

1. Weites Land

Flach und heiß. Tumbleweed treibt über die trockene Krume, und ein endloser Himmel glänzt transparent über dem zweistöckigen Landhaus, das sich des heißen Windes kaum erwehren kann. Giganten wie Liz Taylor und ein sich noch in der Prärie gentlemenlike gebender Rock Hudson. Und ein ölverschmierter Jimmy Dean, der glücklich und halbbetrunken vor dem Anwesen randaliert. So ist das texanische Land.

Oder auch nicht. Denn Austin im Landkreis Travis ist nicht Marfa, wo *Giganten* gedreht wurde. Die beiden Orte trennt eine Distanz von rund 880 Kilometern und eine Fahrtzeit von acht bis neun Stunden. Das ist etwa soweit wie von Berlin nach Basel. Nein, Austin, die Hauptstadt von Texas, ist anders – topographisch, klimatisch und sogar politisch – wenngleich die Temperatur in diesem Landstrich für den Fremden ebenso unerträglich heiß ist, wie man es sich für Marfa vorstellt. Bereits im April beträgt die Durchschnittstemperatur 21 Grad, im August fast 30 und im November noch immer 16 Grad.

Austin liegt dort, wo drei Landschaften zusammentreffen: das bukolische, sich auf Kalksteinboden erstreckende Hill Country im Westen; die sattgrünen Kiefernwälder im Osten um die Mündungsgebiete der Flüsse Colorado, Brazos und Trinity, die weiter östlich in die Sumpfwälder um Houston übergehen; und die eintönige Prärielandschaft im Süden. Bei Austin kommen sie zusammen – und zwar am Austin-Bergstrom International Airport, der 1999 vor den Toren der Stadt eröffnet wurde.

Man hatte in der Planungsphase versucht, das Land um den Flughafen herum mit Vegetation aus den drei Regionen – also mit Kiefernwäldern, mit den Gewächsen des Hill Country und mit Präriegras – zu bepflanzen, um den Flugreisenden schon bei der Ankunft das Regionaltypische zu vermitteln. Der Versuch ging

jedoch gründlich schief, denn man verpflanzte zwar die Vegetation, nicht aber die Böden. Tatsächlich liegt der Flughafen nämlich in der Präriezone. Kiefern wachsen aber auf Sandboden und benötigen gute Bewässerung und einen bestimmten Säuregrad. Die Prärievegetation dagegen wächst auf Lehmboden, so dass die Kiefern schnell eingingen. Auch die Bäume aus dem Hill Country, die Kalksteinböden benötigten, überlebten nicht lange.

Natur und Nation stehen gerade in der Geschichte der USA in enger Verbindung. Schon zur Zeit der amerikanischen Romantik, die sich entscheidend von der europäischen Romantik unterscheidet¹, spielte eine bestimmte Vorstellung von Natur eine entscheidende Rolle in der Artikulation nationaler Identität (Kaufman 1998): Natur als etwas schöpferisches, zugleich aber auch als gefährliche Sphäre (Gelfert 2006: 158), die aber gestaltet werden muss.² Heute reflektiert die Idee, eine Landschaft künstlich herzustellen, die allgemeine Gegenbewegung zur Globalisierung, die eine verstärkte Aufmerksamkeit auf das Distinkte legt, um das Eigene aufzudecken, vorzuzeigen, zu kultivieren und häufig auch zu kommerzialisieren (Kearney 1995; Ackermann 1998/99). Diese Gegenbewegung ist heute eher nicht mehr nur nationaler, sondern vor allem regionaler und lokale Natur.

Entscheidend dabei ist, dass dieses Eigene nicht fraglos vorliegt, sondern – unter Rückgriff auf signifikante Symbole – aus einem Pool an Ressourcen erst ausgewählt, bearbeitet und modelliert werden muss. Das machen First Nations in Botswana, Kanada (Kuper 2003) und Lappland (Cohen 1993) genauso wie hinduistische Händler (Haller 2000, 2001), es geschieht in der bolivianischen Ethnokunst (ASUR. O.J.) und den wiederbelebten Lokalfestivitäten in Europa (Boissevain 1992) – und eben auch in der amerikanischen Landschaftsarchitektur, wo sie allerdings – in

-
- 1 In Europa »sah man in der Natur eine vom Menschen bedrohte Sphäre, für Amerikaner war sie umgekehrt eine Bedrohung der Menschenwelt« (Gelfert 2006: 157).
 - 2 »*The universe is mechanistically conceived and man is its master*«, (Du Bois 1955: 1233). »Man muss die Natur besiegen, anstatt sich mit ihr zu arrangieren. Es gibt keine Grenze, alle Widerstände sind dazu da, überwunden zu werden, « schreibt Sennett (2005). Dies gilt für die äußere Natur genauso wie für die innere.

Austin zumindest – scheiterte. Die Gegend um den Flughafen herum vermittelt sogar einen besonders trostlosen Eindruck.

Im Gegensatz dazu war es sehr wohl gelungen, dem Gebäude des Flughafens selbst eine einzigartige regional-lokale Identität zu verleihen. Der Erbauer des Flughafens, Architekturprofessor Larry Speck von der University of Texas in Austin, stellt seine Arbeit ganz bewusst in diesen Trend – mit dem Versuch, das spezifisch Örtliche zu betonen.

Der Flughafen soll dem Ankommenden, so Speck, unmittelbar das Gefühl des »Vor-Ort-Seins« vermitteln. Die meisten Flughäfen in den Vereinigten Staaten, die nach üblichen Konfektionsstandards entworfen wurden, weisen keinerlei Beziehung zu den Orten auf, deren Namen sie tragen. Im Gegensatz dazu bemüht man sich im Austin Bergstrom International Airport durch den Umgang mit dem Licht, dem Design, dem Baustil, den verwendeten Materialien, der Bauphilosophie und der Innengestaltung, um ein erkennbares lokales Gepräge.

Speck illustriert dies mit dem Verweis auf die Beleuchtung. Man setzte beispielsweise nur ein Minimum an Kunstlicht ein, gerade soviel, um noch den Sicherheitsstandards zu genügen. Stattdessen illuminierte man hauptsächlich mit dem natürlichen Licht, das durch die großen Fensterfronten dringt und den weiten texanischen Himmel direkt ins Gebäude hineinträgt. Abends und nachts wird das Innenlicht heruntergedimmt, um den Effekt der Verbundenheit mit dem Draußen noch zu unterstützen.

Speck betont, dass seine Firma, die vorher noch nie einen Flughafen entworfen hatte, den Zuschlag gerade aufgrund der Idee erhalten habe, einen Bezug zum unverwechselbar Lokalen herzustellen. Ethnologen, die sich mit der Schaffung von Traditionen beschäftigen, wissen nur zu gut, dass dieses Typische nicht immer offen und selbstverständlich zutage liegt, sondern meist das Produkt von Aussonderungs- und Eingrenzungsprozessen ist.

So trafen sich Speck und seine Mitarbeiter über ein Jahr lang mit der Commission of Nature and Environment, um zu bestimmen und herauszuarbeiten, worin der spezifische *Spirit of Austin* bestehe. Die Commission war vom Stadtrat ernannt worden und setzte sich aus Menschen aller Alters- und Einkommensklassen, aller Rassen und Geschlechter zusammen. Man sei sich weitgehend einig darüber gewesen, dass das typisch Austinianische

nicht neu definiert, sondern bewahrt und umgesetzt werden müsste.

Mit dieser Konzeption hebt sich der Austiner Flughafen nicht nur von der global-ortslosen Flughafenarchitektur ab, die so viele amerikanische Flughäfen auszeichnet, sondern auch von anderen Versuchen, eine typische *texanness* architektonisch umzusetzen. Denn nicht auf alle vorhandenen Ressourcen wird immer auch tatsächlich zurückgegriffen, um eine spezifische Identität auszudrücken. Ob in der Ethnokunst, in ethnischen Gemeinschaften oder eben im Bauhandwerk – bestimmte Merkmale werden als typisch hervorgehoben, andere lässt man unter den Tisch fallen. Dieser Selektionsprozess ist den Beteiligten teilweise unbewusst, teilweise jedoch ist er sehr wohl strategisch, zielgerichtet und von konkreten Interessen geleitet. Beim Bau des Flughafens beispielsweise achtete man bewusst und sorgsam darauf, bestimmte typisch texanische Baumerkmale zu vermeiden – wie die immer wiederkehrende Silhouette des Alamo-Gebäudes mit seinem charakteristischen Buckel, aber auch den Missionsstil, die Steinmetzkunst der deutschen Einwanderer und die einfache Scheunenarchitektur, wie sie von der Firma Lake Flato³, dem Gewinner des texanischen Architekturdesignerpreises von 2004, propagiert wird.

Einige dieser Merkmale tauchen beispielsweise im 1992 fertig gestellten Austin Convention Centre auf, das ebenfalls von Speck entworfen wurde. Dieses besteht aus rotem texanischem Granit und Austiner Kalkstein. Von den Formen her nimmt das Gebäude links einen eckig stilisierten, rechts einen organischeren naturalisierten Missionsstil (mit Turm) ein. Beide Seiten weisen kleine, schießschartenartige oder Statuen bergende Fenster auf – ein Verhältnis von Fläche und Öffnung, das kennzeichnend für den Missionsstil ist. Da das Gebäude groß und auch die Front riesig ist, wurden beide Seiten voneinander mittels einer durchbrochenen, modernistischen Fenster- und Metallfront getrennt. Damit versuchte man, eine aktuelle Identitätskomponente der Stadt – nämlich die des Hightech Centers – aufzunehmen.

3 www.lakeflato.com/high/alt.html



Abb. 2: Traditionelle Stilmittel werden zitiert (Austin Convention Center)

Welche Ressourcen in einem solchen Prozess der Authentisierung letztlich ausgewählt werden, entspricht keinem Akt der Willkür, sondern ist immer Ausdruck einer bestimmten Überzeugung vom richtigen, vom wahren Charakter – der eigentlichen Identität. Die ausgewählten Elemente sind dabei mindestens ebenso aussagekräftig wie die vernachlässigten. Was also macht das typisch Austinianische – das man dem Reisenden gerne vermitteln möchte – aus der Sicht der Commission aus?

Austin pflegt das Image, anders zu sein als andere texanische Städte. *Laid back*, also zurückgelehnt, ist der Ausdruck, mit dem die Einheimischen sich und die Atmosphäre ihrer Stadt beschreiben.⁴ Man nennt sich das liberale, tolerante und ökologische Zentrum des Landes, wählt als eines der wenigen texanischen Counties mit Mehrheit die Demokraten und ist stolz auf die Existenz kleiner und spezialisierter Unternehmen sowie auf eine kreative und riesige Musik- und Kunstszene. Nicht umsonst firmiert die Stadt als *The Live Music Capital of the World*, in der Janis Joplin ihre ersten Auftritte absolvierte. All diese Besonderheiten sehen die echten Austinites durch den Zuzug von etwa einer halben Million

4 Die Lokalfolklore besagt, dass der Begriff sogar in Austin während der Hippiezeit entstanden sein soll.

Menschen seit Beginn der 90er bedroht. Diese Bedrohung verdinglicht sich nicht so sehr in den hunderttausenden von – legalen und illegalen – mexikanischen Migranten. Die leben zwar in den östlichen Vorstädten, jäten in den Vorgärten der Mittelschicht oder feudeln in deren Küchen. Aber sie gehören nicht dazu.

Vielmehr fürchtet man den demographischen Wandel durch all jene ganz normalen – mutmaßlich konservativen und republikanisch wählenden – *All-American*-Hightech-Spezialisten oder Computerprogrammierer, die im Zuge des IT-Booms in das Mekka der Nonkonformisten zuzogen und lieber bei Wal-Mart einkaufen als in einem der kleinen Spezialgeschäfte, für die Austin sich rühmt.

Die Furcht vor einer Veränderung des Austiner Lebensgefühls drückt sich in dem allpräsenen Slogan *Keep Austin Weird* aus, der auf Aufklebern, T-Shirts und Baseballmützen firmiert: »Bewahre das Besondere und Seltsame dieser Stadt.« *Weird* ist eigentlich ein negativer Begriff und bedeutet so viel wie »seltsam, exzentrisch, abartig« – die Austinites benutzen ihn aber zur positiven Selbstbeschreibung. In diesem Sinne entschied sich die Commission dazu, vor allem kleinere lokale Unternehmen mit der Gestaltung des Flughafens zu betrauen und ausschließlich lokale Arbeitskräfte zu beschäftigen. Was Austin aus der Sicht des Architekten *weird*, also seltsam, macht, sind spezifische Gewerke, die in anderen Städten von Texas eben nicht beherbergt sind. So gibt es in Austin vier Gipser- und Verputzerfirmen, in Houston und Dallas dagegen keine einzige. Solche kleinen Unternehmen, die besondere Nischen und Spezialisierungen besetzen, sind nicht nur in Austin ansässig, sie finden auch immer wieder lokale Auftraggeber. Zum Beispiel die Commission, die Lars Stanley, einen Spezialisten für schmiedeeiserne Kunst, mit der Fertigung der Geländer betraute. Stanleys schmiedeeisernen Geländer findet man überall im Flughafen, ihre Griffigkeit wird von Speck als zutiefst »human« bezeichnet, da man durch das Anfassen von geschmiedetem Eisen ein organisches haptisches Gefühl bekomme.

Bei den Baumaterialien sprach man sich allerdings gegen den für die Region typischen weißen Kalkstein aus, da dieser sehr porös ist und von den Flugzeugabgasen schnell angefressen und verschmutzt würde. Stattdessen griff man auf den roten Granit zurück, der aus der Gegend des nahen Enchanted Rock stammt –

eines wahrhaft verzauberten Naturwunders, von dem noch die Rede sein wird.

Bei den Details im Innenraum des Flughafengebäudes wurde ebenfalls versucht, das typisch Regionale zu betonen – mit Wandmalereien, die naive hispanische Szenerien zeigen oder eine Abbildung eben jenes verzauberten Felsens. Und wenn Ankomende die Rolltreppen in die Eingangshalle hinunterfahren, steuern sie geradewegs auf zwei in den Fußboden eingelassene Karten aus Stein zu: die Karte des Staates Texas mit seinen Flüssen, und die alte Stadtkarte von Austin, in der die Nord-Süd-Straßen nach genau diesen in der Texaskarte gezeigten Flüssen benannt sind, die Ost-West-Straßen dagegen nach Bäumen. Die Bäume wiederum werden mit Abdrucken von Blättern und Samen in den Wandreliefs der Halle zitiert.

Neben der materiellen Umgebung beabsichtigte man auch, eine typische soziale Atmosphäre zu vermitteln – etwa durch Plakate lokaler Musiker. Typisch für Austin sei, so Speck, dass sich dort »Menschen treffen«. Mit dem *Central Meeting Place* versuchte er – anstelle der flughafenüblichen Flügelarchitektur –, ein solches Zusammentreffen zu ermöglichen.

Konzessionen für Lokale und Geschäfte im Gebäude wurden ausschließlich an lokale Unternehmen wie beispielsweise Amy's Icecream oder das Restaurant Salt Lick vergeben. Großketten dagegen sucht man im Flughafen vergeblich – ein Umstand, der anfänglich zu großen Bedenken geführt habe.

Mrs Johnson und die Umwelt

Umland und Gebäude des Flughafens sind nicht die einzigen landschafts- und stadttarchitektonischen Projekte, an denen sich spezifische Vorstellungen von regionaler oder lokaler Identität in Texas ablesen lassen.

Das größte landschaftspflegerische Projekt wurde von der Witwe des texanischen Präsidenten Lyndon B. Johnson, Claudia Alta, die überall nur unter ihrem Kosenamen *Ladybird Johnson* bekannt ist, ins Leben gerufen.⁵ Die 1912 geborene und mittlerweile

5 Allerdings greift diese Entwicklung auf historische Vorläufer zurück (Kaufman 1998).

94-jährige Präsidentenwitwe beeinflusste auf die Gestaltung der typisch texanischen Landschaft – eine Entwicklung, die die Regionalisierung als Antwort auf Homogenisierung im Bereich der Landschaftspflege vorwegnahm.

Das erste Projekt, dem sich Mrs Johnson bereits Mitte der 60er Jahre zuwandte, war das *Town Lake Beautification Project* in Austin. Der Town Lake besteht seit dem Jahr 1960, als der Colorado River durch den Bau des Longhorn-Dammes zur Flutkontrolle, als Wasserreservoir und zur Elektrizitätsgewinnung aufgestaut wurde. Mrs Johnson widmete sich der Verschönerung der Flussufer, die in ein Erholungsgebiet umgestaltet wurden. Symbolgerecht pflanzte sie 1965 als First Lady am Vista Point nahe der First Street Bridge verschiedene Kreppmyrten – und gab damit den Startschuss zum Verschönerungsprojekt.

In ihren Bemühungen um die Umwelt war Ladybird Johnson sicherlich noch einflussreicher als Loki Schmidt, die sich als Kanzlergattin schon vor dem Aufkommen der Grünen um eine Politisierung des Umweltbewusstseins bemühte. Beide Frauen präsentierten ihr Anliegen über vermeintlich harmlose Damenthemen: Während Loki Schmidt sich schönen Blumen verschrieb, arbeitete Mrs Johnson zuerst unter dem Motto *Landscape Beautification*, also Verschönerung der Landschaft. Steven Windhager, verantwortlich für Landschaftspflege im 1982 von Mrs Johnson und der Schauspielerin Helen Hayes gegründeten National Wildflower Research Center, spricht offen von dem Unbehagen, das Mrs Johnson eigentlich an der Tüfteligkeit suggerierenden Begrifflichkeit der *Beautification* hatte, denn es ging ihr um die Wertschätzung der regionalspezifischen Landschaft. *Beautification* dagegen konnte schließlich vielerlei⁶ bedeuten – was der eigentlichen Absicht von Mrs Johnson widersprach: dem Erhalt von lokalen Ökosystemen.

Aber in den 60ern waren die Begriffe Ökologie und Ökosystem noch nicht gebräuchlich. Und man versuchte ein Konzept zu finden, das Umweltschutz allgemein akzeptierbar machte. Mit der »Verschönerung durch Wildblumen« hatte man ein Äquivalent

6 Die texanische Gemeinde Georgetown beispielsweise schmückt sich mit rotem Mohn – nennt sich sogar *Hauptstadt des Roten Mohns* – und beruft sich dabei auf Mrs Johnson. Mohn verschönert zwar die dortige Gegend, ist jedoch keine einheimische Pflanze.

zum Pandabären im Tierschutz geschaffen. Während Umweltschutz auch damals schon durchaus umstritten war und immer gegen Ökonomie ausgespielt werden konnten, ließ sich gegen die »Schönheit von Wildblumen« schwerlich argumentieren – weder von konservativer noch von linker Seite. Gerade durch die Sanftheit der Begriffe entfalteten diese ihre Wirksamkeit.

Heute setzt sich das Center – mittlerweile umbenannt in *Ladybird Johnson Wildflower Center* – für die Erforschung, den Schutz und die Verbreitung einheimischer Pflanzen sowie die Rückgestaltung der »natürlichen« Landschaft ein.

Die Aktivitäten des Zentrums zielen vor allem auf Privatpersonen, da sich Landbesitz in Texas zu 97 Prozent in Privathand befindet (im Hill Country sind es sogar 99 Prozent). Man berät Landbesitzer dabei, wie sie ihr Land gestalten könnten und versucht, dabei die Bedürfnisse der Klienten mit denen des Zentrums in Einklang zu bringen.

Das Land wird heute zum Großteil nicht mehr als Farmland genutzt. Die Besitzer sind zumeist Wochenend- oder Hobby-Rancher, die vormals in den Vorstädten gewohnt haben. Häufig übertragen sie die Gewohnheit, den Rasen mit Mähern zu bearbeiten, auf ihre neue Heimat – lediglich mit ungleich größeren Rasenmähern. Auf einem Teil des Wilflower-Geländes demonstriert man den Interessenten, dass man das Land eher mit kontrollierten Feuern bearbeiten sollte als mit den Mähmaschinen. Denn in der Natur prägen Wildbrände die Natürlichkeit der Landschaft, verleihen ihr einen spezifischen Charakter – je nach Jahreszeit. Im Hill Country beispielsweise sorgen vor allem im Sommer Blitzschläge für wilde Feuer, die dafür verantwortlich sind, dass im darauf folgenden Frühjahr besonders viele Wildblumen wachsen. Wenn also jemand auf seinem Land Wildblumen haben möchte, rät man ihm zu Sommerfeuern. Klienten, die noch Rinder besitzen, empfiehlt man dagegen kontrollierte Winterfeuer, da diese das beste Gras hervorbringen. Wer vor allem an der Vernichtung von plagenden Insekten interessiert ist, dem wird zu Herbstfeuern geraten.

Allerdings lassen sich diese Ratschläge nicht auf alle Gegenden in Texas und schon gar nicht in den USA übertragen – sie betreffen lediglich die spezifische Situation im Hill Country. Um zur jeweils ursprünglichen Regionallandschaft zu kommen, muss man daher zuerst einmal herausfinden, wann dort natürliche Wildfeu-

er stattfinden. Daher spricht man im Wildflower Center auch nicht verallgemeinernd von einer texanischen Landschaft, sondern von Regional- oder Lokallandschaften. Windhager nennt verschiedene Ursachen, die der Idee von der Notwendigkeit einer Landschaftsrestauration zugrunde liegen:

Zum einen geht es darum, den einheimischen Charakter einer Landschaft zu erhalten und damit das natürliche Erbe einer Gegend. Dieser Philosophie unterliegt ein ganz allgemeiner Widerwille gegen die Homogenisierung der USA und der Erde zuungunsten der Vielfalt der Erscheinungsformen – und kann daher durchaus als Gegenbewegung zur Globalisierung verstanden werden.

Zweitens erfüllt die restaurierte Landschaft wichtige Funktionen für das Ökosystem, etwa den Erhalt der Wasser- und Luftreinheit. Dies ist umso bedeutsamer, als dass die Gesundheit der Landschaft ein Gegengewicht zum städtischen Raum und zum Erhalt der Städte darstellt.

Ein dritter Grund ist wirtschaftlicher Natur. Dadurch, dass das Land nicht mehr als Farmland, sondern für die Jagd und den Ökotourismus genutzt wird, ist die Notwendigkeit des Umsteuerns auch in finanzieller Hinsicht interessant. So erwirtschaftet die größte texanische Ranch, die King-Ranch, heute mehr Gewinn durch den Tourismus als mit Viehzucht. Während beispielsweise in den 40er und 50er Jahren vor allem fremde Grasarten für das Vieh angebaut wurden, müsse man heute wieder auf einheimische Grasarten umsteigen, die dem einheimischen Wild besser bekommen. Schließlich benötige man sowohl jagdbare als auch photographierbare einheimische Wildtiere.

Nach welchen Kriterien aber bemisst sich, was eine einheimische (*native*) Landschaft oder Pflanze (oder auch ein Tier) ist? *Native* kann sich schließlich auf unterschiedliche Ebenen beziehen: auf die USA, auf Texas, auf das Hill Country oder – um im Austiner Beispiel zu bleiben – auf den Landkreis Travis.

Entscheidend dafür, ob eine Landschaft oder Spezies als *native* gilt, ist der Zeitrahmen. Wenn sich etwa eine Pflanze über einen gewissen Zeitraum ohne menschliches Zutun in eine Region hinein verbreiten konnte, dann gilt sie als *native*. Windhager expliziert dies am Beispiel der Honey Mesquite, eines Baumes, der ursprünglich in Mexiko verbreitet war, sich aber seit Jahrhunderten durch Vögel und den Wind nach Norden ausbreitete. Die großen Viehtriebe im 19. Jahrhundert haben die Pflanze jedoch schneller

nach Norden verbreitet, so dass man sie heute auch in Kansas vorfindet. Da die Honey Mesquite aber auch ohne menschliches Zutun – wenngleich langsamer – dort angekommen wäre, kann man sie als *native* bezeichnen.

Andere Pflanzen wie etwa der Liguster oder die Chinese Berries, wären dagegen nie »von alleine« nach Texas gekommen. Es handelt sich daher heute zwar um naturalisierte (*naturalized*), aber nicht *native* Pflanzen. Bei der Bestimmung darüber, ob eine Art einheimisch oder nur naturalisiert ist, spielt die Intentionalität übrigens kein Rolle: Die europäischen Feuerameisen sind sicherlich nicht absichtlich eingeschleppt worden, sie werden aber deshalb trotzdem nicht als *native* kategorisiert. So erweist es sich an scheinbar natürlich vorhandenen Ressourcen wie Pflanzen und Landschaften, dass die Kategorien »Natur«, »einheimisch« und »eingeboren« durchaus nicht selbstverständlich und für jedermann offensichtlich vorliegen, sondern dass sie immer kulturellen Resultate des Ordners und Aussondorns sind.

On the Road

Noch vor der Gründung des National Wildflower Research Center (und vor dem *Town Lake Beautification Project*) erwarb sich Mrs Johnson die Achtung und Liebe der Texaner mit ihrem ersten großen Umweltprojekt: der *Roadside Valorisation*. Durch ihr Engagement wurden die texanischen Highways von den riesigen Werbetafeln befreit, die links und rechts der Straße die Aussicht verschandelten. Stattdessen propagierte sie die Verschönerung der Straßenränder und der breiten Mittelstreifen durch die Bepflanzung mit einheimischen Wildblumen in den unterschiedlichsten Farben, insbesondere durch die Staatsblume von Texas, der Bluebonnet (einer Lupinenart), die dem weiten Land zur Blütezeit im Frühling ein kräftiges Blau verleiht.

Wenn etwas typisch ist für Texas, dann ist es die Erfahrung von Größe und Weite: »Everything is bigger in Texas« ist ein zumeist durchaus ironiefrei gemeinter Slogan zur Selbstbeschreibung.⁷ Steaks sind riesig, Getränkekartons sind voluminös – und

7 Dieser Slogan mutierte in der Zeit des Zweiten Irakkrieges zu »Texas is bigger than France.«

das Land unendlich. Man muss es sich erfahren, und die auf Mrs Johnson zurückgehende Farbenvielfalt am Straßenrand trägt viel dazu bei, dass die Zeit auf der Straße oft angenehm verläuft. Die meisten Texaner haben dafür Fahrzeuge, die einem Europäer gigantisch vorkommen. Mit einem kleinen Auto wie meinem Geo Metro – der amerikanischen Version des Suzuki Swift – finde selbst ich mich in einer verdrießlichen Lage. Für gewöhnlich stellt der fahrbare Untersatz für mich kein Symbol meines Status dar, und erotische Bestätigung ziehe ich nicht aus der Größe und Form eines Vehikels. Mit dem Geo Metro aber fühle ich mich klein und mickrig und halte erfolglos Ausschau nach einem Gefährt, das noch kleiner ist. Auf Parkplätzen finde ich mein Auto selten auf Anhieb, da es immer von riesigen Fahrzeugen verdeckt wird. Denn Texaner lieben große Autos. Besonders beliebt sind die sogenannten Sports Utility Vehicles (SUV), worunter PKW mit Allradantrieb zu verstehen sind, die äußerlich Geländewagen ähneln. Neben solchen Giganten komme ich mir auf den Highways vor wie die Maus in der Mammutherde. Man sollte ein größeres Gefährt aber auch schon aus Sicherheitsgründen fahren, denn besonders nachts blenden SUV und andere Riesengefährte, da sich die Scheinwerfer genau auf Gesichtshöhe des Kleinwagenfahrers befinden.

Das Parkgebaren ist nicht nur von der Größe, sondern auch von der Weite des Raumes geprägt, denn sofern keine Parkboxen eingezeichnet sind, wird zumeist so geparkt, dass gleich mehrere Parkplätze blockiert werden. Denn der private Raum des eigenen Autos stellt, wie auch der des eigenen Hauses, eine Extension des Eigenen mit einem Schutzwall aus Blech (oder Holz) dar, der vor zu nahem Kontakt mit dem Anderen schützt.

Kontakt und Nähe gelten per se als bedrohlich und verunreinigend. Als schlimm wird aber vor allem die Berührung durch andere Menschen empfunden. Die berühmte Blase, die einen Menschen unsichtbar umgibt und den Raum markiert, den er als intim betrachtet, ist in Texas besonders groß. Texaner lieben es, den Raum mit ihren Stimmen, Körpern und Bewegungen einzunehmen und ihn damit zu kontrollieren. Dies liegt natürlich auch in der Siedlungsgeschichte begründet: Texas ist das Land des weiten Raumes und der Expansion – und wenn es an einem Ort zu ungemütlich wurde, dann schlug man sein Haus eben ein paar hundert Kilometer weiter westlich auf. Und es ging darum, die

Grenze zum Land des Nachbarn zu ziehen, indem man das Unterholz lichtet und so die Eindeutigkeit zwischen Hier und Dort herstellt.

Während der akustische Übergriff durch laute Stimmen nicht als Belästigung wahrgenommen wird, gilt das physische Eindringen in die persönliche Blase als Verstoß, der mit einem Kommentar markiert werden muss. Im Supermarkt beispielsweise hört man ständig ein verhuschtes »*excuse me*« mantrisch gewispert, wenn ein Texaner – im Gang zwischen Nachos und Salatdressing – der Privatblase eines Anderen zu nahe kommt. Für deutsche Verhältnisse wirkt das verstörend, weil wir drängeln und schieben – und das häufig ohne eine entschuldigende Bemerkung. Wir betrachten weniger Platz um uns herum als unser Eigen. Der Umfang der Blase variiert von Kultur zu Kultur, und in der einschlägigen Literatur zur interkulturellen Kommunikation ist jenes Beispiel des Ethnologen und Semiotikers Edward T. Hall (1959) bekannt, der während einer Party mit seinem lateinamerikanischen Gesprächspartner den ganzen Saal durchquert, da beide vergeblich versuchten, die Distanz zueinander herzustellen, in der sie sich wohlfühlen. Wenn der US-Amerikaner etwas zurückging, rückte der Lateinamerikaner nach kurzer Zeit nach.⁸

Das Gefühl der Weite stellt sich besonders beim Autofahren ein, und zwar in mehrerlei Hinsicht:

Zum einen ist das Land dünn besiedelt, so dass man auch auf kürzeren Strecken durch weniger Siedlungen kommt und damit der Raum dazwischen weiter erscheint.

Zum Zweiten ist das Verkehrsaufkommen – so man sich nicht gerade auf einem Interstate Highway befindet – eher gering und

8 Ähnliches konstatiert Baethge (2004) über das Eindringen in den Gesichtskreis des Gegenübers durch Augenkontakt. In Neuengland, so schreibt er, sei die »Dauer, für die sich zwei Menschen [...] taxieren, [...] erheblich kürzer als auf dem alten Kontinent. Sie genügt gerade einmal den optischen Radarfunktionen, gibt einem aber nicht diesen Bruchteil eines Wimpernschlags, der für eine interessierte Erkundung nötig ist. Ein längerer Augenkontakt gilt als unhöflich, was ganz besonders auf Blicke zwischen Männern und Frauen zutrifft. Eine Zeitdauer, die in Europa noch als absolut salonfähig durchgehen würde, hat hier bereits die Konnotation des sexuellen Übergriffs.« (Baethge 2004)

der Fahrstil zumeist entspannt, was dem Aufkommen eines Bedrängtheitsgefühls durch andere Autos und dem für deutsche Straßen üblichen mentalen Dauerstress entgegenwirkt. Der besonders entspannte *Laid-back*-Fahrstil der Texaner lädt vielmehr zum Abschweifen der Gedanken ein.

Drittens ist das Land eher flach, so dass man sich zumeist einem unverstellten Rundumblick bis zum Horizont gegenüber sieht. Der überwölbende Himmel ist fast immer sonnig und wolkenfrei, so dass auch hier ein Gefühl der Enge kaum entstehen kann. Auf der Fahrt durch die drei Vegetationszonen von Zentral-texas entstehen allerdings unterschiedliche Assoziationen.

Die Fahrt in östliche Richtung ist lind. Kiefern und, noch weiter im Osten, sattgrüne Zypressen säumen die Straßen. Im Sommer reicht diese südstaatliche Schwere herein in das Austiner Stadtgebiet, und auf der Veranda lässt sich das Gegrille und Gezirpe der Insekten in tiefwarmen Nächten unter dem schweren Himmel genießen. Denn die Tage sind heiß und nur hinter vorgezogenen Gardinen und unter rastlosem Einsatz der Klimaanlage zu ertragen.



Abb. 3: Ort der Ruhe (Enchanted Rock, Llano County)

Im Westen und Norden die karstigen Hügel des Hill Country, mit Wäldern von Bureichen, Ashes Wacholder (den man lokal als *Cedar* kennt), Mesquiten und Texas Live Oaks, die an Südspanien er-

innern. Wasserreich, Flüsse und Seen – und die Deutschen haben Weinbau eingeführt. Hier liegen die ästhetischen Ziele, die man Gästen auf einer Fahrt ins Umland gerne zeigt. Besonders im Frühling, wenn die Hügel von einem Farbenmeer überzogen werden – vor allem mit der Staatsblume, der Bluebonnet. Wie in einem Winnetou-Film sieht etwa der kreisrunde, von einem Wasserfall gespeiste Hamilton Pool aus, zur Hälfte von einer Felsplatte überdeckt. Oder der Enchanted Rock im Norden von Fredericksburg, ein 122 Meter hoher Granitfelsen, der sich wie ein Meteor aus dem Karstland erhebt. Man sagt, der indianischen Urbevölkerung sei der Fels heilig gewesen – und auch dem nichtspirituellen Besucher erschließt sich diese Bedeutung unmittelbar, denn der Stein ist kahl, die Aussicht unermesslich weit, der Himmel von kreisenden Geiern bevölkert und die Stille so groß, dass man sie hören kann.

Im südlichen Umland von Austin findet man keine Ortschaften mit einem echten Dorfkern, etwa mit alten Holzhäusern aus dem 19. Jahrhundert, einer Main Street mit kleinen Läden und ein paar Kneipen, die von Menschen auch frequentiert werden. Zumeist bestehen die Siedlungen hier lediglich aus einer Kreuzung und ein paar willkürlich zusammengeschauten Containern. Auf der Fahrt über die Landstraßen Richtung Süden, hinein ins Prärieland, ziehen vernakuläre Landschaften vorbei – banale Ausblicke und doch eben besondere: zerfallene Scheunen, Trailer, in denen gewohnt wird, manchmal Flaggen am Mast und immer wieder der Blick aus dem Auto auf Autofriedhöfe, Container und Schrottplätze.

Der Südwesten den Highway 183 hinunter Richtung Lockhart ist trocken, kahl und eintönig. Gottverlassene Käffer mit Namen wie Uhland, New Berlin, Niederwald und Zorn, in denen armselige Hunde am Straßenrand entlangzuckeln und rostige Trailer hinter ebensolchen Gattern wittern. Fahren ohne Klimaanlage wäre hier ein sträfliches Unterfangen. Gerade im Sommer steigt die Temperatur mitunter über 37 Grad. Die Fenster sind somit immer geschlossen bei der Fahrt übers Land, den Geruch der Natur schließt man daher ebenso aus wie die Hitze, das Fahren wird so zum hermetischen Erlebnis.

In der Stadt

Mit Autos erschließt man sich nicht nur das Umland, sondern vor allem auch den urbanen Raum. »In der amerikanischen Stadt gibt es eine extreme Funktionstrennung. Sie ist nicht durchmischt. Urbanität durch unterschiedliche, sich aneinander reibende Strukturen findet nicht statt. Alles liegt weit auseinander und ist nur über die Autobahn zu erreichen« (Christiaanse 2005): Einkaufszonen (Shopping Malls), Bürozone (Business Districts), Wohngebiete (Suburbs) und Vergnügungsviertel. »In Europa mussten sich Architekten, Stadtplaner und Politiker schon immer mit ihrer Stadt auseinandersetzen. Städte in Amerika haben nie einen Krieg gekannt. Sie hatten auch nie Raumprobleme. [...]. Drittens sind in Europa Stadterweiterungen immer gewachsen«. (Ebd.)

Der Ethnologe Conrad Arensberg (1955) stellte bereits früh fest, dass die metropolitane Zonenhaftigkeit – bestehend aus miteinander durch Highways verknüpfte, separierte Funktionszonen, die eher einem Quilt als konzentrisch angeordneten Kreisen ähneln – andere und ältere Siedlungsmuster weitgehend abgelöst und vereinheitlicht hat.

Denn Texas weist historisch sehr unterschiedliche Muster auf (Calvert et al. 2002): Im Hill Country kamen die ersten europäischen Siedler in den 1840er Jahren vor allem aus Zentraldeutschland und siedelten in Einzelgehöften oder bauten Kleinstädte auf. Im Kiefernland und den Sumpfwäldern im Osten herrschten südstaatliche Strukturen der Plantagenwirtschaft (v.a. Mais, Baumwolle) mit Herrenhäusern, Sklavenhütten und Kleinstädten vor – die texanische Verfassung von 1836 garantierte den Besitz von Sklaven. In der Prärielandschaft des Südens hatte sich seit dem 18. Jahrhundert eine hispanische und mexikanische Bevölkerung entwickelt (die *Tejanos*), die in um Missionsstationen und Garnisonen herum entstandenen Pueblos und Städten siedelten. Das flache Land wurde dagegen von Haciendas geprägt, den Vorläufern der späteren Viehranches. Durch die Migration der angloamerikanischen Siedler aus den Vereinigten Staaten, insbesondere seit den 1830er Jahren, wurde das Land darüber hinaus mit Siedlungsmustern aus Neuengland (Städte) und den Tälern der Appalachen (Weiler) überzogen (ebd.: 94ff).

Die großen texanischen Städte sind also entweder – wie Laredo und San Antonio – hispanischen Ursprungs oder sie entstanden – wie Houston, Galveston und Austin – als Handelsstädte auf Initiative angloamerikanischer Unternehmer, den sogenannten

Empressarios, die auch die Besiedlung des flachen Landes organisierten.

Arensbergs generelle Feststellung, dass die Zersiedelung des Landes und die Transformation der Siedlungsstruktur solche älteren Muster abgelöst hat, besitzt heute noch weit größere Aussagekraft als in den 50er Jahren. Und sie trifft auch weitgehend auf Texas und auf Austin zu – jedenfalls aus der Perspektive des europäischen Betrachters. Das Vorhandensein von nahezu unbegrenztem Raum ermöglichte die Auslagerung der einzelnen Funktionszonen, insbesondere der Suburbs (Vorstädte).

Die Suburb wurde im Zuge der Sozialpolitik von Präsident Truman geschaffen, vor allem aus der Absicht, insbesondere den Kriegsheimkehrern »a decent home and suitable living environment for every American family« (Journal of Housing 1948: 15) zu verschaffen. Das Heim in der Vorstadt wurde seit den 50ern zum Symbol für den American Way of Life. Das jedenfalls verkündete Bill Levitt, jener Architekt, der das urbanistische Modell zu dieser Sozialpolitik begründete, auf dem Cover des Time Magazine aus dem Jahre 1950. Die Vorstadt verkörpert Individualismus und Konformismus gleichermaßen. Auf der einen Seite wurde die Familie als von der Gesellschaft autarke Einheit gestärkt. Auf der anderen Seite konnte diese Autarkie nur für den Preis des Konformismus erlangt werden. Der Architekturkritiker Lewis Mumford war einer der frühen Kritiker dieser Gleichförmigkeit. 1961 beschrieb er sie als »a multitude of uniform houses, lined up inflexibly at uniform distances, on uniform roads [...] inhabited by people of the same class, the same income, the same age group, witnessing the same television performances, eating the same tasteless pre-fabricated foods«. (Mumford 1961: 486)

Schnell wachsende Städte wie Austin sind daher nicht von einer Verdichtung der Innenbezirke geprägt, sondern vom sogenannten *Urban Sprawl*, der oftmals als »uferloses Überschwappen« der Vorstadt auf das Umland erklärt wird. Man kann es aber auch anders herum sehen: Der *Urban Sprawl* trägt die Wildnis in die Stadt hinein. Zumeist sind Wildnis und Zivilisation in der texanischen Vorstadt nur durch dünne Holzwände voneinander getrennt: Die typischen Vorstadthäuser sind einfache Holzkonstruktionen und schließen an die traditionelle Farmhaus- und Scheunenarchitektur an (lediglich im Hill Country und in den alten hispanischen Gebieten gibt es Steinhäuser). Hinter meinem eigenen

Haus beispielsweise, das immerhin noch im Herzen der texanischen Hauptstadt liegt, rascheln allerlei Waschbären, Ratten, Schlangen, Gürteltiere, Opossums, Vogelspinnen und Schaben. Das in zahlreichen amerikanischen Gruselfilmen verarbeitete Motiv der Monster, die in den Zwischenwänden hausen, basiert sicherlich auf dieser tatsächlichen Nähe – in der Zwischenwand leben tatsächlich manchmal mehrbeinige Monster (oder solche ganz ohne Beine). Die ökoromantische Hinwendung der Deutschen zum putzigen Getier erhält angesichts der Tatsache, dass Waschbären und Eichhörnchen häufig Krankheiten und Parasiten mit sich herumschleppen, in Texas einen pragmatischen Dämpfer.

Die Wildnis ragt somit weit in die neu erschlossenen Zonen hinein. Diese bilden sogenannte *Edge Cities* und werden durch wieder neue Highways, die für europäische Betrachter oft abenteuerliche und unentwirrbare Knäuel aus Bögen und Buckeln bilden, mit den anderen Zonen verbunden. Der allmorgendliche Weg aus der Suburb zur Arbeitsstelle wird – in Abwesenheit eines funktionierenden und engmaschigen Nahverkehrssystems – ebenfalls per Auto zurückgelegt.

Während das Getier allzeit unverhofft präsent ist, trifft man auf andere Menschen aus Fleisch und Blut nur beabsichtigt und zielgerichtet. Zum Beispiel beim Einkaufen. Es gibt selten Geschäfte in den Wohnvierteln – und auch in den Innenstädten findet man kaum Straßenzeilen mit Läden, Kneipen oder Cafes, so dass man zu Fuß von einem Geschäft zum nächsten gehen könnte. Auf dem Weg dorthin ist es nicht nötig, irgendjemandem ungeplant von Angesicht zu Angesicht zu begegnen. Vielmehr steuert man sein Einkaufsziel zielstrebig an und begegnet dort beabsichtigt Menschen – und zwar als individualisierte Konsumenten.

Simmel (1908: 486), Barth (2000) und natürlich Bourdieu ist die Erkenntnis zu verdanken, dass die unterschiedlichen Formen der Gesellung und der Lebensweise auch unterschiedliche Formen des impliziten und nicht unbedingt verbalisierbaren Gewussten – des praktischen Wissens – mit sich bringen. Das praktische Wissen, das in der segregierten, Ungeplantes vermeidenden und Angesichtigkeit verhindernden Wohnweise entsteht, wird sich notwendigerweise von dem praktischen Wissen unterscheiden das man sich erwirbt, wenn man – etwa beim Bummeln durch die europäische Stadt oder auch die der Ostküste – Tag für Tag einer Vielzahl von Menschen ungeplant und angesichtig begegnet. Im

ersten Fall wird man Ambivalenzen eher zu vermeiden suchen und Fremdes vor allem als potentielle Gefahr dekodieren, im zweiten Fall wird man in aller Regel ein Gefühl dafür entwickeln, dass nicht jede Ambivalenz, nicht jede Andersheit immer auch eine Bedrohung darstellen muss, sondern durchaus auch belanglos und harmlos sein kann. Dies begünstigt das Entstehen einer Vorstellung von Gesellschaftlichkeit oder, wie Simmel es ausdrückt, »sehr abstrakter, unspezifischer Sozialgebilde« (1908: 489).

Das vielfältige und durchaus auch gefährvolle Potential, das in der Begegnung mit dem Ambivalenten zu liegen vermag, schrumpft im ersten Kontext durch die mangelnde praktische Erfahrung zu einem einfältigen zusammen: Ambivalenz und Ungeplantheit werden in erster Linie als Bedrohung wahrgenommen.

Dass ein Bedürfnis nach ungeplanter Angesichtigkeit – also Gesellschaftlichkeit – auch in den USA existiert, darauf lässt der Erfolg der Kaffeehaus-Ketten Seattles Best Coffee und Starbucks, der nicht in erster Linie auf dem Warenangebot basiert, schließen: auf ein gesteigertes Interesse daran, urbane Nähe wieder möglich zu machen – die Ketten unterscheiden sich darin nicht vom klassischen Kaffeehaus in Europa und im Orient, dem Urquell der Zivilgesellschaft (Habermas 1990; Örs 2002).

Die Perspektive des Europäers muss gerade von Ethnologen skeptisch betrachtet werden, denn in unserer Disziplin geht es darum, die Innensicht der Einheimischen ernst zu nehmen und zu würdigen – und ihnen nicht besserwisserisch über den Mund zu fahren. Aus der Innensicht, und das war ja mein Ausgangspunkt in diesem Kapitel, unterscheidet sich gerade Austin von anderen texanischen Städten. Schließlich verfügt die texanische Hauptstadt nicht nur über einen Diskurs des Andersseins, sondern auch über Strukturen und Praktiken, die in anderen Städten nicht vorhanden sind: etwa über einen unkommerziellen Nacktbadestrand, über einige wenige fußläufige Zonen mit kleineren Geschäften in den Stadtteilen Hyde Park und West Lynn und – mit den Großmärkten Central Market und Wholefoods – über ein internationales und auch ökologisches Warenangebot im Bereich der Lebensmittel.

Darauf hatte ja auch Larry Speck, der Architekt des Austin-Bergstrom International Airport, mit seiner Bemerkung verwiesen, dass Austin eine Stadt sei, in der sich »Menschen treffen«. Schließlich existiert hier ein Busnetz, das sogar zum Teil kostenlos

genutzt werden kann. Und eine am *New Urbanism* ausgerichtete Stadtplanung versucht, das Stadtleben wieder zu verdichten. So wurde der alte Warehouse District, in dem heute keine Geschäfte mehr ansässig sind, zum Zentrum des Nachtlebens, und neuerdings werden dort sogar wieder Stadtwohnungen⁹ – sogenannte *Condos* – mit dem Ziel der Verdichtung gebaut.

Die Materialisierung des Bedürfnisses nach urbaner Gesellschaftlichkeit macht aus Austin daher in urbanistischer Hinsicht tatsächlich eine Stadt mit besonderen Ressourcen, die dazu geeignet sind, eine eigene Regionalidentität im Staate Texas zu unterfüttern.

9 www.amlidowntown.com/home.html vom 01.12.2006, www.ci.austin.tx.us/downtown/amli_20.htm vom 01.12.2006