

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege
und Stadtentwicklung



36. Jahrgang

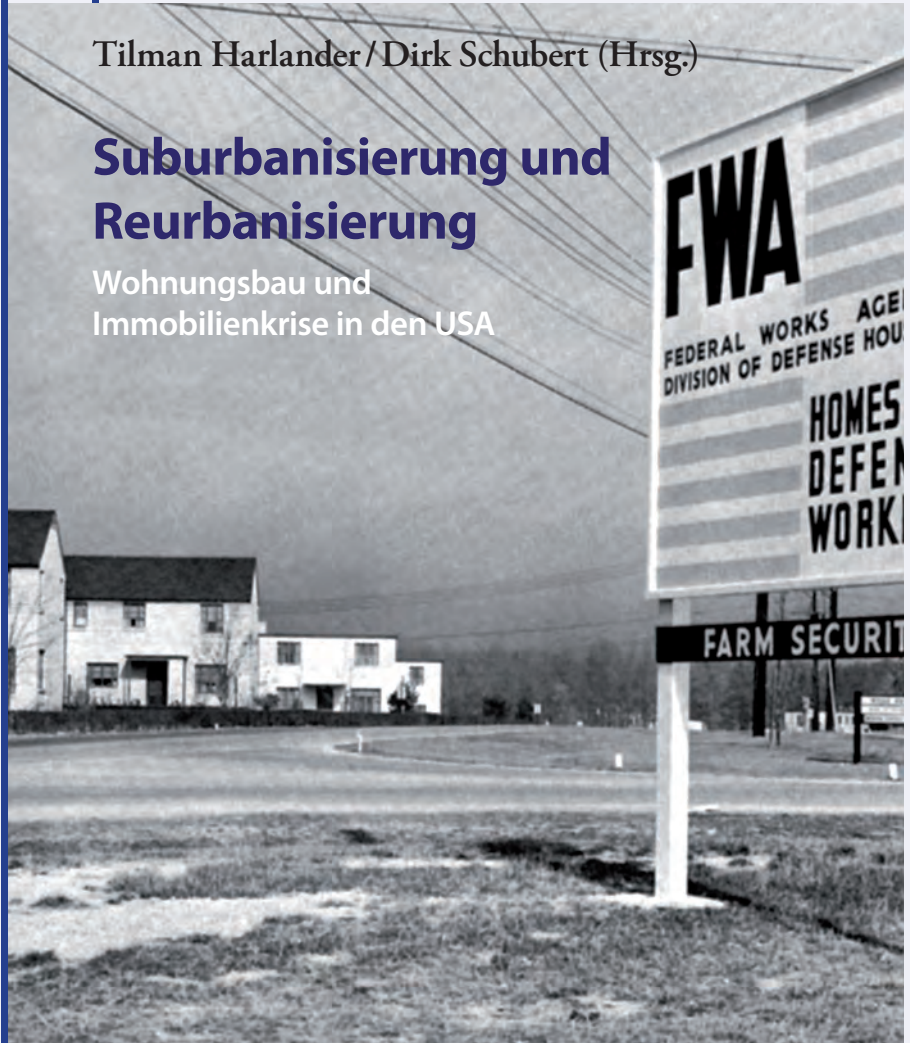
Heft 2/2009

BAG - Verlag

Tilman Harlander/Dirk Schubert (Hrsg.)

Suburbanisierung und Reurbanisierung

Wohnungsbau und
Immobilienkrise in den USA



Die alte Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, Friedrich Mielke,
Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

HANS SCHULTHEISS (Chefredakteur) -
Dr. Nina Ehresmann (Besprechungen)
PROF. DR. HARALD BODENSCHATZ, TU Berlin,
Institut für Soziologie - PROF. DR. DIETRICH
DENECKE, Universität Göttingen, Geographisches
Institut - PROF. DR. ANDREAS GESTRICH,
Deutsches Historisches Institut, London -
PROF. THERESIA GÜRTLER BERGER, Zürich -
PROF. DR. TILMAN HARLANDER, Universität
Stuttgart, Institut Wohnen und Entwerfen -
PROF. DR. JOHANN JESSEN, Universität Stuttgart,
Städtebau-Institut - PROF. DR. URSULA VON
PETZ, Universität Dortmund - VOLKER ROSCHER,
Architektur Centrum Hamburg - PROF. DR.
JOACHIM SCHULTIS, Heidelberg - PROF. DR.
DIETER SCHOTT, TU Darmstadt, Institut für
Geschichte - PROF. DR. HOLGER SONNABEND,
Universität Stuttgart, Historisches Institut.

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418.
Email: Hans.Schultheiss@esslingen.de
Internet: <http://www.alte-stadt.de>

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mit-
gliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden
Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 85,- Einzelheft EUR 24,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,- jeweils
zzgl. Versandkosten.

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt,
zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen
des Abonnements können nur zum Ablauf eines
Jahres erfolgen und müssen bis zum 15. November
des laufenden Jahres beim Verlag oder der Redak-
tion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt einge-
gangen sein.

Verlag:

Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),
Olgastraße 13, 73630 Remshalden.
Tel.: 07151/2766-45, Email: info@bag-verlag.de
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt
eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion ange-
botenen Originalbeiträge dürfen nicht gleich-
zeitig in anderen Publikationen veröffentlicht
werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung
überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die
alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Ver-
lagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das
Recht zur Herstellung elektronischer Versionen
und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das
Recht zu deren Vervielfältigung online und offline.
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge
sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der
Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des
Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung des
Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in
eine von Maschinen, insbesondere von Datenver-
arbeitungsanlagen verwendbare Sprache über-
tragen werden.

Druck: Druckerei Dünnbier, Großschönau

© 2009 BAG-Verlag, Remshalden
Printed in Germany. ISSN 0170-9364
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-050-0

Suburbanisierung und Reurbanisierung – Wohnungsbau und Immobilienkrise in den USA

Herausgegeben von
Tilman Harlander und Dirk Schubert

TILMAN HARLANDER / DIRK SCHUBERT, Editorial 171

ABHANDLUNGEN

TILMAN HARLANDER, Suburbs, Sun Cities und Gated Communities. Krise und Fragmentierung im Sunbelt der USA	177
JOHN STUART, Sozialer Wohnungsbau für farbige Bevölkerungsgruppen: Liberty Square in Miami	199
DIRK SCHUBERT, „City of the future“: Modellstadt Greenbelt – Maryland	215
RÜDIGER KRISCH, Levittown Reloaded. Privater Wohnungsbau „von der Stange“ in Long Island / New York	235
DENI RUGGERI, Rückblick auf die städtebauliche Utopie der New Town Irvine	247
JOHANN JESSEN / HEIKE MAYER, Vorsprung durch Planung – Portland, Oregon	263
KATRIN B. ANACKER / JAMES H. CARR, Die Immobilienkrise in den USA: Ursachen, Auswirkungen und ein vorläufiger Ausblick	283

FORUM

HARALD BODENSCHATZ, Perspektive „Nachhaltiger Städtebau“ XVI. Kongress des New Urbanism in Austin, Texas.....	297
--	-----

AUTORINNEN / AUTOREN 307

BESPRECHUNGEN

T.C. BOYLE, Die Frauen [Roman] (<i>Dirk Schubert</i>).....	308
GRAN TORINO [Spielfilm], Regie: CLINT EASTWOOD (<i>Thomas Jocher</i>).....	309
NICOLE HUBER/RALPH STERN, Urbanizing the Mojave Desert (<i>Clemens Zimmermann</i>)	310

Abbildung Umschlag:

Courtesy of Greenbelt,

aus: *Sandra A. Lange* (Ed.), *City of Greenbelt. History of an New Town 1937-1987*,
Norfolk: Donning Co. Publishers 1987, S. 133 (ISBN: 0-89865-607-9)

Editorial

Tilman Harlander / Dirk Schubert



Suburbanisierung und Reurbanisierung

Wohnungsbau und Immobilienkrise in den USA

Viel ist derzeit in der Presse und den Medien von „Rettungsschirmen“ und „frischem Geld“ zu hören. Die von den USA ausgehende Weltfinanzkrise hat nicht nur „faule“ Kredite und „toxische“ Wertpapiere, „*bad banks*“ und „systemische Risiken“ als neue Begrifflichkeiten kreiert, sondern prekäre globale Abhängigkeiten deutlich gemacht. Was als „*Subprime-Krise*“ in den USA begann, hat mit seinen Weiterungen inzwischen auch die Immobilienmärkte vieler anderer Länder mit in einen gefährlichen Abwärtsstrudel gerissen.

Der deutsche Immobilienmarkt kann demgegenüber (immer noch?) als Hort der Stabilität gelten. Die restriktivere Kreditvergabe ließ in Deutschland keine Blase entstehen. In der Finanzkrise scheint eine Immobilie für verunsicherte Anleger auch derzeit weiter ein geeigneter Zufluchtsort zu sein. Die über Jahre hinweg im europäischen Vergleich außerordentlich niedrigen Neubau- und Eigentumsraten im Wohnungsbau in Deutschland erweisen sich nun paradoxerweise als ein Stabilitätsfaktor. Zwischen 1980 und 2006 waren dagegen in Spanien die Hauspreise um 1342 Prozent, in Großbritannien um 721 Prozent und in den USA um 308 Prozent gestiegen. Immerhin gehören mit der Krise aber nun auch große Portfoliotransaktionen, wie sie Deutschland mit allen langfristigen Nachteilen für die MieterInnen von 2005 bis 2007 erlebte, der Vergangenheit an.

Die „*Subprime-Krise*“, also die Krise von Hypothekenkrediten, die an kaum bzw. an unzureichend zahlungsfähige Haushalte vergeben wurden, spiegelt umfassend die Krise des US-amerikanischen Wohnungssystems. Über acht Millionen Amerikaner haben inzwischen mehr Schulden auf ihrem Haus, als es wert ist. Dass Wohneigentum nicht

Wohnsicherheit bedeutet, mussten in jüngster Zeit bereits Hunderttausende „Eigentümer“ von zwangsgeräumten Häusern schmerzlich erfahren, Millionen werden nach seriösen Schätzungen in den nächsten Jahren noch folgen. Zeltstädte und neue Obdachlosigkeit am Rande von Großstädten verstören die Nation. Traumatische Erinnerungen an die Massenarbeitslosigkeit und die Spontansiedlungen („*Hooverilles*“) aus der Zeit nach der Weltwirtschaftskrise 1929 werden wach. Die Ursachen dieses Desasters sind komplex, haben aber als ihren Kern einen schrankenlosen und sozial „blinden“ Neoliberalismus, der in den vergangenen Jahrzehnten den von ihm gesetzten Spielregeln alle Märkte und damit auch den Immobilienmarkt unterwerfen konnte.

Das möglichst freistehende vorstädtische Einfamilienhaus als Verkörperung des „American Dream“ war bis zur Krise untrennbar verknüpft mit dem Traum vom Besitz und der Überzeugung, dass nur der Markt das geeignete Mittel zur Erfüllung dieses Traums sein könne. Allein das private Eigentum würde die unbeschränkte und sichere Nutzung der Immobilie garantieren und die Möglichkeit, das Objekt mit Gewinn weiter zu veräußern. Die Wohnungseigentumsquote stieg in den USA von etwa 40 % im Jahr 1940 auf knapp 70 % im Jahr 2007. Die mächtigen Prinzipien des heiligen privaten Hauseigentums, Individualismus, restriktive Nebenabsprachen (*Covenants, Conditions and Restrictions, CC&Rs*) und sozial homogene Wohnformen wie *Age Restricted Communities, Sun Cities* oder *Gated Communities* prägten die zersiedelten Vorstädte. Die Reichen umgeben in den USA ihre Nachbarschaften mit Zäunen und bewachten Toren, um ihren Wohlstand zu schützen. Der Autor T.C. Boyle hat die damit verbundene Paranoia in seinem Roman „*America*“ eindrucksvoll literarisch beschrieben und das widersprüchliche Wunschbild heiler Nachbarschaften in einer globalisierten Welt portraitiert.

Staatliche Eingriffe, sozial ausgleichende Wohnungsbauprogramme und räumliche Planungsleitbilder spielen in den USA keine mit europäischen Verhältnissen vergleichbare Rolle. Bundespolitische Maßnahmen flankierten letztendlich immer nur die Richtung, die der Markt und die Developer vorgeben. Die Entleerung und Verödung der Kernstädte einerseits und das wuchernde Wachstum, der *Sprawl* und die Flucht in die Vororte („*white flight*“) andererseits wurden zu wesentlichen Charakteristika dieses Entwicklungstyps. Suburbane Siedlungsstrukturen sind die vorherrschende Wohn- und Lebensform in Nordamerika seit der Massenmotorisierung in den 1920er Jahren, die durch Zunahme von gesellschaftlichem Wohlstand, Ausbau der Straßeninfrastruktur und öffentliche Bürgschaften beim Bau von Einfamilienhäusern befördert wurde.

Wohnreformer, Stadtplaner und Umweltschützer suchten das ganze 20. Jahrhundert hindurch diese Entwicklung zu ordnen und Alternativen zu entwickeln. Zahlreiche Modellsiedlungen und -projekte bemühten sich, geplante Dezentralisierungen zu realisieren, sahen abgegrenzte Siedlungseinheiten mit Subzentren und adäquaten Verkehrserschließungen vor. Der Regelfall war, dass derartige Modelle mehr oder weniger lang inselhaft überlebten und irgendwann durch die Entwicklung vorstädtischen Bau-

booms eingeholt und überrollt wurden. Oder, in den besten – und „marktgängigen“ – Fällen, wurden derartige Konzepte „aus einem Guss“, nicht resistent gegen „feindliche Übernahmen“, schließlich von privaten Developern übernommen, vermarktet und verkauft.

Nicht erst mit der Krise sind die USA in eine neue Phase der räumlichen Entwicklung eingetreten. Verwiesen bereits in den letzten Jahren zahlreiche erfolgreiche urbane Revitalisierungsprogramme, so der angesehene Stadthistoriker Robert Fishman, auf eine neue Gleichzeitigkeit von Re-Urbanisierung und Suburbanisierung, so könnte die Re-Urbanisierung vor dem Hintergrund der aktuellen Wirtschafts- und Immobilienkrise, aber auch wegen der Effekte der Energiepreisentwicklung einen weiteren entscheidenden Schub erfahren. Vieles deutet darauf hin, dass sich sowohl kleinräumig im Verhältnis von Kernstädten und suburbanem Umland als auch großräumig zwischen Nord und Süd, „Rustbelt“ und „Sunbelt“ eine „new urban landscape“, eine „new geography“ herausbilden könnte. Die über Jahrzehnte hinweg boomenden Sunbelt-Einfamilienhaussiedlungen werden nun vor dem Hintergrund des Immobiliencrashes und kollabierender privater Renten- und Versorgungssysteme zu Orten eines krisenhaften Wandels und der Entstehung neuer Formen des Prekariats.

Mit den Beiträgen im vorliegenden Heft werden exemplarisch sowohl wesentliche Stationen der historischen Entwicklung des Wohnungs- und Siedlungsbaus der USA im 20. Jahrhundert als auch die gegenwärtige Immobilienkrise, ihre Genese und die mit ihr gestellten Herausforderungen nachgezeichnet.

Der erste Beitrag von **TILMAN HARLANDER** gibt einen Überblick über den Aufstieg des „Sunbelt“, des südlichen „Sonnengürtels“ der USA, zur (Immobilien-)Boomregion und zur Entwicklung der suburbanen Räume. Im Zentrum steht dabei der Blick auf die neuen sozialen Fragmentierungen nach Einkommen, Rassen, Ethnien, Alter und sogar religiösen Gruppierungen und auf deren räumliche Korrelate, all die „Sun Cities“, „Gated Communities“ und „Ave Marias“, die sich in den letzten Jahren herausgebildet haben.

Nach diesem Einstieg in die Gesamthematik folgen die Beiträge in chronologischer Abfolge, beginnend mit dem sozialen Wohnungsbau, der in den USA – später als in Europa – mit den Maßnahmen des New Deal unter Franklin D. Roosevelt nach 1933 einsetzte. Auf den damaligen radikalen Wechsel von ausschließlich marktwirtschaftlich dominierten Perspektiven hin zu staatlichen Investitionsprogrammen, Interventionen und Regulierungen des Arbeits- und Wohnungsmarktes in den 1930er Jahren wird als Modell auch in der aktuellen Krise wieder häufig Bezug genommen.

Wie ideologisch umkämpft die ersten Ansätze einer bundesstaatlichen Wohnungspolitik nach der Weltwirtschaftskrise waren, wird an dem Beitrag von **JOHN STUART** über das ungewöhnliche Beispiel eines öffentlich geförderten Wohnungsvorhabens für die schwarze Bevölkerung in Miami plastisch. Das 1937 fertig gestellte Vorhaben

„*Liberty Square*“ spiegelte mit seinem Bezug auf europäische Reform-Vorbilder die neuen Ideale fast idealtypisch wieder. Im Ergebnis war es eines der schönsten und bestgeplanten Beispiele für mietpreisgünstigen Wohnungsbau für Minderheiten, die je in den USA gebaut wurden. Obwohl noch als „best-practice“-Beispiel publiziert, konnte das Projekt im Zuge des planungsfeindlichen und politisch aufgeladenen Klimas der 1950er Jahre dann aber doch nicht die von seinen Qualitäten her eigentlich nahe liegende Vorbildrolle spielen.

„Die“ Ikone der unter F. D. Roosevelt initiierten Vorhaben bildeten sicher die „*Greenbelt Towns*“. Ganzheitlich geplant als moderne Form von Garten(vor)städten bilden sie eine untypische Form im Meer des „*Sprawl*“. Im Beitrag von **DIRK SCHUBERT** werden die Hintergründe des Programms ausgeführt, die Bedeutung des New Deal Theoretikers Rexford Tugwell für die Planung von *Greenbelt*/Maryland mit seinen Besonderheiten untersucht sowie aktuelle Herausforderungen von Erhalt und Denkmalschutz erörtert. Anders als der soziale Wohnungsbau für die schwarze Bevölkerung in Miami war *Greenbelt*/Maryland nur für eine präzise definierte Zielgruppe von weißen Regierungsangestellten aus Washington DC geplant.

Noch immer stehen die „*Levittown*“-Siedlungen der Nachkriegszeit gleichsam synonym für die erfolgreiche Verwirklichung des „*American Dream*“ vom suburbanen freistehenden Einfamilienhaus. Mit dem staatlich flankierten Zugang zu zinsgünstigen Hypothekarkrediten und der kostengünstigen Massenproduktion von Eigenheimen waren die Voraussetzungen zu einer Realisierung dieses Traums bis hinein in untere Mittelschichten geschaffen. Von Anfang an wurde dieses Erfolgsmodell aber auch wegen seiner sozialen Homogenität und befürchteten baulichen Uniformität kontrovers diskutiert. **RÜDIGER KRISCH** resümiert die Entwicklungsgeschichte und zieht Bilanz: Statt der früheren Monotonie spiegelt „*Levittown*“ inzwischen den kaum mehr gezügelten Individualismus seiner Bewohner wieder, ist aber, gerade weil es eine Siedlung für „kleine Leute“ geblieben ist, gegenwärtig auch leider zu einem „*hot spot*“ von Zwangsvollstreckungsmaßnahmen geworden.

DENI RUGGERI evaluiert auf der Basis zahlreicher Interviews mit Bewohnern und Verantwortlichen in seinem Beitrag die in den 1960er Jahren in der Nähe von Los Angeles entstandene, privat entwickelte größte New Town Nordamerikas *Irvine*. Von Beginn an wurden hier städtebauliche Alleinstellungsmerkmale in eine Vermarktungsstrategie integriert. Geschickt wurden stadtgestalterische und landschaftsplanerische Elemente genutzt, um unterschiedliche Quartiere („*villages*“) zu profilieren, mit denen sich die Bewohner identifizieren können. Im Kontext des Alterungsprozesses der New Town und ihrer Bewohner gilt es nun, den Spagat zwischen Veränderungswünschen der (neuen) Hauseigentümer und der Sicherung der städtebaulichen Qualitäten der Stadt und ihrer Teilquartiere zu moderieren und zu steuern.

Portland gilt schon seit Jahren als herausragendes Beispiel für den Nachweis, dass auch in den USA eine engagierte kommunale und regionale Planungspraxis zu erfolg-



Blick auf Irvine in der Nähe von Los Angeles, in den 1960er Jahren entwickelte größte Newtown der USA. Besonderer Wert wurde hier auf eine qualitätvolle Landschaftsarchitektur gelegt. In Tustin Ranch, Irvine, definiert der Golfkurs den zentralen Grünbereich; Quelle: *The Irvine Company, Irvine Ranch, different by design: images 1960-2005, California o.J. (2005), S. 195.*

reichen urbanen Revitalisierungsstrategien führen kann. **JOHANN JESSEN** und **HEIKE MAYER** zeichnen in ihrem Beitrag die wichtigsten Elemente dieser nunmehr seit annähernd drei Jahrzehnten verfolgten Strategie auf: eine koordinierte Regionalpolitik zur Eindämmung des *Sprawl*, den kontinuierlichen Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs und den damit verbundenen Bau sog. TODs (*Transit-Oriented Developments*) an dessen Haltestellen. Vor diesem Hintergrund konnten spektakuläre Stadtumbauprojekte wie die Waterfront-Projekte, die Aufwertung der öffentlichen Räume und insbesondere auch der Umbau alter Gewerbegebiete zu attraktiven gemischt genutzten Quartieren mit teilweise hohem Wohnanteil erfolgreich umgesetzt werden.

In dem Beitrag von **KATRIN B. ANACKER** und **JAMES H. CARR** werden die Hintergründe der aktuellen Krise ausgeleuchtet, für die der hohe Stellenwert des Wohneigentums eine Folie bildet. Die staatliche Förderung hat über Jahrzehnte hinweg nur diesem Leitbild eine hohe Priorität eingeräumt. Dabei werden die Risiken der Kredit-

vergabe analysiert und die Folgen wie Kündigung, Zwangsvollstreckung ausgeführt. Seriöse Schätzungen gehen von 8,1 Millionen Zwangsvollstreckungen für die nächsten vier Jahre aus. Neue Hoffnungen werden schließlich auf Interventionen und eine Umkehr der bisherigen Regierungspraxis gesetzt.

Forum: Wichtige Innovationen im Bereich des Wohnungs- und Städtebaus und der Planung gehen seit Jahren von der Bewegung um den „*New Urbanism*“ aus. **HARALD BODENSCHATZ** beschreibt in seinem Beitrag die Diskussionen des XVI. Kongresses in Austin 2008. Wie immer fand diese Tagung an einem Ort statt, wo beispielhaft Reformbemühungen reflektiert und Ergebnisse „vor Ort“ besichtigt werden können. *Austin* in Texas gilt als eine solche Stadt, die zu den Referenzstädten des *New Urbanism* gezählt werden kann. Längst ist der *New Urbanism* nicht mehr nur eine Städtebau(reform)bewegung, sondern hat sich regionalplanerischen Fragen, dem Klimaschutz und der Nachhaltigkeit zugewandt.

Die USA stehen gegenwärtig unzweifelhaft mitten in einem epochalen Wandel der bisherigen Muster des Wohnungsbaus, des Städtebaus sowie der großräumigen Strukturen. Der aufmerksame Blick nach Amerika hat eine lange Tradition. Wir tun gut daran, diesen Wandel auch jetzt in seiner ganzen – destruktiv-krisehaften wie konstruktiv-innovativen – Dynamik sehr genau zu verfolgen!

Tilman Harlander/Dirk Schubert
Esslingen am Neckar/ Stuttgart/ Hamburg
April 2009

Suburbs, Sun Cities und Gated Communities *Krise und Fragmentierung im Sunbelt der USA*

Abgesehen von einigen durch die Wirtschaftskrise besonders hart getroffenen Regionen in den altindustrialisierten Staaten des sog. „Rust-Belt“¹ hat die gegenwärtige Immobilienkrise den „Sunbelt“² der USA mit Staaten wie Florida, Arizona, Nevada und Kalifornien besonders hart getroffen. Der enorme Preisverfall nach dem Platzen der Immobilienblase treibt mehr und mehr Hausbesitzer in die Zwangsvollstreckung und manchmal auch in die Obdachlosigkeit. Unerkennbar noch vor wenigen Jahren, dass obdachlos gewordene Hausbesitzer in Zeltstädten wie am Rand von Sacramento, Kalifornien, oder gar, als letzte Bleibe, in ihren Autos auf öffentlichen Parkplätzen³ nächtigen. Amerika fühlt sich gegenwärtig, wie die SZ schreibt, beim Anblick der wachsenden Zeltstädte „schmerzhaft“ an die „Hoovervilles“ genannten Obdachlosenkolonien aus der Depressionszeit erinnert.⁴ Das angesehene „Center for Responsible Lending“ prognostiziert für 2009 USA-weit weitere 2,4 Mio. bzw. für die nächsten vier Jahre bis zu 8,1 Mio. Zwangsvollstreckungen. Ein „Live-Ticker“⁵ zeigt für jeden einzelnen Bundesstaat und jedes County das Anschwellen dieses Wohnungsmarkt-Desasters. Für Kalifornien müssen für 2009 ca. 462.000, für Florida ca. 424.000 Zwangsvollstreckungen erwartet werden – allerdings vor dem Hintergrund sehr unterschiedlicher wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und Zukunftsaussichten. Dass die Vermarktung dieses Desasters bereits in vollem Gang ist, sei nur am Rande angemerkt: „Das Zauberwort für

1 Das im Nordosten der USA gelegene älteste Industriegebiet des Landes erstreckt sich von den Großen Seen über Milwaukee, Chicago, Detroit, Pittsburgh, Washington D.C. bis nach Boston. Der Niedergang des früheren „Manufacturing Belts“ vom Kerngebiet des industriellen Amerika zum „Rust Belt“ („Rostgürtel“) setzte in den 1970er Jahren mit der Abwanderung der Schwerindustrie ein und erreicht mit der gegenwärtigen Krise der Autoindustrie einen neuen Höhepunkt.

2 Geographisch umfasst der „Sunbelt“ die Staaten südlich des 37. Breitengrades der USA von Virginia im Osten bis Kalifornien im Westen; der Begriff fand seit den 1970er Jahren breite Verwendung, als sich vor dem Hintergrund der Ölförderung in Texas, des folgenden Technologiebooms in Kalifornien und des touristischen Aufschwungs in Florida, Nevada, Arizona und Kalifornien das wirtschaftliche und demografische Wachstum immer deutlicher in den Süden verlagerte.

3 Vgl. www.mittagsmagazin.zdf.de (01.08.2008).

4 J. Häntzschel, Slums im reichsten Land der Welt, SZ vom 03.04.2009, S. 10; vgl. auch J. McKinley, Cities deal with a surge in shantytowns, New York Times vom 26.03.2009.

5 www.responsiblelending.org/issues/mortgage; vgl. auch www.hotpads.com

Abb. 1:
Neue Obdachlosigkeit:
 Zelte unter einer Hochstraße in
 Fresno, aus: The New York Times,
 26.03.2009 (Foto: Jim Wilson).



Immobilienkäufer in Florida heißt seit Monaten ‚Foreclosures‘ (Zwangsvollstreckungen, d. Verf.). Ist diese Variante des Immobilienkaufs auch für Europäer eine interessante Alternative?“, titelte etwa das „Florida Sun Magazine“ im Oktober 2008, nach eigener Einschätzung die „führende deutschsprachige Zeitschrift im Sunshine-State“.⁶

Bereits in den 1990er Jahren, dies unterstreicht der aktuelle UN-Habitat-Report über die Lage der Städte in der Welt 2008/09, wuchsen in den Industrieländern die US-amerikanischen Städte am schnellsten, besonders im Süden und Westen der USA.⁷ An der Spitze lag die Tourismus- und Spielermetropole Las Vegas, Nevada, mit jährlichen Wachstumsraten von 6,2%, ein Trend, der sich nach der Jahrtausendwende fortsetzte und bei den Immobilienpreisen noch bis 2006 zu enormen Preissprüngen nach oben führte. Das Problem der sich an solchen Orten entwickelnden „Immobilienblase“ war, dass sich dieses Wachstum im Wesentlichen aus sich selbst heraus nährte: „Die Städte wuchsen, die Steuerkassen waren voll, der Konsum nahm zu und zog wieder weitere Menschen an. Doch auf den Boom folgte nicht die Entwicklung nachhaltiger, maßstablicher und hoch produktiver Industrien. Er war allein durch den Wohnungsbau angetrieben, und der Wohnungsbau war sein einziges Produkt. Ganze Städte und metropolitane Regionen wurden so Teil eines gigantischen Schneeballsystems.“⁸ Eben in den Zentren des Immobilienbooms wie Las Vegas, Phoenix, Arizona, San Antonio, Texas, oder Miami, Florida, stürzen nun die Preise am drastischsten ab. So fielen die durchschnittlichen Eigenheimpreise allein im Jahr 2008 bis November in Phoenix um 33% und in Las Vegas um 32%⁹ – kein Wunder, dass gerade diese Städte und Regionen auch die höchsten Raten an Zwangsvollstreckungen aufweisen.

Seit den 1970er/80er Jahren hatte in weiten Teilen des Südens der Immobilienmarkt die Rolle eines scheinbar unbeschränkt expandierenden Wachstumsmotors über-

6 <http://www.floridasunmagazine.com/artikel/immobilien-investments/zwangsversteigerungen-foreclosure-so-funktioniert.html> (01.10.2008); vgl. zur Entwicklung Floridas zur Boomregion D.R. Colburn/L. deHaven-Smith, Florida's Megatrends. Critical Issues in Florida, Gainesville 2002.

7 UN-HABITAT, State of the World's Cities 2008/2009. Harmonious Cities, London/Sterling 2008, S. 14.

8 R. Florida, How the Crash Will Reshape America, The Atlantic, March 2009, www.theatlantic.com/doc/200903/meltdown-geography

9 K. Hopkins, US house prices continue to plunge; www.guardian.co.uk



Abb. 2: Immobilienboom und Sprawl-Wachstum in der Metropolregion Las Vegas, Nevada, aus: A. MacLean, *Over. Der American Way of Life oder Das Ende der Landschaft*, München 2008, S. 192.

nommen. Im Hintergrund dieser „*Growth Machine*“ oder „*Sprawl Machine*“ stand, dies hatte der Soziologe Harvey Molotch bereits 1976 kritisch herausgearbeitet, eine mächtige und höchst profitabel zusammenwirkende Lobby aus Grundbesitzern, Banken, Immobilienmaklern, Baufirmen und Lokalpolitikern.¹⁰ Die Unterstützung von Seiten der Lokalpolitik war umso leichter zu gewinnen, als die Kommunalfinanzen in den USA in hohem Maße von den Grundsteuern abhängen. Was die durch diese Lobby betriebene „Wachstumsmaschine“ über viele Jahre hinweg so erfolgreich machte, waren die enormen Bevölkerungsgewinne der Sunbelt-Staaten während der vergangenen Jahrzehnte¹¹ und die daraus resultierende schier unstillbare Nachfrage nach immer mehr und immer größerem Wohnraum.

Generell gilt, dass die USA – im Unterschied etwa zu Deutschland – nach wie vor eine stark wachsende Gesellschaft sind: Die Einwohnerzahl nahm allein zwischen 2000 und

10 H. Molotch, *The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place*, in: *American Journal of Sociology* 82 (1976), S. 309-332; vgl. zu Molotchs' Ansatz auch H. Häußermann/D. Läßle/W. Siebel, *Stadtpolitik*, Frankfurt am Main 2008, S. 353 ff.

11 Zur legalen Immigration aus dem Norden ist in den Sunbelt-Staaten noch ein Großteil der für die USA insgesamt auf 12 bis 20 Mio. geschätzten illegalen Immigration aus dem Ausland (vor allem aus Mittel- und Südamerika) hinzuzurechnen.

2008 um mehr als 22,5 Mio. bzw. um 8 % auf 304 Mio. zu. Während aber der Nordosten und der mittlere Westen nur um 2,5 % bzw. 3,4 % wuchsen, ging der Löwenanteil des Zuwachses in dieser Zeit an den Süden (+ 11,5 %) und den Westen (+ 12,1 %). Mehr als die Hälfte des Wachstums resultierte dabei aus einem deutlichen Geburtenüberschuss – vor allem bei den hispanischen und afroamerikanischen, in geringem Umfang auch bei den weißen Bevölkerungsgruppen –, der Rest aus Zuwanderungen aus dem Ausland. Diese Trends werden sich auch in Zukunft fortsetzen: Bis 2030 rechnet man in den USA mit einem Wachstum auf 373,5 Mio. Einwohner bzw. mit einem jährlichen Anstieg der Einwohnerzahl um etwas mehr als drei Millionen – Wachstumsraten, die hierzulande nicht mehr vorstellbar sind! Ähnlich wie die europäischen und deutschen Prognosen geht auch das *U.S. Census Bureau* von einer künftig stark alternden Gesellschaft und darüber hinaus – aufgrund der unterschiedlichen Geburtenraten der verschiedenen ethnischen Gruppen – bis zur Jahrhundertmitte von einer ethnisch noch sehr viel stärker gemischten Gesellschaft aus. Die „Minoritäten“, die gegenwärtig etwa ein Drittel der Bevölkerung ausmachen, werden spätestens 2042 die Majorität ausmachen.¹² Die weiße Bevölkerung wird bis 2050 nur noch geringfügig auf 203 Mio. wachsen und in ihrem relativen Anteil von zurzeit 66 % auf 46 % fallen, also die bisherige Mehrheitsposition verlieren, während sich die hispanische Bevölkerung im gleichen Zeitraum von 46,7 Mio. auf 132,8 Mio. verdreifachen wird.

Der künftige Wohnungsbedarf bleibt damit in jedem Fall hoch. Schon heute stehen der zusätzlichen Nachfrage aber enorme Leerstände teils in den Kernstädten, teils auch – und nun durch die Krise verstärkt – in den suburbanen Räumen gegenüber. Aufgrund der Auswirkungen und Verwerfungen der Immobilienkrise wird es mit Sicherheit Verschiebungen sowohl in der kleinräumigen als auch in der großräumigen Verteilung des Wohnungsbaus geben. Vor allem Florida, aber auch weite Teile Arizonas, Nevadas und Kaliforniens hatten sich in den vergangenen Jahrzehnten zu Zufluchtsstätten der „*Snowbirds*“, der „Schneeflüchter“ aus den kalten nördlichen Staaten des „*Frostbelts*“, entwickelt. Galt der Süden in der Nachkriegszeit zunächst noch als eine aufgrund seines wüstenheißen (im Westen) oder feuchtheißen (im Südosten) Klimas wenig attraktive und wirtschaftlich wie kulturell rückständige Zone, so bewirkte der wirtschaftliche Aufschwung des Südens seit den 1970er Jahren zusammen mit dem damit einhergehenden Imagewandel ebenso wie mit der Allgegenwart kühlender Klimaanlageanlagen einen grundlegenden Wandel. Millionen von Rentnern entschieden sich dafür, zumindest einen Teil des Jahres im warmen Klima des Sunbelts zu verbringen, ein Vorhaben, das niedrige Energiepreise zur Voraussetzung hatte und zumindest anfänglich auch noch durch das relativ niedrige Immobilienpreisniveau in den Südstaaten gestützt wurde. Noch vor Ausbruch der Immobilienkrise setzte allerdings aufgrund des vor und nach

12 Vgl. zu diesen und den folgenden Angaben U.S. Census Bureau News, Press-Release vom 14.08.2008, www.census.gov

der Jahrtausendwende stark angestiegenen Preisniveaus etwa in Florida bereits eine charakteristische Rückwärtsbewegung ein: Nicht wenige Migranten, denen Florida zu teuer geworden war, suchten nun in angrenzenden Südstaaten wie Georgia oder Louisiana nach kostengünstigeren Möglichkeiten zur Verwirklichung ihres Traums vom Einfamilienhaus im warmen Klima. Inzwischen zeigt aber die amtliche Statistik für 2008: Vor dem Hintergrund zunächst steigender Energiepreise und der folgenden Immobilienkrise hat der Zuzug in den *Sunbelt* generell spürbar nachgelassen, eine Entwicklung, die nicht zuletzt auch damit zu tun hat, dass es für Wanderungswillige nun sehr viel schwerer geworden ist, an neue Hypothekarkredite zu gelangen.¹³ Die US-amerikanische Gesellschaft ist ein wenig immobil geworden.

1. Post-Suburbia

Seit den 1970er Jahren ist der Suburbanisierungsprozess in den USA ganz offensichtlich in eine grundsätzlich neue Phase eingetreten und seitdem häufen sich die Bemühungen, diesen Wandel auch begrifflich zu fassen. Bereits seit dem frühen 19. Jahrhundert hatte sich – im Zuge wachsender Sehnsucht nach Natur, Kleinstadtfrieden und Familienidylle, aber auch neuer, die Fläche erschließender Verkehrsmittel oder späterhin den zunehmend preisgünstigeren Angeboten der Bau- und Fertighausindustrie – eine Vielzahl unterschiedlicher städtebaulicher Muster von Vorstadtsiedlungen entwickelt. Aber erst seit den 1940er Jahren setzte dann, zuvor verzögert durch die Wirtschaftsdepression und den Krieg, jener beispiellose Suburbanisierungsboom ein, der den Wandel der USA zu einer „*Suburban Nation*“¹⁴ vollzog. Zwischen 1950 und 1970, so der Stadthistoriker Robert Fishman, „wuchsen die amerikanischen Kernstädte noch um 10 Millionen Einwohner, ihre Suburbs dagegen um 85 Millionen“.¹⁵ 1970 hatte sich gegenüber 1940 die Zahl der Bewohner von Suburbs verdoppelt und überstieg mit 37,6 % die Zahl der Bewohner der Kernstädte (31,4 %) ebenso wie die der ländlichen Gebiete (31 %).¹⁶ Mit dem erleichterten, durch Staatshilfen flankierten Zugang zu zinsgünstigen und durch die öffentliche Hand abgesicherten Hypothekarkrediten und der Massenproduktion vorgefertigter Häuser (Vorbild „Levittown“) auf der einen Seite und dem staatlichen Bau von Highways zur Erschließung des suburbanen Raums und der allgemeinen Automobilisierung auf der anderen Seite waren die Voraussetzungen geschaffen, nun auch

13 CBS News, Fewer Americans Moving To Sun Belt, 19.3.2009; www.cbsnews.com

14 So der gleichnamige Titel einer programmatischen Publikation der führenden Vertreter des „New Urbanism“: A. Duany/E. Plater-Zyberk/J. Speck, *Suburban Nation. The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, New York 2000.

15 R. Fishman, *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*, New York 1987, S. 182; „Klassiker“ zur Geschichte der Suburbanisierung in den USA sind darüber hinaus: K. Jackson, *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, New York/Oxford 1985; D. Hayden, *Building Suburbia: Green Fields and Urban Growth: 1820-2000*, New York 2004.

16 Ebd.

breiten Mittelschichten die Verwirklichung des „*American Dream*“ vom freistehenden Einfamilienhaus zu ermöglichen. Millionenfach wurden die immer gleichen Häuser von der Stange in den typischen „*Sitcom Suburbs*“ reproduziert, deren weiße Bewohner aus der Mittelschicht und Arbeiterschaft ganz den Akteuren der beliebten „*Sitcoms*“, der Vorabendserien der 1950er und 60er Jahre, glichen. Eine wichtige Rolle für die bauliche und soziale Uniformität der Nachkriegssuburbs spielte – neben den aus der industriellen Serienproduktion hervorgehenden Effekten – aus baurechtlicher Sicht das sog. „*Zoning*“ (die amerikanische Form der Bauleitplanung), das durch die darin enthaltenen Vorgaben zu strikter Nutzungstrennung, aber auch zur Gestaltung, Dichte und den Grundstücksgrößen der Wohngebiete nicht nur de

facto baulich homogenisierend, sondern auch sozial selektiv wirkte.¹⁷ Hinzu trat die diskriminierende Behandlung rassistischer Minderheiten und insbesondere der afroamerikanischen Bevölkerung bei der Vergabe von Hypotheken durch private Banken, aber auch durch staatliche Behörden wie der *Federal Housing Administration (FHA)*, eine Praxis, die erst allmählich und auf der Basis höchstrichterlicher Urteile im Laufe der 1970er Jahre eingestellt wurde. Zusammenfassend konstatiert David Rusk: „Extreme Segregation auf den amerikanischen Wohnungsmärkten war nicht das Ergebnis irgendwelcher natürlicher Prozesse von Selbst-Segregation, sondern wurde über Jahrzehnte hinweg mittels diskriminierender Verfahrensregeln durch nationale, bundesstaatliche und lokale Regierungen durchgesetzt und vollzogen.“¹⁸

Die sozialhistorischen und kulturellen Wurzeln des „*American Dream*“ sind in zahlreichen Beiträgen beschrieben und analysiert worden.¹⁹ Bis heute schwingt darin etwas



Abb. 3: *Levittown*, Gemälde von Mary Snowdon, 2001, aus: *A.M. Wolfe, Suburban escape. The Art of California Sprawl*, Ausstellungskatalog San Jose 2006.

17 Vgl. *P.L. Knox, Metroburbia USA*, New Brunswick, New Jersey, London 2008, S. 26.

18 *D. Rusk, Cities without Suburbs. Third Edition: A Census 2000 Update*, Washington D.C. 2003, S. 25.

19 Vgl. etwa, bezogen auf die Wohnhaus-Architektur *C. Whitaker, Architecture and the American Dream*, New York 1996.

Utopisches mit, die Suche nach Traumerfüllung und Glücksverheißung: „Die Vorstadt ist eine Fantasielandschaft, wo die Amerikaner ihre Wünsche bezüglich Sicherheit, Freiheit, Besitz und Mobilität und ihre Sehnsüchte nach sozialer Harmonie und seelischer Ausgeglichenheit verankern.“²⁰ Der Befriedigung über die massenhaft erreichte „Demokratisierung der Suburbs“²¹ stand allerdings bald die wachsende Kritik an der „Uniformität“, ästhetischen Standardisierung und Sterilität des zugrunde liegenden Konsum-, Familien- und Lebensmodells gegenüber.²² Zu den kritisch betrachteten sozialen Aspekten, welche die wachsende soziale Isolation, Apathie, Intoleranz und Segregation des Lebens in den amerikanischen Vorstädten unterstrichen, traten seit den frühen 1970er Jahren zunehmend auch ökologische Argumente, die die negativen Folgen der vollständigen Autoabhängigkeit, der Zersiedelung und der im Vergleich zu Europa extrem niedrigen Bebauungsdichten für den Landschaftsverbrauch, die Grundwasserversorgung, die Luftqualität und generell die Lebensqualität der Bewohner ins Zentrum rückten.

Entsprach die unterstellte soziale und funktionale Homogenität schon in den Suburbs der Nachkriegszeit nicht ganz der Realität,²³ so hat sich der Charakter der suburbanen oder besser, der metropolitanen Landschaften seit den 1970er/80er Jahren noch einmal vollständig verändert. Längst ist deutlich geworden, dass diese Räume mit der massenhaften Dezentralisierung von Industrie, Büroarbeitsplätzen, Dienstleistungseinrichtungen, Shopping Malls und Freizeiteinrichtungen einerseits und dem typischen segmentierten Parzellensiedlungsbau des Immobilienbooms der vergangenen Jahrzehnte andererseits zu einem höchst heterogenen und zersplitterten Siedlungsgebilde mutierten, das sich den überkommenen Zuschreibungen entzieht: „Der metropolitane Siedlungsraum jenseits der Kernstädte hat sich in zuvor nicht gekanntem Maß sozioökonomisch, baulich und funktional diversifiziert.“²⁴ Klassische „*Bedroom-Suburbs*“ finden sich hier heute neben gigantischen Shopping Malls oder Industriegebieten, Mischnutzungsgebiete um Haltepunkte des öffentlichen Nahverkehrs (*TOD*, „*Transitoriented Development*“) neben „*Gated Communities*“ oder „*Suburbs*“, die sich zu multifunktionalen, selbständigen Zentren entwickelt haben („*Edge Cities*“²⁵). Damit scheint die traditionelle Trennung von Kernstädten und einer auf sie rückbezogenen Peripherie durch eine polyzentrische und fragmentierte Raumstruktur der Metropolregionen aufgehoben, in der

20 D. Hayden, Muster amerikanischer Vorstädte, in: Stadtbauwelt181 (2009), S. 20.

21 Der Historiker Robert Bruegmann interpretiert den Prozess der Suburbanisierung in Gegensatz zur dominierenden Sprawl-Kritik als logische Konsequenz des Wachstums und der Demokratisierung einer Wohlstandsgesellschaft, in der die früher nur Reichen zustehenden Wahlmöglichkeiten nun auch weniger Privilegierten offen stehen; R. Bruegmann, *Sprawl – a compact history*, Chicago, London 2005, S. 109 ff.

22 Vgl. zusammenfassend P.L. Knox (s. A 17), S. 25 ff. und W.S. Saunders, *Sprawl and Suburbia*, Minneapolis, London 2005, S. 46 ff.

23 So insbesondere R. Bruegmann (s. A 21), S. 44 f.

24 Vgl. H. Bodenschatz/B. Schönig, *Smart Growth – New Urbanism – Liveable Cities*. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA, Wuppertal 2004.

25 Vgl. J. Garreau, *Edge City: Life on the New Frontier*, New York 1991.



Abb. 4: Mobile Home Park in Surprise, Arizona, aus: A. MacLean (s. Abb. 2), S. 111.

„die Kernstädte nicht mehr ihr Hinterland organisieren, sondern das Hinterland darüber entscheidet, was aus dem Zentrum wird“.²⁶

Dieser ganze „Sprawl“, auf den der klassische Begriff der „Suburb“ offensichtlich nicht mehr passen will, ist unübersichtlich geworden. Und diese neue Unübersichtlichkeit in „Post-Suburbia“ wird begleitet von einer neuen Unübersichtlichkeit der darauf bezogenen akademischen Diskussionen und Begrifflichkeiten. Zu den zahllosen Neologismen, die vorgeschlagen wurden, gehören „Boomburbs“²⁷, „Metroburbia“²⁸, „Cosmoburb“, „Exopolis“, „Exurbia“, „Technoburb“, „Edge City“ und viele weitere. Die scheinbar so vertraute Welt der Suburbs und des „American Way of Life“ hat sich nachgerade zu einer „terra incognita“, einer „unbekannten“ Welt, entwickelt, die gerade erst wieder vom Flugzeug aus entdeckt wird. Nachdem bereits Dolores Hayden mit Hilfe der Luftaufnahmen von Jim Wark 2004 einen Versuch unternommen hatte, „die schrecklichen Dinge bewusst zu machen, die man der amerikanischen Landschaft angetan hat“,²⁹ hat nun der Fotograf, Pilot und Publizist Alex MacLean mit „Over. Der American Way of

26 Michael Dear, zit. in: P.L. Knox (s. A 17), S. 38.

27 R.E. Lang/J.B. LeFurgy, Boomburbs. The Rise of America's Accidental Cities, Washington 2007.

28 P.L. Knox (s. A 17).

29 D. Hayden, A field guide to sprawl, New York 2004.

Life oder Das Ende der Landschaft“ einen großartigen Bild- (und Text)Band vorgelegt, der mit einprägsamen, manchmal erschreckenden, manchmal auch täuschend schönen Luftaufnahmen aus wenigen hundert Metern Höhe die ökologisch verheerenden und landschaftszerstörerischen Folgen der immer weiter ausufernden flächenintensiven Bebauungen eindrucksvoller als jede noch so beredte wissenschaftliche Arbeit dokumentiert.³⁰

2. Neue soziale Fragmentierungen

Der vielleicht problematischste Punkt der Entwicklung der letzten 20 Jahre liegt in der beschleunigten sozialen Fragmentierung des suburbanen Siedlungsbaus, einer Fragmentierung, die gerade im Sunbelt besonders augenscheinlich zu Tage tritt. Natürlich waren die USA auch in der Vergangenheit in Teilbereichen eine vor allem nach Rassen und Ethnien hoch segregierte Gesellschaft. Der Suburbanisierungsboom war im Allgemeinen ein „white flight“ und die Ghettos der in den Zentren zurückbleibenden armen afroamerikanischen Bevölkerung³¹ und anderer Minoritäten waren berüchtigt. Und doch konnten in den Nachkriegsjahrzehnten im Siedlungsbau, zumindest nach den eigenen programmatischen Ansprüchen, gelegentlich noch Elemente eines sog. „egalitarian liberalism“ und des oft beschworenen Gemeinschaftsgeistes („sense of community“) Hoffnungen auf einen weiteren Abbau der tradierten Segregationsmuster machen. Diese Hoffnungen haben sich nach der übereinstimmenden Diagnose der Beobachter des Siedlungsgeschehens der letzten 25 Jahre vor dem Hintergrund der vorausgehenden Durchsetzung eines kaum gezügelten ökonomischen Neoliberalismus, der begleitenden umverteilenden Steuerpolitik und des Abbaus sozialstaatlicher Leistungen sowie eines scharfen Auseinanderdriftens von Arm und Reich leider nicht erfüllt. Stattdessen vollzieht sich mit atemberaubender Geschwindigkeit eine kleinräumige Fragmentierung des Siedlungsbaus, in der in wachsendem Maß und immer feinkörniger nach Einkommen und ethnischer Zugehörigkeit, aber auch nach Lebensalter, Life-Style-Gruppen und gelegentlich sogar nach Religionszugehörigkeit differenziert wird. Mit der „New Economy“ und dem Aufstieg einer neuen „creative class“ (Richard Florida) haben sich die Einkommen generell weiter auseinander entwickelt: 1975 verfügten die wohlhabendsten 20 % der US-amerikanischen Haushalte über 43 % des gesamten Einkommens, 2005 über 50,4 %.³² Vor allem an der Spitze der Einkommenspyramide, an deren Ansprüchen (und Zahlungsfähigkeit) sich die „Home-Builder“-Industrie mehr und mehr orientierte, waren in den vergangenen zwei Jahrzehnten besonders hohe Vermögens- und Einkommenszuwächse zu verzeichnen. Die (untere) Mittelklasse konnte hingegen kaum mehr ein Lohnwachstum

30 Alex MacLean, Over. Der American Way of Life oder Das Ende der Landschaft, München 2008.

31 Vgl. hierzu die Zahlenangaben bei D. Rusk (s. A 18), S. 56 f.

32 P.L. Knox (s. A 17), S. 135; Knox gibt an, dass allein im Jahr 2005 227.000 Amerikaner in die Gruppe der Millionäre aufstiegen; ebda., S. 56.

verzeichnen. Nun macht die Krise offenbar, dass die Vergabe von schlecht abgesicherten Subprime-Hypotheken³³ den Abstieg eines Teils der Mittelschichten nur vorübergehend verdecken konnte. Im übrigen ist der Zug in die Suburbs längst nicht mehr allein ein „white flight“. Seit den 1990er Jahren gibt es auch einen quantitativ bedeutsamen „minority flight“ wohlhabender Angehöriger rassistischer Minderheiten in afroamerikanische, chinesisch-amerikanische oder hispanische Suburbs.³⁴

Die großen Wohnungsbauunternehmen haben seit den 1980er Jahren auf die neuen sozialen Fragmentierungen mit einer Differenzierung ihrer Angebotspalette geantwortet, die für jeden Geldbeutel und Lebensstil passgenaue Haus- und Wohnungstypen bereitstellt. Das klassische suburbane Haus der Nachkriegszeit war demgegenüber noch ein bescheidenes Einfamilienhaus mit anfänglich nicht viel mehr als 1.000 square feet (etwa 92 qm) Wohnfläche. Die meisten Haushalte hatten Kinder. Auf genau diese Nachfrage stellte sich die Wohnungsbauindustrie zunächst ein, für von der Familiennorm abweichende Nachfragergruppen gab es in diesem Segment so gut wie kein Angebot. Erst ab den 1980er Jahren, als allmählich deutlich wurde, dass der „typische“ Familienhaushalt, an dem sich der Wohnungsmarkt orientierte, faktisch zu einem Minderheitentyp geworden war, begannen die Developer, ihr Angebot auch auf wohlhabende Singles, auf Geschiedene, Rentner und sog. „Empty-Nesters“, also Ehepaare, deren Kinder das Haus verlassen hatten, auszudehnen. Tatsächlich waren im Jahr 2000 nur noch etwa 27 % der suburbanen Haushalte „traditionelle“ Haushalte mit Kindern, ein Trend, der sich künftig noch weiter verstärken wird. So wird vermutet, dass von den 28 Millionen Haushalten, deren Neugründung zwischen 2000 und 2025 in den USA bevorsteht, nur 10 % Haushalte mit Kindern sein werden.³⁵ Die Folge war – und ist – eine deutliche Diversifizierung des Wohnungsangebots und die Entwicklung neuer Wohnformen und Wohnungstypen, wie Condominiums, Townhouses oder auch Loftwohnungen, von denen allerdings viele nicht im suburbanen, sondern vor allem im städtischen Kontext und als Teil urbaner Revitalisierungsstrategien Bedeutung erlangten.

Wer angesichts erster Reurbanisierungserfolge vor und nach der Jahrtausendwende vorschnell auf eine Umkehr der alles überspülenden Suburbanisierungswelle gesetzt hatte, musste sich freilich enttäuscht sehen: „Trotz der Tatsache, dass viele Städte eine Renaissance ihrer Downtowns gesehen haben [...] ziehen immer noch viel, viel mehr Menschen immer weiter hinaus in die ‚exurbs‘ als in die wieder pulsierenden und sicheren Zentren.“³⁶ Möglicherweise erzwingt nun die Krise – mehr noch als die gestiegenen Energiepreise – eine nachhaltige Verstärkung des Reurbanisierungstrends.

33 Die enorme Ausweitung der Vergabe von hoch risikobehafteten Subprime-Hypotheken, d.h. von Hypotheken an Schuldner mit geringer Bonität; seit Ende der 1990er Jahre war ein zentraler Faktor für das Entstehen der US-Immobilienkrise, vgl. hierzu den Beitrag von Anacker/Carr in diesem Heft.

34 Ebda.

35 P.L. Knox (s. A 17), S. 75.

36 W.S. Saunders, Will sprawl produce its own demise?, in: ders. (Hrsg.), *Sprawl and Suburbia*, Minneapolis 2005, S. VII.

3. Cluster und „McMansions“

Aus den 37% der Bevölkerung, die bis 1970 in die Suburbs gezogen waren, wurde um 2000 eine Mehrheit: Die USA wurden definitiv zur „Suburban Nation“, in der mehr Menschen in den suburbanen Räumen leben als in den Kernstädten und in den ländlichen Räumen zusammengenommen. Trotz des enormen Landschaftsverbrauchs waren zumindest bis zur Krise gerade im Sunbelt in den „Subdivisions“, also den immer weiter in früheres Ackerland, aber auch Wüstengebiete hinausgeschobenen Parzellensiedlungen der Developer weiterhin niedrige Bebauungsdichten kennzeichnend. Das freistehende Einfamilienhaus mit eigener Rasenfläche und der Zwei-, Drei- oder gar Vierfach-Garage war bis in die jüngste Zeit das Angebot der Wahl – und wird es für viele auch weiterhin bleiben. In enger Korrelation zum Einkommen und dem sozialen Status steigen im Regelfall auch die Wohnflächen – bis zum Jahr 2000 hatten sich die durchschnittlichen Wohnflächen im Einfamilienhausbau auf etwa 2.500 square feet (ca. 232 qm) erhöht. Die typische Entwicklung kennzeichnete, dass durch die Developer auch innerhalb ein und desselben größeren Siedlungszusammenhangs kleinräumig einzelne „Cluster“ jeweils weitestgehend gleicher Häuser-Preisklassen ausgewiesen wurden. Eben dadurch konnte, so scheint es, auf optimale Weise die erwünschte soziale Homogenität und die maximale Werterhaltung bzw. Wertsteigerung der einzelnen Bauparzellen gewährleistet werden. „Unsere Geschichte ist voll“, dies konstatierten auch Andres Duany und Elizabeth Plater-Zyberk, „von unterschiedlichen Typen von Segregation – nach Rasse, nach Klasse, nach dem Zeitpunkt der Einwanderung –, aber nun erleben wir zum ersten Mal eine unerbittliche Segregation nach minutiösen Abstufungen des Einkommens.“³⁷ Aber nun wird es auch innerhalb dieser Teilmärkte aufgrund des aktuellen Einbruchs der Immobilienpreise zu erheblichen Verschiebungen und Umverteilungen kommen.

Am unteren Ende der Einkommenskala bleibt oft nur das Wohnen im „Mobile Home“ als Option. Insgesamt gibt es in den USA über neun Millionen „Mobile Homes“, die durch die Hersteller in verschiedenen Kombinations- und Ausstattungsvarianten angeboten werden. Die meisten Standplätze für die häufig durch eine kleine Veranda oder einen überdachten Autoabstellplatz ergänzten „Mobile Homes“ liegen im Sunbelt.³⁸ Wirklich kritisch ist, wie die *National Coalition for the Homeless* unterstreicht, vor dem Hintergrund der ansteigenden Arbeitslosigkeit die Lage der ca. drei Millionen Amerikaner, die jedes Jahr zumindest vorübergehend obdachlos werden.³⁹

Für die Entwicklung am anderen Ende der Einkommenskala können die von Kritikern seit den 1990er Jahren abschätzig als „McMansions“ bezeichneten und im Sunbelt besonders verbreiteten neuen suburbanen Haustypen für die wohlhabende obere

37 A. Duany u.a. (s. A 14), S. 43.

38 U.S. Census Bureau, Presseerklärung vom 20.11.2003, www.census.gov/Press-Release

39 Vgl. J. Häntzschel (s. A 4), S. 10.



Abb. 5: McMansions – Fast-Food-Version des „American Dream“?, aus: *D. Hayden, A field guide to sprawl*, New York 2004, S. 111.

Mittelklasse angeführt werden. Sie sind gleichsam die Fast-Food-Version des American Dream und sollen die Marktlücke zwischen den Familienheimen der kleinen Leute und den Luxusvillen der Reichen füllen. Es handelt sich dabei um unverhältnismäßig große Haustypen mit 3.000 bis 5.000 square feet (280–460 qm) Wohnfläche, die von Developern massenhaft, zumeist dicht beieinanderstehend auf relativ kleinen Grundstücken, in sehr homogenen „Subdivisions“ angeboten werden. Möglichst bewegte Dachlandschaften und in der Regel neotraditionalistische architektonische Motive aufnehmende Fassaden mit Türmchen, Erkern, Säulen und inszenierten Eingangsbereichen sollen vor allem eines: beeindrucken. Die in den Fassaden nur vorgespiegelte Individualisierung findet in der Wahl zwischen den – mehr als reichlichen – Ausstattungsvarianten der Hersteller statt. Mit dem durch diese Häuser zur Schau gestellten privaten Reichtum steht in aller Regel die Armut und Ödnis des durch Zufahrtsstraßen und Parkplätze geprägten umgebenden öffentlichen Raums in einem denkbar großen Kontrast. Mit der massenhaften Verbreitung derartiger protziger und zugleich banaler Haustypen entstehen Landschaften, denen ein Kritiker wie Paul Knox nur noch den Namen „Vulgaria“ geben will: „In *Vulgaria* hat nichts Erfolg als der Exzess. Das Ergebnis des ‚American Dream Extreme‘ ist eine Ausbreitung von Häuserlandschaften, in denen beinahe alles

durch den unterstellten Zusammenhang von schierer (Haus-)Größe und sozialer Überlegenheit bestimmt wird [...]. In den beispielgebenden Siedlungen der amerikanischen metropolitanen Räume sind aus den ursprünglichen demokratischen Utopien und Pionierprojekten sozialer Mobilität Spielwiesen einer bourgeoisen Vulgarität geworden.“⁴⁰

4. Gated Communities

Neu ist seit den 1980er Jahren auch das sprunghafte Anwachsen sog. „*Gated Communities*“, also von Siedlungen, die sich durch Zäune, Wälle und Tore von ihrem Umland abschirmen. Die Existenz segregierter und abgezäunter Siedlungsbereiche ist für sich genommen keineswegs neu; aber neu ist die Tatsache, dass eine derartige Abschottung nun bis in die unteren Mittelschichten hinein gewünscht und in vielfältigen Formen realisiert wird. Die Autoren der für die USA grundlegenden Untersuchung hierzu, Blakely und Snyder, schätzten die Zahl der Gated Communities bereits 1997 auf über 20.000 mit über drei Millionen Häusern und etwa acht Millionen Bewohnern – bei weiter stark steigender Tendenz in allen Regionen und Preisklassen.⁴¹ Die Autorin einer neueren Studie (2004) hält auf der Basis von Zensusdaten für die USA inzwischen eine Zahl von etwa 16 Millionen Bewohnern von Gated Communities für realistisch.⁴² Die meisten dieser umzäunten Siedlungen liegen im Sunbelt. „Gegenwärtig sind ein Drittel aller neuen Siedlungen in Südkalifornien ‚Gated Communities‘, der Prozentsatz liegt um Phoenix, Arizona und um Washington, D.C. oder in Teilen Floridas ähnlich hoch. In Gegenden wie bei Tampa, Florida, liegen in der Preisklasse von Häusern über 300.000 \$ vier von fünf Verkäufen in Gated Communities.“⁴³

Obwohl die Sicherheitsbedürfnisse zweifellos das zentrale Motiv für den Einzug in eine Gated Community sind, lassen sich, wie Blakely vorgeschlagen hat, doch unterschiedliche Typen unterscheiden, die von den „*Lifestyle-Communities*“ für Pensionäre, Golfer etc. über die „*Prestige-Communities*“ für die Reichen und Prominenten bis zu den „*Security-zone-Communities*“ reichen, die es sowohl in den Suburbs als auch in Innenstadtbereichen gibt und in denen Sicherheitsfragen die größte Rolle spielen.⁴⁴ Dementsprechend variieren auch die Sicherheitsvorkehrungen und Schutzmaßnahmen, der bauliche Aufwand an Toren, Zäunen und Mauern und der Aufwand an Überwachung durch private Sicherheitsdienste und Videoanlagen sehr stark. Ein typisches Beispiel für eine *Lifestyle-Community* in der „Premiumklasse“ mit Häusern ab 500.000 \$ aufwärts

40 P.L. Knox (s. A 17), S. 162 ff.

41 E.J. Blakely/M.G. Snyder, *Fortress America. Gated Communities in the United States*, Washington, D.C./Cambridge, Massachusetts 1997, S. 7.

42 S. Low, *Behind the Gates. Life, Security, and the Pursuit of Happiness in Fortress America*, New York, London 2004, S. 15.

43 Ebda.

44 E.J. Blakely, *Gated Communities for a Frayed and Afraid World*, in: *Housing Policy Debate*, H. 18 (2007), S. 477.

Abb. 6:
Einfahrtstor zur Lifestyle-Gated-
Community in der „Premiumklasse“:
 „Renaissance“ in der Nähe
 von Fort Myers in Florida;
 (Foto: T. Harlander 2007).



ist etwa die „*Master-Planned-Community*“⁴⁵ „Renaissance“ in der Nähe von Fort Myers, Florida. Die Community wirbt mit ihrer besonders niedrigen Bebauungsdichte (nur 394 luxuriöse Häuser auf etwa 500 acre, d.h. etwas mehr als 200 ha), dem professionellen Golfkurs, einem Clubhaus und Spa-Bereich mit allen Annehmlichkeiten – und ihrer Eigenschaft als Gated Community.

Doch die Welt der Gated Communities beschränkt sich längst nicht mehr allein auf unterschiedliche Spielarten von geschützten Residenzen wohlhabender Eigentümer. Erst in jüngsten Veröffentlichungen wurde – fast schockartig – das mit Zensusdaten belegte Ausmaß klar, in dem in den USA mittlerweile auch Mieter hinter dem (vermeintlichen) Schutz von Zäunen, Mauern und bewachten Eingängen leben. Die Zahlen schwanken, aber es ist sehr wahrscheinlich, dass heute deutlich mehr Mieter als Eigentümer Bewohner von abgeschirmten Communities sind⁴⁶ – Gated Communities sind offenbar zu einem selbstverständlichen Bestandteil des US-amerikanischen Alltags geworden. Von den Folgen her scheint die immer weiter ausgreifende Verbreitung von Gated Communities gleichwohl fatal: Mit dem zumeist exklusiven Rückzug auf die soziale Homogenität der eigenen Community droht eine schleichende und irreversible Fragmentierung und Entsolidarisierung der Gesellschaft, der definitive Abschied vom Mythos des „*melting pot*“ und der Umbau Amerikas zu einer „*Fortress America*“, in der soziale Verantwortung, soziale Gerechtigkeit und Toleranz für den anderen keinen Platz mehr haben. Wie kann diese Nation noch, so seufzten Blakely und Snyder, „*fulfill its social contract in the absence of social contact*“?⁴⁷

45 „*Master planned Communities*“, die durch einen oder mehrere Unternehmer bzw. Developer entwickelt werden, beinhalten – im Unterschied zu gewöhnlichen „*Subdivisions*“ – in der Regel auch die Planung der gesamten Infrastruktur, die, je nach Größe, vom Klubhaus über ein Einkaufszentrum bis zur Anlage von Parks, Gewässern und Golfplätzen reichen kann.

46 R.E. Lang/J.B. LeFurgy (s. A 27), S. 102 ff.; K.A. Daniels, How the Other Half Lives: Tenure Differences and Trends in Rental Gated Communities, in: *Housing Policy Debate*, H. 18 (2007), S. 503.

47 E.J. Blakely/M.G. Snyder (s. A 41), S. 3.

5. „Smart Growth“ und „New Urbanism“

Seit den 1990er Jahren bekämpft in den USA eine wachsende und in sich durchaus heterogene Anti-Sprawl-Bewegung den weiter wuchernden Sprawl und sucht nach Alternativen.⁴⁸ Nach der Dachorganisation „*Smart Growth America*“ geht es dabei grundsätzlich darum, „den Kernstädten und älteren Suburbs wieder zu Gemeinschaftsleben und Dynamik zu verhelfen. Neuer Siedlungsbau nach den Prinzipien des Smart Growth ist städtischer und fußgängerfreundlich, zielt auf die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und hat eine bessere Mischung von Wohnungen, Büros und Einzelhandel. Von gleicher Bedeutung ist der Schutz und die Pflege des öffentlichen Raums und der natürlichen Umwelt.“⁴⁹

Ein besonderes Gewicht hat innerhalb dieser Bewegung der 1993 gegründete „*Congress for New Urbanism*“ erhalten.⁵⁰ Dieser nicht nur USA-weit, sondern auch weltweit rasch expandierende Zusammenschluss von Architekten, Planern, Lokalpolitikern und Reformern verschiedenster Provenienz agierte nicht nur publizistisch,⁵¹ sondern durch eine Vielzahl verwirklichter Projekte auch praktisch sehr erfolgreich. Die Web-Seite des CNU listet 210 „anerkannte“ Projekte auf, Schätzungen gehen davon aus, dass mindestens 3% aller neuen Siedlungsentwicklungen in den USA New-Urbanism-Projekte sind.⁵² Auch wenn bei den Projekten des New Urbanism inzwischen die Aufwertung der Innenstädte und der sog. „*first suburbs*“, also der in die Jahre gekommenen Suburbs der ersten Generation, eine gewichtige Rolle spielt, haben doch die zahlreichen Ressort- und Siedlungsneugründungen die meiste Publizität erhalten. Dabei steht regelmäßig das Ziel im Vordergrund, sozial und funktional gemischte Gebiete mit einem Zentrum, einer gewissen Dichte und funktionierenden öffentlichen Räumen zu schaffen, in denen die Auto-dominanz und Autoabhängigkeit so weit wie möglich zurückgedrängt ist. Statt der üblichen Sackgassenerschließungen orientiert man sich meist am klassischen „*grid*“, dem Straßenraster, baut zur Straßenseite gerichtete Veranden („*front porches*“), legt Gehwege an und verbannt die durch kleine „*alleys*“ anfahrbaren Garagen auf die Rückseiten der zumeist in neotraditionalistischen Architekturstilen entworfenen Häuser.

Mit der Reform des Städtebaus sollen zugleich die Voraussetzungen zum (Wieder-) Entstehen funktionierender Nachbarschaften und des schon verloren geglaubten „*spirits of community*“ geschaffen werden. An eben dem hierbei vermuteten Determinis-

48 Vgl. als Übersicht die nützliche Zusammenfassung der Diskussion durch H. Bodenschatz/B. Schöning (s. A 24).

49 „About Smart Growth“, <http://www.smartgrowth.org>

50 Zum New Urbanism vgl. u.a. H. Bodenschatz, *New Urbanism – ein neuer amerikanischer Traum?*, in: I. Flagge/F. Pesch (Hrsg.), *Stadt und Wirtschaft*, Darmstadt 2004, S. 38-45; vgl. auch das Themenheft *Die alte Stadt* 4 (1998): „Alte Stadt – neu gebaut“.

51 Vgl. P. Katz, *The New Urbanism. Toward an Architecture of Community*, New York 1994; A. Duany u.a. (s. A 14).

52 J.L. Grant, *Two Sides of a Coin? New Urbanism and Gated Communities*, in: *Housing Policy Debate* H. 18 (2007), S. 482.

mus im Verhältnis von Städtebau/Architektur und sozialen Prozessen setzt auch die (überwiegend akademische) Kritik an: Überschätzt hier nicht der New Urbanism die gesellschaftsreformerischen Möglichkeiten von Designprinzipien und städtebaulicher Ordnung?⁵³ Tatsächlich entsprechen die praktischen Ergebnisse häufig (noch?) nicht den hochgesteckten sozialen Zielsetzungen. Die angestrebte breite soziale Mischung wird kaum erreicht und aus den geplanten Modellsiedlungen werden in der Praxis bisweilen Gated Communities. So ist die durch die führenden New Urbanism-Planer Duany/Plater-Zyberk (DPZ) entworfene und modellhaft propagierte Siedlung „Windzor“⁵⁴ in der Nähe von Vero Beach, Florida, eine für die Öffentlichkeit unzugängliche Gated Community – ebenso wie das durch seine moderne Architektursprache auffallende Projekt „Aqua“ in Miami, bei dem der Masterplan ebenfalls von DPZ stammt. Viele der New Urbanism-Projekte entstanden zudem „auf der grünen Wiese“ oder sind touristische Entwicklungen, die aufgrund ihrer geringen Dichte und Lage nicht im eigentlichen Sinn als Alternativmodelle zum typischen suburbanen *Sprawl* angesehen werden können.⁵⁵

Das bekannteste Beispiel hierfür ist der Küstenort Seaside, Florida. Der hier verwirklichte „*urban code*“, also die Summe der hier umgesetzten städtebaulichen und architektonischen Gestaltungsprinzipien,⁵⁶ hat einen attraktiven und sympathischen Ort hervorgebracht, der sich wohltuend von der Motel- und Drive-through-Atmosphäre anderer Orte dieses Küstenabschnitts abhebt. Allerdings wird nur der kleinste Teil (geschätzte 20 bis 30%) der Häuser und Wohnungen ständig bewohnt, der übrige Teil wird durch Feriengäste und Besitzer von Zweitwohnungen genutzt. Trotz der für amerikanische Verhältnisse ungewohnten Dichte belegt das hohe Preisniveau die große Wertschätzung der Nachfrage für die hier verwirklichten städtebaulichen Qualitäten. Kon-



Abb. 7: Gated Community in moderner Architektursprache: „Aqua“ in Miami; Masterplan: Duany / Plater-Zyberk (Foto: T. Harlander 2007).

53 Vgl. D. Harvey, *The New Urbanism and the Communitarian Trap: On Social Problems and the False Hope of Design*, in: W.S. Saunders (s. A 22), S. 23.

54 Vgl. P. Katz (s. A 51), S. 61 ff. sowie A. Duany u.a. (s. A. 14), S. 107.

55 Vgl. P. Hall, *Urban Renaissance, Urban Village, Smart Growth – Find the Differences*, in: T. Haas (Hrsg.), *New Urbanism and beyond. Designing Cities for the Future*, New York 2008, S. 48.

56 Vgl. St. Brooke, *Seaside*, Gretna 1999.



Abb. 8: Neugründung Rosemary Beach in Florida - attraktiver und nach den Prinzipien des New Urbanism in fußgängerfreundlicher Dichte errichteter Ferienort (Foto: T. Harlander 2007).

sequenterweise werden in unmittelbarer Nachbarschaft von Seaside – ebenfalls durch DPZ – nun mit „Rosemary Beach“⁵⁷ und „Alys Beach“ weitere, ebenfalls hochpreisige Urlaubsressorts nach ähnlichen Gestaltungsprinzipien und Dichtemaßen entwickelt.

Die Bewegung des New Urbanism hat als städtebauliche Reformbewegung in den USA in Theorie und Praxis zweifellos enorm viel zu einer konstruktiven Kritik des suburbanen Sprawls beigetragen. Bezogen auf manche Projekte auf der grünen Wiese muss die Frage freilich noch offen bleiben, „ob der New Urbanism wirklich eine Alternative zum Sprawl ist oder nur eine architektonisch und städtebaulich besonders geschmackvolle Variante“.⁵⁸

6. Sun Cities

Eine nicht ganz neue, aber aufgrund der Tatsache, dass nun die nach dem Zweiten Weltkrieg geborene Generation der „Baby-Boomer“ allmählich ins Rentenalter eintritt, aller Voraussicht nach weiter stark expandierende, sehr amerikanische Facette der Fragmentierung des Sprawls sind die sog. „Sun Cities“ bzw. „Age Restricted Communities“ für Senioren. Die bevorzugten Regionen hierfür liegen im Sunbelt mit Florida vor Arizona

⁵⁷ Vgl. R. Sexton, Rosemary Beach, Gretna 2007.

⁵⁸ R. Bruegmann (s. A 21), S. 152.



Abb. 9: Werbeprospekt Sun City Festival (Ausschnitt); der Prospekt wirbt nicht allein mit Golfkurs, Recreation Center und riesigem Pool, sondern auch mit seiner „Learning Academy“.

an der Spitze. Seniorensiedlungen – gated oder nicht – gibt es in sehr unterschiedlichen Größen und Ausstattungsstandards. Allen gemeinsam ist die grundsätzliche Altersbeschränkung auf Einwohner ab 55 oder 60 Jahren, Ausnahmen sind für Ehegatten und – meist nur temporär – für den Besuch der Enkelkinder gestattet. So fügt beispielsweise die Satzung der Eigentümergegenwart der „Forsythe Colony“, einer nicht geschlossenen Mittelklasse-Seniorensiedlung in Tamarac westlich von Fort Lauderdale, Florida, der Bestimmung hinzu, dass Dauerbewohner grundsätzlich älter als 55 Jahre sein müssen: „Kein Grundstück darf jemals durch ein Kind oder Kinder, die unter 18 Jahren alt sind, dauerhaft bewohnt werden; ausgenommen hiervon sind Kinder unter 18 Jahren als Besucher, die zeitweise und für insgesamt maximal 60 Kalendertage pro Jahr eine Wohnberechtigung erhalten können.“⁵⁹

Seniorensiedlungen sind in der Regel niedrig verdichtete Einfamilienhaussiedlungen mit – je nach Größe – einer Fülle unterschiedlicher Infrastruktur- und Freizeiteinrichtungen sowie Parks, Gewässern und den unvermeidlichen Golfplätzen. Ein typisches Fortbewegungsmittel sind die sog. „Golf-Carts“. Die ersten „Sun Cities“ wurden Anfang der 1960er Jahre durch den Unternehmer Del Webb⁶⁰ in Arizona bei Phoenix und kurz darauf auch in Florida in der Nähe von Tampa gegründet. Die Ur-„Sun City“ bei Phoenix hat mit heute ca. 40.000 Einwohnern (Durchschnittsalter: 75 Jahre) die Größe einer Mittelstadt, verfügt über alle relevanten Einrichtungen, bietet zahllose Freizeitaktivitäten an und war so erfolgreich, dass nach Westen hin durch den gleichen Developer mehrere weitere, ähnlich große „Sun Cities“ („Sun City West“ und „Sun City Grand“)

⁵⁹ Forsythe Colony Maintenance Association, Inc., By-Laws, Tamarac o.J., S. 2.

⁶⁰ 2001 fusionierte Del Webb, bis heute mit ca. 80 „Active Adult Communities“ in 20 Bundesstaaten größter Betreiber dieses Siedlungstyps, mit Pulte Homes, einem der größten Wohnungsbauunternehmen, vgl. www.delwebb.com

angeschlossen wurden. Gegenwärtig entwickelt man dort mit „Sun City Festival“ ein weit in die Wüste hinausgeschobenes viertes „Sun City“.

Doch dieses soll einen gänzlich anderen Charakter als die „Sun Cities“ der ersten Generation bekommen. Denn nun kommen die „Baby-Boomer“, die gerne als Angehörige der sog. „Flower Power Generation“ apostrophiert werden, mit völlig veränderten Ansprüchen ins Rentenalter. Insgesamt geht man davon aus, dass die Zahl der Menschen im Alter von „55 and better“ bis 2020 von zurzeit 69 Mio. auf 97 Mio. steigen wird – ein gewaltiges Marktpotential, wenn man bedenkt, dass hiervon ein nicht unerheblicher Teil den Umzug in Seniorenwohnanlagen ernsthaft in Betracht zieht.⁶¹

Der programmatische Umschwung, den man vor diesem Hintergrund vollzieht, ist in der Tat bemerkenswert: „Retirement is out“ – so verkündete Del Webb 2007 die neue Unternehmensphilosophie, heute gehe es im Alter um „zweite Karrieren“, Senioren von heute würden sich nicht „zurückziehen“, sondern sind „reenergized“, suchen also neue Herausforderungen.⁶² Hierzu gehören keineswegs allein die klassischen Erholungs- und Spielmöglichkeiten, sondern echte Herausforderungen für Körper und Geist. „Adventure Activities“ wie Drachenfliegen, Paragliding oder Wildwasser-Kajakfahren werden nun im Programm der Seniorenwohnanlagen groß geschrieben, ebenso wie die Möglichkeiten lebenslangen Lernens und der Fortbildung etwa in universitären Philosophie- und Geschichtskursen, wie sie „Sun City Festival“ durch einen Kooperationsvertrag mit der *Arizona State University* vorsieht.⁶³ Auch mit den Altersbeschränkungen will man hier ein bisschen flexibler werden – ein Zehnprozentanteil von 45- bis 55-Jährigen wird immerhin zugelassen. Möglicherweise werden die Veränderungen noch sehr viel weiter gehen und auch geografische Neuverteilungen nach sich ziehen. Die neuen Alten wollen stärker als die sog. „G.I.-Generation“ auch im Alter den Kontakt zu Freunden, Verwandten, zu ihren Enkelkindern und häufig auch zu ihrem alten Arbeitsumfeld halten. Del Webb hat sich hierauf bereits eingestellt und entwickelt nun auch wieder Communities jenseits des Sunbelts in Staaten wie Ohio, Michigan oder Indiana.

Allerdings hat sich auch in diesem Punkt die Welt in den letzten zwei Jahren sehr verändert: „Retirement is out“ könnte nun auch dafür stehen, dass sich mehr und mehr Amerikaner den Rückzug aufs Altenteil ohnehin kaum mehr leisten können, nachdem sich im Zuge der Finanzkrise und des Börsenwertverfalls die auf ihren Pensions- und Rentenkonten („retirement accounts“) angesparten Altersruhegelder drastisch reduziert haben.⁶⁴

61 Del Webb als führendes Unternehmen in diesem Sektor betreibt intensive Marktforschung und entnimmt seinen Umfragen, dass etwa ein Viertel der Personen aus der Gruppe der 50- bis 59-Jährigen, die im Alter umziehen wollen, den Umzug in eine „Active Adult Community“ ernsthaft in Erwägung zieht, Pulte Homes, Del Webb, Fast Facts from the 2005 Del Webb Baby Boomer Survey, www.delwebb.com

62 Del Webbs Press Release vom 06.04.2007, www.delwebb.com

63 <http://www.pulte.com/delwebb/communities/az/buckeye/sun-city-festival/index.aspx>; vgl. hierzu auch K. Gelinsky, Seniorenresidenz mit Campus-Anschluss, FAZ vom 01.07.2007.

64 Vgl. hierzu die durch das „Urban Institute“ angeführten Zahlenangaben; M. Soto, How Is the Financial



Abb. 10: Katholische Stadtneugründung „Ave Maria“; zentraler Bereich mit neogotisch inspiriertem Gebetshaus (Foto: T. Harlander 2007).

7. Fragmentierung nach Religionsgruppe – „Ave Maria“

Abschließend mag ein für deutsche Augen bizarres, aber doch auch bezeichnendes Beispiel neuer Fragmentierung dienen: die katholische Stadtneugründung „Ave Maria“, in der die gegenwärtigen Tendenzen religiöser Fundamentalisierung nun auch einen baulich-räumlichen Ausdruck gefunden haben.⁶⁵ „Ave Maria“ wird gegenwärtig auf über 2.000 ha im Südwesten Floridas im Osten von Naples zusammen mit der Gründung einer katholischen Universität entwickelt. Die Universität hat im Herbst 2007 mit etwa 600 Studierenden den Betrieb aufgenommen und soll nach und nach bis auf 5.000 Studierende ausgebaut werden. Die Stadt selbst ist um ein in neogotischem Stil gehaltenes massives Gebetshaus, den zentralen Bereich („La Piazza“) mit Geschäften verschiedenster Art und die Universität herum entworfen und soll einmal bis zu 11.000 Wohnungen in unterschiedlichen Haustypen umfassen. Viele der großen „Home-builder“ wie Del Webb, Divosta Homes oder Pulte Homes sind vor Ort und suchen in ihrer jeweiligen „Section“ die durchaus große Nachfrage zum Umzug in diese Welt gesicher-

Crisis Affecting Retirement Savings? (10.12.2008), <http://www.urban.org>
65 Vgl. www.avemaria.com; vgl. auch P.L. Knox (s. A 17), S. 85.

ter katholischer Werte zu befriedigen. Anders als auf der Homepage behauptet, welche die künftige Gemeinschaft und das gute Zusammenleben von Menschen aller Altersgruppen, Ethnien und Religionen beschwört, setzte sich der Gründer, Pizza-Milliardär und Hauptfinanzier Thomas S. Monaghan (Partner: die „Barron Collier Company“) missionarisch zum Ziel, die Stadt nach streng religiösen – und katholischen – Prinzipien zu entwickeln. Gegen seine Absicht, den künftigen Verkauf von Verhütungsmitteln oder die Durchführung von Abtreibungen zu unterbinden, erhob sich zwar landesweit ein Sturm der Entrüstung von Bürgerrechtsbewegungen u.ä., der Monaghan zwang, die Beachtung der Gesetze zuzusichern. Die Auswahl der ansiedlungswilligen Apotheker, Ärzte und Geschäftsleute besorgen aber weiterhin die Initiatoren und Investoren. Monaghan bezieht sich dabei in letzter Instanz auf „Gottes Willen“: „Ich glaube, dass die ganze Menschheitsgeschichte eine einzige große Schlacht zwischen dem Guten und dem Bösen ist. Ich will dabei nicht an der Seitenlinie stehen und zuschauen.“⁶⁶

8. Eine „neue Geografie“, „neue urbane Landschaften“?

Der Blick in die Zukunft des Sunbelts ist gerade inmitten der gegenwärtigen Krise besonders schwierig. Bezogen auf Suburbia im Allgemeinen ergeben auch etwa die Statements im Kontext der jüngst in der Planerzeitschrift *Stadtbauwelt*⁶⁷ wiedergegebenen Umfrage des *New York Times Magazine* „Wie werden Amerikas Vorstädte in 40 Jahren aussehen?“ nur ein höchst heterogenes und widersprüchliches Bild. Klar ist, dass die Strukturmerkmale und Fragmentierungsmuster, die die letzten 20 Jahre prägten, inzwischen von den Effekten der Energiepreisentwicklung wie auch der Immobilien- und der Wirtschaftskrise überlagert werden. Viel spricht dafür, wie dies Richard Florida nahelegt, dass der Crash letztendlich zu einer neuen Raumstruktur, einer „neuen Geografie“ der USA führen könnte, ja müsste.⁶⁸ Die endlose Ausbreitung der Suburbs und die Immobilienblase des Sunbelt könnten „der letzte Ausdruck und vielleicht das letzte Keuchen eines ökonomischen Systems gewesen sein, das 80 Jahre lang ‚am Drücker‘ war, dessen Zeit nun aber unwiederbringlich vorüber ist.“⁶⁹ Möglicherweise werden im nächsten ökonomischen Zyklus dichtere, urbanere Zentren wie „Silicon Valley“, Boulder, Austin oder das „North Carolina Research Triangle“ mit einem hohen Anteil an Mitgliedern der „Creative Class“ innovationsfreudiger, krisenresistenter und dynamischer sein.⁷⁰

Auch andere Autoren sehen die Entwicklung des suburbanen Raums an einem historischen Wendepunkt. Nach Jahrzehnten des suburbanen Exodus könnte das Pendel, so

66 Zit. nach Spiegel-Online vom 14.07.2006.

67 *Stadtbauwelt* 181 (2009), S. 12 ff.

68 *R. Florida* (s. A 8).

69 Ebda., S. 7.

70 Vgl. zum empirisch-theoretischen Hintergrund dieser Überlegungen auch *R. Florida, Cities and the Creative Class*, New York, London 2005.

der Wohnungsmarktfachmann Christopher Leinberger, nun in die andere Richtung schwingen: Nur fünf bis zehn Prozent des Wohnungsbestandes liegen in nachhaltigen, gemischten und fußläufigen („walkable“) Städten, aber mehr als ein Drittel der Bevölkerung möchte schon heute (Tendenz steigend) in solchen Städten leben.⁷¹ Seit den 1990er Jahren hat der Wohnungsbestand in den US-amerikanischen Downtowns bereits erheblich zugenommen. So beträgt der geschätzte Zuwachs zwischen 1998 und 2010 etwa in Atlanta 47 %, in Austin 55 %, in Denver 166 % und in Houston 303 %.⁷² So scheint es nicht ganz ausgeschlossen, dass schon in naher Zukunft – und die Krise könnte dies beschleunigen – gerade im Teilmarkt der großen, suburbanen Einfamilienhäuser und *McMansions* gewaltige Leerstände, ja neue Slums drohen könnten. Das *Metropolitan Institute* der *Virginia Tech University* prognostiziert bis 2025 gar einen möglichen Überhang von bis zu 22 Millionen „large lot homes“, der Einfamilienhäuser auf großen Grundstücken über 675 qm.⁷³ Vor diesem Hintergrund kommt, hier ist Robert Fishman beizupflichten, einem neuen „Re-Urbanism“ eine zentrale Rolle zu, einem „Re-Urbanism“,⁷⁴ der die historischen Erfahrungen der „alten“ großstadtfeindlichen Reformbewegungen von Radburn in den 1920er Jahren über die „Greenbelt Towns“ des New Deal bis zu den Levittowns verarbeitet und an Reformprojekten wie Irvine, Kalifornien, aber auch an den positiven Ansätzen des „New Urbanism“ und der „Smart Growth“ Bewegung anknüpft.

71 C.B. Leinberger, The Next Slum?, in: The Atlantic, March 2008, <http://www.theatlantic.com/doc/200803/subprime>

72 Vgl. auch H. Bodenschatz, Feindbild US-amerikanische Stadt? Räumliche Probleme der Metropolregionen und zivilgesellschaftlicher Widerspruch in den USA, in: U. Altröck/H. Hoffmann/B. Schönig (Hrsg.), *Hoffnungsträger Zivilgesellschaft? Governance, Nonprofits und Stadtentwicklung in den Metropolregionen der USA*, Berlin 2007, S. 40.

73 B. Walsh, Recycling the Suburbs, in: TIME Magazine vom 23.03.2009.

74 R. Fishman, New Urbanism in the Age of Re-Urbanism, in: T. Haas (s. A 55), S. 298.

John A. Stuart

Sozialer Wohnungsbau für farbige Bevölkerungsgruppen: Liberty Square in Miami

1. Einführung

Die Siedlung „Liberty Square“, die in Miami am 6. Februar 1937 für schwarze Bevölkerungsgruppen eröffnet wurde, war das erste von 17 sozialen Wohnungsbauprojekten des New Deal in den Vereinigten Staaten.¹ Von den Bodenpreisen her war es das günstigste unter diesen Siedlungen. Mit nur 30 Wohneinheiten pro Hektar Land hatte das Projekt die niedrigste Bevölkerungsdichte aller Sozialwohnungssiedlungen, die unter der Regierung von F. D. Roosevelt errichtet wurden.² In seiner anfänglichen Konzeption repräsentierte Liberty Square die grundlegenden wirtschaftlichen und gestalterischen Ideale für den sozialen Wohnungsbau.³ In diesem Beitrag wird die Entwicklung des öffentlichen Wohnungsbaus in Amerika während der 1930er Jahre und dabei insbesondere die Rolle des Projekts „Liberty Square“ in Miami untersucht.

2. Harold L. Ickes und die Wohnungsbauabteilung der staatlichen Baubehörde

Am 8. Juli 1933 ernannte F. D. Roosevelt den Innenminister Harold Ickes zum Leiter der „Public Works Administration“ (PWA), der staatlichen Baubehörde. Kurz danach gründete Ickes die halbautonome Wohnungsbauabteilung innerhalb der PWA. Damit schuf er die institutionellen Voraussetzungen zur Einleitung energischer Maßnahmen zur Abschwächung der hohen Arbeitslosigkeit im Baugewerbe und der Krise im Wohnungsbau. Geleitet von dem New Yorker Architekten Robert D. Kohn wurde die Abteilung berechtigt, Darlehen an spezielle private und öffentlich-rechtliche Körperschaften mit Gewinnbeschränkung, so genannte „Limited Dividend Corporations“, zu vergeben, wenn diese Projekte für Personen mit niedrigeren Einkommen entwickelten. Von Seiten kurz zuvor gegründeter „Limited Dividend Corporations“ wurden daraufhin mehr als

1 Für geduldige Hilfe bei der Übersetzung dieses Artikels danke ich Kirsten Eisfeldt und Claudia Busch, beide aus Miami/Florida, und Dirk Schubert und Tilman Harlander aus Deutschland.

2 W.R. McCornack, Elements in Housing Design, Housing Officials' Yearbook, Chicago: National Association of Housing Officials 1936, S. 135.

3 G. Radford, Modern Housing for America: Policy Struggles in the New Deal Era, Chicago 1996, S. 16-17.

fünfhundert Anträge eingereicht.⁴ Die meisten Anträge richteten sich auf bescheidene Entwicklungen für einige Häuser mit kleinen Grundstücken auf unbebautem Land, Anträge, die für den jeweiligen lokalen Developer den größten Finanzvorteil brachten.⁵ Nach den Standards der Wohnungsbaubehörde wurden diese Projekte aber als ungeeignet eingestuft, um die beabsichtigten stimulierenden wirtschaftlichen Effekte auszulösen. Nur sieben dieser Projekte wurden schließlich gefördert und gebaut und das Programm damit als ein Misserfolg betrachtet.

Die Ziele der Wohnungsbaubehörde wurden von Innenminister Ickes vorgegeben. 1935, gerade als die Verträge für die ersten Wohnungsbauprojekte unterzeichnet waren, schrieb Ickes:

„Wir haben uns von der zügellosen Ausbeutung unserer Bodenschätze und unseres Farmlandes abgewandt, hin zu einer planmäßigeren Entwicklung und Kontrolle. Ebenso ist es höchste Zeit, dass wir auf geeigneten Korrektur- und Lenkungsmaßnahmen bestehen, statt unseren Städten zu erlauben, weiterhin unzulängliche Lebensbedingungen zu schaffen. Ein Ziel der neuen Administration ist es, dazu beizutragen, eine gewisse Ordnung in unser Wirtschaftsleben und eine gewisse Richtung in unsere räumlich-physische Entwicklung zu bringen. Ein anderes Ziel ist, zu Lebensbedingungen zu kommen, bei denen die Opfer des bisherigen völlig unzureichenden Systems der Wohnungsversorgung ein Minimum von Standards und Wohnlichkeit erreichen können. Wenn Gruppen mit niedrigerem Einkommen dies nicht aus eigener Kraft erreichen können, dann muss die Regierung dafür einstehen und es ermöglichen, dass sie an entsprechende Wohnungen gelangen. Die Pflicht zum Schutz unserer menschlichen Ressourcen wiegt noch schwerer als die ebenfalls sehr wichtige Aufgabe des Erhalts unserer Bodenschätze. Die Bereitstellung von anständigen, kostengünstigen Wohnungen ist sicherlich ein großer und wichtiger Schritt auf diesem Weg.“⁶

Ickes beauftragte die Wohnbaugesellschaft, Wohnbauten zu erstellen, die nicht protzig seien und sich an europäischen Beispielen wie dem Karl-Marx-Hof in Wien orien-

4 G.A. Cam, United States Government Activity in Low-Cost Housing, 1932–38, Journal of Political Economy, Juni 1939, Bd. 47, S. 360.

5 M.W. Straus/T. Wegg, Housing Comes of Age, New York 1938, S. 36–37.

6 H.L. Ickes, The Place of Housing in National Rehabilitation, The Journal of Land & Public Utility Economics, Mai 1935, Bd. 11, S. 114 („We have turned from dissolute exploitation of our natural resources and farming lands to a more orderly development and control. It is high time that we likewise turn from permitting our cities to spawn improper living conditions to insisting upon some measure of correction and guidance. One aim of the present Administration is to help to bring about some order in our economic life and some direction to our physical development. Another aim is to living conditions, so that the victims of a totally discredited housing system may have a minimum of decency and comfort in which to live. If the lower-income groups cannot achieve this individually, then the Government must step in and make it possible for them to obtain adequate housing. Conserving our human resources transcends even the highly important duty of conserving our natural resources. The providing of decent, self-liquidating, low-rent housing is certainly a long step in the direction of that necessary conservation.“).

tieren sollten. Er stellte fest, dass Amerikaner – im Gegensatz zu den Europäern – der Einrichtung, Größe und Bequemlichkeit der Innenräume in der Regel mehr Aufmerksamkeit schenkten als der architektonischen Gestaltung des Äußeren.⁷ Er war daher der Meinung, dass die amerikanische Antwort im Wohnbau besonderen Wert darauf legen sollte, den Bewohnern komfortable Lebensstile und die notwendige Privatsphäre zu ermöglichen. Ickes ging davon aus, dass die europäischen Wohnbaumodelle der 1920er Jahre genügend Anhaltspunkte dafür lieferten, dass qualitativvoller öffentlicher Wohnungsbau nur mit Hilfe von öffentlichen Subventionen möglich ist – bis heute für Amerikaner eine der am schwersten zu akzeptierenden Einsichten im Wohnungsbau.

Ickes und die Mitarbeiter der Wohnbauabteilung waren auch durch die Arbeiten von Edith Elmer Wood und Catherine Bauer stark beeinflusst. Wood war eine führende Autorität im Bereich der Wohnbauwirtschaft und eine Verfechterin der öffentlichen Subventionen. Ihr einflussreichstes Buch war „Recent Trends in American Housing“, das sich vor allem mit der Ökonomie des Wohnungsbaus befasste. 1934 war auch C. Bauers Buch „Modern Housing“ erschienen. Es brachte dem amerikanischen (Fach-)Publikum den progressiven europäischen sozialen Wohnungsbau näher.⁸

3. Sozialer Wohnungsbau – Referenzprojekte

Aber es gab auch amerikanische Experimente, auf die die Mitglieder der Wohnungsbauabteilung bei der Konzeption von Liberty Square zurückgreifen konnten. Hierzu gehörten Sunnyside Gardens in Queens, New York (1924-1929) und Radburn, New Jersey (1928), beide von Clarence Stein, Henry Wright und Frederick L. Ackerman entwickelt, die wiederum alle von europäischen Beispielen inspiriert wurden. Bauer betrachtete die Bauprojekte Sunnyside und Radburn als die hervorragendsten Beispiele im neuen amerikanischen Wohnungsbau. Es waren Beispiele für „die Umsetzung vernünftiger und fortschrittlicher Planungsprinzipien, die mit der europäischen Praxis durchaus vergleichbar“ waren.⁹

Der Plan von Clarence Stein für das Wohnprojekt Hillside in der Bronx, New York von 1931 (vgl. Abb. 1) scheint auch für Liberty Square bedeutsam gewesen zu sein. Wie das Miami Projekt wurde der Hillside-Wohnungsbau um einen großen Park herum entworfen. Auch die Pläne der Carl Mackley Häuser in Philadelphia, die 1934 von Oskar Stonorov und Alfred Kastner entworfen wurden, bildeten eine Inspirationsquelle. Der Plan gleicht einer Hantel, wenngleich in größerem Maßstab, bei dem das Zentrum von beiden Enden fußläufig erreichbar ist.

7 Ebda., S. 115.

8 C. Bauer, *Modern Housing*, Boston and New York 1934, S. 152.

9 *Urban Housing: The Story of the P.W.A. Housing Division 1933-1936*, Washington, D.C.: Federal Emergency Administration of Public Works, August 1936, Danksagungen.



Abb. 1:
Wohnprojekt Hillside,
Bronx, New York, Clarence
Stein, 1934, aus: *Architecture*,
Mai 1934, Bd. 71, S. 252.

4. Das erste soziale Wohnungsbauprojekt wird in Florida gebaut

Ab November 1933 zielten die Maßnahmen von Präsident Roosevelt auf direkt staatlich geförderten Wohnungsbau. Hierzu unterzeichnete er eine Durchführungsverordnung, die eine „Public Works Emergency Housing Corporation“ mit einem Förderungsvolumen von 100 Mio. Dollar konstituierte. Dieses Geld sollte zunächst allein für den staatlich geförderten Wohnungsneubau eingesetzt werden. Im Juni 1934 wurde dann der Fokus der Wohnungsbaugesellschaft mit der Einsetzung eines neuen Direktors verlagert. Unter der Leitung des Architekten Colonel Horatio B. Hackett wurden nun Projekte im ganzen Land initiiert, die vor allem Slumsanierungsmaßnahmen beinhalteten.

Vier „Limited Dividend Corporations“ aus Miami reichten Bewerbungen bei der staatlichen Wohnungsbaubehörde ein. Wie ein staatlicher Gutachter feststellte, waren drei von diesen Bewerbungen für Wohnungsbauprojekte mit geringer Dichte für weiße Haushalte mit mittleren Einkommen bestimmt und „offensichtlich nicht auf Slumsanierungsmaßnahmen bezogen.“¹⁰ Im Dezember 1933 sandte die „Southern Housing Corporation“ (SHC) aus Miami jedoch einen Vorschlag, Tausende von schwarzen Einwohnern aus einem notorischen Elendsviertel, auch „Colored Town“ genannt, umzusiedeln. Das entsprach den Spezifizierungen der Regierung am präzisesten.

Die SHC schlug ein 1,1 Mio. Dollar teures Wohnungsbauprojekt für 5.000 schwarze Einwohner von Miami vor. 800 Häusern sollten auf einer Fläche von 49 Hektar zwischen der 62. und 71. Straße und der 12. und 14. Avenue gebaut werden.¹¹ Das entspricht

10 Brief von Arthur B. Gallion an R.B. Mitchell, 27. Juni 1934. Records of the Public Housing Administration, Record Group 196, National Archives and Records Administration, College Park, Maryland (hier nach PHA, RG 196, NARA).

11 „Application of the Southern Housing Corporation, Miami, Florida, to the Administration of Public

einer Bebauungsdichte von etwa sechzehn Häusern pro Hektar mit durchschnittlich mehr als sechs Einwohnern in jedem Haus. Die Vorteile des Baugebietes waren u.a.: „Das Land war trocken und es lag nah, aber nicht innerhalb der Stadtgrenzen Miamis; (...) zudem lag es innerhalb von ein, zwei Blöcken der für Farbige bereits vorhandenen Schule und von Kirchen und schloss an ein Gebiet für Farbige an und schließlich war es das einzige an Miami angrenzende Stück Land, das zur Bebauung für Farbige zur Verfügung stand.“¹²

Dem Ziel der „New Dealers“ entsprechend, schnell viele neue Arbeitsplätze zu schaffen, forderte die SHC, dass die Arbeiten innerhalb von vier Wochen anfangen, dass nur sechs Monate bis zur Fertigstellung benötigt und dabei 1.432 Männer beschäftigt werden sollten. Die entsprechenden Unterlagen wurden in der Wohnungsbaubehörde umgehend vorgelegt. Nach einer mehrfachen Prüfung des Projektes schlussfolgerte Arthur Gallion, ein Architekt, der für die Wohnungsbaugesellschaft arbeitete, einige Monate später im Juni 1934, „dass die niedrigen Bodenpreise und der spezifische Standort, verbunden mit dem Wunsch der Schwarzen, selbst mit zum Erfolg des Projektes beizutragen, eine Gelegenheit ergeben, eine vorbildliche Planung für ein offensichtliches Bedürfnis zu leisten. Ich glaube, dass dieses Projekt ausgezeichnete Möglichkeiten bietet und ernste und unmittelbare Beachtung verdient.“¹³

Obwohl es keine farbigen Mitglieder in der Southern Housing Corporation gab, waren farbige Führer in Miami für den weiteren Prozess doch wichtig. Bei den wenigen Anlässen, bei denen ihre Stimmen und Wünsche registriert wurden, vor allem bei der Antragstellung und im Kontext der Namensgebungsprozesse, wurden die feinen Unterschiede zwischen ihren Ansichten und denen der Bundesbeamten offensichtlich. Im Januar 1934 schrieb Richard E. S. Toomey, ein prominenter schwarzer Rechtsanwalt, einen Unterstützungsbrief für das Projekt, der an den Bundeswohnungsbauminister Robert Kohn gerichtet war.¹⁴ Der Brief beginnt mit der Feststellung, dass sich statt der rund 300 Einwohner, die auf den 139 Hektar der 1896 gegründeten „Colored Town“ anfänglich wohnten, dort inzwischen 25.000 Personen drängten und zudem große Teile durch Lager, Kommissionshäuser, Geschäftsräume, Kirchen und Schulen belegt seien. Er wies dann darauf hin, dass das Gebiet allenfalls hinreichend Raum bieten würde, um ca. „10.000 Menschen in angemessenen einstöckigen Häusern mit hinreichend Licht, Luft und sanitären Einrichtungen zu versorgen.“ Er betonte weiter, dass das „Umfeld, in

Works, Division of Housing, Washington, D.C., for Financing Low Cost Housing Project at Miami, Florida“, 19. Dezember 1933, PHA, RG 196, NARA.

12 Ebd., S. 8 („...within one or two blocks of the present colored school and churches and adjoins a colored section, and was the only land contiguous to Miami available for a colored section“).

13 Brief von Arthur B. Gallion an R. B. Mitchell, 27. Juni 1934. PHA, RG 196, NARA („The low land prices and the particular location, coupled with the desire of the Negroes themselves to work for the success of the project, indicate that this presents an opportunity to do an excellent job of planning to meet an obvious need. I believe this project offers excellent possibilities and deserves serious and immediate consideration“).

14 Brief von R.E.S. Toomey an Robert D. Kohn, 15. Januar 1934. PHA, RG 196, NARA.



Abb. 2: Luftbild Liberty Square, aus: *Paist and Steward, 1937, Archives of the Historical Museum of Southern Florida.*

dem unsere Kinder aufwachsen, für die gebildeten, wohlerzogenen farbigen Menschen Miamis abstoßend wirkt.“ Um eine angemessene Umgebung zu schaffen, hieß es, „ist es notwendig, ein an Miami angrenzendes Gebiet bereit zu stellen, wo wir einige der besten Familien von den Gruppen der unerwünschten Elemente trennen können.“¹⁵

Die schwarzen Führer drückten den Wunsch aus, dass das neue Projekt der staatlichen Wohnungsbauabteilung eine dauerhafte städtische Alternative zu dem Leben in der „Colored Town“ darstellen sollte. Sie stellten sich eine Vorstadtgemeinschaft von Häusern mit eigenen Einrichtungen, Parks und Spielplätzen vor. Jedes der solide gebauten Häuser sollte mit modernen Geräten ausgestattet und von den Nachbarn auf dem Flurstück getrennt sein. Des Weiteren erhofften die Führer, dass die Bundesregierung verdienstvollen Mitgliedern der farbigen Gemeinschaft Hauseigentumsrechte anbieten würde. Toomey und andere empfahlen, dass „die Häuser für lange Zeit gepachtet und schließlich vom Mietern gekauft werden können, die ihr Eigentum pflegen und ein anständiges und gesetzestreuendes Leben in Übereinstimmung mit den Vorgaben und Regulierungen des ‚State Housing Board‘ führen.“¹⁶

15 „It is necessary to obtain a territory contiguous to Miami where we may segregate some of the best families from the classes of undesirable elements.“

16 „The houses may be leased for a long term of years and eventually owned by the tenant, who improves the property and lives a decent and law-abiding life in accordance with the rules and regulations of the State Housing Board.“

Geist und Gesundheit der Bewohner sollten nach diesen Vorstellungen durch Vorträge von nationalen farbigen Führern und ein Gesundheitszentrum „erweitert“ und bereichert werden. Man war jedoch nicht überzeugt, dass die beruflichen Möglichkeiten der farbigen Einwohner in Miami über Hausarbeiten und Dienstleistungen hinausreichen könnten. Toomey und andere meinten nicht, dass sich die Rolle der farbigen Gemeinschaft in der Wirtschaft Miamis bald ändern würde. Wie die weißen Beamten hielten auch sie ein Gesundheitszentrum für erforderlich, „damit wir den weißen Bewohnern von Miami gesunde Köche, Waschfrauen, Dienstmädchen, Chauffeure, Gärtner und andere Bedienstete bereit stellen können.“¹⁷

Staatlicher Wohnbau als Konzept kombinierte den Wunsch der farbigen Führer nach neuen, hygienischen und dauerhaften Wohnoptionen mit der Forderung der weißen Oberschicht nach geeigneten Bediensteten und einer Gelegenheit, die Innenstadt nach Norden auszudehnen. Hinzu trat der Wunsch der staatlichen Wohnungsbaubehörde, eine Mustergemeinschaft für diejenigen zu schaffen, denen es aufgrund ihres Einkommens möglich war.¹⁸

5. Der Standort von Liberty Square

Wo und wie sich die schwarze Gemeinschaft in Miami ausbreiten würde, war ein wichtiges Problem für beide, schwarze und weiße Bewohner Miamis. Toomey schrieb dem Wohnungsbaudirektor, dass „alle unsere Programme aufgegeben werden müssen, es sei denn, die Musterstadt würde dahin verlegt, wo expandiert werden kann.“¹⁹ Er und J. Harvey Smith, Präsident der Handelskammer für Farbige in Miami, waren beide der Meinung, dass das Gebiet um die 62. Straße ideal war, da es Tausende von Hektar für die zukünftige Ausbreitung nach Norden und Westen anbot.²⁰ (vgl. Abb. 2).

Weißer Führungskräfte jedoch fühlten sich bei der Aussicht auf eine uneingeschränkte farbige Expansion unbehaglich. Einer der gereizten Bürger schrieb, „Schwarzensiedlungen seien Feuern während der trockenen Jahreszeit ähnlich. Sie breiten sich aus wie Wut.“²¹ Es ging im Kern dieser Diskussionen darum, wie farbige und weiße Bürger in Miami künftig zusammen leben sollten. Das erste Grundstück, das die Bundesregierung kaufte, lag zwischen der 12. und 14. Avenue und der 62. und 67. Strasse. Es wurde von der 17. Avenue, dem Ostrand der Liberty City, durch drei Blöcke getrennt. Das

17 „[...] in order that we may send out to the white people of Miami cooks, washwomen, maids, chauffeurs, yard-men, and other servants free from disease.“

18 *M.W. Straus/T. Wegg* (s. A. 4), S. 166.

19 Brief von R.E.S. Toomey an Hackett, 1. Mai 1935. PHA, RG 196, NARA („All our programs will have to be abandoned unless the model city is placed in the location where we can expand.“).

20 Brief von J. Harvey Smith, President, Miami Colored Chamber of Commerce an A.R. Clas, Assistant Director of Housing, 17. Mai 1935. PHA, RG 196, NARA.

21 Brief von Isabelle Sanderson an A.R. Clas, 17. Mai 1935. PHA, RG 196, NARA („Negro settlements are like bonfires during dry season. They spread like fury.“).



Abb. 3:
Historische Mauer
zwischen Schwarz und
Weiß, 12.th Avenue
(Foto: John Stuart, 2007).

Hauptproblem war die Platzierung des Projekts entlang der NW 12. Avenue, einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung der Stadt. Ein erklärter Kritiker meinte, dass die Beziehung des Projektes zur NW 12. Avenue „unendlichen Rassenstreit und Blutvergießen verursachen würde.“²² Andere deuteten an, dass die NW 12. Avenue eine „weiße“ Straße war, „im Moment weitestgehend nicht von [schwarzen Leuten] benutzt“, und dass der Zuzug von farbigen Einwohnern „Erschwernisse“ für die weiße Bevölkerung schaffen würde. Die NW 12. Avenue würde, dies wurde von vielen weißen Einwohnern gefürchtet, ein Tor für den Zustrom von schwarzen Siedlern bilden, die sich damit sowohl weiter nach Norden als auch schließlich in den Osten der Stadt ausdehnen könnten. Mitglieder der Wohnungsbauabteilung, die am Anfang des Projekts einen mindestens 120 Meter breiten Pufferstreifen an der Straßenfront der NW 12. Avenue planten, nahmen diese Ängste durchaus ernst.²³ Als Mitglieder der „Dade County Commission“ schließlich das Projekt genehmigten, gab es die Bedingung, dass die Regierung ein zweites Grundstück kaufen sollte und das Projekt Liberty Square zwischen der NW 14. und NW 15. Avenue angesiedelt würde. Das schuf einen Puffer von zwei Blöcken von der NW 12. Avenue, den die Bezirksbeauftragten akzeptierten. Die Spannungen blieben jedoch. 1939, zwei Jahre nach Vollendung von Liberty Square, wurde das Gebiet durch die Stadt Miami bis zur NW 12. Avenue erweitert. Laut Äußerungen von Beamten der Stadt Miami brachte das die schwarze Bevölkerung zu nahe an die NW 12. Avenue.²⁴ Eine zusätzliche neue Straße und eine Mauer wurden aufgebaut, parallel zur 12th Avenue verlaufend, um den Zugang zu Liberty Square an dieser wichtigen Nord-Süd-Achse effektiv zu beschränken. Beide existieren heute noch (vgl. Abb. 3).

22 Ebd.

23 Brief von A.R. Clas an Adele Cobb Kerrigan, 27. Juni 1935. PHA, RG 196, NARA.

24 Brief von J.O. Preston an George Merrick, 26. November 1937. Archives of the Historical Museum of Southern Florida.

6. Das Planungskonzept von Liberty Square

Architekten in der Wohnungsbauabteilung arbeiteten am Miami Projekt mehrere Monate bis zur Genehmigung. Sie entwarfen einen Plan, der drei „Superblöcke“ enthielt, die mit einem Schwimmbad und Gemeindezentrum im Hauptblock ausgestattet waren (vgl. Abb. 4). Sie legten Parkierungsmöglichkeiten hinter den Gebäuden fest und sahen vor, dass Fußgänger sich innerhalb und zwischen den Innenhöfen bewegen konnten. Dieser Plan war in fast jeder Hinsicht identisch mit dem tatsächlichen Bau des „Liberty

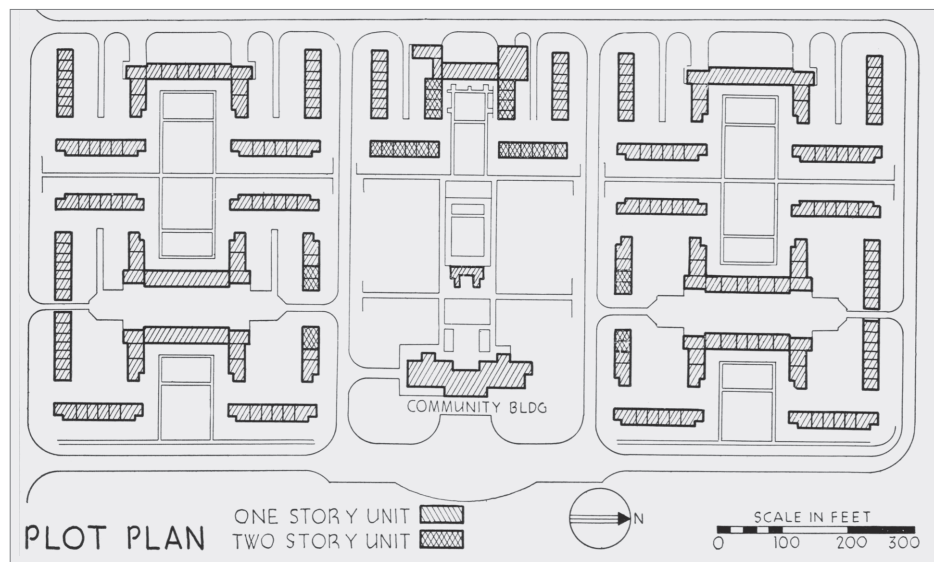


Abb. 4: Lageplan Liberty Square, aus: Architectural Forum, Mai 1937, Bd. 66, S. 423.

Square“-Projektes. Er wurde durch die Wohnungsbauabteilung zuerst im Rahmen einer populären Publikation („Unit Plans“) veröffentlicht, in der den amerikanischen Architekten der Entwurf moderner Wohnungsbauten anhand zahlreicher Beispiele und Pläne näher gebracht werden sollte (vgl. Abb. 5). Horatio Hackett unterstrich immer wieder den Informationscharakter dieser Pläne, indem er erklärte, dass mit der Publikation der Unit Plans „kein Versuch gemacht worden sei, individuelle Probleme zu lösen oder auf lokale Standortbesonderheiten einzugehen.“²⁵ Im Kontrast zu seinen Erklärungen beinhalteten die „Unit Plans“ über generelle Regeln und Planungsziele hinaus aber durchaus auch konkrete Planungen und führten beispielhaft staatliche Wohnungsbauprojekte in Cleveland, Brooklyn, Indianapolis und anderen Orten an.

25 *Unit Plans: Typical Room Arrangements Site Plans and Details for Low Rent Housing*. Washington, DC: Housing Division, Public Works Administration 1935.

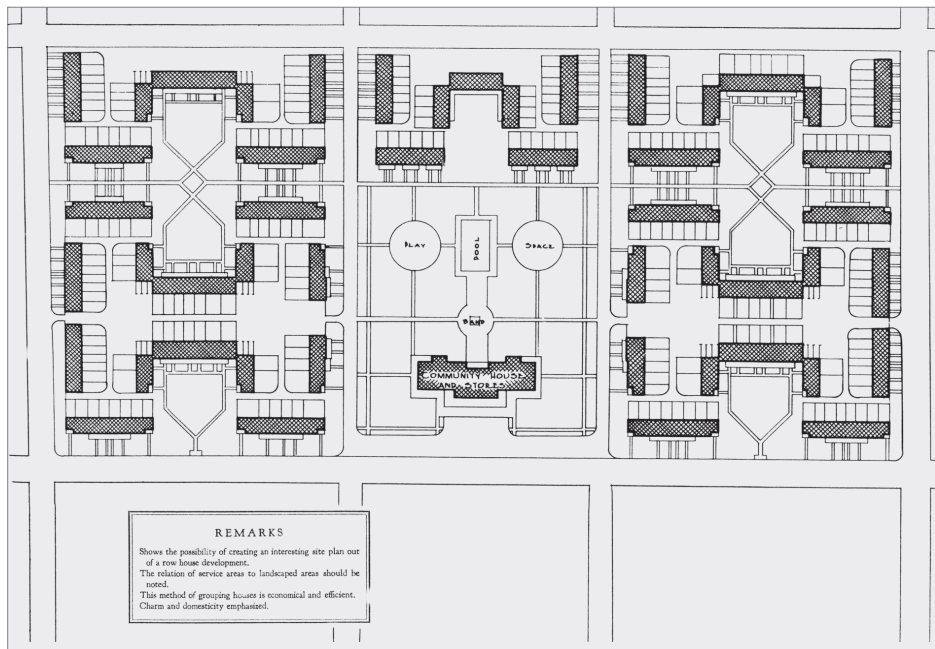


Abb. 5: Planungsvorschlag (Reihenhausbebauung) in den „Unit Plans“, aus: *Unit Plans: Typical Room Arrangements Site Plans and Details for Low Rent Housing, Washington, DC 1935.*

Auch die Besonderheiten der Planungen des „Liberty Square“-Projekts wurden in den „Unit Plans“ veröffentlicht. Die Wohnungsgrößen in „Liberty Square“ reichten von Zwei- bis Fünfstückwohnungen, jeweils in ein- und zweigeschossigen Reihenhäusern. Die Pläne waren minimalistisch, effizient und zugleich elegant und spiegelten damit das Ergebnis der Recherche der räumlichen Organisation der besten europäischen und amerikanischen Wohnungsbaubeispiele wieder (vgl. Abb. 6). Der Wohnraum wurde so groß wie möglich gestaltet, um den Einwohnern ein „reibungsloses Leben“ zu ermöglichen. Dieser Begriff wurde durch den Berliner Architekten und Planer Alexander Klein geprägt und in den Vereinigten Staaten den Planern durch das einflussreiche Buch von C. Bauer „Modern Housing“ bekannt.²⁶ Schlafzimmer, Küchen, und Bäder wurden dagegen so kompakt wie möglich gehalten. Die Grundrisse der Wohnungen von Liberty Square trugen auch der umstrittenen Vorgabe der „Housing Division“ Rechnung, dass es in Wohnungen mit mehreren Schlafzimmern nicht notwendig sein sollte, das Wohnzimmer zu durchqueren, um vom Schlafzimmer in das Badezimmer zu gelangen. Die Kehrseite dieser Anordnung war die Notwendigkeit einer engen, fensterlosen Ecke außerhalb der meisten Badezimmer.

26 C. Bauer (s. A 8), S. 203.



Abb. 6: Grundrisse Liberty Square, aus: Architectural Forum, Mai 1937, Bd. 66, S. 423.

Das Team der Miami-Architekten, das von Phineas Paist und Harold Steward angeführt wurde, veränderte vor allem Details an den Plänen der Reihenhäuser der Wohnungsbaugesellschaft, in einigen Fällen allerdings auch in bedeutsamem Umfang. Im Zweizimmer-Grundriss, für den die Architekten der „Housing Division“ keinen Stauraum vorgesehen hatten, wurde ein kleiner Wandschrank zwischen dem Wohnzimmer und dem Bad hinzugefügt. Eine Tür zum Hinterhof durch die Küche wurde beim Vierzimmer-Grundriss ergänzt. Andere Änderungen waren weniger bedeutend. In den Wohneinheiten fehlten Keller und Dachböden. Sie wurden mit den einfachsten Geräten ausgerüstet, die einen Kerosinofen, einen Eisschrank, Ausguss, Waschbecken, Bad mit Toilette, Becken und Hahn sowie laufendes kaltes Wasser einschlossen. Und doch verbargen solche einfachen Annehmlichkeiten die Tatsache nicht, dass die Grundrisse und die Wohnungen selbst hoch effizient und elegant entworfen waren. Sie gehörten zu den schönsten Beispielen mietpreisgünstiger Wohnungen im ganzen Land, die je vollendet wurden.

7. Öffentliche Akzeptanz von Liberty Square

Gerade drei Monate nach der Eröffnung am 6. Februar 1937 wurde „Liberty Square“ in einem Artikel über die „Wohnsiedlungsplanung“ in „The Architectural Record“ und in einem Artikel über „Mietshäuser“ in „The Architectural Forum“ vorgestellt, zwei der einflussreichsten Architekturzeitschriften im ganzen Land.²⁷ Mit der Optimierung der zeitlichen Koordinierung, der guten Baustellenplanung und den durchstrukturierten Bauplänen war „Liberty Square“ eines der wenigen Bundeswohnungsbauprojekte, das vor dem November 1937 bezugsfertig war. 1937 wurde die Wohnungsbaubehörde in die Federal Housing Authority eingegliedert und alle fertig gestellten Projekte wurden an lokale Institutionen vermietet oder verkauft.²⁸

27 The Architectural Record, Mai 1937, Bd. 81, S. 20-21 und The Architectural Forum, May 1937, Bd. 66, S. 422-423.

28 M.W. Straus/T. Wegg (s. A 4), S. 187.



Abb. 7: Straßenansicht Liberty Square, aus: *Architectural Forum*, Mai 1937, Bd. 66, S. 422.

Die Artikel über „Liberty Square“ waren beide zwei Seiten lang, zeigten aber unterschiedliche Aspekte des Projektes auf. In dem Beitrag des Magazins „The Architectural Forum“ wurde das Projekt mit einem Bild von der Straßenseite vorgestellt, das die weißen ein- und zweistöckigen Gebäude mit tiefen ein- und zweistöckigen Veranden zeigt, die zu verbindenden Fußwegen führen (vgl. Abb. 7). Ein kleineres Bild wurde von der Rückseite des Gemeinschaftsgebäudes aus aufgenommen, den Fokus auf den Innenhof gerichtet, vor einer Reihe von zweistöckigen Gebäuden mit einstöckigen Lichtschutzstrukturen und Ziergiebeln (vgl. Abb. 8). Auf der folgenden Seite zeigt der Lageplan (inkorrekt, aber optimistisch die Pools und den Konzertpavillon beinhaltend) deutlich die Position der Gebäude mit unterschiedlichen Höhen, Maßen und den Grundrissen aller Baueinheiten auf. Der Artikel verzeichnet die Namen der Architekten auf der Titelseite, erläutert die Gebäudedetails ausführlich und erklärt enthusiastisch, dass in „diese Häuser vielerlei Hinsicht am attraktivsten sind und ein unvergleichbar besseres Äußeres präsentieren als die üblichen Wohnsiedlungen der Immobiliengesellschaften.“²⁹ Das einzige weitere PWA Projekt, das in der Ausgabe des „The Architectural Forum“ veröffentlicht wurde, war „Paterson Courts“, ein Wohnungsbauprojekt für Farbige in Montgomery, Alabama von Moreland Griffith Smith.

29 The Architectural Forum, May 1937, Bd. 66, S. 422.



Abb. 8:
Innenhof Liberty Square,
aus: *Architectural Forum*, Mai 1937,
Bd. 66, S. 422.

Auch die Redakteure des „The Architectural Record“ berichteten über den neuen amerikanischen Wohnungsbau und stellten ihn in den internationalen Kontext. Die Maiausgabe 1937 von „Building Types“, begann mit einem Artikel mit dem Titel „Wohnsiedlungen für Investitionen oder Spekulationen“, geschrieben von Henry S. Churchill, der „30 Jahre Wohnsiedlungs-Designs“ illustrierte. „Liberty Square“ war eine von fünfzehn dokumentierten nationalen und internationalen Wohnsiedlungen mit Einfamilien- oder Mehrfamilienhäusern, die mit Fotografien und Zeichnungen im „Portfolio“-Teil präsentiert wurden, wo zudem die neuen Projekte von William Lescaze für Churston Development und Dartington Hall in South Devon England aufgeführt wurden.

„Liberty Square“ war jedoch das einzige PWA-Projekt, das auf zwei Seiten präsentiert wurde, mit großen Fotografien, Lageplan und detaillierten Bauplänen. Zwei groß abgebildete Fotografien, aufgenommen in Augenhöhe, eine innerhalb des Hofes und die andere entlang einer Baumallee, lieferten Anschauungsmaterial. Fußwege wurden durch die tropische Vegetation beschattet und die niedrigen weißen Gebäude im Umkreis des Hofes bildeten einen unregelmäßigen Hintergrund. Ein detaillierter Lageplan, der alle Wegebeziehungen und Hintergärten aufzeigte, dokumentierte noch fehlende Einrichtungen, wie Planschbecken, Schwimmbad, Konzertpavillon und Tanzfläche, Elemente, die bereits ein Jahr zuvor aus den Entwürfen gestrichen worden waren. Interessanterweise legt der Text, der die Abbildungen begleitet, besonderen Wert auf die „Terrazzo-gepflasterte Tanzfläche“ und die Pools, die an beiden Seiten von großräumigen Rasenflächen flankiert werden. „The Architectural Record“ deutete auch fälschlicherweise an, dass die Wohnungen fließendes Warmwasser und Holzfußböden hätten. Beides war aus dem Bauentwurf entfernt worden, um Geld für das Gemeinschaftsgebäude frei zu machen. Nirgends im Artikel wurde erwähnt, dass das Projekt für farbige Bewohner konzipiert worden war und die einzige in den Fotografien aufgenommene Person ist zu weit entfernt, um erkannt zu werden. Es bleibt offen, warum „Liberty Square“ in beiden

Veröffentlichungen so verfälschend dargestellt wurde. Man kann nur spekulieren, dass die Redakteure vielleicht interessierter daran waren, den bemerkenswerten Lageplan des Projektes und architektonische Details zu präsentieren, als das schlichtere Projekt, das schließlich gebaut wurde.

8. Liberty Square und die Kritiken des Sozialen Wohnungsbaus

Zwischen 1939 und 1941 erweiterte die Wohnbaubehörde der Stadt Miami „Liberty Square“ um ein Gebiet, das dreimal so groß war wie das ursprüngliche Baugrundstück, das von der Bundesregierung bebaut worden war. Die Dichte des daraufhin von Mitarbeitern der Stadt Miami entworfenen Projektes war um 50% höher als das von den Architekten der staatlichen Housing Division konzipierte Vorhaben: nämlich 30 Familien pro Hektar. Die Infrastruktureinrichtungen, die ursprünglich für 243 Familien entworfen worden waren, mussten nun von insgesamt 973 Haushalten genutzt werden. Ziele die anfängliche Konzeption darauf ab, jeder Wohnung den Zugang zu einem Hof zu ermöglichen, waren jetzt viele Teile der neuen Bebauung deutlich dichter bebaut, sowohl im vorderen wie auch im hinteren Bereich. Dennoch behielt die neue Bebauung den ein- und zweistöckigen Reihenhaustyp bei und vom äußeren Eindruck her ist der neue Teil vom älteren nicht zu unterscheiden. In einer 1943 erschienenen Ausgabe von „The Crisis“, die Miami zum Schwerpunkt hatte, erklärte der Projektmanager James E. Scott enthusiastisch das Folgende: „Mieter von Liberty Square haben ausgezeichnete Lebensbedingungen für ihre Kinder und wunderbare Gelegenheiten, einen echten kooperativen Geist und Gemeinschaftsstolz zu entwickeln. Gepflasterte und beleuchtete Straßen, Abwasserkanäle, fließendes Wasser, schöne Landschaftsparks und die Umgebung begeistern und ermuntern sie dazu, gute Bürger zu werden.“³⁰

Wie erhofft und intendiert, diente „Liberty Square“ letzten Endes dazu, die wachsenden Einschränkungen, unter denen die schwarze Gemeinschaft in der Innenstadt litt, zu durchbrechen, und erlaubte es, „Liberty City“ nach Norden und Osten auszudehnen. Dies zog neue Diskussionen um die künftige Rolle der farbigen Bevölkerung nach sich, deren rassistische Diskriminierung, wie von Mercedes H. Byron, einer Highschool Schülerin aus Miami, 1943 prägnant beschrieben, weiterhin anhielt: „Ich bin eine Einwohnerin Miamis – jung, frei, intelligent, freundlich – aber SCHWARZ. Und so gibt es für mich zwei von ihnen – (,Amis‘, meine ich) – Mi-ami und Ihr-ami. ,Ihr-ami‘ ist das ,Ami‘, das ich und Hunderte, ja Tausende von anderen schwarzen Jungen und Mädchen in den Nachrichten und der bunten Werbung sehen, oder als Dienstmädchen, Chauffeure oder

30 J.E. Scott, Miami's Liberty Square Project, *The Crisis: a record of the dark races*, März 1942, Bd. 49, S. 87 („Tenants of Liberty Square have excellent environmental conditions for their children and wonderful opportunities for developing genuine cooperative spirit and community pride. Paved and lighted streets, city sewage, city water, beautiful landscape parks and surroundings inspire and encourage them to become good citizens.“).

andere Bedienstete von Männern und Frauen, die jede Rasse außer Afroamerikaner repräsentieren – Deutsche, Japs, Juden, Chinesen, Holländer, Kubaner, Inder, Spanier – aber bestimmt keine amerikanischen Schwarzen. ‚Ihr-ami‘ ist das ‚Ami‘, von dem der Urlauber träumt – Meilen und Meilen schöner Atlantikstrände, im Hintergrund hohe Kokos- und Königspalmen, majestätische Hotels und Appartements, attraktiv von innen und außen. Für die Bewohner von ‚Ihr-Ami‘ gibt es die herrliche Biscayne Bay, ideal für den Jachtsport, Angeltouren und schöne Ausfahrten im Mondschein. Es ist das ‚Ami‘ der breiten Verkehrsstraßen und Alleen, des berühmten Orange Bowl Stadions. Ja, ‚Ihr-ami‘ ist das ‚Ami‘, das ich nur in meiner Vorstellung träumen darf.“³¹

Den Kontroversen und Rassenauseinandersetzungen folgend wurden auch im Anschluss an den Bau von „Liberty Square“ vermehrt Debatten über den öffentlich geförderten Wohnungsbau geführt. Anfang der 1950er Jahre wurden Stimmen laut, die für die Bearbeitung der städtischen Wohnungsprobleme auf private, statt öffentlicher Lösungen drängten. Eine Broschüre von 1951 mit dem Titel „Negro Housing in Greater Miami“ kritisierte „Liberty Square“ und wies, bezogen auf öffentlich geförderte Wohnungen in Miami und in der gesamten Nation, auf zukünftige Konflikte hin: „Sozialer Wohnungsbau kann am besten als eine freie Fahrt für wenige, ausgewählte Leute beschrieben werden, auf Ihre Kosten, mit indirekter Konkurrenz zu jeder Person, die ein Stück Mietwohnungsbau besitzt. Als Liberty City und Edison Court vor zehn Jahren gebaut wurden, sollten sie die Armenviertel beseitigen. Sie haben nicht ein Armenviertel beseitigt, aber wieder teilen sie Ihnen mit, dass der versprochene öffentliche Wohnbau Armenviertel beseitigen soll – dieselben, die zuvor damit gescheitert waren. Aber sehen Sie sich an, was private Unternehmen vollbringen! Mehr als 3.500 Wohneinheiten zu niedrigen Kosten sind in diesem Gebiet seit dem 1. Januar 1950 gebaut worden. Dieses sind solide Häuser, nicht nur Baracken für einige von der Politik benannte Personen.“³²

31 M.H. Byron, Negro Youth Looks at Miami, The Crisis: a record of the dark races, März 1942, Bd. 49, S. 84 („I am a Miamian – young, free, intelligent, personable – but BLACK. And so for me there are two of them – (‚Amis‘, I mean) – *Mi-ami* and *Their-ami*. *Their-ami* is the ‚ami‘ that I and hundreds, yes, thousands of other boys and girls whose faces, too, are black may see in news reels and colorful advertisements, or as maids, chauffeurs or other servants of men and women who represent any race except Negro Americans – Germans, Japs, Jews, Chinese, Dutchmen, Cubans, Indians, Spaniards – but definitely no American Negro. *Their-ami* is the ‚ami‘ that the vacationist dreams about – miles and miles of beautiful Atlantic Beach with a background of towering coconut and royal palms, majestic hotels and apartments, attractively furnished and finished. For *Their-Amians* there is beautiful Biscayne Bay, ideal for yachting, fishing sailing, beautiful moonlight rides. It is the ‚ami‘ of wide thoroughfares and avenues, of the renown Orange Bowl Stadium. Yes, *Their-ami* is the ‚ami‘ I can only imagine and dream of.“)

32 *Negro Housing in Greater Miami. A Pictorial Presentation* (ca. 1951), Richter Library Special Collections, University of Miami, p. 3 („Public Housing can best be described as a *free ride* for a selected few people, at *your* expense, indirect competition to every person who owns a piece of rental property. When they built Liberty City and Edison Court ten years ago it was ‚to eliminate slums‘. They have not eliminated any slums, but again they tell you the proposed public housing is to ‚eliminate slums‘, – the same ones they failed to eliminate before. But take a look at what *private enterprise* is accomplishing! More than 3.500 low cost housing units have been built in this area since January 1, 195. These are real homes – not just barracks for a few political appointees.“)

Bis zum heutigen Tag gibt es derartige Kritiken an „Liberty Square“ und generell am öffentlichen Sozialwohnungsbau. Die Debatten um den Wohnungsbau in Miami und anderen Teilen der USA sind im Kontext der Diskussionen über die öffentliche Verantwortlichkeit für städtische Viertel bis heute widersprüchlich. Das Beispiel „Liberty Square“ zeigt exemplarisch das Spannungsfeld in der Frage, in welchem Ausmaß wir auf Marktbedingungen angewiesen sind, um die Lebensbedingungen einkommensschwacher und randständiger Gruppen zu verbessern oder umgekehrt, wie viel öffentliche Unterstützung notwendig ist, um ein lebenswürdiges Leben zu ermöglichen. Obwohl allgemeingültige Antworten schwierig sind, werden von der neuen amerikanischen Regierung demnächst zweifellos neue Vorschläge und Anregungen auf den Weg gebracht werden.

Dirk Schubert

„City of the future“: Modellstadt Greenbelt – Maryland

Einleitung

Für die Weltausstellung 1939 in New York war ein Film mit dem Titel „The City“ konzipiert worden, der auf Lewis Mumfords Vorstellungen¹ basierte und für den er selbst einen Kommentar geschrieben hatte.² In dem populistischen Film wird zunächst eine dörfliche neuenglische Idylle präsentiert, bevor rauchende Schornsteine der Schwerindustrie, Slums, spielende Kinder in Gossen, großstädtische Hektik, Essen vom Fließband und endlose Verkehrsstaus (in New York) eingespielt werden. Dann schwenkt die Kamera auf die Vorortsiedlung Radburn und schließlich folgen Szenen, die fast ein Drittel des Films ausmachen, aus der scheinbar heilen Welt der Ortsneugründung Greenbelt/Maryland. Die ökonomischen, sozialen und politischen Hintergründe der Urbanisierung werden nicht angerissen, die Bilder sprechen für sich:³ Es geht um Propaganda für die geplante Gartenstadt. Im Kommentar heißt es in einer Aneinanderreihung von Statements zu Greenbelt: „close to the earth, open to the sky, (...) air and sun we need for growing, (...) doing things together, cooperation (...) new cities take shape, green cities, bringing the city into the country (...)“. Unterlegt von dramatischer Musik endet der Film mit dem Imperativ an die Zuschauer: „You take your choice“! Vor welchem Hintergrund war nun Mumfords reales Stadtideal entstanden, wann, wo und warum?

Schon vor dem Amtsantritt von F.D. Roosevelt 1933 zum 32. US-Präsidenten waren Pläne zur Überwindung der Arbeitslosigkeit in den USA geschmiedet worden. Eine zentrale Rolle nahmen dabei Intellektuelle ein, die im „Brains Trust“ Vorstellungen formulierten, wie mittels einer konzertierten Aktion die Wirtschaft wieder belebt werden könnte.⁴ Die Weltwirtschaftskrise, ausgelöst durch den Crash an der Wallstreet

1 L. Mumford, *The Culture of Cities*, London 1940 (zuerst 1938), S. 400.

2 *The City*, Director Ralph Steiner, Willard van Dyke, Ed. Theodore Lawrence, Music Aron Copland, Commentary Lewis Mumford 1939, zugänglich unter: [www.archive.org/details/CityTheP1939_1 u. _2](http://www.archive.org/details/CityTheP1939_1_u._2).

3 Die Bewohner von Greenbelt erhielten in ihrem kommunalen Kino eine Sondervorführung.

4 „The Cabinet Roosevelt Already Has“ titelte eine Zeitung 1931 über den Brains Trust. R.G. Tugwell, *The Brains Trust*, New York 1968, S. 7.

1929, dauerte schon drei Jahre an. Roosevelt, 1930 zum Präsidentschaftskandidaten der Demokraten gekürt, sah sich als moralischer Führer, um mit progressiven Idealen einen Umschwung einzuleiten. Herbert Hoover war kurz nach seiner Amtseinführung 1929 von der Krise total überrascht worden. Die Arbeitslosen bauten Hütten am Rande der Städte („Hoovervilles“), um zu überleben. Die Untätigkeit des unpopulären Präsidenten Hoover beförderte Ratlosigkeit, Not und Angst vor weiterer sozialer Deklassierung.

Das Umschwenken auf Roosevelts Kurs mit Wirtschaftsprogrammen wurde nicht nur auf parteipolitische Unterschiede, sondern auf grundlegende weltanschauliche Differenzen zurückgeführt.⁵ Der New Deal beinhaltete ein Bündel von Wirtschafts- und Sozialreformen, welche die Binnenkonjunktur ankurbeln und die Massenarbeitslosigkeit und –armut lindern sollten. Die Phase des Interregnums wurde von Roosevelt genutzt, um das Programm zu schärfen und um personalpolitische Entscheidungen zu treffen.⁶ Roosevelt, vor seiner Wahl Gouverneur des Bundesstaates New York, scharte einen Kreis unkonventioneller Intellektueller um sich, die ein antizyklisches Wirtschaftsprogramm („depression clinic“) erarbeiteten. Im Kontext der „back-to-the-land“-Bewegung waren dabei auch neue, geplante ländliche Gemeinden erwogen worden.⁷

1933 waren über zwölf Millionen Menschen in den USA ohne Arbeit. Vorausschauende (Wirtschafts-)Planung, ordnende und regulierende Eingriffe waren ein zentraler Bestandteil des Programms von Roosevelt, der die Nation als Interessengemeinschaft zu einen suchte. Enthusiastisch erwarteten vor allem Planer die versprochenen neuen regional- und raumplanerischen Konzepte,⁸ hatte doch Roosevelt 1932 erklärt: „I am a great believer in the larger aspects of regional planning.“⁹

Die Landwirtschaft erhielt neben bedeutenden Infrastrukturprojekten höchste Priorität zur Wiederankurbelung der Wirtschaft. Roosevelt sympathisierte mit Konzepten der Dezentralisierung und einer Rückführung von zehn bis fünfzehn Mio. Menschen in ländliche Bereiche.¹⁰ Programme wie die 1933 eingerichtete Tennessee Valley Authority (TVA) – die den Wasserstand des Tennessee River regelten und Elektrizität lieferten – sollten neben beschäftigungspolitischen Effekten langfristige Strukturverbesserungen erbringen. TVA war ein soziales Experiment der Raum- und Regionalplanung, der „planenden Demokratie“, mit dem zugleich modellhaft geplante neue Orte

5 Vgl. *J.P. Lash*, *Dealers and Dreamers. A New Look at the New Deal*, New York 1988.

6 *F. Steidel*, *Franklin D. Roosevelt. Launching the New Deal*, Boston – Toronto, S. 25, vgl. auch die persönlich gefärbte Biographie: *R.G. Tugwell*, *The Democratic Roosevelt*, New York 1957.

7 *L.G. Hunter*, *Greenbelt, Maryland: A City on a Hill*, in: *Maryland Historical Magazine*, Vol. 63, June 1968, No. 2, S. 106.

8 *St. Buder*, *Visionaries and Planners. The Garden City Movement and the Modern Community*, New York Oxford 1990, S. 173.

9 Zit. nach: *E.K. Spann*, *Designing Modern America. The Regional Planning Association of America and its Members*, Columbus 1996, S. 151.

10 *F. Freidel*, *Franklin D. Roosevelt, Launching the New Deal*, Boston Toronto 1973, S. 80.

entstanden.¹¹ Mit der Public Works Administration (PWA¹²) und dem National Resources Planning Board (NRPB) gab es weitere Initiativen, mittels Wohnungsbau neue Arbeitsplätze zu schaffen, die Wohnbedingungen zu verbessern und die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen.

2. „Rex the Red“ – Rexford G. Tugwell

Die Greenbelt Towns sind eng mit dem Namen Rexford Tugwell (1891- 1979) verbunden. Tugwell studierte in Buffalo und New York und lehrte seit 1920 – ab 1931 als Professor – im Fachgebiet Wirtschaftswissenschaften an der Columbia University.¹³ Ab 1932 gehörte er zu F. D. Roosevelts Beratern. Als wichtiger Ratgeber und Vordenker in Roosevelts „Brains Trust“ wurde er 1935 zum Leiter der *Resettlement Administration* (RA), einer Einrichtung im Rahmen der *Emergency Relief Acts*. Tugwell galt als Radikaler und Linker in Roosevelts Beraterstab.¹⁴ Er war Ökonom und Sozialwissenschaftler mit drei akademischen Abschlüssen und galt als der „gefährliche Rote“, als der „uneffektive Professor“ und „introvertierte Intellektuelle“. Tugwell war 1927 in die Sowjetunion gereist, um sich über Wirtschaftsplanung zu informieren; eine Reise die dazu führte, dass er als amerikanischer Lenin diffamiert wurde. Tugwell verehrte seinen „Boss“ Franklin D. Roosevelt, der eher das Gegenteil von ihm verkörperte. Roosevelt war freundlich, offen, verbindlich und optimistisch. Tugwell („Rex the Red“) dagegen, stellte als intellektueller Planer – häufig im schicken weißen Anzug unter Arbeitern abgebildet – mit seinen Ideen viele grundlegende Werte wie Privateigentum, Freiheit, Individualismus und den freien Markt in Frage, womit er sich viele Feinde machte.

Tugwell war zunächst als Berater für landwirtschaftliche Fragen in Roosevelts Beraterstab tätig und wurde 1933 Staatssekretär im Landwirtschaftsministerium.¹⁵ Nach der Übernahme der Präsidentschaft durch F. D. Roosevelt war er entscheidend an der Ausformulierung der Gesetze zur Einführung der *Agriculture Adjustment Administration* (AAA) und der *National Recovery Administration* (NRA) beteiligt. Als der höchste Gerichtshof derartige Interventionen für verfassungswidrig erklärte, suchte Tugwell nach anderen, legalen Lösungen für eine geplante(re) Wirtschaftsentwicklung. Für ihn galt es mit dem New Deal die kapitalistische Wirtschaftsordnung zu stabilisieren und zu reformieren, nicht aber sie abzuschaffen.¹⁶ Das Establishment in Washington konnte sich

11 D.E. Lilienthal, TVA. Democracy on the March, New York 1944.

12 Die PWA unter Innenminister Harold L. Ickes („Honest Harold“) war für das milliardenschwere Wirtschaftsankurbelungsprogramm und auch für den neu eingeführten sozialen Wohnungsbau zuständig. Mit Tugwell gab es diverse Kompetenzstreitigkeiten.

13 B. Sternsher, Rexford Tugwell and the New Deal, New Brunswick New Jersey 1964, S. XII.

14 P.K. Conkin, Tomorrow a New World: The New Deal Community Program, New York 1976, S. 146.

15 1935 polemisierten Kritiker: „Rex Tugwell knows as much about agriculture as Haile Selassie knows about Oskosh Wisconsin.“ zit. nach: B. Sternsher (s. A 13), S. 281.

16 M.V. Namorato, Rexford G. Tugwell. A Biography, New York/London 1988, S. 80.

mit dem arroganten Intellektuellen und seinen kollektivistischen Anschauungen nicht anfreunden.

Tugwell strebte eine organische Gesellschaft mit einer kollektiven genossenschaftlichen Wirtschaft an.¹⁷ Vor allem aber war er ein Planer, der davon ausging, dass mit wirtschaftlicher Planung die Probleme in den USA zu lösen seien und der Staat die Wirtschaft zu überwachen hätte. Natürlich standen Traditionen, Werte und massive wirtschaftliche Interessen Tugwells Ideen diametral gegenüber. Im Februar 1935 hatte Tugwell Roosevelt erstmals den Plan neu zu gründender Städte vorgetragen. Schon im März 1935 gab FDR seine grundsätzliche Zustimmung und Personal wurde rekrutiert. Umgehend wurde im April 1935 die *Resettlement Administration* eingerichtet. Die formale Zuordnung der RA zum Landwirtschaftsministerium erwies sich schnell als hinderlich, da hier in besonderem Maße konservative Vorstellungen dominierten. Tugwell als Direktor war allerdings direkt dem Präsidenten unterstellt. Er baute die RA umgehend zu einer effektiven handlungsfähigen Organisation aus und unterstrich damit seine Managementfähigkeiten.

Tugwell wurde in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre zu einer tragischen Figur. Die dringend erforderlichen Reformen wurden aus seiner Sicht zu langsam angepackt. Die Wiederwahl Roosevelts 1936 mit überwältigender Mehrheit konnte nicht über seinen sukzessiven Machtverlust hinwegtäuschen. Konservative Kräfte suchten immer häufiger seine politischen Initiativen gerichtlich zu behindern. Der New Deal war nie eine kohärente wirtschaftspolitische Strategie gewesen, sondern ein Amalgam heterogener Strömungen. In der zweiten Amtszeit ab 1935 gewannen die marktwirtschaftlichen Orientierungen wieder stärker an Bedeutung.¹⁸ Tugwell, immer wieder als Kommunist und Bolschewik attackiert, trat vor diesem Hintergrund 1936 von seinem Amt an der Spitze der *Resettlement Administration* zurück.¹⁹

Nach einem Intermezzo als Vorsitzender der Stadtplanungskommission von New York wurde Tugwell dann 1941 aus der Schusslinie genommen und von F. D. Roosevelt zunächst zum Kanzler der Universität von Puerto Rico und dann zum Gouverneur von Puerto Rico ernannt, wo er die Agrarwirtschaft reformierte, eine effektive Administration implementierte und wiederum seine planwirtschaftlichen Vorstellungen zu realisieren suchte.²⁰ 1946 kehrte er in die Vereinigten Staaten zurück und lehrte an der Universität in Chicago.

17 R.G. Tugwell, Cooperation & Resettlement, Old Utopian ideals, born in Europe, find a new, practical application, in: Current History February 1937, S. 71.

18 B. Sternsher (s. A 13), S. 122.

19 Vgl. M.V. Namorato (Ed.), The Diary of Rexford Tugwell. The New Deal, 1932-1935, New York, Westport, Connecticut, London. Tugwell wollte zudem die Scheidung von seiner ersten Frau nicht im Licht der Washingtoner Öffentlichkeit und der Medien präsentiert sehen. Er wurde 1938 geschieden, heiratete dann seine Assistentin Grace Falke und hatte mit ihr zwei Söhne.

20 Vgl. C.T. Goodsell, Administrator of a Revolution. Executive Reform in Puerto Rico under Governor Tugwell 1941-1946, Cambridge 1965.

3. Das Greenbelt New Town Programm

Die *Resettlement Administration* war – zumal New Deal Programme 1935 vom höchsten Gericht als nicht verfassungskonform eingestuft wurden²¹ – in einer Art von politischem Handstreich eingerichtet worden, um Haushalten mit niedrigen Einkommen eine gesunde Wohnumgebung zu ermöglichen. Roosevelt suchte vor seiner Wiederwahl Ende 1936 vollendete Tatsachen mit einem „Second New Deal“ zu schaffen. Tugwell stellte sich gegen die auch von Roosevelt unterstützte „back to the country“ Bewegung, da seiner Meinung nach der Zugang zum städtischen Arbeitsmarkt eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Belebung sei. „To obtain a large tract of land, and thus avoid the complications ordinarily due to diverse ownerships; in this tract to create a community, protected by an encircling green belt; the community to be designed primarily for families of modest income (...).“²² Tugwell suchte mit dem Programm drei Ziele zu erreichen: finanzielle Unterstützung für die Landwirtschaft mittels Fortbildungsmaßnahmen und technischer Verbesserungen, Umsiedlungen von Farmern von unfruchtbarem Land, Neubau von vorstädtischen Siedlungen mit preisgünstigem Wohnraum sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen während der Bauzeit.

Rasch wurden aus bestehenden Einrichtungen 4.200 Angestellte für die neue Institution angeworben, die meisten aber neu rekrutiert. Umgehend hatten Ingenieure Pläne entworfen, die allerdings vollkommen unzureichend waren und nicht Bezug auf die unterschiedlichen Gegebenheiten nahmen. Schnell wuchs die RA auf einen Personalbestand von 13.000 Personen an. Die Hauptabteilungen wurden wie folgt besetzt: *Suburban Resettlement* (John S. Lansill), *Rural Rehabilitation* (Joseph L. Dailey), *Land Utilization* (Lewis Gray), *Rural Resettlement* (Carl C. Taylor). Die neue Administration ging von langfristig zu bearbeitenden Aufgaben aus.

Die Ziele waren für *Urban Resettlement* hoch gesteckt, es ging um die beste neue Stadt aus einem Guss. Zügig wurde bereits im Herbst 1936 eine Werbebroschüre erstellt. Die erste Abbildung dokumentiert eine chaotische Stadtstruktur im Rastersystem und kontrastiert sie mit einer farbig-grünen Darstellung einer geplanten Vorstadt. „Which playground for your child? Greenbelt or gutter?“ hieß es auf einem Werbeposter. Geplant waren zunächst Städte für 3.000 bis 5.000 Familien mit niedrigen Einkommen. Sie sollten keine Experimente bilden, sondern die Vorzüge geplanter Siedlungen belegen und als Pilotprojekte zur Nachahmung gelten. Die Nachteile unzureichender Planung oder gar Planlosigkeit wurden mit Müll, Hässlichkeit, Krankheiten, Kriminalität und

21 Das National Industrial Recovery Act 1933 (NIRA) ermöglichte weitgehende Preis-, Qualitäts- und Lohnkontrollen. Als ein Fleischerhersteller dagegen klagte („sick chicken case“), sah das Gericht 1935 die staatlichen Befugnisse überschritten und den freien Wettbewerb gefährdet. Dem Greenbelt Towns Programm wurden daraufhin von den Initiatoren nur regionale (bundesstaatliche) Wirkungen zugeschrieben, auch um weitere gerichtliche Auseinandersetzungen zu umgehen.

22 Zit. nach: M.L. Williamson (gen. Ed.), *Greenbelt. History of a New Town 1937-1987*, S.A. Lange (Ed.), *The Sixth Decade 1987-1997*, City of Greenbelt, Virginia Beach 1997, S. 42.

Überfüllung verbunden. Planung und Wohnungsversorgung dagegen wurden als neue öffentliche Aufgaben begriffen. Dabei wurde auf vorbildliche Wohnquartiere in Deutschland (Frankfurt), Schweden, Belgien, England und der Schweiz verwiesen.²³

Ab Mai 1935 begannen Mitarbeiter der RA unter der Leitung des Chefökonom Warren Jay Vinton die hundert größten Städte in den USA bezüglich ihres Potentials für neue dezentrale Siedlungseinheiten zu bewerten. Dabei wurden jeweils Wachstum und Schrumpfung, Lohnniveau, Wirtschaftsstruktur und Wohnungsmarkt empirisch untersucht. Tugwell gelang es, renommierte Mitarbeiter zu rekrutieren. So gewann er u.a. die bekannten Planer und Architekten Henry Wright und Clarence Stein sowie die Wohnungsbauexpertin

Catherine Bauer als Mitarbeiter. Erstere hatten mit der Siedlung Radburn in New Jersey ein gefeiertes Modell für eine Gartenstadt im Zeitalter des Automobils geliefert und C. Bauer hatte sich als Autorin und Fachfrau für Wohnungsbaufragen profiliert. Als Chefplaner konnte Frederick Bigger gewonnen werden. Stein suchte stärker Einfluss auf die Planungen zu nehmen, wollte aber sein Büro in New York nicht aufgeben und wurde schließlich beauftragt, grundlegende Leitlinien für alle Planungen zu entwickeln²⁴ und zeichnete zudem für die New Town Greenbrook (New Jersey) verantwortlich.

Die Lokalisierung der Greenbelt Towns war eine Vorübung in Sachen Regionalplanung. Im Juli 1935 wurden von Tugwell 25 mögliche Standorte vorgeschlagen und im September gab FDR den Startschuss für den Bau von acht Greenbelt New Towns. Kurz darauf wurde das Vorhaben auf drei New Towns mit Kosten von 31 Mio. Dollar reduziert (Greenbelt, Greendale²⁵-Wisconsin, Greenhills-Ohio), deren Bau 1936 begann. Um



Abb. 1: Werbebroschüre: Die ungeordnete Stadt und die geplante, neue Vorstadt; Quelle: *Resettlement Administration, Greenbelt Towns, Washington DC 1936.*

23 *Resettlement Administration, Greenbelt Towns, US Washington 1936.*

24 K.C. Parsons, Clarence Stein and the Greenbelt Towns, in: *APA Journal* 162, Spring 1990, S. 173.

25 C.S. Stein, Greendale and the Future, in: *The American City*, June 1948, S. 106 ff.

ein höchstgerichtliches Verfahren, das um Greenbrook drohte – und damit möglicherweise alle Greenbelt Towns in Frage gestellt hätte – zu vermeiden, wurde der Bau von Greenbrook nicht weiter betrieben.²⁶

4. Greenbelt – „Tugwelltown“²⁷

Bei der Planung von Greenbelt (zunächst Berwyn Project, benannt nach der nächstgrößeren Gemeinde) wurden „top down“ stringent die Vorstellungen von Rexford Tugwell umgesetzt. Ob Tugwell die vielfältigen Traditionslinien und die Geschichte geplanter neuer Städte und Siedlungen in den USA und Europa gekannt hat, kann bezweifelt werden.²⁸ Dabei hatte man in der Hauptstadt Washington D.C., in Annapolis (Maryland) sowie beim Bau einer Vielzahl umfassend geplanter Vorstadtsiedlungen wie Riverside (Chicago), Pullman Town (Chicago), Forest Hill Gardens (New York), Kingsport (Tennessee) oder Radburn (New Jersey) wertvolle praktische Erfahrungen gesammelt. Tugwell bestritt auch den Einfluss von Ideen der Regional Planning Association America (RPAA) um Lewis Mumford, Clarence Stein, Catherine Bauer und Henry Wright auf seine Visionen.²⁹

Schon die Wortwahl für den Ort „Greenbelt“ erscheint planungsgeschichtlich paradox. In den Vorstellungen der Gartenstadtbewegung von Ebenezer Howard sollten Gartenstädte von einem landwirtschaftlich genutzten, dauerhaft frei zu haltenden „Greenbelt“ umgeben sein. Nach diesem Leitbild suchten britische Planer seit Beginn der 1930er Jahre mittels regionalplanerischer Initiativen das ausufernde Wachstum Londons durch einen von Bebauungen frei zu haltenden Grüngürtel zu bremsen.³⁰ Ein Grüngürtel war auch in Tugwells Vision vorgesehen. Vermutlich wollte sich Tugwell vom britischen Vorbild der Gartenstadt absetzen, zudem war der Begriff „Green-“ neutraler und positiv

26 D. Myra, Rexford Guy Tugwell: Initiator of America's Greenbelt New Towns, 1935-1936, in: AIP Journal May 1974, S. 187. Der Chefplaner Henry Wright (1878-1936) für Greenbrook starb überraschend zwei Monate nach dem Gerichtsentscheid. Es waren vor allem Republikaner, die einen Zuzug des „Abschaums“ befürchteten und sich gegen den Bau von Greenbrook wandten. Vgl. ausführlich zu den Hintergründen: D. Schaffer, Resettling Industrial America: The Controversy Over FDR's Greenbelt Town Program, in: Urban past & present, 8/1983, S. 18 ff. Der Prozess wurde als „Township of Franklin v. Tugwell“ May 18, 1936 bekannt.

27 Der Verfasser dankt Mary Corbin Sies, Alice Dorman und Isabelle Gournay für Informationen zum Denkmalschutz und zur Geschichte und aktuellen Situation in Greenbelt. Der Spitzname „Tugwelltown“ verbreitete sich schnell. Vgl. D. Aikman, „Tugwelltown“, in: Current History, August 1936, S. 97.

28 Vgl. S.L. Klaus, Links in the Chain: Greenbelt, Maryland and the New Town Movement in America. An Annotated Bibliography on the Occasion of the Fiftieth Anniversary of Greenbelt, Maryland, Washington 1987..

29 St. Buder (s. A 8), S. 177. Zur RPAA vgl. E.K. Spann, Designing Modern America. The Regional Planning Association of America and its Members, Columbus 1996, sowie R. Lubove, Community Planning in the 1920s. The Contribution of the Regional Planning Association of America, Pittsburgh 1963.

30 Vgl. D. Thomas, London's Greenbelt, London 1970, D. Schubert, „Interwar London“. Verstädterte Landschaft oder verlandchaftete Stadt? in: A. Lampen/A. Ozwar (Hrsg.), Schrumpfende Städte. Ein Phänomen zwischen Antike und Moderne, Köln 2008, S. 219.

mindestens je 1.000 Wohneinheiten – besser mit 3.000 Wohneinheiten, um die kritische Marke für entsprechende Infrastrukturen und Einrichtungen zu überspringen.

Die Arbeiten standen unter erheblichem Zeitdruck, da die Befugnisse der RA, neue Städte zu bauen, rechtlich durchaus umstritten waren. Die Pläne wurden im Büro in Washington erstellt und häufig direkt auf die Baustelle zu den wartenden Arbeitern gebracht. Ungelernte Arbeiter erhielten einen Stundenlohn zwischen 51 und 57 Cents, gelernte Arbeiter bis zu 1,75 Dollar pro Stunde. Die Arbeiter trugen Buttons, die sie als gelernt, angelernt und ungelernt auswiesen. Die RA suchte gewerkschaftliche Prinzipien zu berücksichtigen und setzte für unqualifizierte Arbeiten keine gelernten Arbeiter ein.

Die landschaftlichen Gegebenheiten wie der Hügelzug legten eine Aufnahme der Topographie für die Planung nahe.³⁵ Viele Bäume blieben erhalten und die Wohngebäude wurden behutsam eingepasst. Grundlage bildete dabei die Verschmelzung der Gartenstadtprinzipien mit der Radburn-Idee der Weiterentwicklung von Wohnquartieren für das Zeitalter der Automobile und das Nachbarschaftskonzept.³⁶ Zwei halbrunde, fast parallel verlaufende Straßen, die Crescent Road und die Ridge Road, erschließen wie ein Hufeisen Greenbelt, verbunden durch fünf Stichstraßen. Schrebergärten waren in der Nähe der Modellstadt vorgesehen.

Der Bau von Greenbelt begann – bevor alle Pläne fertig gestellt waren – am 12. Oktober 1935, die ersten Mieter zogen am 30. September 1937 ein. Die Wohngebäude waren mit Formsteinen aus Schlackenbeton oder in Holzkonstruktion mit Steinwollisolierung und Verblendmauerwerk mit flach geneigten oder Flachdächern gebaut worden.

In Greenbelt bildet der Hof die kleinste Einheit, gefolgt vom Block (A, B, C, D und E). Die Höfe (14 acre) ca. 5,5 ha waren zehn bis fünfzehn Mal größer als die sonst üblichen Rechteckblocks und umfassten 90 bis 120 Wohneinheiten. Die Wohnungen und Reihenhäuser wurden zu fünf Einheiten („Superblocks“) zusammengefasst, um Bau-, Infrastruktur- und Installationskosten einzusparen. Die Reihenhäuser waren in Zweier-, Vierer-, Sechser- oder Achtereinheiten gruppiert. Insgesamt entstanden in Greenbelt 885 Wohneinheiten, davon 574 meist zweigeschossige Reihenhäuser, 306 Einheiten in viergeschossigen Wohngebäuden und fünf vorgefertigte Häuser. Die Wohngebäude waren nicht unterkellert und wiesen hohe Baustandards mit Ölzentralheizung, Elektroküche und Kühlschränken auf. Es wurde großer Wert auf langfristig niedrige Instandhaltungskosten gelegt. Die Lebensdauer der Gebäude war auf 60 Jahre ohne

35 „(...) the planners' job was to discover, not to invent“: C.S. Stein, *Towards New Towns for America*, Cambridge Mass. 1957, S. 127. Die ausführlichen Beschreibungen von Stein zu Greenbrook und zu anderen geplanten Siedlungseinheiten waren in der britischen Fachzeitschrift *Town Planning Review* bereits 1949 und 1950 vor Erscheinen des Buches publiziert worden. Vgl. zu Greenbelt: *Town Planning Review* January 1950, S. 324-383.

36 C.S. Stein (s. A 35), vgl. D. Schubert, *The Neighbourhood Paradigm: From Garden Cities to Gated Communities*, in: R. Freestone (Ed.), *Urban Planning in a Changing World*, London 2000, S. 121 ff.

weitere Instandhaltungsmaßnahmen kalkuliert. Komplette Hauseinrichtungen wurden von der Farm Security Administration auf Wunsch geliefert. Die Wohnungsgrößen variierten von eineinhalb bis zu sieben Zimmerwohnungen. Der Staat legte als Eigentümer günstige Mieten fest: für eine eineinhalb Zimmerwohnung monatlich 18 Dollar, für eine drei- bis sieben Zimmerwohnung 28 bis 48 Dollar.³⁷ 70 % der Haushalte verfügten bereits über ein Auto. Für offene Stellplätze war ein Dollar, für überdachte Garagen waren monatlich zwei Dollar zu bezahlen. Die Möglichkeiten der Vorfertigung wurden nicht ausgeschöpft, um möglichst viele Arbeitslose zu beschäftigen. Letztere mussten bei der *Works Progress Administration* (WPA) als Unterstützungsempfänger registriert sein.

Bei dem städtebaulichen Konzept wird die Separierung der Verkehrsarten als Innovation herausgestellt. Innerhalb der Superblocks und zwischen den Hauptstraßen war ein weitläufiges Fußwegesystem angelegt worden. Vier Fußgängerunterführungen unterqueren die Crescent Road und verbinden die Wohnquartiere mit dem Zentrum und der Schule. Das Ziel der Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Kindern mittels der Unterführungen wurde in vielen Publikationen betont und sie bildeten ein beliebtes Photomotiv. Greenbelt bot architektonisch wenig Spektakuläres. Moderne, funktionale, internationale Architektur überwiegt im Wohnungsbau. Im Zentrum und bei den öffentlichen Bauten wurde auf Art Deco Architekturelemente zurückgegriffen.

Ein rigides Auswahlverfahren sah vor, dass mit geeigneten Bewerbern Interviews geführt wurden. Von über 5.700 Bewerberfamilien wurden schließlich 885 für die vorhandenen Wohneinheiten gezielt ausgewählt. Das jährliche Einkommen für eine vierköpfige Familie musste zwischen 1.100 und 2.000 Dollar liegen. Die Haushaltsvorstände mussten älter als 21 sein, Familien mit Kindern wurden bevorzugt. 80 % der neuen Bewohner sollten aus dem District Columbia, 10 % jeweils aus Virginia und Maryland stammen. So lag das Durchschnittsalter der Familienvorstände 1940 bei 29 Jahren. Bald nach der Baufertigstellung stellte sich ein Geburtenboom ein.³⁸ Eine relativ homogene Sozialstruktur bezogen auf Einkommen, Alter und Rasse war durch die Auswahlkriterien vorprogrammiert. Schwarze waren nicht unter den Erstbewohnern. Eine rassengemischte Wohnsiedlung war damals im ländlichen Prince George's County nicht vorstellbar. Eine Berücksichtigung von Schwarzen war zudem im Greenbelt Town Programm nicht vorgesehen. Die ausgewählten Bewerber erhielten Pachtverträge von den Vereinigten Staaten von Amerika, vertreten durch das Landwirtschaftsministerium und als „Fellow Greenbeltians“ detaillierte Anweisungen zur Pflege des Rasens, der Anlage von Gemüsegärten, zum Umgang mit Fahrrad- und Rollerfahren auf Rasen und

37 O.K. Fulmer, Greenbelt, Introduction by Lewis Mumford, American Council on Public Affairs, Washington DC 1941, S. 43.

38 L.G. Hunter (s. A 7), S. 126 Zu Beginn der 1940er Jahre lag die Geburtenrate in Greenbelt dreimal höher als im Landesdurchschnitt. M.L. Williamson (gen. Ed.) (s. A 23), S. 156.

durch Unterführungen.³⁹ Ein generelles Haustierverbot wurde zwar kritisch gesehen, aber dennoch durchgesetzt.⁴⁰

Die neuen Bewohner verstanden sich als Pioniere. Das ganze alltägliche Leben galt es zu organisieren. 1937 hatten zunächst zwölf Freiwillige einen Stadtrat gebildet, bis dann mit Louis Bessemer der erste Bürgermeister gewählt wurde. „We are pioneers – of a new way of living. (...) Greenbelt will be a success, with the cooperation of her citizens and with the help of God. We will have proved ourselves – we pioneers!“⁴¹ Der erste Stadtmanager Roy Braden rühmte sich, alle Kinder aus Greenbelt beim Vornamen zu kennen.⁴² Als die Stadt noch über keine Straßenbeleuchtung verfügte, soll ein Bewohner einen Passanten nachts gefragt haben „Good evening, may I know who are you?“

Kritisiert wurden von den Neubewohnern zunächst unzureichende Einkaufsmöglichkeiten und die Verkehrsverbindungen zum 20 km entfernten Washington. Zunächst gab es einen teuren Busshuttle, später eine Verbindung nach Berwyn, von wo eine Straßenbahn die Verbindung zum Zentrum von Washington bildete. Verschiedene Kostenschätzungen des Projekts wurden vorgelegt. Die Gesamtkosten wurden auf 13 bis 15 Mio. Dollar beziffert, die Kosten für die Wohnungseinheiten lagen zwischen 5.500 und 15.300 Dollar.⁴³

5. „Eine Utopie lebt“ – Genossenschaftliche Prinzipien in Greenbelt

Als Besucher die Greenbeltians nach ihren Vergnügungen fragten, erhielten sie als Antwort: „We organize.“⁴⁴ Die Genossenschaftsidee – nach dem Vorbild der englischen Pioniere von Rochdale – bildete für Tugwell eine Art Religion, einen Mittelweg zwischen Kommunismus und Faschismus. Eine Dachorganisation (Cooperative Organizing Committee) organisierte genossenschaftlich Tabak- und Friseurladen, Supermarkt, Sparkasse, Cafe, Theater und Tankstelle. Alkohol durfte in Greenbelt nicht verkauft werden. In kürzester Zeit war ein funktionierendes Gemeinschaftsleben mit Post, Feuerwehr, Polizei, Kindergarten und Sportmöglichkeiten aufgebaut worden.

Im ersten Jahr wurden 35 zivilgesellschaftliche Organisationen gegründet, die unterschiedliche Altersgruppen, politische Schwerpunkte und Freizeitaktivitäten – vom Musikclub, von Gesangsvereinen über Pfadfinder bis hin zum Bridge Club und zum

39 G.A. Warner, *Greenbelt: The Cooperative Community. An Experience in Democratic Living*, New York 1954, S. 36.

40 Nach dem Verkauf von Old-Greenbelt erreichten 1957 Eigentümer ein Urteil, dass das Haustierverbot der GHI nicht rechtmäßig sei.

41 Zit. nach: M.L. Williamson (*gen. Ed.*) (s. A 23), S. 72.

42 Oral Histories von Erstbewohnern unter: <http://www.otal.umd.edu/~vg/community/oralhistory/oral-history.html>

43 Die Gesamtkosten für die drei Greenbelt Towns wurden auf ca. 36 Mio. Dollar beziffert. Bei ca. 2270 Wohneinheiten ergäben sich Kosten pro Wohneinheit von ca. 16.000 Dollar; vgl. L.G. Hunter (s. A 7), S. 121.

44 L.G. Hunter (s. A 7), S. 126.



Abb. 3:

F.D. Roosevelt (Mitte) und
R. Tugwell (links) bei einem
Besuch in Greenbelt 1936;
Quelle: C.D. Knepper,
Greenbelt, Maryland,
Baltimore and London 2001.

Schützenverein – betrieben und organisierten. „We are like a big family“ erklärten die Neubewohner.“⁴⁵

Seit November 1937 wurde wöchentlich die lokale Zeitung *Greenbelt Cooperator* (später *Greenbelt News Review*) von einer Genossenschaft herausgegeben. Die Zeitung wurde ohne Gewinnabsichten, religiös und politisch neutral, als offenes Forum, von Freiwilligen zur Förderung gemeinschaftlicher Gedanken publiziert. Es gab Kolumnen zum Thema „Neighborhood News“, „Mrs. Greenbelt“, „Greenbelt Junior“ und „Our history“ sowie Beiträge zur Genossenschaftsidee und -geschichte. Die Zeitung propagierte Gemeinschaftsgeist und die Greenbelt-Lebensphilosophie.

Das „drive in“ Einkaufszentrum (Roosevelt Center) wurde von einer Konsumgenossenschaft geleast. Da sich kein privater Betreiber fand, wurde mit Unterstützung des Bostoner Philanthropen Edward Filene, der ein Startkapital von 50.000 Dollar bereitstellte, eine Genossenschaft gegründet (Greenbelt Consumer Services GCS). Nach 1939 beschlossen die Genossenschaftler, dass keine deutschen und japanischen Waren vertrieben werden durften.

„There was no hierarchy here, no rich people looking down on the peasants, we are equal,“⁴⁶ war im *Cooperator* zu lesen. Die *Washington Post* titelte: „All Visitors Remark Utopian Happiness.“⁴⁷ Das Stadtzentrum war nicht nur Einkaufsort, sondern Versammlungsort und kulturelles Zentrum. Es war fußläufig von allen Bewohnern erreichbar. Gemeinschaftsgeist und religiöse Toleranz wurden propagiert und praktiziert.

45 Zit. nach C.D. Knepper, *Greenbelt, Maryland. A Living Legacy of the New Deal*, Baltimore and London 2001, S. 53 und 55.

46 Zit. nach C.D. Knepper (s. A 46), S. 55.

47 Zit. nach C.D. Knepper (s. A 46), S. 53.



Abb. 4:
Fertig gestellte Wohnbauten mit Hinweis zum Bewerbungsbüro; Quelle: M.L. Williamson (gen. Ed.) Greenbelt. History of a New Town 1937-1987; S.A. Lange (Ed.) The Sixth Decade 1987-1997, City of Greenbelt, Virginia Beach 1997.

Kirchliche Einrichtungen für Protestanten und Katholiken, eine Synagoge und eine Kapelle für Mormonen wurden im folgenden Jahrzehnt errichtet. Die Schule wurde zu unterschiedlichen Zwecken genutzt. Sie diente auch als Rathaus und wurde für Veranstaltungen genutzt. Das innovative Lehrkonzept sah „learning by doing“ vor. Der Genossenschaftsgeist wurde auch auf die Schüler übertragen, die eine Kaugummi-Kooperative gründeten, um vom Verkauf von Kaugummis andere Süßigkeiten zu refinanzieren.

Umgehend war 1937 die Selbstverwaltung eingerichtet worden. Die Greenbelt Towns waren als neue, unabhängige Verwaltungseinheiten in den Counties konstituiert worden. Prince George's County war bis dahin nur wenig besiedelt und landwirtschaftlich geprägt. Die Privilegien der „Ausländer“ in Greenbelt wie Bürgersteige, Straßenbeleuchtung und Schwimmbad wurden von der Umgebung der Landbewohner argwöhnisch beäugt. Bei den ersten Wahlen Ende 1937 wählten 58 % die Demokraten, 13 % die Republikaner und 34 % „unabhängig“. Angestellte in Ministerien konnten nicht für lokale Ämter kandidieren. Die ersten Gemeindewahlen sahen nur eine Periode von einem, dann von zwei Jahren vor. 1939 wurde erstmals der vollständige neue Gemeinderat mit fünf Mitgliedern gewählt.

Fast alle Erwachsenen waren in diversen Organisationen, um deren Führung es jeweils Kontroversen gab. Innerhalb der Sozialstruktur der unteren Mittelschicht unterschied ein Soziologe, der zweieinhalb Jahre in Greenbelt gelebt hatte, 1945 wiederum acht Subgruppen, von der Führungsschicht bis zu den Hilfsarbeitern.⁴⁸

48 W.H. Form, Status Stratification in a Planned Community, in: American Sociological Review 10/1945, S. 607.

6. „Rex the Dreamer“ – Kritiken und Polemiken

Ging es Roosevelt „nur“ um Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und Wohnungen für Haushalte mit niedrigen Einkommen, wollte Tugwell die Möglichkeiten der Wirtschafts- und Sozialplanung und die Unzulänglichkeiten des privaten Marktes offenbaren. Tugwell drohte der privaten Wohnungswirtschaft, wenn sie sich nicht beim Bau von mietpreisgünstigen Wohnungen stärker engagiere, müsse der Staat diese Aufgabe übernehmen.⁴⁹ Er ging davon aus, dass die Bereitstellung von mietpreisgünstigem Wohnraum an der Peripherie der innerstädtischen Slumsanierung vorausgehen müsse: „To go just outside centers of population, pick up cheap land, build a whole community and entice people into it. Then go back into the cities and tear down whole slums and make parks of them.“⁵⁰

Die *New York Times* titelte 1935: „Tugwell Has Staff of 12.089 to Create 5.012 Relief Jobs.“⁵¹ In Tugwells Antwortschreiben wurden zwar die Zahlen korrigiert, aber viele Zeitungen, die die Daten ungeprüft übernommen hatten, korrigierten ihre Meldung nicht. Auch die hohen Kosten waren Gegenstand der Kritik. Tugwell hielt dagegen, dass gezielt kaum Maschinen eingesetzt wurden, um Arbeitsplätze zu schaffen. So wurden auch die Erdarbeiten mit Schaufel und Spaten durchgeführt. An der Anlage des künstlichen Sees, westlich des Zentrums, arbeiten allein zweihundert Männer ein Jahr lang. Schätzungen gehen davon aus, dass fast fünf Millionen Dollar hätten eingespart werden können, wenn Fachkräfte und entsprechendes Gerät eingesetzt worden wären.⁵² Das immer wieder vorgetragene Kostenargument entpuppte sich als Achillesferse des Greenbelt Town Programms.

Greenbelt war schon als kommunistisch eingestuft worden, bevor es gebaut war: „the first Communist town in America.“ Die Nähe von Greenbelt zu Washington machte das Vorhaben zu einer idealen Zielscheibe der Kritik für alle Gegner der RA. Angeblich unamerikanische, idealistische Ziele, genossenschaftliche Utopien und zentralstaatliche Planung wurden von Gegnern herausgestellt. Greenbelt „is an example of the waste and ineptitude that results when Government undertakes to do a job that should be done by private enterprise.“⁵³

Befürworter wie der Planer Henry Churchill stellten dagegen die Vorzüge heraus. „These towns represent a great advance over everything hitherto done. (...) This country is large enough and wealthy enough to afford such an experiment.“⁵⁴ In einer Bro-

49 R.G. Tugwell, *The Meaning of Greenbelt Towns*, in: *The New Republic*, February 17/1937, S. 43.

50 Zit. nach M. Scott, *American City Planning since 1890*, Berkeley and Los Angeles 1971, S. 337.

51 Zit. nach C.D. Knepper (s. A 46), S. 25.

52 G.A. Warner, *Greenbelt: The Cooperative Community. An Experience in Democratic Living*, New York 1954, S. 213.

53 Zit. nach C.D. Knepper (s. A 46), S. 75.

54 Zit. nach C.D. Knepper (s. A 46), S. 28.



Abb. 5: Luftbild 1937 mit Zentrum, Schule und Schwimmbad (links); Quelle: G.A. Warner, Greenbelt: The Cooperative Community. An Experience in Democratic Living, New York 1954.

schüre des American Council on Public Affairs wurde herausgestellt: „It differs radically from the average American suburb. (...) Each of the communities was to be surrounded by a broad girdle of park and from land not only for expansion, but also to avoid sprawling, haphazard suburban developments and encroaching industries.“⁵⁵ Lewis Mumford hatte das Vorwort für die Dokumentation verfasst: „Greenbelt is one of the very best achievements in housing and community planning the country can show. Greenbelt is a new type of a city.“⁵⁶ Ähnlich argumentierte auch der Stadtplaner Frederick Gutheim, der sich gegen kleinräumige Rechenexempel wandte. „How can a community be a failure, even in the bookkeeping sense, that offers better living conditions than any other city in the United States?“⁵⁷

Bis März 1937 hatten schon über 350.000 Personen Greenbelt besucht. Wöchentlich suchten fast 5.000 Besucher Greenbelt auf. Berichte in Zeitungsartikeln verwiesen auf die „Traumstadt, das „Stadtexperiment“ und die „Modellstadt.“⁵⁸ Auch während des

55 O.K. Fulmer (s. A 38), S. 13.

56 L. Mumford, Vorwort in O.K. Fulmer (s. A 38), S. 1.

57 F. Gutheim, Greenbelt Revisited, in: Magazine of Art, January 1940, S. 18.

58 Viele der Zeitungsberichte sind im Tugwell Room der Prince George's County Memorial Library in Greenbelt einsehbar.

Krieges rissen die Besucherströme nicht ab. Der englische Stadtplaner Raymond Unwin, Verantwortlicher für das spätere britische Wiederaufbauprogramm und Politiker aus verschiedenen Ländern informierten sich über die Modellstadt.⁵⁹ Roosevelt besuchte nach seiner Wiederwahl 1936 Greenbelt und erklärte: „This is a real achievement and I wish everyone in the country could see it.“⁶⁰ Roosevelts Frau Eleanor besuchte Greenbelt und die 1957 nach ihr benannte Schule noch mehrfach.

7. „Tugwells Folly“ – Der Anfang vom Ende?

Tugwell trat Ende 1936 von seiner Position zurück, und der weitere Bau von Greenbelt wurde durch die Construction Division der *Farm Security Administration* (FSA) von Armeeingenieuren geleitet. Letztere hatten vorwiegend Interesse am Baufortschritt, nicht aber an den ursprünglich intendierten sozialen Leitbildern der Greenbelt Cities. Bis 1941 waren die Bauarbeiten in Greenbelt abgeschlossen, und das Gemeindeleben hatte sich stabilisiert. Als eine Art geplante Insel im Bundeseigentum im Meer der vorstädtischen Zersiedlung im Prince George's County pflegten die Greenbeltians ihre Besonderheiten.

Nach Eintritt der USA in den Zweiten Weltkrieg 1941 wurde ein umfangreiches Wohnungsbauprogramm für Arbeiter kriegswichtiger Betriebe und Militärangehörige beschlossen. Das jährliche Einkommen durfte nicht über 2.600 Dollar liegen. Rasch wurden 1.000 neue Wohnungen angrenzend an Greenbelt gebaut. Das Greenbelt-Erweiterungsprojekt war unter den größten des 43 Siedlungen umfassenden Vorhabens. Da es sich um unfruchtbares Land – teilweise bereits im Eigentum der Regierung – handelte, war der Landerwerb schnell und unproblematisch möglich.

Die neuen Wohnungen wurden nördlich von Greenbelt einheitlich „von der Stange“ mit einfachen und preiswerten Rahmenkonstruktionen erstellt. Es entstand der Eindruck von Baracken und provisorischen Unterkünften, deren Lebensdauer auf die Kriegszeit begrenzt sei. Auch gab es keine landschaftsplanerische Einbettung der neuen Nachbarschaften, keine Garagen, keine Fußwege im Blockinneren und keine Fußgängerunterführungen. Die Wohnungen, wie auch die Einheiten in Old-Greenbelt wurden ab 1942 von der *Federal Public Housing Authority* (FPHA), seit 1947 von der *Public Housing Administration* (PHA) bewirtschaftet.

Die Nachbarschaft zwischen „Old Greenbelt“ und den neuen Rüstungsarbeiterwohnungen gestaltete sich als schwierig. Die Kontinuität der genossenschaftlichen Ideale war kaum noch durchzuhalten, da die Zuzügler nun Mehrheiten bei Wahlen organisieren

59 Zur Diffusion der Planungsideen und den britischen New Towns vgl. *F.J. Osborn/A. Whittick, The New Towns, the answer to megalopolis*, London 1969, S. 154, *St.V. Ward, Planning the Twentieth-Century City. The Advanced Capitalist World*, Chichester 2002, S. 122.

60 Zit. nach: *M.L. Williamson* (gen. Ed.) (s. A 23), S. 33.

konnten. Engpässe in der Kindergarten- und Schulversorgung folgten. Die Ver- und Entsorgungssysteme waren bereits 1937 auf 3.000 Haushalte ausgelegt worden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Greenbelt schnell zum Ziel der von Senator McCarthy initiierten Kampagne gegen antiamerikanische Umtriebe. Gerüchte über Sicherheitsrisiken machten die Runde und sozialistische und kommunistische Unterwanderung wurde angenommen. Selbstbestimmung, Gemeinschaftsgeist und genossenschaftliche Ideale wurden als unamerikanisch eingestuft. Geplante Städte wurden als unzeitgemäße europäische Theorien abgetan. Von „gefährlichen kommunistischen Experimenten“ der „langhaarigen New Dealer“ war in der Presse die Rede. Im Kino in Greenbelt lief der Film „Law and Order“ mit Ronald Reagan, der italienische Film „Bitterer Reis“ wurde nicht gezeigt. Die Zeitung der Greenbeltians erklärte gegen die Difamierungen: „Greenbelt today is more than a Government housing project, more than a model of community planning, more than a headache for bureaucrats.“⁶¹ 1962 wurde das 25-jährige Jubiläum und 1987 das 50-jährige Bestehen der Modellstadt gefeiert.⁶²

Die Weltwirtschaftskrise hatte das grundlegende Wertesystem in den USA kaum verändern können. Individualismus, Eigeninitiative, Konkurrenz, wenig Interventionen und niedrige Steuern prägten weiter die Lebensideale. Roosevelts New Deal Propagandisten hatten gute Ansätze, aber keine kohärente Regional-, Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik konzipiert. Roosevelt selbst war als Heilsbringer inszeniert worden, er verstand es die Medien zu nutzen und beherrschte die Spielregeln der amerikanischen Politik virtuos.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt der militärisch-industrielle Komplex eine zunehmende Bedeutung und die (männlichen) Veteranen dominierten nun auch stärker das Zivilleben. Der Verkauf der Modellstadt Greenbelt stand nach 1945 auf der Tagesordnung, die alten Ideale waren vergessen. „Future for Sale“ hieß es in der Lokalpresse. Clarence Stein suchte seinen Einfluss gegen den Verkauf geltend zu machen und schrieb 1946 an Lewis Mumford: „The Greenbelt Towns were the most important step in the direction of Garden Cities that has been made in America, in spite of their lack of industry.“⁶³

In Greenbelt wurde die Übernahme durch Veteranenorganisationen und eine Umbenennung in „Veteran“ erwogen. 1949 unterschrieb Präsident Harry Truman ein Gesetz, dass den Verkauf der drei Greenbelt New Towns an private Eigentümer vorsah, dabei aber Veteranen bevorzugen sollte. Ausgerechnet Joseph McCarthy initiierte dann ein Gesetz, wonach der Verkauf nicht nach dem Höchstgebotsverfahren, sondern mittels Verhandlungen erfolgen sollte. Wieder war es Stein, der seine Kontakte zu nutzen suchte, um den Verkauf zu verhindern. „The importance of the Greenbelt Towns is the

61 C.D. Knepper (s. A 46), S. 81.

62 Zu beiden Jubiläen wurde eine Broschüre erstellt.

63 Zit. nach K.C. Parsons, *The Writings of Clarence S. Stein. Architect of the Planned Community*, Baltimore & London 1908, S. 465.

fact that they are experiments in community planning, development, and operation. They should be put in the hands of people who are interested in further developing them as communities and not merely what are called „housing projects.“⁶⁴ Als während des Korea-Krieges 1951 wiederum der Bau von neuen Wohnungen für Militärangehörige erwogen wurde, waren die Verkaufsüberlegungen wieder zurückgestellt worden.

Die Bewohner von „Old Greenbelt“ gründeten die *Greenbelt Mutual Housing Association*, während von den „Neubewohnern“ konkurrierend ein *Greenbelt American Veterans Committee* eingerichtet wurde. Beide wurden dann zur *Greenbelt Veterans Housing Corporation* (GVHC) amalgamiert. 1952 gelang es, von der Regierung 1.580 Wohnungen (damit ganz „Old-Greenbelt“), 709 acres Wohnbauland, 60 Apartments und 52 Garagen zum Preis von 8 Mio. Dollar zu erwerben. Bewohner, die nicht Mitglied der Genossenschaft waren, wurden gekündigt und neue Genossen gesucht. Die Mietwohnungen wurden an private Käufer veräußert. Damit strömten neue Bewohner nach Greenbelt. Die zusammengeführte GVHC überbrückte alte Differenzen und wurde schließlich 1957 in *Greenbelt Homes Incorporated* (GHI) umbenannt. 1954 hatte sich damit die Bundesregierung endgültig einer „Altlast“ entledigt, sich – wie es von Republikanern gefordert wurde – aus „Immobiliengeschäften“ zurückgezogen und der GHI die Modellstadtinsel überlassen.

Ab Ende der 1950er Jahre setzte eine rasante Besiedlung im Umfeld von Greenbelt ein. Pläne der *Maryland-National Capital Parks and Planning Commission* (MNCPPC) sahen eine Verdichtung und die Zunahme von 11.000 auf 52.000 Einwohner vor.⁶⁵ Der Bürgermeister von Greenbelt kritisierte den Plan: „a grey belt instead of a green belt.“⁶⁶ Der Ausbau des kleinen Flughafens Schrom Airport zu einem Frachtzentrum mit neuen Straßenanbindungen wurde erwogen. Mit dem neuen *Baltimore-Washington-Parkway* 1954 und dem *Capital Beltway* 1964 wurde Greenbelt zunehmend von Autobahnen eingeklemt. Die Arbeitsstätten in Baltimore und Washington waren mit dem Pkw nun schneller erreichbar und der weiteren Zersiedlung war Tür und Tor geöffnet. Das von der Genossenschaft erworbene noch unbebaute Land wurde an private Wohnungsbau-träger veräußert. Nun übernahmen die Developer das Feld, neue Wohnhochhäuser, Geschosswohnbauten sowie Einzel- und Reihenhäuser entstanden. Bald folgten auch Einkaufszentren und Bürokomplexe wie das *Maryland Trade Center* und das *NASA-Goddard Space Flight Center*.⁶⁷

64 Clarence Stein an William Wurster, April 1949, zit. nach *K.C. Parsons* (s. A 65), S. 484.

65 *M.C. Sies/I. Gournay*, Greenbelt, Maryland: Beyond the iconic Legacy, Paper given at the IPHS conference Chicago 2008.

66 *C.D. Knepper* (s. A 46), S. 128.

67 1957 kehrte Rexford Guy Tugwell mit seiner Frau und seinen beiden Söhnen nach Greenbelt zurück und lebte dort in den Woodland Homes bis er 1961 nach Kalifornien zog. Tugwell sollte 1962 noch einmal als Romanfigur berühmt werden. In dem kontrafaktischen Science Fiction Roman von Philip K. Dick wird F. D. Roosevelt ermordet und Tugwell 1940 US-Präsident; *Ph.K. Dick*, *The Man in the Castle*, Putnam 1962 (deutsch: *Das Orakel vom Berge*, München 2008, S. 88).

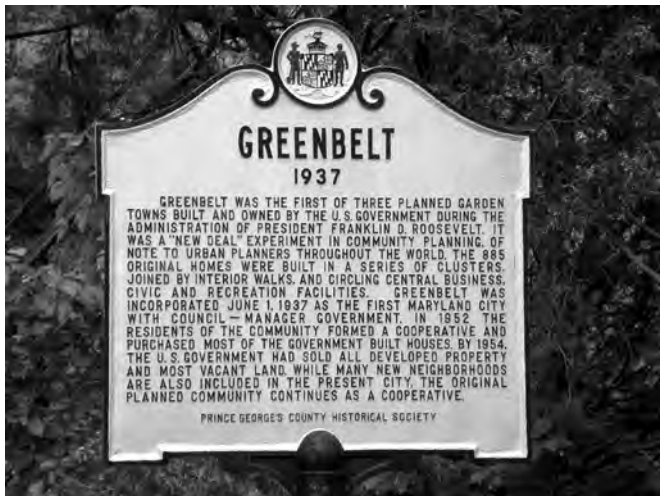


Abb. 5:
Hinweisschild Greenbelt
(Foto: D. Schubert 2008).

1993 wurde Greenbelt mittels der Green Line U-Bahnlinie an das Zentrum von Washington angeschlossen. Bis auf die Erstbebauung in Greenbelt ist die Umgebung inzwischen nicht mehr von anderen Suburbs zu unterscheiden. Mit Bürogebäuden erhielt Greenbelt in den 1980er Jahren auch eine „Skyline“. Die Bevölkerung von Greenbelt stieg von 1940 (2.831) bis 1990 (21.096) an, ähnlich verzehnfachte sich die Bevölkerungszahl von Prince George’s County im gleichen Zeitraum. Wohnten 1940 nur 14 Schwarze in Greenbelt, waren es 1990 4.085; zudem zogen fast 2.000 Personen mit asiatischem und weitere 800 mit hispanischem Hintergrund zu. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der über 65-Jährigen von 30 auf 1.400 an. Die Bevölkerungsstruktur ist also deutlich älter und heterogener geworden.⁶⁸

Inzwischen wurde das Zentrum von Greenbelt unter Denkmalschutz gestellt. Dazu gehören auch die Skulpturen von Lenore Thomas mit Motiven des New Deal und schaffender Menschen. Auch die Art Deco Schule der Greenbelt Architekten von Douglas Ellington und Reginald D. Wadsworth ist inzwischen als Baudenkmal eingestuft. Ein Haus an der Crescent Road wurde 1986 als Museum eingerichtet.⁶⁹ Die Unterschutzstellung der gesamten Modellstadt in das *National Register of Historic Places* erfolgte 1997.⁷⁰ Diese Form des Denkmalschutzes hat allerdings nur geringe Bedeutung, so lange keine eine Eintragung als „local historic district“ erfolgt ist.⁷¹

68 C.D. Knepper (s. A 46), S. 243.

69 <http://www.otal.umd.edu/~vg/virtualgb/gbdir.html>

70 Das Department of American Studies, University of Maryland liefert weitere Links und Abbildungen: <http://www.otal.umd.edu/~vg/>

71 Diese Eintragung wurde von der GHI beantragt, von der Stadtverwaltung aber abgelehnt und ist damit bisher nicht erfolgt. Sie müsste im Prince George’s County Historical Sites and District Plan erfolgen.

Der Zweite Weltkrieg, nicht der New Deal, beendete die bis dahin größte Wirtschaftskrise der USA. Besondere Umstände ergaben ein Gelegenheitsfenster: Ohne die Weltwirtschaftskrise, Tugwells Ideen⁷² und Roosevelts Unterstützung wären die Greenbelt Towns nicht gebaut worden. Ein Wohnvorort für Büroangestellte aus Washington, ohne gewerbliche Arbeitsplätze war entstanden. Nur dieser einmalige Kontext bot die Rahmenbedingungen für ein Experimentierfeld, wie es danach nicht wieder entstand. Das soziale und planerische Experiment mit den „Greenbelt principles“ wurde nicht wiederholt. In den Lehrbüchern der Fachwelt als vorbildhaft präsentiert,⁷³ übernahmen in der Praxis die Developer, Geometer und Immobiliengesellschaften nach dem Zweiten Weltkrieg wieder das Ruder und förderten die Zersiedlung und suburbane Ödnis.

Inzwischen sind die Ideen der Nachverdichtung, Innenentwicklung, der kompakten Stadt über den *New Urbanism* auch in Greenbelt angekommen. Für den Teilbereich von Greenbelt West in Springhill Lake wurde von A. Duany und E. Plater-Zyberk ein Charette Verfahren für die Eigentümer AIMCO durchgeführt.⁷⁴ Nach dem Leitbild des Nachbarschaftskonzeptes (Traditional Neighborhood Development TND) sollte eine dichtere Bebauung vorgesehen und die Einwohnerzahl um die Bahnstation verdoppelt werden.⁷⁵ Inzwischen sind die Wohnungen (weiter)verkauft und die zukünftige Entwicklung ist wieder offen.

Spätestens seit den 1930er Jahren zeichnete sich in den USA ab, dass die Zukunft der Städte in den Vorstädten liegen würde. Die Greenbelt Cities gelten in den USA als Spitzenleistungen einer ganzheitlichen Stadt- und Regionalplanung. „The most ambitious and most significant Communities of the New Deal (...) represent the most daring, original, and ambitious experiments in public housing in the history of the United States.“⁷⁶ Das Greenbelt Towns Programm bildete die Hintergrundfolie für die New Towns, die in Großbritannien nach dem Zweiten Weltkrieg geplant wurden.⁷⁷ In den USA dominierten dagegen die mächtigen Prinzipien des heiligen privaten Hauseigentums, Individualismus, restriktive Nebenabsprachen (Covenants, Conditions and Restrictions CC&Rs) und sozial homogene Wohnformen wie Age Restricted Communities, Retirement Communities oder Gated Communities. Mit der Modellstadt bleibt eine bemerkenswerte Insel im Meer des chaotischen Urban Sprawl erhalten. Die Greenbelt Vision lebt zumindest bei den Greenbeltians weiter.

72 John Friedmann ordnet Tugwells Beitrag theoriegeschichtlich unter der Deutschen Historischen Schule ein, da Tugwells Lehrer R.T. Ely und Simon Nelson Patton in Deutschland studiert hatten. *J. Friedmann, Planning in the Public Domain. From Knowledge to Action*, Princeton New Jersey 1987, S. 57.

73 Vgl. *J. Bailey* (Ed.), *The American Institute of Architects, New Towns in America. The Design and Development Process*, New York London 1973, S. 9.

74 Die Pläne sind auf der DPZ Website unter www.dpz.com/projects.aspx abrufbar.

75 Vgl. *P. Katz, The New Urbanism. Toward An Architecture of Community*, New York, 1994.

76 *P.K. Conkin* (s. A 14), S. 305.

77 *A. Mayer, Greenbelt Towns Revisited in search of new directions for new towns for America*, in: *The Journal of Housing* 24/1967, S. 12-26. Albert Mayer war ein Stiefbruder von Clarence Stein.

Rüdiger Krisch

Levittown Reloaded

Privater Wohnungsbau „von der Stange“ auf Long Island/New York

1. Einleitung

Rundbögen neben Panoramafenstern, Säulen hinter Blumenbeeten, Natursteinplatten auf Holzwänden – die Straßen von Levittown spiegeln den amerikanischen Traum, „anything goes“ in Holz und Stein. Wer käme heute auf die Idee, dass im Jahr 1952 hier 17.500 annähernd gleiche Häuser nebeneinanderstanden? Dass diese sanft gekurvten Straßen, 30 Meilen östlich von New York City auf Long Island gelegen, zum größten, wohl auch folgenschwersten städtebaulichen Projekt im Amerika der Nachkriegszeit gehören? Die Auswirkungen der Entwicklung, die hier in Gang kam, sind kaum abzugrenzen und haben die amerikanische Stadtlandschaft und das Wohnverhalten der Gesellschaft dauerhaft verändert. Levittown war nach dem Zweiten Weltkrieg die erste Vorstadt für breite Bevölkerungsschichten und bildete den Auftakt einer beispiellosen Stadtflucht. Dort entstand das Bild der Kleinfamilie im Grünen, die das Lebensgefühl im Amerika der 1950er Jahre so nachhaltig prägen sollte.

Und doch sucht man das Stichwort Levittown in den meisten Büchern zur Architekturgeschichte vergebens. Während Architekten und Bauhistoriker vom Phänomen der Vorstadt lange keine Notiz nehmen wollten, haben Stadtplaner und Soziologen sich eingehend damit beschäftigt. Vor zehn Jahren gab es zum 50-jährigen Bestehen von Levittown zahlreiche Publikationen sowie eine Ausstellung im Long Island Museum in Stony Brook, NY.

Levittown leitete den Suburbanisierungsboom nach dem Zweiten Weltkrieg ein, war aber keineswegs die erste der privat geplanten suburbanen Einfamilienhaussiedlungen in den USA. Die inzwischen recht umfangreiche Suburbanisierungsforschung verweist für Amerika auf zahlreiche Vorgänger-Projekte.¹ Schon am Ende des 19. Jahrhunderts siedelten sich die gehobenen Einkommensgruppen in Villen-Vororten wie Riverside, Lake Forest und Libertyville bei Chicago an, die in der Folge anhand ihrer Verkehrsanbindung als Railroad Suburbs bezeichnet werden. In den ersten Jahrzehnten des

1 Eine umfassende und anschauliche Zusammenfassung der Geschichte des „Urban Sprawl“ unter Einbeziehung der parallelen Entwicklungen in Europa findet sich unter anderem in: R. Bruegmann, Sprawl: a compact history, London 2005, S. 21 ff.

20. Jahrhunderts entstanden erste vorstädtische Siedlungen, die für mittlere Einkommensgruppen erschwinglich waren, z.B. die bis heute populären Siedlungen Forest Hills Gardens und Sunnyside Gardens in Queens (New York City). Die Siedlung Radburn in New Jersey, etwa 10 Meilen westlich von New York City (in etwa 40 Meilen Entfernung von Levittown) gelegen, gilt schließlich als die erste Vorstadt für die motorisierte Gesellschaft, da hier erstmals verschiedene Verkehrssysteme (für den Durchgangsverkehr, den Anliegerverkehr und die Fußgänger) in klarer wechselseitiger Trennung organisiert sind.² Ziel der Planung von Radburn, die im Jahr 1928 begann, war zunächst eine eigenständige Stadt für ca. 25.000 Einwohner mit eigener Infrastruktur und Arbeitsplätzen in Gewerbe und Industrie. Aufgrund der Wirtschaftskrise kam es dazu nicht. Stattdessen wurde Radburn eine vorstädtische Pendlersiedlung für Berufstätige aus New York City und dem industriell geprägten Norden des Staats New Jersey – insofern in vielfacher Hinsicht ein direkter Vorläufer von Levittown.

2. (Vor-)Geschichte

Einige der Themen, die die Entstehung und Entwicklung von Levittown, NY bestimmt haben – beispielsweise Vorfertigung und kostengünstiger Wohnungsbau – sind weiterhin und nicht allein in den USA hochaktuell. Ein genauer Blick auf Geschichte, Gegenwart und Zukunftsaussichten dieser ersten zentral geplanten und industriell vorgefertigten großen amerikanischen „suburb“ lohnt sich daher auch heute wieder.

Die Bauträgerfirma Levitt & Sons hatte für ihr bei weitem größtes Projekt gut vorgesorgt: Zusätzlich zum Ankauf des Grundstücks in Nassau County, einer riesigen brachgefallenen Kartoffelfarm in verkehrsgünstiger Lage, hatte sie in Kalifornien in einen Wald investiert und eine Fabrik für Nägel und andere Metallteile aufgebaut. Vor Ort wurden viele kleine Handwerksbetriebe über mehrere Jahre (und außerhalb der gewerkschaftlich verhandelten Tarife) als exklusive Subunternehmer verpflichtet.

Zuallererst hatten die Brüder Levitt aber den Wohnungsmarkt und die Fördergesetzgebung eingehend studiert und dabei festgestellt, dass Wohneigentum für Kriegsheimkehrer und ihre Familien nicht nur sehr gefragt war, sondern sogar doppelt gefördert wurde: der Bauherr bekam Steuervorteile für die Herstellung von Wohnraum, die Käufer erhielten günstige, über die „Veterans' Administration“ abgesicherte Kredite für den Erwerb.

Auch an der Nachfrage bestand wenig Zweifel: Mehrere Millionen Kriegsveteranen kamen in dieser Zeit von den Schauplätzen des Zweiten Weltkriegs zurück in ihr Heimatland. Die USA waren zwar von Kriegszerstörung weitestgehend verschont geblieben, dennoch ließen sich die finanziellen Prioritäten der Regierung in den vorangegangenen

2 Vgl. hierzu H. Bodenschatz/B. Schönig, Smart Growth – New Urbanism – Liveable Communities: Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA, Wuppertal 2004, S. 42 ff.

Jahren am Zustand des Landes und insbesondere der Städte deutlich ablesen: Investitionen in Stadtentwicklung und in die Anpassung und Erweiterung des Wohnungsbestandes waren weitgehend ausgeblieben. Große Anteile der Heimkehrer waren in einem für die Gründung einer eigenen Familie geeigneten Alter, mussten sich aber zunächst mit ihren Herkunftsfamilien auf engem Raum arrangieren, insbesondere in den großen Städten entlang der Ostküste. In dieser Bevölkerungsgruppe fiel die Ankündigung einer neuen Siedlung, deren Häuser auch für kleinere Einkommen erschwinglich sein sollten, auf überaus fruchtbaren Boden.

Im Mai 1947 gab William Levitt, der für das Geschäftliche zuständige Bruder, in einer Zeitungsanzeige den bevorstehenden Beginn der Arbeiten an einem ersten (zu diesem Zeitpunkt noch nicht einmal genehmigten) Bauabschnitt von 2.000 Einfamilienhäusern bekannt. Zwei Tage später waren bereits 1.000 Verträge unterzeichnet. Der zweite Bauabschnitt ließ daher nicht lange auf sich warten – viele weitere sollten folgen, jeweils angekurbelt durch den Erfolg der Vorhergehenden. Zeitweise war die Nachfrage so groß, dass Kaufwillige vor dem Musterhaus übernachteten, um bei Verkaufsbeginn ganz vorne in der Schlange zu stehen. Das eigene Haus auf dem eigenen Stück Land, Symbol des amerikanischen Traumes, war nirgends billiger zu haben. Ende 1951 waren genau 17.447 Häuser sowie neun „village greens“ (rechnerisch gerade eines für 2.000 Häuser!) mit Läden, Spielplätzen und Schwimmbädern entstanden. Kirchen, Bibliotheken und Feuerwehrhäuser folgten bald auf kostenlos bereitgestellten Grundstücken.

Der Weg vom Feld zur fertigen Kleinstadt war ein großes Experiment in innovativer Baulogistik. William Levitt wurde später der „Henry Ford des Wohnungsbaus“ genannt, und die Parallelen zum Pionier der Fließbandproduktion sind tatsächlich erstaunlich. Der Anteil an vorgefertigten Bauelementen war in Levittown nicht höher als beim gewöhnlichen Holzrahmenbau. Neuartig war hingegen der Einsatz der Arbeiter: Sie waren jeweils für nur eine eng begrenzte Tätigkeit zuständig (es gab beispielsweise eigene Malertrupps für jede einzelne Farbe), die sie vor Ort auf der Baustelle enorm effizient ausführen konnten. Da das Produkt nicht beweglich war, zogen die Handwerker nach einem perfekt durchdachten Arbeitsplan gruppenweise von Haus zu Haus, um ihre speziellen Handgriffe auszuführen – zuerst die Betonierer für die Bodenplatte und die Heizungsbauer für die Leitungen im Fußboden, dann die Zimmerleute, die Dachdecker, die Installateure, usw. Die Zulieferung der Materialien erfolgte davon unabhängig durch andere Arbeitsgruppen.

Diese Umkehrung des Fließbandprinzips lohnte sich nur bei großen Stückzahlen: auf dem Höhepunkt der Bautätigkeit wurden von bis zu 15.000 Handwerkern täglich 36 Häuser fertiggestellt – rechnerisch eines alle 16 Minuten. Innerhalb von fünf Jahren nahm der für die Planung zuständige Bruder Alfred Levitt nur zwei erkennbare Veränderungen am Entwurf der Häuser vor: Aus dem Urmodell „Cape Cod“ von 1947 wurde 1949 das Modell „Ranch“ mit leicht erhöhtem Dach, veränderter Eingangssituation und schwenkbarem Wandschrank, ab 1950 kamen noch ein Quergiebel und ein ange-

Abb. 1:

Auch wenn viele Straßen leicht gebogen angelegt wurden, ist im Luftbild aus der Entstehungszeit die Gleichartigkeit der Häuser deutlich erkennbar. Man kann sich deren massenhafte Fertigung lebhaft vorstellen (Quelle: Levittown Public Library, Hempstead NY).



bauter Carport dazu. Der rote Faden der entwurflichen Weiterentwicklung – auch in den folgenden Siedlungen der Firma – war die von Jahr zu Jahr breiter werdende Kluft zwischen möglichst großer Bequemlichkeit und zeitgemäßer Funktionalität im Inneren und einem immer konservativeren Äußeren, das den durch steigenden Wohlstand veränderten Vorlieben der Kunden Rechnung trug.³

Wichtigstes Ergebnis der optimierten Nachschub- und Erstellungslogistik auf der Baustelle waren konkurrenzlos günstige Preise zwischen 7.000 und 8.000 Dollar je Haus, Grundstück inbegriffen. Aus Kostengründen hatten die Häuser keinen Keller, waren ansonsten aber überdurchschnittlich gut ausgestattet: Viele damals noch nicht übliche elektrische Geräte wie Waschmaschinen und Fernseher wurden fest eingebaut, weil ihre Anschaffung so in den günstigen Baukredit einbezogen werden konnte. Mit drei Zimmern auf knapp 70 qm war das typische Haus zwar recht klein, aber durch seinen durchdachten Zuschnitt sehr gut nutzbar. Der Dachraum stand zum Ausbau zur Verfügung, und das einfache Bausystem ermöglichte es den Bewohnern, Veränderungen ohne Beteiligung von Baufirmen in Eigenleistung durchzuführen.

Aufgrund der einheitlichen Hausgröße und der maßgeschneiderten Förderbedingungen war der Kundenkreis von Anfang an eng umrissen. Einige Bauabschnitte wurden ausschließlich an ehemalige Soldaten mit Familie verkauft. Juden durften in Levittown Häuser kaufen (die Levitts waren selbst Enkel eines jüdischen Rabbiners), Angehörige äußerlich erkennbarer Minderheiten wie z.B. Schwarze und Asiaten waren

3 In einem kurzen, unterhaltsamen Artikel verfolgt der Architekt Robert Schultz mit liebevoll kommentierten Zeichnungen die Evolution der Haustypen durch die drei Levittowns in den Staaten New York, Pennsylvania und New Jersey von 1947 bis 1958; R. Schultz, *The Levittown Look*, in: D. Berke/S. Harris (Hrsg.), *Architecture of the Everyday*, New York 1997.



Abb. 2:
Straßenraum zur
Entstehungszeit, ca. 1950
(Quelle: Levittown Public
Library, Hempstead NY).

dagegen nicht erwünscht.⁴ Nach späteren Aussagen von William Levitt fußte diese Regelung allerdings nicht auf rassistischen Vorurteilen, sondern ausschließlich auf geschäftlichen Erwägungen: wenn eine schwarze Familie einziehe, werde die Siedlung für Weiße unattraktiv, und dies könne man sich als Bauträger einfach nicht erlauben.⁵

Die ersten Bewohner der Siedlung waren sich daher von Haus zu Haus erstaunlich ähnlich: junge, adrette weiße Paare mit ein bis drei kleinen Kindern. Entsprechend der Erwartung des Bauträgers kamen sie überwiegend aus der unteren Mittelschicht und nur zu jeweils kleinen Teilen aus der oberen Mittelschicht und der gehobenen Unterschicht. Die gesellschaftliche Zusammensetzung der Bewohnerschaft ist insofern bemerkenswert, als sich die hier vorwiegend vertretenen Schichten auf dem Immobilienmarkt der unmittelbaren Nachkriegszeit vor dessen – durch die Firma Levitt eingeleiteter – Veränderung großenteils kein eigenes freistehendes Einfamilienhaus hätten leisten können. Gleichzeitig hatte die Herkunft der dort wohnenden Familien großen Einfluss auf die

4 Diese Regelung war nicht etwa eine ungeschriebene Handlungsanweisung an die Verkäufer, sondern eine unmissverständlich formulierte Klausel in den Kaufverträgen und wurde von der Firma Levitt & Sons weiterhin faktisch umgesetzt, nachdem im Jahr 1948 das Oberste Gericht der USA (in einem Urteil zu einem anderen Fall) derartige Klauseln als „unanwendbar und entgegen öffentlicher policy“ bezeichnete. Offiziell rückte die Firma Levitt erst um 1960 im Lauf der Vermarktung des dritten Levittown von dieser Praxis ab. Grund dafür war nicht etwa Einsicht in die Vorteile gesellschaftlicher Integration oder geänderte Marktbedingungen, sondern der Vollzug eines Gesetzes des Staats New Jersey, das rassistische Diskriminierung in Wohnprojekten untersagte, sofern diese mit Bundesmitteln gefördert werden. Bevor die Firma Levitt & Sons mit der „freiwilligen“ Desegregation von Levittown NJ begann, musste allerdings gerichtlich geklärt werden, dass die hier angewandte Hypothekenversicherung der für den Wohnungsbau zuständigen Bundesbehörde überhaupt eine finanzielle Förderung darstellte.

5 Ein entsprechendes schriftliches Zeugnis von William Levitt ist zitiert in folgendem Artikel: *B. Lambert*, At 50, *Levittown Contends with its Legacy of Bias*, *New York Times* 28.12.1997.

Entstehung und Entwicklung der sozialen Strukturen und des gesellschaftlichen Lebens in Levittown.⁶

Zeitgenössische Stadtplaner und Soziologen stritten sich heftig über Levittown, und damit über das rasch ausgreifende Phänomen der Suburbanisierung. Die einen sahen in der Homogenität der Siedlung den gebauten Ausdruck eines gefährlichen Konformismus und sagten ihr eine düstere Zukunft als „Schwellen-Slum“ voraus,⁷ andere lobten sie als den Einstieg in den „American dream“ für breitere Gesellschaftsschichten.

Der kommerzielle Erfolg dieses Projekts – und der ungezählten epigonalen Siedlungen meist kleineren Maßstabs, aber auch der vergleichbar großen beiden weiteren Levittowns im Umland von Philadelphia – gab den Levitts recht: letztlich markiert Levittown auf Long Island den Beginn einer Entwicklung, die mittelfristig zu einer Öffnung des Mittelstandes nach unten führte, indem sie Grundbesitz und Wohneigentum für größere Teile der Gesellschaft erschwinglich machten.

Manche Folgen der amerikanischen Suburbanisierung, für die Levittown zweifellos eines der Pionier-Projekte war, konnten erst Jahrzehnte später in ihrer ganzen Bedeutung und Durchschlagskraft erkannt und bewertet werden. Voraussetzung für die Entstehung suburbaner Siedlungen war die wachsende Verbreitung des Automobils und die Entstehung einer leistungsfähigen – und flächenintensiven – Straßen-Infrastruktur für dessen Fortkommen. Während die Folgen des motorisierten Individualverkehrs für das Landschaftsbild und für die Lebensqualität in den von Verkehrsüberlastung besonders beeinträchtigten Städten schon lange diskutiert werden, sind die Auswirkungen, insbesondere der Einfluss des CO₂-Ausstoßes auf das globale Klima, erst in den letzten Jahren in den Fokus des Interesses gerückt – zumindest in Amerika.⁸ Die soziale Kri-

6 Diese Angaben beziehen sich auf eine viel zitierte Studie, die der deutschstämmige Soziologe Herbert J. Gans zwischen 1958 und 1960 in der dritten Siedlung mit Namen Levittown in Burlington County (Staat New Jersey) unweit von Philadelphia durchgeführt hat. Gans lebte dort ab 1958 für zwei Jahre als beteiligter Beobachter („participant-observer“) und verarbeitete seine Beobachtungen und Erkenntnisse bei der Entstehung der Siedlung und der Ausbildung ihrer gesellschaftlichen Strukturen. Diese Studie bezieht sich zwar auf das dritte Levittown, das erst 1962 fertiggestellt wurde – die zentralen Ergebnisse wären allerdings wahrscheinlich 10 Jahre früher im hier besprochenen Levittown auf Long Island ähnlich ausgefallen. *H. Gans, The Levittowner – Ways of Life and Politics in a new Suburban Community*, New York 1967.

7 Besonders giftig formuliert findet sich diese Kritik im Standardwerk „Die Stadt“ von Lewis Mumford, dort im Kapitel über Vorstädte und Trabanten: „Durch den Auszug der Massen in die vorstädtischen Gebiete wurde eine neue Art von Gemeinwesen geschaffen, das ein Zerrbild sowohl der historischen Stadt wie auch der ersten vorstädtischen Zufluchtsorte war: eine Vielzahl von gleichförmigen, unterschiedslosen Häusern, die unerbittlich in gleichen Abständen und an gleichförmigen Straßen in einer baumlosen Einöde aufgereiht stehen, bewohnt von Menschen derselben Schicht, desselben Einkommens, derselben Altersklassen, die denselben Fernsehdarbietungen zuschauen, dieselben faden Konserven aus denselben Kühlschränken essen und sich äußerlich und innerlich in jeder Hinsicht einer gemeinsamen Form anpassen, die in der zentralen Metropole gefertigt wird.“ Obwohl Levittown nicht namentlich erwähnt wird, ist die Assoziation unmissverständlich; *L. Mumford, Die Stadt*, Köln/Berlin 1963.

8 Nachdem Jane Jacobs schon zu Beginn der 1960er Jahre auf einzelne wirtschaftliche Zusammenhänge zwischen Mobilität und Städtebau verwiesen hatte (*J. Jacobs, The Death and Life of Great American*

**Abb. 3:**

Ein mit Abb. 2 vergleichbarer Straßenraum im Jahr 1998 zeigt die Veränderung, die allein das Wachsen der Vegetation bewirkt hat (Foto: Rüdiger Krisch).

tik beschränkte sich zunächst auf die Konformität der suburbanen Gesellschaft als direkte Folge des weitestgehend homogenen Siedlungsbaus im Umland der Städte. Seine Auswirkungen auf die Verfestigung der Rollen von Mann und Frau innerhalb der Familie war hingegen erst Jahrzehnte später Thema des gesellschaftswissenschaftlichen Diskurses.⁹

3. Gegenwart

Nach Einschätzung der Tagespresse ist Levittown auch heute noch eine beliebte und relativ wertstabile Wohnlage für Familien im Einzugsbereich von New York City.¹⁰ Mit Ausnahme der mäßigen Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel gilt die Infrastruktur als gut, das qualitativ hochwertige und breit gefächerte Angebot an weiterführenden Schulen findet seine Entsprechung in einem überdurchschnittlich hohen Bildungsniveau der Bewohnerschaft. Niedrige Kriminalitätsraten und die ruhige Umgebung tragen ebenfalls zur Attraktivität des Wohnorts bei.

Cities, New York 1961), prangerten auch die Vertreter der Anti-Sprawl-Bewegung und des „New Urbanism“ die Verbindung zur Steuer- und Subventionspolitik der amerikanischen Bundesregierung an: A. Duany/E. Plater-Zyberk/J. Speck, *Suburban Nation – The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, New York 2000, S. 92 ff. Eine weitergehende wissenschaftliche Verknüpfung dieser Phänomene zu den immer deutlicher erkennbaren ökologischen Problemen im nationalen und globalen Maßstab steht hingegen noch aus.

9 Die Stadt- und Landschaftshistorikerin Dolores Hayden hat sich in mehreren Publikationen mit der Rolle der Frau und des Familienlebens in den amerikanischen Suburbs auseinandergesetzt: *D. Hayden, Redesigning the American Dream*, New York/London 1984 und *D. Hayden, Building Suburbia – Green Fields and Urban Growth, 1820-2000*, New York 2003.

10 Einschätzungen zum Stellenwert von Levittown auf dem Immobilienmarkt der Region sind dokumentiert in zwei Artikeln der regelmäßigen Kolumne „If you’re thinking of living in: ...“ im Immobilienteil der New York Times vom 27.11.1983 (Autor: J.T. McQuiston) und vom 9.3.2003 (Autor: J. Rafter).

Gleichzeitig sind in Levittown die Nachwirkungen der impliziten und expliziten Rasendiskriminierung seiner Erbauungszeit bis heute erkennbar. Nach dem Zensus aus dem Jahr 1990 war die Bevölkerung der Siedlung damals immer noch zu fast 98 % weißer Hautfarbe, die restlichen 2% bestanden überwiegend aus Menschen hispanischer Abstammung, während Schwarze weniger als 0,3% ausmachten.¹¹ Selbst die Daten des Jahres 2000 zeigen einen Anteil von Minderheiten in Höhe von gerade 6%.¹² Hinzu kommt die allgemeine demografische Entwicklung der amerikanischen Gesellschaft, d.h. insbesondere der Rückgang der Kinderzahlen und die Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgrößen, durch die der Rückgang der Bevölkerungszahl von ursprünglich über 80.000 Einwohnern auf heute runde 50.000 gut erklärbar ist.

Obwohl die Verkaufspreise für Häuser tendenziell leicht über dem regionalen Durchschnitt liegen,¹³ ist Levittown immer eine Siedlung geblieben, die für Erst-Erwerber von Wohneigentum erschwinglich und somit attraktiv ist. Viele junge Familien und Paare an der Schwelle zur Familiengründung kaufen Häuser – nicht unbedingt mit der Perspektive auf langfristige Sesshaftigkeit, sondern als Einstieg in den Immobilienmarkt. Da das amerikanische Rechts- und Steuersystem es den Eigentümern von Wohnimmobilien im Vergleich zu Europa leichter macht (oder besser machte), sich durch Kauf und Verkauf von Häusern schrittweise im Markt zu verbessern, bleibt das erste eigene Haus oft eine kurz- bis mittelfristig angelegte Durchgangsstation. Dementsprechend ist auch der Eigentümerwechsel in Einsteiger-Wohnlagen relativ hoch.¹⁴

Damit lässt sich auch erklären, dass sich Levittown in der unmittelbaren Vergangenheit zu einem der Brennpunkte der Finanzkrise im Großraum New York entwickelt hat, an dem deren Wurzeln in der unsoliden Finanzierung von Immobilienkäufen im Straßenbild sichtbar werden: Die New York Times bezeichnete die Siedlung im November 2008 als „Foreclosure Hot Spot“, was man als Hochburg von Zwangsversteigerungen übersetzen könnte. Offenbar sind gerade im Segment der Erst-Erwerber mit relativ niedrigem Einkommen viele Haushalte dem Werben von Vermittlern der allzu günstigen Immobilienkredite erlegen, deren wirtschaftliche Tragfähigkeit eine konstante Wertsteigerung der beliebten Immobilie voraussetzt, die der Markt nicht bieten konnte.¹⁵

11 Diese Zahlen lassen sich nur einordnen vor dem Hintergrund, dass Long Island zwar bis ins 21. Jahrhundert hinein eine der am stärksten rassisch segregierten suburbanen Regionen war, der Anteil schwarzer Bevölkerung auf der ganzen Insel nach den Zensus-Daten von 1990 aber immerhin 8% betrug. *B. Lambert*, At 50, Levittown Contends with its Legacy of Bias, New York Times 28.12.1997.

12 Die aktuellsten vorliegenden Zensus-Daten sind zitiert in folgendem Artikel: *L. Downes*, Editorial Observer, in Levittown, Old Myths Meet Hard Reality, New York Times 19.11.2008.

13 Siehe hierzu die in Anm. 10 zitierten Artikel.

14 Angaben von Maklern aus dem Jahr 1997 beziffern den jährlichen Eigentümerwechsel in Levittown bei 500-700 Häusern, was bezogen auf die Gesamtzahl von 17.500 Häusern nur etwa 3-4% ausmacht. Angesichts der grundlegenden Veränderungen des Immobilienmarktes in den vergangenen 10 Jahren ist die Aussagekraft dieser Zahlen allerdings begrenzt; *D.M. Halbfinger*, New Buyers Renew Levittown, Now 50, New York Times 28.09.1997.

15 Der Firma Levitt & Sons ging es letztlich nicht besser als den hier erwähnten vielen Bewohnern des



Abb. 4: Um das Jahr 2000 waren noch knapp 200 Häuser wie dieses weitgehend im Originalzustand erhalten; heute soll es nur noch eine Handvoll sein (Foto: Rüdiger Krisch).

Aufgrund der mäßigen Verkehrsanbindung erwarten Experten auch, dass sich Levittown langsamer von den Folgen der Krise erholen wird als andere, besser erschlossene Siedlungen.

Die räumlichen Grenzen der Siedlung zu den umgebenden Wohngebieten hin sind inzwischen längst verschwommen, die einst legendäre Monotonie der Häuser und Straßenzüge gibt es heute nicht mehr. Kaum ein Haus gleicht dem anderen, fast alle haben schon mehrere Renovierungen, Ausbauten und Erweiterungen hinter sich. Bilder aus dem Jahr 1998 illustrieren die vielfältigen Mittel, deren sich die Bewohner bei der Schaffung ihrer persönlichen Traumhäuser bedient haben: Baukörper, Dachformen, Fenster, Türen, Materialien (...). Inzwischen sind in Levittown alle Prototypen amerikanischer Wohnideale vertreten, von „French Colonial“ über „Shingle Style“ bis hin zu „California Modern“. Der Holzrahmenbau, der letztlich in allen Häusern irgendwo unsichtbar noch drinsteckt, hat sich damit als entwicklungsfähiges baukonstruktives Grundsystem bewährt, das alle Möglichkeiten offenlässt.

ersten Levittown: nach 80 Jahren erfolgreicher Geschäftstätigkeit – einigen davon als größter Produzent von Wohnungsbau in den gesamten Vereinigten Staaten – und etwa 200.000 gebauten Häusern musste die Firma Ende 2007 Gläubigerschutz beantragen, da sie große Investitionen in den Markt von Luxus-Eigenheimen in Florida getätigt hatte, die sich aufgrund der beginnenden Krise des Immobilienmarktes nicht refinanzieren ließen. *L. Downes*, Editorial Observer, in Levittown, Old Myths Meet Hard Reality, New York Times 19.11.2008.



Abb. 5a-d: Renovierte Häuser; das einfache konstruktive Grundsystem der Häuser ermöglicht Erweiterungen und Veränderungen, hinter denen die Grundsubstanz kaum oder auch gar nicht mehr erkennbar ist (Fotos: Rüdiger Krisch).

Die Kehrseite dieser Medaille ist der bislang vergebliche Versuch der Levittown Historical Society, ein möglichst weitgehend im Originalzustand erhaltenes Siedlungshaus zu erwerben und als Standort des (derzeit provisorisch im Flur einer Berufsschule untergebrachten) Levittown Museums der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dies scheiterte zunächst an den hohen Preisvorstellungen von Eigentümern, später dann an der Tatsache, dass man die unveränderten Häuser inzwischen fast an einer Hand abzählen kann.¹⁶ Vor zehn Jahren, als die hier abgedruckten Fotos des Autors entstanden sind, soll es noch etwa 200 davon gegeben haben.

4. Zukunft

Neben den vielen erzwungenen Eigentümerwechseln der vergangenen Monate fanden auch positive Entwicklungen in Levittown ein Echo in den Medien: Seit einigen Jahren entstehen erstmals einzelne Wohnanlagen im Geschosswohnungsbau, teilweise so-

¹⁶ Sogar die Smithsonian Institution, die in der Hauptstadt Washington D.C. beheimatete Forschungseinrichtung, die Träger des – nach eigenen Angaben – größten Museumskomplexes der Welt ist, hat bereits vergeblich vergeblich versucht, ein unverändertes Levitt-Haus aus den 1940er Jahren für ihre historische Sammlung zu erwerben; C. Kilgannon, Change Blurs Memories in a Famous Suburb, New York Times 13.10.2007.

gar mit öffentlicher Förderung. Diese Projekte ermöglichen einerseits ein gewisses Maß an sozialer Ausdifferenzierung und bauen ein kleines Gegengewicht zu den vielen auf die Familie hin maßgeschneiderten Einfamilienhäusern auf, andererseits wird dort der langjährigen Bewohnerschaft altersgerechter Wohnraum angeboten.

Darüber hinaus starteten Behördenvertreter des Landkreises zusammen mit Umwelt-Aktivisten und lokalen Firmen im Jahr 2007 eine Initiative mit dem Namen „Green Levittown Program“, die möglichst viele Hauseigentümer dazu bewegen will, ihre Häuser energetisch zu sanieren und dadurch aufzuwerten. Von Januar 2008 an zogen Freiwillige durch die Straßen, um den Bewohnern preiswerte Energieberatungen anzubieten, in deren Rahmen für das konkrete Objekt sinnvolle Renovierungsmaßnahmen herausgearbeitet und deren Finanzierung über zinsreduzierte Darlehen der lokalen Genossenschaftsbank organisiert werden können. Diese Initiative kann zwar die oben erwähnten Grundprobleme der amerikanischen Vorstadt nicht lösen, aber zumindest deren Risiken und Nebenwirkungen abmildern. Vielleicht entwickelt sich hier, falls dieses Programm ein Erfolg wird, mittelfristig eine Art Mustersiedlung für die Ära Obama?¹⁷

Man kann geteilter Meinung sein über die gestalterische Qualität der Häuser von Levittown zu Beginn des 21. Jahrhunderts – hingegen ist kaum zu bestreiten, dass sie den ganz eigenen amerikanischen Traum ihrer Bewohner abbilden. Vorgefertigte Monotonie prägte nur für wenige Jahre die Straßenzüge – das heutige Bild spiegelt unbegrenzten Individualismus. Gerade deshalb wird die Großtante der „suburbs“ wohl auch in Zukunft in der Architekturgeschichte keine nennenswerte Rolle spielen. Ein fester Platz in der historischen Betrachtung der Entwicklung von Stadt und Landschaft in den USA und in der amerikanischen Sozialgeschichte ist ihr hingegen sicher.

17 B. Walsh, A New Blueprint for Levittown, in: TIME Magazine, 17.01.2008.

Deni Ruggeri

Rückblick auf die städtebauliche Utopie der New Town Irvine

„Was wirklich geschehen sollte, ist dass die Architekten [...] noch einmal hingehen, schauen und fragen: „Was immer eure Gründe waren, diese Gemeinde so zu bauen wie sie ist: wie ist es gelungen? Was ist aus ihr geworden?“ Ich glaube, viele unserer Stereotypen und Vorstellungen von dem, was schlecht ist und was gut, oder ob ein besseres Leben oder ein besseres Lebensumfeld entstand, würden sich ändern...“¹

1. Einleitung

Dieser Beitrag befasst sich mit Irvine, Kalifornien, der größten, privat entwickelten New Town in den USA. Während der 1970er und 1980er Jahre waren New Towns die Antwort auf das beispiellose Wachstum vieler amerikanischer und europäischer Städte. Dabei wurde in den europäischen Städten meist Le Corbusiers Modell „*towers in the park*“ verfolgt, während in den amerikanischen New Towns eine geringere Dichte und ein eher vorstädtisches Umfeld vorgezogen wurde. Ähnlich wie auch Corbusier, setzten die Planer von Irvine auf das Auto als einzigem Verkehrsmittel und entwarfen Nachbarschaften (*neighborhoods*) mit strikt getrennten Nutzungen und Zonierungen. Doch war es die Schnittstelle zwischen Architektur und Freiraum – also der Städtebau –, der Irvine auszeichnen sollte.

Ebenso wie Architektur ein prägendes Merkmal vieler europäischer New Towns war, nutzten die Planer von Irvine Landschaftsarchitektur und Städtebau als Marketinginstrument, das die Stadt als Alternative zu den ausufernden Vorstädten von Los Angeles positionieren sollte. Umgesetzt wurde dies durch die Beauftragung von talentierten Entwerfern sowie die Aufstellung städtebaulicher Gestaltungsrichtlinien zur Planung von Quartieren oder „Dörfern“ (*villages*). Die Landschaft von Irvine wurde aufs sorgfältigste entworfen und umgesetzt, um größtmögliche Bildhaftigkeit (*imageability*) zu errei-

1 R.L. Watson, *Planning and Developing the New Town of Irvine, California, 1960-2003*: Präsident der Irvine Company, 1973-1977; Vorstandsvorsitzender der Walt Disney Company, 1983-1984, mündliche Geschichten, 2003 von Ann Lage gesammelt, Regional Oral History Office, The Bancroft Library, University of California, Berkeley (2005), S. 379.

chen und um ein einprägsames Umfeld zu gestalten.² Straßenzüge, Grüngürtel, Promenaden, Wege und Parks gaben den bildhaften Rahmen und prägten die zukünftige Entwicklung der Stadt.

Architekten und Städtebauer evaluieren den Erfolg von Wohnprojekten³ und New Towns⁴ u.a. mit Hilfe von *Post Occupancy Evaluations (POEs)*. In diesem Beitrag wird der Versuch unternommen, den *Post Occupancy Evaluation*-Ansatz auf Irvine anzuwenden.⁵ Den Anfang bildet ein geschichtlicher Überblick, gefolgt von einer Beschreibung der grundlegenden Entwurfsprinzipien sowie einer Erörterung von deren Wirkung auf die Identitätsbildung der größten New Town in Amerika.

2. Kurze Geschichte der Irvine Ranch

Nach dem Zweiten Weltkrieg breitete sich Los Angeles in Richtung Süden aus, bis in das Orange County und das nördliche Areal der Irvine Ranch hinein.⁶ Die Entwicklung erfolgte schrittweise und war nur durch ein Raster aus Hauptverkehrsstraßen sowie lockeren Vorgaben für Straßenquerschnitte, Abstandsflächen, Bebauungsdichte und Freiräume strukturiert. Die Wohngrundstücke innerhalb des Rasters wurden über ein Netz von „*loops and lollipops*“ (kurvig angelegte Straßen und Sackgassen) erschlossen. Die Gemeinbedarfsflächen beschränkten sich – in Anlehnung an das Modell der „Nachbarschaftseinheiten“ (*neigh-*



Abb. 1: Gesamtplan von Irvine Ranch; Quelle: *The Irvine Company, Irvine Ranch, different by design: images 1960-2005, Newport Beach, California, o.J. (2005), S. 19.*

2 K. Lynch, *The Image of the City*, Cambridge 1960.

3 M. Cooper, *Housing as if People Mattered*, Berkeley 1988.

4 D. Appleyard, *Planning a Pluralist City: Conflicting Realities in Ciudad Guyana*, Cambridge 1976.

5 Hierzu führte der Verfasser in Irvine auch zahlreiche Interviews mit Bewohnern und Schlüsselpersonen, auf die im Folgenden in anonymisierter Form Bezug genommen wird.

6 Cameron führte diese beispiellose Entwicklung auf den Bau der Straßen 405 und 5 zurück sowie auf Steuererhöhungen, die viele Farmer zwangen, ihr Land an Projektentwickler zu verkaufen; D. Cameron, *Innovation in Design and Planning Methods of new Communities: the Irvine Experiment*, in: G. Golany (Hrsg.), *Innovation for Future Cities*, New York 1976.

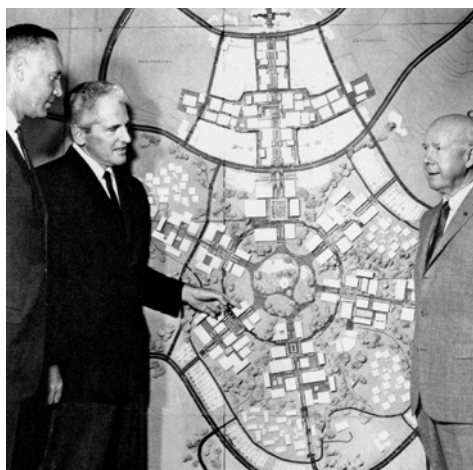


Abb. 2: Daniel G. Aldrich (erster Kanzler der University of California, Irvine) der Stadtplaner William Pereira und Charles Thomas (Präsident der Irvine Company) vor einem Modell des neuen Campus, ca. 1960 (von links); Quelle: *The Irvine Company* (s. Abb. 1), S. 216.

Schon seit Jahren suchte die *University of California* ein Areal für einen Satelliten-Campus. *The Irvine Company* (TIC) bot 405 Hektar Land für den Bau einer neuen Universität an. Ein bekannter Architekt aus Los Angeles, William Pereira⁹, bekam den Auftrag, einen Campus im Zentrum der neuen Stadt zu entwerfen. Pereiras Plan war ein durchschlagender Erfolg, so dass schon bald klar wurde, dass die anfängliche Auslegung für 100.000 Einwohner nicht ausreichen würde. Diese Erfahrung, nebst der Befürchtung, das Land von Irvine würde bald in die umliegenden Gemeinden eingemeindet, führte zur Überarbeitung des Plans. Mit dem neuen Masterplan wurde eine hauptsächlich auf landwirtschaftlichen Flächen nördlich der Schnellstraße 405 gelegene Stadt für 250.000 Einwohner entworfen, aufgebaut aus eigenständigen Siedlungen (*villages*).

Während Pereiras Plan das Stadtzentrum neben dem Irvine Campus der *University of California* vorsah, zeigte die überarbeitete Fassung eine polyzentrisch organisierte Stadtstruktur, mit einem von Ost nach West verlaufenden, linearen Aktionskorridor als „erweiterter Downtown“. Eine weitere wichtige Änderung war die Einrichtung des *Irvine Unified School District*, der heute einer der erfolgreichsten Distrikte im Staat ist. Die Erweiterung des städtischen Verwaltungsgebietes und die Gründung der Stadt-

borhood units) von Clarence Perry aus den 1920er Jahren – auf Parks, Schulen und Geschäfte an den Kreuzungspunkten der Hauptverkehrsachsen.⁷

Viele Akademiker und Praktiker sahen die schädlichen Wirkungen der suburbanen Zersiedlung⁸ voraus und die Architekturschulen suchten nach Alternativen in Form von kompakten, dichter bebauten Satellitenstädten. Zu den Kritikern der Zersiedlung zählten auch die Eigentümer der 25.500-Hektar Ranch, die einen Großteil der Fläche von Orange County einnahm. In der Erwartung, dass die Landwirtschaft in der Region bald durch Wohnbau ersetzt werden würde, begannen die Irvine Familie und die Geschäftsführer ihres Familienunternehmens über den Bau einer neuen Stadt nachzudenken.

7 M. Southworth/E. Ben-Joseph, *Streets and the Shaping of Towns and Cities*, New York 1997.

8 W.H. Whyte, *The Last Landscape*, Philadelphia 1968.

9 William Pereira war eine der Schlüsselfiguren der modernen Architekturszene in Kalifornien und entwarf viele bedeutende Gebäude, u.a. die berühmte *Transamerica Pyramid* in San Francisco.

gemeinde Irvine im Dezember 1971 vollendeten die institutionelle Grundstruktur und gewährleisteten die erfolgreiche Umsetzung des Masterplans.¹⁰

Ein hervorragendes Schulsystem, die Verfügbarkeit ganz unterschiedlicher Wohnformen, eine Fülle von Arbeitsangeboten und die Schönheit der Landschaft waren nur einige der Ursachen, die in den ersten 30 Jahren zu dem enorm raschen Wachstum von Irvine beitrugen. Manchen schien Irvine die sprichwörtliche „Boomburg“¹¹ zu sein. In den letzten Jahren erreichten die neuen Wohngebiete Woodbury (Fertigstellung 2004) und Portola Hills (2007) die Hügel von San Joaquin. Ferner

sind weitere Bauvorhaben um den Great Park herum geplant, einem neuen regionalen Park auf dem Areal des einstigen El Toro Militärstützpunktes sowie Hochhäuser im Mischgebiet an der Jamboree Road und am Irvine Spectrum Center.

Irvines Geschichte findet weltweit keine Entsprechung. Sie ist das Resultat vielfältiger Umstände, die sowohl das physische als auch das sozioökonomische Umfeld maßgeblich prägten. Anders als häufig vermutet, ist Irvine kein Ergebnis von Zersiedlung. Im Gegenteil: Aufgrund der sorgfältigen Mischung aus Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Geschosswohnungsbau überschreitet die Bebauungsdichte der städtischen Wohngebiete 110 Einheiten je Hektar. Die Stadt bietet mehr Arbeitsplätze als für die eigenen Einwohner notwendig. Es gibt weitläufige und vielfältige Parkflächen, die für Fahrradfahrer und Fußgänger leicht zu erreichen sind. Aber die Besonderheit von Irvine liegt in der geplanten – in der Tat entworfenen – Natur. Die Masterplanung ist ihr grundlegendes „DNA-Merkmal“. Die vorgegebene Grundstruktur, basierend auf der von Kevin Lynch¹² verbreiteten Theorie der Kanten, Knoten, Landmarken, Bezirke und Wege, bildete den Kern von William Pereiras¹³ Masterplan aus dem Jahre 1961.¹⁴

10 R.L. Watson (s. A 1), S. 163.

11 R. Lang/J. LeFurgy, *Boomburbs. The Rise of America's Accidental Cities*, Washington 2007.

12 K. Lynch (s. A 2).

13 A. Forsyth, *Reforming Suburbia. The Planned Communities of Irvine, Columbia and The Woodlands*, Berkeley 2005.

14 Interview P37: Mitarbeiter der Irvine Company (RE).



Abb. 3: Konzeptdiagramm für die Village-Nachbarschaftseinheit Woodbridge aus den frühen 1970er Jahren; Quelle: A. Forsyth (s. A 13).



Abb. 4:
Bildhaftigkeit der
Landschaft in Irvine
(Foto: *Deni Ruggeri*
2008).

Die Grundeigentumsverhältnisse trugen maßgeblich zu Irvines Einzigartigkeit bei. Da es nur einen Eigentümer gab, die *Irvine Company*, und keine vorhandenen Wohnsiedlungen, war die Masterplanung der Ranch ein verhältnismäßig einfaches Vorhaben. Bis zur Gründung war allein der Treuhänderausschuss für die Planungspolitik der Ranch zuständig.¹⁵ Selbst nach der Fertigstellung der Planung nahm die TIC weiterhin Einfluss auf die Zukunft der New Town und blieb Besitzer von großen Wohngebieten, Bürohäusern und Einkaufszentren sowie aller landwirtschaftlichen Flächen. Auch nach dreißig Jahren bleibt die TIC immer noch wichtigster institutioneller Akteur, formuliert zukünftige Ziele, managt natürliche Ressourcen und beaufsichtigt alle neuen Entwicklungen auf ihrem Land.¹⁶

Von Anfang an war Experimentierfreude eine von Irvines prägenden Eigenschaften. Aufgrund der Größe der Irvine Ranch und der raschen Entwicklung konnte die *Irvine Company* neue Planungs- und Entwurfsideen ausprobieren, die Ergebnisse evaluieren und sie in weitere neue Siedlungen einbringen.¹⁷ In einem spezifischen, kooperativen Prozess bildeten die Mitarbeiter der *Irvine Company* und der städtischen Behörde sowie eine große Zahl von Landschaftsarchitekten, Architekten und Stadtplanern gemischte Entwurfsteams mit dem Ziel, Siedlungen von der Konzeptfindung bis zur Realisierung

15 Genau diese Richtlinien wurden nach der Konstituierung von Irvine am 28. Dezember 1971 als öffentliche Richtlinien übernommen.

16 A. Forsyth, Who Built Irvine? Private Planning and the Federal Government, in: *Urban Studies*, Bd. 39, Nr. 13, 2002, S. 2507-2530.

17 R.L. Watson (s. A 1), S. 176.

zu entwickeln. Die Einstellung von Landschaftsarchitekten als Mediatoren, die den Prozess begleiteten, half, die ungleichen Machtverhältnisse zwischen den Grundeigentümern/Entwicklern und der Gemeinde mit ihrer begrenzten Steuerungskapazität auszubalancieren und gewährleistete eine innovative Herangehensweise in der Planung und im Entwurf.¹⁸

In allen Bereichen der Siedlungsplanung wurde experimentiert, was besonders im Straßenraum, in den Parks, Grünzonen und Landschaftssäumen, die jedes Quartier einfassten, sichtbar wurde. Die Stadtplaner der *Irvine Company* verfassten ein internes Dokument, das „*General Planning Program: The Urban Design Element*“, in dem Entwurfsgrundlagen formuliert und Gestaltungsrichtlinien für alle Aspekte von Irvines gebauter Umwelt festgelegt wurden. Nach der Konstituierung als Stadt 1971 wurde die städtebauliche Gestaltungssatzung von der Planungspolitik übernommen und 1972 ein Teil des „*Urban Design Implementation Plan*“, mit dem das Büro *Wallace, Roberts, McHarg and Todd* von der Gemeinde beauftragt wurde, um den Bedenken vieler Einwohner bezüglich der Nachhaltigkeit der Masterplan-Festlegungen entgegen zu treten.

Obwohl der Masterplan schon seit Jahren nicht mehr fortgeschrieben wurde, ist die Landschaft von Irvine alles andere als statisch. In den Interviews beschrieben die Planer¹⁹ den Prozess, in dem Änderungen vorgenommen und evaluiert wurden, die schließlich in den Entwurf der weiteren Siedlungen einfließen: Irvine ist immer noch das Labor und Experimentierfeld für Nachbarschaftsplanung (*neighborhood planning*) und Städtebau,²⁰ in dem zeitgenössische städtebauliche Theorien erprobt werden, vom New Urbanism bis zum Öko-Haus und von heimischen Pflanzungen bis zur Grauwasserwertung. Alle Neuerungen werden durch den privilegierten Dialog zwischen der *Irvine Company* und der Stadt ermöglicht, zumindest auf TIC-eigenem Land. Dies ist ein Grund für Frustrationen bei kleineren, Nicht-TIC Entwicklungsgesellschaften sowie Planern und Bürgern, die sich nur schwer von den ursprünglichen Gestaltungsvorgaben der TIC lösen können und wollen.²¹

3. Städtebau in der New Town Irvine

Die besondere Herangehensweise der *Irvine Company* bestand in der Nutzung des Städtebaus als Marketinginstrument. Die heutige Diskussion über Stadtimage und die Vermarktung von urbanen Arealen vorwegnehmend,²² hatte die Gestaltungssatzung

18 Hideo Sasaki, Peter Walker, Ian McHarg, Kevin Lynch und Garrett Eckbo sind nur einige der bekanntesten Planer, die bei der Planung von Irvine mitgewirkt haben; R. Campbell, *Irvine Back Among Fastest-growing Big Cities Top 10*, Orange County Register, 21. Juni 2006, A. Forsyth (s. A 16).

19 Interviews P14 und P37: Mitarbeiter der *Irvine Company*.

20 R.L. Watson (s. A 1), S. 127.

21 Interview P10: Marketing Geschäftsführer (DK).

22 L. Vale/S. Bass-Warner jr. (Hrsg.), *Imaging the City: Continuing Struggles and New Directions*, Cambridge 2001.

von Irvine die Planungsrichtlinien auf die Anforderungen ihrer Marketingabteilung zugeschnitten. Der Maßstab der Siedlungen und Nachbarschaften zum Beispiel definierte sich nicht über physische oder soziologische Kriterien, sondern nur dadurch, dass sie eine vermarktbare Einheit darstellten.²³ Diese Grundsätze wurden anhand des Maßstabs bestimmt, vom großen bis zum kleinen, angefangen mit der Region bis hin zum Straßenraum.

Die Vermischung der Strategien wurde besonders auf regionaler Ebene deutlich, auf der Städtebau und Landschaftsarchitektur den „Ethos“ bzw. den spezifischen Charakter von Südkalifornien und Orange County erhalten und fördern sollten: „Auf subtile Art sollten Gebäude, Projekte, Nachbarschaften, Siedlungen, Bezirke und Städte gewisse Dinge beinhalten und zurückgeben, die die Menschen mit der regionalen Kultur und dazugehörigen Attributen verbinden [...]. In Südkalifornien ist es die große, vom milden Klima unserer Region beförderte Bedeutung, die Menschen auf Freizeit und Erholung legen.“²⁴

Viele der befragten Personen hoben den besonderen Lebensstil in Irvine hervor, der sich um Sport, Freizeitmöglichkeiten und das Leben im Freien dreht. Viele beschrieben Irvine als eine freiraum-orientierte Gemeinde, in der das Wetter, die Landschaft und die Gestaltung von Nachbarschaften die Nutzung der öffentlichen Räume und Parks unterstützen. In der Tat sind Landschaftsarchitektur und Freiraum die Hauptattribute, mit denen die Anwohner von Irvine die Identität des Ortes beschreiben.

Eine der schwierigsten Aufgaben bei der Gestaltung einer neuen Stadt ist es, den Ort schnellstmöglich so einprägsam zu machen, dass er für die Anwohner identitätsbildend wirkt. In den 1960er und 1970er Jahren untersuchten viele Stadtplaner den Aspekt der „Bildhaftigkeit“ („*imageability*“).²⁵ Die Forschungsarbeit der MIT Professoren Kevin Lynch²⁶ und Donald Appleyard²⁷ begründete ein nützliches normatives Bezugssystem, mit dem diese „Bildhaftigkeit“ erreicht werden sollte. In diesem Sinne legten die TIC-Planer Straßenachsen mit natürlichen oder gebauten Landmarken an, planten Bezirke um geografische Besonderheiten, umsäumten die Nachbarschaften mit Grün und beließen landwirtschaftliche Windschutzhecken entlang der Wegeverbindungen zwischen den Siedlungen. Diese Infrastruktur diente der Orientierung der Bewohner, machte die Stadt auf sinnstiftende Art erlebbar und führte schließlich zu eindeutigen mentalen Landkarten (mental maps) der Stadt und ihres natürlichen Umfelds.²⁸

23 *Irvine Community Development Corporation (ICDC)*, Irvine Company General Plan Program Urban Design Element, Unveröffentlichte Manuskripte I und II.

24 Ebd., S. 5.

25 *M. Southworth/D. Ruggeri* (i.E.), Place Identity and the Global City, in: *T. Banerjee/A. Loukaitou-Sideris* (Hrsg.), *Urban Design: Roots, Influences, and Trends. The Routledge Companion to Urban Design*.

26 *K. Lynch* (s. A 2) und *K. Lynch*, *Managing the Sense of a Region*, Cambridge 1976.

27 *D. Appleyard*, *Planning a Pluralist City. Conflicting Realities in Ciudad Guyana*, Cambridge 1976; *D. Appleyard/K. Lynch/J. Myer*, *A view from the Road*, Cambridge 1965.

28 *ICDC*, I (s. A 23), S. 4. Diese Anforderungen wurden aus Kevin Lynchs Theorie der städtischen und re-

„Ich denke, das Wichtigste bei der Planung einer Siedlung ist es, mit dem Land anzufangen. Wirklich gute Entwürfe entstehen aus dem Verständnis der Zusammenhänge [...]. Wenn man das verstanden hat, geht es mit der Rahmenplanung weiter, der wir uns gänzlich verschrieben haben. Es geht darum, herauszufinden, was die Bestandteile einer Siedlung sind: die Schulen, Parks, Straßen, Promenaden, die Grünflächen, die geschützt werden sollen (wie zum Beispiel die Hügel am Quail Hill, die man ohne weiteres hätte bebauen und nivellieren können) [...], ein Raumkonzept für den Verkehr, für Fußgänger und Freizeitnutzungen zu schaffen, ist unumgänglich, wenn ein Gefühl für den Ort entstehen soll [...]. Das Wichtigste ist, eine Landschaftsstruktur aus Straßen und Freiräumen zu erfassen und umzusetzen.“²⁹

Das System der Bildhaftigkeit ist offensichtlich im Bewusstsein der Einwohner und in ihren Erfahrungen „angekommen“. Die Interviews zeigen, wie wichtig die Straßen, Grüngürtel und Windschutzhecken für die Identität von Irvine sind. Der landschaftsbasierte Fokus steht im deutlichen Gegensatz zum TIC-Schwerpunkt einer authentischen Architektursprache, die aber von vielen Nutzern nur als „Hintergrund“ wahrgenommen wird: „Wenn es ein Symbol [für die Bildhaftigkeit] gäbe, wären es die Windschutzhecken und die natürliche Hügellandschaft.“³⁰ „Für eine Stadt dieser Größe ist Bildhaftigkeit hilfreich, denn so konnte sie in überschaubare Gebiete unterteilt werden. Auch wenn man nicht in Woodbridge wohnt, weiß man wo es liegt. Bildhaftigkeit macht die Stadtgebiete überschaubarer.“³¹

Der städtebauliche Plan definiert einen Bezirk als eine Reihe von Siedlungen mit ähnlichen Merkmalen. Er empfiehlt, dass sich auf Bezirksebene der Städtebau hauptsächlich mit der Schaffung und Stärkung von Mittelpunkten befasst, um die herum die Siedlungen angeordnet werden. In den frühen Gemeinden von Irvine, wie *University Park*, *Turtle Rock* und *East Bluffs*, wurden der *UCI Campus*, natürliche Felsformationen und *Newport Back Bay* zu solchen Referenzpunkten in der Planung neuer Stadtbezirke. Doch diese Strategie erschloss sich den Bewohnern nicht wirklich.

Das Vorkommen natürlicher und künstlicher Merkmale in den jeweiligen Stadtbezirken von Irvine wurde durch eine Strategie der Namensgebung unterstützt. Ortsnamen, in denen Begriffe wie „Klippe“ („*bluffs*“) und „Hügelkette“ („*ridges*“) vorkommen, lösen ein unmittelbares Identitätsgefühl aus. Mit dieser Strategie hatte das Irvine Company Marketingbüro die „Bildhaftigkeit“-Theorie von Kevin Lynch neu interpretiert bzw. ergänzt. Der Bezug auf den imaginären waldartigen („*woods*y“) Charakter zum Beispiel unterstrich eine Verbindung zwischen den Siedlungen Woodbridge und Northwood, die aus den 1970er und 1980er Jahren stammen.³² „Wer dort kauft, kauft auch ein

gionalen Bildhaftigkeit (*imageability*) übernommen, beschrieben in „The Image of the City“ (1960) und „Managing the sense of a region“ (1976).

29 Interview P37: Mitarbeiter der Irvine Company (RE).

30 Interview P10: Marketing Geschäftsführer (DK).

31 Interview P11: Irvine Planer (DM).

32 ICDC (s. A 23).



Abb. 5: Irvine: die in den 1970er Jahren entwickelte „Village of Harbor View“ mit öffentlichem zentralem Grünraum; Quelle: *The Irvine Company* (s. Abb. 1), S. 183.

Image. Alles fürs Marketing. Sicher wäre es weniger erfolgreich, wenn sie es nicht täten. Es muss einen wirtschaftlichen Nutzen geben, sonst würden sie es nicht tun. Sie (die Irvine Company) verbringt erstaunlich viel Zeit mit der Namensgebung.³³

Die Irvine Company definiert – aus einer Kombination von Marketingüberlegungen und städtebaulichen Zielen – eine Siedlung (*village*) als eine Anzahl von Nachbarschaften (*neighborhoods*), die groß genug ist für verschiedene Haus- und Wohnungstypen, aber nicht zu groß, so dass eine fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen möglich ist. Auf der Ebene der Siedlungen werden Elemente des Städtebaus und der Landschaftsarchitektur eingesetzt, um eine „geschlossene psychologische, thematische und funktionale Identität zu schaffen“.³⁴ Grüne „Säume“ („*edges*“) liegen als Puffer zwischen Häusern und Straßen und verstärken die Identität der jeweiligen Siedlung. In Woodbridge besteht der Saum um die Siedlung aus einem Dickicht mit sommergrünen und immergrünen Bäumen sowie Eukalyptus, während der Grüngürtel von Westpark eine „mediterrane Palette“ ist, mit Palmen, Mittelmeerkiefern und großflächigen Anpflanzungen von Strelizien. Dies unterstreicht den einzigartigen Charakter einer jeden Siedlung.

33 Interview P11: Irvine Planer (DM).

34 *ICDC*, I (s. A 23), S. 3-4.

Die Grünzonen dienen gleichermaßen als bildhafte Merkmale auf der Stadtebene und als Orte zum Freunde treffen und Kommunizieren auf Siedlungsebene. Viele der von mir interviewten Bewohner sprachen mit Stolz von den Grünzonen als den markantesten Aspekten der Identität ihrer Siedlung. Einige Bewohner erklärten: „(Identität wird gestiftet, d. Vf.) von großzügigen Fußwegen mit Grün auf beiden Seiten. Die Grüngürtel sind das Hauptmerkmal, wohin man auch geht.“³⁵ „Es ist, als ob man in einem Park leben würde. Viele begrünte Straßenzüge haben Grünzonen, die die Fahrspuren unterteilen. Alles ist gut gepflegt, der Rasen immer gemäht, es gibt Bäume, Blumen und viele Fußwege, Grünflächen.“³⁶

Die städtebauliche Gestaltungssatzung der *Irvine Company* beschreibt die Nachbarschaften als „eine Anzahl von Gebäuden“, die durch eine „gewisse Kompatibilität“ geprägt sind.³⁷ Diese Zusammengehörigkeit wird durch die Wiederholung architektonischer Formen und Details sowie städtebaulicher Entwurfselemente erzielt. Derartig unbestimmte Grundsätze erfordern eine Erklärung. Im Hintergrund steht, dass die Mitarbeiter der TIC den Begriff „Nachbarschaft“ („*neighborhood*“) ablehnten und sich stattdessen auf das Konzept der „Siedlung“ („*village*“) konzentrierten. Dies ist nicht nur eine Sache der Semantik. Aus Sicht der TIC Mitarbeiter ist der Begriff „Nachbarschaft“ mit negativen Assoziationen verbunden, wie der Zersiedelung von Südkalifornien. Auch fand die *Irvine Company* den Maßstab der Nachbarschaften zu klein, um effektiv vermarktet und umgesetzt zu werden.³⁸

Die Unterscheidung zwischen Siedlung und Nachbarschaft und die Bemühungen, Irvine als eine Ansammlung untereinander verbundener Siedlungen – bestehend aus kleineren, weniger eindeutig definierten Nachbarschaften, die um Schulen und Einkaufszentren gruppiert sind – zu vermarkten, scheinen in der Ortswahrnehmung der Menschen Akzeptanz gefunden zu haben. „In jeder Siedlung, die sie bauten, gab es eine Grundschule in der Nachbarschaft. Es war schön, dass die Kinder zu einer sicheren Schule laufen konnten, die in einer geschützten Umgebung lag und ihnen ein Gefühl der Zugehörigkeit und Identität vermittelte. Das ist es, was mich hierher gelockt hat.“³⁹

Den Begriff „Siedlungen“ („*villages*“) benutzen die Bewohner in ihren Erzählungen als eines von Irvines prägenden Attributen. Indem die TIC Irvine in Siedlungen und nicht in Nachbarschaften unterteilte, hoben sie die New Town erfolgreich von den weniger exklusiven Ortschaften in Südkalifornien ab: „So dicht wie wir hier wohnen kann man aus der Haustür gehen und ist nur einen Block entfernt von einer Grünfläche. In

35 Interview P32: Irvine Bewohner (MB).

36 Interview P21: Irvine Bewohner (JT).

37 Die Mitarbeiter der Irvine Company befürchteten, dass der Begriff „Nachbarschaft“ („*neighborhood*“) mit den zersiedelten Vorstädten assoziiert würde, während der Begriff „Dörfer oder Siedlungen“ („*villages*“) positiv besetzt war und an Gemeinden in New England erinnert (unveröff. Manuskript); *ICDC*, I, (s. A 23), S. 3.

38 *ICDC*, I (s. A 23), S. 8.

39 Interview P30: Älterer Irvine Bewohner (LW).



Abb. 6:
Typisches Wohnhaus
in der „Moonlight Street“
in einem der Villages
von Irvine (Foto:
Johann Jessen 2007).

den Gemeinden südlich von hier, wir nennen sie die „unter dem Y“, wo die Straßen 5 und die 405 aufeinander treffen, ist alles zersiedelt, es gibt dort kein Gefühl für Ordnungsstrukturen, auch wenn die Orte unterschiedlich heißen [...] und man muss eine halbe Stunde fahren, um ein Lebensmittelgeschäft zu erreichen, im Gegensatz zu einer Meile hier. Hier habe ich drei Geschäfte innerhalb von einer Meile.“⁴⁰

Die letzte Stufe der Umsetzung der städtebaulichen Strategien ist die Frage des Maßstabes der Straßen und deren Beschilderung. Auf Stadtebene ließen sich die Straßen und Vorfahrtsstraßen in eine klare mentale Landkarte der Stadt übertragen, wie Kevin Lynch in seinen Studien in Bosten, Jersey City und Los Angeles feststellte. Meist waren es die Straßen und deren Beschilderung, die ein „anspruchsvolles Wohnumfeld“⁴¹ definierten. Der Wahl eines Beschilderungssystems gingen umfassende Untersuchungen voraus, und das Unternehmen richtete eine Abteilung zur Kontrolle der Beschilderungspolitik und deren Umsetzung ein. Heute werden die Schilder der *Irvine Company* benutzt, um die Siedlungen zu vermarkten, Käufer zu den Einkaufszentren zu leiten, zukünftige Bauprojekte anzukündigen oder Naturschutzgebiete auszuweisen – sie sind ein Teil der Landschaft in Irvine geworden. Gleichermäßen wurde in Irvine viel Wert auf Beleuchtung und Straßenbegrünung gelegt. „Das Konzept der Siedlungen ist keine Sichtweise [...]. Es ist nichts, was man fühlt, wenn man hier entlang fährt, aber wenn man hier wohnt, wird man damit vertraut. Es wird immer offensichtlicher, auch für den zufälligen Betrachter, der hier durchfährt, wegen der Schilder und weil die Siedlungen sich präsentieren. Sie wollen gewürdigt werden und stehen im Wettbewerb zu den neueren Entwicklungsgebieten. Jetzt, wo die neuen Orte eine ganz neue Atmosphäre schaffen, merkt man das eher.“⁴²

40 Interview P6: Irvine Bewohner (CC).

41 ICDC, II, (s. A 23), S. 12.

42 Interview P6: Irvine Bewohner (CC).

4. Den Plan weiter entwickeln: Die Zukunft des Städtebaus in Irvine

Städtebau spielte eine wesentliche Rolle für Irvines Stellung als Alternative zur ein-tönigen Zersiedlung der umliegenden Gemeinden in Orange County. Das Innovative an der städtebaulichen Strategie ist ihre Verwertung als Marketinginstrument, das auf unterschiedliche Marktsegmente zugeschnitten war. Indem die Planer von Irvine die Bedeutung des bildhaften, unverwechselbaren Umfeldes hervorhoben, boten sie ihren Kollegen in der Marketingabteilung konkrete Grundlagen, mit denen für Irvines „Ethos“ bzw. „Charakter“ als Alternative zur Zersiedlung der umliegenden Regionen geworben werden konnte.

Aufgrund der großen Bedeutung von Irvines Planung und Gestaltung wurde ein komplexes behördliches System entwickelt, das den Erhalt des ursprünglichen Planungsgedankens sicherstellen sollte. Die Effektivität dieses komplexen Systems ist für den Fortbestand von Irvines Identität unabdingbar und verursacht hohe Kosten. Obwohl das System funktionierte, gab es geringfügige Abwandlungen, die das ausgewogene Gleichgewicht in Pereiras Masterplan von vor 25 Jahren verändert haben. Wohndichten erhöhten sich in Bereichen von Irvine, die einst Geschäftsviertel und Industriegebiete waren. Anderswo werden ungenutzte Grundschulen oder ehemalige Militärstützpunkte, wie die *El Toro Navy Base*, zu neuen städtischen Nachbarschaften mit verdichtetem Wohnen und Gewerbe umgenutzt.

Ordnung, Sauberkeit und die Bildhaftigkeit der Landschaft von Irvine sind das Ergebnis der städtebaulichen Gestaltungssatzung, des Verhaltenskodex CC&R (Verbarungen, Konditionen und Vorschriften) sowie der aktiven Mitwirkung des Gestaltungsbeirates. Als ursprünglicher Grundeigentümer und Besitzer der meisten Einkaufszentren, Wohngebiete und Bürohäuser in der Stadt hat die *Irvine Company* das Recht, alle Projekte zu überprüfen, die sich auf die ursprünglichen Planangaben auswirken könnten. Außer der TIC sind die Hauseigentümervereine (*Homeowners Associations*) mit der Überwachung der Siedlungen befasst. Sie wenden oft drastische Maßnahmen an, um sicherzustellen, dass die Gestaltungsvorgaben eingehalten werden. „Ich mag die Hauseigentümervereine nicht, sie werden einer Diktatur immer ähnlicher [...]. Wenn ihnen die Farbe vom Haus nicht gefällt oder der Garten, oder wenn man seine Gebühren nicht zahlt, können sie ein Pfandrecht auf das Haus legen.“⁴³ Ein anderer Bewohner monierte: „Es steht in den Vorschriften (CC&R), dass man das Garagentor nur für ein paar Minuten geöffnet lassen darf. Sie kommen auch vorbei, wenn man in seiner Garage Sachen hat, die auch ins Lager könnten.“⁴⁴

Die Vertreter der Hauseigentümervereine legen viel Wert auf die Erhaltung des „Neuzustandes“ der Umgebung. Dies und die laufende Instandhaltung wirken sich positiv aus, nicht nur auf das Selbstbewusstsein und den Stolz der Gemeinde, sondern auch

43 Interview P2: Irvine Bewohner (BP).

44 Interview P6: Irvine Bewohner (CC).



Abb. 7:
Wandel; Wohnhochhäuser
im Geschäftsviertel von
Irvine (Foto: *Deni Ruggeri*
2008).

auf finanzielle Aspekte. So waren – vor der Krise – die Hauspreise durchschnittlich um mehr als 100.000 Dollar höher als in den Gegenden, die nicht von den Hauseigentümergevereinen kontrolliert werden, und die Bewohner sind sich dessen bewusst. Die meisten Bürger akzeptieren das durchgeplante Erscheinungsbild von Irvine und übernehmen Verantwortung für die Pflege des Ortes. Dreiviertel der Bewohner von Woodbridge und Westpark halten Pflege für wichtig. Zu den gemeinsamen Werten aller Bürger befragt, sagte ein 35-jähriger Bewohner von Irvine: „Es ist das Gefühl etwas zu besitzen. Die Pflicht, sein Haus, seinen Rasen sauber zu halten, um die Nachbarschaft nicht verwahrlosen zu lassen.“⁴⁵ Obwohl viele Bewohner die Vorteile der Hauseigentümergevereine verstehen, fällt es ihnen schwer, das rigide Regulierungssystem bedingungslos anzunehmen: „Das Umfeld ist stark kontrolliert. Farben, Baumaterialien, um mit seinem eigenen Haus das zu tun, was man will, ist zunächst eine Erlaubnis einzuholen. Hier ist alles stark kontrolliert, was mir auffiel, als ich aus [...] hierher zog. Es gibt eine Liste mit genehmigten Pflanzen, Farben. [...] Ich bin ‚illegal‘, ich war der erste Bewohner in meiner Nachbarschaft, der einen Baum wollte, der nicht auf der Liste steht, keinen mediterranen Baum [...]. Es gibt Ausschüsse, die prüfen, was man pflanzt. Das ist unbefriedigend. Wir nennen sie die ‚Baum-Nazis‘.“⁴⁶

Veränderungen sind ein kontroverses Thema in Irvine, der Stadt, die heute noch nach den Idealen und Grundsätzen des 30 Jahre alten Masterplans weiterentwickelt wird. Wandel findet im gesamten Umfeld und in Irvine selbst statt. Ältere Nachbarschaften wollen die Wohnumfeldgestaltung modernisieren und neue Käufer anziehen.

45 Interview P9: Irvine Bewohner (DT).

46 Interview P32: Irvine Bewohner (MB).

Dennoch akzeptieren die Mitarbeiter der TIC und der Hauseigentümergebieterverbände diese Entwicklung nur ungern. Ein Mitarbeiter der Irvine Company sagte mir: „Wenn eine Gemeinde sich etabliert hat, ist Veränderung nicht mehr möglich. Bis zu einem gewissen Grad ist es möglich, aber dann nur sehr kontrolliert. Fast unmerkliche Dinge verändern sich, aber der Rahmen wird erhalten bleiben. Dies ist für die Langlebigkeit der Gemeinde wichtig.“⁴⁷

Auch wenn der Masterplan so gut wie unangetastet blieb, gab es in den Nachbarschaften kleine, schrittweise Abwandlungen in der Gestaltung der Häuser und der Landschaft. Einige Bewohner beharren darauf, dass die Nachbarschaften sich gemeinsam mit den wirtschaftlichen Bedingungen weiterentwickeln müssen. Immer öfter bemühen sie sich um Ausnahmegenehmigungen, um Vordächer zu bauen, aufzustocken oder andere New Urbanism-Details umzusetzen. „Man muss sich verändern. Man will doch nicht von gestern sein. Das ist das Problem mit dem Hauseigentümergebieterverein. Er will die Siedlungen schützen, aber versteht nicht, dass sie nicht mehr so sind wie früher. Allerdings ändert sich sogar der Hauseigentümergebieterverein und ist nicht mehr so restriktiv wie früher.“⁴⁸ – „Wir erlauben die Vordächer das erste Mal in Woodbridge, aber denken, dass sie die Nachbarschaft verändern könnten. Wir genehmigen sie in gewissem Maße, aber wollen es eigentlich nicht.“⁴⁹

Die Landschaftsarchitektur – Parks, Grünzonen, Promenaden und Wege – ist das Alleinstellungsmerkmal und der sichtbarste bildhafte Aspekt, der Irvine von den umliegenden Städten unterscheidet. Die TIC hat durchschnittlich 30% mehr in Freiräume, Gärten, Wege und Parks investiert als die traditionellen „Entwickler“-Gemeinden. Zwei Drittel der Bewohner halten die Bäume und die Landschaftsgestaltung für den markantesten Aspekt in ihrer Nachbarschaft, dicht gefolgt von Parks und Freiräumen. Die allgegenwärtige Landschaft ist das Charakteristikum, das Irvine unter den New Towns weltweit einzigartig macht.⁵⁰

Zum Wert der gut gepflegten Anlagen befragt, spielen in den Antworten der Menschen Emotionen und finanzielle Überlegungen mit. Landschaftsarchitektur lässt sich besser vermarkten und verbessert die Lebensqualität. In den Worten eines Bewohners: „Ich glaube, sie fördert die Seele oder das Individuum und auch die Gemeinde. Sie schafft einen Ort, der einen aus dem Haus zieht und ebenso Menschen zusammenführt.“⁵¹ Ein anderer Bewohner: „Für mich hat sie großen Wert. Man muss sie nur ansehen (ich bin ein sehr visueller Mensch), es ist wirklich besser, wenn man grüne Rasenflächen, Blumen und Bäume sieht. Unbezahlbar, viel mehr wert. Wie Tag und Nacht.“⁵²

47 Interview P28: Mitarbeiter der Irvine Company (LLO).

48 Interview P26: Irvine Bewohner (LG).

49 Interview P13: HOA Mitglied im Gestaltungsbeirat (DF).

50 Vgl. die Abbildung im Editorial dieses Heftes, S. 175.

51 Interview P32: Irvine Bewohner (MB).

52 Interview P12: Irvine Bewohner (DM).

Die Bewohner von Irvine schätzen die Natur und die Nähe zu landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die TIC hat schon immer vom Nebeneinander von Wohnen und Landwirtschaft profitiert. Die frühen Werbekampagnen der *Irvine Company* versuchten die Bürger von Los Angeles mit Slogans wie „komm und hör den Spargel wachsen“ in ihre Stadt zu locken, und Bilder zeigen Irvine eingebettet in eine produktive Landschaft mit Orangenhainen. Ältere Bewohner bezeichnen die landwirtschaftliche Vergangenheit als den wichtigsten Abschnitt der Geschichte, der mit der Zeit verloren ging. Dies hat bedeutende Auswirkungen auf die Identität des Ortes und seiner Bürger. „Ich bin mir nicht sicher, ob die Menschen etwas über die landwirtschaftliche Vergangenheit wissen. Ich habe in drei verschiedenen Nachbarschaften von Irvine gelebt und alle waren bis vor kurzem Orangenhaine. Ich glaube die Leute hier wissen das nicht, und auch, dass wir Teil einer großen Ranch waren, die sich von den Bergen bis zum Meer erstreckte.“⁵³ Für viele Bewohner beinhaltet der Wandel auch eine Verlusterfahrung: „Als meine Kinder klein waren, sind wir zum Packhaus an der Jeffrey Road gefahren und an manchen Tagen konnte man Nachlesen halten. Ich habe gesehen, wie viele Erdbeerfelder und Orangenhaine abgerissen wurden, um Platz für Häuser zu machen. Ich vermisse die Haine, weil sie so gut rochen, besonders nachts.“⁵⁴

5. Zusammenfassung

Aus den aufgeführten Erfahrungen lässt sich für Städtebauer und Planer, die sich mit dem Wandel von Gemeinden befassen, kaum eine verallgemeinerbare Lehre ziehen. Obwohl der einzigartige Charakter von Irvine zum großen Teil auf die Planung zurückzuführen ist, spielten die Unterhaltung und Pflege eine gleichermaßen wesentliche Rolle für die Identität des Ortes wie der ursprüngliche Masterplan. Allerdings leidet die Stadt unter der ungelösten Spannung zwischen dem Erhalt der ursprünglichen Vision und der Notwendigkeit, sich dem Wandel der sozioökonomischen und umweltbedingten Gegebenheiten anzupassen. Die gut erhaltene Umwelt in Irvine stabilisiert die Hauspreise und macht die Siedlungen belastbarer. Doch kann zu viel Kontrolle die Bürger auch frustrieren und Ressentiments auslösen, wie einige der Interviews deutlich machen. Städtebauer könnten aus einigen dieser Themen konstruktive Schlussfolgerungen ziehen. Ihre Pläne sollten bildhaft und visionär sein, ohne dass sie zu rigide sind, um sich einem geschmacklichen und ästhetischen Wandel anpassen zu können.

Die logische Folge der aufwendigen Instandhaltung sind Kosten, beschränkte Zugänglichkeiten und Umweltprobleme. Ständige Pflege bedeutet hohe Kosten und ist häufig mit hohen Steuern und Beiträgen für den Hauseigentümergebiet verbunden, was wiederum verhindert, dass Familien mit geringem Einkommen in die Gegend ziehen können. Wie der Fall Irvine zeigt, führt eine zu starke Privatisierung in der Pflege und

53 Interview P4: Irvine Bewohner (BS).

54 Interview P24: Irvine Bewohner (KMC).

Unterhaltung der öffentlichen und halböffentlichen Flächen zu sehr exklusiven und homogenen Gemeinschaften. Zudem gibt es auch „psychologische Kosten“, die aus den aufwendigen Maßnahmen resultieren. Zu viel Kontrolle hindert die Menschen daran, sich für die Umgebung in ihrer Nachbarschaft zu engagieren und durch sie ihre eigene Identität zu stärken.

Viele Architekten und Städtebauer halten Landschaftsarchitekten für zweitrangige Akteure unter den Planern und bezeichnen ihre Arbeit als „Petersilie ums Schwein.“⁵⁵ Dieser Beitrag illustriert, dass in Irvine, genau wie in vielen anderen Nachbarschaften, die natürliche und künstliche Landschaft große Bedeutung hat, sowohl als „Kapital“ (wie mir ein Mitarbeiter der *Irvine Company* sagte) als auch als emotionale Verbindung. Am Bemerkenswertesten sind jedoch die Aussagen, die bestätigen, dass Landschaftsgestaltung der prägende Faktor in der Unterscheidung von Nachbarschaften sein kann und diese in ihrer Gesamtidentität aufwertet.⁵⁶

Auch wenn höhere Dichten notwendig sind, um vielfältige und lebendige Nachbarschaften zu schaffen, müssen diese behutsam in den Bestand integriert werden. Die Furcht der Bürger vor einer höheren Bebauungsdichte und Hochhäusern ist zum Teil auf die planerische Fehlinterpretation von Irvines einzigartigem Charakter zurückzuführen. Die neuen Glastürme stehen für eine neue Bürgerschaft und neue Bewohner Irvines, die sich mehr um den Blick aus ihrer Eigentumswohnung im 30. Stock sorgen, als um das Wohlergehen ihrer Nachbarschaften. Behutsamere Entwürfe sollten versuchen, die locker bebaute Stadtstruktur der umliegenden Nachbarschaften zu verdichten und zugleich auf das besondere soziokulturelle Milieu eingehen.

Die Landschaft von Irvine ist das Ergebnis der engen Zusammenarbeit von Städtebau und Marketing. Die Planer von Irvine erkannten, dass Architektur, Landschaftsarchitektur und Stadtplanung benutzt werden konnten, um die neue Stadt bei der Vermarktung zu positionieren. Marketingexperten gaben den Stadtplanern und Entwerfern ein schnelles Feedback zu deren experimentellen Entwürfen. Die Marketingbüros der TIC konnten in einer fortlaufenden Rückkopplungsschleife Informationen über die Zufriedenheit und Wahrnehmung der Nutzer sammeln. Wenngleich ich den Städtebau als reinen „Kundenservice“ nicht befürworte, haben die Planer eine wichtige Verantwortung beim Erschaffen von Nachbarschafts- und Gemeinschaftsidentität. Wie Irvine es zeigt.

Übersetzung: Caroline Ahrens/Dirk Schubert

55 D. Hayden, *A Field Guide to Sprawl*, New York 2006, S. 86.

56 K. Blake/D. Arreola, *Residential Subdivision Identity in Metropolitan Phoenix*, in: *Landscape Journal* (15), 1996, S. 1.

Vorsprung durch Planung – Portland, Oregon

Portland, die größte Stadt des Bundesstaates Oregon, gilt in den USA und über ihre Grenzen hinaus seit vielen Jahren als Beweis, dass auch in den Vereinigten Staaten eine ambitionierte regionale und kommunale Planungspraxis möglich ist und zu sichtbaren Erfolgen führt.¹ Für manche Kenner gilt sie als die „Hauptstadt guter Stadtplanung“ in den USA.² Als ein wichtiger Beleg wird die im Vergleich zu anderen Städten in den USA schon seit vielen Jahren außerordentlich hohe Attraktivität der Innenstadt angeführt. Der Beitrag will diesen Sonderfall amerikanischer Städte mit dem Fokus auf die Innenstadtentwicklung vorstellen.³

Die Region Portland ist mit 2,2 Mio. Einwohnern der kleinste Teil der auch *Cascadia* genannten Metropolregion im Nordwesten der USA, die außerdem die größere Teilregion Seattle und grenzübergreifend das kanadische Vancouver mit einschließt. Die Stadt Portland (ca. 569.000 Einwohner, 2007) liegt am Zusammenfluss des Willamette und Columbia River, umgeben von einer eindrucksvollen Gebirgslandschaft. In den Jahren zwischen 1990 und 2000 erfuhr die Region mit mehr als einer halben Million Zuwanderern einen enormen Anstieg an Einwohnern. Die Region ist mit Abstand die wirtschaftlich dynamischste in Oregon. Die traditionellen Industriezweige beruhten im Wesentlichen auf der Ausschöpfung der natürlichen Ressourcen (Lebensmittelindustrie, Holzwirtschaft). In den letzten drei Jahrzehnten hat sich die regionale Wirtschaft erfolgreich in eine moderne Dienstleistungs- und Hochtechnologieökonomie gewandelt.

- 1 Der Beitrag ist im Rahmen einer international vergleichenden Studie zum Thema „Regional Competitiveness and Quality of Life – The Cases Of Portland and Stuttgart,“ entstanden, die das Städtebau-Institut der Universität Stuttgart und das Metropolitan Institute der Virginia Tech in Alexandria, VA, in den USA im Jahre 2007/08 durchgeführt haben. Die Studie wurde von der Alexander-von-Humboldt Stiftung und der Virginia Tech, Blacksburg, gefördert.
- 2 C. Abbott, *The Capital of Good Planning: Metropolitan Portland since 1970*, in: R. Fishman (Hrsg.), *The American Planning Tradition: Culture and Policy*, Baltimore 2000.
- 3 Zur Stadtplanung in Portland sind in jüngerer Zeit auf Deutsch erschienen: M. Wegener, *Portland – Rationalistische Planung im deregulierten Amerika*, in: U. von Petz (Hrsg.), „Going West?“ *Stadtplanung in den USA – gestern und heute*, Dortmund 2004, S. 219-228; U. Meyer, *Aktuell: Der Städtebau in Portland widersetzt sich dem Klischee*, in: *deutsche bauzeitung* 3/2004, S. 16-18 und zur Regionalpolitik aus der Perspektive des New Urbanism: H. Bodenschatz/H. Kegler, *Neue Regionalplanung?*, in: *Der Architekt* Heft 7 (2002), S. 38-41.

Die wichtigsten Schwerpunkte sind heute die Informationstechnologie (mit Firmen wie Tektronix, Intel, and Hewlett-Packard) und Sportbekleidung (Nike, adidas, Columbia Sportswear). Die Region zeigt des weiteren ein starkes Wachstum in der Umwelttechnologieindustrie. Aber auch Metall verarbeitendes Gewerbe und Maschinenbau (die LKW-Fabrik Freightliner) und nicht zuletzt die exportorientierte Holzwirtschaft und der Hafen als Umschlagzentrum im Pazifischen Nordwesten bleiben wichtig.⁴

In den späten 1990er Jahren entwickelte sich in der Region ein boomender Immobilienmarkt. Die mittleren Einkommen stiegen um 16 Prozent, während sich die Preise für Häuser und Wohnungen verdoppelten. Die Region zieht vor allem gut ausgebildete junge Leute an, die von der Vitalität der Stadt, der Vielfalt ihrer Angebote und der Attraktivität der umgebenden Landschaft fasziniert sind und die ihrerseits das kreative Potential der Stadt und deren Anziehungskraft erhöhen. Außerdem ist Portland ein Ziel von Migranten vor allem aus asiatischen und lateinamerikanischen Ländern geworden.

Wer gute Beispiele für vorbildliche Planungspraxis in den USA sucht, kommt offensichtlich an Portland, Oregon, nicht vorbei, ob es ihm nun um die prägnante Gestaltung von städtischen Räumen⁵, um vorbildlichen öffentlichen Personennahverkehr⁶, um die konsequente Integration von Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung durch so genannte „Transit-Oriented Developments“ (TODs)⁷ oder um die erfolgreiche Minderung der Zersiedlung durch Regionalplanung⁸ handelt. Portland hat sich buchstäblich den Ruf eines planerischen und städtebaulichen „Musterknaben“ erworben.

1. Portlands Sonderweg seit 1973

Wie konnte es geschehen, dass eine „*dowdy and unimaginative*“ Stadt, von der es hieß, dass sie sich Ende der 1960er Jahre in nichts von anderen nordamerikanischen Städten unterschied („nothing to write home about“⁹), zu der urbanen und zugleich „grünen“ Metropole veränderte, als die sie heute gilt. Noch in den 1960er Jahren verfolgte Stadtpolitik in Portland die gleichen Ziele und Konzepte wie in anderen amerikanischen Großstädten zu dieser Zeit. Kein geringerer als Robert Moses, der „Macher“ des Freeway-Netzes von New York City, hatte in dem nach ihm benannten Report von 1943 auch für Portland ein dichtes Stadtautobahnnetz entlang der Flussufer empfohlen, das

4 H. Mayer/J. Provo, The Portland Edge in Context, in: C.P. Ozawa, The Portland Edge. Challenges and Successes in Growing Communities. Washington/Covelo/London 2004, S. 9-34.

5 J. Gehl/L. Gemzæe, New City Places, Copenhagen 2000, S. 60-66.

6 R. Cervero, The Transit Metropolis: A Global Inquiry, Chicago 1998.

7 R. Cervero, Transit-oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects. Transportation Research Board, 2004, S. 355-377.

8 E. Seltzer, Regional Planning and Local Governance. The Portland Story, in: T. Kidokoro/N. Harata/L.P. Subaru/J. Jessen/A. Motte/E.P. Seltzer (eds.), Sustainable City Regions. Space, Place and Governance, Tokio 2008, S. 277-298.

9 K. Gibson/C. Abbott, City Profile: Portland, Oregon, in: Cities Heft 6 (2002), S. 425.

dann in den Folgejahren gebaut wurde. Hochwertige Ensembles historischer Lagerhausarchitektur fielen diesen massiven Eingriffen in die Stadtstruktur zum Opfer. Auch blieben der Stadt nicht die in den 1960er Jahren verbreiteten Kahlschlagsanierungen in der Innenstadt erspart. Auf dem Terrain eines alten ufernahen Stadtquartiers, das komplett abgerissen wurde, entstand der *South Auditorium District* mit einer enormen Konzentration von Büroflächen und wirkt auch heute noch als Fremdkörper.

Die Zeitenwende der Kommunalpolitik in Portland wird gewöhnlich mit dem Amtsantritt des damals 36-jährigen Bürgermeister Neil Goldsmith im Jahre 1973 markiert. Der Wahlsieg des demokratischen Kandidaten leitete auf allen politischen Ebenen nicht nur einen Generations-, sondern auch einen markanten Richtungswechsel in der Politik ein, der (mit einer kurzen Unterbrechung Anfang der 1980er Jahre) trotz mehrerer Wechsel im Bürgermeisteramt bis heute Bestand hat. Sie bekam damals auch Rückenwind durch eine fortschrittlich orientierte staatliche Politik, die mit dem Namen von Tom McCall, Gouverneur von Oregon von 1967-74, verbunden wird. Die große Kontinuität in den Orientierungen der gewählten politischen Spitzen, verbunden mit hoher Professionalität und einem am Durchsetzungserfolg orientierten Pragmatismus werden als einer der ausschlaggebenden Faktoren für den Sonderweg von Portland gesehen. Dieser Sonderweg manifestiert sich zum einen in einer Abfolge verbindlicher Planwerke auf staatlicher, regionaler, lokaler und Quartiersebene, die fortlaufend aktualisiert und gegebenenfalls neu gefasst werden, und zum anderen in einer hohen und professionalisierten Kultur der Bürgerbeteiligung und des zivilgesellschaftlichen Engagements.¹⁰ Diese Kultur hat ihre Wurzeln in den über 50 *neighborhood associations*, die in zahlreichen Stadtteilen in den frühen 1970er Jahren aus dem Bürgerprotest gegen die damalige Stadtpolitik entstanden waren und sich bis heute einen großen Teil ihres damals erworbenen Einflusses erhalten haben.¹¹

Seit Beginn der 1970er Jahre ist über mehr als drei Jahrzehnte, mit wenigen kurzen Unterbrechungen, konsequent auf verschiedenen Maßstabsebenen eine räumliche Politik verfolgt worden, in der organisatorische Vorkehrungen, hoheitliche Planung, strategische Projekte und Bürgerengagement geschickt kombiniert wurden. Als deren wichtigsten Elemente gelten:

- (1) die Gründung der *METRO* in 1979, die heute sehr einflussreiche Regionalplanungsbehörde der Region Portland, mit direkt gewähltem Regionalparlament (bisher einzig in den USA) und mit weit reichenden Steuerungskompetenzen ausgestattet (Regionalplanung, regionale Freiraumgestaltung, Müllbeseitigung und anderes);

10 Diese Transformation ist von Chronisten detailliert nachgezeichnet worden. Hier sind vor allem die Publikationen des Stadtforschers Carl Abbott von der Portland State University zu nennen: *C. Abbott, Portland: Politics, Planning, and Growth in A Twentieth-century City*, Lincoln 1983, sowie *C. Abbott, Greater Portland: Urban Life and Landscape in the Pacific Northwest*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 2001.

11 Vgl. S.R. Johnson, *The Myth and Reality of Portland's Engaged Citizenry and Process-Oriented Governance*, in: C.P. Ozawa (s. A 4), S. 103-117.

- (2) neue regionalplanerische Instrumente; hier ist vor allen anderen die *Urban Growth Boundary* zu nennen. Ursprünglich zum Schutz landwirtschaftlich wertvoller Flächen gedacht, ist sie heute das nachweislich wirksame, aber politisch umstrittene Instrument zur Eindämmung des *Urban Sprawl*.¹² Die Grundlage dafür legte ein Referendum über die so genannte *Senate Bill 100* im Jahre 1973. Das Gesetz verlangt, dass in Oregon jede Stadt und jeder Kreis (*county*) Stadtentwicklungsplanung (*comprehensive planning*) in Übereinstimmung mit festgelegten staatlichen Zielen betreiben muss;
- (3) ein kontinuierlicher Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, bestehend aus einem regionalen Stadtbahnnetz (*Metropolitan Area Express, MAX*), begonnen 1986 und seitdem immer weiter ausgebaut, einem ebenfalls ständig erweiterten, auf den Kernbereich konzentrierten Straßenbahnnetz (städtisch betrieben) und einem dichten Busliniennetz;¹³
- (4) eine integrierte Flächennutzungs- und Verkehrsplanung, deren spektakulärstes Element Planung und Bau von *Transit-Oriented Developments (TODs)* an den Haltestellen der MAX-Linien ist. Der Bau eines neuen Stadtquartiers um die *MAX-Station Orenco* im Westen der Region ist eines der immer wieder bemühten Referenzbeispiele des nordamerikanischen *New Urbanism*;¹⁴
- (5) die kontinuierliche Aufwertung der Innenstadt durch Neugestaltung und Verkehrsberuhigung von Straßen und Plätzen in Downtown Portland im Zuge des Baus neuer Straßenbahntrassen, durch die Sanierung und Umnutzung der noch erhaltenen Bausubstanz und durch neue kulturelle Einrichtungen, die nach und nach die Rückkehr des Einzelhandels, der gehobenen Dienstleistungen und später auch des Wohnens in die City nach sich zog;
- (6) die behutsame Stadterneuerung in den stadtnahen Wohnquartieren unter kontinuierlicher und maßgeblicher Einbindung der ansässigen Bevölkerung, die sich in den schon erwähnten *Neighbourhood Associations* formiert haben,
- (7) und schließlich in den letzten Jahren ehrgeizige Stadtumbauprojekte: Umbau alter Gewerbegebiete (*Pearl District*) und gewerblich genutzter Uferzonen (*River Place, South Waterfront*) zu attraktiven gemischt genutzten Quartieren mit zum Teil sehr hohem Wohnanteil.

In diesem Beitrag ist das Hauptaugenmerk auf die besondere Entwicklung des innerstädtischen Wohnens in Portland gerichtet.

12 E. Seltzer, It's not an Experiment: Regional Planning at Metro, 1990 to the Present, in: C.P. Ozawa (s. A 4), S. 35-60.

13 S. Adler/J. Dill, The Evolution of Transportation Planning in the Portland Metropolitan Area, in: C.P. Ozawa (s. A 4), S. 257-279.

14 Vgl. C.C. Bohl, Place Making. Developing Town Centers, Main Streets, and Urban Villages, Washington 2006, S. 240-251.

2. Reurbanisierung in den USA: „Downtown is back“

Zu den überraschenden und inzwischen auch nicht mehr ganz neuen Tendenzen nordamerikanischer Stadtentwicklung gehört die Wiederbelebung der Zentren. In zahlreichen zentralen Bereichen steigt seit einigen Jahren die Einwohnerzahl wieder an, auch in solchen amerikanischen Städten, die gewöhnlich als Beispiel für die „doughnut“-Metapher herhalten müssen: die Stadtregion als Kringel mit leerer, ausgezehrer Mitte und immer praller werdendem, weiter ausuferndem Rand wie etwa Los Angeles. Zwar setzte, wie statistische Analysen zeigen, die „Wiederbevölkerung“ der amerikanischen Stadtzentren häufig schon in den 1980er Jahren ein. Die Auswertung der Zensusdaten von 2000 zeigte, dass in den 1990er Jahren nach Jahren der Bevölkerungsverluste nicht nur die meisten Kernstädte von Großstadtregionen, sondern auch die Innenstädte an Einwohnern zulegten, wenngleich meist von einem sehr geringen Niveau ausgehend; dies war in 18 (75 %) von insgesamt 24 der von Sohmer und Lang untersuchten US-amerikanischen Großstadtregionen der Fall.¹⁵ Die nicht nach einheitlichen Kriterien fixierte und daher jeweils sehr unterschiedliche Abgrenzung von Downtown schränkt den Wert quantitativer Vergleiche zwischen den Städten allerdings ein. Gleichwohl zeigen sich deutliche Unterschiede. Nicht alle Downtowns sind gewachsen, und nicht alle Downtowns, die wachsen, befinden sich in Kernstädten oder Stadtregionen, die wachsen.

Birch unterscheidet in ihrer statistischen Analyse von insgesamt 44 amerikanischen Städten hinsichtlich der Dynamik ihrer Bevölkerungsentwicklung fünf Typen von Innenstädten (Tab. 1).¹⁶ Die Typologie reicht von der Gruppe der konsolidierten „Downtowns“ der alten Metropolen an der Ostküste (New York, Boston, Philadelphia etc.), die wie die europäischen Großstädte durch die Verstädterung im 19. Jahrhundert geprägt sind und schon immer über einen leistungsfähigen ÖPNV verfügten, bis zu Städten, deren Innenstädte nach wie vor an Bevölkerung verlieren (Tab. 1). Diese liegen vor allem im *rust-belt* (Cincinnati, Minneapolis), aber nicht nur dort (San Antonio, Orlando). Zu beachten ist, dass diese Aufstellung auf Zensusdaten des Jahres 2000 beruht. Beobachter gehen davon aus, dass gerade nach der Jahrtausendwende die Reurbanisierung in den amerikanischen Innenstädten enorm an Dynamik gewonnen hat.¹⁷

Portland wird von Birch zu den Großstädten mit aufsteigenden Innenstädten gezählt, in einer Reihe mit den anderen großen Städten an der Westküste (Seattle, San Diego und San Francisco etc.), aber auch mit Städten wie Atlanta, GA. Die Zensusdaten zur Bevöl-

15 R. Sohmer/R. Lang, Downtown Rebound. Fannie Mae Foundation and Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, Census Note 2001, S. 1.

16 E.L. Birch, Who Lives Downtown. The Brookings Institution. Living Cities Census Series, Washington 2005, S. 15.

17 Vgl. auch die von Mark Hinshaw zusammengetragenen Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung bis 2010 in 16 amerikanischen Großstädten: M.K. Hinshaw, True Urbanism. Living In and Near the Center. Chicago/Washington 2007, S. 157-208.

Voll entwickelte Stadtzentren	Aufsteigende Innenstädte	Innenstädte im Aufbruch	Langsam wachsende Innenstädte	Schrumpfende Innenstädte
Boston Chicago Lower Manhattan Midtown Manhattan Philadelphia	Atlanta Baltimore Charlotte Cleveland Denver Los Angeles Memphis New Orleans Norfolk Portland San Diego San Francisco Seattle	Chattanooga Dallas Miami Milwaukee Washington D.C	Albuquerque Austin Boise Colorado Springs Columbus, OH Indianapolis Lafayette Phoenix Pittsburgh Salt Lake City	Cincinnati Columbus, GA Des Moines Jackson Lexington Mesa Minneapolis Orlando San Antonio Shreveport St. Louis

Tab. 1: Typologie nordamerikanischer Stadtzentren (2000); Quelle: Analyse der US-Census Daten (Birch 2005).

kerungsentwicklung in Portland zwischen 1970 und 2000 (Tab. 2) zeigen zunächst insgesamt einen kontinuierlichen Zuwachs auf regionaler Ebene.

Die Einwohnerzahl verdoppelte sich fast in diesem Zeitraum. Nach noch rückläufiger Entwicklung in den 1970er Jahren hatten auch die Stadt Portland und deren innere Bereiche an diesem Wachstum teil, wobei das Wachstum in den 1990er Jahren besonders stark ausfiel. Dabei legte Central Portland (24,6 %) etwas stärker zu als die Gesamtstadt (21,0 %), aber weniger als die Region (26,5 %). Deutlich wird des Weiteren, dass sich das Wachstum sehr ungleich auf die verschiedenen Innenstadtbezirke verteilt. Schnellstes Wachstum zeigt der *Pearl/River District*, dessen Einwohnerzahl sich zwischen 1990 und 2000 durch umfassende Wohnungsbautätigkeit mehr als verdoppelt hat, während in allen anderen Bezirken einschließlich des CBD (+ 16 %) eher moderate Gewinne zu verzeichnen waren.¹⁸ Zensusdaten liegen bisher lediglich bis 2000 vor. Jüngsten Schätzungen zufolge zählte die Region im Jahr 2008 mehr als 2.191.784 Bewohner. Die Stadt Portland ging in Ihren Vorarbeiten zum *Portland Plan* für *Central Portland* für das Jahr 2005 bereits von 31.000 Einwohnern aus.¹⁹ Damit hätte sich das Wachstumstempo in der Innenstadt gegenüber dem Jahrzehnt zuvor sogar verdoppelt. Auch diese Gewinne sind

¹⁸ C. Abbott, Centers and Edges. Reshaping Downtown Portland, in: C.P. Ozawa (s. A 4), S. 170.

¹⁹ City of Portland Bureau of Planning, Portland Plan. Conditions, Trends and Issues. Central Portland Plan Assessment, Portland 2008, S. 36.

	1970	1980	1990	2000	Differenz 1990 - 2000 in %
Region Portland*	1.081.978	1.341.542	1.523.741	1.927.881	+ 26,5
Stadt Portland	382.619	366.383	437.319	29.121	+ 21,0
Central Portland**	21.451	19.395	20.706	25.801	+ 24,6
CBD	6.803	6.684	7.938	9.239	+ 16,4
Pearl/River District	1.487	1.390	1.590	3.612	+ 127,2
Goose Hollow	4.738	4.845	4.773	5.958	+ 24,8

Tab. 2: Bevölkerungsentwicklung Portland 1970-2000 – Region, Stadt und Innenstadt mit den Bezirken; Quelle: Abbott 2004, S. 170; U.S. Census as compiled by Metro.

* Region Portland zählen die folgenden Landkreise: Clackamas, Columbia, Multnomah, Washington, and Yamhill in Oregon und Clark sowie Skamania in Bundesstaat Washington.

** Central Portland umfasst die Statistischen Zählbezirke von CBD, Pearl/ River District, Goose Hollow und Near East Side.

zu großen Teilen auf die dynamische Bautätigkeit im *Pearl/River District* zurückzuführen, für den für das Jahr 2005 über 6.000 Einwohner erwartet wurden.

Wer wohnt in Downtown Portland? Hier gibt die Auswertung von Birch wichtige Hinweise. Das Bevölkerungswachstum in den Innenstädten drückt sich auch in einem Anstieg der privaten Haushalte aus, wobei sich, wenig überraschend, die Haushaltszusammensetzung signifikant von der Gesamtstadt unterscheidet. In den von Birch untersuchten 44 US-amerikanischen Innenstädten sind durchschnittlich 71,0 % der Haushalte so genannte *non-family-households* (Einpersonen-Haushalte und Haushalte, in denen nicht miteinander verwandte Einzelpersonen zusammenleben) und nur 10,1 % der Haushalte sind Familien mit Kindern (Durchschnitt Gesamtstadt: 29,5 %).²⁰ Für Portland ist besonders auffallend, dass dort der Anteil der *non-family households* mit 85,5 % deutlich den amerikanischen Durchschnitt übersteigt und nach Cincinnati und Columbus, OH, den dritthöchsten Wert überhaupt aufweist. Ein weiteres besonderes Merkmal der Innenstadtbevölkerung von Portland, das deutlich vom Durchschnitt ab-

20 E.L. Birch (s. A.16), S. 7.

weicht, ist die ethnische Zusammensetzung. Der Anteil der weißen Wohnbevölkerung liegt bei 74,5 % (der vierthöchste Wert im Sample nach Boise, Salt Lake City und Colorado Springs, Durchschnitt: 52 %), der Anteil der schwarzen Bevölkerung bei nur 6,6 % (Durchschnitt: 21 %).²¹ Dies reflektiert zunächst vor allem, dass Portland als Ganzes mit 77,0 % weißer Bevölkerung im Jahre 2000 eine der „weißesten“ und somit homogensten Großstädte der USA ist, während der allmählich anwachsende Restanteil sich derzeit etwa zu gleichen Teilen aus Afro-Amerikanern, Asiaten (8,3 %) und Hispanics (5,0 %) zusammensetzt.

Insgesamt lassen sich die sozialstrukturellen Veränderungen der Innenstadtbevölkerung nach Birch in den USA zwischen 1970 und 2000 wie folgt zusammenfassen:²² Die Innenstadtbevölkerung wächst, beschleunigt in den 1990er Jahren; der Anteil der selbst nutzenden Eigentümerhaushalte ist gegenüber dem Anteil der Mieterhaushalte angestiegen, die ethnische Zusammensetzung hat sich stärker ausdifferenziert, was insbesondere dadurch zum Ausdruck kommt, dass der durchschnittliche Anteil der farbigen Bevölkerung entgegen landläufiger Vorstellung zugunsten vor allem süd- und mittelamerikanischer sowie asiatischer Zuwanderer von 24 % (1980) auf 21 % (2000) gesunken ist. In den letzten drei Jahrzehnten hat sich auch die Alterstruktur deutlich verschoben. Es gibt deutlich weniger Kinder und Jugendliche (unter 18 Jahren) und weniger alte Menschen, während der Anteil der im Beruf aktiven Altersgruppen insgesamt, wenngleich je nach Altersgruppe in den verschiedenen Dekaden mit unterschiedlichem Tempo, gestiegen ist. Dies bildet sich auch in dem höheren Anteil an Einpersonenhaushalten und an Personen mit gehobenen Ausbildungsabschluss (*Bachelor's Degree*) ab.

Die Auswertung der Zensus Daten von 2000 zeigt nicht nur den unabwiesbaren übergreifenden Trend der Reurbanisierung, deutlich werden auch die extrem unterschiedlichen Profile, die dieser Prozess jeweils großräumig – in verschiedenen Teilen der USA –, aber auch kleinräumig – innerhalb einzelner Staaten – ausbildet, wie Birch in ihrer Typologie verdeutlicht hat (Tab. 1). Wichtige weiterführende Hinweise hierzu liefern die Überlegungen zur Reurbanisierung von Robert Fishman.²³ Er hält die Reurbanisierung in den USA für einen noch nicht voll entfaltenen, aber langfristig strukturbestimmenden Prozess, der den *suburban sprawl* nicht zwangsläufig mindern, aber den innerstädtischen Verfall aufhalten und Downtown in vielen amerikanischen Städten nach Jahrzehnten der Auszehrung zu neuer nachhaltiger Vitalität verhelfen wird. Zunächst verweist er darauf, dass auch in den scheinbar hoffnungslosesten Fällen die Downtown nie gänzlich aufgegeben worden sei und zumindest einige meist traditionelle Branchen (Banken und Einzelhandel) den Standort selbst in Städten wie Detroit gegen alle Widrigkeiten gehalten und sich in den letzten Jahren neu orientiert haben – trotz aller mas-

21 Ebda., S. 9.

22 Ebda., S. 1.

23 Vgl. R. Fishman, *The Fifth Migration*; in: *Journal of the American Planning Association*, Heft 4 (2005), S. 357-366.

siver Verlagerungen von Dienstleistungsarbeitsplätzen in die „edge cities“ mit all deren Vorteilen der Erreichbarkeit, der Flächenvorrats und des Komforts. Die Ursache sieht er in der nicht reproduzierbaren Einzigartigkeit des historischen Kerns.²⁴ Entscheidend sei jedoch gewesen, dass sich in den letzten dreißig Jahren eine neue soziale Basis aus mehreren Komponenten herausgebildet habe, für die Downtown aus je unterschiedlichen Gründen ein attraktiver Standort geworden ist.

Den wohl kräftigsten Impuls für das Wiederaufleben der Innenstädte sieht er in den langfristigen Wirkungen der massiven Zuwanderung vor allem aus süd- und mittelamerikanischen sowie aus südostasiatischen Ländern, die nach dem *Immigration Act 1965* einsetzte. Wie schon bei früheren Einwanderungswellen, fanden sich die Neuankömmlingen aus der Fremde in den verfallenden, aber gut erreichbaren Quartieren im Schatten der Stadtzentren ein, für viele oft nur ein Durchgangsstation, für andere die feste Bleibe. In vielen Innenstädten bildeten die neuen Nachbarschaften der Koreaner, Mexikaner und anderer Landsmannschaften den Nukleus für eine expandierende und breit gefächerte innerstädtische Ökonomie, die in den 1970er Jahren oft auf niedrigstem Niveau, bisweilen mit dem Obst- und Blumenverkauf vom Handkarren am Straßenrand, startete. Weniger getragen von eigenem „*entrepreneurship*“ als von der allgemeinen Verbesserung des lokalen Arbeitsmarktes habe auch die schwarze Bevölkerung, die traditionell ihren Standort in der Innenstadt hat von der Aufwertung der Innenstadt profitiert. Ein Indikator ist der Anstieg der Hauseigentümer unter der schwarzen innerstädtischen Wohnbevölkerung in den letzten Jahren. Atlanta, GA, gilt hier als das besondere Beispiel einer Reurbanisierung durch einen wachsenden schwarzen Mittelstand. Außerdem seien mit der ökonomischen Reaktivierung von Downtown, der wachsenden ethnischen Diversität und der deutlich verbesserten Sicherheitslage die Voraussetzungen auch für den „weißen Mittelstand“ günstiger geworden, in die Innenstädte zurückzukehren, und zwar jenseits der gentrifizierten Inseln des abgeschotteten Luxuswohnens, die es schon immer gab und die heute wieder größer werden.

Fishman charakterisiert den Reurbanisierung in den USA als einen im Kern marktinduzierten Prozess, in dessen Verlauf veränderte Standortpräferenzen strukturelle Kraft entfalten. Wenn sich nun in jüngerer Zeit die Großstädte mit großem Mitteleinsatz für die Revitalisierung ihrer Zentren einsetzen, dann greifen sie in der Regel bereits vorhandene Ansätze auf. Zweifellos haben auch frühe Modellprojekte des Stadtumbaus wie *Battery Park* in New York, NY oder *Baltimore, MD, Inner Harbor* wichtige Impulse gegeben. Gleichwohl fällt auf, dass es erst seit der Jahrtausendwende in fast allen großen amerikanischen Städten strategische Pläne und Projektinitiativen zum Umbau und zur Aufwertung der Stadtzentren gibt; darin werden sie unterstützt durch einschlägige *think tanks* wie die *Brookings Institution* und das *Urban Land Institute*: Ziele sind die Schaffung von „*walkable areas*“, „*urban villages*“ und „*main streets*“.²⁵ Inzwischen investieren

24 Ebda., S. 361.

25 Vgl. C.C. Bohl (s. A 14); M.K. Hinshaw (s. A 17); C.B. Leinberger, Turning around downtown: Twelve

auch die privaten Immobilienentwickler massiv in den Wohnungsbau in zentralen Lagen fast aller amerikanischen Großstädte. Zumindest bis zum Beginn der Finanzmarktkrise im letzten Herbst herrschte in vielen Downtowns eine Aufbruchstimmung.

Die Reurbanisierung in Portland hat in doppelter Hinsicht demgegenüber ein eigenes Profil. Sie hat zum einen eine sehr spezifische soziale Basis. Nicht Immigranten und nicht eine rückkehrende weiße Mittelschicht bilden hier den Kern der sozialen Basis, sondern die große Zahl junger, gut ausgebildeter Menschen, die in den letzten 15 Jahren von außerhalb in die Stadt strömten. Sie ist zum anderen nicht in erster Linie marktinduziert, sondern Ziel und Resultat der Stadtpolitik, die seit Jahrzehnten konsequent verfolgt wird.

3. Etappen der Innenstadtpolitik in Portland

Die Etappen sind markiert durch Planwerke. Schon der erste *Downtown Plan 1972* bereitete wichtige Projekte vor, darunter den Abriss des auf die Planungen von Robert Moses zurückgehenden *Harbor Drive* entlang des Willamette Rivers und seine Umwandlung in einen Park. Die Stadt Portland dürfte eine der ersten Städte überhaupt gewesen sein, die eine Stadtautobahn demontierte. Der 1978 eröffnete *Tom McCall Waterfront Park* (3 ha) verbindet die Innenstadt wieder mit dem Fluss, von dem sie lange Zeit abgeschnitten war. Seitdem ist die schrittweise Rückgewinnung der Uferzonen für städtische Freiräume eine der Konstanten der Innenstadtpolitik. Im Jahre 1986 wurde die erste Stadtbahnlinie (*MAX – Metropolitan Area Express*) eröffnet, die vom Zentrum ausgehend über den Willamette River nach Osten weit in die Region führte. Das *Light-Rail-Netz* wurde kontinuierlich erweitert, u.a. durch eine direkte Verbindung zum Flughafen. Den Bau der Trassen und Haltestellen nahm man zum Anlass, den öffentlichen Raum in der City umzugestalten, die Parkplätze wurden reduziert, die Gehsteige verbreitert. Signalwirkung hatte die Umgestaltung eines blockgroßen Firmenparkplatzes, für den das Portland Hotel einst weichen musste, in den *Pioneer Courthouse Square* im Jahre 1984, heute, so die Stadtverwaltung nicht ohne Stolz, das „Wohnzimmer“²⁶ der Stadt und einer der belebtesten und beliebtesten öffentlichen Plätze in Portland.

Die verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt und die Aufwertung öffentlicher Räume in den 1980er Jahren zogen massive private Investitionen im Büro- und Einzelhandelssektor nach sich. Die Zahl der Arbeitsplätze wuchs in den fünf zentralen Statistischen Bezirken von 63.000 (1970) auf 108.000 im Jahre 1995. Wohnungsbau entstand während dieser ersten Phase der Revitalisierung auch in Portland kaum.²⁷ Heute befinden sich rund 122.500 Arbeitsplätze in der Innenstadt, sie ist ein damit wichtiges Zen-

Steps to Revitalization. Metropolitan Policy Program. The Brookings Institution, Washington DC. 2005; A. Breen/D. Rigby, *Intown Living. A Different American Dream*, Washington/London 2004.

26 *City of Portland Bureau of Planning* (s. A 19), S. 3.

27 *Ebda.*, S. 29.



Abb. 1: Pioneer Courthouse Square in Downtown Portland (Foto: Jan Gehl / Lars Gemzøe).

trum der regionalen Ökonomie. Nicht nur Firmen im traditionellen Dienstleistungssektor wie Banken und Anwaltskanzleien, sondern auch innovative Technologiefirmen sind wichtige Arbeitgeber in der Innenstadt und in angrenzenden Nachbarschaften.²⁸

Der *Central City Plan (CCP)* von 1988 schrieb im Wesentlichen die übergreifenden Leitlinien des *Downtown Plan* von 1972 fort, eingebettet in die regionalen Entwicklungsvorgaben. Das von der *METRO* aufgestellte Entwicklungskonzept *METRO 2040 Regional Plan* (verabschiedet 1995) stützt die Innenstadt von Portland als die kommerzielle und kulturelle Mitte der Region und den zentralen Verkehrsknotenpunkt mit der höchsten baulichen Dichte. Dessen Zentralität wird durch den Ausbau des MAX-Netzes und die Konzentration der Wohnbautätigkeit und der gewerblichen Entwicklung im räumlichen Umfeld der Haltepunkte erhöht. Auch die Eindämmung des „*Urban sprawl*“ durch die räumliche Begrenzung der Siedlungsentwicklung auf die Bereiche innerhalb der *Urban Growth Boundary* soll in diese Richtung wirken.²⁹

28 Ebda., S. 18.

29 Die *Urban Growth Boundary (UGB)* ist nicht unumstritten. So wird sie von Kritikern für die Verdoppelung der Hauspreise der Region in den 1990er Jahren verantwortlich gemacht. Die Hauspreise stiegen von 75.000 US-Dollar in 1989 auf ca. 150.000 US-Dollar 1999. Die restriktive Stadt- und Regionalplanung habe, so der Vorwurf, das Angebot an Fläche und somit an erschwinglichem Wohnraum in der Form von Einfamilienhäusern beschränkt. Die räumliche Lenkung der Siedlungsentwicklung durch die *UGB* verzerre die Marktentwicklung und sei unsozial. Dem wird entgegengehalten, dass zu dem Preisanstieg vor allem die in Portland besonders dynamische wirtschaftliche Entwicklung geführt habe.

Der CCP 1988 stellte die planerischen Weichen für die Reurbanisierung der Innenstadt in den folgenden Jahren. Als Ziel ausgegeben wurde eine „Central City as a livable, walkable area which focusses on the river and captures the glitter and excitement of city living.“³⁰ Die Schaffung innerstädtischer Wohnungen durch Neubau und Umnutzung für eine bessere „job-housing-balance“ stand ganz oben auf der Agenda. Daneben entschied sich die Stadt, den enormen Wachstumsdruck durch räumliche Expansion der City in die Nachbarquartiere anstatt durch eine stärkere Verdichtung des zentralen Bereichs aufzufangen, um so das Zentrum enger mit seiner Umgebung zu verknüpfen und nicht durch eine forcierte Verdichtung und Höhenentwicklung herauszuheben. Dies bildet sich auch in der erweiterten und bis heute gültigen Abgrenzung von Central Portland ab.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs wurde fortgesetzt. In eigener Regie hat die Stadt ab 2001 eine Straßenbahnschleife als zusätzliches System zum regionalen MAX gebaut, die nun die Innenstadt durchmisst und die innerstädtischen Teilräume untereinander verbindet. Weitere innerstädtische Straßenbahnlinien sind im Bau. Die industriell geprägten Uferzonen wurden weiter in öffentliche Parks umgestaltet, z. B. in die *Vera Katz East Bank Esplanade* am Ostufer des Willamette. Neue Museen und Theater bereichern den ohnehin schon beachtlichen Bestand an kulturellen Angeboten.

Die Politik der Reurbanisierung war unbestreitbar erfolgreich, wie die Zahlen (Tab. 2) ausweisen. Der Wohnungsneubau konnte mit der Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum kaum Schritt halten. Hielt man anfänglich noch öffentliche Anreize für Wohnungsneubau und die Umnutzung von Gewerbe- zu Wohnbauten für nötig, ist seit

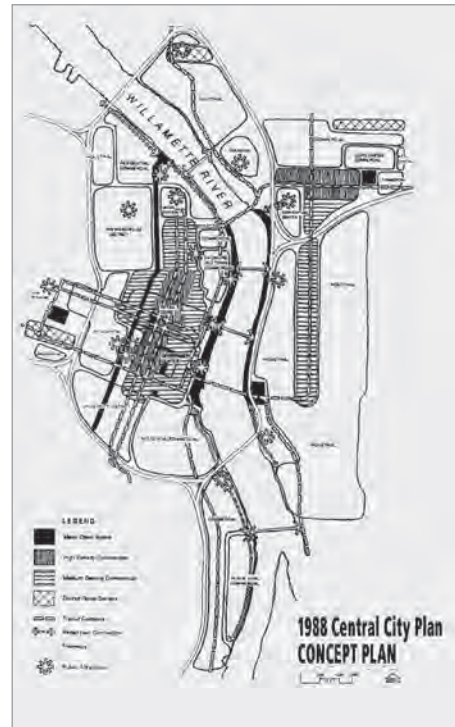


Abb. 2: Der Central City Plan 1988 (hier Concept Plan) legte die Leitlinien für die kommunale Innenstadtpolitik der letzten 20 Jahre fest (City of Portland, Bureau of Planning).

Der Wohnungsmarkt konnte nicht schnell genug auf die sprunghaft gestiegene Nachfrage durch Zuwanderung und erhöhte Einkommen reagieren. Vgl. D. Howe, *The Reality of Portland's Housing Market*, in: C.P. Ozawa (s. A 4), S. 185.

30 Portland Central City Plan, zitiert nach C. Abbott (s. A 18), S. 173.

**Abb. 3:**

Seit 2001 fahren Straßenbahnen durch Downtown Portland (www.neohouston.wordpress).

Ende der 1990er Jahre beides zu einem lukrativen Geschäft geworden. Die öffentliche Hand stand und steht nun eher vor dem schwierigen Balanceakt, die Investoren auf die ehrgeizigen sozialen und kulturellen Entwicklungsziele und ökologischen Standards für die Innenstadt zu verpflichten. Augenfälligste Zeichen für die jüngste Erneuerung der Innenstadt von Portland sind die neuen urbanen Stadtquartiere *Pearl District* und *South Waterfront*, die in unmittelbarer Nähe zu Downtown entstanden sind.

4. Pearl District und South Water Front

Im CCP 1988 wird das Terrain, das heute als *Pearl District* weit über die Grenzen Portlands als ein Vorzeigebispiel der Urban Renaissance in den USA bekannt ist, noch als *North of Burnside* ohne weitergehende Ambitionen geführt. Es liegt darin eine gewisse Paradoxie, denn es zeigt, dass auch in dem so planungsstarken Portland die Richtung der Reurbanisierung letztlich durch Marktimpulse gesetzt wurde. Der *Pearl District* grenzt direkt im Norden an den CBD an. Ihm liegt das gleiche, kleine Blockraster (ca. 60 x 60 m) zugrunde wie dem *Central Business District*, das den Vorteil vieler Kreuzungen und Ecken hat und in sofern dem Ziel der „walkability“ entgegen kommt. Noch vor 15 Jahren war es ein vernachlässigtes und kaum beachtetes Gewerbegebiet, in dem Autoreparaturwerkstätten, Umzugsfirmen, Lagerhallen, große Parkflächen und schlaglöcherübersäte Straßen das Bild bestimmten.

Wie so oft waren es auch hier Bildende Künstler, Designer, Architekten und Galeristen, die Mitte der 1980er Jahre als urbane Pioniere den verborgenen Charme des Quartiers entdeckten und sich in der Nische großzügiger Flächen zu niedrigen Mieten einrichteten. Restaurants, Coffeeshops und erste Boutiquen zogen nach. Das Quartier



Abb. 4: Reihenhäuser in umgenutzter Lagerhalle in der 11th Avenue, Pearl District
(Foto: H. Mayer 2008).

veränderte sich binnen weniger Jahre in jeder Hinsicht dramatisch.³¹ Alte Fabriken und Lagerhäuser wurden im unglaublichen Tempo zu Wohnlofts und Studios umgewandelt. Neben Bürokomplexen entstanden zahllose Wohnungsprojekte (Ensembles von Wohnungsapartments von 15 bis 20 Geschossen), überwiegend im Eigentum, errichtet von professionellen Investoren für den gehobenen Markt. Typischerweise handelte es sich jeweils um Baulose von 100 bis 200 Wohneinheiten, oft um gemischt-genutzte Projekte mit Büros, Einzelhandel und Gastronomie in den Erdgeschossen und mit hochwertig gestalteten Parks im direkten Umfeld. Die Preise für Apartments waren 2003 die höchsten überhaupt in Portland. Die Gefahr, dass das Quartier mit steigender Exklusivität die urbanen Qualitäten verliert, denen es seine Attraktivität verdankt, war mit Händen zu greifen und ist auch noch nicht völlig gebannt. Teure Kleider – und Schuhboutiquen, Kunstgalerien, Weinkontore, Antiquitätenläden, exquisite Restaurants und zahllose Coffeshops bedienen nicht nur den teuren Geschmack der neuen Quartiersbewohner, sondern ziehen auch zahlreiche Kunden und Touristen an. Inzwischen kann man einige Straßenzüge des *Pearl District* als Teil des kommerziellen Zentrums ansehen.

31 Zur Entwicklung des Pearl District vor allem A. Breen/D. Rigby (s. A 25), S. 179-188, außerdem C. Abbott (s. A 18), S. 167; zur Entwicklung des Wohnens in Central Portland: *City of Portland Bureau of Planning* (s. A 19), S. 28-32.



Abb. 5: Jameson Square im nördlichen Teil des Pearl District (Foto: H. Mayer 2008).

Obwohl der erste Anstoß für die Aufwertung von der lokalen Kulturszene ausging, war der Anteil der Stadtverwaltung an der Aufwertung nicht unerheblich. Der *Pearl District* zehrt von der direkten Nachbarschaft zum CBD, den die Stadt schon seit Mitte der 1980er Jahre erfolgreich revitalisiert hatte. Mit den in dieser Phase entstandenen zusätzlichen fast 50.000 Arbeitsplätzen im CBD ist auch das Nachfragepotential für hochwertigen innerstädtischen Wohnraum miterzeugt worden. Des Weiteren hat die Stadt sehr schnell das Quartier mit einer neuen Straßenbahnlinie erschlossen, dadurch mit dem Stadtzentrum enger verknüpft und die neuen Wohnlagen enorm aufgewertet. Im Zuge des Trassenbaus wurde auch hier in den öffentlichen Raum investiert: Straßen erneuert, Alleebäume gepflanzt und Bürgersteige gepflastert. Für große und städtebaulich wichtige Wohnungsbauprojekte hat sie mit den Investoren ausgehandelt, dass Flächenanteile für Quartierparks und gemeinschaftliche Nutzungen abgetreten werden mussten und ein Mindestanteil an geförderten Wohnungen gesichert ist.

Obwohl der *Pearl District* als Erfolgsgeschichte gilt, gibt es auch kritische Stimmen zur dynamischen Entwicklung. Zwar sei das Ziel erreicht worden, wieder im großen Stile Wohnen in die Innenstadt zu bringen und ein lebendiges, gemischt-genutztes Stadtquartier zu schaffen. Was sich dort an Wohnungen, Büros, Studios, Läden und Restaurants angesiedelt habe, sei letztendlich doch allein Resultat von Marktprozessen.

Abgesehen davon, dass viel vom ursprünglichen Charme des Provisorischen und Bunten dem kalkuliertem Geschäft weichen musste, fehle es bisher am „*Community Building*“, am bewussten Erzeugen einer Nachbarschaft. Außerdem würden nicht ausreichend Flächenreserven vorgehalten, die früher oder später für öffentliche Nutzungen (Schulen, Kindergärten oder nicht-kommerzielle kulturelle und soziale Einrichtungen) gebraucht werden.³²

Das jüngste größere, noch im Bau befindliche Projekt des innerstädtischen Stadtbauens in Portland ist die *South Waterfront* im Süden.³³ Anders als im *Pearl District* ging hier die Initiative zur Aufwertung von der Stadt selbst und dem durch die einträglichen Investitionen im *Pearl District* beflügelten Immobiliensektor aus. Das Projekt fügt sich ein in die seit Jahren verfolgte Umstrukturierung der nicht mehr benötigten Industrie-Gewerbeflächen an den Uferzonen zu Standorten des Wohnens, des sauberen Hightech-Gewerbes, der Freizeit-, Kultur- und Konsumangebote sowie zu Parks.

Auf dem alten Hafengelände am Westufer des Willamette, von dem heute nur noch eine kleine Werft übrig geblieben ist, ragen nun fünf schlanke, bis zu dreißiggeschossige Wohntürme auf, eine bisher in Portland eher unübliche Bauform, die sich am Vorbild Vancouvers orientiert. Der umwerfende Blick von den Apartments über die Silhouette von Portland mit dem Fluss, die beeindruckenden Brückenbauwerke und die Berge im Hintergrund sind ein Verkaufsargument, die hohen bauökologischen Standards, die die Hochhäuser erfüllen müssen, ein weiteres. Das hohe Tempo, in dem sie gebaut wurden, zeugen von dem enormen Marktdruck und dem Optimismus, der unter den Investoren noch vor kurzer Zeit herrschte.

In den nächsten Jahren sollen auf dem gut drei Hektar großen Uferstreifen um ein Forschungszentrum der Biowissenschaften herum 10.000 Arbeitsplätze und 3.000 Wohnungen entstehen. Das Forschungszentrum ist mit der *Oregon Health and Science University*, die an gleicher Stelle auf der Höhe gelegen ist, nicht nur organisatorisch, sondern mit einer neuen Seilbahn verbunden. Die Seilbahnstation bildet heute den auch architektonisch auffälligen Mittelpunkt des Stadtteils; von dort kann man direkt in die ebenfalls neue Straßenbahnlinie umsteigen, die von hier in das Stadtzentrum und zur benachbart gelegenen *Portland State University* führt. Der geplante breite Uferpark, der den Neubauten vorgelagert ist, wurde mit der Erhöhung der Geschosshöhen für den Wohnungsbau erkaufte. Noch vermittelt das Quartier einen unfertigen, zugleich sterilen Eindruck, da ihm anders als im *Pearl District* kein erhaltener und umgenutzter Altbaubestand Unverwechselbarkeit und historische Tiefe verleiht und überdies Raum für ökonomisch schwächere Nischennutzungen gibt.

32 Im Rahmen des Projekts „Regional Competitiveness and Quality of Life – The Cases Of Portland and Stuttgart“ (s. A 1) wurden Interviews mit Experten der Stadtentwicklung von Portland, d.h. verantwortlichen Planern in der Stadtverwaltung, der Regionalbehörde METRO und in der Portland Development Commission (PDC) sowie mit Wissenschaftlern der Portland State University (Oktober 2007) geführt, deren Einschätzungen in diesen Bewertungen wiedergegeben werden.

33 Vgl. A. Breen/D. Rigby (s. A 25), S. 189.



Abb. 6:
South Water Front –
die ersten Wohntürme des
größten Stadtumbau-
projekts in Portland,
(Foto: J. Jessen 2007).

5. Gemischte Bilanzen und Ausblick

Auf der Agenda des Bürgermeisters Tom Potter, der 2003 als Nachfolger der langjährigen Bürgermeisterin Vera Katz gewählt wurde und nach einer Wahlperiode nicht wieder zur Wahl antrat,³⁴ stand die Vorbereitung eines neuen Stadtentwicklungsplans für Portland. Wie es zur Planungskultur in Portland gehört, war man bestrebt, alle gesellschaftlichen Gruppen in den „*visioning process*“ einzubinden. Das Ergebnis eines sehr aufwendigen und komplexen Beteiligungsverfahrens liegt als *Vision PDX* seit Frühjahr 2008 vor.³⁵ Ziel ist ein neuer Portland Plan bis 2012, der den auf die Gesamtstadt bezogenen *Comprehensive Plan* von 1980 und *CCP 1988* ablösen und die Ergebnisse des *VisionPDX* aufnehmen soll. Ein erstes Plandokument ist eine Bilanz der Innenstadtpolitik der letzten 20 Jahre und eine Wirkungsanalyse des *Central Portland Plan*, aus denen die zentralen Leitfragen zur Innenstadt für den zukünftigen Portland Plan hergeleitet werden.³⁶

In dem Dokument bescheinigt sich die Stadtverwaltung für die Innenstadtplanung und -politik der letzten 20 Jahre eine erfolgreiche Arbeit – wohl zu recht. Von den insgesamt in dem *CCP 1988* aufgeführten 261 *action items* seien 88% umgesetzt worden.³⁷ Das Ziel des *CCP*, den Wohnanteil in der Innenstadt und in Downtown substantiell

34 Seit dem 1. Januar 2009 ist sein Nachfolger Sam Adams im Amt.

35 *Vision PDX, Portland 2030 – A Vision for the Future by the People of Portland, Oregon, Portland 2008.*

36 *City of Portland Bureau of Planning* (s. A 19).

37 Ebd., S. 8.

zu erhöhen und eine „24-hour-downtown“ zu kreieren, sei schneller und nachdrücklicher erreicht worden, als von den Planern damals selbst erwartet worden war.³⁸ Über 10.000 Wohnungen wurden seit 1988 in der Innenstadt gebaut. Gleichzeitig haben sich die Quartiere, die im Westen und Osten an die Innenstadt angrenzen, als attraktive Wohnstandorte etabliert. Allerdings seien keineswegs alle Probleme gelöst: „However, the increase in housing hasn't solved the problems how to provide quality housing for all.“³⁹ Eine angemessene bzw. auch für einkommensschwächere Schichten bezahlbare Wohnungsversorgung (*affordable housing*) zu sichern, wird als eine der zentralen Aufgaben für die künftige Entwicklung der Innenstadt gesehen.

Schon immer, spätestens aber seit dem Zuwanderungsboom in den 1990er Jahren, betrieben sowohl die Region wie die Stadt Portland mit Nachdruck und einem ganzen Bündel von Maßnahmen und Programmen eine sozial orientierte Wohnungspolitik - wenn auch gerade in der Innenstadt mit begrenztem Erfolg. So müssen die Mitgliedsgemeinden des Regionalverbands *METRO* den Anforderungen der *Metropolitan Housing Rule* entsprechen, d.h. mindestens die Hälfte des Wohnungsbaus auf ihrer Gemarkung für Mehrfamilienhäuser auslegen und die Verdichtung fördern. Die Stadt Portland verfolgt bei allen Veränderungen von Bebauungsplänen das Ziel, dass dabei kein Wohnraum verloren geht (*no net loss*). Im Interesse einer möglichst großen Vielfalt des Wohnungsangebots erlauben die Baugenehmigungsbehörden in Portland entgegen der in den USA üblichen Praxis im Zusammenhang mit Eigenheimen ausdrücklich den Bau von Nebengebäuden, die auch zum Wohnen vermietet werden können.

Zu den wichtigsten Advokaten für eine soziale Wohnungspolitik in Portland gehören die *Neighborhood Associations* (NA), die immer wieder auf die problematischen sozialen Folgen des boomenden Wohnungsmarktes und der Reurbanisierung aufmerksam machen: Mietsteigerungen und Verdrängungen der einkommensschwächeren Bevölkerungsgruppen in den östlichen Stadtgebieten (East Portland), wobei diese steigende Transportkosten und eine schlechtere Versorgung durch öffentliche und private Infrastruktur in Kauf nehmen müssen.

Der Wohnungsbau in der Innenstadt soll in Zukunft fortgesetzt werden, aber die einseitige Ausrichtung des Wohnungsbaus auf das hochpreisige Segment und auf die zahlungskräftige Klientel aufgebrochen werden. Die Stadt geht mit der regionalen Planungsbehörde *METRO* von einem weiteren starken Bevölkerungswachstum in der Region (1 Million neue Bewohner bis 2030) und einem Bedarf an innerstädtischem Wohnraum von zusätzlichen 40.000 Wohnungen für die nächsten 20 Jahre aus. Die Flächenreserven in den innenstadtnahen, meist gewerblich genutzten Quartieren, die in den letzten Jahren vom Wohnungsneubau ausgespart wurden, werden als ausreichend angesehen.⁴⁰ Der Wohnungsbau soll deutlich stärker auf Familien mit Kindern ausgelegt sein,

38 Ebda., S. 29.

39 Ebda., S. 29.

40 Ebda., S. 30.

dies bedeutet auch den Bau von Kindergärten und Schulen von Beginn an. Auch sollen die bestehenden Quartiere kinder- und familienfreundlich „nachgerüstet“ werden. Ein fixer Anteil von 30 % der eingesetzten öffentlichen Mittel (*tax increment financing*) soll für *affordable housing* verbindlich abgezweigt werden.⁴¹

Neben den Familien mit Kindern sollen auch andere Haushaltsformen durch eine möglichst große Vielfalt an Wohnungsangeboten erreicht werden. Als eine wichtige Gruppe, die bisher vernachlässigt wurde, gelten die „*young, poor and creative people*“, die große Schar der jungen, sehr gut ausgebildeten, ideenreichen Leute, die seit dem Wirtschaftsboom der 1990er Jahre mit hoher Erwartung in die Region gekommen sind und ihre Chance in den kreativen Milieus suchen, aber über geringe finanzielle Mittel verfügen. Sie stellen das intellektuelle und kreative Potential, von dem die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der Stadt abhängt, und außerdem sind sie die Familiengründer von morgen. Bisher ist es der Stadt Portland nur gelungen, die jungen talentierten und energischen Leute anzuziehen, sie muss in Zukunft stärker dafür sorgen, dass sie auch bleiben können.

In der Innenstadt hat sich in den vergangenen Jahren der Wohnsektor stärker entwickelt als der innerstädtische Arbeitsmarkt. Der Anteil der innerstädtischen Arbeitsplätze an den Arbeitsplätzen in der Region (derzeit 13 %) ist rückläufig. Das Job-Wachstum hinkt dem Gewinn an Wohnraum hinterher. Dies wird auch für die Zukunft so erwartet. Die *METRO* prognostiziert für den Zeitraum bis 2030 eine geringere Wachstumsrate für die Stadt Portland (1,3 %) als für die Region (1,9 %). Manche sehen gerade auch durch die Reurbanisierung der Innenstadt deren ökonomische Basis gefährdet. Der CBD drohe zu einer „*Boutique-City*“ zu verkommen. Bald könnten innerstädtische Unternehmen und Arbeitsplätze in größerer Zahl an das Umland verloren gehen. Als mittelfristig gefährdet gilt auch das derzeit noch leistungsfähige und durch einen *Industrial Sanctuary* geschützte Gewerbe auf den Innenstadtfächen am Ostufer (*South East Industrial Sites*). Noch hält man an dem planerischen Ziel fest, diese Flächen für das bestehende Gewerbe zu erhalten. Erste Gentrifizierungsprozesse zeigen aber deutlich, dass auch das östliche Ufer des Willamette langfristig vermutlich für Wohnen und *Lifestyle Business* aufgewertet werden wird.

Eine weiterhin ausschließlich auf *Commercial Gentrification* und innerstädtisches Wohnen setzende Umbaupolitik der Stadt würde, so Kritiker der bisherigen innenstadtbezogenen Wirtschaftsförderung, die *job-housing-Balance* verschlechtern und die eigenen Ziele der Nachhaltigkeit gefährden. Für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt werde es demnach wichtig sein, eine Balance zwischen Wohnen und den ihm zugeordneten Dienstleistungen auf der einen Seite und den verschiedenen Sparten des Einzel-

41 Ebda., S. 31; Zentrales Finanzierungsinstrument der Innenstadtentwicklung ist in Portland das so genannte Tax Increment Financing (TIF), ein in den USA verbreitetes Finanzierungsinstrument der öffentlichen Hand, das öffentliche Maßnahmen in einem Quartier unter Vorgriff auf die durch die Planung in dem Quartier erwarteten erhöhten Steuereinnahmen finanziert.

handels, der Dienstleistungen und des Gewerbes vom traditionellen Handwerk bis zum *lifestyle business* mit ihren je unterschiedlichen Standortanforderungen auf der anderen Seite zu halten. Zugleich müsse man offen bleiben für neue ökonomische Initiativen, wie etwa die hoch spezialisierten informellen kleinen Plattformen und Netzwerke, die aus dem kreativen Milieu erwachsen.

In Zukunft soll in der Stadtpolitik, so eine der großen Leitlinien des zukünftigen *Portland Plan*, das Thema des *Ausgleichs*, der sich sowohl auf die privaten Haushalte wie auf die Unternehmungen bezieht, eine größere Rolle spielen. Die Früchte bisheriger erfolgreicher Stadtpolitik sollen in Zukunft räumlich und sozial gerechter verteilt sein. Die strukturellen Probleme in den zentralen Bereichen dürfen nicht zu Lasten der Peripherie und die Probleme des Wohnens nicht zu Lasten der Arbeitsplätze gelöst werden. Erfolgreich könne eine Stadtpolitik langfristig nur dann sein, wenn die Bevölkerung auch in der Breite und auf lange Sicht an der wirtschaftlichen Dynamik und der Steigerung der Attraktivität ihrer Stadt teilhabe.

Trotz dieser Probleme und Herausforderungen ist die Revitalisierung der Innenstadt von Portland an einem Punkt gelangt, den der weitaus größte Teil der amerikanischen Städte erst noch erreichen möchte. Die Stadt Portland hat sich in der Tat einen „Vorsprung durch Planung“ verschafft. Allerdings sind die Planungsperspektiven, wie sie in dem *VisionPDX* und in den ersten Plandokumenten zum *Portland Plan* niedergelegt wurden, zwar neu, sie sind aber noch vor der Immobilien- und Wohnungsmarktkrise entstanden. Sie gehen nicht nur von weiterem Bevölkerungswachstum, sondern auch von einer im Prinzip stabilen Wirtschaftsentwicklung aus. Die tief greifenden Einbrüche der letzten Monate konnten noch nicht aufgenommen werden. Inzwischen hat die Finanz- und Wirtschaftskrise auch Oregon erreicht. Die Arbeitslosenquote erhöhte sich von 10,7% im Februar auf 12,1% im März 2009. Rund 14.000 Arbeitsplätze wurden im März dieses Jahres abgebaut, nachdem im Februar bereits 22.800 verloren wurden. Viele Arbeitnehmer nehmen Kurzarbeit und geringere Einkommen in Kauf. Oregon ist inzwischen unter den Top 10 der US- Bundesstaaten mit den meisten Zwangsvollstreckungen. Mehr als 25.000 Bürger im Staat Oregon waren mindestens 30 Tage im Rückzug mit ihren Darlehenszahlungen. Welche Auswirkungen dies auf die zukünftige Stadtentwicklung und Stadtpolitik in Portland haben wird, ist derzeit wohl von niemandem absehbar.

Die Immobilienkrise in den USA: *Ursachen, Auswirkungen und ein vorläufiger Ausblick*

1. Einleitung

Die Vereinigten Staaten von Amerika befinden sich zur Zeit in einer Wirtschaftskrise mit historischen Ausmaßen, die für einige mit der Großen Depression der 1930er Jahre, d.h. einer Wirtschaftskrise mit hoher Arbeitslosigkeit und gleichzeitig einer Bankenkrise mit großen Liquiditätsengpässen, vergleichbar ist. Der bereits länger andauernden Hypothekenkrise folgte ab dem Sommer 2006 die Immobilienpreiskrise, welche im Gegensatz zur Hypothekenkrise bereits zu ihrem Beginn in den Medien intensiv diskutiert wurde. Diese beiden Krisen mündeten schließlich gegen Ende 2007 in einer umfassenden Wirtschaftskrise.¹ Das renommierte Center for Responsible Lending (CRL) schätzte im August 2008, dass bis zum Ende des Jahres 2009 ungefähr 2,2 Mio. Immobilien einer gerichtlichen Zwangsvollstreckung unterliegen würden.² Credit Suisse ging im Dezember 2008 sogar davon aus, dass dies – unter der optimistischen Annahme nicht weiter steigender Arbeitslosenrate – in den nächsten vier Jahren 8,1 Mio. Immobilien sein könnten, was einem Anteil von 16% aller Hypotheken entspricht.³

Die Wirtschaftskrise war bis Dezember 2007, dem Zeitpunkt, in dem ihre gleichsam offizielle Anerkennung durch das renommierte National Bureau of Economic Research erfolgte, eine Krise, die überwiegend die Vereinigten Staaten betraf.⁴ Durch die Globalisierung des Finanzwesens und durch die Internationalisierung der Kapitalmarktströme breitete sie sich jedoch wie ein Lauffeuer aus und geriet zunehmend außer Kontrolle.

1 *R.J. Shiller, The Subprime Solution: How Today's Global Financial Crisis Happened, and What to Do about it*, Princeton, N.J. et al. 2008, S. 1 ff.; *R.J. Shiller, Irrational Exuberance*, New York, S. 1 ff.

2 *Center for Responsible Lending, Updated Projections of Subprime Foreclosures in the United States and Their Impact on Home Values and Communities*, Durham, N.C. 2008, S. 1.

3 *Credit Suisse, Foreclosure Update: Over 8 Million Foreclosures Expected*, New York, 2008, S. 1 ff. (www.digg.com).

4 *National Bureau of Economic Research, Determination of the December 2007 Peak in Economic Activity*, Cambridge, MA 2008, S. 1 ff. (www.dev.nber.org/).

2. Die Bedeutung von Wohneigentum in der amerikanischen Gesellschaft

Die für das Verständnis der amerikanischen Immobilienkrise fundamentale Bedeutung der Stellung des Wohneigentums in den USA muss vor drei Hintergrundfaktoren gesehen werden:

- a) im Kontext der für viele Bevölkerungsgruppen langfristig stagnierenden bzw. sinkenden Einkommen;
- b) vor dem Hintergrund der Börsencrashes in den Jahren 1929, 1987, 2000 und 2008;
- c) im Zusammenhang mit dem unzureichenden Sozialversicherungssystem.

Wenn mittel- und langfristig Wohlstand akkumuliert werden soll, müssen kurz-, mittel- und langfristig geeignete Anlagefelder gefunden werden. Eine bevorzugte Alternative waren bis zum Sommer 2006 Investitionen im Immobilienmarkt. Über die vergangenen Jahrzehnte waren Immobilien, inklusive selbstgenutztem Wohneigentum, ein erstklassiges Investmentvehikel, welches von den meisten Amerikanern aus langfristiger Sicht als ein Vermögenobjekt und aus kurz- und mittelfristiger Sicht als ein jederzeit beleihungsfähiges Anlageobjekt angesehen wurde. Diese beiden Aspekte werden nun im Folgenden genauer diskutiert werden.

In den USA hängen Vermögensbildung und Spekulation eng zusammen. Nicht nur die Teilnehmer der berühmten historischen „land runs“ oder „land rushes“ dachten spekulativ, sondern auch heutzutage Entwickler, Immobilienspezialisten und die Wohneigentümer selbst. Die meisten Wohneigentümer haben fast immer die Wertsteigerung der Anfangsinvestition(en) und letztendlich den (idealerweise viel höheren) Wiederverkaufspreis im Auge. In Bezug auf die Wohneigentumsinvestition im Allgemeinen „wohnen sich“ viele Eigentümer „hoch“, indem sie über die Jahre hinweg größere und teurere Immobilien kaufen und bewohnen, in die sie investieren und die sie dann irgendwann wieder (möglichst gewinnbringend) verkaufen. Die Gewinne aus den Verkäufen werden vom Fiskus in den USA nur sehr gering besteuert – „sich Hochwohnen“ wird also belohnt.⁵

Wohneigentum ist nicht nur ein Vehikel zur langfristigen Vermögensbildung, sondern auch als Mittel zur kurz- und mittelfristigen sicheren Geldanlage. Wohneigentum wird oftmals als Sicherheit für Investitionen verwendet, beispielsweise für Investitionen in kleine und mittelständische Unternehmen oder in Bildungs- oder Aufstiegschancen sowie für die Deckung von unerwartetem Bedarf (beispielsweise Arzt-, Krankenhaus- oder Reparaturrechnungen) oder auch zur Finanzierung von Konsumausgaben (Elektronik, Auto, Urlaub etc.).

5 H.A. Morrow-Jones/M.V. Wenning, The Housing Ladder, the Housing Life Cycle and the Housing Life Course: Upward and Downward Movement among Repeat Homebuyers in a Metropolitan Housing Market, in: *Urban Studies* 42 (2005), S. 1739 ff.

3. Die institutionelle Förderung von Wohneigentum in den Vereinigten Staaten

Vor der Großen Depression hatten die meisten Hypotheken eine relativ kurze Lebensdauer. In der Regel lag diese unter zehn Jahren. Außerdem hatten die Hypotheken über die gesamte Laufzeit einen festen Zinssatz, keine Tilgung und somit eine hohe Schluss- und eine hohe Anzahlungsrate. Aufgrund dieser relativ ungünstigen Bedingungen waren die meisten Hypothekennehmer gezwungen, ihre Hypotheken mehrmals zu refinanzieren. Nach Ausbruch der Wirtschaftskrise 1929 konnten dann viele arbeitslos gewordene Hypothekennehmer ihre Hypotheken weder refinanzieren noch abbezahlen und die Häuser bzw. Hypotheken fielen an die Hypothekengeber zurück.⁶ Das daraus resultierende Überangebot und zugleich die sehr geringe Nachfrage nach Häusern hatten höchst negative Auswirkungen auf die Immobilienpreise und letztendlich auf die Wirtschaft.

Diese Situation führte schließlich dazu, dass unter Präsident F. D. Roosevelt in den 1930er Jahren öffentliche bzw. halböffentliche Institutionen zur Verbesserung der Situation geschaffen wurden. Das Ziel dieser Institutionen war nicht nur, den Wohnbesitz zu erhalten und zu fördern, sondern auch den Hypothekengebern und der Wirtschaft im Allgemeinen, unter anderem der Bauindustrie, wieder auf die Beine zu helfen.⁷ Diese Institutionen kreierten die heute klassische Hypothek mit 30 Jahren Laufzeit, festen Zinssätzen über die gesamte Laufzeit hinweg, Tilgung und niedrigem Eigenkapitalanteil.⁸ Neben einigen anderen Faktoren haben die USA nicht zuletzt aufgrund dieser Kapitalmarktinnovationen heute eine der höchsten Wohneigentumsraten der Welt: im dritten Quartal 2008 waren 67,9% des bewohnten Gebäudebestandes von Eigentümern selbst bewohnt.⁹ Im Vergleich dazu betrug im Jahr 2003 die Wohneigentumsrate in Deutschland 44%.¹⁰

Ein Beispiel für die Institutionen, die während der Großen Depression kreiert wurden, ist das „Federal Home Loan Bank“ (FHLB)-System, das 1932 geschaffen wurde und Spar- und Darlehenskassen aushalf, die kurzfristige Liquiditätsprobleme hatten. Ein weiteres Beispiel ist die „Home Owners’ Loan Corporation“ (HOLC), die 1933 gegründet wurde und zurückgefallene Hypotheken von Hypothekengebern aufkaufte und neue Hypotheken mit nun längerer Laufzeit (oftmals 15 Jahre), niedrigeren festen Zinssätzen (oftmals 5% über die gesamte Laufzeit hinweg) und Tilgung (somit keine hohe Schlussrate) auflegte. Bis 1936 refinanzierte HOLC in 200 Zweigstellen Hypotheken für

6 L.M. Hoffman, Foreclosures, in: W. van Vliet (Hrsg.), *The Encyclopedia of Housing*, Thousand Oaks, CA 1998, S. 194 ff.

7 H.A. Morrow-Jones, Federal Housing Administration, in: W. van Vliet (s. A 6), S. 181 ff.

8 W.R. Archer, Fixed-Rate Mortgage Loan, in: W. van Vliet (s. A 6), S. 190 ff.

9 U.S. Bureau of the Census, *Census Bureau Reports on Residential Vacancies and Homeownership*. U.S. Census Bureau News (28.10.2008; www.census.gov/).

10 *Empirica*, Haushalts- und personenbezogene Wohneigentumsquoten in Deutschland, Berlin 2004, S. 3.

eine Million Immobilien, was ungefähr zehn Prozent des selbstbewohnten Immobilienbestandes im Wert von 3,1 Milliarden Dollar entsprach.¹¹

Ein weiteres Beispiel ist die „Federal Housing Administration“ (FHA), die 1934 gegründet wurde und 1965 dem „U.S. Department of Housing and Urban Development“ (HUD) untergliedert wurde.¹² Eine durch die FHA ausgegebene typische Hypothek hat eine Lebensdauer von 20 bis 30 Jahren, einen über die Laufzeit festen Zinssatz, Tilgung und eine geringe Anzahlungsrate von 3 bis 5%. Während der Großen Depression scheuten sich viele Hypothekengeber, aufgrund der unsicheren wirtschaftlichen Situation Hypotheken zu vergeben. Die FHA wurde geschaffen, um das Risiko für Hypothekengeber gering zu halten: Hypothekennehmer zahlen einen Versicherungsbetrag, um den Hypothekengeber vor dem Verlust zu schützen. Im Gegenzug versichert die FHA dem Hypothekengeber, die Hypothek bzw. die Immobilie im Fall einer gerichtlichen Zwangsvollstreckung zu kaufen. Da die FHA eine öffentliche Institution ist, kauft also theoretisch der Steuerzahler die Hypothek bzw. die Immobilie vom Hypothekengeber – dieser Fall ist allerdings in der Vergangenheit noch nie eingetreten. Die Hypothekenversicherung schützt also nicht den Hypothekennehmer, sondern den Hypothekengeber.¹³ Der Vorteil für den Hypothekengeber ist das durch die FHA abgedeckte Risiko, was für den Hypothekennehmer Wohneigentum möglich macht. Durch die FHA aufgelegte Hypotheken werden von der „Government National Mortgage Association“ (GNMA, Ginnie Mae genannt), die sich unter dem Dach des „U.S. Department of Housing and Urban Development“ (HUD) befindet, gebündelt und verbrieft.¹⁴

Ein weiteres Beispiel für die in den 1930er Jahren neu geschaffenen Institutionen ist die „Federal National Mortgage Association“ (FNMA, Fannie Mae genannt), die 1938 gegründet wurde. Das Ziel von Fannie Mae ist es, den Erwerb von Wohneigentum zu erleichtern, indem durch den privaten Markt aufgelegte Hypotheken erworben, gebündelt und entweder im Portfolio der Fannie Mae gelagert oder von Fannie Mae versichert und vom Hypothekengeber gebündelt auf dem Kapitalmarkt gewinnbringend verkauft werden.¹⁵ 1968 wurde Fannie Mae privatisiert, im September 2008 im Rahmen der derzeitigen Krise aber wieder verstaatlicht, obwohl sich die Ziele nicht änderten.¹⁶ Ähnliche Aktivitäten werden von der 1970 gegründeten „Federal Home Loan Mort-

11 J.T. Metzger, Home Owners' Loan Corporation, in: *W. van Vliet* (s. A 6), 232 ff.

12 R.W. Caves, Department of Housing and Urban Development Act of 1965, in: *W. van Vliet* (s. A 6), S. 114 ff.

13 H.A. Morrow-Jones (s. A 7), S. 181 ff.

14 A.J. Jaffe, Government National Mortgage Association, in: *W. van Vliet* (s. A 6), S. 201 ff; „Verbriefung“ (englisch: Securitization) bedeutet die Schaffung von handelbaren Wertpapieren aus Forderungen oder Eigentumsrechten im weitesten Sinne; im Jahreswirtschaftsbericht 2009 sieht die Bundesregierung den Verbriefungsmarkt, auf dem Kreditrisiken gebündelt weiterverkauft wurden, im Zentrum der US-Immobilienkrise (vgl. www.wikipedia.org/wiki/Securitization).

15 L.Q. Newton, Fannie Mae, in: *W. van Vliet* (s. A 6), S. 171.

16 A. Zibel, Government Plans Takeover of Fannie Mae, Freddie Mac (www.huffingtonpost.com/).

gage Corporation“ (FHLMC, Freddie Mac genannt), mit besonderem Augenmerk auf Spar- und Darlehenskassen, durchgeführt.¹⁷

Obwohl diese Institutionen öffentlich bzw. halböffentlich waren und sind, gingen in der Vergangenheit sowohl HOLC als auch die FHA diskriminatorisch vor: HOLC verlieh überhaupt keine und die FHA vergab in den ersten Jahrzehnten lediglich ein paar Dutzend Hypotheken an Angehörige rassistischer und ethnischer Minderheiten. In den 1930er Jahren standardisierte HOLC Immobilienpreisschätzungen für Hypothekenanfragen, die den damals vorhandenen und den prognostizierten Prozentsatz von Minoritäten in der Nachbarschaft als eine wichtige Komponente beinhalteten: aus einem hohen Prozentsatz folgte eine niedrige Bewertungsnote und in der Regel keine Genehmigung des Hypothekenantrages (und umgekehrt).¹⁸ Eine weitere wichtige Komponente war die Lebensdauer des Objektes: ein Altbau zog ebenfalls eine niedrige Bewertungsnote nach sich und damit in der Regel keine Finanzierungsmöglichkeit. Dieses System wurde später von der FHA übernommen.¹⁹ Während in den 1930er Jahren aufgrund der Wirtschaftskrise und in den 1940er Jahren aufgrund des Zweiten Weltkrieges relativ wenige Hypotheken ausgegeben wurden, gab es in den nachfolgenden Jahrzehnten einen Bauboom in den Vororten, die überwiegend von Weißen bewohnt wurden, die Zugang zu den von der FHA ausgegebenen Hypotheken hatten.²⁰ Die Innenstädte gingen in Bezug auf FHA-Hypotheken über Jahrzehnte leer aus.

Um den Zugang zu Hypotheken für Wohneigentümer in Nachbarschaften mit hohem Minoritätenanteil zu verbessern, wurde 1974 der „Equal Credit Opportunity Act“ verabschiedet, der die Diskriminierung von Kreditbewerbern aufgrund von Rasse, Hautfarbe, Herkunft, Geschlecht, Familienstand oder Alter verbot.²¹ Außerdem wurde 1977 der „Community Reinvestment Act“ (CRA) verabschiedet, welcher die Diskriminierung von Kreditanfragen aufgrund der Lage des Objekts (redlining) verbietet und vorschreibt, dass die Institutionen, die durch die „Federal Deposit Insurance Corporation“ (FDIC) zwangsversichert sind, in ihrem gesamten Geschäftsbereich Kredite vergeben müssen, obwohl dies nicht notwendigerweise Kredite mit hohem Risiko sein müssen. Gutes CRA-Verhalten wird mit Bewilligungen der auch im Bankensektor häufig verfolgten Strategie offensiver Unternehmensakquisitionen und Fusionen („mergers & acquisitions“) belohnt, schlechtes Verhalten wird allerdings nicht mit Geldstrafen geahndet.²² Im Herbst 2008 machten einige Kritiker das CRA für die gegenwärtige

17 A.J. Jaffe, Federal Home Loan Mortgage Corporation, in: W. van Vliet (s. A 6), S. 180/181.

18 D. Conley, Being Black, Living in the Red: Race, Wealth, and Social Policy in America, Berkeley, CA 1999, S. 1 ff.

19 T.M. Shapiro, The Hidden Cost of Being African American: How Wealth Perpetuates Inequality, New York 2004, S. 1 ff.

20 C. Rogers/J.A. Powell/A. Grant-Thomas, Subprime Loans, Foreclosure, and the Credit Crisis: What Happened and Why? A Primer, Columbus 2008, S. 2.

21 Federal Trade Commission, Facts for Consumers: Equal Credit Opportunity (www.ftc.gov/).

22 G.D. Squires, Scapegoating Blacks for the Economic Crisis, in: Poverty & Race 17 (2008), S. 3 ff.

Hypothekenkrise verantwortlich.²³ Interessanterweise kann nach mehr als dreißig Jahren jedoch festgestellt werden, dass der Anteil der „problematischen“ Hypotheken, die im Rahmen des CRA bewilligt worden sind, sehr gering ist und dass diejenigen Institutionen, die durch die FDIC zwangsversichert sind und dem CRA unterliegen, relativ wenig „problematische“ Hypotheken ausgegeben haben.²⁴

Trotz all dieser Anstrengungen, die historische Praxis von HOLC und FHA durch den „Equal Opportunity Act“ und den CRA wieder „wettzumachen“, gibt es heutzutage in der amerikanischen Gesellschaft immer noch Diskriminierung, die in unterschiedlichen Wohneigentumsraten zwischen verschiedenen Rassen und Ethnien sichtbar wird: Im dritten Quartal 2008 waren insgesamt 67,9% des bewohnten Gebäudebestandes von Eigentümern selbst bewohnt. Doch im Jahr 2000, dem letzten Jahr, aus dem derzeit Daten verfügbar sind, betrug die Eigentumsrate für Weiße 74,6%,²⁵ für Schwarze lediglich 49,43%²⁶ und für Latinos nur 48,02%.²⁷ Auch das Verhalten von vielen Immobilienmaklern ist bis heute immer noch diskriminierend – viele verstehen sich als Nachbarschaftspförtner (gatekeeper) und bringen oftmals Minoritäten nur in die Nachbarschaften, die bereits einen hohen Anteil von Minoritäten haben.²⁸ Weitere Beispiele von ungleicher Behandlung sind unvollständige oder sogar falsche Informationsvergaben über verfügbare Wohnungen oder Immobilien, über Nachbarschaftsfaktoren oder die Schulqualität (die in den USA sehr unterschiedlich ausfällt) sowie über den Zugang zu Hypotheken und deren Konditionen.²⁹

4. Die Immobilienpreis- und Hypothekenkrise

Über die vergangenen Jahrzehnte stiegen in den Vereinigten Staaten mit wenigen regionalen Ausnahmen die Immobilienpreise zunächst langsam und kontinuierlich, dann jedoch, vor allem an der Ost- und Westküste, zwischen Anfang 2000 und Herbst 2005 im Rahmen einer Immobilienpreisblase sehr schnell und schließlich zwischen Herbst 2005 und Sommer 2006 mit einer gewissen Verlangsamung an.³⁰ Immobilienpreisblasen

23 R. Menendez, Letter to Henry M. Paulson, Jr., Secretary, Department of the Treasury, and Ben S. Bernanke, Chairman, Board of Governors of the Federal Reserve (24. Oktober 2008; www.ncrc.org/).

24 E. Seidman, It's Still Not CRA (www.newamerica.net/).

25 U.S. Bureau of the Census, SF1H11a. Total Population in Occupied Housing Units by Tenure (White Alone Householder), Washington, D.C. 2000 (www.factfinder.census.gov/).

26 U.S. Bureau of the Census, SF1H11b. Total Population in Occupied Housing Units by Tenure (Black/African American Alone Householder), Washington, D.C. 2000 (www.factfinder.census.gov/).

27 U.S. Bureau of the Census, SF1H11h. Total Population in Occupied Housing Units by Tenure (Hispanic or Latino Householder) (www.factfinder.census.gov/).

28 J. Carr/N. Kutty, The New Imperative for Equality, in: J. Carr/N. Kutty (Hrsg.), Segregation: The Rising Costs for America, New York 2008.

29 D.G. Bocian/K.S. Ernst/W. Li, Unfair Lending: The Effect of Race and Ethnicity on the Price of Subprime Mortgages, Durham, N.C. 2006.

30 Federal Housing Finance Agency, U.S. Monthly House Price Index Estimates 1.1 Percent Price Decline from September to October, Washington, D.C. (23.12.2008; www.ofheo.gov/).

hängen in großem Maße von oftmals durch Medienberichte angeheizten Spekulationen und psychologischen Faktoren ab. Im Herbst 2005 berichteten die Medien über das Abflachen der Immobilienpreisanstiege, was dann zu vorsichtigeren Hypothekenentscheidungen und schließlich im Sommer 2006 in einem kumulativen Effekt zum Platzen der Immobilienpreisblase führte.

Der vorausgehende schnelle Anstieg der Immobilienpreise wurzelte auf der Hypothekennehmerseite in der verbreiteten Sorge um die langfristige Erschwinglichkeit von Wohneigentum, einer Sorge, die in vielen Fällen schnelle, häufig auch überstürzte Kauf- und Hypothekenentscheidungen auslöste. Auf der Hypothekengeberseite wurde der Preisanstieg durch Anstrengungen befeuert, Hypotheken auch für diejenigen Gruppen verfügbar zu machen, die in der Vergangenheit oftmals Schwierigkeiten hatten, Zugang zur „klassischen Hypothek“ zu bekommen. In den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts waren dies vor allem rassische und ethnische Minderheiten, die oftmals Opfer von Diskriminierungen waren und diejenigen, die niedrige Einkommen und häufig auch nur wenige Informationen über den Finanzmarkt und seine komplizierten Produkte hatten.³¹ Wenige Jahre später, als die Immobilienpreisblase immer größer wurde, fingen außerdem relativ wohlhabende Amerikaner an, spekulativ Immobilien zu kaufen und diese mit Hypotheken zu finanzieren.³²

Die Erschließung dieser neuen Hypothekennehmergruppen wurde durch zwei Deregulierungsgesetze erleichtert, die in der Vergangenheit verabschiedet worden waren. 1980 wurde der „Depository Institutions Deregulatory and Monetary Control Act“ verabschiedet. Dieses Gesetz hob quasi die Höchstgrenze für Zinssätze auf, allerdings reagierte der Hypothekenmarkt zunächst relativ verhalten.³³ Die Aufhebung dieser Zinssatzgrenze ist eine sehr wichtige Erklärungskomponente der derzeitigen Hypothekenkrise, da nun auch Hypotheken mit relativ hohen Zinssätzen genehmigt werden konnten. Ein weiteres wichtiges Deregulierungsgesetz war der 1999 verabschiedete „Gramm-Leach-Bliley Act“,³⁴ welcher Institutionen, z.B. Investmentbanken, erlaubte, nach einem relativ kurzen Genehmigungsprozess alle Produkte, und damit auch verstärkt Kredite zu ungünstigen Konditionen, unter einem Dach anzubieten. Außerdem war die öffentliche Aufsicht über die verschiedenen Produktgruppen aufgespalten – die Institutionen kommunizierten in der Regel nicht, was ebenfalls eine von vielen Erklärungskomponenten der derzeitigen Hypothekenkrise ist.³⁵

31 *U.S. Department of Housing and Urban Development, Office of Policy Development and Research, Subprime Markets, the Role of GSEs, and Risk-Based Pricing*, Washington, D.C. 2002, iii.

32 *D. Levy/B. Ivry, Alt-A Mortgages Next Risk for Housing Market as Defaults Surge*, Bloomberg.com (12.09.2008; www.bloomberg.com.au/).

33 *E.M. Gramlich, Subprime Mortgages: America's Latest Boom and Bust*, Washington, D.C. 2007, S. 4.

34 *Gramm-Leach-Bliley Act* (www.thomas.loc.gov/).

35 *E. Lipton/S. Labaton, Deregulator Looks Back, Unswayed*, in: *The New York Times* (17.11.2008; www.nytimes.com/).

Die langfristige Konsequenz des „Depository Institutions Deregulatory and Monetary Control Acts“ war, dass nun nicht nur mehr Kredite und Hypotheken bewilligt wurden, sondern vor allem Hypotheken zu teureren Konditionen und insbesondere an die Kreditnehmer, die vor dem Gesetzeserlass aufgrund der Zinssatzgrenze keine Hypotheken erhalten hätten. Während die klassische Hypothek durch relativ günstige Konditionen (*prime mortgage*), also niedrige Zinssätze und niedrige Gebühren und eine relativ rigide staatliche Überwachung gekennzeichnet ist, sind viele Hypotheken des letzten Jahrzehnts durch relativ ungünstige Konditionen (*subprime mortgage*), also hohe Zinssätze und hohe Gebühren, und eine relativ lasche staatliche Überwachung gekennzeichnet.³⁶

Außerdem spezialisierten sich Hypothekengeber, durch den „Gramm-Leach-Bliley Act“ erleichtert, indem sie Tochterunternehmen gründeten, die sich auf Hypotheken zu teureren Konditionen konzentrierten. Ferner kamen nun freiberufliche Hypothekervermittler auf. In der Hypothekenkrise und bei der Vergabe von Krediten zu teureren Konditionen nahmen sie ebenfalls eine maßgebliche Rolle ein, da sie nur relativ lasch beaufsichtigt und kontrolliert wurden.

2007 waren lediglich 16 % der weiterverkauften verbrieften Hypotheken solche mit fester Tilgung, 40 % waren ARMs („adjustable rate mortgages“) mit 30 Jahren Laufzeit, 19 % waren ARMs mit 40 Jahren Laufzeit, 17 % waren Hypotheken ohne Tilgung (interest only loans), und 8 % waren Hypotheken mit hoher Schlusstilgung (balloon loans).³⁷ Die große Mehrheit der *Subprime Mortgages* zeichnet sich also über die gesamte Hypothekelaufzeit hinweg durch flexible Zinssätze aus, die meistens während der ersten zwei oder drei Jahre niedrig sind und dann ansteigen: Beispielsweise haben „2/28 ARMs“ für zwei Jahre niedrige Zinssätze bzw. Tilgung und für 28 Jahre hohe Zinssätze bzw. Tilgung, „3/27 ARMs“ haben für drei Jahre niedrige Zinssätze bzw. Tilgung und für 27 Jahre hohe Zinssätze bzw. Tilgung. Die meisten Hypothekennehmer von ARMs sind also nach zwei bzw. drei Jahren darauf bedacht, ihre Hypothek zu refinanzieren, was in Zeiten der Immobilienpreisblase oftmals kaum ein Problem war. Allerdings fiel diese Strategie der konstanten Refinanzierung im Sommer 2006 gegen Ende der Immobilienpreisblase ins Wasser: Nun war der Marktwert vieler Immobilien geringer als der Hypothekenbetrag und Anträge auf Refinanzierungen wurden von den Hypothekengebern nicht mehr genehmigt.³⁸

Die Welle des Wechsels von niedrigen zu hohen Zinssätzen bzw. monatlichen Tilgungsraten (resets) steht für einen großen Teil der ARMs noch aus, da sich viele ARMs zur Zeit noch in den ersten zwei oder drei Jahren ihrer Laufzeit befinden. Die Welle der

36 R.G. Quercia/J. Ratcliffe, The Preventable Foreclosure Crisis, in: Housing Policy Debate 19 (2008), S. 776.

37 E. Stein, Testimony Before the U.S. Senate, Committee on Banking, Housing and Urban Affairs, „Turmoil in the U.S. Credit Markets: The Genesis of the Current Economic Crisis“, Washington, D.C. 2008, S. 11.

38 Center for Responsible Lending, Subprime Lending: A New Drain on Homeownership, CRL Issue Paper No. 14, Durham 2007, S. 3 ff.

Resets wird erst in den Jahren 2010 und 2011 beendet sein und es wird angenommen, dass die meisten Hypothekennehmer die höheren Zinssätze bzw. Tilgung nicht bezahlen können und dass dann die gerichtliche Zwangsvollstreckung erfolgen wird.³⁹

Im Laufe der Hypothekenkrise wurde auch allmählich bekannt, dass ein Großteil der subprime mortgages (26 % aller Hypotheken im Jahr 2000 und 44 % aller Hypotheken im Jahr 2005) Hypothekenakten haben, die oftmals keine oder nur unzureichende Dokumente (no doc/low doc mortgages) beinhalten. In den Medien wird oftmals berichtet, dass Berechnungen der monatlichen Belastungen die Besitzsteuer (die in den USA wesentlich höher ausfällt als in Europa), die Versicherungsraten und beispielsweise Unterhaltszahlungen nicht oder nicht ausreichend beinhalteten und gegenwärtige Gehälter oftmals erhöht in die Berechnungen Eintritt finden. Man weiß damit nicht, ob der Hypothekennehmer oder der Hypothekengeber diese Berechnungen schöngerechnet hat. Doch auf welcher Seite auch immer der Fehler zu suchen ist – diese Hypotheken wurden vom Hypothekengeber genehmigt und finden Eingang in den Kapitalmarktfluss, der nun im Folgenden diskutiert werden wird.

Bis zu den 1970er Jahren hielten Hypothekengeber Hypotheken bis zur Rückzahlung in ihren Portfolios. Ihnen war die Qualität jeder einzelnen Hypothek bekannt und sie hatten ein großes Interesse, das Risiko der Rückzahlung äußerst gering zu halten.⁴⁰ Dies änderte sich in den 1970er Jahren, als die Verbriefung („securitization“) als eine Kapitalmarktinnovation vorgestellt wurde. Hier werden Hypotheken von Institutionen gebündelt und an Kapitalmarktinvestoren verkauft, welche vor dem Kauf des Hypothekensbündels das Risiko bewerten (lassen) und dann einen dem Risiko entsprechenden Kaufpreis zahlen. Der Verkauf kann nicht nur an einen einzigen Investor erfolgen, sondern auch an eine Kette von Investoren, die ein Hypothekensbündel entweder weiterverkaufen und/oder weiter bündeln können.⁴¹ Hypothekensbündler können nicht nur öffentliche Institutionen, wie beispielsweise Fannie Mae und Freddie Mac sein, sondern auch private Institutionen, die entweder das Risiko eines Bündels selbst bewerten oder von anderen Institutionen bewerten lassen (z.B. Standard & Poor's, Moody's, Fitch Investment Company).⁴²

Das Risiko der Rückzahlung einer einzigen Hypothek lastet also nach einem Weiterverkauf oder mehreren Weiterverkäufen in Zeiten der Verbriefung nicht mehr auf dem ursprünglichen Hypothekengeber, sondern auf dem Investor, der das Hypothekensbündel aktuell in seinem Portfolio hat. Da in einem Bündel das Risiko einer einzelnen Kom-

39 J.H. Carr/K. Davidoff, Legislative and Regulatory Responses to the Foreclosure Crisis, in: Journal of Affordable Housing 17 (2008), S. 283.

40 J.H. Carr, Responding to the Foreclosure Crisis, in: Housing Policy Debate 18 (2007), S. 839.

41 U.S. Department of Housing and Urban Development, Office of Policy Development and Research, Mortgage Securitization—Lessons for Emerging Markets, Washington, D.C. 2007, S. 1 ff.

42 C.L. Peterson, Subprime Lending, Foreclosure and Race: An Introduction to the Role of Securitization in Residential Mortgage Finance, National Convening on Subprime Lending, Foreclosure and Race, 2. und 3. Oktober 2008, Columbus, Ohio, S. 11 f.

ponente, also einer einzelnen Hypothek, verwässert ist, ist dem Investor die Qualität der einzelnen Hypothek nicht (mehr) bekannt. Durch die Verbriefung haben sowohl der Hypothekengeber als auch der Hypothekenvermittler nach dem Verkauf der Hypothek an einen Investor und nach der Einnahme von Gebühren kein großes Interesse mehr an dem langfristigen Leistungsverhalten der Hypothek. Offensichtlich hätten viele Hypotheken von Anfang an nicht genehmigt werden dürfen, da sie für viele Hypothekennehmer einfach unerschwinglich waren.

Unter normalen Umständen und zu Zeiten der klassischen Hypothek verhindert das Instrument der Verbriefung durch den Weiterverkauf bzw. die Weiterverkäufe Liquiditätsengpässe auf dem Kapitalmarkt. Verbriefung galt für lange Zeit als relativ sicher und der Kaufpreis entsprach anfänglich oftmals dem Risikoniveau eines Bündels.⁴³ Aufgrund der Globalisierung der Finanzmärkte stand Anfang der 2000er Jahre relativ viel Kapital zur Verfügung und die Finanzgeschäfte liefen gut. Diese Faktoren, neben der in den amerikanischen Medien viel diskutierten Gier, führten dazu, dass die Wall Street wesentlich mehr Geld für riskante Hypothekenbündel bezahlte, als für Hypothekenbündel mit geringem Risiko. Diese Praxis hat keine oder kaum Konsequenzen, solange die Immobilienpreise steigen und die Hypothekennehmer ihre Hypotheken refinanzieren können – und ein großer Anteil der *Subprime Mortgages* waren Refinanzierungen durch private Institutionen.⁴⁴ Wenn jedoch Hypothekennehmer ihre Hypotheken nicht mehr refinanzieren können, wenn bzw. weil die Immobilienpreise sinken, die Hypothekensumme nun den Immobilienmarktpreis übersteigt und ökonomische Instabilitäten auftreten und wenn der Anteil der ARMs in den Portfolios relativ hoch ist, dann fällt die Verbriefung wie ein Kartenhaus in sich zusammen.

Während im Jahr 2006 landesweit ungefähr vier Prozent aller Hypotheken eine Hypothekensumme hatten, die höher als der Marktwert der Immobilie war, war dies im darauffolgenden Jahr für sechs Prozent der Fall. Im Oktober 2008 waren von diesem Phänomen ungefähr 15 % betroffen.⁴⁵ Da die Immobilienpreistalsole noch nicht erreicht worden ist, wird dieser Anteil in naher Zukunft wohl noch steigen.

5. Auswirkungen der Immobilienpreis- und Hypothekenkrise

Die Immobilienpreis- und Hypothekenkrise hat auf verschiedenen Ebenen enorme Auswirkungen, die wohl derzeit noch niemandem in ihrer ganzen Dimension bewusst sind. Eine einzige gerichtliche Zwangsvollstreckung kann die am Prozess Beteiligten

43 K.C. Engel/P.A. McCoy, Turning a Blind Eye: Wall Street Finance of Predatory Lending, in: Fordham Law Review, 75 (2007), S. 2048 ff.

44 R. Cohen, A Structural Racism Lens on Subprime Foreclosures and Vacant Properties, National Convention on Subprime Lending, Foreclosure and Race, 2. und 3. Oktober 2008, Columbus, Ohio, S. 1 ff.

45 J.R. Hagerty/R. Simon, Nearly 1 in 6 Homeowners is ‚Underwater‘ in: The Wall Street Journal (8.10.2008; www.msnb.com).

(Hauseigentümer, Hypothekengeber, Nachbarn, Gemeinde etc.) ungefähr 80.000 Dollar kosten.⁴⁶ Auf individueller Ebene bedeutet eine gerichtliche Zwangsvollstreckung den Auszug aus dem Haus. Da die Zwangsvollstreckung in der sogenannten „Punktzahl“ (*FICO score*) reflektiert ist, wird es für betroffene Wohneigentümer nicht nur auf mittlere und längere Sicht nahezu unmöglich sein, Immobilieneigentum zu bilden, sondern auch in der nahen Zukunft sehr schwierig sein, selbst eine Mietwohnung zu finden – die meisten Vermieter fragen nach einer Mietbewerbung bei einem Kreditbüro die Punktzahl ab. Daher wird vermutet, dass viele dieser Hausbesitzer für eine gewisse Zeit bei Verwandten oder Freunden unterkommen, in ihren Autos leben oder vielleicht sogar obdachlos sein werden – Medienberichte in Bezug auf diesen Aspekt fallen bisher sehr spärlich aus.

Auf der Ebene der Nachbarschaft bedeuten einige oder mehrere gerichtliche Zwangsvollstreckungen in der näheren Umgebung, dass die Häuser, nun Eigentum der Hypothekengeber, unbewacht leer stehen. Viele Hypothekengeber argumentieren, dass sie im Hypothekengeschäft und nicht im Immobilienmanagementgeschäft tätig sind. In vielen Fällen wird in die leerstehenden Häuser eingebrochen. In anderen Fällen halten Obdachlose, Drogendealer und Kriminelle in diese Häuser Einzug, was oftmals die Polizei überfordert, wenn von diesem Phänomen viele Nachbarschaften betroffen sind.

Auf der Ebene der Kommunen bedeutet eine hohe Rate von gerichtlichen Zwangsvollstreckungen, dass es lokale Besitzsteuerausfälle gibt. Diese Steuer bildet neben der Einkommens- und Verkaufssteuer einen bedeutenden Anteil am Budget der Kommune und wird zum großen Teil für die Finanzierung von örtlichen Schulen verwendet. Die Auswirkungen auf die Schulfinanzierungen lassen zur Zeit noch auf sich warten, da die Besitzsteuerzahlungen lediglich einmal im Jahr eingehen, sie dürften allerdings in den nächsten Monaten und Jahren verheerend ausfallen.

Auf der Marktebene schien es oder scheint es – die Banken halten sich zur Zeit recht bedeckt – Liquiditätsengpässe zu geben. Die goldenen Zeiten mit geringem Eigenkapitalanteil scheinen für die nahe Zukunft Geschichte zu sein.

Wohneigentumsbildung wird für die Zeit bis zum Erreichen der Immobilienpreistabelle wohl unmöglich sein. Vermögensbildung wird wohl nicht nur in der nahen, sondern auch in einer mittleren Zukunft sehr schwierig sein, denn Zinssätze für Einlagen nähern sich gegen Null, Ausbildungs- und Rentenversicherungsfonds haben seit mehreren Monaten große Verluste zu verzeichnen, der Aktienmarkt befindet sich seit Monaten im Absturz und die sogenannten Hedgefonds befinden sich im freien Fall, oftmals mit einem Nullsaldo.⁴⁷

46 *Joint Economic Committee: Senator Charles E. Schumer (D-NY) – Chairman, Sheltering Neighborhood from the Subprime Foreclosure Storm.*

47 *G. Morgenson, Bear Stearns Says Battered Hedge Funds Are Worth Little, in: The New York Times (18.07.2007; www.money.cnn.com/).*

6. Vorläufiger Ausblick und Schlussbetrachtung

Während der Ära von Präsident George W. Bush wurden Staatsinterventionen aller Art in den meisten Fällen strikt abgelehnt („der Markt korrigiert sich selbst“).⁴⁸ In erster Linie hat die Bundesregierung großen Unternehmen („Wall Street“) durch den „Emergency Economic Stabilization Act“ von 2008 und das darunter fallende „Troubled Assets Relief Program“ (TARP) erhebliche Mittel in Höhe von 700 Milliarden Dollar („\$ 700 billion bailout“) zur Verfügung gestellt. Obwohl es das ursprüngliche Ziel dieses Programms war, problematische bzw. sogenannte toxische Vermögenswerte, also Hypothekenbündel mit einem großen Anteil zwangsvollstreckter Hypotheken, zu kaufen,⁴⁹ sind bislang lediglich Schecks mit relativ geringen Auflagen im Wert von insgesamt 125 Milliarden Dollar an neun große Banken geschickt worden.⁵⁰ Derzeit ist unklar, für welche Zwecke diese Mittel verwendet worden sind. In Quartalsberichten zum vierten Quartal 2008 wollten die Banken näher auf die Verwendung der öffentlichen Gelder eingehen, halten sich bislang aber sehr bedeckt.

Im Gegensatz zu großen Unternehmen haben „kleine“ Hausbesitzer und Gemeinden („Main Street“) bislang relativ wenig Hilfe von der Bundesregierung bekommen. Ausnahmen sind die *HOPE NOW Alliance*, das *HOPE for Homeowners Program (H4H)*, und das *Neighborhood Stabilization Programm (NSP)*. Im Herbst 2007 wurde durch das „U.S. Department of Housing and Urban Development“ und durch die „Department of the Treasury“ die „HOPE NOW Alliance“ etabliert, die gerichtliche Zwangsvollstreckungen von Hausbesitzern verhindern soll. Mitglieder sind Hypothekengeber, die FHA, Fannie Mae, Freddie Mac und Hypothekenberater von „non profit organizations“ (ähnlich deutschen „gemeinnützigen Gesellschaften“), beispielsweise der „National Community Reinvestment Coalition“. *HOPE NOW* hat gebührenfreie 24-Stunden Telefonanschlüsse, welche betroffene Hausbesitzer anrufen können. Diese Telefonleitungen wurden eingerichtet, weil lediglich ein sehr geringer Teil der Hypothekennehmer nach Zahlungsrückstand den Hypothekengeber aufsucht. Viele Hypothekennehmer berichten, dass es schwierig ist, überhaupt die richtige Person zu finden, um eine kurz-, mittel- oder langfristige Lösung auszuarbeiten.⁵¹ *HOPE NOW* bietet schnell und unbürokratisch Hilfe bei der Kontaktaufnahme zum Hypothekengeber und bei der Verhandlung von Hypothekenvertragsmodifikationen an. Laut *HOPE NOW* wurden seit Juli 2007 fast 2,7 Mio. gerichtliche Zwangsvollstreckungen verhindert,⁵² obwohl Kritiker aufzeigen, dass der

48 J. Carr, Impact of Foreclosures on Economic Performance, Remarks, Seton Hall Law School, 8. Mai 2008.

49 N. Roubini, Testimony, Joint Economic Committee, October 30th 2008, Hearing on Faltering Economic Growth and the Need for Economic Stimulus.

50 M. Snow, Where's the Bank Bailout Money? (www.cnn.com/).

51 A.C. Cutts/W.A. Merrill, Interventions in Mortgage Default: Policies and Practices to Prevent Home Loss and Lower Costs, Freddie Mac Working Paper 08-01, McLean, VA 2008, S. 1 ff.

52 *HOPE NOW*, Mortgage Industry Prevented Record-High 225,000 Foreclosures in October (25.11.2008; www.hopenow.com/).

Anstieg der gerichtlichen Zwangsvollstreckungen zu manchen Zeiten höher war als die Reduzierung der durch die *HOPE NOW* verhinderten Zwangsvollstreckungen.⁵³

Obwohl *HOPE NOW* (kurzfristig) gerichtliche Zwangsvollstreckungen verhindern mag, können Hypothekengeber gesetzlich nicht gezwungen werden, Hypothekenverträge, die für Ersthäuser gelten, auf lange Sicht hin zu modifizieren – obwohl dies für Zweithäuser oder Luxusyachten möglich ist. Die Hypothekennehmer sind also vom Willen der Hypothekengeber abhängig, die manchmal nicht Willens sind, auf irgendwelche Modifizierungsvorschläge einzugehen. Ein großer Prozentsatz der Hypotheken, die modifiziert worden sind, ist allerdings selbst nach einem einzigen Monat durch rückständige Raten und schließlich doch durch die Zwangsvollstreckung gekennzeichnet.⁵⁴

Hypotheken, die von Fannie Mae, Freddie Mac, und Citibank ausgegeben wurden, können seit dem 15. Dezember 2008 auf Antrag von Hypothekennehmern modifiziert werden. Hypotheken, die von IndyMac (seit Juli 2008 von der „Federal Deposit Insurance Corporation“ (FDIC) übernommen) ausgegeben wurden, werden zur Zeit von der FDIC standardisiert modifiziert. Somit ist für diejenigen Hypothekennehmer, die Hypotheken von anderen Hypothekengebern haben, oftmals die einzige Lösung, einen Antrag auf die gerichtliche Zwangsvollstreckung einzureichen. Wie oben erwähnt, schätzt Credit Suisse, dass es bis Ende 2012 über acht Millionen gerichtliche Zwangsvollstreckungen geben wird – wir haben die große Welle noch vor uns.

Mitte Oktober 2008, also ein Jahr, nachdem *HOPE NOW* ins Leben gerufen wurde, wurde das „Hope for Homeowners Programm“ (H4H) aufgelegt. Dies ist ein Programm, welches Hypothekennehmern die Möglichkeit gibt, nach Zustimmung von Hypothekengebern ihre Hypothek in eine FHA Hypothek umzuwandeln. Bei einem Verkauf der Immobilie müssen 50% von zukünftigen Immobilienpreissteigerungen dem „U.S. Department of Housing and Urban Development“ gezahlt werden. *HOPE NOW* erwartete 400.000 Änderungsanträge. In den ersten zwei Monaten gingen 373 Bewerbungen ein und weniger als 150 wurden genehmigt. Die geringe Zahl erklärt sich daraus, dass dies ein freiwilliges Programm ist und dass in den meisten Fällen die Hypothekengeber nicht zustimmen.⁵⁵

Außerdem wurde im Herbst 2008 vom „U.S. Department of Housing and Urban Development“ das „Neighborhood Stabilization Program“ (NSP) etabliert: Nahezu vier Milliarden Dollar werden in naher Zukunft Bundesstaaten und Gemeinden zur Verfügung gestellt, um Hypothekengebern zwangsvollstreckte Häuser abzukaufen, abzu-

53 L. Christie, Housing Relief Efforts Slow as Pace of Foreclosures Rise (28. April 2008; www.money.cnn.com/).

54 Comptroller of the Currency Administrator of National Banks, U.S. Department of the Treasury and Office of Thrift Supervision, U.S. Department of the Treasury, OCC and OTS Mortgage Metrics Report: Disclosure of National Bank and Federal Thrift Mortgage Loan Data: Third Quarter 2008 (www.files.ots.treas.gov/)

55 Lou Dobbs Show (14.01.2009; www.youtube.com).

reißen oder wiederherzurichten und an Interessenten mit geringen und mittleren Einkommen weiterzuverkaufen.⁵⁶ Nahezu vier Milliarden Dollar sind zwar eine große Summe, allerdings im Vergleich zu 700 Milliarden Dollar ein winziger Bruchteil. Während sich die 700 Milliarden vielleicht – je nach Bewerbungsprozess, der gerade andauert – mehrere hundert Institutionen teilen,⁵⁷ müssen sich die vier Milliarden unzählige Gemeinden für vielleicht bald acht Millionen zwangsvollstreckter Gebäude teilen – ein Tropfen auf den heißen Stein.⁵⁸

Trotz dieses skeptischen Ausblicks setzen die Autoren große Hoffnungen auf die neue Regierung und eine Umkehr in der bisherigen Regierungspraxis, entweder nicht zu intervenieren oder nur zu intervenieren, wenn davon große Unternehmen profitieren. Durch *HOPE NOW* und durch das NSP wurden erste wichtige Schritte unternommen, von der auch kleine Hausbesitzer profitieren. Die Autoren sind sich sicher, dass nach dem 20. Januar 2009 mehr für „Main Street“ getan werden wird: Yes, We Can!

56 U.S. Department of Housing and Urban Development, Preston Allocates Nearly \$4 Billion to Stabilize Neighborhoods in States and Local Communities Hard-Hit by Foreclosure (www.hud.gov/).

57 D. Goldman, Treasury Invests \$15B More in Banks (05.01.2009; www.money.cnn.com/).

58 N. Riccardi/J. Garrison, HUD Funds to Help Cities Clean Up Foreclosures, in: Los Angeles Times (04.01.2009; www.latimes.com/).

Forum

Harald Bodenschatz

Perspektive „Nachhaltiger Städtebau“ XVI. Kongress des New Urbanism in Austin, Texas

Vom 3. bis 6. April 2008 tagte in Austin, der Hauptstadt von Texas, der XVI. Kongress des New Urbanism. Dieser Kongress war in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert: Er zeigte eine Städtebaureformbewegung im Wandel, er führte mit Austin eine Referenzstadt des New Urbanism¹ vor, die zugleich für Richard Florida eine Modellstadt der „kreativen Klasse“ darstellt. Er unterstrich die Bedeutung von lokalen Initiativen und überregionalen Netzwerken für die Stadtentwicklung in den USA. Hinsichtlich des New Urbanism bedeutete er einen doppelten Umbruch: Das Führungspersonal wurde erneuert, und die Bewegung wurde vor allem auf

das Themenfeld Klimawandel orientiert. Vor allem aber demonstrierte der Kongress eindrucklich, dass das gängige europäische Bild von der US-amerikanischen Stadt nicht immer auf dem neuesten Stand ist.²

Austin – Hauptstadt von Texas

Austin, eine Stadt mit etwa 750.000 Einwohnern,³ liegt mitten in Texas, in der Wachstumsmegaregion Dallas-Houston-San Antonio.⁴ Im Norden ist es nicht weit

1 Austin wurde auf dem Kongress als Stadt gefeiert, die sich nach den Prinzipien des New Urbanism erneuert, als „*next great transit city*“. Auf der anderen Seite bezog sich der seit 2003 amtierende Bürgermeister Will Wynn im Rahmen des Kongresses explizit auf die Prinzipien des *New Urbanism*, insbesondere auf die – nunmehr zentralen – Fragen der Energieabhängigkeit und des Klimaschutzes. In der Person von Sinclair Black zeigen sich diese Vernetzungen besonders deutlich: Black ist ein führendes Mitglied nicht nur des *Congress for the New Urbanism*, sondern auch des *American Institute of Architects*, des *Urban Land Institute* und der *Downtown Austin Alliance*.

2 Zu den städtebaulichen Reformbewegungen in den USA vgl. *H. Bodenschatz/B. Schöning*, *Smart Growth – New Urbanism – Liveable Communities. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA*; Band 2 der Schriftenreihe *Zwischenstadt*, hrsg von *Th. Sieverts*, Wuppertal 2004; vgl. weiter *H. Bodenschatz*, *Feindbild US-amerikanische Stadt? Räumliche Probleme der Metropolregionen und zivilgesellschaftlicher Widerspruch in den USA*, in: *U. Altröck/H. Hoffmann/B. Schöning* (Hrsg.), *Hoffnungsträger Zivilgesellschaft? Governance, Nonprofits und Stadtentwicklung in den Metropolregionen der USA*, Berlin 2007, S. 35-48.

3 1990 betrug die Einwohnerzahl noch 470.000. In der Metropolregion leben über 1,5 Mio. Personen; vgl. *M. Ferrari Ballas*, *Austin's Treasured Neighborhoods*, in: *Emergent Urbanism. Evolution in Urban Form, Texas, Austin 2008*, S. 48.

4 Einen kurzen Überblick über die Geschichte

nach Dallas/Fort Worth, wo insbesondere Fort Worth eine beeindruckende Revitalisierung der Downtown vorzeigen kann. Im näheren Umland finden sich deutschstämmige Siedlungen wie etwa Fredericksburg, ein städtebaulich langweiliges überdimensioniertes Straßendorf. Spannend wird es in San Antonio, wo eine künstliche Kanallandschaft mit romantischen Uferzonen entstanden ist,⁵ die Touristen in Massen anzieht und in einem riesigen Shopping Center, das malerisch um einen solchen Kanal gelegt wurde, endet. Wer diese tiefer gelegenen Uferzonen verlässt, scheint in eine völlig andere Welt einzutauchen – öde öffentliche Räume mit armen Menschen, ein beeindruckender Kontrast, der aber nicht mehr lange erlebbar sein wird: Auch San Antonio arbeitet fieberhaft an der Revitalisierung seines geschundenen Zentrums.

Anders als das übrige Texas gilt Austin als liberal, alternativ, tolerant. Die Stadt hat einen beispiellosen Aufstieg in die Klasse der Hauptstädte neuer Technologien hinter sich. Noch in den 1960er Jahren war Austin eine kleine, verschlafene Stadt, deren finanzielle Grundlagen die Regierungsfunktion und die Universität bildeten. In den folgenden Jahrzehnten, vor allem seit den 1980er Jahren, bot sie Raum für Dell, IBM, AMD, AT&T, Selectron und Apple.⁶ Ein Schlüssel dieses Aufschwungs war die aktive Rolle der *University of Texas*, eine der hoch geschätzten Univer-

bietet: *D.C. Humphrey*, Austin. A History of the Capital City, Austin 1997.

5 Vgl. dazu *L.F. Fisher*, River Walk. The Epic Story of San Antonio's River, San Antonio 2007.

6 Vgl. auch *M. Oden*, From Assembly to Innovation: Economic Development Planning in the Land of Laissez Faire, in: Emergent Urbanism. Evolution in Urban Form, Texas, Austin 2008, S. 121-124.

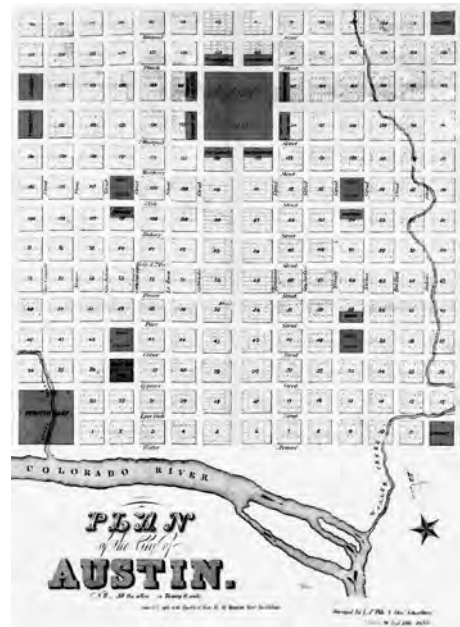


Abb. 1: Plan von Austin, 1939.

Das Zentrum bildet der Platz für das Kapitol. Vier weitere Plätze lockern das Gitternetzwerk auf. Quelle: Emergent Urbanism (s. A 3), S. 35.

sitäten der USA. Insofern ist Austin auch ein Musterbeispiel für eine wissensbasierte Stadtentwicklung.

Die Krise der neuen Ökonomien führte nach der Jahrhundertwende zu einem Verlust von 23.000 Arbeitsplätzen in den Jahren 2000 bis 2004. Aber seit 2005 ging es wieder aufwärts, allerdings in widersprüchlicher Form: Billiglohnjobs nahmen zu, und damit die soziale Ungleichheit. Dazu kamen Verkehrs- und Umweltprobleme, die der Zersiedelung und der einseitigen Ausrichtung auf den Automobilverkehr geschuldet waren – eine große Herausforderung für die bisher erfolgreiche Wachstumskoalition.⁷ Austin ist nicht

7 *M. Oden*, From Assembly to Innovation: Economic Development Planning in the Land of



Abb. 2: Zentrum von Austin,
Luftbild publiziert 2008. Quelle: Emergent Urbanism (s. A 3), S. 12.

nur Hauptstadt, Universitätsstadt und Technologiezentrum, sondern wird in typisch US-amerikanischer Bescheidenheit auch *The Life Music Capital of the World* genannt.

Richard Florida, inzwischen weltberühmter, aber auch sehr umstrittener Verfasser der These von der zunehmenden Bedeutung der „kreativen Klasse“ (*creative class*),⁸ hat in seinem Buch „*Cities and the creative class*“⁹ Austin als eines der führenden kreativen Zentren der USA bezeichnet.¹⁰ In diversen Rankings mit Bezug auf „Kreativität“ findet sich Austin in der Spitzenklasse.¹¹ In einem Exkurs verweist Florida auf die Doppelstrategie der Stadt: Konzentration

auf Hochtechnologie und städtebauliche bzw. soziale Nachhaltigkeit.¹² Gute Umweltverhältnisse, Erholungsmöglichkeiten und eine stimulierende Kulturszene gelten als Attraktionen.

Der Zentrumsbereich der 1835 gegründeten Stadt Austin ist unübersehbar dreigeteilt: Im Norden erstreckt sich der Campus der 1883 gegründeten University of Texas,¹³ eine Stadt in der Stadt, die im Kern durch ein bemerkenswertes, in den Jahrzehnten zwischen 1910 und 1942 entwickeltes städtebauliches Ensemble aus Achsen, Prachtbauten und einem alles beherrschenden Turmbau geprägt ist. Führende Städtebauer und Architekten waren Cass Gilbert (1910-1922), Herbert M. Greene (1922-1930) und Paul Cret (1930-1937).¹⁴ Dieses autofreie Ensemble

Laissez Faire, in: Emergent Urbanism (s. A 2), S. 124.

8 Vgl. R. Florida, *The Rise of the Creative Class and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, New York 2002.

9 R. Florida, *Cities and the Creative Class*, New York/London 2005.

10 Ebda., S. 36.

11 Ebda., S. 52-54, 56. Vgl. auch M. Oden (s. A 7), S. 121.

12 R. Florida (s. A 9), S. 66 f.

13 Vgl. R.A. Holland (Hrsg.), *The Texas Book. Profiles, History, and Reminiscences of the University, Austin* 2007.

14 S. Speck, *Campus Architecture and Planning*, in: Emergent Urbanism (s. A 2), S. 44.

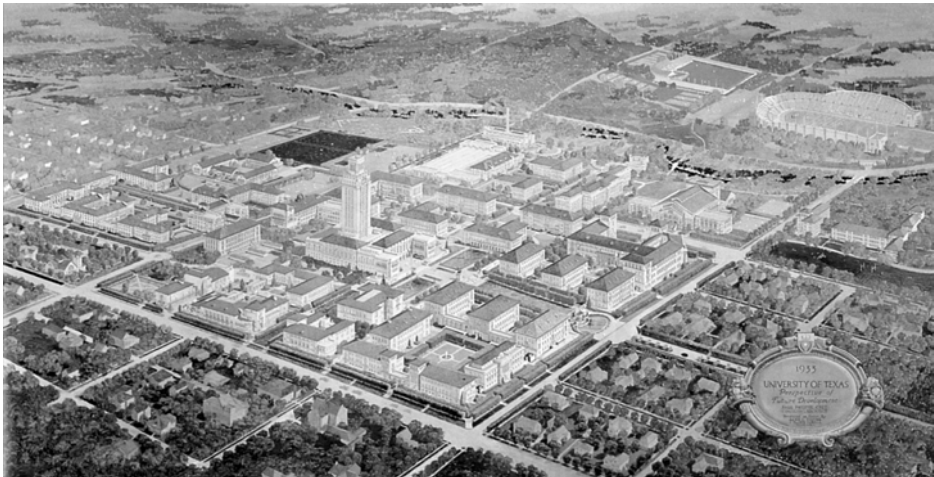


Abb. 3: Plan von Paul Cret für das Gelände der University of Texas, 1933.

Der Plan zeigt zahlreiche bereits bestehende Bauten, darunter den imposanten zentralen Turmbau, sowie die beiden sich kreuzenden Hauptachsen. Quelle: R.A. Holland (s. A 13), Farbabb. 3.

wurde in der Nachkriegszeit durch respektable Neubauten beeinträchtigt. Heute studieren mehr als 50.000 Studenten an der Universität, 20.000 Personen arbeiten dort. Südlich der Universität folgt das Gelände der Hauptstadt, mit dem mächtigen, die Stadt beherrschenden, 1882-1888 errichteten Kapitol im Zentrum und einer ganzen Phalanx von Bürobauten im Umfeld. Was besonders auffällt, sind riesige Autoparkhäuser, die zum Teil ganze Straßen bilden – Parkhäuser-Straßen, eine Besonderheit der autogerechten Stadt.

Das Hauptstadtviertel – ein Produkt der Kahlschlagsanierung der 1960er Jahre – ist heute weitgehend monofunktional und daher völlig leblos. Im Süden davon liegt der *Central Business District* – ein typisch amerikanisches Großstadtzentrum, das durch mehr oder weniger schöne Hochhäuser, Parkhäuser und große Autoparkflächen akzentuiert und durch recht breite Einbahnstraßen strukturiert wird. Es gibt dort aber auch einige Straßen, die dem Bild einer europäischen

urbanen Straße nahe kommen: vor allem die multikulturelle Sixth Street, die Hauptmeile der berühmten Musikszene von Austin. Die Hauptstraße, die zum Kapitol führt und daher Congress Street heißt, ist zwar angeschlagen, aber ebenfalls noch halbwegs urban. Von den vier Plätzen des historischen Stadtgrundrisses von Austin sind drei noch vorhanden, aber nicht mehr erlebbar, einer ist inzwischen durch eine Kirche überbaut worden. Das Hauptstadtviertel wie der *Central Business District* werden durch einen typisch US-amerikanischen Gittergrundriss gegliedert, der auf den historischen Plan von Edwin Waller aus dem Jahre 1839 zurückgeht.

Im Süden der Downtown, jenseits des zum See angestauten und durch Parkanlagen gesäumten Colorado River, schließt sich eine Vorstadt an, die sich rechts und links der South Congress Street entfaltet, die ebenfalls ein Zentrum der Musikszene bildet.¹⁵

¹⁵ Vgl. dazu A. Tucker, *The South Strip. A Brief*

Im Westen finden sich wohlhabende historische *Suburbs*, im Osten eine von *Hispanics* bewohnte *Suburb*. Außerhalb des Kernbereichs von Austin folgen unübersehbar weitere *Suburbs*, eine typisch US-amerikanische zersiedelte Stadtlandschaft.

Austin – Modellstadt des New Urbanism

Austin war – wie alle Städte, in denen Kongresse des *New Urbanism* stattfinden – ein wichtiges Thema des XVI. Kongresses. Die Stadt selbst unterscheidet sich doch stark vom übrigen Texas, dem Land Georg W. Bushs. Die Hauptstadt von Texas, das war die Botschaft des Bürgermeisters von Austin, kann nicht auf dem bisherigen Wege der Zersiedelung (*Sprawl*) weiter wachsen. Notwendig sei daher eine Kurskorrektur im Sinne des *New Urbanism*: „Wenn wir hier in Austin weiter in dieser wenig verdichteten Art wachsen wie bisher, würden wir 2035 buchstäblich zweimal so viel Land brauchen, wie Austin ausmacht, um die erwarteten neuen Einwohner unterzubringen. [...] Die Lösungen, die wir anstreben müssen, können aber viel mehr als nur den bisherigen Weg zu korrigieren. Sie können zu einer neuen amerikanischen Renaissance führen. Der *New Urbanism* zielt auf Dichte und Mischung, auf fußgängerfreundliche Städte, auf Vernetzung, lebendige Zentren zum Wohnen, Arbeiten und zur Erholung sowie auf einen Städtebau im menschlichen Maßstab. Der Bau und Umbau unserer Umwelt nach diesen Prinzipien bringt die Menschen zusammen. Er fördert Interaktion statt Isolation – physisch, sozial, ökonomisch und geistig. Er stimuliert Demokratie im breitesten, umfassendsten Sinne des Wortes. Stadterweiterung und Stadtum-

History of South Congress, in: *Emergent Urbanism* (s. A 2), S. 87-89.

bau im Sinne des *New Urbanism* dienen auch unserer Arbeit als Grundlage für einen nachhaltigen Umgang mit unserer Umwelt – persönlich, regional und sogar global.“¹⁶

Bereits 2001 hatte sich eine zivilgesellschaftliche Initiative gebildet, die eine alternative Siedlungsform propagierte: *Envision Central Texas (ECT)*.¹⁷ Beraten wurde diese Initiative u.a. durch das *New Urbanism* Büro Calthorpe Associates.¹⁸ 2005 wurden einige gegen weitere Zersiedelung gerichtete Vorschläge von *ECT* in das politische Programm der Stadt Austin übernommen.¹⁹ 2007 wurde der *Austin Climate Protection Plan* vorgelegt. Ein *Austin City Climate Action Team* arbeitet an weiteren Vorschlägen, insbesondere mit Blick auf eine Begrenzung der Zersiedelung. Als Vorbilder gelten New York, Buenos Aires, und Berlin. Von großer Bedeutung ist der Ausbau des schienengebunden Nahverkehrs (*Metrorail*). Damit versuchte die Wachstumskoalition auf die neuen Herausforderungen der Stadtentwicklung Austins zu reagieren. Ziel war es nunmehr, die führende *Green City* des Landes zu werden.²⁰

Ein Schwerpunkt des neuen Städtebaus ist das leicht bis schwer lädierte Zentrum, das im Rahmen des historischen Gitternetzwerkes revitalisiert werden soll. Insbesondere der öffentliche Raum soll fußgängerfreundlich qualifiziert werden. Das *Great Streets Pro-*

16 Vgl. W. Wynn, Mayor of Austin, Foreword, in: *Emergent Urbanism* (s. A 2).

17 Vgl. www.envisioncentraltexas.org.

18 Peter Calthorpe ist ein einflussreicher Vertreter des *New Urbanism*. Zusammen mit W. Fulton hat er das grundlegende Buch „The Regional City. Planning for the End of Sprawl“ (Washington D.C. 2001) publiziert.

19 F. Steiner, *Envision Central Texas*, in: *Emergent Urbanism* (s. A 2), S. 16-19.

20 W. Wang, *Prospective Futures for Austin*, in: ebda., S. 138.

gram basiert auf den *Downtown Design Guidelines*, die 2000 vom Stadtrat verabschiedet wurden.²¹ In diesem Kontext sollen auch Einbahnstraßen in Straßen mit Verkehr in beiden Richtungen umgestaltet werden. Sichtbar wird das bereits in der 2nd Street, wo durch Neubauten eine richtige urbane Stadtstraße mit Cafes und Geschäften entstanden ist – aus europäischer Sicht ein rührendes Projekt, wieder „Stadt“ zu inszenieren. Das war aber nur der Auftakt. Ziel ist ein mischgenutztes, fußgängerfreundliches, durch traditionelle öffentliche Räume strukturiertes Großstadtzentrum nach den Prinzipien des *New Urbanism*. In den nächsten zehn Jahren sollen im *Central Business District* 25.000 neue Wohnungen gebaut werden, davon waren 2008 bereits 5.000 im Bau und weitere 5.000 in der Planung.²² Begleitet wird das städtebauliche Erneuerungsprogramm des *Central Business District* durch Aktivitäten der *University of Texas* auf ihrem Gelände. Dort werden die traditionellen, fußgängerorientierten Achsen in ihrer geradezu monumentalen Erhabenheit rekonstruiert.

Diskutiert wurde auf dem Kongress auch ein neues, aber für die gegenwärtigen Verhältnisse typisches Problemfeld: Aufgrund der zunehmenden Attraktivität zentraler Lagen für Mittelschichten geraten einige Quartiere unter sozialen Druck, in Austin vor allem die von *Hispanics* bewohnte *Suburb*, die direkt im Osten an das Zentrum anschließt. Damit verbundene Verdrängungsprozesse sind unter den wenig Schutz bietenden US-amerikanischen Verhältnissen aber nur schwer aufzuhalten. Austins Wohnungsmarkt gilt inzwischen als der

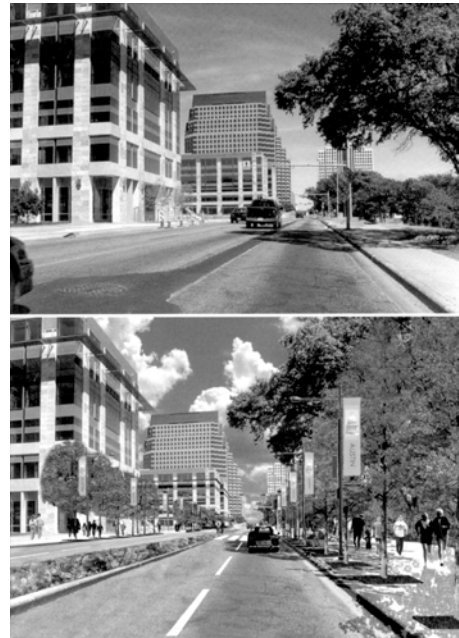


Abb. 4: Demonstration des Straßenumbaus im Central Business District von Austin nach dem „Great Streets Program“. Quelle: Emergent Urbanism (s. A 2), S. 82.

am wenigsten „bezahlbare“ in Texas.²³ Insgesamt stiegen die mittleren Wohnungspreise in Austin 2000 bis 2007 von 144.000 auf 239.000 Dollar, also um 66 Prozent, während das durchschnittliche Einkommen nur um 33 %, von 46.000 auf 61.000 Dollar, zunahm.²⁴ Für East Austin wird zur Linderung des Problems der Bau von *Alley flats*, d.h. von einfachen Kleinhäusern auf der Erschließungsseite von Grundstücken gefordert. Typisch ist der Träger dieser Initiative: eine Allianz von zivilgesellschaftlichen und

21 S. Black, *Great Streets Downtown Austin*, in: ebda., S. 80.

22 S. Black, *The DNA of Austin*, in: ebda., S. 14.

23 E. Mueller/E. Danze, *Affordability and Opportunity*, in: ebda., S. 117.

24 *New Urban News*, Number 7, October November 2008, S. 10.

universitären Akteuren: das *Austin Community Design and Development Center*, die *Guadalupe Neighborhood Development Corporation* und das *University of Texas Center for Sustainable Development*. Präsentiert wurden 20 Entwürfe für solche Kleinhäuser unter Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte von Studenten der *University of Texas School of Architecture* unter der Leitung von Professor Sergio Palleroni. Ein erstes solches „nachhaltiges“ Flat ist bereits fertig gestellt – allerdings zu unerwartet hohen Kosten: 100.000 Dollar. Ziel ist eine Kostenreduzierung auf 60.000 Dollar.²⁵ Eine weitere Initiative für bezahlbaren Wohnraum in Austin ist *PeopleTrust*, ein Träger für die Schaffung und den Unterhalt von bezahlbaren Wohnanlagen.²⁶

In nicht allzu weiter Entfernung vom Zentrum, drei Meilen vom Kapitol, findet sich ein riesiges, 2,9 Quadratkilometer großes Stadtentwicklungsgebiet: das Gelände des ehemaligen, von 1930 bis 1999 betriebenen Mueller Airport. Mueller ist ein preisgekröntes, nachhaltiges Gemeinschaftsprojekt der Stadt Austin und des Developers Catellus.²⁷ Grundlage des Projekts war eine 1000 Seiten umfassende Entwicklungsvereinbarung (*Master Development Agreement*) zwischen Stadt und Developer, in der – vor dem Hintergrund eines großen Engagements lokaler Initiativen – insbesondere soziale und Beteiligungsziele festgelegt wurden.²⁸ Inso-



Abb. 5: Beispiel für eine Alley Flat.

Quelle: http://thealleyflatinitiative.org/prototype_catalog.html (04.04.2009).

fern war das Projekt ein Resultat nicht nur der Zusammenarbeit von Stadt und Developer, sondern auch der *Community*.²⁹ Auf dem ehemaligen Flughafengelände wird seit 1996 mit großem landschaftsarchitektonischen Aufwand eine fußgängerfreundliche Neustadt geplant und bereits gebaut – mit traditionellen Straßen und Häusern in traditioneller Architektur, wie man sich hierzulande die Projekte des *New Urbanism* vorstellt. Ziel ist ein *Urban Village* mit 10.000 neuen Einwohnern (4.000 Wohnungen unterschiedlichen Typs zur Miete und im Eigentum, darunter mindestens 1.000 „bezahlbare“) und 10.000 Arbeitsplätzen. In der Werbung für dieses Großprojekt werden die großzügigen Grünanlagen (über 0,4 qkm), die Fuß- und Radfahrwege, eine ökologische Bauweise und ein mischgenutztes Stadtzentrum hervorgehoben. Geplant ist ein Einkaufsquartier in Form eines Vorortplatzes, nicht in Form einer suburbanen Mall. Von dem alten Flughafen werden ein Kontrollturm, ein Hangar und noch ein Gebäude erhalten.

25 Vgl. zu dieser Initiative: www.thealleyflatinitiative.org; Die Alley Flats Initiative ist nicht auf Austin beschränkt. Vgl. dazu mehr <http://soa.utexas.edu/files/csd/AFI.pdf>.

26 Vgl. www.peopletrusthome.org.

27 Vgl. K. Gregor, *Building Utopia*, in: *Emergent Urbanism* (s. A 2), S. 75-79; www.muelleraustin.com (11.03.2009).

28 K. Gregor, *Building Utopia*, in: *Emergent Urbanism* (s. A 2), S. 76.

29 Ebda., S. 79.

Nachhaltigkeit – Kernthema des Kongresses in Austin

Der Kongress in Austin wurde durch das Thema Nachhaltigkeit (Sustainability) beherrscht. Zahlreiche Veranstaltungen befassten sich mit Umwelt, hohen Ölpreisen und Klimawandel. So wurde ein Rahmenpapier für eine *CNU Climate Change Initiative* vorgelegt. Begleitend spielten die Themen Gentrifizierung und bezahlbarer Wohnraum eine wichtige Rolle.³⁰ Bereits vor Austin war die Abhängigkeit der suburbanen US-Landschaften vom Öl und der Abschied von einer Zeit billiger Energie zu einem wichtigen Thema das *New Urbanism* geworden. An der breit gestreuten Propaganda-DVD *The End of Suburbia*³¹ hat ein Enfant terrible des *New Urbanism* mitgewirkt, der Schriftsteller James Howard Kunstler, der auch in Austin seine Thesen vorstellte.

Die Charta des *New Urbanism* erhielt erstmalig eine Ergänzung: die *Canons of Sustainable Architecture and Urbanism*.³² Ausgangspunkt dieser Ergänzung war die Betonung aktueller Herausforderungen: „Globaler Klimawandel, Zerstörung der Lebensgrundlagen, schwindende Ölreserven und Zunahme der Kosten, Prozesse die durch die vorherrschende Zersiedelung beschleunigt werden, bedrohen unmittelbar und irreversibel die Lebensfähigkeit menschlicher Kultur und Zivilisation, die Gewährleistung der Nahrung, die Artenvielfalt sowie die Wasser- und Luftqualität.“ Die Ergänzung rückte die Di-

mension Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt der Reformperspektiven des *New Urbanism*. Auf dem Kongress selbst wurde diese Orientierung in eine neuen Kampagne umgesetzt: Halbierung der gefährlichen Automeilen bis 2030 – ein US-typisch vereinfachendes, aber griffiges Ziel. Verbunden damit war die Forderung nach kompakten, mischgenutzten, fussgängerfreundlichen und durch öffentliche Transportmittel unterstützten Siedlungssystemen.³³

Das vielleicht wirkungsmächtigste Zeugnis dieser Entwicklung ist der Versuch, ein Zertifikat für guten, nachhaltigen Städtebau zu entwickeln, dessen Diskussion auf dem Kongress breiten Raum einnahm. Dieser Versuch hat einen Namen: *LEED-ND, Leadership in Energy and Environmental Design for Neighborhood Developments*.³⁴ *LEED* ist bislang vor allem ein auf Gebäude bezogenes ökologisches Zertifizierungssystem, das nunmehr auch auf den Städtebau ausgedehnt wird. Zu diesem Zwecke arbeiten der *U.S. Green Building Council*, der *Natural Resource Defense Council* und der *Congress for the New Urbanism* zusammen. Der *Green Building Council* ist ein Zusammenschluss von umweltorientierten Vertretern der Bauindustrie, *Natural Resource Defense Council* ist eine der einflussreichsten US-amerikanischen Umweltorganisationen. Ziel der drei Organisationen ist es, ein Zertifikat samt

30 Zur Diskussion innerhalb des *New Urbanism* zu sozialen Fragen vgl. *E. Talen*, *Design for Diversity. Exploring Socially Mixed Neighborhoods*, Amsterdam 2008.

31 Vgl. www.plattmobil.org.

32 Dokumentiert in: *CNU Council Report VII on Green Architecture and Urbanism*. March 2008, S. 6-7.

33 *Eine ähnliche Stoffrichtung hat das Buch: R. Ewing/K.Bartholomew/S.Winkelmann/J.Walters/D.Chen*, *Growing Cooler. The Evidence on Urban Development and Climate Change*, hrsg. vom *Urban Land Institute (ULI)*, Washington D.C. 2008. Das *ULI* ist eine Stiftung der privaten Immobilienwirtschaft von außerordentlichem Einfluss. Das *ULI* und der *Congress for the New Urbanism* sind über zahlreiche Aktivitäten miteinander vernetzt.

34 Vgl. www.usgbc.org.

Label zu kreieren, das auf bestehende und neue städtebauliche Produkte angewandt werden kann. Wichtige Kriterien sind bauliche Dichte, Nähe zum öffentlichen Nahverkehr, Mischnutzung, Vielfalt an Gebäudetypen, Fußgängerfreundlichkeit. Das System befindet sich im Augenblick in der Prüfungsphase. Dieses Beispiel zeigt, wie der *Congress for the New Urbanism* mit zahlreichen anderen Netzwerken zusammenarbeitet, und dass gerade diese Vernetzung von Netzwerken eine erfolgreiche Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit ermöglicht.

Diese erweiterte programmatische Orientierung wurde auch hinsichtlich des Führungspersonals unterstrichen. Die alten Protagonisten traten in den Hintergrund, und neue Stars erklommen die Bühne, allen voran Douglas Farr, der gerade sein Grundlagenwerk *Sustainable Urbanism* (Nachhaltiger Städtebau) publiziert hatte.³⁵ Farr, Architekt und Urban Designer, ist der Vorsitzende des *U.S. Green Building Council's LEED for Neighborhood Development (LEED-ND) Core Committee* und in dieser Funktion in führender Position an der Entwicklung des weltweit beachteten städtebaulichen Zertifizierungssystems beteiligt. Er war darüber hinaus Mit-Vorsitzender der *Environmental Task Force des Congress for the New Urbanism* und Vorsitzender des *AIA (American Institute of Architects) Chicago Committee on the Environment*. Sein Planungsbüro war das bisher weltweit einzige, das zwei Gebäude entworfen hat, die das höchste Zertifikat „Platinum“ der LEED-Zertifizierung erhalten haben (das Gebäude des *Chicago Center for Green Technology* und der *Bau des Center for Neighborhood Technology*). Inzwischen ist Douglas Farr

auch in die Führungsriege (CNU Board) des *New Urbanism* aufgestiegen.³⁶

Perspektiven jenseits der Wirtschafts- und Finanzkrise

In den letzten Jahrzehnten haben sich sowohl *suburbia* als auch *downtown* räumlich wie sozial sehr stark verändert. Knapp zuge-spitzt heißt das: In den USA vollzog sich ein neuer Schub der Suburbanisierung, ein neuer Schub des Sprawl, aber auch und gleichzeitig ein Prozess der Rezentralisierung, eine Renaissance der Stadtzentren. Wir erlebten in den letzten Jahren, wie es Robert Fishman, ein *New Urbanist*, schön beschrieben hat, eine zugleich dezentralisierende wie rezentralisierende Entwicklung der US-amerikanischen Stadtregion. Beide Prozesse wurden wesentlich von den Mittelschichten getragen, aber diese Mittelschichten sind natürlich nicht mehr die Mittelschichten der fordistischen Gesellschaft. Im Zuge des Anstiegs der Benzinkosten, des zunehmenden Zeitverlusts im Verkehrsstau und der immer stärkeren erwarteten Flexibilität auf dem Arbeitsmarkt werden innerstädtische oder stärker verdichtete suburbane Lagen immer attraktiver. Von 2007 auf 2008 hat der Autoverkehr auf den Autobahnen bereits um 3 Prozent abgenommen.³⁷ Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat diese Entwicklungen offenbar weiter gefördert.

So verweist Christopher B. Leinberger auf das durch die Finanzkrise verschärfte Problem verfallender *Suburbs*, in denen Leerstand, Drogen, Vandalismus, Kriminalität um sich greifen.³⁸ Seiner Meinung nach handelt es sich aber nicht um eine vorüber-

35 D. Farr, *Sustainable Urbanism. Urban Design with Nature*, Hoboken, New Jersey 2008.

36 Vgl. www.cnu.org/board.

37 www.ceosforcities.org/blog/entry/2169.

38 www.theatlantic.com/doc/200803/subprime.

gehende, sondern um eine langfristige, strukturelle Krise, die den verdichteten Standorten in einer Stadtregion zugute kommt. Die Nachfrage nach fußgängerfreundlichen Wohnorten, so seine These, übersteigt bei weitem das Angebot. Das ist bereits auf dem Immobilienmarkt zu spüren – *Urban Living* findet mehr und mehr Zuspruch, und zwar in den Innenstädten, aber auch in neuen, gartenstadtähnlichen Vororten. Umgekehrt erscheint die Zukunft für manche *Suburbs* eher düster, vor allem für solche mit großen Einfamilienhäusern, die zugleich keine nahe gelegenen urbanen Zentren und keine öffentliche Verkehrsanbindung haben.

Inzwischen hat auch Richard Florida einen Text publiziert, der sich mit diesen Themen auseinandersetzt.³⁹ Auch Floridas These ist, dass die jetzige Krise die bisherige Entwicklung noch einmal verschärft: den Abstieg der Wachstumsregionen der fordistischen Industriegesellschaft, an erster Stelle Detroit und andere Städte des *Rust Belt*, und den Aufstieg der „kreativen Stadtregionen“. Dazu gehört nach Floridas Einschätzung wiederum Austin. Jede Entwicklungsepoche des Kapitalismus, so Florida, hatte ihre eigene Siedlungsgeographie. Suburbanisierung war das Hauptmerkmal des industriellen Zeitalters, der räumliche Ausdruck der fordistischen Massenproduktion, die seit den 1930er Jahren mit dem New Deal Programm des Präsidenten Roosevelt einen Aufschwung nahm. Damals wurde Fanny Mae geschaffen, um die Suburbanisierung zu fördern. Einfamilienhäuser und private Autos kennzeichneten diese Epoche. Heute ist dieses Modell in eine Krise geraten. Zersiedelung ist für eine kreative, postindustrielle Ökonomie hinder-

lich. Heute bedarf es einer neuen Geographie, und die öffentlichen Gelder müssen diese fördern: stärker verdichtete, mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut vernetzte Stadtregionen, die den Boden für Kreativität bilden, Abkehr der Förderung von Einfamilienhäusern im Eigentum, Unterstützung von Miethäusern. Aufgrund der neuen sozialen Widersprüche fordert Florida auch eine stärkere Förderung bezahlbaren Wohnraums. Soweit die Botschaft von Florida hinsichtlich einer „neuen Siedlungsgeographie“.

Es ist schon beeindruckend, wie schnell die fachlichen Diskussionen in den USA weit über die Städtebaureformbewegung des *New Urbanism* hinaus auf die Finanz- und Wirtschaftskrise reagieren: Gefragt wird nicht nur, welche Folgen die Krise für die Entwicklung des Siedlungssystem haben könnte, wer gewinnt und wer verliert, sondern auch, ob und welche Konjunkturprogramme zukunftsfähige Entwicklungen unterstützen oder gerade nicht. Vielleicht können wir Europäer doch ein wenig von den USA lernen...

39 www.theatlantic.com/doc/200903/meltdown-geography.

Autoren

KATRIN B. ANACKER, Ph.D., ist Ass. Professor an der School of Public Policy der George Mason University (GMU) in Arlington, Virginia; zuvor am Metropolitan Institute in Alexandria, Virginia; frühere Mitherausgeberin der Zeitschrift „Housing Policy Debate“.

HARALD BODENSCHATZ, ist seit 1995 Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Sprecher des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege an der TU Berlin. Vorsitzender des Council for European Urbanism Deutschland (CEU). Planungsbüro Gruppe DASS seit 1980. Längere Lehr- und Forschungsaufenthalte in Italien, Brasilien, USA, Peru und Großbritannien.

JAMES H. CARR, MUP und MCRP, ist Chief Operating Officer der National Community Reinvestment Coalition (NCRC) und Visiting Professor an der Columbia University in New York; zuvor u.a. Senior Vice President for Financial Innovation, Planning and Research für die Fannie Mae Foundation. Forschungsschwerpunkte sind u.a. Wohnungswesen und innovatives Finanzwesen.

TILMAN HARLANDER ist seit 1997 Professor für Architektur- und Wohnsoziologie der Architektur fakultät der Universität Stuttgart; Lehrtätigkeiten in Aachen, Dortmund und Lima; Mitglied u.a. der DASL, des wiss. Beirats des BBSR, der GSU und des Deutschen Werkbundes; Forschungsschwerpunkte sind Architektur- und Wohnsoziologie, Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, Wohnungspolitik.

JOHANN JESSEN ist Professor für Grundlagen der Orts- und Regionalplanung am Städtebaulichen Institut der Universität Stuttgart; langjährige Forschungs- und Lehrtätigkeit in der Arbeitsgruppe

Stadtforschung der Universität Oldenburg. Veröffentlichungen zur Stadterneuerung, zum sozialräumlichen und stadtstrukturellen Wandel und zur kommunalen Planungspraxis.

RÜDIGER KRISCH, Freier Architekt und Stadtplaner in Tübingen, BDA, SRL und DASL; nach Tätigkeit in Architekturbüros in New York und München wiss. Mitarbeit am Institut Wohnen und Entwerfen der Universität Stuttgart; Lehraufträge und Publikationen zur Bau- und Planungsgeschichte und Architekturkritik.

DENI RUGGERI ist Assistenzprofessor im Department Landschaftsarchitektur an der Cornell Universität. Er forscht zu Wechselbeziehungen zwischen gebauter Umwelt, Landschaftsarchitektur und sozialem Verhalten und lehrt im Bereich Urban Design; Mitherausgeber der Zeitschrift „Places“.

DIRK SCHUBERT; PD. Dr. rer. pol. ist Ak. Ober rat an der HafenCity Universität Hamburg. Arbeitsschwerpunkte und Publikationen im Bereich Wohnungswesen, Stadterneuerung und Stadtbaugeschichte, vor allem Umbau von Hafen- und Uferzonen; Mitherausgeber des Jahrbuches Stadterneuerung und von „Planning Perspectives“.

JOHN A. STUART, A.I.A.; Freier Architekt und Professor für Architektur an der Florida International University in Miami, Florida; sein jüngstes Buch, *The New Deal in South Florida: Design, Policy, and Community Building*, hat 2008 die Silbermedaille beim Florida Book Awards gewonnen.

HEIKE MAYER ist Assistenzprofessorin an der Virginia Tech Universität in Alexandria, Virginia. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen der Regionalentwicklung und der Wirtschaftsförderung.

Besprechungen

T.C. BOYLE, *Die Frauen* [Roman] München: Carl Hanser Verlag 2009, 557 Seiten, 24,90 Euro.

Was hat die Rezension eines Romans in einer etablierten Fachzeitschrift verloren? Eines Romans von einem Autoren, von dem der Rezensent sich vorab als begeisterter Leser seiner Werke outet? Die Frage ist schnell beantwortet: Es handelt sich um einen Roman von T.C. Boyle über den „Stararchitekten“ Frank Lloyd Wright und seine Frauen und/oder umgekehrt. Nachdem der Schriftsteller u.a. Romane über den Erfinder der Cornflakes (James Harvey Kellogg) und den Sexualforscher Alfred Charles Kinsey verfasst hatte, nun ein Werk über Frank Lloyd Wright. Vielleicht auch deshalb, weil der Autor seit 15 Jahren in einem von Wright entworfenen „Prärie-Haus“ (Stewart House 1910) in der Nähe von Santa Barbara lebt und den Geist des Meisters atmen durfte.

Wright, so Boyle, sah die Welt „nur den Schleier seiner Genialität“ und scharte als charismatischer Lehrer seine Jünger („seine Jungs“) um sich. Als fiktiven Berichter einer rückwärts erzählten Geschichte erfindet Boyle den japanischen Architekturbegeisterten Sato Tadashi, der Wright (damals 65 Jahre alt) 1932 kennen lernt, neun Jahre mit dem Meister (vorwiegend in Taliesin) arbeitet und ein halbes Jahrhundert später über diese Schaffensphase berichtet. Tadashis japanische Bescheidenheit und Verehrung des Meisters ziehen sich durch den ganzen Roman. Eine Reminiszenz des Japankenners Boyle, der auch die Arbeit und Umstände von Wrights Bau des Imperial Hotel (1916) in Tokyo beschreibt. Wright was schon bei seinem ersten Japanaufenthalt zum Bewunderer japanischer Kultur und zum Sammler und Kenner von Holzschnitten geworden, die er gewinnbringend weiter veräußerte. So bemüht



er auch Laotse zur Fundierung seiner baukünstlerischen Ambitionen: „Architektur existiert nicht um des Gebäudes willen, sondern um des Raumes willen, den dieses umschließt.“

Das Mantra des Architekten FLW (hier „Wrieto-San“) genannt, ist das Radiergummi, „das wichtigste Utensiel beim Zeichnen“. Er bevorzugt weiche Bleistifte, um leichter verändern, anpassen und revidieren zu können. Dem Stararchitekten geht es um große Leitbilder und Visionen, um die „Wahrheit im Angesicht der Welt, die Sache der organischen Architektur, den Kampf gegen die Geschmacklosigkeit und Fadheit des internationalen Stils“ durch eine bodenständige Alternative. Boyle zitiert Schelling, dass „große Architektur im Raum erstarrte Musik sei“, in dem Fall erschöpfe FLW keine Kammermusik sondern eine Symphonie. Der Meister sieht sich durch hasenherzige Kunden, durch -isten und -ismen bedroht, vom Internationalen Stil von Architekten wie Le Corbusier, Gropius, Meyer und Mies, durch die er sich veraltet und bedrängt fühlt. Gerade Linien – das Emblem der Männlichkeit – stehen für Bodenhaftung (so Boyle) und weichen geschwungenen Konturen des Weiblichen gegenüber.

Ein Großteil des Romans spielt zwischen Baustellen, dem Kampf um Aufträge, Reisen und dem Fluchtpunkt F. L. Wrights Taliesin, benannt nach einem mystischen, von Druiden besungenem Ort walisischer Geschichte und Heldenepen. Wright ist mit seiner Heimat in Wisconsin verwurzelt, hier gründet er mit dem harmonisch in die Landschaft eingegliederten Taliesin ein Mekka organischer Baukunstlehre. Aber unbezahlte Rechnungen plagten den Meister und über moralische Werte setzt sich der Exzentriker hinweg. „Gesetze und Regeln sind für den Durchschnitt“ er sucht auch beim anderen Geschlecht nach Seelenverwandtschaften. So kommt es in Taliesin zwischen der pruden Landbevölkerung und den exotischen Großstädtern immer wieder zu Auseinandersetzungen. Seine, wie Sklaven behandelten Jünger, haben neben der Unterstützung des Meisters am Zeichentisch und beim Modellbau auch Haushalts- und Erntearbeiten zu übernehmen. Geradezu rührend beschreibt Boyle ein Wiedersehen, wie Tadashi nach der Internierung und den Verwerfungen des Zweiten Weltkriegs später seinen Meister wieder in Taliesin aufsucht.

Aber auch im Chicagoer Villenvorort Oak Park, wo Wright 1893 ein eigenes Büro gegründet hatte, lässt Boyle die Beziehungskonflikte und Liebschaften eskalieren. Boyle führt eine nette Anekdote auf: Vor Gericht in einem seiner vielen Zivilprozesse nach seinem Beruf befragt antwortet Wright, er sei Architekt, der größte Architekt der Welt. Wie er das behaupten könne fragt der Richter nach und Wright antwortet: „Ich stehe hier schließlich unter Eid“. Boyle liefert eine ausgeschmückte Geschichte des exzentrischen Architekten und seiner vier Auserwählten.

Der Althippie Boyle wendet sich mit dem Roman einer weiteren intellektuellen Lichtgestalt zu, dessen Leben er vor Hintergrund von Verklemmtheit, Ansprüchen und Realitäten der amerikanischen Gesellschaft ausleuchtet. Ein Buch über Pleiten und amouröse Abenteuer, dessen Titel vielleicht besser: „Frank Säumig“ und seine Geliebte(n)“ hätte heißen können.

Mittels Boyles Kunstgriff der – durch Fußnoten angereicherten – rückwärts berichteten Geschichte hält er den Spannungsbogen aufrecht und rückt die Apokalypse ans Ende des Buches. Wer sich neben diesem Lesespaß ernsthaft über den Baukünstler FLW informieren möchte, dem sei das liebevoll zusammengestellte Band von Margo Stripe, Frank Lloyd Wright (mit Audio CD), Sein Leben in Briefen, Plänen und Dokumenten, München 2009 empfohlen.

Dirk Schubert, Hamburg

Gran Torino [Spielfilm], Regie: Clint Eastwood, Warner Bros. Pictures 2008.



Gran Torino – Pressefoto Warner Bros.

Der „Gran Torino“ war als Coupé mit betont luxuriöser Ausstattung das Spitzenmodell einer Mitte der 1970er Jahre produzierten Baureihe von Fordautos für die gehobene Mittelklasse. Die später nur noch „Ford Elite“ genannten Autos wurden ein paar Hunderttausend mal gebaut und waren besonders in den Suburbs Amerikas beliebt. Damit ist auch er noch einmal groß herausgekommen: mit einem „muscle car“. Durstig wie er selbst, nach Anerkennung schreiend. „Gran Torino“ – so hat Clint Eastwood seinen neuesten Film benannt, der soeben bei uns angelaufen ist. Passend zum gegenwärtigen Immobiliencrash in den Suburbs kommt nun ein Film, der auch deren soziale Realitäten als wenig idyllisch charakterisiert. Eine amerikanische Gesell-

schaft, zerrissen und versöhnlich, freundlich und gewalttätig. Clint Eastwood spielt die Rolle seines Lebens: irgendwo in Amerika, auf einer kleinen weißen Insel, einer sauber gepflegten Vorortparzelle. Besetzt von ihm, einem echten amerikanischen Kerl. Umzingelt von Typen anderer Farbe, Kultur und Status, die mit seinem Amerika nichts mehr zu tun haben. Wer eine hervorragend gezeichnete Skizze der amerikanischen Suburbs sucht: er findet sie bei uns in jedem Stadtkino! Zwei Sunden Verzweiflung und Hoffnung, aber ist Obamas Amerika wirklich so?

Thomas Jocher, Stuttgart

NICOLE HUBER/RALPH STERN, *Urbanizing the Mojave Desert [Die Urbanisierung der Mojave-Wüste]*, Berlin: Jovis 2008, 150 Abb., 191 S., 28,- Euro.

Es handelt sich um eine mit einem ausführlichen englischen und deutschen Textteil von 71 S. ausgestattete Fotodokumentation zu Las Vegas, das Schauplatz eines globalen Tourismus ist, dessen Investoren global aufgestellt sind. Die über 120 Farbfotos in hervorragender ästhetischer und sehr guter technischer Qualität führen den Betrachter in die wohl faszinierendste Stadtlandschaft der USA, die Stadt und das Gebiet von Las Vegas. Mit 603.093 Einwohnern ist die Stadt in wenigen Jahrzehnten in eine Größenordnung hineingewachsen, die man sich aufgrund der immer noch dominanten äußeren und inneren Bilder des „Strips“ nicht vorgestellt hätte. Die nähere Metropolregion (Las Vegas, North Las Vegas, Henderson) umfasst fast 2 Millionen Einwohner; die Wachstumsdynamik war in den letzten Jahren teils die höchste in den USA. In einem Ausmaß, der jegliche Dimension heutiger europäischer Stadtentwicklung sprengt, wurde hier die Wüstenlandschaft in Anspruch genommen, wie man es über einen Text allein wohl nicht erfassen kann, wo man die Fotodokumentation braucht, um sich dies alles

vorzustellen. Sie richtet sich durchaus auch an die Einheimischen, als eine Art Sehschule, die das scheinbar Vertraute in ein anderes Licht rücken und zum Nachfragen anregen soll. Die Fotos wirken wie aus einem Dokumentarfilm und die Produzenten berufen sich auf Deleuze, wenn sie ihre Bilder als „split screens, als Mehrfach-, oder Kristallbilder“ sehen, die sowohl heutiges wie Vergangenheit sichtbar machen sollen. Medienhistorisch sind die Aufnahmen nicht an sozialdokumentarischer Stadt- sondern amerikanischer Landschaftsfotografie orientiert.

Nicole Huber und Ralph Stern als medial interessierte Architekturtheoretiker und –historiker malen aber keineswegs nur Schreckensbilder von exzessivem Umgang mit Naturressourcen und Zersiedelung des Umlandes, sondern sie stellen die Entwicklung Las Vegas auch in die Tradition älterer Modelle der Stadtbildung im Westen – nämlich die jetzt verwahten Bergarbeitersiedlungen. Sie thematisieren erstmals – in nüchterner Beobachtungssprache, die sich im deutschen Textteil manchmal zu sehr an



Siedlungsbrei in der Wüste.



Hier wird eine „gated community“ mit dem Namen Crystal Ridge entstehen;
Fotos: Ralf Stern/Nicole Huber.

den amerikanischen Text anlehnt – eine Stadtentwicklung, die völlig auf dem tertiären Sektor, praktisch auf Tourismus und der Bau- und Baustoffindustrie beruht. Unzählige ehemalige Gruben im weiteren Gebiet gefährden durch Trinkwasservergiftung das Leben der heutigen Städter, die hierher ziehen, um ihr Glück zu machen. Das impliziert, dass eine solche, so zur nachhaltigen europäischen Stadt kontrastierende, wenn auch riesiges Kapital nicht nur verschlingende, sondern auch hervorbringende Agglomeration einmal abrupt zu Ende gehen könnte. Es ist dies eine äußerst dynamische Stadtentwicklung mit äußerst erheblichen Risiken.

Huber/Stern zeigen mit ihren Fotos (und einigen Karten) nicht nur systematisch ausgewählte Aspekte dieser Entwicklungsdynamik (Steinbrüche, Straßennetze), sondern vornehmlich Bilder von Orten, die zugleich faszinieren wie befremden: Grünliche riesige Reklameständer am Ortseingang: Coming Soon: New Parking Garage; verrottete Tankstellen, elende Campingsiedlungen, industriell erstellte Massenwohnungsbauten, monotone Eigenheimsiedlungen, die mit ‚italienischen‘ Namen belegt werden, – so wie in der ganzen Stadtlandschaft ein Spiel mit europäischen Zeichen gespielt wird („Tuscany Residential Village“). Die Farbbilder lassen die Erlebnisqualität, die Farbgebung der Peripherie von Las Vegas ganz nachvollziehbar werden, auch vermitteln sich die Farben des Wüstenberglandes, die kaum durch spärliches Grün von Pflanzen aufgelockert wird. Also eine ästhetische Erfahrung ganz anderer Art, gerade weil hier nicht mehr nur die Stadt als „anwesend“ verstanden wird, sondern auch die Wüste ist „anwesend“. Mit diesem Konzept stellen sich die Autoren gegen einen mächtigen affirmativen Diskurs, insbesondere gegen Robert Venturi und Denise Scott Brown, *Learning from Las Vegas* von 1972 und den euphorischen Mainstream der Architekturliteratur, wie etwa Aron Vinegar, *I am a monument. Learning from Las Vegas*, 2008 und Ritu Bhatt, *Relearning from Las Vegas*, 2008. Dass es bei Huber/Stern hauptsächlich um die Wüste als inhärenter Teil der Stadtentwicklung

geht, zeigt insbesondere der Hinweis auf „Orte der Ausbeutung, Militarisierung und Erholung“, die in die Reflexion zentral einbezogen werden. Denn die Wüste wurde nutzbar gemacht, sei es durch Förderindustrie (Bergbau, Atommülllager), durch Rüstungsindustrie (für Nukleartests), durch Erlebnisindustrie (Casinos, Andenkenläden, Schießplätze, Testgelände für Jeeps, Motorschlitten und sogar Jetboote) und das Ganze beruht auf einer ungehemmten Geldmarkt- und Immobilienindustrie. Der Text ist anfänglich theoretisch, was ihm durchaus zum Guten gereicht, er ist auch sehr informativ, Fakten und Zahlen werden ebenfalls vermittelt, – bei manchen Zahlenangaben sind aber doch Unstimmigkeiten bei Umrechnungen aus den amerikanischen Maßen feststellbar. Oder kann man sich nur als Europäer manche Maßstäbe nicht richtig vorstellen? Deutlich wird im Endergebnis, im Produkt eine Ortsgestaltung, die einer völlig anderen Identitätsvorstellung hoch mobiler Stadtbewohner entspricht.

Das Buch, hoch attraktiv durch den exakt kombinierbaren Text- und Bildzugang, macht ein signifikantes, aber bei uns nur durch schematische Bilder präsentenes amerikanisches Fallbeispiel Stadtentwicklung in unseren Breitengraden überhaupt erst sichtbar. Es bietet Interpretationsansätze, die viel nachdenklicher sind, als das, was sonst zu Las Vegas geboten wird: Stadt des 21. Jahrhunderts (Rothman), All – American City (Gottdiener), demokratische Stadt (Venturi/Scott Brown). Das Buch ist innovativ, weil es die Blickrichtung umlenkt, von der Reklame zum Himmel, von homogenen Bilderwartungen zur Heterogenität der Orte, von der Innenstadt heraus in den Wüstenraum hinein, von einer ideologisierten Erfolgsgeschichte in eine realistische Ressourcengeschichte. Nicht zuletzt wird der bisherige nationale Blickwinkel zu einem globalen geweitet. Die Auswirkungen der gegenwärtigen Immobilienkrise schildern die Autoren übrigens in einem aktuellen Artikel in der *Bauwelt* 47.8 von 2008.

Saarbrücken, Clemens Zimmermann