

Zwei städtebauliche Muster werden einander gegenübergestellt, die nur in den USA so extreme Gegensätze bilden: „Walkable Urbanism“ kontra „Drivable Sub-urbanism“. Amerikas Vorstadtlandschaften sind riesige, flache, durch das Auto erschlossene und nur mit dem Auto erreichbare Stadtglomerate, die dringend abgelöst werden müssen von dichten, fußläufigen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren Stadtstrukturen. Leichter gesagt als getan, denn die Verkehrsplanung und Baugesetzgebung, das Kreditwesen und die Verteilung öffentlicher Subventionen waren und sind auf den Bau von Vorstädten zugeschnitten.

Höchste Zeit für den neuen Amerikanischen Traum

Gedanken zu einem zukunftsfähigen Immobilienmarkt: Christopher B. Leinberger
Fotos: Alex MacLean

Der Text von Christopher B. Leinberger erschien zuerst in seinem Buch „The Option of Urbanism. Investing in a New American Dream“, Island Press, Washington 2008

Ich gebe häufig Seminare für Makler und bitte die Zuhörer als Erstes, sich den Film „Zurück in die Zukunft“ noch einmal anzusehen. Er enthält fast alle wesentlichen Veränderungen, die sich, was das Bauen betrifft, in den vergangenen sechzig Jahren in Amerika vollzogen haben. Der Film ist von 1985, und der Hauptdarsteller Michael J. Fox spielt darin einen Teenager, der in Hill Valley, einer typischen amerikanischen Vorstadt, zu dieser Zeit aufwächst. Ohne Auto kommt man nirgends mehr hin, es sei denn, man hängt sich wie Michael mit seinem Skateboard an die hintere Stoßstange eines Wagens. Der Stadtkern von Hill Valley ist nur noch der Ort, wo die Obdachlosen nächtigen und wo man sich pornografische Filme ansieht. Sonst passiert hier so gut wie nichts. Der Film katapultiert Michael per Zeitmaschine in ein völlig anderes Hill Valley, und zwar in das von 1955, da der Stadtkern noch voller Leben war: Die Teenager hängen im Stehcafé rum, die Kinos bieten Familientarife an, überall gibt es Läden und Büros, auf den Bürgersteigen sieht man Leute aus allen Schichten, und nach Hause geht man einfach zu Fuß. Hill Valley von 1955 bildet die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg ab, in der die fiktionale Stadt entstanden sein könnte.

Das Hill Valley von 1955 ist eine fußläufige Stadt, und ich rede im Folgenden von einem „walkable urbanism“, einem fußgängerfreundlichen Städtebau, was bedeutet, dass man jeden Weg, ob zur Schule, zum Einkaufen, zum Park, zu den Freun-

den und sogar zur Arbeit, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen kann. Beim fußgängerfreundlichen Städtebau hängen Fortbewegung und Bauweise voneinander ab. Das Hill Valley von 1985 dagegen ist ein Beispiel für „drivable sub-urbanism“, weil wir wegen der geringen Dichte gezwungen sind, praktisch bei allem, was wir vorhaben, das Auto zu benutzen. Daher die Bezeichnung „sub-urbanism“. Auch bei dieser Kategorie sind Verkehrsmittel und Stadtstruktur aufeinander bezogen. Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es einige Beispiele für autogerechte Vorstädte, doch Depression und Zweiter Weltkrieg haben die Entwicklung unterbrochen. Es war nur ein früher Auftakt für das Geschehen der letzten fünfzig Jahre, als autogerechte Vorstädte zur Basis der amerikanischen Wirtschaft, der inoffiziellen Baupolitik und des Amerikanischen Traums wurden.

Der Politik der autogerechten Vorstädte zu Leibe zu rücken ist leichter gesagt als getan. Vor kurzem erst haben wir in Amerika eine ziemlich entmutigende Erfahrung gemacht, was die Bereitschaft zu Veränderungen betrifft. Es ging um die Umstellung auf das metrische System, das alle Welt benutzt, und um den Verzicht auf das alte, irrationale englische „System“. Der Versuch schlug fehl. Bei Planung, Regulierung, Finanzierung, Bau und Management von Gebäuden ist der Widerwille gegen jegliche Erneuerung mindestens genauso hoch, doch dieser Sektor macht ein Drittel unseres Sozialprodukts aus. Es gibt

ein komplettes Regelwerk, das jeder, der mit dem Bauen in Vorstädten zu tun hat, auswendig kennt: Bauzonen, Ausnutzungsziffern, Anzahl der Parkplätze, marktgerechte Kubikmeterpreise, optimale Dichte, finanzwirtschaftliche Kennzahlen usw. All das würde sich bei einer fußläufigen Bebauung von Grund auf ändern. Die autogerechte Vorstadt zu bauen ist eine einfache Aufgabe: Es geht um einen einzigen Bautyp, die Parkplätze bieten sich praktisch an und kosten fast nichts, es gibt so gut wie keine kontroversen Nutzungsansprüche, jeder weiß, wie's funktioniert, die Finanzierung regelt sich fast von selbst ..., und alles ist gesetzlich abgesichert. Die Anlage fußläufiger Städte ist weitaus komplizierter, und sich darauf einzulassen verlangt weit mehr als die Umstellung auf das metrische System.

Auf verschiedenen Feldern der Stadtplanung ist ein radikales Umdenken vonnöten, will man den nächsten Amerikanischen Traum, die fußläufige Stadt, forcieren. Der erste Schritt wäre eine Änderung der Flächennutzungsverordnungen und der Ausnutzungsziffern, um überhaupt eine legale Basis zu schaffen (durch „form-based codes“ und „overlay districts“). Vor allem aber müssen die öffentliche Städtebau- und Infrastrukturfinanzierung und die staatliche Wohnungsbauförderung vom Kopf auf die Füße gestellt werden. Eine Voraussetzung dafür ist, dass die Finanzwelt begreift, welche Gewinnchancen im Konzept des „walkable urbanism“ stecken, weil hier erstmalig wieder nachhaltig gebaut würde. Fördermittel für autogerechte Vorstädte sollte es nicht mehr geben, stattdessen muss eine adäquate Infrastruktur gefördert werden, das meint in erster Linie den Schienenverkehr, denn die Transportmittel sind es, die die Entwicklung in eine bestimmte Richtung vorantreiben.

Die Finanzierung fußläufiger Stadtstrukturen

Die Welt der Baufinanzierung, die inzwischen auch von Wallstreet-Standards beherrscht wird, begreift erst langsam, dass fußläufige Stadtkonzepte längst auf dem Weg des Erfolges sind. Mangelnde Erfahrung und das Arbeiten mit finanzwirtschaftlichen Kennzahlen aus anderen Bereichen bilden eine schwer zu überwindende Barriere. Und doch müssen sich die Finanzmärkte allmählich umstellen, der Markt und die wachsende Zahl von Bauträgern, die inzwischen in kleine und mittlere Projekte investieren, werden sie dazu zwingen. Große, landesweit agierende Entwicklungsträger leisten sich seit 2005 separate Büros, die nur mit fußläufigen Stadtstrukturen befasst sind. Doch der wichtigste Grund für ein Umdenken in der Wallstreet: Nur wenige Wirtschaftsgüter werfen eine so langfristige Rendite ab wie Immobilien, was bedeutet, die Finanzberater können die langfristigen Renditen aus nachhaltigen Stadtstrukturen in Vergleich setzen zu Rentenversicherungen, Lebensversicherungen und Pensionsfonds. Was bei der Finanzierung langfristiger Anlagegüter, seien es Häuser oder Infrastrukturmaßnahmen, fehlt, sind dauerhafte Kapitalbetei-

ligungen. Da die Investition von Kapital in ein Immobilienprojekt sehr risikoreich ist, fällt der zu erwartende Gewinn auch sehr viel höher aus als die Hypothekenzinsen. Doch der nachweisbare wirtschaftliche Erfolg stellt sich erst zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt ein.

Bei der Entwicklung autogerechter Vorstädte hat man Wege gefunden, mit wenig Eigenkapital auszukommen und es binnen kürzester Zeit auch wieder zurückfließen zu lassen. Folgerichtig wird Druck ausgeübt, die Baukosten möglichst gering zu halten und nichts Dauerhaftes zu bauen, denn spätestens in zehn Jahren wird die immer weiter wachsende Vorstadt die Nachfrage nach einem Apartmenthaus, einem Nachbarschaftszentrum oder einem Hotel an den Rand gedrängt haben. Es gibt keinen Grund, nachhaltig zu bauen, wenn man die Rentabilität nicht über mehr als sieben oder zehn Jahre berechnet. Warum also teuer bauen, wenn der Profit sich nicht sicher beziffern lässt?

„Walkable urbanism“ ist, wie gesagt, teurer. Das hat unter anderem mit den kostspieligeren Geschossbauten zu tun, mit der solideren Ausführung und einem größeren Marktrisiko. Entsprechend liegen die Kalkulationen zwanzig bis vierzig Prozent höher als bei Einfamilienhaussiedlungen. Auch die Grundstücke kosten mehr. Also muss mehr Eigenkapital investiert werden, doch kein Projekt kann eine entsprechend schnelle Rückzahlung garantieren, wie man sie bei der Finanzierung von Vorstädten gewöhnt war. Das heißt, die Beteiligung muss von Dauer sein, was bisher eher selten, aber unverzichtbar ist.

Die Finanzwelt könnte sich vielleicht daran orientieren, was Familien mit sehr viel Grundbesitz immer schon gewusst haben: Was man in dauerhafte Beteiligungen investiert, maximiert den mittel- oder langfristigen Cashflow. Der Grosvenor Clan, der über dreihundert Jahre lang die meisten Grundstücke in Londons West End besaß, und die Rose Family, die zum alteingesessenen New Yorker Geldadel gehört, haben jahrzehntelang zentrale, fußgängerfreundliche Quartiere gebaut und besessen und darauf zwei der solidesten Familienvermögen aller Zeiten aufgebaut. Wie viel dabei wirklich verdient wurde, bleibt, da es sich um Privatvermögen handelt, im Dunkeln. Dreißigjährige Wallstreet-Analysten haben keinen Zugang zu den Erfolgsrezepten alter Familien. Stattdessen werfen sie den Immobilienmarkt in einen Topf mit allen anderen Anlagemöglichkeiten, sei es Standard & Poors 500 oder Dow Jones Industrial Average, und vergleichen die Renditen nicht nur vierteljährlich, sondern monatlich. Mit den Gesetzen des Immobilienmarktes hat das nichts zu tun. Doch es gibt einen wirklich messbaren Bedarf für fußgängerfreundliche Umgebungen, und der ist nicht klein, und es gibt inzwischen auch ausreichend gelungene Beispiele – sollte das die Wallstreet nicht doch überzeugen, dass es sich lohnt, die Gesetze des Immobilienmarktes besser zu verstehen und dort zu investieren?

Over | Der American Way of Life oder Das Ende der Landschaft

Die Bilder dieses Buches sind schön und gefährlich. Das ist eines der Paradoxe, mit denen uns das fotografische Werk von Alex MacLean konfrontiert. Sie betören in ästhetischer und intellektueller Hinsicht und sind zugleich von heiklem Nutzen, denn ihre – wenn auch strenge – Ästhetik lässt sich innerhalb des Kunstbetriebs und der Medien leicht vereinnahmen. Vereinnahmen just von jenen, die durch ihre „Gestaltungen“ und Eingriffe mit-schuldig sind an der in diesen Aufnahmen do-kumentierten ungeheuren Raumverschwen-dung und der gravierenden Zerstörung von Landschaften. Die bisweilen bis hin zur Karika-tur Räume „planen“ und „ordnen“. Glückli-cherweise geht das vielfältige Talent von Alex MacLean über die bloße Bildproduktion hin-aus: Er selbst legt die Bedeutung der Bilder frei und ergänzt sie durch notwendige kriti-sche Anmerkungen. Diese dreifache Sprache – wissenschaftlich, kulturell, kritisch –, die MacLean auf das Gebiet der USA anwendet, macht seine Besonderheit in der internationa-len Fotografenszene aus. *Dominique Carré*

Over | Der American Way of Life oder Das Ende der Landschaft | Alex MacLean | 36 Seiten, 242 Farbtafeln, 58 Euro | Schirmer/Mosel, München 2008 | ISBN 9-783-8296-0383-6



Phoenix, Arizona
Gewaltige Autobahnkreuze
verbinden städtische Ballungszentren
mit den Ringstraßen
in den Vorortgürteln.

Mangels öffentlicher Verkehrsmittel
gibt es für die Vorortbewohner
in den Vereinigten Staaten
keine Alternative zum Auto.

Heute gibt es viel mehr private Beteiligungsfonds auf dem Markt, die in große Infrastrukturprojekte wie Flughäfen oder nachhaltigen Wohnungsbau investieren. Viele dieser Fonds werden von den Wallstreet-Analysten nicht ausgewertet, das heißt, kurzfristige Renditen sind hier kein Kriterium. Stephen Ross, Geschäftsführer von Related Companies, einem der größten privaten Entwicklungsträger der Vereinigten Staaten, resümiert: „Um auf dem Immobilienmarkt erfolgreich zu bleiben, kann man nichts Besseres tun, als mit privatem Geld zu wirtschaften und nicht an die Wallstreet zu gehen. Nur so erhält man sich die Flexibilität, die am Grundstücksmarkt vonnöten ist.“

Ist das Ende der Förderung autogerechter Vorstädte gekommen?

Damit der fußgängerfreundliche Städtebau überhaupt an Boden gewinnt, müssen die städtischen Behörden bei der Verteilung der Kosten von Infrastrukturmaßnahmen einen neuen Schlüssel finden. Bisher war es so, dass Investoren und Behörden sich in einem undurchschaubaren Procedere darüber geeinigt haben, dass der Investor einer größeren Entwicklungsmaßnahme der Stadt irgendeine Einrichtung bezahlt, die sie braucht, gleichgültig, ob sie irgendetwas mit der Entwicklungsmaßnahme zu tun hat oder nicht. Das schafft eine Menge Unsicherheit für alle Beteiligten und begünstigt alle Arten von Korruption. Inzwischen sind viele Behörden dazu übergegangen, einen bestimmten Gebührensatz festzulegen, der gewährleistet, dass die Infrastrukturmaßnahmen, die ein städtebauliches Projekt nach sich zieht, anteilig auch durch dieses Projekt finanziert werden. Die Berechnung der Gebühren geschieht nach festen Regeln, so dass jeder noch vor Projektbeginn weiß, wie viel von den Kosten für die Infrastrukturmaßnahmen, die das Projekt direkt und indirekt verursacht, er zu tragen hat. Wenn aber die Kosten pro Wohneinheit bei einem Projekt mit hoher Dichte die gleichen sind wie bei einem mit niedriger Dichte, subventioniert das kompakte Wohnungsbauprojekt indirekt das weniger kompakte, denn die Infrastrukturkosten bei Siedlungsformen mit geringer Dichte sind natürlich viel höher.

Eine finanzwirtschaftliche Analyse für Albuquerque in New Mexico ergab bei einem Vergleich der Kosten von vier (aus zehn) Infrastrukturmaßnahmen, dass sie in den Randstädten, den „Rural Fringes“, zweiundzwanzigmal so hoch waren wie bei einer städtischen Entwicklungsmaßnahme. Pro Wohneinheit berechnet, verursacht ein Haus in den Rural Frings Infrastrukturkosten von 22.000 Dollar, eine Baulücke in der Innenstadt 1000 Dollar. Da 22.000 Dollar zu hoch schienen, um sie einem Projekt aufzubürden, legte die Stadtbehörde eine Gebühr von 11.000 Dollar fest – 11.000 in der Randstadt versus 1000 in der Innenstadt. Die Entwicklungsträger schrieten auf, und ihr Schrei gellte bis nach Santa Fé. Während der darauf folgenden Legislaturperiode 2005 wäre es der Bauindustrie



Sun City, Arizona
Konzentrische Straßen grup-
pieren sich hier um ein Ein-
kaufszentrum. Weder das Ein-

kaufszentrum selbst noch der
Golfplatz, der die Anlage
außen umschließt, sind zu
Fuß zu erreichen.

um ein Haar gelungen, den Staat davon zu überzeugen, dass die Gebühren bei jeder Art von Entwicklungsmaßnahme die gleichen sein müssen. Das hätte bedeutet, die innerstädtischen Baumaßnahmen hätten die Infrastruktur in den Vorstädten subventioniert, und das wäre gesetzlich festgeschrieben worden. Am allerletzten Tag der Legislaturperiode 2005 wurde das Gesetz abgewiesen, aber die Bauindustrie wird es wieder und wieder versuchen. An anderen Orten versucht man mit anderen Mitteln, Entwicklungen zu fördern, die das staatliche Budget möglichst wenig belasten. In Illinois zum Beispiel werden Unternehmen gefördert, die sich an Orten ansiedeln, die schon durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sind und in der Nähe von erschwinglichen Wohnungen für die Beschäftigten liegen.

In fußläufige Stadtstrukturen investieren

Die Transportmittel treiben die Entwicklung voran. Das bedeutet, öffentliche Investitionen in den Schienenverkehr sind das A und O von Stadtentwicklungen, die den Fußgänger in den Mittelpunkt stellen. Der Hauptgrund, weswegen Washington D. C. als Modellfall für die Entwicklung einer Metropolitanregion gilt, war der Entwicklungsschub, der durch den U-Bahnbau ausgelöst wurde. Überall nahm die Bautätigkeit rasant zu, vor allem in der Nähe vieler Bahnhöfe. Milliarden von Dollar sind in Entwicklungsmaßnahmen rund um Ballston, Court House, Friendship Heights, Columbia Heights, Dupont Circle, Silver Spring, Carlyle Square etc. geflossen. Wäre die U-Bahn nicht als Erstes da gewesen, hätte es diesen Bauboom nicht gegeben. Das gleiche Prinzip gilt beim Bau von Autostraßen: Die Industrie siedelt sich an den Auf- und Abfahrten an, die es bereits gibt.

Der wichtigste nationale Fonds zur Finanzierung von Transportmitteln ist der Federal Transportation Bill, der alle sechs Jahre neu bestätigt wird. Die Mittel, die in erster Linie aus den 18 Cent pro Gallone Benzin (3,78 l) kommen, werden für den Bau überregionaler Autostraßen und Schienenwege verwendet. Der Federal Transportation Bill ist das größte frei verfügbare Budget im gesamten US-Staatshaushalt. Er geht zurück auf die Verpflichtung von 1956, ein Netz von Interstate Highways zu bauen. Die zurzeit gültige Version heißt SAFETÉY-LU, „Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users“. Obwohl das Gesetz angesichts der Tatsache, dass das Netz der Interstate Highways inzwischen komplett ist, 1991 überarbeitet wurde, liegt das Gewicht weiterhin auf dem Autobahnbau. SAFETÉY-LU garantiert 286,4 Milliarden für Verkehrsmittel, davon allerdings nur 15 Prozent, 45,3 Milliarden, für den Schienenverkehr. Das Budget wuchs in der vergangenen Periode um 38,5 Prozent, doch das hat keine signifikante Verschiebung zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel und fußgängerfreundlicher Umgebungen gebracht. Immer noch gehen die meisten Mittel in traditionelle Straßenbauprojekte.

Was tun, wenn wir nicht mehr genug Zeit haben?

Wenn das Gesetzeswerk und die Förderprogramme, die autogerechte Vorstädte begünstigen, einmal umgestellt sein werden und die Finanzmärkte wie auch die Entwicklungsträger wissen, wie sie mit einem „walkable urbanism“ umzugehen haben, wird es an vielen Orten wieder fußläufige Stadtstrukturen geben. Die Branche der Entwicklungsträger ist eigentlich eine sehr kreative, und nachdem sie längst weiß, wie man Wohnhäuser, Parks oder Bürotürme baut, gibt es dort viele, die Lust auf neue Aufgaben haben. Wie sie damit umgehen werden, weiß keiner. Doch selbst wenn die Bedingungen günstig sind, wird es geraume Zeit brauchen, bis der aufgestaute Bedarf befriedigt werden kann. Etwa 40 Prozent aller Haushalte würden lieber in einem fußläufigen Ambiente wohnen, 30 Prozent sind sich noch nicht sicher oder können sich beides vorstellen: Also können wir grob annehmen, dass die Hälfte aller amerikanischen Haushalte sich etwas anderes wünscht als autogerechte Vorstadtsiedlungen. In neueren Städten wie Phoenix, Atlanta oder Los Angeles sind es kaum mehr als 10 Prozent der Haushalte, die fußgängerfreundlich wohnen, in älteren Städten wie Boston, Chicago oder selbst in Washington D. C. sind es sicher nicht mehr als 25 Prozent. In der besten aller möglichen Welten wird sich der Wohnungsmarkt nach dem Bedarf richten. Sind erst einmal alle legalen und finanziellen Hürden beseitigt, wird es auch mit der Verzerrung des Wohnungsmarktes vorbei sein.

Zwei Problembereiche könnten Regierung und Industrie dazu zwingen, schneller zu handeln: die Energiekosten und der Klimaschutz. Dr. James Hansen, der führende Klimaexperte in der National Aeronautics and Space Administration, äußerte 2007 gegenüber der New York Times: „Wir haben gerade noch zehn Jahre, bevor der Umkipppunkt erreicht ist, von dem aus die Erde in eine Entwicklung gerät, die aus ihr einen vollständig anderen Planeten machen wird.“ Nahezu 75 Prozent des CO₂-Ausstoßes gehen von unserer gebauten Umwelt aus (Häuser und Transport). Wir wissen, dass eine fußläufige Umgebung weniger CO₂ und weniger Treibhausgase produziert als eine autogerechte. Also könnte es nötig werden, den „walkable urbanism“ in den Katalog der klimaverändernden Maßnahmen einzureihen.

Was würde geschehen, wenn Politiker des Landes erklärten, der Preis für importiertes Öl sei ökonomisch und politisch nicht mehr tragbar? Oder wenn die Ölpreise dramatisch in die Höhe gehen, weil das Ölfördermaximum erreicht ist? Auch in diesem Zusammenhang kann es von eminenter Bedeutung sein, dass wir mit hohen Dichten und energieeffizient bauen und dass die Bewohner immer weniger Geld für Benzin ausgeben müssen, weil sie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Bahn fast überallhin gelangen. Die Umstellung unserer Gewohnheiten, was den Energiekonsum betrifft, setzt eine Umstellung unserer städtebaulichen Muster voraus.

Was das Elend der gefährdeten Vorstädte betrifft, bleibt der Autor gänzlich ungerührt, denn er hält sie für ein Lebenskonzept, das nie eine Zukunft hatte. In seinen Augen sind Vorstädte ein Fluch. Oder eine sinnlose Verschwendung. Den Reichtum einer ganzen Nation habe man dort verschleudert, die Landschaft sei zerstört, die Ökologie geschädigt, das Auto der Mittelpunkt des Lebens. Ihn beschäftigt, was danach kommen könnte: Wie mühsam wird die Rekonstruktion all dessen sein, was durch das suburbane Lebenskonzept in Vergessenheit geraten ist?

Elend ohne Ende

Gedanken zu einer Stadtgesellschaft nach Ölkrise und Klimawandel: James Howard Künstler
Fotos: Alex MacLean

In dem Kultfilm „Falsches Spiel mit Roger Rabbit“ gibt es einen Dialog, der das Dilemma, in dem wir heute stecken, auf den Punkt bringt. Die Geschichte spielt 1947, wir befinden uns in dem düsteren Lagerhaus, wo Richter Doom, der Schuft, seine Ränke schmiedet. Richter Doom ist eine Zeichentrickfigur, die sich als Mensch ausgibt. Der verwirrende Plot basiert auf seinem hinterhältigen Plan, alle Straßenbahnnetze zu verkaufen und genauso eine futuristische, autobesessene Gesellschaft zu schaffen wie die, in der wir Amerikaner heute leben und arbeiten. „Ein Konstrukt epischen Ausmaßes“, schwärmt er, „wird es sein, und man wird es (unheilvolle Pause) Freeway nennen! Acht Spuren schimmernder Beton, von hier bis Pasadena! Ich sehe eine Stelle, wo die Autos auf den Freeway hoch- und wieder runterfahren, hoch und runter, hoch und runter, Tag und Nacht ... Ich sehe eine Straße voller Tankstellen, billiger Motels, Schnellrestaurants, Reifenwechsler, Autohändler und herrlicher, herrlicher Billboards so weit das Auge reicht. Mein Gott, wie schön!“ Über kurz oder lang wird Richter Doom als der Schurke entlarvt, der er ist, in giftiger „Suppe“ aufgelöst und in die Kanalisation von Los Angeles gespült, während die anderen niedlichen kleinen Trickfiguren glücklich in den künstlichen Sonnenuntergang hupfen. „Die idiotische Freeway-Idee konnte doch nur von einem ‚Toon‘ ausgebrütet werden“, sagt Eddie Valiant, Privatdetektiv und Held des Films. Die Zuschauer wissen es leider besser. In der wirklichen Welt hat die Vision von Richter Doom sich durch-

gesetzt, und wir sind darauf sitzen geblieben. Die zentrale Metapher des Films, die besagt, dass uns unsere Zivilisation durch das böse Spiel einer Trickfigur abhanden gekommen ist, ist kaum zu widerlegen. Mehr und mehr erscheinen wir wie eine Nation überfütterter Clowns, die in einer feindlichen Comicwelt leben.

C. G. Jung, einer der Väter der Psychologie, sagte einmal treffend: „Allzu viel Wirklichkeit halten die Menschen nicht aus.“ Ich werde Ihre Annahmen über die Welt, in der wir leben, in Frage stellen, noch mehr aber Ihre Vermutungen über die Welt, auf die wir zusteuern. Uns erwartet ein harter Weg durch unerforschtes Gelände. Für die Amerikaner, gefangen in der makabren Glückseligkeit von Nonstop-Infotainment, Regenerations-Shopping und Auto-Erotik, ist es schwer, die Kräfte zu erkennen, die sich längst formiert haben und die Lebensgewohnheiten einer auf Technologie angewiesenen Gesellschaft von Grund auf ändern werden. Trotz des Terroranschlags vom 11. September 2001, der die Twin Towers des World Trade Center zerstörte und das Pentagon aufschlitzte, gehen die Amerikaner weiterhin schlafwandelnd in Richtung Zukunft. Aus dem brennenden Haus sind wir raus und flüchten an den Rand einer Klippe. Jenseits der Klippe ist der Abgrund. Es erwarten uns ökonomische und politische Wirren wie nie zuvor. Was auf uns zukommt, wird ein „Elend ohne Ende“ sein.

Den Text von James Howard Künstler haben wir seinem Buch „The Long Emergency“, Grove Press, New York 2006, entnommen. Das Eingangszitat hat er seinem 1994 erschienenen Buch „The Geography of Nowhere“ vorangestellt.

Vor gar nicht allzu langer Zeit machte ich eine eigenartige Erfahrung und fand sie ziemlich erhellend. Ich war auf dem Weg von Saratoga nach Corinth, New York, einer kleinen Stadt zehn Meilen weiter nördlich. Die Stadt liegt knapp außerhalb der „blauen Linie“, die den Adirondack State Park markiert. Dieser ist zwar größer als Yellowstone Park, doch innerhalb seiner Grenzen liegen kleine Städte, Gewerbeparks, Fabriken, ein paar Wal-Marts, haufenweise Schnellrestaurants und die üblichen Einrichtungen, die man heutzutage für unentbehrlich hält. Lange bevor die Idee der Nationalparks aufkam, war das Land hier im alten Nordwesten schon besiedelt. Der Adirondack Park umschließt deshalb alles, was vor ihm da war. Corinth mit seinen 2500 Einwohnern liegt in einer Schleife des Hudson River, flussaufwärts von Glens Falls. Es ist eine alte Papiermühlenstadt. Oberhalb von Corinth wird die Gegend felsig, und der Grund des Flusses ist voller Geröll. Die Papiermühle schloss 2003, seither gibt es hier keinen großen Arbeitgeber mehr. Niemand weiß, was aus der Stadt werden soll. Im Augenblick kommen ihre Einwohner gerade noch über die Runden, weil sie von den Errungenschaften eines Wirtschaftssystems profitieren, das auf Billigenergie beruht. Sie fahren weite Strecken auf gut gewarteten Autobahnen und Fernstraßen, um einem Billigjob nachzugehen. Sie lenken die Gabelstapler im Warenlager unten in Wilton, sie sitzen an der Kasse im Wal-Mart nördlich von Glens Falls, sie grillen Hamburger in Saratoga. Oder sie reparieren Autos oder verdingen sich bei Firmen, die die Autobahnen instand halten.

In der kleinen Hauptstraße von Corinth sehen weder die Häuser noch die Passanten gesund aus. Die Gebäude zeigen die Spuren der Modernisierungsschübe aus dem ganzen 20. Jahrhundert: Asphaltshindeln aus den fünfziger Jahren, eingedrückte Aluminiumtafeln aus den Sechzigern, verschimmelte Verkleidungen aus Zedernholz (der „Umweltlook“) aus den Siebzigern und alles, was danach kam, aus PVC. Über allem liegt jetzt der graugrüne Schleier, den die Autogase produzieren. Hinter den Schaufenstern, die noch nicht zugeklebt sind, und das ist etwa die Hälfte, befinden sich Second Hand Läden, Friseur, eine Pizzeria, ein chinesischer Takeout. Die meisten Einwohner sind nicht mehr jung. Viele sind dickleibig, viele rauchen. Meist sieht man sie, wenn sie in ihren Wagen einsteigen oder aussteigen. Keiner geht zu Fuß. Um nach Corinth zu kommen, habe ich die New York State Route 9N genommen, eine zweispurige Straße, die im Laufe der Jahre vom Department of Transportation (DOT) so weit „verbessert“ worden ist, dass man heute auch in den Kurven sein Tempo von 55 Meilen beibehalten kann. Nach amerikanischen Standards gilt sie immer noch als Landstraße, obwohl rechts und links alles Mögliche herumsteht: Wohnhäuser, Gewerbehöfe, eine Schule, eine Schneepflugvermietung, Tankstellen, Minimärkte, ab und zu ein altes Cozy Cabintype Motel ..., lauter Überbleibsel aus den Zeiten, bevor es Themenparks und Billigflugreisen gab. Die einstöckigen Farmhäuser stammen fast alle aus den fünfziger und sechziger Jahren, damals mussten die Arbeiter aus



Henderson, Nevada
Das 25 km außerhalb von Las Vegas gelegene Henderson ist heute die zweitgrößte Stadt des Bundesstaats Nevada.

Um hier rasch und preiswert Häuser hochziehen zu können, lässt sich der Investor von Fließbandmethoden inspirieren.

der Papiermühle keine Angst um ihren Job haben und verdienen genug, um sich ein Haus zu bauen. Sie bauten es auf billigem Ackerland außerhalb der Stadt und nahe der Autostraße, denn selbstverständlich würden sie mit dem Auto zur Arbeit fahren. Irgendwo finde ich noch ein paar Stichstraßen mit neuen Häusergruppen, bewohnt von Leuten, die für den Wohnungsmarkt von Saratoga nicht mehr in Frage kommen. Die Häuser sind bemerkenswert armselig und grauenhaft hässlich, keine Proportionen, nirgends ein ordentliches Detail.

Immer wieder fahre ich an verlassenem Farmen vorbei, wo die Scheunen zerfallen und die Wiesen mit Pappeltrieben durchsetzt sind. In einer Nation, die es geschafft hat, mit Cheez Doodles und Pepsi Cola zu überleben (was Konzernen wie Archer Daniel's Midland oder ConAgra zu verdanken ist), wer braucht da für den Maisanbau noch private Farmen, auch wenn der Boden sich dafür eignet und das Wetter günstig ist? Verlässt man die Route 9N, ist man 100 Meter weiter schon im Wald. Jetzt komme ich zu dem erhellenden Teil meiner Fahrt. Ich fahre wieder nordwärts, die Bebauung rechts und links weiter im Blick. Und während ich über das endlose Elend, das uns bevorsteht, nachdenke, frage ich mich, wie alles das, was ich da sehe, in einer Welt funktionieren würde, in der es kein billiges Öl und Benzin mehr gäbe. Und mir wird klar, dass nichts mehr funktionieren würde wie zuvor. Wenn überhaupt.

Ohne billiges Benzin könnte keiner der Bewohner dieser Häuser die riesigen Entfernungen, an die er gewöhnt ist, zurücklegen. Zum Job oder auch nur zum Supermarkt fährt man gern dreißig, fünfzig, hundert Meilen am Tag. Was kann man ohne Auto überhaupt noch erreichen? Müssten die Bewohner ihre kleinen Betonkisten am Straßenrand verlassen und in die Stadt ziehen? Würden sie dann ihre Häuser, die kaum noch etwas wert sind, verkaufen, und was würde sie wo erwarten? Falls die großen Handelsketten sich nicht mehr halten können und sich genötigt sehen, ihre regionalen Niederlassungen aufzugeben, wo werden dann die, die dort gearbeitet haben, einen anderen Job finden? Wie sollen sie ihre Häuser heizen, wenn billiges Erdgas nicht mehr ausreichend verfügbar ist? Ob sie dann wohl die Bäume im Adirondack State Park fällen, um sie zu verheizen? Und wie werden ihre Kinder zu einer der verstreut gelegenen eingeschossigen Schulen kommen und wie zurück? Wie würde man die Schulen warm bekommen? Worauf würde in einer Wirtschaft ohne Billigenergie die Ausbildung hinauslaufen, auf welche Berufe oder Karrieren würde man die Kinder vorbereiten? Sicher nicht auf Öffentlichkeitsarbeit oder Kunstmanagement. Wenn die Leute, die hier am Rand der Landstraße wohnen, sich eines Tages aufs Gärtnern verlegen, weil die industrielle Landwirtschaft, den Transportkosten nicht gewachsen, sie nicht mehr richtig versorgt, könnten sie sich dann auch wirklich ernähren? Was weiß eine Bevölkerung noch von Landwirtschaft, die so lange geglaubt hat, alle Nahrungsmittel kämen aus dem Supermarkt? Wer



Chicago, Illinois
Auf einer ehemaligen Mülldeponie am Lake Calumet befindet sich heute der Harborside International Golf

Course. Da urbaner Raum immer knapper wird, lassen sich die Städte für brachliegende Flächen neue Verwendungszwecke einfallen.

kennt sich schon noch aus mit Mehltau, Kohlräupen oder Pilzkrankheiten im Saatgut? Was tun, wenn die Ernte ausfällt? Wer weiß, wie die Saat vor Rehen, Hasen, Marmeladen zu schützen? Und wie man einen Zaun oder eine Gartenmauer baut? Würden sie etwa mit geladenen Gewehren hinter den Stangenbohnen lauern? Würde das Licht angehen, wenn sich einer draußen verdächtig macht? Wer wüsste noch, wie man Hühner, Schafe, Kühe hält oder aufzieht? Umso länger ich über alles nachdachte, was ich da vor Augen hatte, umso unwahrscheinlicher und komplikationsreicher schien mir die Zukunft. Aber natürlich sind die Probleme entlang der Route 9N, zwischen Corinth und Saratoga, minimal, verglichen mit den riesigen Vorstädten, die halb Amerika überdecken. Dort gedeiht kein Weizenfeld mehr und kein Kartoffelacker. Was werden die Menschen, die in den exklusiven Apartments von Phoenix, Las Vegas oder Los Angeles leben, tun, wenn es kein billiges Öl und kein Erdgas mehr gibt? Wie wird die Welt dann aussehen. Und was wird aus Amerika?

Das Ende von Suburbia

Jetzt ist die Zukunft gekommen für ein Lebenskonzept, das nie eine Zukunft hatte. Allen Reichtum, den uns das 20. Jahrhundert beschert hat, haben wir in eine Infrastruktur gesteckt, auf die wir täglich angewiesen sind, die es aber nicht weit bis ins 21. Jahrhundert hinein schaffen wird. Ich will es noch einmal wiederholen: Suburbia ist die größte Verschwendung von Ressourcen, die es je in der Welt gegeben hat. Es gibt gar keine Möglichkeit, die Kosten dessen zu berechnen, was wir in Amerika veranstaltet haben, selbst wenn man nur die monetären Aufwendungen berücksichtigte (und die sozialen und ökologischen Folgeerscheinungen außer Acht ließe). Wir kommen auf Billionen und Aberbillionen Dollar, wenn wir allein den Autobahn- und Straßenbau nehmen und alle Autos und Lastwagen, die seit 1905 gebaut worden sind, und die Leitungsnetze für Wasser, Strom und Telefon und die Vorstädte, die in die Abertausende gehen, die Elektrizitätswerke, die Strip Malls, die regionalen Malls, die Big-Box-Pods, die Hamburger-, Pizza- und Dognutläden, die Büroparks, die Schulen und was alles sonst noch zu diesem Leben dazugehört. Die Frage ist doch: Was wird aus alledem? Den Vorstädten winkt ein tragisches Schicksal, und mehr als die Hälfte aller Amerikaner lebt in Vorstädten. Die Ökonomie der vergangenen Jahrzehnte basierte mehr oder weniger auf dem Bau und der Instandhaltung von Vorstädten. Doch das ganze System funktioniert nur, wenn es billiges Benzin und ausreichend Erdgas gibt. Die Vorstädte werden dramatisch an Wert verlieren, und ob sie dann überhaupt noch brauchbar sein werden, steht dahin. Es gibt Menschen, die das Ersparte eines ganzen Lebens in ein teures Vorstadthaus investiert haben. Sie haben eine schlechte Wahl getroffen. Die Umgebung, in der das Haus liegt, ist nicht wirklich empfehlenswert (alle Formen von Zersiedlung sind disfunktional), und selbst wenn es ihnen gelingt, ihr Haus zu verkaufen, geben sie ihre Probleme nur an den

Nächsten weiter. Selbst ein fantastisches Schnäppchen wird sich am Ende als Fiasko herausstellen. Verloren ist, was einst als Zeichen von Reichtum galt. Der Zusammenbruch der für die Vorstadt typischen Logistik wird sich für die, die nicht weg können, als Albtraum erweisen. Vielleicht sollte ich die Frage so stellen: Wird der Zusammenbruch eines an Suburbia gebundenen Lebenskonzepts die Nation sozial oder politisch spalten?

Wo wir leben

Schwer zu sagen, wie viel von der Infrastruktur aus dem späten 20. Jahrhundert noch zu gebrauchen sein wird, wenn sich neue Netzwerke auf lokaler Ebene etablieren. Keiner kann sich vorstellen, um welches Volumen es hier geht. Achtzig Prozent dessen, was je in Amerika gebaut wurde, stammt aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, und fast alles, was entworfen wurde, setzte darauf, dass es Autos gibt. Bei einer Um- oder Nachnutzung stellen sich drei Kernfragen: 1. Wie fußläufig ist was? Flächennutzungspläne haben an vielen Orten die Einkaufsgebiete weit von den Wohngebieten und den alten Stadtzentren getrennt. Was in einem klimatisierten Auto wie eine Minutenentfernung erscheint, würde sich zu Fuß an einem heißen Augustnachmittag eher wie der Todesmarsch von Bataan anfühlen. 2. Können Gebäude beheizt werden und müssen sie beheizt werden? Wenn billiges Erdgas nicht mehr lange zur Verfügung steht und entleerte Großbauten eine neue Nutzung aufnehmen sollen, stellt sich das Problem, ob man sie heizen kann oder nicht. Das gilt natürlich mehr für die nördlichen Breiten. In Biloxi, Mississippi, kann ein leer stehendes Kaufhaus genauso gut in ein Krankenhaus verwandelt werden wie in eine Rollschuhbahn. In Wisconsin wäre das eine andere Geschichte. 3. Sind die Dächer reparaturfähig? Unglücklicherweise haben die meisten kommerziellen Bauten, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Amerika entstanden sind, Flachdächer, die von vielerlei Technik durchstoßen werden. Bei der Dachdeckung wurden häufig Kunststofffolien und Gummimatten verwendet. Selbst bei sorgfältiger Wartung ist deren Lebensdauer mehr oder weniger auf zwanzig Jahre beschränkt. Ist erst einmal Wasser eingedrungen, gibt es nicht mehr viel zu retten. Gefährdet sind vor allem die Elektroleitungen. Außerdem wissen wir nicht, ob Schnee und Eis in den kälteren Regionen für solche Dächer gefährlicher sind als die ultravioletten Strahlen und die sintflutartigen Regenfälle in Florida oder Texas. Wahrscheinlich werden die Großbauten, die man nun nicht mehr braucht, kaum länger halten als eine Generation. Dasselbe gilt für Malls, Einkaufsmeilen, Restaurantketten. Am Ende werden sie einfach ausgeschlachtet. Denn wir werden uns physisch, sozial und ökonomisch umstrukturieren müssen.

Dafür bieten die vorhandenen Kleinstädte die besten Chancen, zumindest in Amerika. Dort gibt es exakt die Bautypen, die wir brauchen, und sie sind in ein Blockraster eingebettet,

das zu Fuß zu bewältigen ist. Wenn ein gesellschaftlicher Umbau in Zeiten wirtschaftlicher Askese gelingen soll, müssen viele der Bauvorschriften aus den letzten Jahrzehnten aufgehoben oder vergessen werden. Die Vorschriften waren mehr als rigide, vor allem im Hinblick auf die Zugangsmöglichkeiten für Behinderte. Fahrstühle wurden praktisch für jedes Haus gefordert, das mehr als ein Geschoss hatte und kein Privathaus war. Da die kommerziellen Bauherren den Weg des geringsten Widerstandes zu gehen gewohnt sind, haben uns die Gesetze fast nur noch eingeschossige Bauten beschert. Die Feuerwehr tat ein Übriges und verlangte Sicherheitstreppehäuser in jedem Bau mit mehr als einem Geschoss. Ihre Forderungen waren oft so lächerlich hoch, dass zu wenig vermietbare Fläche übrig blieb und der Bau seine Funktion nie hat erfüllen können.

Das galt ganz besonders für die Modernisierung von Altbauten in den Hauptstraßen und traf die kleineren Städte in ganz Amerika. Wenn der Bauherr endlich alle Fahrstühle, Rampen und Notausgänge untergebracht hatte, blieb nur noch wenig Raum für die Apartments oder Büros, die er vermieten wollte, denn er musste sie umständlich um die interne Infrastruktur herum organisieren. Die strengen Vorschriften haben mit Sicherheit und Fairness zu tun, aber ebenso viel mit Haftung. Sie bilden die Vorsichtsmaßnahmen der Rechtsberater ab. In der Periode, die vor uns liegt und die ich als „Elend ohne Ende“ sehe, werden wir solche Überregulierungen nicht mehr finanzieren können. Und wir werden auch nicht länger primär auf einer horizontalen Ebene leben, die, amerikaweit, durch Autos, Parkplätze und eingeschossige Bauten gekennzeichnet ist. Was wir täglich brauchen, wird zu Fuß erreichbar sein müssen. Unsere Städte müssen kompakter werden und sich – in Grenzen – in die Höhe entwickeln. Wir werden, wie ehemals, mehr zwei- bis fünfgeschossige Bauten haben, mit denen wir übrigens die überflüssig gewordenen Parkareale auffüllen können. Hochhäuser werden ein Anachronismus bleiben. Häuser über sieben Geschosse kommen aus rein praktischen Gründen nicht mehr in Frage. Wenn wir die Bauvorschriften des 20. Jahrhunderts lockern, werden unsere Häuser nicht mehr ganz so sicher sein. Anstatt Zentralheizung wird es mehr individuelle Lösungen geben, deren Sicherheit durch Vorschriften nicht gewährleistet werden kann. Das wiederum kompliziert alles, was mit Wasserleitungen zu tun hat, bisher wurde einfach vorausgesetzt, dass ein Haus von oben bis unten warm ist. Wenn dem nicht mehr so ist, könnten die Leitungen an irgendeiner Stelle einfrieren, und dann hat das ganze Haus ein Problem. Viele der modularen Einbauelemente wie Stuckteile aus Plastik oder kunststoffbeschichtete Platten werden nicht mehr auf dem Markt sein. Wahrscheinlich werden wir auf traditionelles Mauerwerk und Holzbalken zurückgreifen müssen. Vielleicht sind auch kaum noch Stahlbetonkonstruktionen möglich, weil uns der Bewehrungsstahl ausgeht. Einiges an Material lässt sich wahrscheinlich noch bei der Demontage von Malls, Großkaufhäusern und anderen Bauruinen sichern.

Der Zuwachs an Bautätigkeit wird minimal sein, verglichen mit den Quoten, an die wir gewöhnt sind. Ein einziges Haus auf einem einzelnen Grundstück mag in Zeiten des Rückgangs schon ein richtiger Auftrag sein. Insgesamt wird es wenig zu bauen geben, und die Bauindustrie, wie wir sie kennen, wird mit Sicherheit nicht überleben. Vor allem der Sektor nicht, der bislang Häuser am Fließband produziert.

Haltung, Moral, Anstand. Auswege aus dem Elend

Kleine Stadtgemeinden, wie ich sie gesehen habe und die ich für vorbildlich halte, wo die Geschäfte noch denen gehören, die darin arbeiten, und wo die soziale oder ökonomische Position des Einzelnen in ein reiches interdependentes Gefüge eingebettet ist, haben meist sehr viel Geschick bei ihrer Fürsorge für die Alten, Kranken oder Behinderten bewiesen. Es sind ganz einfach ihre Nachbarn. Früher war Amerika berühmt für seine Fürsorgeeinrichtungen. Sie wurden im Laufe der Zeit immer mehr unter Folklore abgehettet, doch inzwischen weiß man, dass die Spitäler und Armenhäuser des 19. Jahrhunderts weitaus humaner waren als alles, was wir heute für die Schwachen und Mittellosen tun. Meist waren solche Einrichtungen beinahe autark, weil die Garten- und Hausarbeit von den Insassen selbst erledigt wurde. Die Normen sozialen Verhaltens wurden sehr ernst genommen, und ein einmal erworbener Status wurde respektiert. Im Verlauf des 20. Jahrhunderts ging diese Versorgungsaufgabe an den Staat über, der sie im großen Maßstab organisierte. Der große Maßstab ist, wo auch immer, inhuman. Die verrufenen psychiatrischen Kliniken von New York beherbergten mehr als fünftausend Patienten, die zu Nummern wurden und sich irgendwo in den Stationen, wo kein Pfleger mehr hinkam, verloren. In den siebziger Jahren endlich wurde erkannt, dass Institutionen wie diese versagt hatten. Sie wurden geschlossen. Was man damals versäumt hat: sie durch kleinere Rehabilitationszentren zu ersetzen. Stattdessen wurden die Patienten sich selbst überlassen und auf die Straße geschickt, wo sie zu den Obdachlosen unserer Tage wurden.

Wir werden ohne Zweifel neue soziale Einrichtungen auf lokaler Ebene erfinden müssen und sie in altmodischem Ziegelbau ausführen. Vielleicht funktionieren sie besser als alles, was wir seit Jahren beobachten konnten. Sie werden übrigens auch neue Arbeitsplätze schaffen. Was aus unseren Lebensräumen wird und wie viel Aktivität wir ihnen einhauchen können, hängt ganz davon ab, was wir aus unserer ehemals reichen Gesellschaft in die ärmere hinüber retten können.

Wir können sicher sein: Die Art und Weise, wie wir heute in Amerika leben, wird nicht weiter bestehen können. Jeder Tag, den wir tiefer in das 21. Jahrhundert eindringen, entfernt uns weiter von der bisherigen Gegenwart. Jemand, der vor dem Ersten Weltkrieg geboren wurde, muss 1955 Ähnliches empfunden haben. Das Zeitalter des Automobils ist ein für allemal vorbei.