

War Suburbia die Erfüllung des American Dream? Stand dabei das Utopia des Thomas Morus Pate, oder hat der Teufel Suburbia erfunden? Sind Vorstädte die größte Fehl-investition von Ressourcen, die es je gegeben hat? Verengen sie die privaten Vorstellungswelten? Oder wird alles anders, wenn die Bewohner nicht mehr weiß und puritanisch sind? Brütet die Vorstadt falsche Wahrheiten und unbewiesene Gerüchte aus? Oder erlaubt die nachbarliche Diskretion, dass Vorstadthäuser zu Cannabisfarmen werden? Was verrät der gemähte oder ungemähte Rasen? Ist Suburbia alt geworden?

Wie werden Amerikas Vorstädte in 40 Jahren aussehen?

Eine Umfrage des New York Times Magazine: Stephen J. Dubner

Auf einem Forum von City-Data.com in Chicago wandte sich ein unauffälliger Durchschnittsbürger an die anwesenden Vorstädter und fragte: „Könnt ihr mir sagen, weshalb ihr die Vorstädte gegenüber der Stadt so vehement verteidigt? Ich habe das nie verstanden, bis heute nicht. Seid ehrlich. Vielleicht bin ich derjenige, der engstirnig und befangen ist, ich gerate ja schon in Rage, wenn ich mir Fotos von Vorstädten ansehen muss.“ Seine Gesprächspartner redeten von Gärten und Höfen, vom ruhigen Leben, von reduzierten Lebenskosten, vom Pendelverkehr ohne Stau, ohne Stress... Alles Argumente, die, umso höher die Benzinpreise steigen und umso mehr Singles oder Flüchtlingshaushalte es in den Vorstädten gibt, desto weniger gelten.

Welche Zukunft haben die Vorstädte also noch? Dominick Raniere, Stadtplaner und Architekt, schreibt in einem Artikel über Clifton Park, eine Vorstadt in Albany, N.Y., die in den vergangenen Jahrzehnten enorm gewachsen ist: „Wenn wir nicht schleunigst unsere bewährten Vorgehensweisen bezüglich der Vorstädte ändern, werden wir Zeugen ihres langsamen, aber unaufhaltsamen Niedergangs.“

Es ist erst ein paar Monate her, dass wir uns im illustren Kreis über Verstädterung unterhalten haben, denn mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung lebt inzwischen in Städten. Angesichts der gravierenden ökonomischen Veränderungen innerhalb der vergangenen Monate, besonders was den Einfamilienhausmarkt und die Energiepreise betrifft, haben wir uns entschlossen, verschiedene Protagonisten um eine Stellungnahme zu bitten. Wir stellten die Frage: „Wie werden Amerikas Vorstädte in 40 Jahren aussehen?“ und erhielten ebenso viele informative wie spekulative Antworten.

Kunstler, provozierend wie immer, entwirft etwas, das ein anwesender Kritiker „ein apokalyptisches Utopia“ nannte, während Antus sich ganz auf die Rolle des Satirikers à la Swift zurückzieht. Brueckner und Archer geben sich eher seriös und sind (in unseren Augen) der Realität etwas näher, auch wenn Archer dazu neigt, sich an seinen eigenen Utopien zu berauschen. Gary Gates nimmt einmal mehr einen (seinen) ganz besonderen Standpunkt ein, Levy ist auf seine Weise brutal, und Berube spricht Klartext, und das ist besser als das Gerede der meisten Politiker. Viel Spaß.

James Howard Kunstler | Es gibt alle möglichen Ansätze, um das Fiasko von Suburbia zu beschreiben, mir wäre heute die Diagnose „größte Fehlinvestition von Ressourcen, die es je in der Welt gegeben hat“ die liebste. Einfach deshalb, weil die amerikanischen Vorstädte einen unstillbaren Bedarf an billiger Energie haben, was die erste Voraussetzung ist, damit sie überhaupt funktionieren. Und nun sind wir in eine weltweite Energiekrise geraten, die alle bisher gültigen Berechnungen zu Lebenskosten außer Kraft setzt.

Ein halbes Jahrhundert lang haben wir unseren nationalen Reichtum in ein Lebenskonzept investiert, das keine Zukunft hat. Schlimmer noch, wir haben uns damit identifiziert, und nun stehen wir da. Die Höhe unserer bisherigen Investitionen macht es uns schwer, davon zu lassen, unser Verhalten zu ändern und neuen Denkfiguren Raum zu geben. Die Situation wird dadurch verschärft, dass das Bauhandwerk abgelöst wurde von einer unersättlichen Bauindustrie, die als „Spekulationsblase“ die Produktion von Häusern anheizt, auch wenn keiner mehr Häuser braucht. Damit haben wir uns ein ziemlich großes ökonomisches wie sozialpolitisches Problem aufgehalst.

Sie fragen, was geschehen wird: Zuerst einmal besteht die Gefahr, dass eine absurde Kampagne den Bedarf an etwas schürt, für das es keinen Bedarf mehr gibt, denn man wird die Vorstädte mit Klauen und Zähnen verteidigen, koste es, was es wolle. Eigentlich geschieht das längst. Erstes Symptom: Der Engpass, was die Energie betrifft, wird ausschließlich unter dem Motto alternativer Energien diskutiert, mit denen wir unsere Autos auch weiterhin füttern können. Niemand denkt an Einsparung, selbst die Umweltschützer reden vornehmlich von Alternativen. Anscheinend will keiner wahrhaben, dass die glücklichen Zeiten von Motown vorüber sind. Doch auch mit noch so vielen alternativen Energien – Solar, Wind, Atomkraft, Teersand, ölhaltigem Schiefer, Rapsöl, Pommes-Öl, Offshore-Bohrungen... – werden wir unsere Highways nicht mehr bevölkern können, von den Wal-Marts und Disney-Worlds

Die Vororte werden zu Slums, zu Ruinen, zu Materiallagern, womöglich alles auf einmal.

ganz zu schweigen. Die Rolle des Autos wird schwinden und damit seine Präsenz, ob uns das gefällt oder nicht. Zweites Symptom: vollkommene Ratlosigkeit allerorten, was den öffentlichen Nah- und Fernverkehr betrifft. Keiner spricht davon, hier zu investieren, obwohl auch die Fluggesellschaften ganz offensichtlich am Ende sind. Die sinnlose Anstrengung, mit der an dem Konzept Suburbia festgehalten wird, bedeutet à la longue eine ungeheure Verschwendung von Ressourcen und Kapital.

Für die Vorstädte sehe ich drei schicksalshafte Veränderungen: Sie werden zu Slums, zu Ruinen, zu Materiallagern, womöglich alles auf einmal. Ihr Wert wird dramatisch sinken, ihr Gebrauchswert genauso wie ihr Beleihungswert. Kaum ein Bau in den Vorstädten verdient es, erhalten oder modernisiert zu werden, was vor allem für die Wohnhäuser gilt, denn ihre Substanz ist schlecht und sie stehen am falschen Ort. Wir werden gezwungen sein, uns auf ältere Siedlungsformen zurückzubesinnen, auf Dörfer, auf kleine und mittelgroße Städte, in denen es Geschäftsviertel gibt und Nachbarschaften, die man erlaufen kann. Um erfolgreich zu überleben, brauchen wir Landwirtschaftsbetriebe in der Nähe, denn der industrielle Anbau (der dazu führt, dass ein Salatkopf 3000 Meilen weit durchs Land reist) hat seine besten Tage hinter sich. Zum Glück gibt es viele ausbaufähige kleine Städte in guter Lage, am besten natürlich an einer der Wasserstraßen, die als Transportwege über kurz oder lang wieder an Bedeutung gewinnen werden.

Wir stehen vor einem epochalen demografischen Umschwung, aber die Menschen werden nicht wie bisher vom Land oder aus den Vorstädten in die großen Städte ziehen. Ein 200 Jahre alter Trend wird sich umkehren, denn nicht die Metropolen werden das Ziel sein, sondern kleine Orte und mittlere Städte, die am ehesten eine Antwort bereithalten für die in Zukunft zu verordnende Energiediät. Die großen Städte werden schrumpfen und sich rings um die alten Zentren zusammenziehen. Auch die Großstädte sind im Wesentlichen eine Folge der einst als unerschöpflich gedachten Energie. In den Jahrzehnten, die vor uns liegen, werden sie austrocknen. Wir wissen auch, dass der industrielle Anbau zusammenbrechen wird und sich die gesamte Landwirtschaft auf den kleineren und feineren Maßstab zurückbesinnen muss, den der Region. Eine andere Bewirtschaftung muss her, und dabei werden wieder viel mehr Menschen gebraucht. Städte, deren regionale Versorgung nicht gewährleistet ist, haben dann kaum noch eine Chance. Las Vegas und Phoenix zum Beispiel werden eines Tages nur noch ein Schatten ihrer selbst sein, falls sie überhaupt noch so lange existieren.

Eine ganze Menge Leute, allen voran die Immobilienmakler und Baufirmenbesitzer, warten nur darauf, dass die „Talsohle“ erreicht wird und es von da an wieder aufwärtsgeht wie gehabt. Vor allem in den Vorstädten. Sie werden vergeblich warten. Das Projekt Suburbia ist aus. So werden wir niemals wieder bauen. Wir haben genug mit dem zu tun, was da ist. Hin und wieder macht eine Gesellschaft als Ganzes einen Kardinalfehler. Der unsere heißt Suburbia.

James Kunstler ist der Autor von „Geography of Nowhere“, 1993, „Home from Nowhere“, 1996, und „The City in Mind: Notes on the Urban Condition“, 2002 (alle drei beschäftigen sich mit Suburbia), außerdem von „The Long Emergency“, 2006, „World Made By Hand“, 2008, und einer Reihe von Romanen.

Jan Brueckner | Drei Faktoren, so sieht es die Volkswirtschaft, haben das Wachstum der amerikanischen Vorstädte begünstigt: das billige Benzin, das dichte Netz der Highways, die steigenden Einkünfte. Das billige Benzin und das dichte Verkehrsnetz machten es den Pendlern leicht, weite Strecken bequem und ohne große Kosten zu bewältigen, und der wachsende Reichtum machte die Leute gierig nach immer größeren Häusern, die sie sich dann auf den billigen Grundstücken auch leisten konnten. Seit kurzem haben diese Suburbanisierungskräfte nur noch wenig Wirkung, denn ein umgekehrter Trend zeichnet sich ab: Die Wohlhabenden und die, deren Kinder aus dem Haus sind, werden in die Städte zurückgelockt, die sich einem „Gentrifizierungsprozess“ unterziehen, indem sie mehr Kultur, Museen, Restaurants etc. anbieten und ihre alten Häuser in der Innenstadt modernisieren.

gewinnt, ließe sich vorstellen, dass viele Vorstadtfamilien ihren Platz mit den Familien der Minderheiten in den Stadtzentren tauschen, was Städte wie Vorstädte zu ethnischen Schmelztiegeln machen könnte.

Jan Brueckner ist Professor für Wirtschaftswissenschaften an der University of California, Irvine, und war vormals Herausgeber des Journal of Urban Economics.

Thomas E. Antus | Seit 40 Jahren beobachte ich, wie Leben so geht, und das in der größten Megalopolis der Welt, die sich von New York bis Philadelphia erstreckt und ganz New Jersey einschließt. New Jersey könnte sich ohne weiteres als „The Overdevelopment State“ bezeichnen lassen. Da auf unseren Straßen mehr Autos fahren als in jedem anderen Staat (pro Quadratkilometer Fläche gerechnet), könnten wir mit einem gewissen Recht die Form unserer Nummernschilder ändern. Kein Rechteck mehr, sondern die Kontur eines Autos. Die Kosten für öffentliche Dienste wie Polizei, Feuerwehr, Gesundheitswesen oder Tiefbau werden exponentiell wachsen. Um die Kosten für die erweiterten Dienste zu bezahlen, werden auch die Steuern exponentiell ansteigen bis zu dem Punkt, wo der Gehaltsempfänger seinen Monatsscheck gleich auf die Behörde ausstellen und dem Fiskus direkt zugute kommen lassen kann. Die Lebenskosten werden ohne Einschränkung mit Kreditkarten bezahlt, was alle Bürger in unermessliche Schulden stürzt, weswegen sie bis zu ihrem 90. Lebensjahr arbeiten müssen, was dann wieder unser Sozialsystem rettet. Die wachsende Bevölkerungsdichte verlangt nach einer Ampel an jeder Kreuzung, und wer klug ist, sieht das kommen und investiert sein Geld in die Firmen, die Ampeln herstellen oder installieren, was zu einer bisher unbekanntem Klasse von reichen Amerikanern führt (die „stop light rich“). Investoren und Entwicklungsträger, die sich alle irgendwie an Bill Gates messen, machen sich auf ihre Weise frei von jeglicher Megalopolis und kaufen den Bundesstaat Wyoming als Ganzes auf, um dort als erstes Gesetz ein Verbot für Entwicklungsmaßnahmen aller Art zu erlassen. Dort leben sie dann ruhig und in Frieden.

Thomas E. Antus, seit 1984 angestellt in der Stadtverwaltung von Freehold Township, N.Y., und seit 1994 dort Stadtmanager. Gastprofessuren in Princeton und an der Rutgers State University of New Jersey.

Vorstädte werden in 40 Jahren ganz andere ethnische Mischungen aufweisen als heute.

Wahrscheinlich wird dieser Trend während der nächsten 40 Jahre anhalten. Doch etwas anderes kommt hinzu. Die steigenden Benzinpreise werden den Pendlern ihre langen Wege fragwürdig erscheinen lassen und deshalb in ein Gegenargument umschlagen. Was einst für die ausufernden Vorstädte sprach, spricht jetzt gegen sie und für kompaktere städtebauliche Lösungen. Die Autos werden zwar in Zukunft weniger Benzin verbrauchen und damit den Trend wieder abschwächen, doch die alte Vorstadtbegeisterung wird nie mehr zurückkehren. Der Wunsch nach Verdichtung wird auch die Ikone der Vorstadt, das eingeschossige Haus mit Porch, in Zweifel ziehen, man wird anfangen aufzustocken, was übrigens in Gegenden mit hohen Grundstückspreisen längst geschieht.

Leben in der Vorstadt war lange ein Privileg der Weißen, und für die Angehörigen von Minderheiten ist es noch immer ein unerfüllter Traum. Man könnte das als Diskriminierung von Minderheiten durch den Wohnungsmarkt lesen, doch der eigentliche Grund waren die geringeren Einkommen. Inzwischen gibt es eine stabile schwarze und hispano-amerikanische Mittelschicht, die weiter wächst und möglicherweise die Vorstädte noch einmal aufwertet und mehrt, wenn auch gebremst durch die Energiepreise und deshalb weniger opulent als die weiße Mittelschicht vor ihnen. Amerikas Vorstädte werden in 40 Jahren auf jeden Fall ganz andere ethnische Mischungen aufweisen als heute.

Obwohl einige Städte in jüngster Zeit eine sensationelle Aufwertung erfahren haben, ich denke an Chicago zum Beispiel, ist die zukünftige Entwicklung nicht wirklich vorhersehbar. Falls die Kulturlandschaft Stadt mehr und mehr an Bedeutung

Gary J. Gates | Wenn wir davon ausgehen, dass Leute wie Ward und June Cleaver (aus der Sitcom „Leave it to Beaver“) mit ihren beiden Söhnen auch in 40 Jahren noch in einer der Vorstädte leben werden, dann, so vermute ich, könnten Olivia und Harriet mit ihren beiden Zwillingen ohne weiteres ihre Nachbarn sein. Die „Will & Grace“-Version des homosexuellen Amerika (souverän, weiß und reich) hinkt als Fernsehformat der Gegenwart hinterher.

Vorstadtsiedlungen wie Decatur in Atlanta, Takoma Park in Washington D.C. oder Ferndale in Detroit werden inzwischen in einem Atemzug mit den Stadtvierteln Castro, Chelsea oder West Hollywood genannt, die bisher als Mekka und Medina der homosexuellen Bewegung galten. Viele Schwule und Lesben sehen in einer Familie mit zwei und mehr Kindern und einem Vorstadthäuschen mit weißem Lattenzaun heute den endgültigen Beweis ihrer Gleichberechtigung. Laut einer Umfrage der Gallup Organization von 1982 fanden nur 32 Prozent aller Amerikaner, dass Homosexualität eine angemessene alternative Lebensform sei. Im Jahr 2008 hatte sich der Anteil auf 57 Prozent erhöht. Die größere soziale Akzeptanz bewirkt, dass Schwule und Lesben aus ihren Nischen hervorkommen und dazu die Großstadt nicht mehr brauchen. Zwischen 2000 und 2008 ist die Zahl der gleichgeschlechtlichen Paare in den Bundesstaaten Montana, Wyoming, Iowa und Utah um mehr als 140 Prozent gewachsen. Das ist beinahe fünfmal mehr als der nationale Durchschnitt und dreiundzwanzigmal mehr als das Bevölkerungswachstum insgesamt. Da es kaum einen Beweis für eine Massenmigration gleichgeschlechtlicher Paare nach Montana gibt, können wir nur einen Schluss ziehen: Mehr und mehr schwule und lesbische Paare geben ihr Schattendasein auf und zeigen sich offen dort, wo sie zu Hause sind.

Viele Schwule und Lesben sehen in einer Familie mit zwei Kindern und einem Vorstadthäuschen mit weißem Lattenzaun den endgültigen Beweis ihrer Gleichberechtigung.

Dass die Anzahl gleichgeschlechtlicher Paare in den Großstädten sinkt, kann kaum noch überraschen. Während 1990 noch 45 Prozent aller lesbischen und schwulen Lebensgemeinschaften in Großstädten wohnten, waren es 2006 nur noch 23 Prozent. Wohnen ist in Ottumwa einfach billiger als in Manhattan. 1990 besaßen 52 Prozent der homosexuellen Paare ein eigenes Haus, 2006 waren es schon 70 Prozent. Seit in Massachusetts und Kalifornien gleichgeschlechtliche Ehen erlaubt sind, ist der Ansturm groß: In Massachusetts gab es bisher mehr als 11.000 Eheschließungen, in Kalifornien waren es 5000 in der ersten Woche.

Alles ist nun möglich geworden: Leben in der Vorstadt, Hausbesitz, Ehe. Das Einzige, was fehlt, sind Kinder. 1990 kam auf zehn Paare eines mit Kind, heute ist das Verhältnis eher eins zu fünf. In Mississippi, South Dakota, Alaska, South Carolina und Louisiana ist es eins zu drei. Der „Gayby Boom“ reißt nicht ab und erreicht inzwischen Kleinstädte und Vorstadtsiedlungen. Die gleichgeschlechtlichen Eltern mit Kind sind jedoch in ihrer Mehrzahl nicht weiß, bei schwulen und lesbischen Paaren mit afrikanischem oder lateinamerikanischem Hintergrund ist die Wahrscheinlichkeit von künstlichen Schwangerschaften oder Adoptionen zwei bis drei Mal so hoch wie bei weißen Paaren.

Zurück zu der Frage, die anfangs gestellt wurde – meine Vision für Amerikas Vorstädte im Jahr 2050. Ich denke, dass dann schwule und lesbische Familien ganz selbstverständlich zur Vorstadtgemeinde gehören werden, dass die meisten geheiratet haben und ein, zwei oder drei Kinder großziehen und die wenigsten von ihnen weiß sind.

Gary J. Gates ist Senior Research Fellow an der UCLA School of Law und forscht die demografischen und ökonomischen Merkmale gleichgeschlechtlichen Zusammenlebens. Koautor von „The Gay and Lesbian Atlas“, 2004.

John Archer | Vergessen wir den eigenen Hubschrauber, auch wenn F.L. Wright ihn uns versprochen hat, doch das war in den dreißiger Jahren. In den sechziger Jahren taucht jenes Gefährt noch einmal in der Zeichentrickserie mit den „Jetsons“ auf, doch beim privaten Hubschrauber als Vorstadtzubehör haben sich die Verfechter von Suburbia einfach vertan. Und doch ist er das richtige Bild für die fundamentalen Ansprüche, die man an die Vorstadt gestellt hat und die sich auch nie ändern werden, weil sie in der westlichen (und heute globalen) Gesellschaft tief verankert sind. Das moderne Suburbia entwickelte sich im frühen 18. Jahrhundert und ist nicht zu trennen von den Idealen der Aufklärung, ihrer Vorstellung vom privaten Selbstsein und einer kapitalistischen Wirtschaftsordnung.

Wenn wir in die Zukunft sehen, scheinen sich die Vorstädte in drei verschiedene Richtungen zu entwickeln, und es sind nicht zufällig die gleichen Richtungen, in die uns der globale Kapitalismus ohnehin führt. Suburbia wird flexibler, wird intelligenter, wird hybrid. Die Crux der Siedlungshäuser aus den fünfziger und sechziger Jahren ist, dass sie alle zur gleichen Zeit und nach gleichen Standards gebaut wurden und deshalb heute alle gleichermaßen veraltet sind. Es wäre wirtschaftlicher Unfug, sie zu modernisieren, es sei denn für einen überbelegten Grundstücksmarkt. Doch wenn man sie so lässt, wie sie sind, muss man ihre Verslumung befürchten. Aber es gibt auch optimistischere Visionen. Seit wir mit der modularen Fertigung von individualisierten Produkten Erfahrung haben,