungen bewegen und bei Tageslicht mit angeschalteten Scheinwerfern über den Ventura Freeway fahren, von nirgendwoher kommend, nirgendwohin gehend (...)»⁶; eine rein semantische Vermutung, da er ja die Reiseziele und Motive der Fahrer nicht kennt, die ohne Zweifel genauso vernünftig sind wie die unseren, um so mehr, als sich etwa der *raccordo annulare* oder der *boulevard périphérique* von Paris ähnlich interpretieren liessen.

Ein anderer Kritiker bezieht sich auf die repetitive Riesigkeit der Vororte, die überall gleich und somit undifferenziert seien. Hier wäre anzumerken, dass diese weiten Bereiche kleiner Privat- oder Mietshäuser keineswegs Vororte sind, sondern die Stadt selbst, da es kein Zentrum gibt, auf das sich diese Peripherie im Innern eines allgemeinstädtischen Systems bezöge. Dem Fehlen eines eigentlichen Zentrums steht hier gleichwertig die Attraktivität baumbepflanzter Quartiere gegenüber, die mit ihren grossen Verkehrsadern Boulevards gleichen. Das Ideal des Eigenheims ist allerdings genauso kleinbürgerlich wie man vermutet und zudem oft die Ursache aussergewöhnlich hoher Erschliessungskosten. Betont werden muss aber, dass dieses abschauliche Ideal den grössten Teil der sozialen Projekte der Bevölkerung rechtfertigt. Vor etwa zwanzig Jahren wäre der Amerikaner gerade deswegen als geistesgestört eingestuft worden. Doch 250 Millionen Verrückte in ein und demselben Gebiet wären wohl etwas problematisch.

Das Wort Quartier scheint in diesem Kontext zweifellos unpassend, da es eine städtische Untereinheit bezeichnet, der eine gewisse Autonomie zugestanden wird, oder doch jedenfalls eine Einheit innerhalb wahrnehmbarer Grenzen – mithin das genaue Gegenteil amorpher Weite. Dennoch erkennt auch der ungeschulte Blick bald, dass sich der angebliche Vorort in eine Vielzahl von Untereinheiten aufteilen lässt, deren jede ihren eigenen Charakter, ihr eigenes Sozialwesen aufweist. Die «amerikanische Stadt» ist nach Einkommensgruppen zониert. Durch Veränderung entsteht aus dieser sozialen Zonierung, sozusagen in ihrem Kielwasser, eine «historische» Zonenaufteilung. Am überraschendsten dabei sind die Kontakt- (oder Trenn-)Linien, die sich ignorierenden Vis-à-vis. Zwischen ihnen gibt es einige Schwellen, aber auch viele Barrieren. Mit etwas Training werden die einen Sektor kennzeichnenden und diesen von benachbarten Sektoren unterscheidenden Merkmale ebenso offensichtlich wie in Europa; Amerikaner identifizieren sie jedenfalls sofort. Es ist nicht einmal so sehr die architektonische Qualität, die den Übergang von einem Milieu zu einem andern anzeigt, sondern vielmehr die Beziehung zur Strasse, die Distanz zwischen den einzelnen Gebäuden, die Art der Bepflanzung, der Unterhaltszustand.

In Europa decken sich die inneren Trennlinien einer Stadt oft mit dem Stadtgrundriss, der zwei historisch entstandene Phasen verknüpft (eine Befestigung, die einem Boulevard wich; eine Baumreihe, ein Wasserlauf, der einst als Gemeindegrenze diente und aufgegeben wurde usw.). In Amerika liegen sie oft im Innern eines zuvor etablierten Rasters und in bezug auf eine ursprünglich durch die Stadtgründer oder ersten Bewohner getroffene Entscheidung:

die besten Standorte wurden dabei auch am besten behandelt.⁷

Trotz der Vorschläge der 1893 unter dem Namen *City Beautiful* gegründeten Bewegung zur Verbesserung der städtischen Morphologie aufgrund ästhetischer, dem Barock entliehener Kriterien, war die amerikanische Städteplanung niemals figurativ. Sie gründet fast ausschliesslich auf rechtwinkligen Netzen von Vierecken. Dies ist ihr auffälligster Aspekt, jener, auf den ihre Kritiker sie so gerne reduzieren. Wenn sie sich manchmal nicht an diese Regel hält, dann nur, weil die Topographie es verlangt (so zum Beispiel in den Hügeln im Norden des Sunset Boulevards in Los Angeles). Es braucht dazu allerdings speziell schwierige Bedingungen, wie das Beispiel des Divisadero in San Francisco zeigt, wo das Stadtnetz eisen einen Hang von 25% Steigung überwindet. Kulturelle Gründe haben einige Ausnahmen hervorgebracht, etwa Radburn und andere Gartenstädte der Unwindschen Schule, oder dann die Greenbelt Cities des New Deal. Sie konnten aber der generellen Tendenz kaum Einhalt gebieten.

Man muss zugeben, dass rechtwinklig angelegte Raster die schnellste Möglichkeit zur Flächenverteilung bieten und die Bodenspekulation erleichtern, wie bereits der richtungsweisende Grundrissplan von New York im Jahre 1811 zeigte. Das stimmt zwar, genügt aber noch nicht zur Erklärung. Denn das Stadtnetz erweist sich als ebenso differenziert wie die soziale Topographie, ohne aber in diese einzufließen.

Es gibt darüber hinaus nicht nur einen einzigen Raster, sondern mehrere, die aus jeder mindestens hundertjährigen Stadt eine Kombination von Fragmenten machen. Diese Netze sind unterschiedlich aufgeteilt und ausgerichtet, umrissen ungleiche Flächen und sind, je nach ihrer Aus-



prägung, jedesmal wieder neu erfahrbar. Es ist selten, dass die Einfügung eines neuen Rasters von Entscheidungen begleitet wird, die ein Minimum an architektonischer Einheit garantieren; der Raster bietet sich für ein Ausfüllen nach lokalen, zumeist wenig einschränkenden Regelungen geradezu an. Vorrang hat hier das Strassennetz mit der Grundeinheit des «Blocks» oder dem von vier Strassen begrenzten unregelmässigen Viereck. Man kann nicht oft genug wiederholen, dass der Grundriss der «amerikanischen Stadt» nicht undifferenziert, sondern gegliedert ist; keineswegs unbegrenzt, sondern fragmentarisch; und die ganze Stadt weniger unfertig als vielmehr offen.

Dieses Protokoll muss durch mindestens zwei Anmerkungen vervollständigt werden. Die erste betrifft Historisches und damit die Ursprünge dieser Morphologie; die andere bezieht sich auf die ästhetische Beurteilung der Konsequenzen für die Stadtgestalt.

Wie bei vielen für dieses Land typischen Zügen muss man bis zu Jefferson zurückgehen, um zu verstehen, zu welchem allgemeinen Territorialkonzept die Beharrung auf rechtwinklige Raster gehört. Als Republikaner à la Cato kritisierte Jefferson das «monarchistische» Verhalten Washingtons und schlug ein Stadtnetz vor, das mit absoluter Regelmässigkeit die gesamte Fläche der Unionsstaaten bedecken sollte, denn in dieser Weise fände die Gleichberechtigung der amerikanischen Gesellschaft im Raum

Ausdruck. Diese territoriale Vereinheitlichung sollte mittels eines Rasters von Vierecken von der Länge einer Meile erzielt werden. Das Prinzip trat mit der *Land Ordinance* von 1785 in Kraft und diente dazu, die Weite der Staaten im zentral gelegenen Flachland aufzuteilen, wie es Ohio bereits 1787 verwirklicht hatte.⁸ Vom Flugzeug aus betrachtet, lässt dieser leicht erkennbare Grundraster problemlos die tragende Struktur des Territoriums von Texas bis Illinois erkennen.

Man kann dieses geometrische, absolut rationale Konzept mit verschiedenen 1789 zur Diskussion stehenden, geradezu schwindelerregenden Vorschlägen vergleichen, gemäss derer die französischen Provinzen durch Departemente ersetzt werden sollten. Einer gründete zum Beispiel auf dem Mehrfachen einer symbolischen Grundeinheit, die es erlaubte, systematisch Verwaltungseinheiten zu organisieren, die von der Gemeinde bis zum ganzen Land alles umfassten. Jeffersons Planung ging von einem physiokratischen Konzept der Beziehungen von Stadt und Land aus und hatte den Vorteil, sich auf leere Regionen zu konzentrieren, denn im landwirtschaftlich geprägten Amerika zu Ende des 18. Jahrhunderts waren die bewohnten Orte den Produktionsgebieten völlig untergeordnet.

Später diente ein derartiger Raster auch zur Planung städtischer Erschliessungen: Im Richtplan von Long Beach (1931) dient er als Verbindungsnetz zwischen den einzelnen gerasterten, aber nicht koordinierten Fragmenten, die sich bis zu jenem Zeitpunkt von Santa Monica bis Los Angeles und von Pasadena bis Santa Ana erstreckten. Bei den erst kürzlich gegründeten Siedlungen Palmdale und Lancaster – Ortschaften am St.-Andreas-Graben – bezweckt derselbe Raster nicht mehr, die Leere zwischen den

Einzelteilen zu überbrücken, um ein kohärentes Ensemble zu schaffen, sondern bildet das Gerüst der zukünftigen Agglomeration. Kommt man von Norden, trifft man zunächst, nach Überschreitung der Gemeindegrenze von Los Angeles, auf längs und quer zur Autobahn verlaufende, breite Strassen, die sich in der Ferne in der Mohavewüste verlieren. Jeweils im Abstand von einer Meile werden sie mit den Buchstaben A–S bezeichnet; je mehr man sich aber dem St.-Andreas-Graben nähert, der ungefähr dem Buchstaben S entspricht, desto mehr häufen sich die Gebäude gemäss des nun vorherrschenden Systems des (der Sicherheit wegen) von Mauern umgebenen Ensembles.

Dies ist keineswegs der einzige, sozusagen «mittelalterliche» Aspekt der amerikanischen Stadtplanung. Um gewisse Aspekte des rechtwinkligen Grundmusters zu erklären, muss man dessen Ursprung bis weit in die Vergangenheit zurückverfolgen. Die Stadtpläne von Oklahoma City, Oklahoma (1890), Santa Monica, Kalifornien (1875), Elyria, Ohio (um 1850), Reading, Pennsylvania (1748), Savannah, Georgia (um 1740)⁹ zeigen, obwohl sie zu ganz unterschiedlichen Zeitpunkten und an ganz verschiedenen Standorten entstanden, unerwartet gleichgelagerte Kennzeichen. Der Block ist hier mittig durch eine Stichgasse unterteilt, die ihn von einer Seite zur anderen durchquert; quer dazu, entlang der Längsseiten, werden Landparzellen in schmale, längliche Streifen aufgeteilt. Die freistehenden Häuser befinden sich grundsätzlich an der äusseren Grenze der Parzelle zur Strassenseite; am anderen Ende des Blocks orientieren sich die Parzellen nach der entgegengesetzten Richtung. Diese Geländeaufteilung ist keine amerikanische Erfindung und entstammt auch nicht den

² Santa Monica, California: Alte Einfamilienhäuser werden durch «donuts» (Hofhäuser), «dingbats» (Bauten, die das ganze Grundstück belegen) oder Hochhäuser ersetzt / Vieilles maisons individuelles remplacées par des «donuts» (immeubles à cours), des «dingbats» (bâtiments rectangulaires, occupant la totalité du lot) ou des tours / Old individual houses are replaced by donuts, dingbats or towers

Fotos: André Corboz

von den Ingenieuren der Renaissance entwickelten Schemata. Paradoxerweise ist sie viel älterer Herkunft. Sieht man im London des 18. Jahrhunderts, im Amsterdam des 17., im Genf des 15., im San Giovanni Val d'Arno des 14. und im Hildesheim des 12. Jahrhunderts analoge Strukturen, dann deshalb, weil die gotische Tradition sich durch die sogenannten klassischen Jahrhunderte hindurch mindestens in den Ländern nördlich der Alpen bewahrte.

In Europa erschwerte das Phänomen der Verdichtung, das sich über längere Zeiträume hinweg bemerkbar zu machen begann, die Erfassung der ursprünglichen Phasen der Ausbreitung bebauter Flächen, denn die Parzellen haben sich unter demographischem Druck und durch die Notwendigkeit, Liegenschaften rentabel zu machen, nach und nach gefüllt. Am Ende dieses viele Jahrhunderte umspannenden Prozesses stehen nun Seite an Seite vier bis sechs Etagen hohe Häuser, deren Räume durch einen lateralen, von einem zentralen Lichthof erhellen Korridor erschlossen werden – Überbleibsel ursprünglich freier Räume (Hof und Gemüsegarten), die einst hinter der Gebäudefront lagen.

Diese Typologie hat alle sozialen, wirtschaftlichen und ästhetischen Veränderungen überlebt. Sie wurde sogar quadratkilometerweise in den alten britischen Kolonien reproduziert. Tatsächlich sind auf diese Weise ganze Quartiere Montreals entstanden, da man sich beim Wohnungstyp auf die letzte Entwicklungsstufe europäischer Baukultur stützte.

Im allgemeinen begann der Prozess aber in den Vereinigten Staaten von Null an; die Verdichtung der Parzellen ging rasch, in nur drei oder vier Etappen vor sich, und auf ganz eigenständige Weise: nämlich eher durch Substitution als durch Addition. Anstelle einer Längsausbreitung findet man manchmal die Gegenüberstellung unabhängiger Einheiten auf ein und derselben Parzelle; eine Phase, die jeweils einer Höchstnutzung voranzugehen pflegt.¹¹

Die zweite Anmerkung bezieht sich auf die Ästhetik. Der Europäer kritisiert den chaotischen Anblick der «amerikanischen Stadt» im allgemeinen im Namen eines implizit vorhandenen Konzepts der Harmonie. Die in seinen Augen willkürliche Folge leerer und gefüllter Flächen, die schockierende Inkompatibilität banaler oder präventöser, sich schamlos gegenüberstehender Elemente, die Aggressivität der

Werbung, kurz: die allgemeine «Hässlichkeit», die vielen Verrenkungen eines angeblich vorhandenen, aber nur selten hinterfragten Gesetzes, dessen Zufälligkeit es dennoch zu deklarieren gilt. Denn der «Klassizismus» – oder besser Neo-Klassizismus – ist nicht eine Gegebenheit, sondern ein vergangenes Kulturideal, zum Gebrauch für eine konservative und mithin sterblich idealistische Gesellschaft. Der Anruf der Harmonie als oberste Instanz zwecks Exorzismus der nordamerikanischen Bauereien signalisiert, dass der einschneidende Einfluss der kubistischen Revolution nicht wahrgenommen wurde, dass Pop Art, Minimal Art, Arte Povera und alles, was die Avantgarde über die heutige Welt auszusagen wusste und was im wesentlichen antiklassisch war, links liegengelassen wurde.

Der Irrtum bei der Wahrnehmung amerikanischer Städte entsteht, weil man die sie hervorbringende Mentalität falsch einschätzt. Der Amerikaner, so wie ihn sich selbst der gebildetste Europäer oft vorstellt, ist ein Mythos. Er sei, so will es die Mär, mobil, weil er keine Wurzeln habe. «Die Versetzung einer Person von Colorado nach Georgia ist kein Problem, weil es hier keine historische Erinnerung gibt, während es in Europa schon schwierig ist, jemanden von Mailand nach Rom zu versetzen, weil man damit seine Lebensumstände gänzlich verändert», bemerkt der Leiter eines europäischen Grossunternehmens.¹² In Tat und Wahrheit fühlt sich auch der Amerikaner durchaus als Bürger eines bestimmten Staates, oder selbst eines bestimmten Ortes, und ist «stolz, es zu sein». Wenn er akzeptiert, von Wyoming nach Connecticut zu ziehen, dann nicht etwa, weil er all diesen Milieus indifferent gegenübersteht, sondern weil das ganze Land einer einzigen Verwaltung untersteht und vor allem nur eine einzige Sprache spricht. Zwischen einem Betriebsangehörigen aus Rhode Island und einem Texaner besteht die gleiche Differenz wie zwischen einem Bewohner Stockholms und einem Madrileño. Und wenn der Amerikaner wirklich mobiler ist, dann deshalb, weil er seinen Beruf als sehr wichtig erachtet und nicht völlig sesshaft geworden ist.

Eine andere Fabel ist jene der historischen Amnesie. Wenn es sie wirklich gäbe, wäre es unbegreiflich, wieso schon die leichtesten Spuren der Vergangenheit ihren Eindruck im ganzen Land hinterlassen haben: vom Parcours Paul Reveres in einer be-

rühmten Nacht im Jahre 1775, die in die Gehsteige Bostons eingraviert ist, bis zu den ausgeschilderten Strecken der Karawanen in den Wilden Westen und zu den Trampelpfaden der Wüste, oder die grosse Zahl der als historisch deklarierten Gebäude und Orte, die Pflege, die man ihnen angedeihen lässt, plus die ehrfürchtigen Menschenmengen, die sie anziehen. Man sollte vielmehr von einem wahren Erbfetischismus sprechen, denn in den Vereinigten Staaten bewundert man förmlich die Spuren der Vorfahren.¹⁵

Die Geschichte der Amerikaner vereint diese, weil sie sich noch ihrem Gründerzyklus angehörig fühlen. Dies ist in Europa nicht mehr der Fall, wo all jene Zyklen, aus denen sich die nationalistischen Bewegungen des 19. Jahrhunderts entwickelten, heute abgelaufen sind. Und um die kurze Dauer ihrer Geschichte wettzumachen, überspringen die Amerikaner ganze Jahrtausende (inklusive der indianischen Kulturen), um sich möglichst direkt dem rein geologischen Zeitalter anzuschliessen, und erwähnen dabei die Entstehung der Kontinente, als ob sie der Schlacht von Gettysburg gleich wäre.

Die Unabhängigkeitserklärung von 1776, und mehr noch die Verfassung von 1787, formulierten den Urmythos der Vereinigten Staaten und verbürgten die grosse einigende Utopie des *melting pot*, des Schmelztiegels, oder der Eigenschaft, die dieses Land haben soll, Einwanderer äusserst rasch in Bürger zu verwandeln. Dank diesem Prozess haben Millionen von Iren, Italienern und Deutschen mit dem festen Willen das Land betreten, sich hier zu integrieren. Dennoch darf man glauben, dass diese Integration vor der dritten Generation niemals vollständig vollzogen wurde (wie überall findet die endgültige Metamorphose erst statt, wenn die Grosskinder die Sprache der Grosseltern nicht mehr verstehen). Es ist interessant, dass die Ideologie des *melting pot* ihre Sanktion eher bei Darwin findet, dessen Werk – «The Origin of the Species» (1859) – gerade jene Moral lieferte, der sich die Geschäftsbourgeoisie bei der Eroberung des Planeten nun bediente. Der heute vorherrschende Individualismus verhindert übrigens nicht die erstaunliche Fähigkeit, sich sogleich zusammenzurotten, sobald es ein bestimmtes, die Nationalehre angeblich verletzendes Ereignis, oder was man eben dafür hält, erfordert. Es handelt sich also um eine Art Massenindividualis-

mus: das narzisstische Individuum mit seinem Streben nach Leistung – dem letzten Abenteuer der angeblich natürlichen Selektion – und sein von metaphysischem Pathos unberührtes Verhalten führt eine der wenigen der Union gemeinsamen Traditionen fort: jene des «Pioniergeistes».

Das Hauptproblem des Pioniers war zu überleben. Er gewöhnte sich an die unangenehmsten Situationen, war sein eigener Handwerker, verliess sich nur auf sich selbst, verfügte über keinerlei Sinn für Autorität. Seine Städte gleichen ihm: Sie haben eindeutig provisorischen Charakter und fügen sich den unmittelbaren Erfordernissen in kürzester Zeit. «Tüchtig vorankommen»: Man muss diesen Ausdruck wörtlich auffassen – sich verändern heisst hier immer auch vorwärtsschreiten. In einer solchen Umgebung gibt es keine abstrakte Grösse; das Öffentliche und das Private vermischen sich, jeder sorgt selbst für Gerechtigkeit, die Idee der Dienstleistung fehlt; der zu weit entfernte Staat erweist sich als relativ schwach und bleibt anonym. Selbst heute garantiert eine grosse Kreditkarte, ohne Fotografie, die Echtheit einer Identitätskarte. So gewährleistet heute ein Privatunternehmen die offizielle Amtshandlung.

Die verschiedenen Siedlungsarten, die eine solche Mentalität hervorbringt, sind den unseren nicht vergleichbar. Kennen wir unsere eigenen Städte überhaupt so gut, wie wir meinen? Wohl kaum! Und so genügt es wohl auch nicht aufzuzählen, in welcher Hinsicht die häufigste Kritik der «amerikanischen Stadt» ihr Ziel verfehlt; man muss darüber hinaus klarstellen, dass sie auf einer Idee der «europäischen Stadt» aufbaut, der heute die Berechtigung abgesprochen werden muss. Mit Ausnahme einzelner Grossstädte, deren Wachstum und Aufblühen dem 19. Jahrhundert entstammen, könnte man glauben, dass die implizit als Bezugspunkt dienenden Innenstädte noch der Zeit vor der industriellen Revolution entstammen. Diese Schwärmerei für eine nicht mehr existierende Stadtform wäre weniger falsch, wenn man ihrem Anblick als grundsätzliche Momente auch die Fabrikquartiere hinzufügen würde, die Arbeitersiedlungen und die öffentlichen Bauwerke – als aussagekräftige Zeugen des Werdens unserer Städte.

Die aufgrund dauernder Besiedlung entstandenen Hindernisse verwehren es den europäischen Städten, rechtzeitig etwas vorherzusehen oder zu reagieren. In den

Vereinigten Staaten gibt es nichts dergleichen. In Pueblo de Nuestra Señora Reina de Los Angeles de Porciuncula, das noch vor zwei Jahrhunderten so gross wie die Place Vendôme war, entstand eine Stadtfläche, die sich heute, im Vergleich zur Schweiz, von Bern bis St. Gallen und von Zürich bis Chur erstrecken würde. Die gleiche Beobachtung gilt für Chicago, das 1832 bloss 12 Hütten, 1980 aber sieben Millionen Einwohner zählte – und auch für andere Agglomerationen.¹⁴ Dieses exponentiale Wachstum hat die inneren Beziehungen des Territoriums verändert. Im neuen Stadtnetz ohne Lücken spielen die alten, verstärkten Flächen die Rolle der Dörfer und Marktflecken von früher in einem kleinen Staat. Die Wolkenkratzerarchitektur hat ebenso eine Veränderung der Grössenordnung nach sich gezogen, die Agglomeration verdichtet, ihren Massstab verändert wie einst die massiven Kathedralen über dem niedrigeren Profil romanischer Städte. Das von Tafuri als verzauberter Berg bezeichnete San Gimignano der downtowns spriest an verschiedenen Punkten und vervielfacht die Pole innerhalb der riesigen Assemblage, zu der die Megapolis heute unter ihrer Smoglocke geworden ist. Das gleiche Phänomen trifft auch das Strassennetz: Die städtischen Autobahnen verweisen durch ihre Überlagerung des lokalen Strassenrasters auf eine grössere Dimension.

Ich habe darauf verzichtet, das Wort

Raubbau zu verwenden oder die städtische Bevölkerung des politischen Analphabetismus und ihre Manager der epistemologischen Unterlassungssünde zu bezichtigen. Vielleicht muss noch einmal betont werden, dass meine Äusserungen nicht den paradiesischen Charakter von Kansas City oder Tallahassee aufzeigen sollten, sondern nur die Aufmerksamkeit auf einen allgemein verbreiteten Fehler in der Beurteilung zu lenken suchten. Denn obwohl wir einer Kulturgruppe angehören, die noch vor kurzer Zeit durchaus in der Lage war, städtische Probleme zu analysieren und eine entsprechende Theorie zu entwickeln, erliegen wir heute der Banalisierung: «Unser Stadtkonzept bezieht sich auf eine bestimmte Lebensform; aber diese ist in der Zwischenzeit derart anders geworden, dass das dazugehörige Konzept die Veränderung nicht mehr überleben kann.»¹⁵ Offensichtlich ist unsere Kritik der «amerikanischen Stadt» letztlich eine Projektion unseres schlechten Gewissens. Unsere eigenen Städte verdienen diesen Namen nicht mehr. In dem Masse, wie sie keinem territorialen Massstab mehr unterzuordnen sind, schwanken sie zwischen zwei Dimensionen und sind fast überall Orte einer ekligen Menschenverwahrung geworden.

A. C.

(gekürzte Fassung aus:
Le Temps de la réflexion, VIII/1987, «La ville inquiète». Galimard, Paris)

Anmerkungen:

- 1 Auch die Amerikaner selbst haben nichts dazu beigetragen, die formalen Strukturen ihrer Agglomerationen zu erläutern. Die zwei berühmtesten Werke aus amerikanischer Sicht beschränken sich darauf, mit einigen Überlegungen zu spielen: «Learning from Las Vegas» (Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, 1977) erschöpft sich darin, das frivole Folgephänomen jenes Werbeträgers zu extrapolieren, und «Collage-City» (Colin Rowe, Fred Koetter, 1978) manipuliert städtische Grundrisse mit geradezu dadaistischer, wenn auch anregender Unbekümmertheit. Alles weist hingegen darauf hin, dass «The Order of the American City», ein Buch, das Mario Gandelsonas in Kürze veröffentlicht wird, endlich einmal die Analyse der städtischen Morphologie auf seriöse Grundlagen stellt.
 - 2 Jean Baudrillard, «Amerika», München, 1987, S. 93
 - 3 Vgl. Domenico Cecchini, Maurizio Marcelloni, *Centro e periferia della nuova città in USA*, «Urbanistica», 80, August 1985, S. 50–54
 - 4 Seine Bibel ist wohl: Werner Hegemann, Elbert Peets, «The American Vitruvius: an Architect's Handbook of Civic Art», New York, 1922, Reprint 1989.
- Dazu: Giorgio Ciucci, Francesco Dal Co, Mario Manieri-Elia, Manfredo Tafuri, «The American City from the Civil War to the New Deal», Cambridge, Mass., 1979; vor allem S. 46 seq. et passim, David Schuyler, «The New Urban Landscape. The Redefinition of City Form in Nineteenth-Century America», Baltimore und London, 1986

- 5 Vgl. Bernard Rudofsky, «Streets for People: A Primer for Americans», Garden City, New York, 1969
- 6 Jean Baudrillard, op.cit., S. 173
- 7 Vgl. für dieses bisher wenig untersuchte Problem der Begrenzungen Franz Oswalds *Phänomen Grenze*, «Zürcher Almanach», Zürich, 1972, S. 1–12
- 8 Vgl. Paolo Sica, «Storia dell'urbanistica. Il Settecento», Bari, 1976, S. 366 ff.
- 9 Vgl. John W. Reps, «The Making of Urban America. A History of City Planning in the United States», Princeton, 1965
- 10 Vgl. Pierre Mouton, *Maisons de ville à Los Angeles. Un nouveau mode d'habitat?*, «Architecture-Mouvement-Continuité», 13. Oktober 1986, S. 10ff.
- 11 Carlo de Benedetti in: «L'Espresso», 14. Dezember 1986, S. 50
- 12 In Texas gibt es einen Lyndon B. Johnson National Historical Park mit der rekonstruierten Ranch, dem texanischen Weissen Haus, dem Familienfriedhof, dem Haus der Grosseltern und dem Geburtshaus des Präsidenten; die Bus-Tour dauert anderthalb Stunden.
- 13 Vgl. Blake McKelvey, «The Urbanization of America 1860–1915», New Brunswick, NJ, 1963, und «The Emergence of Metropolitan America 1915–1966», ibid., 1968
- 14 Jürgen Habermas, *L'autre tradition*, im Ausstellungskatalog von «La Modernité, un projet inachevé, 40 architectes», Paris, 1982, S. 30