



CHAD EHLERS LOS ANGELES FREEWAYS 110 UND 105 TIPS / AGENTUR FOCUS

AUTOMOBILE EINSAMKEIT

FREEWAYS IM DAUERSTAU – IN LOS ANGELES WIRD TOTAL MOBIL GEMACHT

HOCH oben am Mulholland Drive hat man den besten Blick über die nächtliche Stadt. Von hier wirkt Los Angeles, diese endlose Wucherung aus Autobahnen, Boulevards und Drives, wie ein unruhiger Organismus aus Asphalt und Metall. Bis zum Horizont breitet sich ein artifizielles Wesen aus, durch dessen Arterien nie zur Ruhe kommende Maschinenteilchen strömen. Die Scheinwerfer der Fahrzeuge verschwimmen zu einer flimmernenden Lichtblutkirkulation: ein leuchtendes Gitter der Bewegung. Wie nirgends sonst pulsiert motorisierte Mobilität durch das Innenleben dieses städtischen Körpers. Nicht „Stadt der Engel“, *Engine City* sollte der Ort heißen. Und wie man es von einer Stadt erwarten darf, die voller Inbrunst das Hohelied des Individualismus verkündet, kennt die Mobilität vor allem ein Vehikel: das Automobil.

Schon 1971 hat der britische Architekturhistoriker Reyner Banham in seiner klassischen Eloge *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies* behauptet, die Sprache, die hier gesprochen werde, sei die der automobilen Bewegung: „So wie sich frühere Generationen englischer Intellektueller Italienisch beibrachten, um Dante im Original zu lesen, lernte ich Autofahren, um Los Angeles im Original zu lesen“, schreibt Banham. Man kann L. A. ohne Auto nicht verstehen. Der öffentliche Nahverkehr verharrt seit Jahrzehnten in einem erbärmlichen Zustand. Amsterdam ließe sich ohne Fahrräder

vorstellen, Rom ohne Vespas. Doch Los Angeles ohne Autos? Beschlüsse heute ein zorniger Zeus, dem wegen des Smogs die olympische Perspektive vernebelt ist, mit einem Streich alle Autos zu vernichten: Es wäre für die Stadt verheerender als alle Erdbeben, Waldbrände und Wirbelstürme zusammen, die diese Stadt wie ein endloser Katastrophenfilm heimgesucht haben. Los Angeles wäre, *horribile dictu*, lahmgelegt.

Wer nicht motorisiert ist, kommt nicht weiter. Im Gegenteil: Er verkommt. Deshalb wirken die Obdachlosen, die *homeless*, so unheimlich. Auf den Rasenflächen neben den Autobahnzubringern haben sie ihre Kartonhäuser aufgebaut. Sie hausen in den Nischen der Shopping-Mall-Parkhäuser oder harren am Straßenrand mit vollgepackten Einkaufswagen. Als wären sie heruntergefallenes Transportgut vom ewigen Treck der Straße, gemahnt ihre Unbeweglichkeit in größter Verkehrsnähe an das Erste Gebot von L. A.: Laß dich nie deiner motorisierten Mobilität berauben. Auf die Obdachlosen trifft deshalb zu, was Joan Didion in einem Aufsatz festgehalten hat: „Der geheime Knackpunkt von Geld und Macht in Amerika sind weder die Dinge, die man mit Geld kaufen kann, noch die Macht um der Macht willen, ... sondern die absolute persönliche Freiheit, Mobilität, Ungestörtheit.“

In ihren Bewegungsmöglichkeiten eingeschränkt, sind die Obdachlosen dazu verdammt,

die Mehrheit einer diskriminierten Minorität zu stellen – der Fußgänger. Schlendert man durch Beverly Hills entlang der palmengesäumten Hillcrest Road mit ihren schmalen Bürgersteigen und imposanten Villen, begegnet man lange Zeit keiner Menschenseele. Wer hier als Fußgänger unterwegs ist, kann nur Tourist sein. Und wer keine Kamera in der Hand hält und sich trotzdem nicht verdächtig machen will, sollte zumindest einen Hund als Alibi vorweisen können. Der Schriftsteller Cees Nooteboom ist bei einem Los-Angeles-Aufenthalt einmal ohne Auto aufgebrochen. Weit gekommen ist er nicht: „Ich ging zu Fuß, was verrückt war – nicht, weil es gefährlich ist, sondern, weil es keinen Sinn ergibt. In einer Stadt mit Straßen von mehr als fünfzig Kilometer Länge ist das Maß eines Fußes absurd, und Gleiches gilt für den Gebrauch des Fußes als Transportmittel.“¹

Wenn die Fußgänger eine verrückte Minorität darstellen, sind Fahrradfahrer die Parias von Los Angeles. Fußgängern ist immerhin ein eigener Bereich zugewiesen. Wer dagegen das Glück hat, einen Fahrradweg zu entdecken, mag erahnen, wie sich ein fündiger kalifornischer Goldgräber Mitte des 19. Jahrhunderts gefühlt hat. Und wer jemals die tobende Kreuzung von Wilshire und Westwood Boulevard mit dem Rad überquert hat, weiß, wie es den berittenen Pionieren des Westens umringt von wütenden Büffeln ergangen ist. Spätestens ab der

nächsten Ampel wird er sein Rad das Trottoir entlangschleppen. Sofern es der Zufall will und sich sein Weg mit einer Busstrecke deckt, kann der Radfahrer sein Gefährt immerhin auf den Gepäckträger eines Busses spannen – um sich letztlich doch motorisiert durch den Verkehr manövrieren zu lassen.

Doch die Stadt Los Angeles zu schmähen ist ähnlich sinnvoll, wie eine Betonwand zum Ringkampf herauszufordern. Schon gewichtigere Kämpfer haben mit ihr gerungen – von Egon Erwin Kisch über Brecht und Adorno bis Mike Davis. Vergeblich. Zuletzt hat der französische Philosoph Bernard-Henri Lévy L.A. zur „Anti-Stadt“ erklärt – ohne Horizont, ohne Historie, ohne urbanes Herz. Dabei hat er, wie so viele, nicht genau hingehört. Auf der Suche nach Antworten auf die Frage, warum Los Angeles seinem Motorisierungszwang nicht entkommt, stößt man auf Dinge, die den Alltag der Bewohner von Los Angeles markant von dem eines Mitteleuropäers abheben. Diese Unterschiede lassen sich auf den acht-, zehn-, zwölf-spurigen Freeways oder Boulevards wie Sepulveda, Wilshire und Pico beobachten. Sie bilden die Adern und Venen, durch die Los Angeles am Leben gehalten wird – und das ist weniger metaphorisch gemeint, als es klingt. Auf den Stadtautobahnen und Boulevards rollt das Leben dahin: Wer in Los Angeles wohnt, verbringt einen beträchtlichen Teil seines Alltags auf vier Rädern. Lange Kapitel von Angelino-Biographien ließen sich in Form von „Auto-Biographien“ schreiben.

WÜSTE GOBI AUS VORORTEN

L.A. sei in seine grenzenlose Horizontalität verliebt wie New York in seine Vertikalität, hat Jean Baudrillard in seinem *Amerika*-Buch notiert. Da sich die Stadt im Laufe ihrer Entwicklung in die Breite des Los-Angeles-Beckens ergießen konnte, ist sie im Vergleich zu räumlich eingegrenzten Ballungsgebieten wie Tokio oder New York relativ dünn besiedelt. Hier bewohnt selbst die Bevölkerung von Problemvierteln wie Compton oder South Central häufig ein Haus mit Vorgarten. Die gigantische Ausdehnung von Los Angeles nahm bereits Ende des 19. Jahrhunderts ihren Lauf. Gründe dafür waren die Ankunft der Eisenbahn, Immobilienspekulationen, die Vorlieben der frühen Siedler und die geographische Lage. Das Aufkommen des Automobils nach dem Ersten Weltkrieg verstärkte die Ausdehnung noch einmal.

Als im späten 19. Jahrhundert die Eisenbahn die Region erschloß, öffnete sie die Türen für Immobilieninvestoren. Diese arbeiteten häufig mit den Schienenbetreibern zusammen oder waren sogar identisch mit ihnen. Von dieser Kooperation profitierten beide: Die Eisenbahnbesitzer brauchten Siedler, die ihre Linien nutzten. Für die Makler erhöhte sich der Wert des Landes, sobald es durch die Eisenbahn erschlossen war. Bezirzt durch die Versprechen der Makler, mit der Eisenbahn durch das halbe Land befördert, trafen ab den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts Scharen von Zuwanderern in Los Angeles ein. Das mediterrane Klima am Pazifik und die berausende Natur waren Lockmittel, denen viele nicht widerstehen konnten. Bis heute. Die Zuwanderer kamen häufig aus den dünn besiedelten Landwirtschaftsgebieten des Mittleren Westens. In Kalifornien planten sie eine Existenz als Farmer. Ihre Lebensgewohnheiten und beruflichen Absichten legten die Inbesitznahme großer Flächen nahe. Da die Eisenbahn die Region bereits erschlossen hatte, stand einer verstreuten Besiedlung nichts im Wege.

Das unerschlossene Land im Westen versprach, den Traum vom Eigenheim für die Familie und vom privaten Landbesitz fern der Großstadt wahr werden zu lassen – einen Traum, der seit Thomas Jefferson die Mentalität Amerikas dominiert. Gleichzeitig konnte das Ideal des Lebens *in, von und mit* der Natur in der großartigen Wüsten-, Berg-, und Meereskulisse von Südkalifornien ver-

wirklicht werden. Es kamen also zwei Aspekte des amerikanischen Traums zusammen – privater Landbesitz und Naturverbundenheit –, die noch heute im kollektiven Bewußtsein der Stadt eine wichtige Rolle spielen, wie verzerrt oder kompromittiert sie auch sein mögen. Die beiden Ideale bildeten die Triebkräfte, denen Los Angeles seine wuchernde Form verdankt. Beide stehen jedoch dem klassischen Konzept von Stadt entgegen, das auf öffentlichen Räumen und urbaner Verdichtung fußt. Paradoxiertweise beruht die Größe von Los Angeles also auf einer Ablehnung dessen, was man in Europa unter Urbanität versteht. Der Historiker Richard Weinstein nennt L.A. deshalb die „erste amerikanische Stadt“.²

Der Ort, wo sich Privatbesitz und Familienleben in Naturnähe am besten realisieren ließen, waren die *suburbs*. Los Angeles erschloß sich durch einen fortwährenden Prozeß der Suburbanisierung. Spötter bezeichnen die Stadt daher als ein einziges großes *suburbia* – oder, wie es der Urbanist Mike Davis nennt: „eine Wüste Gobi aus Vororten“. Den *suburbias* von Los Angeles fehlt dabei das urbane Zentrum. Zwar gibt es auch in Century City, Downtown oder Westwood Hochhausballungen im Stil von Chicago oder New York. Doch diese erklären sich eher aus der Dynamik von Immobilienspekulationen als aus dem historischen Wachstum eines Stadtkerns, um den sich konzentrische Kreise der Besiedlung ziehen. Die Zuwanderer am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts lebten bevorzugt in *Dörfern*. Diese waren untereinander durch Züge und Trambahnen und später durch Autostraßen verbunden. Als sich die Bevölkerung verdichtete, füllten sich die Zwischenräume schrittweise auf. Dabei hatten aber eher private Immobilienmakler als öffentliche Stadtplaner, eher die freien Kräfte des Marktes als die Interessen der Gemeinschaft die Federführung inne. Die Region wuchs und wuchs. Heraus kam eine riesige Agglomeration privater Räume.

Die Bedeutung des Autos ist damit noch nicht erklärt. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es ein dicht gesponnenes Netz von Nahverkehrsmitteln, das die verstreuten Gebiete verband. Dennoch verschwanden die Trambahnwagen, *Red Cars* genannt, allmählich aus dem Bild der Region. In den fünfziger Jahren existierten sie kaum noch. Die letzte Bahn fuhr 1961 ins Depot ein. Was war der Grund? Den Triumph des Automobils begünstigte ein drittes Mentalitätsmerkmal der Südkalifornier: ihr ausgeprägter Individualismus. Die Immobilienmakler sprachen Ende des 19. Jahrhunderts vor allem Zuwanderer an, die nach Selbstverwirklichung im wohligen Kalifornien strebten. Und die Filmindustrie trug ebenfalls ihren Teil zum südkalifornischen Selbsterfüllungstypus bei. Seither sind die Stimmen Legion, die L.A. zum Hort des hedonistischen und exzentrischen Individualismus erklären.

WOHNRAUM AUF RÄDERN

Das Symbol dieses Individualismus ist – das Auto. Es verspricht einen hohen Grad an individueller Freiheit, indem es zeitliche und räumliche Barrieren umkurvt. Wer Auto fährt, muß sich nicht an Busfahrpläne und U-Bahn-Strecken halten. Im Idealfall kann er fahren, wann und wohin er will. Baudrillard brachte es auf den Punkt: „Freiheit wird hier nicht statisch oder negativ, sondern räumlich und beweglich definiert.“ Sobald sich die Stadt aber in völlige Abhängigkeit vom Auto begeben hatte, hing sie in einer Spirale der Automobilisierung fest. Daraus hat sie sich bis heute nicht befreit. Als beispielsweise die amerikanischen Frauen in den sechziger und siebziger Jahren ihren Platz im Haushalt aufgaben und auf den Arbeitsmarkt drängten, mußten auch sie motorisiert werden. Der Traum von der individuellen Mobilität stieß an seine Grenzen. Daß sich hier nicht jeder bewegen kann, wie er will, läßt sich schon am Befehl-

ston der Straßenschilder ablesen: In einem barschen Imperativ, der für mitteleuropäische Gemüter ans Autoritäre grenzt, gebieten sie: „Exit Now“ oder „Right Lane Must Turn Right“. Der beste Ausdruck eingeschränkter Bewegungsfreiheit sind jedoch die überfüllten Straßen. „Autos bedeuten nicht einen Mangel an Freiheit, sondern Freiheit selbst“, schrieb Cees Nooteboom. Doch der Stau zerstört genau diese Illusion, indem er die Bewegung zum Stillstand bringt und die Fahrer in vorübergehenden Zwangsgewahrsam nimmt. Das Versprechen „Freeway“ wird ins Gegenteil verkehrt.

Der Stau von Los Angeles, diese peinvolle Verstopfung der Lebensadern, ist ein ständiger Auslöser urbaner und humaner Infarkte. Er läßt den Fahrern das Blut in den Kopf schießen, bis ihnen die Hutschnur platzt. In Joel Schumachers aufsehenerregendem Film *Falling Down* spielt Michael Douglas einen wütenden Niemand, der sich auf blutrünstige Weise seines angestauten Frustes entläßt. Dabei liegt das Beängstigende des Films gerade darin, daß jemand sein zum Stillstand verdammtes Automobil zurückläßt und sich zu Fuß aufmacht, seiner Wut ein Ventil zu verschaffen. Man sollte immer das Zweite Gebot von L.A. befolgen: Setz dich nie ins Auto, ohne über die Verkehrsdichte informiert zu sein. Daß sich im Stau tatsächlich die Erfahrung eines Verlustes individueller Freiheit verbirgt, läßt sich am Sprachgebrauch ablesen: Während man in New York eher belustigt von *traffic jam* und in Paris beinahe liebevoll von *embouteillage* spricht, fühlen sich die Angelinos in einem *gridlock* gefangen. Dabei spielt es überhaupt keine Rolle, daß die Straßen in New York *objektiv* dichter befahren sind – der *subjektive* Verlust von Freiheit wird gerade dort bemerkt, wo er als Ideologie immer schon behauptet wurde.

Während der Stau den Traum von der individuellen Freiheit zunichte macht und die motorisierten Individualisten zwangskollektiviert, wirft der Mangel an öffentlichem Raum seinen Schatten auf die Ideologie vom Privatbesitz und Eigenheim. Richard Sennett hat mit seinem Buch über *Verfall und Ende des öffentlichen Lebens* in diese Richtung gewiesen. In den Großstädten der Moderne sei der öffentliche Raum seiner ursprünglichen Bedeutung enthoben und degradiert zu einem „Funktionselement der Bewegung“. Hier hält man sich nicht auf. Hier wird nicht diskutiert. Hier formiert sich keine Öffentlichkeit. Statt dessen existiert nur eine öde Asphaltwüste, die der motorisierte Nomade als isolierte Monade durchquert. Da dem Auto in der Entwicklungsgeschichte von Los Angeles die Vorfahrt eingeräumt worden war, mußten sich andere Aspekte des Städtebaus unterordnen. Da Autofahrer vom Einnicken am Steuer abgehalten werden sollten, durften viele Freeways nicht als einschläfernd-gerade Strecken konzipiert werden. Häufig schlugen die Konstrukteure deshalb Schneisen quer durch gewachsene Viertel und zerstörten Reste des öffentlichen Raumes.

Weil durch den Dauerstau auf dem Freeway sowohl das Auto als auch die Straße ihre Funktionen verändern, verliert die Unterscheidung zwischen privatem und öffentlichem Raum allerdings an Trennschärfe. Zum einen verlängert der Stau die im Auto verbrachte Lebenszeit. Darum liegt es für den Angelino nahe, sein Auto zum Wohn-Mobil umzudeuten – das als bewegliches Heim buchstäblich auf die Straße hinausgenommen wird. Zum anderen verliert die Straße den Status des

Reyner Banham
Los Angeles – The Architecture
of Four Ecologies
Harmondsworth 1990, Penguin

Jean Baudrillard
Amerika
Berlin 2004, Matthes und Seitz

Mike Davis
City of Quartz
Berlin 2006, Assoziation A

Joan Didion,
Slouching Towards Bethlehem
NY 1990, Farrar Straus Giroux

William L. Fox
Making Time: Essays on the
Nature of Los Angeles
Emeryville 2007, Shoemaker
& Hoard

William Fulton
The Reluctant Metropolis
Baltimore 2001, Hopkins UP

Robert Gottlieb, Regina Freer
The Next Los Angeles: The
Struggle for a Livable City
Berkeley 2006, California UP

Jack Katz
How Emotions Work
Chicago 1999, Chicago UP

ANZEIGE

schauspiel frankfurt



Josef Ostendorf; Foto: Alexander Pauli / Fotograf

FALSTAFF

In der Übersetzung und Überarbeitung von
Erich Fried nach *König Heinrich IV.* und
König Heinrich V. von William Shakespeare
Regie: Peter Kastenmüller

»Josef Ostendorf, der Massige, der Zarte, ist
Frankfurts Falstaff. Nicht nur in dem Augen-
blick, als Sir John eine erste Ahnung davon
bekommen muss, dass es vorbei ist mit den
guten Zeiten, bringt Ostendorf eine unglaub-
liche Feinheit ins Spiel ... er lohnt den
Besuch dieses »Falstaff.«.
(Frankfurter Rundschau)

www.schauspiel frankfurt.de

Tickets: 069 / 13 40 400

anonymisierten Durchgangskorridors, weil sich die automobilen Privatsphären so dicht drängen, daß Fremde zwangsläufig aneinandergeraten. Die Pointe dabei: Das für den Verlust des öffentlichen Raumes mitverantwortliche Auto trägt – gerade in seiner Häufung – zur Entstehung eines quasi-öffentlichen Raumes bei.

Daß das Auto in L.A. als eine Art privater Wohnraum dient, läßt sich an drei Merkmalen ablesen, durch die sich amerikanische von europäischen Fahrzeugen unterscheiden. Erstens sind die Autos in den USA sehr viel geräumiger – eine Tatsache, die Amerikaner in Deutschland gewöhnlich schnell zur Sprache bringen. Das Wageninnere bietet dadurch Platz für Tätigkeiten, die eigentlich dem stationären Heim zugeordnet sind. Zweitens sind Automatikschaltungen deutlich verbreiteter. So bleibt immer eine Hand für den Haushalt frei. Ein drittes Indiz sind die abgedunkelten oder verspiegelten Scheiben. Hinter ihnen wähnt der Uneingeweihte nur so lange eine Berühmtheit, bis er feststellt, daß diese Blickdichtungen nichts Außergewöhnliches sind. Sie dienen zum Schutz der Privatsphäre: Dem eindringlichen Blick wird eine glatte Fassade entgegengesetzt, dunkel oder spiegelnd, an der der fremde Blick abgleitet.

Aus diesen Gründen erlaubt die Privatsphäre Auto Tätigkeiten, die im motorisierten Alltag der Mitteleuropäer kaum eine Rolle spielen. Damit ist weder das Musikhören noch das Telefonieren gemeint – beides auch bei uns verbreitet. Damit sei auch nicht auf Sex während der Fahrt angespielt – ein Phänomen, das in den USA in Form von vehikularer Fellatio so häufig vorkommt, daß es mit dem Wort *roadhead* Eingang in die Alltagssprache fand und zuletzt mehrfach in Filmen zu sehen war (*L.A. Crash*, *The Man Who Wasn't There*, *Crime is King*, *Sugartown* ...). Gemeint ist vielmehr: Essen und Trinken. Wer ein Auto ohne Becherhalter anbietet, wird sich schwertun mit dem Verkauf. Die Vorrichtung dient nicht nur als Halterung für den unvermeidlichen *take-away*-Kaffee, sondern vor allem für die Getränkebecher aus dem Drive-in. Weil diese Restaurants per Definition kein Ort des Verweilens sind, regen sie ausdrücklich zum Verzehr *on the road* an. In Los Angeles gehört eine Fast-food-Kette mit Namen In-N-Out Burger zu den beliebtesten. Das Ideal des Rein-und-raus-Burgers bekommt freilich eine merkwürdige Note, wenn sich die Gäste mit ihren Fahrzeugen vor dem *take-away*-Schalter in eine Schlange einreihen, die sich um den halben Straßenblock windet. Wartezeit: mehr als zwanzig Minuten, bei laufendem Motor.

MOTORISIERTE FLANEURE

Darüber hinaus werden Beschäftigungen ins Auto verlegt, die man in deutschen Großstädten nur bedingt mit Fahrzeugen in Verbindung bringt: Feiern, Flanieren und Beten. Nehmen wir das Feiern. Nachts kriechen die weißen Stretchlimousinen die Boulevards entlang und ziehen auf dem rechtwinkligen Straßennetz ihre Bahnen, während hinter den abgedunkelten Fenstern bewegte Partys steigen (und seien es feierliche Zwischenspiele auf dem Weg von Club zu Club). Wem diese extravagante Form der Partykultur zu teuer ist, greift auf das *cruising* im eigenen Fahrzeug zurück. Dieses ziellose *just-for-fun*-Herumfahren ist in Los Angeles so verbreitet, daß sich die Behörden veranlaßt sahen, *no cruising zones* einzuführen. Im *cruising* verbindet sich ausgelassenes Freizeitverhalten mit der amerikanischen Variante des Flanierens. Abgesehen davon, daß die Bewegung motorisiert ist und die Insassen eingekapselt in vier Wänden durch die Straße streifen, geht es auch beim *cruising* um ein zielloses Dahinschwimmen im Strom der Menge, ein Schweifenlassen des Blicks, ein Spiel aus Betrachtungen und Zurschaustellen.

Der motorisierte Flaneur erschließt sich die Stadt auf dem weichen Fahrersitz – und wird dabei unweigerlich an die harten gesellschaftlichen

Unterschiede erinnert, die an den Nahtstellen zwischen zwei Stadtteilen zu spüren sind. Wer auf dem Sunset Boulevard Richtung Westen fährt, überquert irgendwann die Grenze zwischen Hollywood und Beverly Hills. Zwar hat der Flaneur nicht den Eindruck, in eine andere Stadt einzufahren (was *de facto* der Fall ist, da Beverly Hills nicht zu Los Angeles gehört), dennoch spürt er das Wohlstandsgefälle sofort. Der holprige Teil des Sunset Boulevards in Hollywood erfährt in Beverly Hills ein kosmetisches Lifting. Mit einem Mal verstummt das durch Schlaglöcher und Asphaltisse verursachte Wummern der Reifen. Das vibrierende Fahren weicht einem raumschiffartigen Gleiten. Plötzlich wird leibhaftig spürbar, was es heißt, wenn in einer Stadt das Geld quasi auf der Straße liegt. Die Welt der Großstadt und ihre sozialen Ungleichheiten werden buchstäblich *erfahren*.

Angesichts des Schauplatzes ist es nicht verwunderlich, daß diese Erfahrung in L.A. etwas betont Filmisches hat. Anne Friedberg hat auf die Ähnlichkeit zwischen dem Blick des Fahrers durch die Windschutzscheibe und dem Blick des Zuschauers auf die Kinoleinwand hingewiesen. Für die Filmwissenschaftlerin besteht ein Konvergenzpunkt, in dem das Kino, der „indi-visuelle“ Blick durch die Frontscheibe und die Architektur von L.A. zusammentreffen: »Als Los Angeles zu einer mobilen Metropole heranwuchs, wurden große Teile der einheimischen Architektur für den Blick des Fahrers gebaut. Gebäude wurden zu beschilderten Attraktionen; gestaltet, um die Fahrer aus ihren Autos zu locken.« Die Architektur der Stadt ist ausgerichtet auf den Blick des Fahrers. Dieser sieht durch die Scheibe die Welt wie auf einer Leinwand ablaufen: »Durch die Windschutzscheibe gesehen, entfaltet sich Los Angeles als ein narrativisierter Leinwandraum, der einer Zuschauerlogik gehorcht«, so Friedberg.³

Da die Bilder der Stadt immer schon durch Kino und Fernsehen bekannt sind, wird das *cruising* in der Welthauptstadt des Films zu einer Art flanierendem Déjà-vu: Der Fahrer erkennt durch die leinwandartige Windschutzscheibe eine Realität, die er als Fiktion bereits auf der windschutzscheibenartigen Leinwand erlebt hat. Umgekehrt ist jeder L.A.-Film eine Quelle der Erinnerung an Straßen, die man aus Los Angeles kennt oder doch nur zu kennen glaubt, weil sich so viele Straßen in ihrer Abfolge von Tankstellen, Fast-food-Restaurants und Einzelhändlern aufs Haar zu gleichen scheinen. Es ist ironisch und zugleich verständlich, daß ausgerechnet der Sunset Boulevard in Hollywood zu einer *no cruising zone* erklärt wurde. Neben den Ampeln hängen Schilder, auf denen gewarnt wird: Wer die Kreuzung mehr als zweimal innerhalb von vier Stunden überquert, kann bestraft werden.

Ungewöhnlicher noch als Feiern und Flanieren dürfte aus europäischer Sicht das Beten im Auto sein. Richard Neutras 1962 für rund 600 Autos gebaute Drive-in-Kirche in Garden Grove ist immer noch ein imposantes Monument dieser merkwürdigen Verschränkung von *car* und Kirche. Ob Feiern, Flanieren oder Beten: Es findet ein Rückzug aus der Öffentlichkeit der Disko, der Fußgängerzone, des Kirchensaales in den privaten Schutzraum des Autos statt. Gleichzeitig wird der Privatraum jedoch auf der Straße in Bewegung gesetzt – wo er die Dichte des motorisierten Gedränges erhöht.

MOBILE FESTUNGEN

Wie lassen sich diese Beobachtungen mit der Behauptung zusammenbringen, der Verkehr von L.A. schaffe einen quasiöffentlichen Raum? Angesichts grassierender Ängste vor *freeway shootings* und *road rage* scheint die These unhaltbar. Denn diese Ängste vor ausrastenden und um sich schießenden Fahrern mögen zwar durch die Medien geschürt worden sein und mit der Wirklichkeit wenig gemein haben. Dennoch legen sie eine psychologische Wunde frei, die eben *auch* durch den Mangel

an öffentlichem Raum gerissen wurde: die Furcht vor dem Fremden. Da die Berührungen mit anderen Klassen und Ethnien durch das Fehlen öffentlicher Plätze fehlen, kommt die plötzliche Nähe des Fremden im Auto nebenan vielen unheimlich vor. Das Indiz dafür: die automatische Wagentürverriegelung. Bei dieser in Amerika weitverbreiteten Ausstattung verschließt sich das Auto ab Tempo zehn oder zwanzig selbst. Wie die *gated communities*, die sich überall in den USA ausgebreitet haben, verraten die von innen verriegelten Autos eine tiefsetzende Angst vor dem Eindringen des Fremden ins Private. Noch deutlicher kommt diese Angst durch die breitbeinigen *sports utility vehicles* zum Ausdruck. SUVs wie die M-Klasse von Mercedes vermitteln den Insassen ein Gefühl panzerartiger Sicherheit, das dem Fahrer eines Ford Fiestas oder Golfs vorenthalten bleibt.

Dennoch: Auch das Auto als Festung verhindert die Nähe des Fremden auf dem Freeway nicht. Wer sich sonst hinter den Mauern seines bewachten Nobelviertels verschanzen kann, muß sich auf der Stadtautobahn *volens volens* aus der Deckung wagen. Insofern verdeutlichen gerade die Ängste vor *road rage* und *freeway shootings*, daß die dicht gedrängten Straßen von Los Angeles ein quasiöffentlicher Raum der Begegnung sind: Wer sein motorisiertes Zuhause in den Stau des 405-Freeway von Santa Monica nach Hollywood nehmen muß, kommt unweigerlich in die Nähe von Menschen, denen er sonst nicht begegnen würde. Darin ist der Verkehr gnadenlos demokratisch. Wenn die völlig parzellerte und in die Breite gezogene Stadt Los Angeles so etwas wie eine Agora besäße, dann im Stau auf dem Freeway.

Es versteht sich von selbst, daß hier keiner wirklich zu Wort kommt. Und wenn, dann nur mit Sätzen, die nicht druckreif sind. Doch gerade im wütenden Austausch zwischen den Fahrern offenbart sich ein Schauspiel, das über die alltägliche Angst oder Apathie hinausweist. Im Drama der Straße wird eine emotionale *Interaktion* erkennbar, die auf eine tiefgehende Auseinandersetzung mit dem Fremden schließen läßt. Dabei wird dem *individualisierten* Fahrer sein *soziales* Eingebundensein drastisch vor Augen geführt. Wer auf die Bremse treten muß, fühlt sich ruckartig im privaten Dahingleiten gestört und damit seines Freiheitsgefühls beraubt – zumal in einer Stadt, in der das Auto als erweiterte Privatsphäre begriffen und das Fahren von häuslichen Parallelbeschäftigungen begleitet wird. Mehr noch: Der Fahrer fühlt seine Existenz vom anderen mißachtet und mißhandelt, denn das Geschnittenwerden ist zwar nicht physiologisch-körperlich, wohl aber phänomenologisch-leiblich spürbar.

Um dieses Ungleichgewicht auszutarieren, führt der Geschnittene ein emotionales Spektakel auf. Der Fahrer flucht oder reckt den Mittelfinger und versucht mit einer aggressiven Retourkutsche, seinen Konkurrenten zu treffen. Erst wenn auch der andere aus seinem Dahingleiten gerissen und wütend geworden ist, wird dem Geschnittenen Recht getan: An der emotionalen Reaktion des Fremden liest er ab, daß die eigene Existenz nicht mehr ignoriert wird. Gleichzeitig erkennt der andere wütend an, daß er sich nicht als asoziales Individuum gebärden kann, sondern in die Gemeinschaft der Straße einfügen muß. Zu den lächerlichen Reaktionen lassen sich nicht nur ungepflegte Fahrer im japanischen Kleinauto hinreißen, sondern auch distinguierte Damen im italienischen Sportwagen. „Es ist in gewisser Weise ein Triumph der südkalifornischen Version der Demokratie, daß sich die Leute, im wesentlichen unabhängig von ihrem sozialen Status, auf ein Verhalten einlassen, das andernorts als beschämend und unanständig abgelehnt werden würde“, schreibt der Soziologe Jack Katz. Für ihn signalisieren die emotionalen Schauspiele des Freeways eine Form des Zurechtkommens mit zwei sich reibenden Eigenschaften der Stadt. Einerseits leben die meisten Bewohner in sozial und ethnisch

homogenen Vierteln. Andererseits ist Los Angeles längst eine multikulturelle Metropole. Genau deshalb erweist sich der egalitäre Freeway aber als quasiöffentlicher Raum: Hier muß nicht nur die Angst vor dem Fremden bezwungen, sondern der Fremde *selbst* konfrontiert werden – wenn auch über die Distanz des verriegelten SUV hinweg.

Allerdings sollte man den egalitären Charakter der Straße nicht übertreiben. Auch hier gelten die Spielregeln der feinen Unterschiede – was am Glanz und Elend der Autos erkennbar ist. Wie überall blenden sie in L.A. als glitzerndes Statussymbol. Der Wille zur sozialen Distinktion wächst ja gerade dort, wo viele zusammenkommen, von denen man sich abzuheben versucht. In Los Angeles ist dieser Ort der von mobilen Privaträumen namens „Auto“ dicht bevölkerte quasiöffentliche Raum namens „Straße“. Von der entrückten Perspektive hoch oben am Mulholland Drive, beim Blick über den riesigen Metall-Asphalt-Organis-

mus der funkelnden Stadt bei Nacht, mag man darüber streiten: Ist dieses Verschmelzen der Sphären von öffentlich und privat dort unten als „Autopie“ zu verklären (wie Reyner Banham meint) oder als „autokratisch“ zu geißeln (wie beinahe alle anderen behaupten)? Selbst wer nur flüchtig auf das leuchtende Maschinenwesen hinabschaut, durch dessen Inneres wie immer Abertausende von motorisierten Blutkörperchen strömen, entkommt zumindest einer Erkenntnis nicht: Die Stadt Los Angeles wird durch das Auto am Leben gehalten – sie lebt alles andere als „autonom“. ♦

1 Cees Nooteboom, „Autopia“. In: David L. Ulin (Hg.), *Writing Los Angeles. A Literary Anthology*, New York 2002, Library of America

2 Richard Weinstein, „The First American City“. In: Allen J. Scott, Edward W. Soja (Hg.), *The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, Berkeley 1996, California UP

3 Anne Friedberg, „Urban Mobility and Cinematic Visuality: the Screens of Los Angeles – Endless Cinema or Private Telematics“. In: *Journal of Visual Culture* 1, 2, 2002.

ANZEIG

MOVIMENTOS

Festwochen der Autostadt in Wolfsburg

Respekt – Fortschritte und Rücksichten

14. April – 20. Mai 2007

Tanz

Balé da Bahia, Luis Arrieta, Tindaro Silvano und Mário Nascimento
Compagnie DCA – Philippe Decoufflé
Emanuel Gat Dance
Sankai Juku, Ushio Amagatsu
Cullbergbaletten, Johan Inger, Sidi Larbi Cherkaoui
Batsheva Dance Company, Ohad Naharin

Konzerte

Aziza Mustafa Zadeh
Marilyn Mazur's Percussion Paradise
Rabih Abou-Khalil Quintet, Larry Carlton
Abdullah Ibrahim, Bryan Ferry
Pet Shop Boys, Roberto Fonseca Group
Ann-Beth Solvang, Beth Elin Byberg
Li Biao, Maria Schneider, Evans Nierenz
Daniel Eichholz, Gábor Boldoczki
Gergely Bogányi, Yorck Kronenberg
Danjulo Ishizaka, José Gallardo

Lesungen und Gespräche

Eva-Maria Zurnhorst, Reinhard Kahl
Klaus Böger, Bernhard Bueb
Bernd Kauffmann, Manfred Osten
Walter Schmidinger, Corinna Harfouch
DJ Shaban, Bascha Mika, Claus Peymann
Peter von Becker, Udo Samel
Peter Simonischek, Gerd Wameling
Ingrid Andree, Thomas Holtzmann
Edelgard Bulmahn, Hans Pöppel
Jens Reich, Christian Geyer
Otto Kallscheuer, Aleida Assmann
Seyran Ateş, Richy Müller, Thomas Thieme

Karten und Informationen unter
0800 288 678 238 oder
www.movimentos.de
oder www.ticket-online.de und an
allen bekannten Vorverkaufsstellen

Menschen, Autos und was sie bewegt

