



Am Rand des Stadtzen-
trums von California City
Foto: Elian Somers, „Cali-
fornia City, First City, 2010“,
www.eliansomers.nl

California Dreaming

Text **Geoff Manaugh**

Auf dem Höhepunkt der letzten Immobilienkrise schienen die surrealen Geschichten aus Suburbia kein Ende zu nehmen. Die Nachrichten waren voll davon, wie verlassene Eigenheime von der Natur übernommen wurden, dass Raubkatzen aus den Bergen sich in den suburbanen Bürgerträumen häuslich einrichteten, die sich sonst niemand mehr zu leisten vermochte. Metalldiebe kamen kolonnenweise in ihren Pick-ups, um Kupferleitungen aus den Wänden zu reißen und mit ihrer Beute auf abgelegene Schrottplätze zu flüchten, auf denen sich schon Berge an Buntmetall und teuren Klimaanlage türmten. Die Schwimmbecken in den Gärten verkamen

derem umgeben als einem sich endlos ausdehnenden Netz leerer Straßen, eingeritzt in Sand und Schotter, mit keinem fertiggestellten Haus weit und breit. Aus Mendelsohns Traum ist eine Fata Morgana geworden: ein ausgebleichtes Labyrinth bis in die letzte Sackgasse lückenlos benannter Straßen.

Explosionsartiges Wachstum

Mendelsohn schien die Gegend mehr als vielversprechend. Für ihn war sie ein wahrer Garten Eden, bot sie doch einen bequemen Zugang in die Berge,

Ungebaute Städte müssen nicht unsichtbar sein. In der drittgrößten Stadt Kaliforniens zeugt ein ausgeklügeltes Straßennetz von der ursprünglichen Vision ihres Erbauers. Verwirklicht wurde davon nur ein kleines Zentrum, in dem 15.000 Menschen leben. Umgeben sind sie von Wüste, ab und an aufgelockert durch einzelne Bebauungsinseln. Was einst L.A. in den Schatten stellen sollte, ist heute ein surreales Universum, das nach seinen ganz eigenen Regeln funktioniert

ohne die nötige Pflege zu Brutstätten für die Malaria-Mücke und drohten nun auch Heimstatt für vom tödlichen West-Nil-Virus infizierte Moskitos zu werden, was eine landesweite Warnung der Gesundheitsbehörden auslöste. Unbestätigten Berichten zufolge sollten Kidnapper die unübersehbare Zahl verlassener Häuser dazu nutzen, hier Opfer zu verstecken. All diese Neubaugebiete, die einst nicht schön und großartig genug sein konnten, implodierten in Echtzeit und würden niemals ihre, ohnehin zu hoch gesteckten, wirtschaftlichen Ziele erreichen.

Eine ähnlich spektakuläre Geschichte suburbanen Misserfolgs in gigantischem Ausmaß, eine Geschichte von verfehlttem Ehrgeiz und massenhaftem Vertrauensverlust, hat sich vor mehr als einer Generation zugetragen. In der Wüste 100 Meilen nordöstlich von Los Angeles wurde im Mai 1958 durch den Grundstücksentwickler Nat Mendelsohn die Stadt California City gegründet. Er war felsenfest davon überzeugt, dass sie eines Tages zu einem echten Rivalen des benachbarten L.A. werden könnte, ja, dass das, was er da im Herzen von Southern California aufbaute, den Konkurrenten, der ihn zur Gründung inspiriert hatte, überrunden und an seine Stelle treten würde. Noch heute ist California City flächenmäßig die drittgrößte Stadt Kaliforniens und in der Tabelle dieser Städte der USA steht sie an 34. Stelle. Es leben allerdings nur 15.000 Menschen dort – von nichts an-

ausreichend grünes Farmland und lag nur zwei Autostunden von der Pazifikküste entfernt. Obendrein besaß der Landstrich, auf dem California City gebaut werden sollte, scheinbar unerschöpfliche Wasserquellen, die man bloß anzupapfen brauchte. Vor dem Hintergrund, dass heute der mediale Dauerbrenner des amerikanischen Westens die andauernde Trockenheit ist, hört es sich naiv an, dass damals jemand der Karte vertraute, die Kaufinteressenten vorgelegt wurde. Auf ihr war ein riesiger „unterirdischen See“ eingezeichnet – der nicht existierte. Hinter jedem Haus blühende Gärten, üppig dimensionierte Swimmingpools – Mendelsohns Vision einer sauberen Stadt für Familien und Unternehmen, die einen Neuanfang suchten.

Tatsächlich wurde das Stadtzentrum realisiert und es wird auch heute noch benutzt. Gastronomie, Drogeriemarkt, Bibliothek, Postamt und selbst ein „Central Park“ nebst künstlichem See gehören dazu, wie auch der obligatorische Golfplatz gleich nebenan. Diese relativ erfolgreiche Anhäufung von Geschäften ist indes nur der dünnbesiedelte innere Kern der Stadt, gedacht als erster Schritt explosionsartigen Wachstums, von dem Mendelsohn glaubte, es würde so gut wie ewig währen, auf jeden Fall noch bis in unsere Tage. Getrieben von maßlosem Ehrgeiz, legte er in großem Stil Straßen und künftige Parks immer weiter in die Wüste hinein, zeichnete einen üppig bewässerten Country Club dazu, lange bevor die ausreichende



Bevölkerungszahl überhaupt absehbar war, um das Ganze mit Leben zu erfüllen. Die Hauptstraßen außerhalb des zentralen Bereichs, von denen unzählige unbefestigte Straßen und Boulevards abzweigen, sind nach traditionsreichen Autofirmen benannt: Cadillac Boulevard, Lincoln Boulevard, Oldsmobile Boulevard, Chrysler Drive, Pontiac Avenue, Buick Boulevard, ... Man erkennt große städtebauliche Figuren mit gleichförmigem Raster, sanften Bögen und malerischen Alleen – ein dichtes Netz an Verkehrsinfrastruktur für wohlgeformte dichte Wohnquartiere, bestens gerüstet mit Hydranten für den Notfall, die eine vorsorgende Planung überall aus dem Staub und Schotter herauswachsen ließ.

Die Erfolgsformel

Mit Hintergrundwissen über das ländliche Geschäftsleben und einer guten Portion Verkaufstalent gesegnet, glaubte Mendelsohn die Formel gefunden zu haben, wie eine solche Investition funktionieren könnte. Nach erfolgreichen Anfängen mit kleineren Grundstücksentwicklungen in Riverside County, Kalifornien, und in Texas scheint das Versagen von California City eine Anomalie in einer langen, erfolgreichen Karriere zu sein; doch das Unvermögen des Projekts, erfolgreich durchzustarten, ist rückblickend ein *fait accompli*. Die Lage von California City sieht nur auf dem Papier perfekt

aus, bei Licht besehen liegt die Stadt sehr ungünstig in einem eher peripheren Landesteil Kaliforniens und, noch entscheidender, an keinem Weg auch nur irgendwohin. Das nahe Bakersfield zum Beispiel profitiert von dem dichten Verkehrsstrom zwischen Los Angeles und San Francisco auf den nördlich und südlich der Stadt entlangführenden Freeways, und selbst die relativ kleine Stadt Barstow genießt den Vorzug, geografisch nahezu exakt in der Mitte zwischen Los Angeles und Las Vegas zu liegen. Um durch California City zu fahren, muss man dorthin wollen: die Stadt selbst muss das Ziel sein, sonst gibt es keinen wirklichen Grund hierher zu kommen.

Mendelsohns ökonomische Vorstellung für die Stadt gründete sich auf eine Art Tautologie. Die ersten Bewohner, die sich in die Stadt einkauften, würden einfach mit dem Immobilienhandel weiter machen und in einer nie endenden Folge von Grundstücksverkäufen mit dem eigenen wachsenden Vermögen auch den Reichtum der Stadt begründen. Eine offizielle Informationsbroschüre der Stadt aus dem Jahr 2011 erklärt, dass die Stadtplanungskommission „ein revolutionäres neues Stadtkonzept und -design im Auge hatte“, das sich durch „kontinuierliche Landverkäufe und Entwicklungsaktivitäten sowie in der Beschäftigung eines signifikanten Teils der Stadtbevölkerung bei diesen Grundstücksentwicklern“ finanzieren

Die hervorragend erschlossene Wüste ist bei der Off-Road-Szene beliebt. Ihre Camps beleben an manchen Wochenenden das leere Straßennetz der Stadt.

Fotos: Elian Somers, links: „California City, Second City, 2010“; rechts: „California City, Second City, 2010–2012“



Developer Nat Mendelsohn träumte von rasantem Wachstum. Die Straßen dafür ließ er schon mal anlegen

Das von Nat Mendelsohn errichtete Musterhaus steht heute noch
Foto: Elian Somers „California City, Modelhome Nathan K. Mendelsohn, 2010“

