

DIE ENTSTEHUNG EINER *GLOBAL CITY* – Komponenten nationaler und globaler Städtekonkurrenz am Beispiel New Yorks

Werner GAMERITH und Eike MESSOW, Heidelberg*

mit 4 Abb. und 1 Tab. im Text

INHALT

| | |
|--|-----|
| <i>Abstract</i> | 239 |
| <i>Zusammenfassung</i> | 240 |
| 1. Hierarchische Städtesysteme – Megastädte und <i>Global Cities</i> | 240 |
| 2. Gunstfaktoren der Metropolisierung New Yorks | 243 |
| 3. Nationale Konkurrenz für die Entwicklung New Yorks | 253 |
| 4. Internationale Herausforderungen an die <i>Global City</i> New York | 260 |
| 5. Literaturverzeichnis | 263 |

Abstract

The development of a global city – Components of national and global competition within cities. The New York case study.

With the upcoming of globalization processes and new technologies economic competition between different areas has intensified. High competition exists both between local peripheral areas and global city centers as well as within the participating city systems of global actions.

As a global city of highest order, New York plays an important role in these processes. But New York did not have this position right away. It had to acquire its power through a continuous process of using its natural advantages, mastering competition with other cities and coping with its internal problems – a struggle which lasted for the last two centuries and still continues. The importance of New York's harbor as a trade center, its pole position in gaining new knowledge through

* Dr. Werner GAMERITH und Dipl.-Geogr. Eike MESSOW, Geographisches Institut der Universität Heidelberg, D-69120 Heidelberg, Berliner Straße 48, e-mail: werner.gamerith@urz.uni-heidelberg.de; emessow@ix.urz.uni-heidelberg.de; <http://www.geog.uni-heidelberg.de/>

modern telecommunications, an innovative press, the location of industry, headquarters and celebrities, together with an endless flow of new immigrants of all kinds of cultural and social backgrounds, have contributed to making New York City the city of knowledge and information, money and commerce, advertising and media, arts and culture – in spite of some political and fiscal shortages and deficiencies in its infrastructure. As in the past, effects of self-reinforcement and an openness to innovation are likely to ensure that New York will keep this position in the 21st century as well.

Zusammenfassung

Im Zuge der Globalisierungsprozesse und mit dem Aufkommen neuer Technologien hat sich der wirtschaftliche Wettbewerb zwischen einzelnen Räumen verschärft. Sowohl zwischen globalen Zentren und lokaler Peripherie als auch innerhalb der beteiligten Städtesysteme ist es, national wie international, zu einer erhöhten Konkurrenzsituation gekommen.

New York nimmt bei diesen Abläufen als Global City höchsten Ranges eine zentrale Stellung ein, die sie sich aber erst im Laufe der letzten zwei Jahrhunderte in einem kontinuierlichen Prozess der Ausnutzung ihrer Gunstfaktoren, der Bewährung in Konkurrenzsituationen zu anderen Städten und der Bewältigung interner Probleme erkämpfen musste. Die Bedeutung des Hafens als Handelsknotenpunkt, der Wissensvorsprung durch neue Nachrichtentechniken, eine innovative Presse, die Ansiedlung von Industrie, Firmenhauptsitzen und Persönlichkeiten, zusammen mit einer nicht abreißen Flut von Immigranten aller Kulturen und sozialen Schichten, haben New York trotz einiger infrastruktureller, politischer und finanzieller Mängel zu der globalen Stadt des Wissens und der Information, des Geldes, der Werbung und Medien sowie der Kunst und Kultur werden lassen. Wie in der Vergangenheit dürften Selbstverstärkungseffekte und Innovationsbereitschaft dafür Sorge tragen, dass sie dies auch im 21. Jahrhundert bleiben wird.

1. Hierarchische Städtesysteme – Megastädte und Global Cities

Mit der Revolution neuer Technologien und Medien hat der wirtschaftliche Wettbewerb eine neue qualitative Dimension erfahren. Eine zunehmend breitere Informationsfülle, die durch technologische Errungenschaften einem wachsenden Kreis ökonomischer Akteure zugänglich wird, ist für eine Intensivierung wirtschaftlicher Beziehungen auf allen räumlichen Ebenen verantwortlich. Unter dem vielstrapazierten Schlagwort der "Globalisierung" werden diese neuen Qualitäten sozialer und ökonomischer Interaktionen zusammengefasst. Besonders offenkundig treten "globalisierte" Verhaltensmuster und Erscheinungsformen vor einem städtischen Kontext auf. Weltweit operierende Konzerne sind wie global diffundierende Geis-

tesströmungen, Trends und Modeerscheinungen in der Regel in städtischen Systemen verankert. Es verwundert in diesem Zusammenhang nicht, dass der Konnex zwischen einer "globalisierten" Kultur und ihrem städtischen Substrat so intensiv von einer stadtgeographisch orientierten Sozialforschung rezipiert und thematisiert wurde, dass die Disziplin der *urban studies* innerhalb der Sozialwissenschaften seit Mitte der 1980er Jahre eine unerwartete Renaissance erlebte (vgl. KORFF 1996, AMIN & GRAHAM 1997).

Ein wichtiges Strukturmerkmal weltweit wirksamer sozio-ökonomischer Prozesse liegt in ihrer Tendenz, die beteiligten städtischen Systeme zunehmend zu hierarchisieren. Die Gegensätze zwischen globalem Zentrum und lokaler Peripherie werden durch diese Prozesse kontinuierlich akzentuiert (FRIEDMANN 1995, KRÄTKE 1997). Verschärfte Konkurrenz zwischen den handelnden Organisationen, Gruppen und Individuen wird auf einer Ebene von Städtesystemen in eine immer deutlichere Hierarchie zwischen Kontrollzentren und Vollzugsperipherien transferiert. Diese sich verstärkende Rangfolge von Städten wird sowohl auf nationalen Ebenen als auch international fassbar. Ökonomischer Wettbewerb spiegelt sich in einer selektiven Standortwahl von Unternehmen, die wiederum Rückwirkungen auf das Städtesystem des Wirtschaftsraums zeitigt (ROZENBLAT & PUMAIN 1993).

Die Konzepte der *Megacities* und der *Global Cities*, mit denen die Hierarchisierung innerhalb von städtischen Systemen zum Ausdruck gebracht wird, bedürfen einer kurzen kritischen Würdigung. Beide Begriffe, Megastadt und Weltstadt, bezeichnen die obersten Stufen einer Rangordnung von städtischen Kategorien, die sich weniger quantitativ als vielmehr qualitativ fassen lässt. Um aus dem System städtischer Siedlungen Megastädte statistisch zu extrahieren, reichen bestimmte Einwohnerschwellenwerte nicht aus, weil Angaben dieser Art kulturraumspezifisch und zeitabhängig sind (BRONGER 1996). Fragen nach den größten städtischen Komplexen der Erde sind in dieser Hinsicht heuristisch nicht sehr wertvoll (BRONGER 1995). Zur Abgrenzung von Megastädten müssen vielmehr funktionale Kriterien herangezogen werden, die zwar ebenfalls einem zeitlichen Betrachtungsmaßstab unterliegen, allerdings unabhängig von kulturräumlichen Spezifika angewandt werden können. Als besonders aussagekräftig haben sich Städteklassifikationen erwiesen, mit denen die Hierarchisierung netzwerkanalytisch durch Maßzahlen der Konnektivität, etwa aus dem Bereich Transport, Verkehr und Kommunikation, nachvollzogen wurde (vgl. BEAVERSTOCK, SMITH & TAYLOR 2000, CATTAN 1995, KEELING 1995, SMITH & TIMBERLAKE 1995).

Megacities und *Global Cities* differieren nicht nur graduell durch die unterschiedliche Konzentration und Diversität höchstrangiger Funktionen, sondern prinzipiell durch das Maß an Kontrolle und Entscheidungskompetenz, mit dem die relevanten Akteure in den jeweiligen Städten ausgestattet sind. Nach SASSEN (1991, 1993) bedingt eine Dislokation des Finanzkapitals in Verbindung mit räumlich weitgestreuten ökonomischen Aktivitäten die Notwendigkeit der Etablierung globaler Kommandozentralen mit erweiterten Entscheidungsbefugnissen. Transaktionen und Trends globaler Reichweite werden von wenigen Punkten aus kontrolliert und lanciert. Auf diese Art und Weise werden einige wenige Städte zu Generatoren der

Globalisierung und Steuerungszentren der Weltwirtschaft. In den wichtigsten Wirtschaftsbranchen wird die globale Städtehierarchie von der Trias London, New York und Tokio angeführt. Dieses Dreigestirn bildet nach der Konzeption der *Global Cities* "the powerhouse of the globalized economy" (AMIN & GRAHAM 1997, S. 411). Hochspezialisierte Dienstleistungen (*corporate* oder *producer services*), die in Weltstädten angeboten und nachgefragt werden, generieren zugleich eine breite Palette an wenig qualifizierten, subsidiären Routinetätigkeiten. Eine der Kernaussagen der Theoretiker der *Global Cities* betont daher die Segmentationswirkung globalisierter Arbeitsteilung auf den Arbeitsmarkt. Der segmentierte Arbeitsmarkt wird als Teil einer extrem polarisierten gesellschaftlichen Entwicklung interpretiert, die nicht nur auf lokaler und regionaler Ebene ("the third-world city in the first world"), sondern eben auch global durch einen weltwirtschaftlichen Dualismus fassbar wird (CASTELLS 1991).

Kritiker des Konzepts der *Global Cities* monieren vor allem die These einer globalen, uniformen Polarisierung durch eine veränderte Kapitalisierung der Weltwirtschaft (BEAUREGARD 1991). Die Formen der polarisierten Sozialprozesse variieren kulturraumspezifisch (vgl. z.B. BAUM 1997). Sie werden außerdem (noch) durch politische Grunddispositionen der einzelnen Nationalstaaten mit ihren unterschiedlichen sozialpolitischen Ansätzen modifiziert (HAMNETT 1996). Eine in der Hierarchie von *Global Cities* verankerte neue Wirtschaftsordnung kann sich also nicht an jedem Ort und nicht synchron mit den gleichen Parametern, Strukturen und Prozessen durchsetzen. Schließlich muss den Theoretikern der *Global City* – nicht zu Unrecht – vorgehalten werden, dass sie den heuristischen Fokus zu sehr auf die Disparitäten am Arbeitsmarkt lenken und sich dabei auf die ausufernde Basis der Beschäftigungspyramide mit ihrer Diversifizierung in niedrigqualifizierten Tätigkeitsfeldern konzentrieren. Das wirtschaftliche Steuerungspotential in Weltstädten, die als Umschlagplatz für Wissen und Information fungieren (CASTELLS 1993), ist jedoch ebenso für einen Beschäftigungsimpuls im hochqualifizierten und hochdotierten Segment verantwortlich. Im Arbeitsmarkt der *Global Cities* manifestiert sich nicht nur eine breite Basis von niedrig bezahlten, standardisierten Betätigungen, sondern auch ein einflussreicher, expandierender Bereich für hochqualifizierte Fachkräfte (BEAVERSTOCK 1994, 1996; BEAVERSTOCK & SMITH 1996), die oft nicht lokal und regional rekrutiert werden können, sondern (inter)national mobil sein müssen (WINDHOFF-HÉRITIER 1991).

Wohl jede empirische Analyse zur weltweiten Rangordnung städtischer Systeme muss die Stadtregion New York zur obersten Hierarchie rechnen. In den meisten Fällen konkurrieren drei oder vier *Global Cities*, vor allem London, New York und Tokio, mit Einschränkung auch Paris, Los Angeles und Frankfurt, um einen Platz an der Spitze der Weltmetropolen. New York kommt als "information capital of the world economy" (MITCHELSON & WHEELER 1994) in diesem Wettbewerb eine strategisch besonders wichtige Position zu. So deutlich die internationale Dominanz New Yorks aktuell auch in Erscheinung treten mag, so unbestritten ist auch die Tatsache, dass sich die Stadt diese Rolle in ihrem Entwicklungsprozess erst aneignen musste. Wenn Historiker von einem "amerikanischen Jahrhundert" sprechen und damit die Periode nach dem Ersten Weltkrieg bezeichnen, so kann New York City ohne

Zweifel als die Welthauptstadt und das Zentrum dieser Epoche gelten (SHEFTER 1993a). Dieser Status musste jedoch erst erworben werden, und die gesamte Stadtentwicklung New Yorks von seinen Gründungsjahren im 17. Jahrhundert bis zum Vorabend des Ersten Weltkriegs ist durch eine unerbittliche Konkurrenz mit anderen expandierenden Metropolen um die Vorherrschaft über das US-amerikanische Städtesystem gekennzeichnet (CONZEN 1979, 1990; PRED 1980). Für die Metropolisierung und – später – Globalisierung seiner Sozial- und Wirtschaftsstruktur besaß New York seit dem 17. Jahrhundert besonders günstige Rahmenbedingungen, die hier in einem ersten Schritt exemplarisch diskutiert werden sollen. Ein zweites Hauptkapitel ist der Darstellung der Konkurrenzsituation mit anderen Stadtregionen der USA gewidmet, bevor schließlich der internationale Aufstieg der Stadt New York und seine Funktion als "capital of the American century" und als *Global City* anhand ausgewählter Parameter skizziert werden soll. Mit der vorliegenden Darstellung soll das Wechselspiel von Gunstfaktoren, Konkurrenzsituationen und Selbstverstärkungseffekten in der Entwicklung New Yorks zur *Global City* anhand exemplarischer Facetten nachvollzogen werden. Die Verfasser sehen sich dabei nicht in der Tradition einer "Wiederentdeckung der Stadt", die sich – wie AMIN & GRAHAM (1997, S. 411ff.) vorschlagen – säuberlich in drei Ansätze gliedern lässt (*Global City*-Theorie; Städte als wirtschaftliche Schwungräder einer Region oder eines Staates; Städte als Zentren kultureller Innovation, *creative cities*). Am Beispiel New Yorks werden vielmehr alle drei dieser Komponenten fassbar – New York als Welthauptstadt des 20. Jahrhunderts, New York als Industrielokomotive der USA des 19. Jahrhunderts und New York als Dreh- und Angelpunkt kultureller Innovationen und intellektuellen Potentials (vgl. GAMERITH 1999).

2. Gunstfaktoren der Metropolisierung New Yorks

2.1 Warum gerade Manahatouh?

Bereits 1524 erkundete der florentinische Seefahrer Giovanni da VERRAZZANO in französischem Auftrag die Meeresbuchten im Gebiet der heutigen Stadt New York, um eine von der indianischen Urbevölkerung *Manahatouh* genannte Insel, und vermerkte dabei die strategische Gunst der Lage an der Mündung eines – später Hudson River genannten – Flusses in eine geschützte, gut navigierbare Bucht des Atlantischen Ozeans. Hätte VERRAZZANOs Ziel nicht den "glücklichen Gestaden von Cathay", d.h. einer Schiffspassage nach Asien in westlicher Richtung, gegolten, so hätte mit großer Wahrscheinlichkeit bereits diese erste Kontaktaufnahme europäischer Entdecker mit diesem Gebiet Nordamerikas zu einer dauerhaften Siedlungsgründung geführt (BINDER & REIMERS 1995, S. 1ff.; BURROWS & WALLACE 1999, S. 11ff.; LANKEVICH 1998, S. 2ff.; REAVILL & ZIMMERMANN 1996). Es sollte dem Engländer in niederländischer Mission Henry HUDSON mit einer Verzögerung von beinahe 100 Jahren vorbehalten sein, im Jahre 1609 erneut bis in das spätere Hafengebiet New Yorks vorzustoßen und die überragende strategische Qualität der

Buchten, Meeresarme und Flussästuare bei seinen Financiers in Amsterdam lobend hervorzukehren (HOMBERGER 1994, S. 11f.). Mit HUDSONs Berichten als Rückhalt, begannen niederländische Kaufleute und Investoren mit gezielten (und geschönten) Informationen, für eine Kolonisation des Landstrichs zu werben, auf den die Niederlande als Kolonie der "Neu-Niederlande" Anspruch erhoben. Die Keimzelle der heutigen Stadt mit dem Namen "Neu Amsterdam", an der Südspitze der Insel Manhattan, am Zusammenfluss von East und Hudson River in die Upper Bay gelegen, entwickelte sich zunächst nur sehr zögerlich zu einer kleinen dörflichen Siedlung. 1626 bestand Neu Amsterdam aus nicht mehr als 30 Häusern und Hütten, bis 1656 war der Umfang der Niederlassung auf nicht mehr als 120 Gebäude angewachsen (BERROL 1997, S. 2; BIRD & DE JONG 1995).

Die Siedlungslage am Südende Manhattans, an der geschützten Upper Bay, sollte sich als immenser Standortvorteil erweisen. Die Qualität des Hafens suchte an der nordamerikanischen Ostküste ihresgleichen; in der Regel eisfrei, bot der natürliche Hafen gegenüber Philadelphia oder Montréal einen ganzjährigen Ankerplatz. Kein anderer, das ganze Jahr über benutzbarer Atlantikhafen der heutigen USA lag nördlicher als New York – und damit günstiger und näher an der Schifffahrtsroute über den Nordatlantik und am europäischen Mutterland. Hinzu kam die im Vergleich zu Boston oder Halifax deutlich geringere Nebelhäufigkeit. Die zahlreichen Buchten des New Yorker Hafens entsprachen zudem in beinahe idealer Weise den Vorstellungen der militärischen Planer und Befehlshaber während der Kolonialzeit (BROUWER 1995; LEMON 1996, S. 93; STERN 1989, S. 16).

"It is a wonderfully sheltered, secretive opening. Long Island protects it from the northern gales, the arm of sand called Sandy Hook reaches out from New Jersey to embrace its channel from the south, and the bulk of Staten Island stands like a cork in the middle. The mariner enters it sailing almost due west, but a few miles from the open sea he turns abruptly north, passes through the bottleneck of the Narrows, leaves Staten Island on his port side, and finds himself in the glorious security of the upper bay – gales and high seas left behind, even the sea birds domesticated as he steams snugly between Brooklyn and Bayonne towards the comforts of the metropolis." (MORRIS, zit. nach FLEMING 1989, S. 470). Mit diesen Vorteilen eines der größten natürlichen Tiefwasserhäfen der Welt (SELTZ-PETRASH 1979, S. 84) handelten sich die Niederländer allerdings unversehens Begehrlichkeiten der Briten ein, die in einer Serie von teilweise kriegerischen Auseinandersetzungen mündeten, in deren Verlauf Neu Amsterdam 1664 unter britische Hoheit fiel. Die Umbenennung der Siedlung in New York ließ konsequenterweise nicht lange auf sich warten.

Vor allem die Briten wussten die ökonomischen Vorteile der günstigen Hafenanlage geschickt auszunutzen. Zunächst allerdings musste eine Phase der Konsolidierung, unterbrochen durch eine neuerliche politische Kollision mit den Niederlanden, durchlaufen werden, in der sich das Wachstum New Yorks in nur sehr bescheidenem Maße vollzog. Die ersten Jahrzehnte unter britischer Flagge bis 1750 brachten eine wechselvolle, in der Tendenz jedoch stagnierende Entwicklung des Außenhandels (vgl. Abb. 1). New York, das auch nach dem Abzug der Niederländer noch lange Jahre ein reges holländisches Erbe wahrte und somit in den Augen vieler britischer Kolonialbeamter ein kulturelles Schattendasein fristete, konnte sich in keiner Weise



Abb. 1: Entwicklung des Außenhandels der Stadt New York mit Großbritannien (1699-1774)

mit Boston oder Philadelphia messen. Philadelphia etwa hatte innerhalb von zwei Jahrzehnten genauso viele Siedler anziehen vermocht wie New York innerhalb von 80 Jahren (LAMPARD 1986, S. 34). Ab der Mitte des 18. Jahrhunderts erlebte New York, mittlerweile zur erklecklichen Größe einer Stadt herangewachsen, einen rapiden Aufschwung, der die Stadt auf ökonomische Tuchfühlung mit Philadelphia und später auch Boston brachte. Ausschlaggebend für den deutlichen Anstieg des Warenaustauschs mit dem Mutterland war die nun fest etablierte Rolle des New Yorker Hafens im Dreieckshandel zwischen Großbritannien, den Kolonien in Nordamerika und der Karibik sowie den Ursprungsgebieten der Sklaven in Afrika (vgl. PUTH 1993³, S. 81ff.). Die vorteilhafte Lage des Hafens hatte sich zu einer einträglichen Geldquelle für die Stadt entwickelt.

2.2 Informationszentrum mit Wissensvorsprung

Mit dem Ausbau des Hafens und der Errichtung erster Docks und Kais an der Ostseite Manhattans entlang des East River seit Anfang des 19. Jahrhunderts war ein Selbstverstärkungseffekt verbunden (BUTTENWIESER 1989). Viele Reeder zogen es vor, ihre Schiffe dort vor Anker gehen zu lassen, wo bereits eine entsprechende Infrastruktur vorhanden war. New York, seit 1805 größte Stadt der noch jungen Nation, mangelte es daran nicht (SHEFTER 1993b, S. 7). 1835 gingen 1.000 Schiffe im

New Yorker Hafen vor Anker, zur Jahrhundertmitte waren es bereits dreimal so viele, aus 150 ausländischen Häfen. Der steigende Umschlag im New Yorker Hafen spiegelte sich in einem wachsenden Anteil der Stadt im nationalen Außenhandel. Die Fertigstellung des Erie-Kanals 1825, durch den der Mittelwesten mit dem Tal des Hudson, und damit mit New York, verkehrstechnisch verbunden wurde, erschloss der Stadt ein riesiges Hinterland und einen schier unermesslichen Absatzmarkt. Schon 1830 liefen 36% des Import-Export-Handels der USA über New York. 20 Jahre später, 1850, war dieser Anteil auf unglaubliche 70% gestiegen. Bis 1870 erhöhte sich die Dominanz des New Yorker Hafens weiter; erst ab diesem Zeitpunkt kam es durch die verstärkte Konkurrenz von Chicago, St. Louis und San Francisco zu Einbußen (DOMOSH 1996, S. 12; HAMMACK 1987, S. 37).

Einen wichtigen Impuls für die zunehmende nationale Dominanz New Yorks setzten die zwischen Europa und den USA eingerichteten regelmäßigen Verkehrsverbindungen. Bereits in Kolonialzeiten, 1755, hatte das *Board of Trade* in London entschieden, dass New York das westliche Ende einer offiziellen Postschiffverbindung von Falmouth über den Atlantik bilden sollte (LAMPARD 1986, S. 38). Auch wenn diese Verbindung zunächst nur monatlich aufgenommen wurde, bedeutete sie eine Stärkung der zentralen Position New Yorks an der US-amerikanischen Ostküste. Zur gleichen Zeit wurde New York zum militärischen Basislager in Britisch-Nordamerika bestimmt ("The general Magazine of Arms and Military Stores" – SHEFTER 1993b, S. 6). 1818 kam es mit der *Black Ball Line* zur Einführung eines regelmäßigen Paketdienstes zwischen Großbritannien (Liverpool) und den USA (New York). Die Besonderheit dieser Einrichtung lag vor allem auch darin, dass sie – unabhängig vom Frachtaufkommen – aufrechterhalten wurde. Diese Schiffsverbindung besaß einen feststehenden Fahrplan, dem auch Wetterkapriolen oder andere Unwägbarkeiten nichts anhaben konnten. Seit 1848, als mit der *Cunard Line* eine der wichtigsten transatlantischen Reedereien ihren westlichen Zielhafen von Boston nach Manhattan verlegte, blieb die Position New Yorks als wichtigste Destination der Neuen Welt im internationalen Wandergeschehen unangefochten. *Steam Ship Row*, der südliche Abschnitt des Broadway, wurde zum Sitz zahlreicher Schiffsahrtsgesellschaften (GOLDFIELD & BROWNELL 1990², S. 102; BERROL 1997, S. 30; LINDSTROM 1988, S. 6).

Mit dem kontinuierlichen Ausbau der Hafenanlagen in Manhattan, später auch in Brooklyn und New Jersey, wurde das Investitionskapital für eine rasante ökonomische Entwicklung geschaffen, die New York an die Spitze des US-amerikanischen Städtesystems katapultierte. Die zahlreichen Schiffsverbindungen mit Europa, die von New York ihren Ausgang nahmen, brachten der Stadt einen beständigen Fluss an Nachrichten, neuen Informationen, technischen Errungenschaften und kulturellen Impulsen. Keine andere Stadt der USA war mit der Welthauptstadt des 19. Jahrhunderts, London, so eng verflochten wie New York. Aus dieser Position heraus war es nur folgerichtig, dass New York auch diejenige Stadt in den USA war, die zuerst durch die Erfindung der Telegrafie profitierte und erstmals Nachrichten aus Europa über dieses neue Medium erhielt (LEMON 1996, S. 94).

Die intensiven Kontakte zwischen London und New York begünstigten die Entwicklung der Stadt zum Nachrichten- und Medienzentrum der USA. Informatio-

nen aus Europa wurden in den USA zunächst in New York rezipiert und verarbeitet, bevor sie von dort in andere Städte weitergetragen wurden. Erst mit beträchtlicher Verzögerung – und unter teilweise entstellender Verzerrung – gelangten diese Informationen und Nachrichten in die ländlichen Kolonisationsgebiete der *frontier*, die durch diese funktionale Verbindungslinie eng an die Metropole New York gekoppelt waren. Schifffahrtslinien, in der Folge Telegrafenkabel, bildeten die Nabelschnur für das aufkeimende Pressewesen der Stadt (ROBBINS & TERLECKYJ 1960, vgl. GOHEEN 1990a und 1990b für ähnliche historische Verflechtungsmuster in Kanada). Der Wissensvorsprung New Yorks im nationalen Städtewettbewerb fand seinen besonders imposanten Ausdruck in der Tatsache, dass noch bis in die 1830er und 1840er Jahre Blätter in Philadelphia, Boston und Baltimore Notizen aus dem Ausland schlicht von New Yorker Zeitungen kopierten (SHEFTER 1993b, S. 8). Das Pressewesen in Manhattan blieb konkurrenzlos führend. Seine überragende verkehrsgeographische Position im nationalen Städtenetz, repräsentiert durch zahlreiche Schiffsverbindungen von Manhattan in alle anderen Zentren an der Golf- und Atlantikküste der USA, verlieh New York einen Wettbewerbsvorteil auch in der Kontrolle von inländischen Nachrichten und Informationen. Im Jahre 1817 etwa benötigte eine Nachricht von New Orleans nach Philadelphia durchschnittlich 34 Tage; in New York war sie bereits einige Tage früher verfügbar. Noch bis 1841 erhielten Zeitungen in New Haven (Connecticut) ihre Meldungen über Boston via New York (SHEFTER 1993b, S. 8).

Seit den 1830er Jahren konnte New York City seine Trümpfe als unbestrittene Zeitungs- und Pressehauptstadt der USA ausspielen und seine Dominanz über das nationale Städtewesen vertiefen. Um 1830 fanden sich in der Stadt insgesamt 22 Zeitungen mit mindestens wöchentlicher Erscheinungsweise; neun Organe davon erschienen täglich, sieben zweimal pro Woche (SCHÄFER 1998, S. 151). Das florierende Zeitungswesen war für den Aufstieg der Druckereien zu einem der drei wichtigsten industriellen Arbeitgeber im Manhattan des 19. Jahrhunderts verantwortlich. Obwohl es im Schatten der Textil- sowie der Eisen- und Stahlindustrie stand, steuerte das Druckerei- und Verlagswesen einen beachtlichen Teil der industriellen Produktion der Stadt New York im 19. Jahrhundert bei. Immerhin beschäftigten Druckereien und Verlage in Manhattan, Brooklyn nicht eingerechnet, im Jahre 1900 mehr als 34.000 Arbeiter – etwa ein Drittel der Zahl der Lohnabhängigen, die in der führenden Branche, der Textilindustrie, tätig waren (vgl. Tab. 1). In dieser Relation fand die Bedeutung New Yorks als nationales Zentrum von Wissen und Information ihre ökonomische Entsprechung.

Drucktechnische Verbesserungen steigerten ab Mitte des 19. Jahrhunderts die Effizienz der Tagespresse, deren wichtigste Blätter in einen harten Wettkampf um Auflagehöhen traten (vgl. BURNS & SANDERS 1999, S. 81). Vor allem SUN und HERALD eroberten, an englischen Vorbildern orientiert, den Boulevard in Windeseile. Für das Gelingen der Massenproduktion der Tagesblätter mussten auch die Vertriebsorganisation und die Preisgestaltung verändert werden. Bisher war es in der Regel nur möglich gewesen, eine Zeitung per Jahresabonnement zu beziehen. Erst die Bezugsmöglichkeit zu einem erschwinglichen Preis über Zeitungsjungen ohne verbindliche Bestellung für ein Jahr ließ die Auflagen in die Höhe schnellen (SHEFTER 1993b,

| | 1860 | 1880 | 1900 |
|------------------------------------|--------|--------|---------|
| Textilindustrie | | | |
| Anzahl der Betriebe | 582 | 1.380 | 7.757 |
| Beschäftigte | 29.443 | 70.411 | 107.757 |
| Eisen- und Stahlindustrie | | | |
| Anzahl der Betriebe | 539 | 1.627 | 3.814 |
| Beschäftigte | 10.591 | 25.058 | 40.836 |
| Druckerei- und Verlagswesen | | | |
| Anzahl der Betriebe | 306 | 782 | 1.893 |
| Beschäftigte | 7.454 | 15.720 | 34.283 |

Quelle: MALON, zit. nach LIN 1994, S. 48

Tab. 1: Entwicklung der wichtigsten Industriebereiche in Manhattan (1860, 1880, 1900)

S. 8ff.). Der Bürgerkrieg bot vielen New Yorker Zeitungen und Journalisten ein reiches Betätigungsfeld und trug damit zur herausragenden Position der Stadt bei. Horace GREELEY vom *New York Tribune* konnte sich zu einem der einflussreichsten Publizisten des Landes hochschwingen (SHEFTER 1993b, S. 10f.; BURNS & SANDERS 1999, S. 81). Auch der neue journalistische Stil ab den 1880er Jahren, der auf den breiten, schalen Geschmack des Boulevards abzielte und durch das Aufdecken politischer Skandale glänzen wollte, ging von New York aus und fand seine Ableger in anderen Städten der USA (BENDER 1987). "These journalistic innovations diffused down the hierarchy of cities, and ambitious journalists (not least, newspaper publishers Joseph PULITZER, William Randolph HEARST, and Adolph OCHS) advanced their careers by moving up the urban hierarchy to New York." (SHEFTER 1993b, S. 9).

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts trat die Rolle New Yorks als nationale, und zusehends auch internationale Pressehauptstadt immer stärker in Erscheinung. Das Zeitungswesen wurde zum Motor einer kommerzialisierten Kultur, die das gesamte Land in Beschlag nahm (TAYLOR 1988). Einer der schillerndsten Persönlichkeiten in diesem Prozess der medialen Entfaltung, Joseph PULITZER, gelang die massenhafte publizistische Vermarktung zur Zeit der Jahrhundertwende besonders eindrucksvoll. Seine *New York World* erreichte wochentags eine Auflagenhöhe von einer Million, sonntags sogar von eineinhalb Millionen. Die Werbeindustrie nahm sich des einschlagenden neuen Mediums an und begann in einer beispielhaften Symbiose mit den Zeitungsmagnaten einen Siegeszug, der auch nicht an der Schwelle zum 21. Jahrhundert halt machte und New York einen wichtigen Weg in seiner Rolle als *Global City* wies. Jedes Jahrzehnt zwischen 1870 und 1900 verdoppelten sich die Investitionen der Werbung in die US-amerikanische Presse (TAYLOR 1988, S. 119). So wie in New York die dicksten Blätter erschienen, blieben hier auch die fettesten Gewinne aus der Werbewirtschaft.

Das Geschäft mit den Nachrichten blieb nicht ohne Wirkung auf die bauliche Entwicklung der Stadt. In Lower Manhattan entwickelte sich – in unmittelbarer

Nähe zu *Wall Street* und zur *City Hall* als den beiden Polen Finanz und Politik – die *Newspaper* oder *Printing House Row*. Hier setzten die Gebäude von *New York World*, *New York Tribune* und *New York Times* neue architektonische Maßstäbe des Wolkenkratzerbaus (LANDAU & CONDIT 1996). Die Bürotürme wurden zu symbolischen Artefakten eines allmächtigen Kommerzialisismus hochstilisiert (DOMOSH 1989; 1994). In den Jahrzehnten nach dem Ersten Weltkrieg erlebten Magazine und Journale einen fulminanten Start (BAUGHMAN 1993). Projekte wie *The New Yorker* oder *Time* wurden gleichsam zu publizistischen Institutionen und festigten den Ruf New Yorks als "media capital of the United States" (MOSS & LUDWIG 1991, S. 245).

2.3 New York Kosmopolis

Dass sich New York eine so überragende Position im Städtesystem der USA sichern konnte, hat es nicht zuletzt der immensen Zuwanderung aus allen Teilen Europas, später auch der Welt zu verdanken. Keine andere Stadt der "Neuen Welt" konnte mit der (scheinbaren) Attraktivität New Yorks gleichziehen. Selbst wenn für viele der Immigranten seit dem 19. Jahrhundert der Traum von Amerika spätestens nach der Ankunft in der Lower East Side wie eine Seifenblase zerplatzte, so blieb das Image, das der Stadt unter der ausreisewilligen Bevölkerung in Europa, später auch Asien und Lateinamerika anhaftete, unverändert strahlend. Die "unordentlich zusammengedrängten Massen", wie sie von der Freiheitsstatue und ihrer poetischen Inschrift von Emma LAZARUS symbolisch empfangen wurden, kamen zu Millionen und brachten nicht nur Armut, Not und Verzweiflung, sondern auch Hoffnung, Aufstiegswillen, technisches Geschick und vor allem eine Bandbreite kultureller Fertigkeiten, religiöser Traditionen und sprachlicher Praxis, die in ihrer Summe das wohl wichtigste Kapital für die weitere Entwicklung der Stadt darstellen sollten.

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts hielt sich die Einwanderung aus Europa in beinahe überschaubaren Grenzen. In den 1820er Jahren erreichten jährlich etwa 4.000 Immigranten die Stadt. Mit dem allgemeinen Einsatz dampfbetriebener Passagierschiffe erhöhte sich das Aufkommen von Einwanderern allerdings relativ rasch. In den 1840er und 1850er Jahren kamen jährlich zwischen 200.000 und 400.000 Einreisewillige nach New York; davon sollte aber nur ein kleinerer Teil tatsächlich in der Stadt bleiben (STOTT 1990, S. 71). Selbst während der Jahre des Bürgerkriegs hielt der Zustrom an (BERROL 1997, S. 50). Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts erhielt die Wanderungsbewegung mit dem Zustrom vor allem verarmter Landbevölkerung aus Irland und politischer Flüchtlinge aus Mitteleuropa eine neue Qualität. Der Beginn einer zweiten großen Phase ist etwa mit dem Jahre 1880 anzusetzen. An ihr waren vor allem Migranten aus Ost- und Südeuropa beteiligt. Insgesamt wanderten zwischen 1815 und 1915 33 Mio. Personen in die USA ein. 75% dieses nahezu unüberschaubaren Kontingents reisten über den New Yorker Hafen ein (GRONEMAN & REIMERS 1995, S. 581). Natürlich blieben nicht alle dieser Einwanderer dauerhaft in der Stadt; ein Teil zog in die übrigen Industriestädte des Nordostens, in die Agrargebiete des Mittelwestens oder in die noch weitgehend menschenleeren Great Plains. Unter bestimmten ethnischen oder religiösen Gruppen, etwa den Juden, war jedoch nur eine geringe Bereitschaft zu einer neuerlichen Wanderung vorhanden.

New York profitierte in nahezu jeder Hinsicht von den Neuankömmlingen, den *huddled masses*, die in die Stadt, und hier vor allem in die *tenement*-Bezirke der Lower East Side zogen (vgl. MELE 2000). Ein großer Teil der deutschen Immigranten brachte eine relativ gute Ausbildung und manchmal auch ein wenig Geld mit, das oft in Handwerk oder Kleingewerbe investiert wurde (BINDER & REIMERS 1995, S. 74; NADEL 1990). Landestypische Traditionen und Betriebe wie Biergärten und Brauereien wurden auf diese Art und Weise in die Lower East Side verpflanzt. Das entsprechende *know-how* kam ohne Zweifel nicht nur den Bewohnern von *Little Germany* oder *Dutchtown* zugute, sondern der gesamten Stadt mit ihrem bewusst gepflegten Image von Toleranz und Liberalismus. Auch unter den osteuropäischen Juden, die ab 1880 verstärkt ins "Shtetl" in der Lower East Side strömten (HÖDL 1991), fanden sich kapitalkräftige, gebildete oder risikobereite Menschen, nicht selten mit Sinn für Gemeinschaftsaufgaben und allgemeiner Verantwortung. Juden engagierten sich in der sozialistischen Bewegung und in Gewerkschaften ebenso sehr wie in einschlägigen Zeitungen, kulturellen Organisationen und in der allgemeinen Kommunalpolitik. Eine soziale und die politische Geschichte der Stadt lässt sich jedenfalls ohne Berücksichtigung des jüdischen Beitrags nicht ausgewogen schreiben (ANGEL & GUROCK 1995, BOOKBINDER 1989, GLAZER 1993, RISCHIN 1962, SOYER 1997).

Auch aus den in der Regel weniger gut ausgebildeten Einwanderergruppen, vor allem Iren und Italienern, zog die Stadt enormen Nutzen. Das herausfordernde Projekt eines die gesamte Insel Manhattan und weite Areale der Stadtteile Bronx, Brooklyn und Queens umfassenden Hochbahnnetzes konnte nur mit Hilfe eines nahezu unerschöpflichen und gleichzeitig preiswerten Arbeitskräftereservoirs realisiert werden. Ohne die kärglich entlohnte Arbeitsleistung der Iren und Italiener hätte die Stadt auch nicht ihr dichtes und für damalige Verhältnisse ausgesprochen effizientes U-Bahn-System erhalten. Gefährliche Spreng- und Grabungsarbeiten an den Tunnelanlagen der *Subway* blieben den zahlreichen anspruchslosen Immigranten vorbehalten. Die Entstehung der öffentlichen Infrastruktur der Stadt, die mit Projekten wie dem *Central Park* und der *Brooklyn Bridge* bereits im 19. Jahrhundert für weltweite Furore sorgte, ist untrennbar mit der entbehrungsreichen Mühsal und Plage tausender Einwanderer verknüpft. So waren etwa mehr als 5.000 Arbeiter, überwiegend Iren, Italiener und Deutsche, zu spottbilligen Konditionen am Bau der *Brooklyn Bridge* beteiligt (BURNS & SANDERS 1999, S. 177).

Nicht nur für mittellose Immigranten, auch für (neu)reiche Wirtschaftsbosse und Tycoons wurde New York zum Anziehungspunkt. Wer nicht ohnehin sein Vermögen in der Stadt erworben und angehäuft hatte, kam um die gesellschaftliche Notwendigkeit, sich in New York eine repräsentative Bleibe zu schaffen, nicht herum. New York profilierte sich mehr als jede andere US-amerikanische Stadt zum Magneten für Magnaten und deren Stiftungen. Aus Pittsburgh kamen die Stahlkönige Andrew CARNEGIE und Henry FRICK, um im Nobelbezirk entlang der Fifth Avenue kolossale Villenanlagen errichten zu lassen. Philip ARMOUR, dessen Reichtum auf der industriellen Fleischverarbeitung beruhte, hatte Chicago verlassen, um sein Domizil in New York zu beziehen. Tief aus der Provinz des Mittelwestens, aus Cleveland, kam auch John D. ROCKEFELLER, der reichste Ölboss der Welt, der in New

York 1913 seine wohldotierte *Rockefeller Foundation* etablierte (HAMMACK 1996, S. 31). Auch die Zentrale des Imperiums von John Pierpont MORGAN, der sich mit einem Investitionsverhalten, das allgemein bereits als "morganizing" bezeichnet wurde, großzügig in das US-amerikanische Eisenbahnnetz einkaufte, befand sich in New York. 1892 war von den insgesamt etwa 1.800 Dollar-Millionären in den USA ungefähr die Hälfte in der Stadt wohnhaft (BURNS & SANDERS 1999, S. 183).

Keine andere Metropole der USA besaß um 1910 eine kulturell und ethnisch so diversifizierte Bevölkerung wie New York (vgl. Abb. 2). Mehr als 40% der New Yorker waren außerhalb der USA geboren. Beträchtliche Bevölkerungssegmente stammten aus weiten Teilen Europas: Aus Rußland, Polen, Italien, Österreich-Ungarn, Deutschland, Irland, Großbritannien und Skandinavien kamen die größten Einwanderergruppen. Die Heterogenität der Menschen in Manhattan und den übrigen Stadtbezirken war lediglich mit der Vielfalt Chicagos zu vergleichen. Detroit, Cleveland und Boston, in denen der Anteil der im Ausland Geborenen 1910 ebenfalls 30% überstieg, konnten sich in absoluten Zahlen nicht mit New York messen.

Natürliche Gunstfaktoren und wirtschaftlich-demographische Impulse führten – in Kombination mit Selbstverstärkungseffekten – seit Beginn des 19. Jahrhunderts zu einer deutlichen Hierarchisierung des US-amerikanischen Städtesystems, an dessen Spitze sich New York dauerhaft etablieren konnte (vgl. Abb. 3). Bereits 1840 hatte New York seine wichtigsten Konkurrenten, Boston und Philadelphia, in ökonomischer Hinsicht überflügelt; wenn überhaupt, konnte seine Position als bedeu-

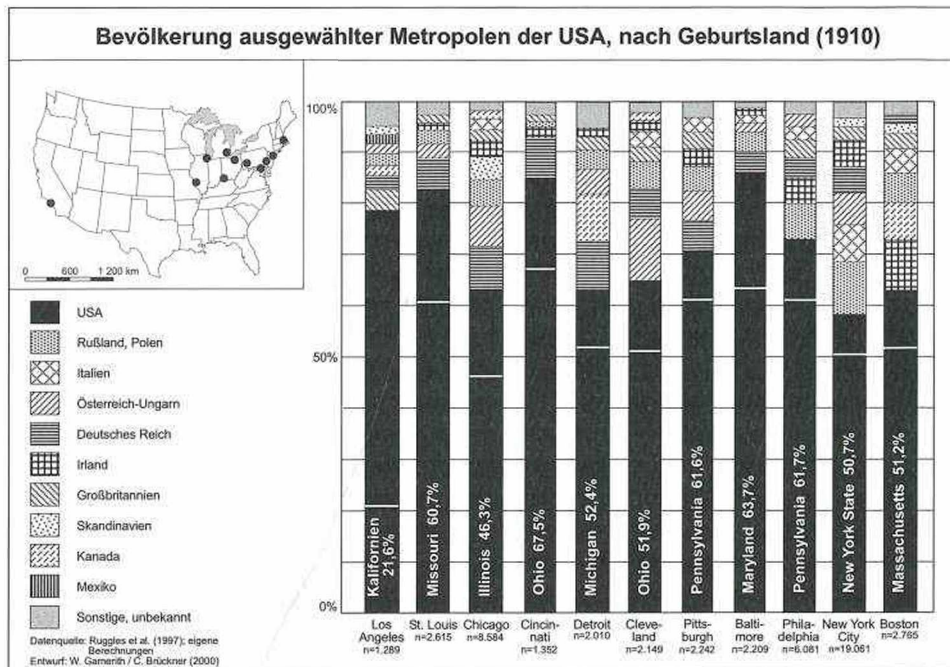


Abb. 2: Bevölkerung ausgewählter Metropolen der USA, nach Geburtsland (1910)

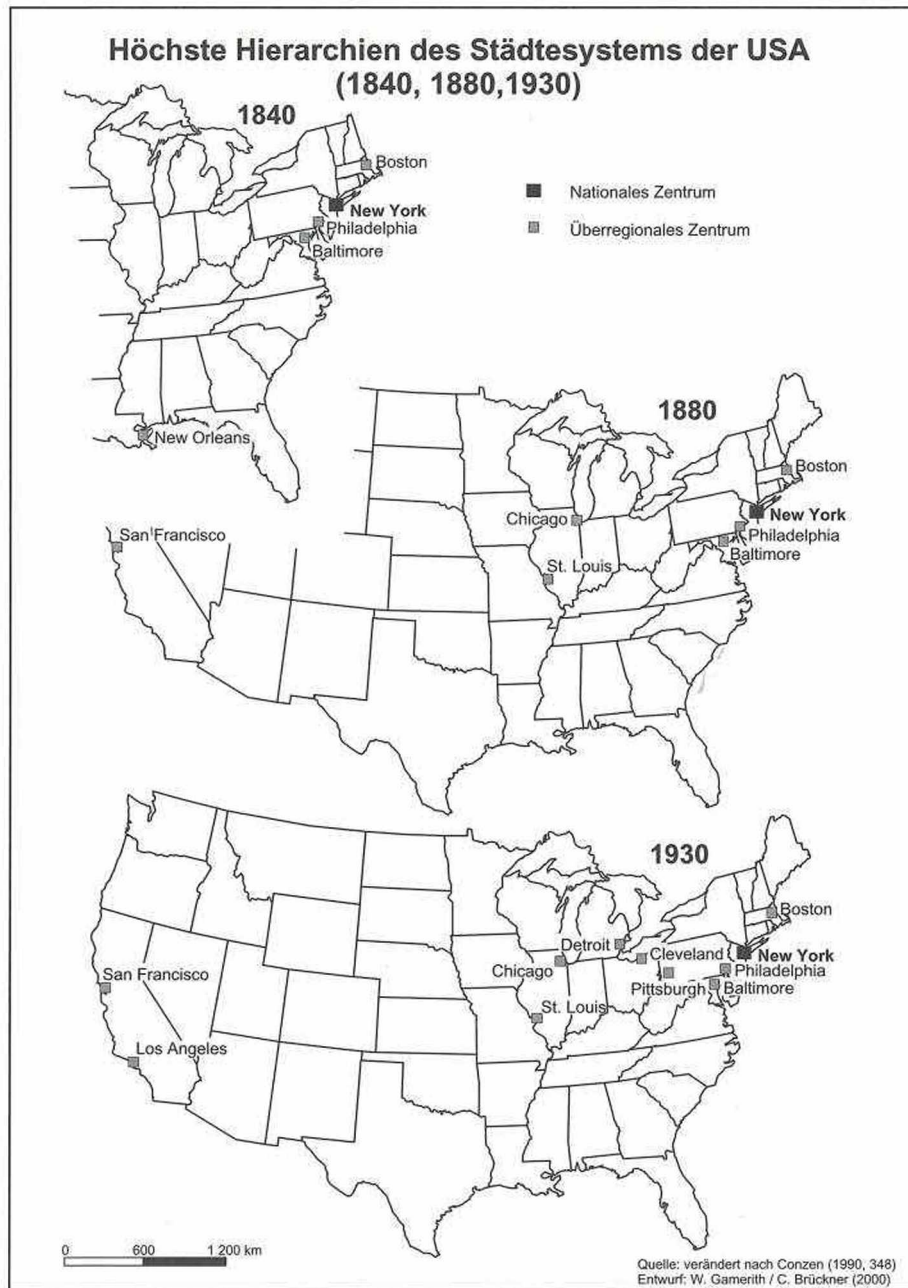


Abb. 3: Höchste Hierarchien des Städtesystems der USA (1840, 1880, 1930)

tendster Hafenstandort der USA nur von New Orleans ernstlich gefährdet werden. Um 1880 ließen sich mit Chicago und St. Louis neue Konturen im Wettbewerb der US-amerikanischen Städte ausmachen. Während Chicago zur großen Herausforderung New Yorks avancierte und die Vormachtstellung Manhattans zur Zeit der Jahrhundertwende ähnlich in Frage stellte wie Los Angeles seit Ende des Zweiten Weltkriegs (vgl. ABU-LUGHOD 1999), gelang es St. Louis zu keinem Zeitpunkt, New Yorks Rolle als nationales Zentrum zu gefährden.

3. Nationale Konkurrenz für die Entwicklung New Yorks

Es wäre nicht korrekt, aus dem stetigen Wachstum der Stadt New York und ihrem kontinuierlichen Ausbau zu einem Zentrum nationaler Dominanz eine friktionsfreie und konkurrenzlose Entwicklung abzuleiten. Weder auf nationaler, noch auf internationaler Ebene vollzog sich die Metropolisierung New Yorks ungehindert und ohne Wettbewerbskonflikte. Der folgende Abschnitt widmet sich deshalb der exemplarischen Schilderung einiger Konkurrenzfaktoren, durch die New Yorks hierarchische Position teils innerhalb der USA, teils auch weltweit relativiert betrachtet werden muss.

3.1 Welthauptstadt, aber nicht politisch

Seine reduzierte politische Bedeutung lässt New York City nicht nur im Vergleich mit Washington, sondern auch in seiner internationalen Konkurrenz zu London, Paris oder Tokio recht verloren erscheinen. Auch wenn die Funktion des Bürgermeisters der Stadt New York nach dem Präsidentenamt als die zweitwichtigste öffentliche Position der US-amerikanischen Politik gilt, so darf nicht übersehen werden, dass die politisch relevanten Entscheidungen zunächst in Washington, aber auch in Albany getroffen werden. Auch ein kraftvolles Lobbying etwa der New Yorker Finanzwelt in Washingtons und Albanys Regierungskreisen kann diesen Mangel an politischer Bedeutung nicht kompensieren (PHILLIPS 1994). Ebenso wenig hilft hier die Tradition New Yorks als erster formeller Hauptstadt der USA, in der 1789 George WASHINGTON als erster Präsident der Vereinigten Staaten seinen Amtseid leistete.

Dass sich in der am Reißbrett entworfenen Bundeshauptstadt während der ersten Jahrzehnte nur sehr spärliches Leben regte und ausländischen Besuchern die "Stadt" lange Zeit eher wie ein heruntergekommenes, Morast und Schlamm ausgeliefertes Südstaatendorf wahrnahmen, konnte aus New Yorker Sicht nur als Vorteil erscheinen. Ein bescheidenes "Weißes Haus" und ein in mühsamen Bauetappen zusammengestelltes Kapitol bildeten lange Zeit die einzigen repräsentativen Hinweise auf den besonderen Status von Washington (GREEN 1962, REPS 1991). Dieses Kolorit konnte Washington bis auf den heutigen Tag nicht völlig ablegen, so dass das "Welt-Dorf" (HARPPRECHT 1999) sehr eindrucksvoll mit der tatsächlichen Welthauptstadt New York kontrastiert.

New York konnte den Nachteil fehlender politischer Geltung nicht nur durch sein im Vergleich zu Washington enorm kosmopolitanes Erscheinungsbild, sondern auch durch ein dichtes Geflecht informeller und offizieller Beziehungen seiner Elite mit Entscheidungsträgern in der Bundeshauptstadt abschwächen. Es gibt zahlreiche historische (und aktuelle) Belege für eine Achse zwischen Hudson und Potomac, die aus der Konkurrenzsituation der beiden Städte oft eine Form der Kooperation werden ließ. Als sich die Außenpolitik der USA zur Zeit der Jahrhundertwende in einem imperialen Gestus zu zahlreichen internationalen Eingriffen hochschwang, hatte das politische Establishment New Yorks nicht unwesentlichen Anteil daran. Vor allem Theodore ROOSEVELT, als ehemaliger New Yorker Polizeichef in städtischen Diensten und mit dem dortigen Klüngel aus Politikern, Beamten und Geschäftsleuten bestens vertraut, war Zeit seines Aufenthalts im Weißen Haus in ein dichtes Netzwerk von New Yorker Adjutanten, Beratern und Protegés eingebunden. Was in Washington damals politisch bekanntgegeben wurde, war mit großer Wahrscheinlichkeit in New York beraten und entschieden worden.

Politik, zumal kriegsbestimmte Außenpolitik, muss finanziert werden, und politische Entscheidungsträger müssen sich an der Finanzelite orientieren. Der politisch-ökonomische Wandel, der sich während der Zwischenkriegszeit von der Weltmacht Großbritannien zur neuen globalen Autorität der USA vollzog, wurde von New Yorker Banker-Eliten gemeinsam mit dem Politiker-Establishment in Washington vorangetrieben. Die Währungs- und Fiskalpolitik des Bundes, die auf die Gründung einer Zentralbank zielte, war ganz wesentlich von New Yorker Akteuren bestimmt (SHEFTER 1993b, S. 12ff.). Zu den Kontakten zwischen New York und Washington in finanzpolitischen Angelegenheiten kamen, vor allem unter Präsident Franklin Delano ROOSEVELT während des "New Deal", persönliche Netzwerke, die im Dreieck Albany – New York – Washington ausgelegt waren und aus denen New York City mit seiner traditionell liberal ausgerichteten kommunalen Sozialpolitik Nutzen zog wie keine zweite US-amerikanische Stadt. ROOSEVELT, vor seinem Einzug ins Weiße Haus Gouverneur in Albany, hatte ein gutes Dutzend sozialpolitischer Fachleute aus der Stadt New York in seine Bürokratie aufgenommen – ein Umstand, der nicht ohne Auswirkungen auf Form und Inhalt der Gesetzesvorlagen des "New Deal" bleiben sollte (SHEFTER 1993b, S. 13). ROOSEVELT's enger Kontakt zu Bürgermeister LA GUARDIA erwies sich für New York und seine Projekte der sozialen Wohlfahrt als weiterer Vorteil.

Aus eingeübten Kommunikationsmustern zwischen gleichgesinnten politischen Entscheidungsträgern kann ein Abhängigkeitsverhältnis resultieren, dessen negative Konsequenzen New York spätestens in den 1970er Jahren zu spüren bekam. Noch während der 1960er Jahre hatten die guten politischen Kontakte zwischen der traditionell demokratisch-liberal orientierten Stadtverwaltung und den weltanschaulich verwandten Bundesregierungen einen beständigen Finanztransfer zur Aufrechterhaltung der kommunalen Sozialleistungen ermöglicht. Mit der konservativen Wende im Weißen Haus wurde nur zu offensichtlich, dass sich die Stadt nicht automatisch auf politische Rückendeckung aus Washington und auf Finanzspritzen für aufwendige Wohlfahrtsprogramme verlassen konnte. Die ebenso lapidare wie

mittlerweile berühmte Schlagzeile der *Daily News* vom 30. Oktober 1975 "[President] FORD to City: Drop Dead" (LOPATE 1999) ließ keinen Zweifel daran, dass sich Washington in Hinkunft weigern würde, den kommunalen Haushalt New Yorks weiterhin so übermäßig zu subventionieren. Die eingeschränkte politische Kompetenz New Yorks wurde sodann sehr konkret erfahrbar, als Washington seine Mitteltransfers so weit kürzte, dass die New Yorker Stadtverwaltung verstärkt Kredite aufnehmen musste, um budgetär handlungsfähig zu bleiben. Steigende Schuldendienste trieben das Budgetdefizit der Stadt schließlich in schwindelnde Höhen, bis Bürgermeister Abraham BEAME 1975 eine kommunale Zahlungsunfähigkeit bekennen musste (FUCHS 1996). Erst durch rigorose, von Bund und Bundesstaat überwachte finanzpolitische Sparmaßnahmen, in denen der Stadt keinerlei Gestaltungsrahmen zugestanden wurde, gelang eine Sanierung der New Yorker Finanzlage (FAINSTEIN & YOUNG 1992). Die finanzielle Verwundbarkeit, die sich in dieser Krisenerfahrung manifestierte, gehört zu den empfindlichsten Nachteilen eines Städtewettbewerbs um politische Befugnisse, den New York gegenüber Washington (und Albany) nie gewinnen können wird (ABU-LUGHOD 1999, S. 290).

3.2 Historisches Ringen um erfolgreiche Weltausstellungen

Die nationale und internationale Städtekonkurrenz, der sich New York seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert zu stellen hatte, tritt im Ringen um die Durchführung spektakulärer und als zukunftsweisend erachteter Weltausstellungen sehr deutlich in Erscheinung. Just auf diesem prestigeträchtigen Parkett gelang es New York nicht, sich wirkungsvoll in Szene zu setzen. Nicht nur international stand die Stadt im Schatten erfolgreicher Expositionen in London und Paris, die sich als außerordentliche Publikumsmagneten erwiesen hatten, auch national besaß New York zunächst in Philadelphia, das 1876 die erste große Veranstaltung dieser Art in den USA ausrichtete, und später vor allem in Chicago anerkannte Konkurrenten. Besonders die *Columbian Exposition* 1893 in Chicago fand bis nach Europa einen breiten Widerhall in internationalen Fachkreisen; Stadtplanung, Städtebau und Architektur erhielten nachhaltige Impulse aus Chicago (LEWIS 1997, MUCCIGROSSO 1993, HUDSON 1994).

Die Sequenz der Weltausstellungen begann 1851 mit einer Schau im Londoner Kristallpalast. Bereits zwei Jahre später konnte in New York eine Schau eröffnet werden, die dem Londoner Vorbild sehr stark nachempfunden war. Als Imitation besaß der New Yorker *Crystal Palace* kein wirklich großes Potential an Originalität, und die Tatsache, dass er auf der Höhe der 42. Straße in einem Gebiet errichtet worden war, das zur damaligen Zeit völlig dezentral in Manhattan lag, war für den relativ geringen Erfolg dieser Ausstellung mit verantwortlich (HARRIS 1990, S. 114). Innerhalb der folgenden Jahrzehnte präsentierten zahlreiche Städte in allen Kontinenten internationale Expositionen, die sich zu attraktiven Foren für Industrielle, Innovatoren und Interessenten an neuen Technologien entwickelten. Vor allem Paris, das Weltausstellungen 1855, 1867, 1878, 1889 und 1900 ausrichtete, konnte sich eindrucksvoll in Szene setzen (KUCHENBUCH 1992). 50 Mio. Besucher strömten 1900 durch die Eingangstore in die Welt der Visionen und Utopien.

Zwischen 1870 und dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurden in zahlreichen US-amerikanischen Städten Messen und Ausstellungen abgehalten, die über ihren lokalen Einflussbereich hinaus auf Resonanz stießen. Historische Jubiläen dienten als offizielle Anlässe, und mit der Bedeutung des Ereignisses, dessen man gedachte, wuchs die gegenseitige Rivalität der Städte und ihrer aktiven Eliten. Der höchste Status kam zweifelsohne dem Gedenken "100 Jahre Unabhängigkeit" im Jahre 1876 zu. Nicht New York, sondern Philadelphia erhielt den Zuschlag zur Ausrichtung der *Centennial Exposition*. "Philadelphia, site for the official rupture between the thirteen colonies and Great Britain a century earlier, proved an apt choice." (Muccigrosso 1993, S. 8). Auch die nächste große Chance, die die historische Vorsehung bot, das 400-jährige Jubiläum der "Entdeckung" Amerikas 1892, ging an New York vorüber. Bereits 1885 hatten findige und unternehmungsfreudige Köpfe die Idee einer *Columbian Exposition* geboren. Besonders erwärmen konnte man sich für diesen Gedanken in New York, St. Louis, Washington und Chicago. Zwischen diesen Städten entspann sich in der Folge eine erbitterte Auseinandersetzung, in der wenig zimperliche Lobbyisten ins Feld zogen, um die politischen Repräsentanten im Kongress von den Vorzügen der jeweiligen Stadt zu überzeugen. "A lengthy and expensive lobbying war ensued. Cities reflected [...] on one another's climates, transportation networks, hotel facilities, and patriotism. Chicago's comments on St. Louis and New York's reflections on Chicago were especially slanderous." (HARRIS 1990, S. 115). Schließlich kam das politische Gewicht des Mittelwestens zum Tragen, als der Kongress 1890, nach sieben unentschiedenen Wahlgängen, mit Unterstützung der Delegierten aus dem gesamten Mittelwesten für Chicago votierte.

Der Triumph der Weltausstellung in Chicago mit insgesamt 25 Mio. Besuchern stellte selbst den Erfolg der Jahrhundertschau in Philadelphia in den Schatten. Mit mehr als doppelt so vielen ausländischen Pavillons stieß Chicago auch auf ein breiteres internationales Echo, mehr als der Konkurrenz in New York recht sein konnte. Ohne Zweifel gelangte Chicago durch die *Columbian Exposition* zu einem profilierteren internationalen Ansehen. Städtebauliche und architektonische Gliederungs- und Gestaltungsprinzipien, wie sie durch die Ausstellung postuliert worden waren, wurden in vielen US-amerikanischen Städten rezipiert und realisiert (WILSON 1989). Auch New York war mehr Adaptor als Promotor dieser Innovationsprozesse, die von Chicago ihren Ausgang nahmen.

Während der 1930er Jahre kam die Rivalität zwischen Chicago und New York neuerlich vor der Kulisse aufsehenerregender Ausstellungen zur Geltung. Trotz der Zeiten der wirtschaftlichen Depression beging Chicago 1933/34 das 100-Jahr-Jubiläum der Stadtgründung mit der Ausrichtung der *Chicago Century of Progress Exposition*, die in ihrem finanziellen Erfolg ganz der Programmatik ihres Titels entsprach und damit auch den Bemühungen um eine vergleichbar publikumswirksame Ausstellung in New York Auftrieb verlieh (ZIM 1988, S. 9). 1939 schien der Zeitpunkt für New York gekommen – als offizieller, in New York besonders willkommener Anlass diente der 150. Jahrestag der Amtseinführung von Präsident WASHINGTON. Unter dem Motto "Building the World of Tomorrow" (vgl. WILSON 1992, S. 157ff.) präsentierte sich in New York unerschütterlicher Zukunftsglauben

und unbeirrtes Fortschrittsdenken der USA. Naturwissenschaftliche und technische Errungenschaften verbanden sich in einer avantgardistischen Architektur zu den Symbolen einer neuen gesellschaftlichen Fiktion von Wohlstand, Freiheit und Harmonie – als Kontrapunkt zu Armut, Diktatur und Ressentiments in weiten Teilen des Alten Kontinents. Ohne Zweifel gefielen sich New York und seine Eliten in dieser herausragenden Position, wie die überschwänglichen Schlagzeilen der lokalen Presse von der "bislang größten, teuersten und vielfältigsten Weltausstellung" beweisen (ZIM 1988, S. 29). Genugtuung klang aus der Feststellung, dass die New Yorker Schau eine doppelt so große Fläche wie die *Columbian Exposition* in Chicago einnahm. Dass damals in New York mittlerweile so unabdingbare Konsumgüter wie Fernsehapparate, Klimaanlage, Farbfilme und Nylonstrümpfe erstmals einem staunenden Publikum vorgestellt werden konnten (KROESSLER 1995, S. 1276), schien die Rolle der Stadt als Motor des 20., des amerikanischen Jahrhunderts zu ehren. Wirkungsvoll in Szene gesetzte, pathetische Auftritte des New Yorker Bürgermeisters Fiorello LA GUARDIA, der meisterhaft wie kein anderer Politiker vor ihm das Medium des Radios für seine Belange einzusetzen verstand, trugen mit dazu bei, New Yorks Position als "Hauptstadt" der USA – und im Selbstverständnis damit auch als Hauptstadt der Welt – zu festigen.

Mit dem Erfolg der Weltausstellung von 1939 war es allerdings nicht allzu weit her. Hohe, für viele potentielle Besucher unerschwingliche Eintrittspreise, die bereits die spätere Entwicklung in Themen- und Erlebnisparks vorwegnahmen (ZUKIN 1991, S. 227), ließen die Besucherzahlen weit unter den Erwartungen bleiben. Auch eine Reduktion der Tarife brachte keine Wende und konnte das Unternehmen somit nicht vor einer finanziellen Blamage bewahren (GELERNTER 1995, S. 17). Dass sich die Tore im Frühling 1940 nochmals für mehrere Monate öffneten, konnte die Bilanz ebenfalls nicht mehr retten. Insgesamt hatten deutlich weniger als die Hälfte der erwarteten 100 Mio. Besucher die Drehkreuze passiert. Auch dem Neuversuch einer Weltausstellung auf gleichem Gelände in den Jahren 1964/65 war kein finanzieller Erfolg beschieden – ihm blieb zudem die formale Anerkennung durch das Internationale Weltausstellungsbüro versagt.

New Yorker Ausstellungen hatten langfristig nicht die Durchschlagskraft wie etwa die *Columbian Exposition* in Chicago. Die architektonischen Utopien, wie sie in Flushing Meadow aufgetürmt wurden, prägten das alltagsweltliche Bewusstsein der Stadtbewohner nicht so nachhaltig wie die baulichen Arrangements der "Heavenly City", des Ausstellungsgeländes in Chicago. Auch wenn das Beispiel der Weltausstellungen nur eine sehr spezielle Facette interstädtischer Konkurrenz zu beleuchten scheint, so sind die Implikationen, die sich daraus für ein breites, internationales Publikum ergeben, durchaus beachtlich und auch geeignet, Einblicke in die historische Wettbewerbssituation zwischen Städten zu gewinnen. Ein anderes, aktuelles Element in der hierarchischen Beziehung zwischen US-amerikanischen Städten, das zu sehr ausgeprägten Rivalitäten führen kann und New York in den Schatten anderer Großstädte der USA stellt, bildet das Bildungswesen, vor allem der Bereich des öffentlich-kommunalen Schulsystems.

3.3 Aufstieg und Fall des öffentlichen Bildungswesens

Im Bildungswesen kann New York seinen überlegenen Rang über andere Städte und Regionen – wenn überhaupt – nur quantitativ, nicht aber qualitativ unter Beweis stellen. Gerade im Hinblick auf Colleges und Universitäten, aber auch auf niedrigere Schuleinrichtungen gilt traditionell Neuengland mit dem Schwerpunkt Boston als nationales Aushängeschild. Ein Großteil der teuren Bildungsinstitutionen der USA ist hier angesiedelt. New Yorks Schulwesen hingegen, das mit über 1,1 Mio. Schulkindern und mehr als 75.000 Lehrern in fast 1.200 öffentlichen Schulen das mit Abstand größte des Landes ist, hat den Ruf, einst grandios und innovativ gewesen, heute aber schwerfällig und von Problemen überhäuft zu sein. Die Organisation des Schulbetriebs erscheint mit einer Mischung aus zentralen und dezentralen Strukturen chaotisch (RAVITCH 1988²), viele Schulen befinden sich in einem desolaten Zustand (DREW 1999) und die finanziellen Ressourcen sind hart umkämpft. So umfasst New York City beispielsweise 38% der Schulkinder des Staates New York, von den rund 13 Mrd. US-Dollar, die der Staat im Jahre 2000 für Bildungszwecke bereitstellt, erhält die Stadt jedoch nur etwa 35,5% (WYATT 2000). Darunter leiden vor allem Minderheiten- und arme Kinder, die in New York City überproportional stark vertreten und auf öffentliche Schulen angewiesen sind. Die Gefahr, dass die ohnehin schon sehr hohe Abbrecherquote schwarzer und hispanischer Kinder (MESSOW 1999) weiter ansteigt, nimmt zu, und Politiker müssen sich den Vorwurf gefallen lassen, die Kinder der globalen Stadt Nummer Eins zu vernachlässigen.

Was New York – als *Global City* – aber im schulischen Bereich auszeichnet, ist die in den letzten Jahren aufgekommene und schon fast hektisch anmutende Bereitschaft, das Bildungssystem zu reformieren und die Schulkinder für die Konkurrenz auf einem weltweiten Arbeitsmarkt vorzubereiten. Mit Beginn der Globalisierungsprozesse wurde Wissen zur wichtigsten Ressource in der konkurrierenden Weltwirtschaft (MEUSBURGER 1998), die Ausbildung eines Menschen rückte (erneut) in das Zentrum des öffentlichen Interesses und kaum ein Kommunalpolitiker konnte sich den Bemühungen verschließen, das Schulsystem qualitativ zu verbessern. New York gilt, besonders seit Mitte der 1990er Jahre, als ein Vorreiter in bildungspolitischen Reformbestrebungen und steht aufgrund der ähnlichen Ausgangsbedingungen in direkter Konkurrenz zu Chicago und Los Angeles (vgl. z.B. JANOFSKY 2000, ROTHSTEIN 2000).

New York gibt sich also alle Mühe, auch im Bildungssystem die Führungsposition im Lande einzunehmen – oder zurückzugewinnen. Denn so ganz neu ist diese Rolle der Metropole nicht. Bereits im 19. Jahrhundert unternahm die Stadt ehrgeizige Bemühungen, ihre junge Bevölkerung durch Schulen und Universitäten auf den Arbeitsmarkt und das Leben in einer multikulturellen, wenn auch amerikanisch-idealtypischen Gesellschaft vorzubereiten. New York war eine der ersten Städte mit einem öffentlichen Schulsystem und erschloss sich 1754 mit der Eröffnung des *King's College*, später *Columbia University*, den Weg zur Welt der Wissenschaft. 1806 öffnete die erste öffentliche Schule ihre Pforten, entstanden im Zuge des sogenannten Anti-Armut-Programms (RAVITCH 1988²), gefolgt von zahlreichen "Society Schools", und 1839 zählte man bereits über 20.000 Schüler an öffentlichen

Schulen. Es etablierte sich ein öffentliches Schulsystem, das 1842 mit gewählten, lokalen Schulbehörden (*ward school boards*) formale Züge annahm (HAMMACK 1987, S. 275). Bis zur folgenden Jahrhundertwende zog die Zahl der öffentlichen Schulen mit der der privaten (vor allem katholischen) gleich. Selbst schwarze Kinder konnten seit Ende des 18. Jahrhunderts am Bildungssystem partizipieren, wenn auch zunächst nur in eigens für sie errichteten Schulen, in denen sie im Lesen der Bibel unterwiesen werden sollten. Die Zentralisierung des öffentlichen Schulsystems um 1900 brachte jedoch einen Einbruch in die bis dahin dynamische Entwicklung, denn von nun an verloren die Stadtviertel, die *neighborhoods*, an Einflussmöglichkeiten und somit an innovativer Kraft. Erst 60 Jahre später, nach heftigen Auseinandersetzungen zwischen Politikern, lokalen Interessengruppen und Bildungsexperten, kam es zu einer erneuten Reform innerhalb der Schulverwaltung. Seitdem existiert ein System, das sowohl zentrale als auch dezentrale Züge besitzt.

Heute ist das Angebot und die Qualität der Schulen so heterogen wie die Bevölkerungs- und Arbeitsmarktstruktur der Stadt selbst. Neben einer Vielzahl privater Schulen kann New York mit drei national renommierten *Science High Schools* aufwarten. Wer eine dieser öffentlichen Eliteschulen besucht, hat die Aufnahmeprüfung zu einer der Ivy-League-Universitäten bereits so gut wie bestanden. Auf der anderen Seite des Spektrums finden sich ebenso oft überfüllte wie desolate *High Schools*, in denen es vielfach schlechter besoldeten Lehrern mit häufig unzureichender didaktischer und inhaltlicher Qualifikation kaum gelingt, auch nur elementare Lese- und Schreibkenntnisse zu vermitteln. Unter Schulkindern gleichen Alters können sich auf diese Weise Qualifikationsunterschiede einstellen, die dem pädagogischen Resultat von zwei bis drei regulären Schuljahren entsprechen.

Entscheidungssträger in der New Yorker Schulpolitik haben diese Diskrepanzen in den vergangenen Jahren verstärkt thematisiert und sind nun bestrebt, das gesamte Bildungswesen zu einem der innovativsten und effektivsten der Welt zu machen. Dazu gehören Projekte wie die Privatisierung und Teilprivatisierung schlechter Schulen, *school-to-work-programs*, Sommerschulprogramme für versetzungsgefährdete Schüler, der Abbau des eklatanten Lehrermangels durch neue Wege der Lehrerrekutierung und -entlohnung, die rasche und intensive Ausstattung der Schulen mit multimedialfähigen Computern, die Suche nach Sponsoren für Sportanlagen und technische Geräte, die Sanierung der Schulgebäude, die Verkleinerung der Schul- und Klassengrößen, die Diskussion um Bildungsgutscheine (*school vouchers*), die Einführung eines Rankingsystems unter den öffentlichen Schulen oder die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Schulen, Unternehmen und der Nachbarschaft. Hinter diesem Aktionismus stehen auch Bemühungen, New Yorks Position als Schwungrad eines ökonomischen Globalisierungsprozesses aufrechtzuerhalten und in Hinkunft verstärkt auch einheimische, mit dem New Yorker Umfeld vertraute Führungskräfte in den städtischen Arbeitsmarkt rekrutieren zu können.

4. Internationale Herausforderungen an die *Global City* New York

Parallel zum nationalen Wettbewerb, den New York in nach wie vor dominanter Position vor allem mit Los Angeles und Chicago, aber auch San Francisco und Philadelphia austrägt ("The Big Five – New York and the Other Four" – HARPER 1992, 1987), muss sich die Stadt im Zuge einer globalisierten Ökonomie zunehmend der internationalen Herausforderung durch konkurrierende Wirtschaftsstandorte stellen (HOGGART 1991). Ein "Archipel" von Weltstädten (KNOX 1995, S. 6) spannt das Netz globaler wirtschaftlicher Beziehungen auf. Unbestritten gehören London, New York, Tokio und Paris zu den Hauptangelpunkten dieses Netzes. New York unterscheidet sich jedoch von allen diesen Konkurrenten durch seine bipolare Situation – die internationale Spitzenposition muss auch gegenüber nationalen Mitbewerbern, allen voran Los Angeles und Chicago, verteidigt werden (vgl. MARKUSEN & GWIASDA 1994).

Macht und Autorität bleiben innerhalb des weltwirtschaftlichen Systems auf die Kontrollpunkte der *Global Cities* konzentriert. Die höchstrangigen Entscheidungen innerhalb weltweit operierender Konzernstrukturen fallen in der Regel in diesen Zentren. Eine dichte und sich selbst verstärkende Verknüpfung von komplexen Aufgaben innerhalb und zwischen den einzelnen globalen Unternehmen hat zu einer Konzentration von anspruchsvollen und gut dotierten Arbeitsplätzen auf engstem Raum geführt. Gleichzeitig zeigen diese Schaltstellen der Weltwirtschaft großen Bedarf einer nahezu unüberschaubaren Bandbreite an routinisierten, wenig qualifizierten und schlecht entlohnten Dienstleistungen.

Früher als in jeder anderen Stadt ließ sich in New York jener epochale Strukturwandel erahnen, der die Weltwirtschaft des 20. Jahrhunderts transformieren sollte. Obwohl New York 1880, gemeinsam mit Brooklyn, die größte und am meisten diversifizierte Industriestadt der USA war, fand sich damals bereits die Mehrzahl der Beschäftigten im Dienstleistungssektor (57%; vgl. LAMPARD 1986, S. 61). Seit Beginn des 20. Jahrhunderts stieg die Zahl der *Headquarters* internationaler Konzerne in Manhattan kontinuierlich an – ein Prozess, der sich mit dem dramatischen Niedergang des industriellen Sektors, der zwischen 1950 und 1990 die Zahl der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe von über einer Million auf weniger als 300.000 schrumpfen ließ, komplementär verstärkte (GODFREY 1996; WELZ 1996, S. 145). Diesem Trend der Ballung höchstrangiger Führungskräfte in New York City – und hier wiederum vor allem im Bereich von Midtown Manhattan – konnte auch der Aufstieg des "Sunbelts" und speziell Kaliforniens seit den 1970er Jahren nur wenig entgegensetzen. Zwar nahm die Zahl der Unternehmenszentralen in Manhattan während dieser Zeit ab, aber der Großraum New York fing einen Teil dieser rückläufigen Entwicklung auf, weil viele Konzerne zwar die Stadt aus Kostengründen verließen, die Agglomerationsvorteile des Standorts aber dennoch nicht aufgeben wollten (LYONS & SALMON 1995, WARD 1994). Die suburbanen Gebiete in New Jersey, Connecticut und auf Long Island erlebten in dieser Phase einen spekta-

kulären Bauboom (vgl. DEBARBIEUX 1985). Seit den 1990er Jahren nimmt die Zahl der Konzernzentralen wieder zu, und selbst Software- und Internetfirmen, bislang wirtschaftliche Domäne des Südwestens der USA, entdecken New York als profitablen Standort (*silicon alley*).

Von den 500 weltgrößten Konzernen hatten 1998 mehr als 40 ihre Führungsriege im Großraum New York (vgl. Abb. 4), der weitaus größte Teil davon in Manhattan. Den stärksten Konkurrenten für diese Ballung wirtschaftlicher Macht bildete Tokio, das mit nahezu doppelt so vielen Konzernzentralen New York rein quantitativ überflügelte. Das Gewicht Tokios basiert allerdings auf einer vergleichsweise großen Anzahl von Firmen im produzierenden und extraktiven Bereich, die auf die Steuerung weltwirtschaftlicher Prozesse weniger Einfluss nehmen können als Konzerne im Dienstleistungssektor. Unternehmensgiganten der Grundstoffindustrie, die zu Tokios Bedeutung beitragen, fehlen in New York hingegen fast völlig. Die Geltung Tokios relativiert sich weiter, wenn die wirtschaftlichen Bilanzen der Gesellschaften betrachtet werden. Viele multinationale Konzerne mit Sitz in Tokio bilanzierten 1997/98 mit Verlusten; wo Gewinne erzielt wurden, blieben diese marginal. Im Gegensatz dazu registrierten New Yorker Unternehmen durchwegs hohe Profite. Besonders im Bankenbereich offenbart die Gegenüberstellung der beiden *Global Cities* Tokio und New York einen strategischen Vorteil für die Metropole am Hudson, deren Bankhäuser zu den einträglichsten der Branche gehören, während nahezu alle Geldinstitute in Tokio in der Verlustzone abschließen mussten (vgl. Abb. 4). New Yorks internationale Position im Wettbewerb um renommierte und einflussreiche Führungsetagen erscheint durch die Dominanz von spezialisierten Dienstleistungskonzernen, vor allem in den Schlüsselbereichen Finanzen, Versicherungen und Immobilien (*FIRE – Finance, Insurance, Real Estate*), sehr günstig. Besonders in der Werbungs- und Marketingbranche sowie bei Medien und in der Unterhaltungsindustrie steht New York unangefochten an der Spitze der globalen Städtehierarchie (LESLIE 1997, SASSEN & ROOST 1999). Dies sind just diejenigen Sparten, die die *New Economy* des 21. Jahrhunderts markant konstituieren werden. Sowohl Tokio als auch London und Paris können sich in dieser Hinsicht nicht mit New York messen.

Seit mehr als 150 Jahren steht New York City an der Spitze der nationalen Städtehierarchie. Waren zunächst Philadelphia und Boston die wichtigsten Mitbewerber um diesen Platz, so erwuchs New York seit den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts in Chicago ein respektabler Konkurrent. 100 Jahre später übernahm Los Angeles, das bedingt durch ein enormes Immigrationspotential schneller wächst als die meisten anderen US-amerikanischen Metropolen, diese herausfordernde Rolle (MARCHAND & SCOTT 1991). Die somit schwindende nationale Bedeutung New Yorks hat in den letzten Jahren die wichtige Frage aufgeworfen, ob es der Metropole gelingen wird, auch die "Welthauptstadt des 21. Jahrhunderts" zu bleiben. Die neuerlich zunehmende Ballung internationaler Unternehmensleitungen in Manhattan und der unablässige Einwanderungsstrom aus allen Teilen der Welt scheinen dafür zu sprechen (LOGAN 2000), selbst wenn die Stadt seit Jahren eine finanzpolitische Gratwanderung zwischen Liquidität und Bankrott vollzieht und von gravierenden infrastrukturellen Mängeln gezeichnet ist (BRECHER & HORTON 1993).

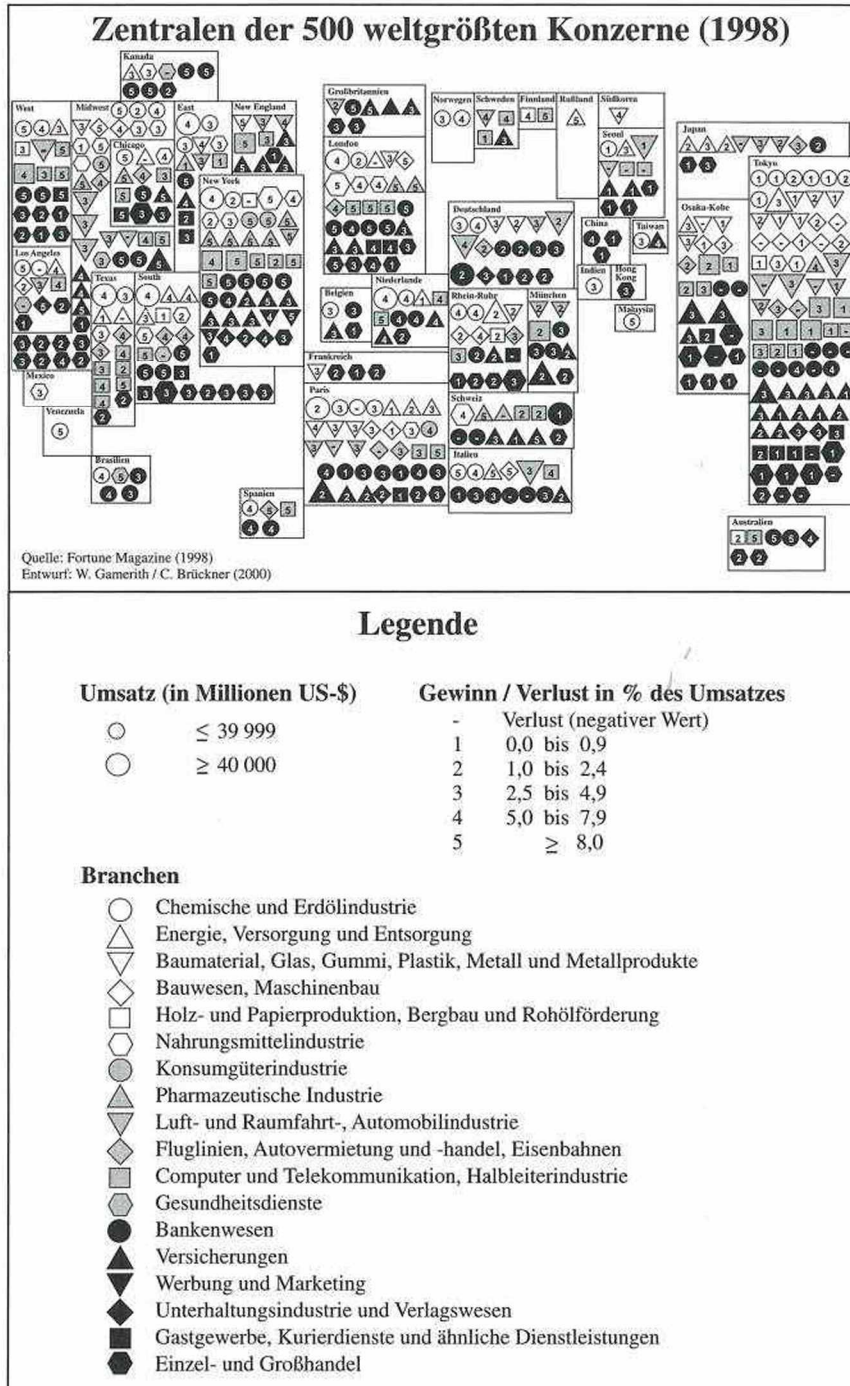


Abb. 4: Zentralen der 500 weltgrößten Konzerne (1998)

5. Literaturverzeichnis

- ABU-LUGHOD J.L. (1999), *New York, Chicago, Los Angeles. America's Global Cities.* Minneapolis, London. 580 S.
- AMIN A., GRAHAM S. (1997), The ordinary city. In: *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22, S. 411-429.
- ANGEL M.D., GUROCK J.S. (1995), Jews. In: JACKSON K.T. (Hrsg.), *The Encyclopedia of New York City*, S. 620-623. New Haven, London, New York.
- BAUGHMAN J.L. (1993), Take Me Away from Manhattan: New York City and American Mass Culture, 1930-1990. In: SHEFTER M. (Hrsg.), *Capital of the American Century. The National and International Influence of New York City*, S. 117-143. New York.
- BAUM S. (1997), Sydney, Australia: A Global City? Testing the Social Polarisation Thesis. In: *Urban Studies*, 34, 11, S. 1881-1901.
- BEAUREGARD R.A. (1991), Capital Restructuring and the New Built Environment of Global Cities: New York and Los Angeles. In: *Int. Journ. of Urban and Regional Research*, 15, 1, S. 90-105.
- BEAVERSTOCK J.V. (1994), Re-thinking Skilled International Labour Migration: World Cities and Banking Organisations. In: *Geoforum*, 25, 3, S. 323-338.
- BEAVERSTOCK J.V. (1996), Revisiting High-Wages Labour Market Demand in the Global Cities: British Professional and Managerial Workers in New York City. In: *Int. Journ. of Urban and Regional Research*, 20, 3, S. 422-445.
- BEAVERSTOCK J.V., SMITH J. (1996), Lending Jobs to Global Cities: Skilled International Labour Migration, Investment Banking and the City of London. In: *Urban Studies*, 33, 8, S. 1377-1394.
- BEAVERSTOCK J.V., SMITH R.G., TAYLOR P.J. (2000), World-City Network: A New Metageography? In: *Annals of the Association of American Geogr.*, 90, 1, S. 123-134.
- BENDER T. (1987), *New York Intellect. A History of Intellectual Life in New York City, from 1750 to the Beginnings of Our Own Time.* Baltimore. 422 S.
- BERROL S. (1997), *The Empire City. New York and Its People, 1624-1996.* London, Westport/Conn. 184 S.
- BINDER F.M., REIMERS D.M. (1995), *All The Nations Under Heaven. An Ethnic and Racial History of New York City (= Columbia History of Urban Life).* 353 S.
- BIRD T.E., DE JONG G.F. (1995), Dutch. In: JACKSON K.T. (Hrsg.), *The Encyclopedia of New York City*, S. 351-352. New Haven, London, New York.
- BOOKBINDER B. (1989), *City of the World. New York and Its People.* New York. 192 S.
- BRECHER C., HORTON R.D. (1993), *Power Failure. New York City Politics and Policy since 1960.* New York, Oxford. 393 S.
- BRONGER D. (1995), Welches ist die größte Stadt der Erde? Zur Problematik der Abgrenzung und Bestimmung der Bevölkerungszahl von Metropolen. In: *Geogr. Rundschau*, 47, 6, S. 380-384.
- BRONGER D. (1996), Megastädte. In: *Geogr. Rundschau*, 48, 2, S. 74-81.
- BROUWER N.J. (1995), Port of New York. In: JACKSON K.T. (Hrsg.), *The Encyclopedia of New York City*, S. 926-929. New Haven, London, New York.
- BURNS R., SANDERS J. (1999), *New York. An Illustrated History.* New York. 578 S.
- BURROWS E.G., WALLACE M. (1999), *Gotham. A History of New York City to 1898.* New York, Oxford. 1383 S.

- BUTTENWIESER A.L. (1989), *Manhattan Water-Bound. Planning and Developing Manhattan's Waterfront from the Seventeenth Century to the Present*. New York, London. 243 S.
- CASTELLS M. (1991), Die zweigeteilte Stadt – Arm und Reich in den Städten Lateinamerikas, der USA und Europas. In: SCHABERT T. (Hrsg.), *Die Welt der Stadt* (= Serie Piper, 1317), S. 199-216. München, Zürich.
- CASTELLS M. (1993), European Cities, the Informational Society, and the Global Economy. In: *Tijdschrift voor Econ. en Soc. Geogr.*, 84, 4, S. 247-257.
- CATTAN N. (1995), Attractivity and Internationalisation of Major European Cities: The Example of Air Traffic. In: *Urban Studies*, 32, 2, S. 303-312.
- CONZEN M.P. (1979), The Maturing Urban System in the United States, 1840-1910. In: WARD D. (Hrsg.), *Geographic Perspectives on America's Past. Readings on the Historical Geography of the United States*, S. 253-274. New York.
- CONZEN M.P. (1990), The Progress of American Urbanism, 1860-1930. In: MITCHELL R.D., GROVES P.A. (Hrsg.), *North America. The Historical Geography of a Changing Continent*, S. 347-370. Lanham/Md.
- DEBARBIEUX B. (1985), I.B.M. à la campagne: l'évolution du Dutchess County (Etat de New York) (1940-1984). In: *Annales de Géographie*, 523, S. 270-297.
- DOMOSH M. (1989), A method for interpreting landscape: a case study of the New York World Building. In: *Area*, 21, 4, S. 347-355.
- DOMOSH M. (1994), The Symbolism of the Skyscraper: Case Studies of New York's First Tall Buildings. In: FOOTE K.E. et al. (Hrsg.), *Re-Reading Cultural Geography*, S. 48-63. Austin.
- DOMOSH M. (1996), *Invented Cities. The Creation of Landscape in Nineteenth-Century New York and Boston*. New Haven, Conn. 185 S.
- DREW C. (1999), Physically Unfit: New York City Schools. In: *The New York Times*, 26.7.1999.
- FAINSTEIN S.S., YOUNG K. (1992), Politics and state policy in economic restructuring. In: FAINSTEIN S.S., GORDON I., HARLOE M. (Hrsg.), *Divided Cities. New York & London in the Contemporary World* (= Studies in Urban and Social Change), S. 203-235. Oxford, Cambridge/Mass.
- FLEMING D.K. (1989), Identification of the Shipping District in New York, Houston and Seattle: 1956 and 1987. In: *Geoforum*, 20, 4, S. 469-485.
- FRIEDMANN J. (1995), The world city hypothesis. In: KNOX P.L., TAYLOR P.J. (Hrsg.), *World cities in a world-system*, S. 317-331. Cambridge.
- FUCHS E.R. (1996), The Permanent Urban Fiscal Crisis. In: VITULLO-MARTIN J. (Hrsg.), *Breaking Away The Future of Cities. Essays in Memory of Robert F. WAGNER, Jr.* (= A Twentieth Century Fund Book), S. 49-73. New York.
- GAMERITH W. (1999), Weltmetropole New York City. Wirtschaftlicher Aufstieg und sozialer Infarkt. In: *Geogr. Rundschau*, 51, 4, S. 196-202.
- GELERNTER D. (1995), 1939: The Lost World of the Fair. New York et al. 418 S.
- GLAZER N. (1993), The National Influence of Jewish New York. In: SHEFTER M. (Hrsg.), *Capital of the American Century. The National and International Influence of New York City*, S. 167-192. New York.
- GODFREY B.J. (1996), Restructuring and Decentralization in a World City. In: *The Geogr. Review*, 85, S. 436-457.
- GOHEEN P. (1990a), The changing bias of inter-urban communications in nineteenth-century Canada. In: *Journ. of Historical Geogr.*, 16, 2, S. 177-196.

- GOHEEN P. (1990b), The Impact of the Telegraph on the Newspaper in Mid-Nineteenth Century British North America. In: *Urban Geogr.*, 11, 2, S. 107-129.
- GOLDFIELD D.A., BROWNELL B.A. (1990²), *Urban America. A History*. Boston et al. 493 S.
- GREEN C.M. (1962), *Washington. Village and Capital. 1800-1878*. Princeton. 445 S.
- GRONEMAN C., REIMERS D.M. (1995), Immigration. In: JACKSON K.T. (Hrsg.), *The Encyclopedia of New York City*, S. 581-587. New Haven, London, New York.
- HAMMACK D.C. (1987), *Power and Society. Greater New York at the Turn of the Century (= Columbia History of Urban Life)*. 422 S.
- HAMMACK D.C. (1996), The East. In: KUTLER S.I. (Hrsg.), *Encyclopedia of The United States in the Twentieth Century*, Vol. I, S. 25-40. New York et al.
- HAMNETT C. (1996), Social Polarisation, Economic Restructuring and Welfare State Regimes. In: *Urban Studies*, 33, 8, S. 1407-1430.
- HARPER R.A. (1987), A Functional Classification of Management Centers of the United States. In: *Urban Geogr.*, 8, 6, S. 540-549.
- HARPER R.A. (1992), Metropolitan Points of Power and Problems in the United States. In: JANELLE D.G. (Hrsg.), *Geographical Snapshots of North America*, S. 90-93. New York, London.
- HARPPRECHT K. (1999), Das Welt-Dorf. Heimweh und Fernweh nach Washington D.C. In: *Die Zeit*, Nr. 4 (21.01.1999), S. 47-48.
- HARRIS N. (1990), *Cultural Excursions. Marketing Appetites and Cultural Tastes in Modern America*. Chicago, London. 453 S.
- HÖDL K. (1991), "Vom Shtetl an die Lower East Side". *Galizische Juden in New York (= Böhlaus Zeitgeschichtl. Bibl., 19)*. 305 S. Wien.
- HOGGART K. (1991), The Changing World of Corporate Control Centres. In: *Geography*, S. 109-120.
- HOMBERGER E. (1994), *The Historical Atlas of New York City. A Visual Celebration of Nearly 400 Years of New York City's History*. New York. 192 S.
- HUDSON B.R. (1994), Aesthetic Ideology and Urban Design. In: FOOTE K.E. et al. (Hrsg.), *Re-Reading Cultural Geography*, S. 323-346. Austin.
- JANOFKY M. (2000), Poor Parents Are Leading the Way as States Debate School Voucher Plans. In: *The New York Times*, 31.1.2000.
- KEELING D.J. (1995), Transport and the world city paradigm. In: KNOX P.L., TAYLOR P.J. (Hrsg.), *World cities in a world-system*, S. 115-131. Cambridge.
- KNOX P.L. (1995), World cities in a world system. In: KNOX P.L., TAYLOR P.J. (Hrsg.), *World cities in a world-system*, S. 3-20. Cambridge.
- KORFF H.-R. (1996), Globalisierung und Megastadt. Ein Phänomen aus soziologischer Perspektive. In: *Geogr. Rundschau*, 48, 2, S. 120-123.
- KRÄTKE S. (1997), Globalisierung und Stadtentwicklung in Europa. In: *Geogr. Zeitschrift*, 85, 2+3, S. 143-158.
- KROESSLER J.A. (1995), World's Fairs. In: JACKSON K.T. (Hrsg.), *The Encyclopedia of New York City*, S. 1275-1276. New Haven, London, New York.
- KUCHENBUCH T. (1992), *Die Welt um 1900. Unterhaltungs- und Technikkultur*. Stuttgart, Weimar. 268 S.
- LAMPARD E.E. (1986), The New York Metropolis in Transformation: History and Prospect. A Study in Historical Particularity. In: EWERS H.-J., GODDARD J.B. & MATZERATH H. (Hrsg.), *The Future of the Metropolis*. Berlin. London. Paris. New York. Economic Aspects, S. 27-110. Berlin, New York.

- LANDAU S.B., CONDIT C.W. (1996), *Rise of the New York Skyscraper 1865-1913*. New Haven, London. 478 S.
- LANKEVICH G.J. (1998), *American Metropolis. A History of New York City*. New York, London. 273 S.
- LEMON J.T. (1996), *Liberal Dreams and Nature's Limits. Great Cities of North America Since 1600*. Toronto, New York, Oxford. 341 S.
- LESLIE D. (1997), *Abandoning Madison Avenue: The Relocation of Advertising Services in New York City*. In: *Urban Geogr.*, 18, 7, S. 568-590.
- LEWIS A. (1997), *An Early Encounter with Tomorrow. Europeans, Chicago's Loop, and the World's Columbian Exposition*. Urbana, Chicago. 362 S.
- LIN J.C. (1994), *The Changing Economy of the Lower East Side*. In: ABU-LUGHOD J. (Hrsg.), *From Urban Village to East Village. The Battle for New York's Lower East Side*, S. 43-61. Oxford, Cambridge/Mass.
- LINDSTROM D. (1988), *Economic Structure, Demographic Change, and Income Inequality in Antebellum New York*. In: MOLLENKOPF J.H. (Hrsg.), *Power, Culture, and Place. Essays on New York City*, S. 3-23. New York.
- LOGAN J.R. (2000), *Still a Global City: The Racial and Ethnic Segmentation of New York*. In: MARCUSE P., VAN KEMPEN R. (Hrsg.), *Globalizing Cities. A New Spatial Order? (= Studies in Urban and Social Change)*, S. 158-185. Oxford, Malden/Mass.
- LOPATE P. (1999), *Trauma, Apocalypse, Boom, Aftermath: New York City in the Last Twenty-Five Years*. In: BURNS R., SANDERS J. (1999), *New York. An Illustrated History*, S. 542-547. New York.
- LYONS D., SALMON S. (1995), *World cities, multinational corporations, and urban hierarchy: the case of the United States*. In: KNOX P.L., TAYLOR P.J. (Hrsg.), *World cities in a world-system*, S. 98-114. Cambridge.
- MARCHAND B., SCOTT A. (1991), *Los Angeles en 1990: une nouvelle capitale mondiale*. In: *Annales de Géographie*, 102 (560), S. 406-426.
- MARKUSEN A., GWIASDA B. (1994), *Multipolarity and the Layering of Functions in World Cities: New York City's Struggle to Stay on Top*. In: *Int. Journ. of Urban and Regional Research*, 18, 2, S. 167-193.
- MATSON C. (1998), *Merchants & Empire. Trading in Colonial New York (= Early America. History, Context, Culture)*. Baltimore, London. 458 S.
- MELE C. (2000), *Selling the Lower East Side. Culture, Real Estate, and Resistance in New York City (= Globalization and Community, 5)*. 361 S.
- MESSOW E. (1999), *Dropouts, ethnische Minderheiten und das öffentliche Schulsystem in New York City. Eine sozialgeographische Analyse des Bildungsverhaltens der Schülerinnen und Schüler an Public High Schools in New York City*. Heidelberg, Univ. Heidelberg, Dipl.arb.
- MEUSBURGER P. (1998), *Bildungsgeographie. Wissen und Ausbildung in der räumlichen Dimension*. Heidelberg, Berlin. 569 S.
- MITCHELSON R.L., WHEELER J.O. (1994), *The Flow of Information in a Global Economy: The Role of the American Urban System in 1990*. In: *Annals of the Association of American Geogr.*, 84, 1, S. 87-107.
- MOSS M., LUDWIG S. (1991), *The Structure of the Media*. In: MOLLENKOPF J.H., CASTELLS M. (Hrsg.), *Dual City. Restructuring New York*, S. 245-266. New York.
- MUCCIGROSSO R. (1993), *Celebrating the New World. Chicago's Columbian Exposition of 1893*. Chicago. 209 S.

- NADEL S. (1990), *Little Germany. Ethnicity, Religion, and Class in New York City, 1845-80.* Urbana, Chicago. 242 S.
- PHILLIPS K. (1994), *Arrogant Capital. Washington, Wall Street, and the Frustration of American Politics.* Boston et al. 231 S.
- PRED A. (1980), *Urban growth and city-systems in the United States: 1840-1860 (= Harvard Studies in Urban History).* 282 S.
- PUTH R.C. (1993³), *American Economic History.* Fort Worth et al. 732 S.
- RAVITECH D. (1988²), *The Great School Wars – A History of the New York City Public Schools.* New York. 449 S.
- REAVILL G., ZIMMERMANN J. (1996), *Manhattan (= Compass American Guides).* 332 S.
- REPS J.W. (1991), *Washington on View. The Nation's Capital Since 1790.* London. 297 S.
- RISCHIN M. (1962), *The Promised City. New York's Jews 1870-1914.* Cambridge/Mass. 342 S.
- ROBBINS S.M., TERLECKYJ N.E. (1960), *Money Metropolis: A Locational Study of Financial Activities in the New York Region.* Cambridge/Mass. 294 S.
- ROTHSTEIN R. (2000), *A City Rebels Against State Standards.* In: *The New York Times*, 21.6.2000.
- ROZENBLAT C., PUMAIN D. (1993), *The Location of Multinational Firms in the European Urban System.* In: *Urban Studies*, 30, 10, S. 1691-1709.
- RUGGLES S. et al. (1997), *Integrated Public Use Microdata Series: Version 2.0.* Minneapolis (<http://www.ipums.umn.edu>)
- SASSEN S. (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo.* Princeton. 397 S.
- SASSEN S. (1993), *Global City: Internationale Verflechtungen und ihre innerstädtischen Effekte.* In: HÄUSSERMANN H., SIEBEL W. (Hrsg.), *New York: Strukturen einer Metropole (= edition suhrkamp, Neue Folge, 798),* S. 71-90. Frankfurt/Main.
- SASSEN S., ROOST F. (1999), *The City. Strategie Site for the Global Entertainment Industry.* In: JUDD D.R., FAINSTEN S.S. (Hrsg.), *The Tourist City,* S. 143-154. New Haven, London.
- SCHÄFER P. (1998), *Alltag in den Vereinigten Staaten. Von der Kolonialzeit bis zur Gegenwart.* Graz, Wien, Köln. 528 S.
- SELTZ-PETRASH A. (1979), *New York – water city.* In: *Civil Engineering*, 49, 6, S. 83-87.
- SHEFTER M. (Hrsg.) (1993a), *Capital of the American Century. The National and International Influence of New York City.* New York. 244 S.
- SHEFTER M. (1993b), *New York's National and International Influence.* In: SHEFTER M. (Hrsg.) (1993a), *Capital of the American Century. The National and International Influence of New York City,* S. 1-25. New York.
- SMITH D.A., TIMBERLAKE M. (1995), *Conceptualising and Mapping the Structure of the World System's City System.* In: *Urban Studies*, 32, 2, S. 287-302.
- SOYER D. (1997), *Jewish Immigrant Associations and American Identity in New York, 1880-1939.* Cambridge/Mass., London. 291 S.
- STERN R.A.M. (1989), *Die Erbauung der Welthauptstadt.* In: KLOTZ H. (Hrsg.), *New York Architektur 1970-1990,* S. 13-45. München.
- STOTT R.B. (1990), *Workers in the Metropolis. Class, Ethnicity, and Youth in Antebellum New York City.* Ithaca, London. 300 S.
- TAYLOR W.R. (1988), *The Launching of a Commercial Culture: New York City, 1860-1930.* In: MOLLENKOPF J.H. (Hrsg.), *Power, Culture, and Place. Essays on New York City,* S. 107-133. New York.
- WARD S.K. (1994), *Trends in the Location of Corporate Headquarters, 1969-1989.* In: *Urban Affairs Quarterly*, 29, 3, 468-478.

- WELZ G. (1996), *Inszenierungen kultureller Vielfalt: Frankfurt am Main und New York City*. Berlin. 415 S.
- WILSON A. (1992), *The Culture of Nature. North American Landscape from Disney to the Exxon Valdez*. Cambridge/Mass., Oxford. 335 S.
- WILSON W.H. (1989), *The City Beautiful Movement*. Baltimore, London. 365 S.
- WINDHOFF-HÉRITIER A. (1991), *Stadt der Reichen, Stadt der Armen. Politik in New York City*. Frankfurt/Main. 277 S.
- WYATT E. (2000), *State School Budget Overhaul Is Urged*. In: *The New York Times*, 25.7.2000.
- ZIM L. (1988), *The World of Tomorrow. The 1939 New York World's Fair*. New York. 239 S.
- ZUKIN S. (1991), *Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*. Berkeley, Los Angeles, Oxford. 326 S.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 2000

Band/Volume: [142](#)

Autor(en)/Author(s): Gamerith Werner

Artikel/Article: [Die Entstehung einer Global City - Komponenten nationaler und globaler Städtekonkurrenz am Beispiel New Yorks 239-268](#)