

3a Times Post: San Francisco

San Francisco, 5. Mai. Als ich aus dem Bahnhof hinaus auf die Straße trat, wußte ich kaum, was ich von dieser Stadt erwarten sollte, die sich einst gerühmt hatte, nach einem schrecklichen Erdbeben und einer Feuersbrunst wie ein Phönix aus der Asche gestiegen zu sein. San Francisco galt einmal als ›Amerikas Lieblingsstadt‹ und übte ungeheure Anziehungskraft auf Touristen aus. Die faszinierenden Hügel und Brücken, die malerischen Cable Cars und die intellektuellen und doch angenehm lässigen Bürger hatten Besucher angezogen, die immer wiederkehrten. Würde sich herausstellen, daß San Francisco seinen Ruf als gepflegte, zivilisierte Stadt auch heute noch verdient?

Ich gab meine Reisetasche in Verwahrung und ging los, um mich ein wenig umzusehen. Der erste Schock traf mich sofort, als ich die Straße betrat. Über allem lag eine eigenartige Ruhe. Ich hatte erwartet, wenigstens ein bißchen von der erregenden Geschäftigkeit unserer Städte vorzufinden – hupende Autos, heranbrausende Taxis, Menschenmassen, die sich in der Hast des Stadtlebens drängen. Als sich meine Überraschung über die Stille gelegt hatte, mußte ich feststellen, daß sich die Market Street – einst eine belebte Geschäftsstraße, die durch die Stadt bis hinunter ans Meer führte – in eine Promenade mit Tausenden von Bäumen verwandelt hat. Die ›Straße‹ selbst, auf der elektrische Taxis, Kleinbusse und Lieferwagen entlangsummen, ist zu einer zweispurigen Winzigkeit zusammengeschrumpft. Den verbleibenden riesigen Raum nehmen Radfahrwege, Brunnen, Skulpturen, Kioske und kuriose, mit Bänken umstellte Gärtchen ein.

Die fast unheimliche Stille wird nur vom Surren der Fahrräder und dem Geschrei von Kindern durchbrochen. Gelegentlich hört man sogar Vogelgesang – und das auf der Hauptstraße der Landesmetropole! Hier und da stehen große Pavillons mit kegelförmigen Dächern; ein zentral gelegener Kiosk bietet Zeitungen, Comics, Illustrierte, Fruchtsäfte und Snacks an. (Übrigens auch Zigaretten – es ist den Ökopianern nicht gelungen, das Rauchen abzuschaffen!) Die Pavillons erwiesen sich als Haltestellen des Kleinbus-Netzes und dienen als Unterstände, wenn es regnet. Die Busse selbst sind ulkige batteriegetriebene Kästen, nicht unähnlich den alten Cable Cars, die bei den Einwohnern früher so beliebt waren. Sie haben keinen Fahrer, sondern werden von einer elektronischen Vorrichtung gesteuert und angehalten, die unter der Straße verlegten Leitungen folgt. (Eine Sicherheitsstoßstange stoppt die Wagen, falls jemand ihnen nicht rechtzeitig ausweichen kann.) Um ein schnelles Aus- und Einsteigen innerhalb der fünfzehnsekündigen Haltezeit zu ermöglichen, ist die Plattform der Wagen auf eine Höhe von nur etwa zehn Zentimetern über der Erde heruntergezogen; die Räder befinden sich an den äußeren Enden des Gefährts. Die Sitzreihen sind der Straßezugekehrt, so daß man auf einer kurzen Fahrt direkt Platz nehmen oder sich im Stehen an einem der Griffe festhalten kann. Bei schlechtem Wetter können fransenbesetzte Stoffdächer heruntergelassen werden, die zusätzlichen Schutz bieten.

Diese Busse kriechen mit einer Geschwindigkeit von knapp zwanzig Stundenkilometern dahin, verkehren aber etwa alle fünf Minuten. Ein Fahrpreis wird nicht erhoben. Auf einer Probefahrt sprach ich einen der anderen Fahrgäste darauf

an, und man erklärte mir, daß die Kleinbusse auf die gleiche Weise unterhalten werden wie die Straßen – nämlich aus dem Steueraufkommen. Lächelnd fügte mein Gesprächspartner hinzu, daß die Kosten für einen Schaffner, der das Fahrgeld kassiert, höher wären als die Einnahmen durch das Fahrgeld selbst. Wie viele Ökopianer neigte er zur Schwatzhaftigkeit und trug mir das gesamte ökonomische Grundprinzip des Kleinbus-Systems vor, fast so, als wolle er es mir zum Kauf anbieten. Ich bedankte mich und stieg einige Häuserblocks weiter aus.

Die ländliche Atmosphäre des neuen San Francisco zeigt sich vielleicht am deutlichsten darin, daß sich an der Market Street wie auch an einigen anderen Straßen kleine Flußläufe entlangziehen, die man früher – wie in Städten üblich – mit erheblichem Kostenaufwand in riesige unterirdische Kanalisationsanlagen geleitet hatte. Die Ökopianer gaben noch mehr Geld aus, um sie wieder ans Tageslicht zu bringen. So sieht man nun an dieser Hauptstraße eine reizende Folge kleiner plätschernder und gurgelnder Wasserfälle und Kanäle, die von Felsen, Bäumen, Bambus und Farnkräutern gesäumt werden. Es scheint dort sogar Elritzen zu geben – obwohl mir schleierhaft ist, wie sie vor dem räuberischen Zugriff von Kindern und Katzen geschützt werden. Trotz der Stille sind die Straßen voller Menschen, wenn auch nicht in der Ballung wie in Manhattan. (Ein Teil des Fußgänger-verkehrs ist auf zierliche Brücken verlagert worden, die die Wolkenkratzer, manchmal in einer Höhe von fünfzehn oder zwanzig Stockwerken, miteinander verbinden.) Da praktisch die gesamte Straße ›Bürgersteig‹ ist, muß sich niemand über Hindernisse auf seinem Weg ärgern – auch nicht über Löcher im Pflaster, die überall, wo sie sich zeigen, mit Blumen bepflanzt werden. Ich kam an einer Gruppe von Straßenmusikanten vorbei, die auf einem Cembalo und einem halben Dutzend anderer Instrumente Bach spielten.

Straßenverkäufer schieben buntbemalte Handkarren vor sich her und bieten warme Snacks, Maronen und Eiscreme an. Einmal sah ich sogar eine Gruppe von Jongleuren und Zauberern, die eine Schar von Kindern in ihren Bann zog – eine Szene wie aus einem Film über das Mittelalter. Und es gibt viele Bummler, Gaffer und Faulenzer – Leute ohne eine erkennbare Beschäftigung, für die die Straße einfach ein einziges großes Wohnzimmer ist. Aber trotz so vieler Herumtreiber findet man auf den ökotopianischen Straßen lächerlicherweise weder Sicherheitstüren noch Pförtner, weder Wachposten noch andere Vorkehrungen gegen Verbrecher und Verbrechen. Und niemand scheint das bei uns so ausgeprägte Bedürfnis zu teilen, im Schutz eines Automobils durch die Stadt zu fahren.

Schon im Zug war mir aufgefallen, daß die ökotopianische Kleidung meist sehr locker sitzt und ihren Mangel an Stil und Schnitt durch leuchtende Farben wettzumachen sucht. Dieser Eindruck hat sich nun bestätigt, nachdem ich Tausende Bewohner von San Francisco gesehen habe. Der ökotopianische Durchschnittsmann trägt undefinierbare Hosen (sogar aus Drillich – vielleicht eine nostalgische Erinnerung an die amerikanische Mode der siebziger Jahre vor der Sezession) und darüber – oft scheußliche – Hemden, Pullover, Ponchos oder Jacketts. Trotz des gewöhnlich kühlen Wetters sind Sandalen bei beiden Geschlechtern üblich. Auch die Frauen tragen Hosen, aber häufiger sieht man lose fallende Zigeuner-Röcke. Manche Leute tragen exotische hautenge Kleidung, die wie ein nasser Taucheranzug aussieht und aus einem mir unbekanntem Gewebe hergestellt ist. Möglicherweise handelt es sich um Mitglieder einer besonderen gesellschaftlichen Gruppe, da ihre Kleidung sich so sehr von dem unterscheidet, was sonst gängig ist.

Leder und Fell scheinen bevorzugte Materialien zu sein – sie werden für Hand- und Tragetaschen, Hosen und Jacketts verwendet. Kinder tragen Miniaturausführungen der Erwachsenenkleidung; eine spezielle Mode für sie gibt es anscheinend nicht.

Ökopianer, die mehr als einen kurzen Gang zu machen haben, benutzen gewöhnlich eines der weißlackierten Provo-Fahrräder, die zu Hunderten rechts und links der Straße zu finden sind und jedermann kostenlos zur Verfügung stehen. Tagsüber und abends werden sie durch die Fahrten der Bürger über die ganze Stadt verstreut, ein nächtlicher Sammeldienst bringt sie dann an die Plätze zurück, wo sie am nächsten Tag benötigt werden.

Als ich einem freundlichen Fußgänger gegenüber die Bemerkung machte, daß dieses System ein großer Anreiz für Diebe und Rowdys sein müsse, wies dieser das hitzig zurück und führte eine – vielleicht gar nicht so weit hergeholte – Überlegung an: es sei billiger, ein paar Fahrräder einzubüßen, als eine größere Zahl von Taxis und Kleinbussen zu unterhalten. Wie ich entdeckte, sind Ökopianer in derartigen Fragen ebenso eifertig wie unbekümmert mit Statistiken bei der Hand. Sie haben eine Art, ›soziale Kosten‹ in Rechnung zu stellen, die notwendigerweise mit einem gewissen Prozentsatz optimistischer Spekulation einhergeht. Es wäre einmal interessant, solche Leute mit einem der nüchtern rechnenden Experten unserer Automobil- und Straßenbauindustrie zu konfrontieren – der natürlich über die Abschaffung der Autos in Ökotopia entsetzt sein würde. Bei meinem Spaziergang fiel mir auf, daß außer Leuten, die offensichtlich in den Büros, Ämtern und Läden arbeiteten, in der Innenstadt überdurchschnittlich viele Kinder mit ihren Eltern unterwegs waren. Meine Fragen an Passanten (die mit erstaunlicher Geduld beantwortet wurden) enthüllten die vielleicht erstaunlichste Tatsache, der ich in Ökotopia bisher begegnet bin: Die Wolkenkratzer der Innenstadt, früher die Zentralen großer Konzerne, sind in Wohnbauten verwandelt worden! Weitere Nachforschungen werden erforderlich sein, um ein klares Bild von dieser Entwicklung zu gewinnen, aber nach dem zu urteilen, was ich heute wiederholt auf der Straße hörte, sind die ehemaligen Wohnviertel in den Vororten weitgehend verlassen. Viele der meist dreistöckigen Häuser waren bereits durch das Erdbeben von 1982 schwer beschädigt worden. In den neueren Vierteln wurden Tausende von billigen Reihenhäusern (die meine Gesprächspartner spöttisch als ›Kreditkisten‹ bezeichneten) ausgeschlachtet und nach Entfernung der elektrischen Leitungen sowie der Glas- und Metallteile von Bulldozern niedergewalzt. Die Bewohner leben heute in der Innenstadt – in Häusern, in denen nicht nur Wohnungen, sondern neben Läden und Büros im Erdgeschoß auch Lebensmittelgeschäfte, Kindertagesstätten und Restaurants untergebracht sind.

Obwohl die Straßen noch immer amerikanisches Gepräge besitzen, bereitet es lästige Schwierigkeiten, sich in Ökotopia zurechtzufinden. An den Gebäudefronten sind nur winzige Hinweistafeln zugelassen; die wenigen Straßenschilder, meist an Eckgebäuden angebracht, sind leicht zu übersehen. Schließlich fand ich aber zum Bahnhof zurück, löste meine Tasche aus und suchte ein nahegelegenes Hotel auf, das man mir empfohlen hatte, weil es bequem genug für einen Amerikaner sei, mir zugleich aber eine Kostprobe davon geben könne, »wie Ökopianer leben«. Diese gepriesene Einrichtung wurde ihrem Ruf schon dadurch gerecht, daß sie fast unauffindbar war. Immerhin bietet das Hotel ausreichenden Komfort und wird mit als Rückzugsbasis dienen.

Wie alles in Ökotoxia, ist auch mein Zimmer voller Widersprüche. Es ist bequem, wenn auch nach unseren Maßstäben ein wenig altmodisch. Das Bett ist scheußlich – es hat keinen Sprungrahmen, sondern besteht praktisch nur aus einer Schaumgummimatratze auf Brettern –, besitzt aber andererseits eine luxuriöse Steppdecke. Der große Arbeitstisch mit eingelassener Kochplatte und einer Teekanne hat eine Oberfläche aus rohem, unlackiertem Holz voll von geheimnisvollen Flecken – aber es steht ein kleines, schnittiges Bildtelefon darauf. (Trotz ihrer Abneigung gegen viele moderne Errungenschaften haben die Ökotoxianer selbst eine ganze Reihe von Geräten entwickelt, die sogar besser als unsere sind. Ihre Bildtelefone müssen zwar an einen Fernsehschirm angeschlossen werden, sind aber wesentlich einfacher zu bedienen und haben eine weit bessere Bildqualität als unsere.)

Über meiner Toilette hängt ein Wasserbecken des Modells, das in den Vereinigten Staaten etwa 1945 auslief und mit einem drollig geformten Griff an einer Zugkette bedient wird. Das Toilettenpapier ist eine ökologische Greuelthat – es ist rau und ausgesprochen unschön. Aber die Badewanne ist aus sanft duftendem Holz hergestellt und außergewöhnlich groß und tief – von der Art, wie man sie noch in japanischen Luxushotels findet.

Ich bestätigte über Bildtelefon meine Verabredung mit der Ernährungsministerin; bei ihr werde ich morgen damit beginnen, die von den Ökotoxianern so viel beschworenen und allenthalben heiß diskutierten ökologischen Systeme des ›stabilen Gleichgewichts‹ näher unter die Lupe zu nehmen.

Callenbach, Ökotoxia, Summerschool 2021 <https://www.gelbe-reihe.de/online-journalismus/buch/autorin/seminare/sommerakademie-magliaso/>