

Encyclopédie des Nuisances



Tyrannie *der* ***Geschwindigkeit***

Edition **TUNNELBLICK**

Tyrannie der Geschwindigkeit

Encyclopédie des Nuisances

Tyrannie der Geschwindigkeit



Edition **TUNNELBLICK**

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografi-
sche Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Herausgeberin:
Redaktion Tunnelblick
c/o Parkschützerbüro
Urbanstr. 49 A
D-70182 Stuttgart
www.tunnelblick.es

Verlag:
Schmetterling Verlag GmbH
Lindenspürstr. 38 B
D-70176 Stuttgart
www.schmetterling-verlag.de

Satz & Gestaltung: Redaktion Tunnelblick
Umschlagfoto: © alphaspirit – Fotolia.com
Druck: DieUmweltDruckerei GmbH, Hannover

Klimaneutral gedruckt auf Recyclingpapier mit Farben auf
Pflanzenölbasis

1. Auflage 2015
ISBN 978-3-89657-151-9

Inhalt

Einleitung der Übersetzer/-innen 7

Vorläufige Auflistung unserer Einwände gegen die Tyrannei der Geschwindigkeit anlässlich der Erweiterung der TGV-Strecken (Juli 1991)	13
Die beste aller möglichen Welten.....	15
Wer schweigt, stimmt zu	18
Mobilis in mobili	20
Zeitgewinn ist Zeitverlust.....	23
Im Hamsterrad.....	25
Wozu nützt der Nutzen?	29
Die Netze der Tyrannei.....	32
Sand im Getriebe	38
Nachwort der Herausgeberin.....	45

Einleitung der Übersetzer/-innen

Anfang der 1990er-Jahre plante die französische Eisenbahngesellschaft SNCF eine Erweiterung ihres Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes bis zum Mittelmeer, um die Reisezeit von Paris nach Marseille auf drei Stunden zu verkürzen.¹ Gegen die neue Bahnstrecke formierte sich eine Protestbewegung von Bauern, Winzern und Anwohnern. Sie verbarrikierten Gleise und besetzten einen Eisenbahnviadukt, um die Verkehrsplaner von ihrem Projekt abzubringen. Nach einigem Hin und Her beauftragte die Regierung schließlich einen Provinzbürgermeister aus der Bretagne als »neutralen Vermittler«, der einen »Kompromissvorschlag« mit geringfügig geänderter Trassenführung präsentierte. Der Protest flaute ab und die Bahnlinie wurde gebaut.

Die damalige Gegenbewegung ist heute vergessen. Allerdings ist in diesem Zusammenhang ein Text entstanden, der sich gegen die »Tyrannei der Geschwindigkeit« richtet. Er liest sich so bemerkenswert zeitlos, dass wir uns entschlossen haben, ihn in einer überarbeiteten deutschen Fassung erneut zu publizieren.

Um die Perspektive der Autoren besser zu verstehen, soll kurz die Gruppe vorgestellt werden, die die Schrift

¹ Die Strecken des französischen Hochgeschwindigkeitszugs TGV führten bis dahin durch dünn besiedelte Ebenen. Die geplante TGV-Strecke Richtung Marseille und Nizza war die erste, die durch hügeliges und dicht bevölkertes Gebiet führen sollte.

ursprünglich verfasst hat. Die Verfasser entstammten dem Umfeld der Situationistischen Internationale, eines Zusammenschlusses von Intellektuellen aus verschiedenen europäischen Ländern mit Frankreich als Zentrum. Dieser Zusammenschluss war nicht unerheblich an der untergründigen Vorbereitung der französischen Revolte des Mai '68 beteiligt gewesen und hatte sich wenig später, 1972, aufgelöst.

Bereits in den 1950er-Jahren hatten die Situationisten damit begonnen, die alte Idee einer Gesellschaft ohne jede Herrschaft und Ausbeutung erneut auf die Tagesordnung zu setzen, nachdem die revolutionäre Arbeiterbewegung, die einst für die Verwirklichung dieser Idee gekämpft hatte, in Faschismus, Weltkrieg und Stalinismus untergegangen war. Unter den Bedingungen des Massenkonsums der Nachkriegsgesellschaft rückte dabei der Schwerpunkt weg von der Kritik an materiellem Elend und ungleicher Verteilung. »Das Problem ist nicht, dass Menschen mehr oder weniger arm leben, sondern, dass sie das Leben auf eine Weise leben, die sich immer ihrer Kontrolle entzieht«, formulierte Guy Debord (1931–1994), der als führender Kopf der Gruppe galt. Die daraus abgeleitete Forderung, sich kollektiv den *freien Gebrauch des Lebens* anzueignen, richtete sich gleichermaßen gegen die bürokratische Herrschaft des sozialistischen oder kommunistischen Ostens wie auch gegen die verselbstständigte Ökonomie des kapitalistischen Westens, die der bewussten Planung des einzelnen Individuums entzogen ist.

Mit der 1984 entstandenen *Encyclopédie des Nuisances* knüpften deren Herausgeber an die situationistischen

Ideen an, stellten dabei jedoch einen Aspekt in den Mittelpunkt, der bei den Situationisten nur angelegt war: die Kritik an den modernen Produktivkräften. Für die alte Arbeiterbewegung hatte die soziale Revolution noch wesentlich darin bestanden, den *existierenden Produktionsapparat* der Kontrolle der Kapitalisten zu entreißen und ihn fortan unter eigener Regie und zum Wohle der ganzen Gesellschaft zu nutzen. Diese Sichtweise lässt sich für die Enzyklopädisten Ende des 20. Jahrhunderts nicht aufrechterhalten: »Die Warenproduktion hat sich, weltweit und unwiderruflich, von der Befriedigung menschlicher Bedürfnisse und von der Möglichkeit ihrer Nutzung für emanzipatorische Zwecke abgekoppelt.« Mit anderen Worten: Für den Großteil des heutzutage hergestellten Plunders hätte eine freie Menschheit schlicht keine Verwendung. Es zeige sich daher die »Unmöglichkeit, die Form der Aneignung [des gesellschaftlichen Reichtums] zu verändern, ohne zugleich alle Produktivkräfte umzugestalten. [...] Die Unermesslichkeit dieser Aufgabe der Umgestaltung ist zweifellos der allgemeinste und wahrhaftigste Grund für die Niedergeschlagenheit unserer Zeitgenossen.«²

Als ersten, vorbereitenden Schritt zur Wiederaufnahme eines revolutionären Projekts nahmen sich die Enzyklopädisten vor, ein »Lexikon der Schädigungen« zusammenzustellen (dies ist in etwa die Übersetzung von »encyclopédie des nuisances«), das alle Übel der modernen Gesellschaft, von der Verarmung des Alltagslebens

2 »Ab ovo«, in: *Encyclopédie des Nuisances* Nr. 14 (1989), S. 3–13.

über den Qualitätsverlust des Essens bis zu den ökologischen Katastrophen, benennen und erklären sollte. Nach dem Vorbild der französischen Aufklärer des 18. Jahrhunderts, die ebenfalls eine »Enzyklopädie« herausgegeben hatten, wählten sie die Form des Wörterbuchs, um frei über alle Aspekte schreiben zu können, die ihnen in den Sinn kamen. Es ging ihnen dabei nicht um eine abstrakte Zivilisationskritik, die alle technischen und wissenschaftlichen Neuerungen in Bausch und Bogen verdammt. Vielmehr beanspruchten sie, »die Irrationalität in den Wissenschaften, den Künsten und Berufszweigen« kenntlich zu machen als das »auf den Kopf gestellte und zwanghafte Bild der Freiheit, die in unserer Zeit möglich wäre«.³

Letztlich kapitulierten freilich auch die Enzyklopädisten vor der Unermesslichkeit ihrer Aufgabe: Das Wörterbuch-Projekt wurde 1992 eingestellt, es kam über den Buchstaben A nie hinaus.

Neben ihrer Enzyklopädie veröffentlichte die Gruppe von Zeit zu Zeit Flugblätter und Broschüren, um direkt zu aktuellen Auseinandersetzungen Stellung zu beziehen; so publizierte sie 1991 als »Alliance pour l'opposition à toutes les nuisances« auch den hier übersetzten Text.

Zu guter Letzt noch eine Anmerkung zur Übersetzung: Der Originaltext verwendet einige Begriffe und feststehende Wendungen, die dem situationistischen Sprachgebrauch und dem Denken der damaligen Zeit entstammen. Dazu gehören Formulierungen wie »décideurs« (übersetzt als »die Verfügenden«), »emploi de

3 »Vorrede«, in: *Encyclopédie des Nuisances* Nr. 1 (1984), S. 3–10.

la vie« (»Gebrauch des Lebens«), »nuisances« (»Schädigungen«) oder »richesse confisquée« (»beschlagnahmter Reichtum«). Bei ihrer Übersetzung blieben unweigerlich gewisse Facetten der französischen Originalbegriffe auf der Strecke, da diese Begriffe keine allgemein geläufigen Entsprechungen im Deutschen haben.

Im März 2015

RELEVÉ PROVISOIRE DE
NOS GRIEFS CONTRE LE
DESPOTISME DE LA VITESSE
À L'OCCASION DE
L'EXTENSION DES
LIGNES DU TGV



ALLIANCE POUR L'OPPOSITION

À TOUTES LES NUISANCES

~ 1991 ~

Deckblatt der Originalausgabe

Bündnis für den Widerstand gegen Schädigungen aller Art

Vorläufige Auflistung unserer Einwände gegen die Tyrannei der Geschwindigkeit anlässlich der Erweiterung der TGV-Strecken (Juli 1991)

»» *Das ganze System des Reisens mit der Bahn ist für Leute gemacht, die in Eile sind – und folglich in einer beklagenswerten Lage. Niemand würde auf diese Weise reisen, der es vermeiden könnte – der die Zeit hätte, gemächlich über Hügel und zwischen Hecken dahinzureisen, anstatt durch Tunnel und zwischen aufgeschütteten Dämmen zu fahren. Zumindest haben diejenigen, die Letzteres vorziehen, keinen so ausgeprägten Sinn für Schönheit, als dass es sich lohnen würde, diesen im Bahnhof anzusprechen. Die Eisenbahn ist in jeder Hinsicht eine ernste Angelegenheit, die schnellstmöglich erledigt werden sollte. Sie verwandelt einen Reisenden in ein lebendes Paket. Für die Dauer der Reise gibt er die edleren Eigenschaften seines Menschseins zugunsten der planetarischen Kraft der Fortbewegung auf. Erwarte von ihm nicht, irgendetwas zu bewundern. Du könntest ebenso gut den Wind fragen. Befördere ihn sicher, entlasse ihn bald: Er wird dir für nichts anderes danken.«*

John Ruskin, Die Sieben Leuchter der Baukunst (1849)

Im 19. Jahrhundert wurde Frankreich durch eine erste Industrialisierungswelle und besonders durch den flächendeckenden Ausbau des Eisenbahnnetzes vollkommen verändert. Kritik an diesem neuen Verkehrsmittel wurde von jenen Teilen der herrschenden Klasse geäußert, die weiterhin dem Müßiggang frönten und deren Geschmack und Empfinden noch an den altgewohnten Freuden des Reisens hingen, die der Zug abschaffen würde. Andererseits ermöglichte die Eisenbahn tatsächlich eine größere Bewegungsfreiheit – mit all ihren vorteilhaften Folgen für das gesellschaftliche Leben. Einige der emotionalen Argumente, die damals gegen die ersten Eisenbahnen vorgebracht wurden, kann man heute mit noch größerer Berechtigung wieder gegen den TGV ins Feld führen. Dies umso mehr, als die Einführung des TGV keinerlei Vorteile mit sich bringt, im Gegenteil, trägt dieser doch zur weiteren Isolierung ganzer Regionen, zur Verödung des verbliebenen ländlichen Raums und zur Verarmung des gesellschaftlichen Lebens bei. All das vom persönlichen Geschmack her zu beurteilen oder gar irgendeine historische Wahrheit zu formulieren, wird freilich – anders als damals – kein Angehöriger der heutzutage herrschenden Klasse riskieren, in der jeder wie verrückt arbeitet und seine Ellenbogen gebraucht, um im wirtschaftlichen Wettlauf mitzuhalten. Dies ist daher die Aufgabe von Menschen, die am Gegenpol der Gesellschaft stehen. Sie werden von keinem Interesse an irgendeiner Art von Karriere getrieben – nicht einmal als »Gegenexperten« oder offiziell anerkannte Gegner – um all die guten sowohl subjektiven als auch objektiven Gründe dafür aufzuzählen, sich dieser

neuerlichen Beschleunigung der Unvernunft entgegenzustellen. Das Bündnis, zu dem sie sich für die Veröffentlichung des vorliegenden Textes zusammengeschlossen haben, wird zweifellos noch zu anderen Gelegenheiten in Erscheinung treten und sich erweitern.

Die beste aller möglichen Welten

Obleich die moderne Welt alles andere als glücklich ist (man denke nur an ihr umfangreiches pharmazeutisches Arsenal), kann sie doch einen unbestrittenen Erfolg namens »Konsensus« vorweisen. Denn es scheint gelungen zu sein, Mächtige, die bestimmen, was das Leben sein soll, und Arme, denen die Vorstellung dessen verloren gegangen ist, was das Leben sein könnte, in Gleichklang zu bringen in einer Art von bislang nur wenig gestörter Harmonie: etwa zwischen der Nahrungsmittelindustrie oder den Erzeugern von gepanschten Lebensmitteln und deren Konsumenten, die nichts anderes mehr zu schätzen wissen; zwischen Raumplanern, die bei der Zerstörung von Stadt und Land vor nichts zurückschrecken, und Bewohnern, die dort, wo sie leben, meist nichts hält außer ihrer Fesselung an irgendeine Arbeit; zwischen Technokraten, für die Länder und Landschaften nur dazu da sind, immer schneller durchfahren zu werden, und Verkehrsmittelbenutzern, die es immer eiliger haben, unerträglich gewordene Städte zu verlassen und dem Gedränge zu entkommen, indem sie sich massenweise in Bahnhöfe und Flughäfen und auf die Autobahnen stürzen ... Kurz gesagt: Alles steht zum Besten in der »besten aller mög-

lichen Welten«, solange man diese moderne Welt als die einzig mögliche betrachtet und sie ebenso wenig infrage stellt wie all ihre technischen Fortschritte; mit anderen Worten, solange niemand die schlichte Frage nach dem *Gebrauch des Lebens* stellt: Warum, zum Teufel, muss die Reisezeit permanent und um jeden Preis verkürzt werden, obwohl die Reise gerade durch ihre Umwandlung in reinen *Transit* umso länger erscheint und so eigentlich erst zu einer Quälerei wird? Derart, dass man heute in den TGV-Zügen – wie demnächst auch im Auto, in dem die Franzosen durchschnittlich drei Stunden pro Tag verbringen – das Fernsehen einführen muss im Bemühen, eben jene Langeweile zu zerstreuen? Die Entwirklichung der Reise wird vollends perfekt, wenn auf diesen Fernsehschirmen die Reize der durchfahrenen Regionen in Form touristischer Videoclips bewundert werden können ...

Die lokalen Widerstandsgruppen gegen den geplanten Verlauf der TGV-Strecke, die sich im Südwesten Frankreichs gebildet haben, behaupten gewiss nicht, die Welt auf diese Weise wieder »auf die Füße stellen zu können«. Dazu werden mit Sicherheit andere Kräfte nötig sein. Doch gerade solche Gelegenheiten können dazu beitragen, diese Kräfte zu vereinen. Tatsächlich ist es das Verdienst dieser Gruppen, durch ihr bloßes Vorhandensein zu zeigen, dass Menschen – und zwar in größerer Zahl, als man es uns glauben machen will – nicht bereit sind, für einen schattenhaften »Fortschritt« Aspekte ihres Lebens aufzugeben, die ihnen keine technische Entwicklung je wieder zurückgeben kann. Und genau hier gerät

die scheinbare Selbstverständlichkeit jenes sonderbaren »Gemeinwohls« ins Wanken, das aus dem Leid so vieler einzelner Menschen besteht. Damit sie zusammenbricht – zunächst an dieser Stelle und dann vielleicht auch an anderen –, darf sie nicht nur halb erschüttert werden. Denn wer als potenzieller Nutzer den »Argumenten« für den TGV zustimmt, ist natürlich in keiner guten Position, ihn als benachteiligter Anwohner abzulehnen. Im Gegenteil: Dadurch, dass man an anderer Stelle den famosen »Notwendigkeiten des modernen Lebens« insgesamt zustimmt, beraubt man sich selbst aller guten Argumente, den TGV abzulehnen – jedenfalls aller Argumente, die irgendjemanden interessieren könnten, der nicht unmittelbar an einer der geplanten Strecken wohnt.

Im 18. Jahrhundert sagte man: »Wenn Ihr es nicht versteht, frei zu sein, so versteht es zumindest, unglücklich zu sein!«^[4] Die Entgegnung darauf muss ganz klar lauten: »Wenn wir nicht lernen wollen, unglücklich zu sein, sollten wir uns darauf verstehen, frei zu sein!« Hier wie anderswo auch besteht die vorrangig zu ergreifende Freiheit darin, all das zu verurteilen und zu entlarven, was einen Zwang in sein Gegenteil verkleidet und scheinbar liebenswert macht.

4 «Peuples lâches, peuples stupides, puisque la continuité de l'oppression ne vous rend aucune énergie, puisque vous vous en tenez à d'inutiles gémissements lorsque vous pourriez rugir, puisque vous êtes des millions et que vous souffrez qu'une douzaine d'enfants armés de petits bâtons vous mènent à leur gré, obéissez! Marchez sans nous importuner de vos plaintes, et sachez au moins être malheureux, si vous ne savez pas être libres.» Guillaume-Thomas Raynal (1713–1796).

Aufmerksamkeit wert ist, ist das qualitative Wachstum des menschlichen Daseins, das allein einen Ausweg aus dieser finsternen ökonomischen Vorgeschichte ermöglicht.

Sand im Getriebe

Hie und da wird dem Widerstand gegen den TGV vorgeworfen, er komme recht spät, da die Provence und das Rhonetal schon durch die Autobahnen und die Verstärkung stark in Mitleidenschaft gezogen worden seien. Abgesehen davon, dass dies die Widerstände außer Acht lässt, die sich seinerzeit in geringerem Umfang gegen Autobahnen und Atomkraftwerke formiert hatten, ist es nur normal, dass die Angst, nicht mehr genug Platz zum Atmen oder auch nur zum Seufzen zu haben, sich irgendwann Bahn bricht angesichts der sich unerbittlich aufaddierenden Erschließungsmaßnahmen, die den Lebensraum zusehends in Funktionsflächen aufteilen. Die jetzige Widerstandsbewegung geringzuschätzen hieße aber vor allem, die Bedeutung zu verkennen, die dieser Versuch, die Hirngespinnste der Raumplaner zu stoppen, *für alle* haben kann. Denn niemand wird der Katastrophe entkommen: Wenn wir auch nicht alle Anrainer der TGV-Trassen sind, so sind wir doch alle Anrainer des Wirtschaftssystems.

Dieselben aber, die alles im Leben ihren Buchführungsmaßstäben und ihrer Bemessung nach MTEP^[8] un-

8 Maßeinheit der Maßlosigkeit: 1 MTEP (= »million-ton equivalent of petroleum«, Energieinhalt von einer Million Tonnen Rohöl), entspricht ca. 11,6 TWh (Terawattstunden).

terjochen wollen, brandmarken skrupellos die angeblich »kleinlichen« Interessen derer, die sich ihren Projekten widersetzen.

Selbst wenn diesen Widerständigen tatsächlich nur sehr beschränkte Interessen am Herzen lägen, so hätten sie in diesen finsternen Zeiten doch wenigstens den Vorzug, die Mächtigen dazu zu zwingen, ihre Missachtung des wirklichen Lebens etwas zu zügeln. Aber wie dem auch sei: Wovon sollten die Menschen denn ausgehen, um sich der Willkür jener aus dem Technokratenhimmel abgeworfenen Projekte zu erwehren, wenn nicht von dem, was sie *rein intuitiv* am besten kennen: die verletzbare Umgebung, in der sie leben? Doch genau dafür werden sie als egoistisch gezeißelt. Wenn aber die kalte ökonomische Unvernunft behauptet, dass es außerhalb ihrer selbst keine Zukunft geben könne, müssen dann nicht diejenigen, die es ablehnen, dieser Unvernunft weiter zu folgen, dies *zunächst einmal* im Namen der bedrohten Vergangenheit tun und all dessen, was sie daran schätzen? Eine betroffene Bevölkerung, die das, was sie kennt – also ihre bisherigen Lebensbedingungen, mögen diese mitunter auch wenig glanzvoll sein –, gegenüber dem verteidigt, was sie von der anstehenden Katastrophe befürchtet, vertritt das Allgemeininteresse allemal besser als jene Wissenschaftler, Experten und Funktionäre, die zwar jeweils auf ihrem Gebiet die Schäden bilanzieren, aber weder fähig noch willens sind, ihnen ein Ende zu setzen.

Im Gegensatz zu deren verlogenen Allgemeinplätzen und geheucheltem Wehgeschrei kann der praktische Widerstand durch seine bloße Hartnäckigkeit dafür sorgen,

dass die verschiedenen Arten von Ent-Eignungen, die alles Lebendige erdrücken, miteinander in Verbindung gebracht werden. Damit kann er eine Atmosphäre schaffen, in der die Angst vor der Zukunft aus einer unglücklich-passiven Haltung heraus in das Bestreben umschlägt, sich die Gegenwart wieder anzueignen.

Andere lokale Widerstände – gegen die Staudämme an der Loire, gegen Atommülldeponien, Industriemüllkippen oder Steinbrüche – haben dafür bereits Beispiele geliefert und in dieser Hinsicht zur Klimaverbesserung beigetragen.

Mit dem sicheren Gespür, auf dem die Widerstandsbewegungen gegen die Schädigungen gründen, sind sie bestens dafür gewappnet, mehr Mitstreiter und Unterstützung zu finden, ohne auf die Medien angewiesen zu sein, von denen sie unvermeidlich auf höchst eindimensionale Weise dargestellt werden: Die Medien präsentieren nur geschädigte Grundbesitzer, Weinbauern und Anwohner und wollen nichts wissen von dem immer weiter verbreiteten Gefühl, dass diese Welt nichts mehr zu bieten hat außer der Verschlimmerung des jetzigen Zustandes. Was jedermann befürchtet, *muss aber ausgesprochen werden*. Es nützt nichts, in der Hoffnung auf einen Aufschub auf Kompromissvorschläge einzugehen: Kein Entgegenkommen wird eine Verschnaufpause sichern, im Gegenteil, es wird die Urheber der Verwüstung nur noch ermutigen. Wer jedoch mit allem Grund gegen den TGV Widerstand leistet, der legt nicht nur diesem Projekt Steine in den Weg, sondern auch all jenen, die es begleiten oder die es unweigerlich nach sich ziehen wird.

Daher ist es eine besondere Schande, dass einige Umweltschützer – wie etwa die Fédération Rhône-Alpes de la Protection de la Nature oder René Dumont – zu behaupten wagen, dass der TGV uns weitere Autobahnen ersparen werde, wo doch jeder in den vergangenen zehn Jahren beobachten konnte, dass parallel zur Inbetriebnahme der TGV-Strecke Paris–Lyon der Luft- und der Autoverkehr ständig zugenommen haben. Weit davon entfernt also, den Bau neuer Autobahnen (gegen die es übrigens von anderer Seite im Südosten ebenfalls Proteste gibt) oder die Verdoppelung der Fahrspuren der »Autoroute du Soleil«^[9] zu verursachen, würde ein Erfolg des Widerstands gegen den TGV ganz im Gegenteil eine Bresche in jenen unfreiwilligen Konsensus schlagen, der dem einzelnen Menschen immer weniger einleuchtet. Die hinterhältige Frage »Warum lehnt ihr diese Schädigung ab, wenn ihr doch so viele andere akzeptiert und legitimiert habt?« wird erst dann komplett *vom Tisch sein*, wenn auf die Ablehnung des TGV-Projekts noch viele weitere Ablehnungen folgen. Es ist schwer vorstellbar, dass die Welle von allen möglichen Infrastrukturprojekten, die gegenwärtig über die Menschen hereinbricht, keinen entschiedenen Widerstand auslösen sollte, der diesem organisierten Wahnsinn ein Ende setzt – vorausgesetzt, die Menschen verfallen deswegen nicht in völlige Apathie, so als wären sie heimlich lobotomiert worden.

Machen wir uns doch einmal ein Bild von dem »unbefangenen« Arbeitseifer, den man gegenwärtig von den

9 »Autobahn zur Sonne«: die Autobahnstrecke im Rhonetal zwischen Lyon und Marseille.

Führungskadern und Fachleuten für die Erzeugung von Schädigungen erwartet, am Beispiel einer gewissen Nicole Le Hir, Top-Headhunterin in einem anderen Spitzensektor, der Agrar- und Lebensmittelindustrie, die erklärte: »Heutzutage darf man nicht zu viel nachdenken, man muss loslegen« (Ouest-France vom 18. April 1991). Wir können auch bei der Entdeckung von Pierre Verbrugge verweilen, jenem Pariser Polizeipräfekten, der die Mutation der Primaten unter seiner Ägide so beschrieb: »Der Pariser von heute hat nicht zwei Beine, sondern vier Räder« (Le Monde vom 27. April 1990). Oder würdigen wir doch noch, wie blindwütig der Vizepräsident der Region Poitou-Charentes als zuständiger Bauherr die geplante Autobahn Nantes–Niort quer durch die dortige Sumpflandschaft verteidigte: »Zwischen Frosch und Mensch wähle ich den Menschen.« (Nur: welchen Menschen?)

Solche Äußerungen sind keineswegs die Ausnahme. Aus ihnen allen spricht der Wille, allerorten unumkehrbare Fakten zu schaffen. Der verzweifelte Starrsinn, mit dem die Verfügenden um jeden Preis die Verschlechterungen weiter vorantreiben, beweist, dass sie nichts anderes mehr kennen: Was sie in Gang gesetzt haben, indem sie die Lebensweisen früherer Zeiten getilgt und die Emanzipationsversuche dieses Jahrhunderts unterdrückt haben, darüber verlieren sie nun die Herrschaft, denn sie verfügen ja über keine anderen Mittel als diejenigen, welche in die Katastrophe führen. Ihre Beschränktheit an praktischem Verstand spiegelt sich wider in ihrer unglaublich beschränkten Vorstellung vom Leben. Gegen diese anzukämpfen, in welcher Maske auch immer sie erscheint,

muss zu den vordringlichsten Maßnahmen öffentlicher Gesundheitspflege zählen. Es liegt bei den Widerständigen, ohne Hemmungen und weiteres Zögern das verlassene Terrain des Denkens zu besetzen, dort ihre Beweisführung aufzubauen und die universellen Argumente für ihre Verweigerung zu formulieren – Argumente, die dazu dienen können, diese Verweigerung auszuweiten.

*Bündnis für den Widerstand gegen Schädigungen aller Art,
Juli 1991*

Nachwort der Herausgeberin

Bis heute rufen technische Großprojekte Widerstände bei Teilen der direkt betroffenen Bevölkerung hervor. Vordergründig geht es dabei nur um das konkrete Vorhaben, andere Bereiche des Lebens werden nicht infrage gestellt. Bei vielen Beteiligten schwingt jedoch die Ahnung mit, dass mit der modernen Welt mehr im Argen liegt als nur dieser *eine* Stein des Anstoßes. Die Emotionalität, mit der zum Beispiel die Menschen angesichts des Stuttgart-21-Projektes plötzlich einen alten Bahnhof verteidigten, von dem vorher nie bekannt geworden wäre, dass sie an ihm besonders hingen, lässt ein Unbehagen erkennen, dessen Ursachen sich längst nicht auf die Zerstörung eines Bauwerks beschränken.

Solange dieses Unbehagen jedoch über die Form eines vagen Gefühls nicht hinauskommt und sich seiner selbst nicht bewusst wird, bleibt es ohnmächtig und kann von der Herrschaft, den *décideurs*, strategisch eingebunden und dadurch neutralisiert werden.

Auf diese Weise hatten auch in Stuttgart die Politstrategen – und zwar aufseiten der Projektbetreiber wie auch aufseiten der Kritiker – ein leichtes Spiel, als sie beanspruchten, die gefühlsmäßige Ablehnung der Bevölkerung in »sachliche Argumente« zu überführen und damit politikfähig zu machen. Mit den von Heiner Geißler, CDU-Politiker und Attac-Mitglied, moderierten sogenannten Schlichtungsrunden wurde der Protest von der Straße in Expertengremien verlagert. Dort wetteiferten profes-

sionelle Stuttgart-21-kritische Fachleute – vermeintlich »auf Augenhöhe« – mit jenen der Bahn, um zu beweisen, dass Leistungsfähigkeit, Energieeffizienz, Kosten-Nutzen-Relation und dergleichen des geplanten Tiefbahnhofs bei Weitem nicht so positiv ausfallen wie von den Projektbetreibern behauptet.

Das Eintrittsticket in solche rein faktenorientierten Debatten besteht freilich darin, die Voraussetzungen nicht anzutasten, auf denen die Argumentation der Projektbetreiber in Politik, Wirtschaft und Medien beruht: Es *muss* Wirtschaftswachstum geben, »unsere Region« *muss* wettbewerbsfähig bleiben, es *müssen* Arbeitsplätze geschaffen werden. So ist sichergestellt, dass, egal wie die Verhandlungen ausgehen, in dieser Hinsicht alles beim Alten bleibt und der Bevölkerung einmal mehr nur die Zuschauerrolle bleibt.

Der vorliegende Text über die »Tyrannei der Geschwindigkeit« ist im Grunde nichts anderes als eine Selbstaufklärung des erwähnten *Unbehagens in der modernen Zivilisation*. Fast alle Argumente, die er gegen den TGV vorbringt, lassen sich genauso gut gegen Stuttgart 21 und andere aufgezwungene Großprojekte einwenden. Er setzt die Unvernunft des konkreten Vorhabens mit der allgemeinen Unvernunft einer Gesellschaft in Beziehung, deren ökonomisches Bewegungsgesetz den immer schnelleren Umschlag von Waren, Dienstleistungen, Informationen und nicht zuletzt Menschen zwingend erfordert. Damit gehen die Autoren weit über die Position derjenigen hinaus, die zwar den in Stuttgart geplanten Tiefbahnhof ablehnen, in ihrer herrschaftskonformen

Detailkritik aber *alle anderen* Begleiterscheinungen des modernen Lebens nicht infrage stellen.

Die »vorläufige Aufstellung« bestärkt all jene, die gegen Stuttgart 21 Widerstand leisten – oder gegen eines der zahllosen anderen unsinnigen Projekte, die den gesellschaftlichen Reichtum verzehren und unser aller Leben enteignen. Sie ermuntert dazu, das Bewusstsein für gesellschaftliche Zusammenhänge und die eigene Rolle in der Gesellschaft weiter zu schärfen. Und vielleicht kann sie auch dazu beitragen, dass immer mehr Zuschauer endlich auch praktisch damit beginnen, »sich die Gegenwart wieder anzueignen«.

Redaktion Tunnelblick, im März 2015



Knierim, Bernhard /
Wolf, Winfried:

Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform

Eine kritische Bestandsaufnahme

256 Seiten, kartoniert,
22,80 EUR, Großformat
ISBN 3-89657-071-4

Minow, Hans-Rüdiger:

Der Zug der Erinnerung ... die Deutsche Bahn und der Kampf gegen das Vergessen

448 Seiten, kartoniert
24,80 EUR
ISBN 3-89657-150-8

Über die Weigerung der Bahn mit ihrer historischen Verantwortung für die Massendeportationen von Juden in die KZs umzugehen. Und wie sie Bürgerinitiativen, die zur Selbsthilfe griffen und einen Zug auf die Schienen setzten, dabei ausbremste.



schmetterling verlag

»Es liegt bei den Widerständigen, ohne Hemmungen und weiteres Zögern das verlassene Terrain des Denkens zu besetzen, dort ihre Beweisführung aufzubauen und die universellen Argumente für ihre Verweigerung zu formulieren – Argumente, die dazu dienen können, diese Verweigerung auszuweiten.«

ISBN 978-3-89657-151-9



schmetterling verlag

