

**Zeitschrift:** Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus  
**Herausgeber:** Vereinigung Freundinnen und Freunde der Neuen Wege  
**Band:** 106 (2012)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Rodney King steckt im Verkehr fest  
**Autor:** Elmiger, Dorothee  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-390351>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 03.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Dorothee Elmiger

## Rodney King steckt im Verkehr fest

Seit ich in Los Angeles gelandet bin, kann ich die Himmelsrichtungen nur noch unsicher benennen, Nord und Süd sind mir nach wie vor vertraut, aber Osten und Westen haben sich aufgehoben oder ihr Kontext ist mir verloren gegangen: Ich befinde mich plötzlich am linken Rand des mir bekannten Atlanten, das Land bricht gegen Westen ab, und östlich liegt nicht Russland, sondern New York. Die Aussicht über den Pazifik habe ich so nie gelernt, jeder Atlas hat stets an dieser Stelle, an der ich mich nun befinde, geendet, als wäre doch die ganze Erde flach und gut in der Mitte: Europa.

Das Geheimnis der neuen Aussicht lässt sich schwer festhalten und erzählen, denn die Stadt hat keinen Anfang und kein Ende, sie ist komplex und spricht zudem andere Sprachen als die deutsche, spricht spanisch, englisch, koreanisch. Die neue Aussicht ist so gut, dass ich sie gerne verschweigen möchte, sie wortkarg betrachten, nur immer weiter verwundert durch die Strassen gehen und sehen, alles sehen.

Ich kann, ja, notieren, dass hier Pelikane unterwegs sind, dass Pumas in den Hügeln leben. Ich kann notieren, dass das Licht so und so fällt, dass das Licht ein ganz unwahrscheinlich helles ist. Ich kann notieren, dass in dieser Stadt die

Menschen überall schlafen, auf Bänken, in Hauseingängen und am Strand, mit Hab und Gut, dass die Wüste nicht weit ist und die Nächte kalt sind, dass meine Nachbarn im Schnitt 168 000 Dollar pro Haushalt verdienen oder dass aus dieser Stadt also die Filme kommen und dass die Stadt zuweilen Kulisse, die Kulisse wiederum Stadt ist. Aber der Versuch, die Notizen in einen Zusammenhang zu bringen, scheitert, ich muss mich vorerst mit Notizen zufrieden geben – alles andere würde bedeuten, ich hätte die Stadt verstanden, aber dies ist nicht der Fall.

Stadtteile heissen Echo Park, Compton, Silver Lake. Weiterhin: Little Tokyo, Highland Park, Miracle Mile. Der Santa Monica Freeway verbindet Osten und Westen, Freeway 405 und 110 verlaufen vertikal. Hinter den Hügeln liegt das San Fernando Valley, auf den Bergen im Hintergrund noch Schnee.

Palmen.

Auf dem Freeway lässt sich die Stadt im Auto durchqueren, ohne mit den Stadtteilen, die zwischen Ausgangspunkt und Ziel liegen, in Berührung zu kommen. Bis in die fünfziger-Jahre erstreckte sich über die Stadt ein grosses Strassenbahnnetz, das 1945 von National City Lines aufgekauft wurde. Dahinter steckten unter anderem General Motors, Firestone Tire und der Ölkonzern Standard Oil of California – die Strassenbahnen wurden Schritt für Schritt durch Busse ersetzt. Heute kämpfen sich die Busse langsam durch die endlosen Strassen, von Block zu Block. Möchte man aussteigen, zieht man an einer gelben Schnur, die den Fenstern entlang gespannt ist. Eine Fahrt kostet 1.50 \$. Manche Fahrten dauern zwei Stunden, – der Sunset Boulevard allein misst 39, der Sepulveda Boulevard 69 Kilometer. Das Gerücht, dass die öffentlichen Verkehrsmittel nur von gefährlichem Riff Raff benutzt würden, hält sich standhaft, unter anderem, weil viele Angelenos selbst die Busse noch nie benutzt haben.

---

In Malibu liegt der Sohn eines Anwalts, der im Musikbusiness tätig ist, in einem abgedunkelten Zimmer, neben ihm ein Basset Hound, und schaut Filme, während eine Frau, eine Mexikanerin vermutlich, im Nebenraum Wäsche faltet.

An der Ecke Fairfax und Sunset Boulevard fällt ein Mann aus seinem Rollstuhl, mühsam versucht er sich aufzurichten, immer wieder fällt er vornüber, kaum genug Kraft, den Kopf vom Boden zu heben, und als würde die Zeit ganz langsam gehen, schiebt er seine Arme, Beine über den Asphalt, während die Autos vorbeifahren, nie stillstehen, in die kommende Nacht rollen. Lange stehe ich da, bevor ich in die Richtung des Mannes gehe, der da am Strassenrand liegt.

Am 1. Mai schweben sieben Helikopter still in der Luft über den Hochhäusern downtown, sie bewegen sich kaum. Die ArbeiterInnen tragen ein Transparent mit der Aufschrift *¡Legalización!* an der Spitze des Zugs. Ein Viertel aller ImmigrantInnen, die sich nicht legal in den Vereinigten Staaten aufhalten, leben und arbeiten in Kalifornien.

Wenn ich gegen Abend den Bus von der Küste Richtung Downtown nehme, steigen an allen Ecken von Pacific Palisades und Beverly Hills Frauen ein, sie grüssen sich auf Spanisch und schlafen bald ein im stockenden Verkehr: Die Arbeit in den Häusern der Ärzte und Anwältinnen ist getan, die Wäsche gefaltet, die Bäder sind geputzt. Vor den Busfenstern überholen die Pick-up Trucks der Gärtner – sie haben die Hecken geschnitten und die trockenen Rasen bewässert und sind unterwegs in dieselbe Richtung wie die Frauen im Bus.

Der Saal auf dem Campus der University of Southern California ist kühl und fensterlos, die Stühle sind mit bordeauxrotem Stoff bezogen, auf der Bühne werden kleine Palmen von blauen Scheinwerfern beleuchtet. Rodney King steckt im Verkehr fest, sagt die Modera-

torin Patt Morrison, die einen rosaroten Hut trägt.

*3. März 1991: Kurz nach Mitternacht filmt der Installateur George Holliday von seinem Balkon in Lakeview Terrace aus zufällig jene Szenen, die man in Los Angeles heute The Beating of Rodney King nennt: Polizeibeamte, die mit ihren Stöcken auf einen Afroamerikaner einschlagen, den sie zuvor wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung angehalten haben. Rodney King ist 1991 25 Jahre alt, er wird mit Schädelfrakturen ins Krankenhaus gebracht. Ein Jahr später spricht eine fast ausschliesslich weisse Jury die Beamten frei, es brechen Unruhen aus. Vor allem in Southcentral Los Angeles gehen Leute auf die Strasse, ganze Strassenzüge brennen, Supermärkte werden geplündert, der öffentliche Verkehr stellt seinen Betrieb ein, eine Ausgangssperre wird verhängt und schliesslich rollen 10 000 National Guards in gepanzerten Fahrzeugen über den Freeway in die Stadt ein. 53 Personen kommen in den L. A. Riots ums Leben.*

Im Saal der Universität sagt Rodney King an diesem Tag, was seine Geschichte von der vieler anderer unterscheidet, sei der Umstand, dass George Holliday zufällig eine Videokamera zur Hand gehabt habe. Ein Mikrofon wird durch den Saal gereicht, sie hätten nachts nicht mehr auf, sondern neben ihren Betten geschlafen, um nicht von einer Kugel getroffen zu werden, sagen AnwohnerInnen, und: Es habe sich gar nichts verändert, seither. Es spricht eine Anwältin, die eine koreanische Ladenbesitzerin, vor Gericht vertrat, deren Laden während der Unruhen ausbrannte, *It's not about race, it's about class*, ruft ein Mann in der hintersten Reihe, und Rodney King lacht ab und zu freundlich, weiss nicht so recht, denke ich, was er sagen soll.

Draussen dann das Licht, noch unwahrscheinlich hell. ●

*Dorothee Elmiger ist Autorin und lebt zurzeit als Stipendiatin in der Villa Aurora in Los Angeles (elmigerd@googlemail.com).*