

Die amerikanisch-mexikanische Grenze zwischen San Diego und Tijuana: eine Probebühne für die wechselseitige Befruchtung zweier Systeme, trotz der einander fremden Lebensformen, trotz unterschiedlicher finanzieller Mittel und anders gearteter moralischer Kodizes. Die Grenze ist befestigt, Stahlplatten markieren sie, doch längst wird sie von Tunnelsystemen unterlaufen, die einen regen, zumeist illegalen Austausch leicht machen. Der Austausch findet aber auch oberhalb der Erde und für alle sichtbar statt: Ganze Häuser aus San Diego reisen nach Süden, ganze Armeen von dienstbaren Geistern reisen nach Norden.

Mikro-Urbanismus an der Grenze zwischen San Diego und Tijuana

Text und Fotos: Teddy Cruz

Es sind zumeist Konfliktgebiete wie dieses, wo entscheidende städtebauliche und im weitesten Sinn kreative Praktiken zum ersten Mal erprobt werden. Meistens handelt es sich dabei um eine Situation im Übergang, um verdeckte Aktionen und Eingriffe im kleinen Maßstab, die sich über Eigentumsgrenzen hinwegsetzen und dabei die Rigidität und Zonierung konventioneller Stadtplanung überlisten, teils durch illegale Nutzungen und informelle politische und ökonomische Strategien, teils durch die Suche nach Organisationsformen, mit denen die Lücken innerhalb der legalen, verwaltungstechnischen und institutionellen Strukturen ausgenutzt und ausgeweitet werden können.

Was mir dabei in den Sinn kommt, ist, dass Aktivitäten dieser Art eine gewisse antizipatorische Rolle spielen könnten, denn sie experimentieren mit einer zukünftigen Inszenierung der Welt, die sich bereits ankündigt. Auf die Probebühne gebracht wird sie im Grenzbereich zwischen Tijuana und San Diego, wo durch den regen Verkehr in beide Richtungen im Laufe der Zeit wahrscheinlich neue „Mikro-Heterotopien“ entstehen und die Grenzen aufheben werden, die heute noch zwischen sozialer Verantwortung und künstlerischem Experiment bestehen. (Nach Foucault sind Heterotopien Orte, die in die Gesellschaft eingebracht werden, sozusagen Gegenplatzierungen oder Widerlager oder tatsächlich realisierte Utopien, in denen die wirklichen Plätze innerhalb der Kultur gleichzeitig reprä-

sentiert, bestritten oder gewendet werden, gewissermaßen Orte außerhalb aller Orte, wiewohl sie tatsächlich geortet werden können.)

Indem wir einzelne Phänomene in diesem Übergangsszenario unter die Lupe nehmen und zwischen diesen beiden Grenzstädten hin und her reisen, können wir beobachten, wie unterschiedliche oder gleiche Bedingungen sich hier aneinander stoßen und dort überlappen. Denn trotz des apokalyptischen Szenarios dieser befestigten, durch intensive Überwachung gesicherten Grenze hat das Verhältnis zwischen San Diego und Tijuana auf beiden Seiten unvorhersehbare Aktionen ausgelöst – und damit auch neue Formen der Debatte und des Dialogs provoziert. Themen sind: die gemeinsame Nutzung von Ressourcen und Infrastrukturen, die ungewöhnliche Restwertung der einen Stadt durch die andere und die Praktiken des Eindringens der einen Welt in die andere (und umgekehrt). Dies alles geschieht unter dem Gesichtspunkt der wachsenden Privatisierung des öffentlichen Raums.

Kurze Reisen vor und zurück zwischen Tijuana und San Diego können das doppelte Paradoxon eines grenzüberschreitenden städtischen Clusters erhellen, in dem man gleichzeitig auf Trennung besteht und doch beweglich genug sein möchte, um den Dingen ihren Lauf zu lassen. Während wir uns durch diese Landschaften der Unvereinbarkeit hin und her bewegen,



beobachten wir zwei Arten von Städtebau: hier Unterscheidung (auf der Seite von San Diego) und dort Überlagerung (auf der Seite von Tijuana). Diese zwei Arten, Stadt zu denken, werden täglich miteinander konfrontiert, bis das eine dem anderen seine Gesetzmäßigkeiten aufprägt. San Diego ist das perfekte Beispiel für einen Städtebau, der auf Trennung und Kontrolle besteht. Das Maß an Kontrolle wird ausschnitthaft symbolisiert durch die minutiös geplanten und streng bewachten Gated Communities, die den äußeren Rand der Stadt bilden. Tijuanas Peripherie hingegen franst ungehindert aus und bildet eine Ansammlung informeller, nomadischer Siedlungen oder Favelas. Dieser Gegensatz ist existentiell, vor allem, wenn man bedenkt, dass die Grenze aus stählernen Wänden besteht und damit das ultimative Symbol für jene puritanische amerikanische Planungstradition bildet, die immer schon auf Ausschluss und Trennung bestanden hat. An keinem anderen Punkt liegen einige der reichsten privaten Landsitze Nordamerikas (im Norden von San Diego) in nur zwanzig Minuten Entfernung von einigen der ärmsten Siedlungen Lateinamerikas (am südlichen Rand von Tijuana).

Der Unterschied zwischen den beiden Städten wird noch deutlicher, wenn man ihre jeweilige Geschichte und ihren Status vergleicht. Die beiden Stadtmitten liegen nur knapp vierzig Kilometer voneinander entfernt und gehören doch zu völlig verschiedenen sozioökonomischen und politischen Welten.

Während San Diego sich selbst als „America's Finest City“ bezeichnet, wird Tijuana in Mexiko als ein schwer definierbarer Ort im Übergang angesehen, der anders ist (und auch weniger wert) als der Rest des Landes. Während San Diego in den Vereinigten Staaten seit langem als Ort des Rückzugs angesehen wird, wo man nach einem langen Arbeitsleben zu sich selbst kommen kann, gilt Tijuana in Mexiko als Sackgasse, als Schwelle zum Niemandsland, als ein modernes Sodom und Gomorrha.

Und trotzdem können wir beobachten, wie die Unterschiede zwischen diesen beiden Grenzstädten sich langsam auflösen und die Charakteristiken der einen Stadt auf die andere überspringen. Schon finden wir die Mini-Malls von San Diego an den Straßenecken von Tijuana wieder, und selbst einige der Gated Communities im Stile San Diegos durchsetzen neuerdings die Peripherie von Tijuana. Gleichzeitig tauchen am Stadtrand von San Diego mehr und mehr von diesen informellen und halblegalen Mischnutzungen auf, die für Tijuana typisch sind. Der kleine Grenzverkehr, der in den folgenden Kapiteln beschrieben wird, lässt erkennen, dass die beiden Städte, auch wenn sie scheinbar immer weiter auseinanderdriften, anfangen, Teile des Anderen zu integrieren. Sie beginnen, einander zu „enthalten“, so wie jede Stadt der „Ersten Welt“ immer auch einen Anteil der „Dritten Welt“ in sich birgt und jede Dritte Welt irgendetwas aus der Ersten Welt imitiert.

San Diegos Levittown wird an Tijuanas Peripherie recycelt. Mexikanische Bauunternehmer kaufen in San Diego ausgemusterte Vorstadtungelands, die in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut wurden und nun protzigen Villen weichen müssen. Die Häuser werden auf Tieflader gepackt und zur Grenze gefahren, wo sie neben Autos und Menschen auf die Zollabfertigung warten.

Tour 1: Der Süden unterhalb des Nordens. Eine fiktionale Kartografie in zwanzig Meter Tiefe

Als Kevin Lynch 1974 durch eine ortsansässige Gruppe von Umweltschützern gebeten wurde, einen „Regional Vision Plan“ für den Grenzbereich zwischen San Diego und Tijuana zu entwerfen, träumte er von einem Paradies auf Zeit. Der Plan, den er der Planungskommission von San Diego damals vorstellte, beruhte auf seinen Studien der Schluchten und Wasserscheiden, die sich um Grenzen nicht kümmern und die Landschaft auf beiden Seiten der politischen Grenze prägen. Kevin Lynch hätte sich niemals vorstellen können, dass es weder die Eigenschaften der Landschaft noch die Aktionen der Stadtplaner sein würden, die einen grenzüberschreitenden Austausch in die Wege leiten, sondern dass es der Drogendealer und Schmuggler bedurfte, um ein dichtes Netz unterirdischer Tunnel zu graben, die heimlich, still und leise die Grenze zwischen San Diego und Tijuana aushöhlen. Heute, vierunddreißig Jahre nach Kevin Lynch, wissen wir von mindestens dreißig Tunneln, die, einem Labyrinth oder Ameisenhaufen ähnlich, die Grenze von Mexiko nach Kalifornien oder Arizona in beiden Richtungen unterminieren. Keiner der Tunnel ist älter als acht Jahre. In kürzester Zeit ist ein Wegesystem entstanden, mit dem das US Department of Homeland Security kaum noch zurechtkommt.

Würde man eine archäologische Schnittzeichnung anfertigen, dann ließe sich darauf eine unterirdische Infrastruktur erkennen, die sich ihren Weg wurmartig in Häuser, Kirchen, Parkplätze, Einkaufszentren und Straßen bahnt. Der eigenartigste und ausgefeilteste dieser Tunnel, zweifellos eine Arbeit von Profis, wurde erst im Januar dieses Jahres von US-amerikanischen Zollbeamten entdeckt. Er liegt in zwanzig Meter Tiefe und ist rund 800 Meter lang, zwischen 1,50 und 1,80 Meter hoch und 1,20 Meter breit und deshalb für „Gegenverkehr“ geeignet. Aber mindestens so beeindruckend wie seine Größe ist seine Ausstattung: Es gibt ein solides Aussteifungssystem und Treppen zwischen den verschiedenen Ebenen, es gibt Ventilation, Entwässerung und Elektrizität. Oft genug, wenn er nicht gerade den Drogendealern als Transportweg dient, wird der Tunnel den Coyoten überlassen, die illegale Einwanderer in die USA schleusen. Er ist möglicherweise der einzige gemischt genutzte Tunnel unterhalb der Grenze. Manche mögen ihn als die Krönung einer transnationalen Infrastruktur ansehen, die meisten Ansässigen aber empfinden ihn nur als einen weiteren Auswuchs der undurchschaubaren Beziehungen zwischen Mexiko und den USA.

Jenseits des Sensationellen, das solche Bilder heraufbeschwören, belegen sie die Existenz einer informellen Ökonomie und die Zusammengehörigkeit vieler Erscheinungen diesseits und jenseits der Grenze. Würden wir die unterirdischen Wege in eine offizielle Karte des Grenzgebiets eintragen, sähe die Grenze ganz anders aus. Ihre starre Linearität, welche die natürlichen

Gegebenheiten rigoros durchschneidet, wäre durchbrochen durch ein Netz feiner Linien, die senkrecht zu ihr verlaufen, die wie kleine Rinnsale einen mächtigen Damm allmählich perforieren. Indem diese Linien die Grenzgerade durchschneiden, stellen sie in unserer fiktionalen Kartografie den natürlichen Verlauf der Schluchten und Wasserscheiden quasi wieder her, diesmal allerdings als sozioökonomische Verbindung „unterhalb des Radarsystems“ von Plandarstellungen.

Alle unsere Darstellungsmedien, wie sie von politischen Entscheidungsgremien, Entwicklungsträgern oder Universitäten benutzt werden, haben nie ein Instrumentarium entwickelt, mit dem die Logik informeller Beziehungen sichtbar gemacht werden kann. Das gilt nicht nur für ein Grenzgebiet wie dieses, sondern für die Städte im Allgemeinen. Bei welcher Behörde auch immer, ob in San Diego oder in Tijuana, die selbst organisierten und das Regelwerk unterlaufenden Aktivitäten werden systematisch ausgeblendet, weil man bis heute an einer falschen, zweidimensionalen Darstellung von Flächennutzung festhält, die nur abstrakte Informationen weitergibt, und zwar so, wie sie auf den Tisch des Stadtplaners gelangen. Die Nahversorgung wird rot und das Wohnen gelb angelegt, im Plan liegen sie sinnvoll nebeneinander, in Wirklichkeit sind sie oft meilenweit voneinander entfernt.

Würden wir hingegen Block für Block oder Grundstück für Grundstück die Flächennutzung kartieren, wie sie sich in manchen Nachbarschaften von San Diego herausgebildet hat, die von Einwanderungswellen aus Lateinamerika, Afrika und Asien überflutet wurden, würden zehn Farben kaum reichen, um die entstandenen „Nutzungszonen“, die maßstäbliche Vielfalt der Behausungen und kleinen Geschäfte und dazu noch die sozioökonomischen Interaktionen darzustellen, die solche kulturell verdichteten Gebiete kennzeichnen. Etwas anderes käme hinzu: Die Zonierung ließe sich nicht länger zweidimensional kartieren, denn was geschieht, ist dreidimensional, Wachstum geschieht hier nicht im Nebeneinander, sondern durch Schichtung, wir haben es nicht mit Reihung, sondern mit Überlagerung zu tun. Nicht genutzte Teile der Infrastruktur werden in halböffentliche Plätze verwandelt, Grundstücke, die größer als notwendig sind, werden ohne Erlaubnis geteilt und mit weiteren Bauten versehen.

Mit anderen Worten: Es werden nicht nur die Grenzen zwischen privat und öffentlich verwischt, sondern auch die zwischen legalem und illegalem Handeln. Darüber aber hängt der Bann konventioneller Planungs- und Nutzungsregeln, die einfach ignorieren, welches Potential in einem solchen Tarnkappenstädtebau angelegt ist. Eine der entscheidenden Fragen für die Zukunft wird sein, ob wir Darstellungsformen entwickeln, welche die Ambiguität dieser Kräfte auch sichtbar machen können, und ob wir dadurch eine gegenseitige Befruchtung zwischen formellen und informellen Stadtstrukturen erreichen.



Es gibt in Wirklichkeit natürlich keinen Plan, auf dem das illegale Netzwerk der Tunnel erscheint. Ebenso wenig gibt es einen Plan, der die Landnutzung diesseits und jenseits der Grenze verzeichnet. Wenn wir die jeweiligen Flächennutzungspläne für Tijuana und San Diego ausschneiden und aneinanderkleben würden, erschiene die Grenze wie von selbst. Man brauchte sie überhaupt nicht mehr einzuzeichnen: Im Norden sehen wir die ausgreifenden Landsitze von San Diego, im Süden erkennt man die gepixelte Stadtlandschaft von Tijuana. Zwei absolut getrennte Welten, was Landnutzung und Mischung betrifft.

Ein Blick auf einen solchen fiktiven Plan würde sofort Spekulationen darüber auslösen, wie man denn die Nachbarschaften von San Diego mit solchen informellen Nutzungen, wie aus Tijuana bekannt, durchsetzen und anreichern könnte. Der neue, spekulative Plan würde dann die gepixelte, vielfarbige Stadtstruktur von Tijuana in Teilen nach San Diego überschwappen lassen, um kleine Inseln in dem windstillen Meer zu bilden, das die Stadt umgibt. Ich wiederhole: Wir haben keinerlei Darstellungsmethoden, um zwischen den von oben verordneten Planungsstrategien und den von unten kommenden Eigeninitiativen zu vermitteln. Mikro-Heterotopien entstehen innerhalb kleiner Nachbarschaften, wir reden von räumlicher Durchdringung und kleinteiligen unternehmerischen Praktiken, die andere Dichten und andere Grundstücksausnutzun-

gen nach sich ziehen. Uns muss es aber darum gehen, die Kräfte, die da am Werke sind, sichtbar zu machen, um deren operatives Potential als Mittler zwischen der formellen und der informellen Stadt einzusetzen. Welche Struktur haben die Inseln der Reichen, und welche Struktur haben die Enklaven der Armen? Wir brauchen ein neues Verständnis für Dichte und Nachhaltigkeit, und dazu ist ein konzeptionelles und darstellerisches Vokabular vonnöten, um das überlieferte Verständnis von Nutzung, reduziert auf Wohnungen pro Hektar oder Einwohner pro Hektar, in ein erweitertes Verständnis zu überführen, das den Austausch und die sozialen Interaktionen pro Hektar verzeichnet und auswertet.

Tour 2: Von Norden nach Süden. Wie Tijuana aus dem Müll von San Diego entsteht

Man könnte ohne weiteres sagen, dass Tijuana den Abfall von San Diego verbaut. Die eine Stadt verwertet das, was die andere wegwirft, und entwickelt dabei einen Städtebau der zweiten Hand. Alle informellen Siedlungen in Tijuana nähren sich aus dem dynamischen Grenzverkehr und entstehen überhaupt erst durch die organisatorischen Tricks, mit denen die Siedler untergenutztes Land okkupieren. Während die immense Ausdehnung von San Diego durch eine gigantische Infrastruktur erschlossen wird, damit die weit auseinander liegenden Wohnbezirke überhaupt versorgt werden können,

Tijuana erbaut sich aus den abgelegten Häusern von San Diego: eine Art „Second Hand Städtebau“, bei dem die architektonischen Elemente ganz oder in Teilen recycelt werden, die Planungsprinzipien der Nachkriegsmoderne nordamerikanischer Prägung aber geradezu gegen den Strich gebürstet werden.



wächst in Tijuana an allen Ecken und Enden eine dichte Bebauung, und erst danach folgen kleine, harmlose Infrastrukturmaßnahmen.

Der eher flüchtige, temporäre Städtebau in Tijuana wird durch eine hoch entwickelte soziale Choreografie von Nachbarschaftspartizipation getragen. Sie beginnt damit, dass Hunderte von Wohnungssuchenden, die man hier „paracaidistas“ (Fallschirmspringer) nennt, ein großes leeres Grundstück, meist ein öffentliches, manchmal aber auch ein privates, in Besitz nehmen. Während die sogenannten „Stadtguerillas“ sich in den Ecken von Tijuana einnisten, sind sie jedoch nicht allein. Sie werden betreut von den „Stadtpiraten“, das sind Typen mit Handys, die als Aktivisten (man könnte sie sogar Spekulanten nennen) die Organisation übernehmen, für die einzelne Familie wie für die Bildung von Nachbarschaften. Erst wenn die etabliert sind, lohnt sich ein Antrag bei der Stadtverwaltung, um an die Versorgungssysteme heranzukommen.

Mit improvisierten Baumethoden, improvisierter Güterverteilung und improvisierten Anschlüssen an das städtische Netz beginnt so ein Cluster zu wachsen. Was in San Diego nicht mehr gebraucht wird, wird hier brauchbar gemacht: Garagentore ersetzen Wände, Autoreifen werden zu Gummistreifen zerschnitten, die miteinander verflochten so etwas wie eine Armierung für Stützwände ergeben, Transportpaletten und



Kühlschränktüren werden zu Fassadenelementen. Nach ein paar Monaten Bauzeit und Nachbarschaftsorganisation kann man den Antrag auf städtische Versorgungsleistungen stellen. Die Stadt schickt dann zuerst Tankwagen mit Wasser, es folgt eine erste gemeinsame Stromleitung, weil man sowieso davon ausgeht, dass der Strom, zumindest anfangs, durch sogenannte „diablitos“ (kleine Teufel) illegal abgezapft wird. Außen wird innen und innen wird außen, je nachdem, wie die Sache sich entwickelt, und alles geschieht überall gleichzeitig. Einer der anonymen Bewohner äußerte: „Nicht alles, was wir hier haben, gefällt uns, aber alles ist brauchbar.“

Es sind aber nicht nur Teilstücke, die aus dem Überfluss von San Diego für Tijuana übrig bleiben. Manchmal reisen ganze Häuser gen Süden, um in eine der Siedlungen eingepasst zu werden. Ein Spekulant aus Tijuana fährt nach San Diego und kauft dort die kleinen Nachkriegsbungalows auf, die aufgegeben wurden, um luxuriöseren Häusern Platz zu machen. Die kleinen Häuser werden auf Tieflader gepackt und für die Reise vorbereitet. Sie müssen allerdings noch durch den Zoll. Und so gibt es Tage, an denen Häuser wie Autos wie Menschen an der Grenze nach Süden Schlange stehen. In Tijuana angekommen, werden die Häuser auf eingeschossige Metallrahmen aufgebockt, so dass auf der Straßenebene noch genug Raum bleibt für andere Nutzungen. Diese schwebenden Häuser lassen Platz für etwas, dessen Zweck sich erst mit der Zeit ergeben wird.



Manchmal wächst das Wohnen nach unten, manchmal ist es ein Tacostand, eine Autowerkstatt oder ein Garten, der das Luftgeschoss füllt. Die eine Stadt profitiert von den Häusern, die die andere Stadt nicht mehr braucht, und stellt sie zu immer neuen Mustern zusammen. Eine eigenartige Spiegelung lässt sich feststellen: Während San Diego seine festen Häuser zum beweglichen Gut macht, setzen die flüchtigen Wohnsiedlungen in Tijuana alles daran, sich zu befestigen, um zu überdauern. Am Ende wachsen die informellen Cluster in Tijuana schneller als die innerstädtischen Zentren, um die sie sich scharen. Maßgeblich daran beteiligt ist dieser „Recycling-Urbanismus“, der ganz andere Handlungsweisen inspiriert und die Kategorien städtisch, vorstädtisch und ländlich aufhebt, indem er sie vermengt.

Tour 3: Von Süden nach Norden. Illegale Vermischungen und doppeldeutige Strukturen

Jahrelang haben wir der Stadt den Rücken gekehrt, jetzt kehren wir zu ihr zurück unter dem Motto: Sie bereitet den Boden für Experimente, und sie ist der Ort kultureller Produktion. Aber noch immer denken wir nur in zwei Alternativen: Hier die Stadtmitte und deren Herausforderung, dort die Peripherie mit ihren Problemen. Was immer noch oder wieder ignoriert wird, ist der Stadtraum dazwischen, der zwischen hoher und niedriger Dichte vermittelt, die „Innenstadt“ im weiteren



Sinn. Auch wenn das Interesse für die Stadtmitte nach der Stadtflucht vergangener Dekaden im Prinzip zu begrüßen ist, zielen die ökonomischen Interessen, die diese Entwicklung forcieren, einzig auf Wertsteigerung. Die Projekte, mit denen die Innenstädte in den USA revitalisiert werden sollen – und das gilt für New York wie für San Diego – tragen seltsamerweise die Eigenschaften der Vorstadt in den Kern zurück: Privatisierung, Homogenisierung und Thematisierung. Hinzu kommen ein paar luxuriöse Lofts zum Wohnen, mindestens ein Stadion und die üblichen Markennamen, die sich Entwicklungsmaßnahmen dieser Art nicht entgehen lassen.

Natürlich ist auch das Interesse an den nun schon lange als unzivilisiert geschmähten Vorstädten begrüßenswert. Aber auch hier enden die meisten Bemühungen, mit denen man der Zersiedlung entgegenwirken will, wieder nur in Verschönerung und Wertsteigerung. Letztlich tut keiner etwas gegen die Streuung von McMansions, ganz im Gegenteil, sie schreitet fort, denn es werden weiterhin riesige Autobahnen von unseren Steuergeldern gebaut, und die Architekten nehmen dies widerspruchslos hin. Warum? Weil die sich eine Auseinandersetzung mit der ökonomischen Auswirkung ihrer Bauvorhaben ersparen wollen.

Dass man zumeist nur diese beiden grundsätzlichen Formen von Stadt in Betracht zieht, scheint mir ein Zeichen dafür zu

Häuser, die von San Diego nach Tijuana umziehen, werden dort auf eingeschossige Stahlkonstruktionen aufgebockt. Im Luftgeschoss lassen sie Raum für Nutzungen, die sich noch ergeben werden. Vorgefertigte Bauelemente, die in San Diego Levittowns zu homogenen Wohnsiedlungen mit immer gleichen Häusern gefügt wurden, werden in ihre Einzelteile zerlegt – in Rahmen, Stützen, Träger, Sperrholzpaneele, Aluminiumfenster, Garagentore – und beim Hausbau in Tijuana voraussetzungslos neu kombiniert. Der Zufall ist dabei Programm.



sein, dass es den Städten auf den Nägeln brennt, weil sie sich um neue Finanzierungsmodelle kümmern müssen, wenn sie Stadterneuerung betreiben. Das Allheilmittel dabei lautet: Privatisierung. Doch Saskia Sassen hat völlig richtig erkannt, dass, wenn die „New Economies“ der Globalisierung zuschlagen, immer nur zwei Arten von Projekten entstehen: Zuerst wird ein glamouröses Etwas gebaut (denn jede Stadt will einen Times Square oder ein großes Fußballstadion), und dem folgt dann irgendein marginales Projekt für die Dienstleistungen, die das Großprojekt benötigt. Wenn dann solche Mega-Entwicklungsprojekte den Immobilienmarkt richtig angeheizt haben und die Preise der Grundstücke im Zentrum in schwindelnde Höhen gestiegen sind, fragt praktisch keiner mehr danach, wo denn der Koch, der Pförtner, die Putzfrau, der Kellner, das Kindermädchen, der Gärtner und all die anderen Tausenden von Immigranten, die über die Grenze gekommen sind, um den Bedarf an Dienstleistungen zu decken, wohnen sollen. Welche Angebote an Raum und Mieten gibt es denn für sie? Meist haben sie kaum eine Wahl. Laut den jüngsten Statistiken ist San Diego der zweitwerteste Wohnungsmarkt in den Vereinigten Staaten, und nur elf Prozent der Haushalte können hier den Durchschnittspreis von 500.000 Dollar für ein Haus bezahlen.

Während also die ausrangierten Autoreifen, Garagentore, Transportpaletten und nicht mehr verwendbaren Häuser nach

Süden transportiert werden, um einem Adhoc-Städtebau auf die Beine zu helfen, bewegen sich gleichzeitig die Immigranten Richtung Norden, um in Kalifornien, einem der ökonomisch stärksten Länder der Welt, ihr Glück zu versuchen. Sie können sich darauf verlassen, dass eine Wirtschaftskraft wie die kalifornische durch billige Arbeitskräfte gespeist werden muss, und als solche verdingen sie sich – eine einfache Logik von Angebot und Nachfrage.

Der Zustrom von Immigranten aus Lateinamerika hatte schon immer sehr viel Einfluss auf die Struktur der amerikanischen Städte, gar nicht zu reden von den wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen auf das ganze Land. Los Angeles zum Beispiel hat die zweitgrößte lateinamerikanische Population außerhalb der Hauptstädte von Mexiko, Guatemala und El Salvador. Demographische Hochrechnungen haben ergeben, dass innerhalb der nächsten zehn Jahre die Mehrheit der Kalifornier aus Lateinamerika stammen wird.

Eine lateinamerikanische Diaspora, die den Weg nach Norden nimmt, verändert unweigerlich die städtebauliche Struktur, und das gilt für Los Angeles genauso wie für San Diego. Die Immigranten bringen ihre besondere Lebenshaltung mit sich, und das betrifft sowohl die Nutzung des privaten und öffentlichen Raums wie auch den Umgang mit Landschaft und Natur. In den Siedlungen der Immigranten, wo mehrere Generatio-

nen einer Familie und weitere Angehörige in einem Haushalt leben, entwickeln sich eigene Formen der Nutzung. Mikro-Ökonomien sichern den Lebensstandard, woraus dann wieder ungewöhnliche Nutzungsformen entstehen und eine hohe Dichte erwächst. Beides prägt dem Viertel, in dem die Immigranten wohnen, neue und bisher ungewohnte Züge auf. Man eignet sich Alleien, Vorgärten, Einfahrten und andere nicht genutzte Verkehrsflächen an und verwendet sie in dem Sinn, den die Gemeinschaft für angemessen hält. Was daraus resultiert, sind temporäre gemeinschaftliche Nutzungen, die sich in das private Eigentum einnisten. Auf den großen Parkplätzen etablieren sich soziale Einrichtungen, Flohmärkte und Straßenverkäufer richten sich auf leeren Grundstücken ein, bestehende Häuser werden durch illegale Anbauten erweitert. Alle diese funktionalen und architektonischen Einsprengsel mit ihrer feineren sozioökonomischen Maschenweite durchdringen, man könnte auch sagen, verpixeln die gewohnte Flächennutzung, die normalerweise Soziales und Formales streng voneinander trennt.

Es ist kein Zufall, dass die sogenannte „Innenstadt“ aus den neueren Diskussionen herausfällt. Hier wohnen die meisten Immigranten, die im Laufe der Jahrzehnte aus Lateinamerika, Asien und Afrika zugewandert sind und diese Gebiete praktisch zu Zulieferern für die aufgewerteten Zentren und die teuren Vorstädte gemacht haben. Die Immigranten können sich weder die Wohnungspreise in Stadtmitten leisten noch die McMansions an den Rändern der Vorstädte, also haben sich viele von ihnen in der Zone dazwischen angesiedelt und innerstädtische Nachbarschaften gebildet. So geschehen in vielen Städten der Vereinigten Staaten in den vergangenen Jahren.

Die temporären, informellen Nutzungsmuster mit den dazugehörigen Dichten haben inzwischen fast alles verändert, was in den fünfziger Jahren als erster Ring von Lewittowns den Stadtkern umgab. Die Immigranten haben die Homogenität der städtebaulichen Strukturen aufgebrochen und in ein neues sozioökonomisches Netzwerk überführt. Wenn wir mit kritischen Augen betrachten, wie diese zufälligen und eher flüchtigen Inbesitznahmen die rigide Trennung der Nutzungen kontaminieren, dürfen wir dann hoffen, dass die Eindimensionalität der Einfamilienhaussiedlungen, die in einer dritten, vierten und fünften Schicht die Stadt umlagern, irgendwann in den nächsten fünf Jahrzehnten auch so nachgerüstet werden kann, dass eines Tages eine lebendige Mischnutzung entsteht?

Wenn unsere Planungsbehörden und Architekturexperten sich dieser Veränderungen wirklich annehmen würden, müssten alle Interventionen in die Stadtstruktur unter einem einzigen Motto stehen: Wie und auf welche Weise erreichen wir Dichte? Wenn wir zusehen, wie Tijuana den Brückenschlag zwischen Geplantem und Ungeplantem, zwischen Legalem und Illegalem, zwischen Objekt und Politik leistet, könnte

dann der informelle Städtebau nicht zu einem Instrument werden, das uns die Fragen nach Dichte und programmatischer Intensität bei der Neudefinition der amerikanischen Metropolen besser verstehen und präziser beantworten lässt?

Man könnte zum Beispiel die kleinen, prototypischen und meist nicht rechtmäßigen Eingriffe in die offiziell gebilligte Stadtstruktur, seien sie nun räumlich oder funktional, katalogisieren und dabei feststellen, dass die Zukunft der Rand- oder Vorstädte von einer ausgeklügelten Nachrüstungsstrategie abhängt. Kleine Sondernutzungen, vorsichtige Flächenzuweisungen und minimale Infrastrukturmaßnahmen können in das homogene Gefüge injiziert werden, wenn, ja wenn die Stadtpolitik sich zu mikropolitischen Schritten im Sozioökonomischen bekennen würde und wenn sie einen Spielraum für Doppeldeutigkeit und für Entwicklungen, die nicht in jeder Nuance voraussagbar sind, offenließe.

Was die Flächennutzung wieder interessant werden ließe, wäre die Erkenntnis, dass es keine neuen Wohnungstypen mehr geben wird, wenn nicht die Stadtplanung ihre Vorgehensweise von Grund auf revidiert. In anderen Worten: Die grundlegende Reform beginnt bei den Planungsvorschriften, oder anders, bei der Akzeptanz von Belegungsdichten und Übergangslösungen, welche die Grenzen der offiziellen Nutzungszonen und des legalisierten Nutzungsrechts strapazieren und überschreiten. Oder noch einmal anders: Wir reden von der politischen und kulturellen Dimension des Wohnens als einem der Instrumente für soziale Integration. Richtig verstanden und gehandhabt würde daraus ein „Städtebau im Übergang“, der Besitzansprüche lockert, der für den kleinen Maßstab der Eingriffe ein offenes Ohr hat, der die Rigidität von Planungsvorschriften mildert und der die bisher probaten Vorgehensweisen in amerikanischen Städten in Zweifel zieht, wenn nicht sogar ändert. Was wir damit gewinnen würden? Zumindest eine neue Debatte über die Stadt. Was eigentlich verstehen wir unter Dichte? Was bedeutet Wohnen heute?

Die Zukunft des Wohnens mit all seinen sozialen und ökologischen Implikationen war nie ein Thema für die US-Regierung (sprich Bush), genauso wenig für Bundesstaaten wie Kalifornien (sprich Schwarzenegger). Beide haben ihr Desinteresse längst öffentlich geäußert. Aber es ist auch kein Thema für die privaten Entwicklungsträger, die immer noch einzig nach der Formel arbeiten: minimale Investition und maximaler Profit. Investitionen in den öffentlichen Bereich bleiben ihnen nach wie vor suspekt, denn sie könnten ihren Handlungsspielraum verengen.

Also entstehen die innovativen Wohnungsbauexperimente, auf jeden Fall in den USA, in kleinen progressiven Gemeinden oder durch die Mithilfe gemeinnütziger Organisationen (NGOs) quer über den Kontinent. Sie engagieren sich Tag für Tag auf sozialem Gebiet. Sie versuchen, zwischen der ge-

Was in San Diego ausgedient hat, findet in Tijuana eine neue Verwendung. „Nicht alles, was wir hier haben, gefällt uns, aber alles ist brauchbar“, sagt ein anonymer Bewohner. Transportpaletten werden zu Unterkonstruktionen, Hausbauelementen oder Gartenzäunen. Solcherart Hausbau schert sich nicht um formale Aspekte. Es ist die soziopolitische und ökonomische Dynamik des Bauprozesses, die solche Formen hervorbringt.



Der „Recycling Städtebau“ hebt die Kategorien städtisch, vorstädtisch und ländlich auf, indem er sie vermengt, Architektur ist dabei Improvisation beim Hausbau. Aufgeschnittene Autoreifen werden zu Endlosschlaufen verflochten, um damit Stützmauern im Gelände zu verfestigen. Ausrangierte Transportpaletten als Deckkonstruktion einer Fußgängerbrücke.

schichtlichen Entwicklung von Stadtgemeinden und dem, was sie heute prägt, einen Ausgleich zu finden, ganz egal, was je von oben verordnet oder von unten gewachsen ist. Die Non Government Organizations sind es, auf die wir als zukünftige Entwicklungsträger setzen müssen, wenn es um erschwingliches Wohnen und um eine neue Interpretation von öffentlichem Raum geht. Sie handeln aus der Not oder zumindest aus der Erkenntnis von Dringlichkeit heraus und haben nur deshalb eine Chance, die zunehmende Privatisierung öffentlicher Räume zu konterkarieren, weil sie sich als dritte Kraft neben den Interessen der öffentlichen Hand und denen des privatwirtschaftlichen Sektors behaupten. Im Verhältnis von San Diego zu Tijuana haben sie die Aufgabe, das jeweils Richtige zu erkennen, und zwar in der eingeschworenen Flächennutzung im Norden wie in den Strategien und Tricks informeller städtebaulicher Praktiken im Süden.

Tour 4: Der Norden im Süden, eine umgekehrte Invasion. Es gibt auch Gated Communities in Tijuana

Nun gibt es aber noch einen andersartigen und ziemlich dramatischen Beweis dafür, dass auch der Norden in den Süden eingreift und jene neo-liberalen Wünsche wie Privatisierung, Sicherheit und Angleichung, die es auch dort gibt, in Teilen befriedigt: Ich spreche von den importierten Gated Communities im verkleinerten Maßstab, die sich neuerdings am süd-

östlichen Rand von Tijuana ausbreiten. Tijuana wächst in Richtung Osten und, den glamourösen Gated Communities von San Diego verfallen, baut die Stadt nun ihre eigene Version der typischen, einander gleichen, kalifornischen Vorstadtreihenhäuser. Sie sind zwar verkleinert, doch das wäre noch kein Widerspruch, würden die importierten Haustypen nicht auf dieser Seite der Grenze als eine Modelllösung für sozialen Wohnungsbau angesehen. Tausende von Mini-Reihenhäusern hat man inzwischen rund um Tijuana ausgestreut. Sie signalisieren Gleichartigkeit und ein „Sich Absetzen von“ der bisherigen organischen und heterogenen Struktur der Stadt. Diese winzigen, knapp 30 Quadratmeter großen Häuser sind mit allen Klischees versehen, die nordamerikanischen Vorstadthäusern anhaften: gepflegter Rasen, Toreinfahrten, einheitliche Grundrisse, Fahnenmasten vor der Haustür, ein Abrücken von der Straße, winzige Vorgärten und Gartenhöfe.

Was wir hier sehen, ist auch das Ergebnis einer neuen Wohnungsbaupolitik in Mexiko, die auf Privatisierung setzt. Die mexikanische Wohnungsbaukommission unterstützt in Tijuana, aber auch in anderen mexikanischen Städten, Verträge mit privaten Entwicklern und Spekulanten. Diese Entwicklungsträger verkaufen vor allem die Vorstellung von einem Eigenheim auf eigenem Grund und Boden, selbst wenn Haus und Garten winzig ausfallen. Was geschieht also: Die städtebaulichen Muster aus Südkalifornien, die auch an anderen Orten der Welt die



Stadtränder des 21. Jahrhunderts prägen, werden übernommen. Doch während die Gated Communities in Südkalifornien geschlossene Systeme bilden und sich, durch Flächennutzungspläne stabilisiert, kaum je verändern, weder in ihrer Nutzung noch in ihrem Stadtbild, beginnt die Veränderung bei den Bewohnern der Minihäuser in Tijuana augenblicklich nach Baubeginn, denn es gibt hier keine restriktiven Regelungen. Die Art, wie die Bewohner ihre Häuser und Grundstücke umformen und verdichten, indem sie Einfahrten überbauen, ihre Vorgärten und Garagen mit Anbauten und weiteren Nutzungen anreichern, um sich beim Wohnen und Vermieten mehr Platz zu verschaffen – das ähnelt den Taktiken des informellen Wohnens weit mehr als dem idealisierten Traum vom Eigenheim in der Vorstadt.

Selbst wenn die Häuser am Anfang dem Designstandard des Bauträgers Genüge tun, der gleiche, beige gestrichene Einheiten ohne zureichende Infrastruktur und öffentliche Räume in die Landschaft streut, sind die Bewohner doch allzu schnell dabei, sie über kurz oder lang in offene Systeme zu überführen. Man nimmt sich hier ganz einfach die Freiheit, das ursprüngliche städtebauliche Arrangement zu verdichten, führt Mischnutzungen ein, erobert und nutzt öffentlichen Raum. Ein kleines Geschäft wird im Vorgarten installiert und darüber ein zusätzliches Dach montiert, das über die Grundstücksgrenze hinauswächst und dem Bürgersteig Schatten spendet.

Mit der Zeit wächst dieses oder jenes Haus um ein, zwei oder drei Geschosse, und am Ende ist das kleine isolierte Etwas von beigefarbenem Haus in ein kompliziertes Gefüge von unterschiedlichen Raumfolgen und Nutzungen eingebunden. Manchmal erkennt man es noch, das ursprünglich beigefarbene Haus, das seiner permanenten Veränderung als stummer Zeuge zugesehen hat.

Die Taktiken der informellen Verdichtung, wie sie uns in Tijuana vorgelebt werden, könnten vielleicht zum Wendepunkt all jener Stadterweiterungen werden, die rund um die Welt den Gesetzmäßigkeiten von Privatisierung, Homogenisierung und Thematisierung folgen. In unserer Sucht nach Regelmäßigkeit könnten wir zunächst die improvisierten Schritte systematisch festhalten, um daraus ein Städtebaukonzept zu destillieren, das sich über Eigentumsgrenzen hinwegsetzt. Grenzüberschreitende Beobachtungen, wie wir sie hier zwischen San Diego und Tijuana skizziert haben, können das Denken über modernen Städtebau ausweiten und dessen Eindimensionalität in Frage stellen. Wie wir wissen, stecken wir noch immer in den Denkschemata von Recht und Ordnung fest und haben für überliefertes Wissen wenig Alternativen entwickelt.