TUNNELBLICK impuls

Neues vom dümmsten Bahnprojekt der Welt • www.tunnelblick.es 26. Februar 2015

Tyrannei der Geschwindigkeit

Vor nun fast 25 Jahren erschien in Frankreich eine Flugschrift, die sich gegen die »Tyrannei der Geschwindigkeit« richtet. Schonungslos und hellsichtig analysieren die Autoren darin den modernen Beschleunigungswahn, der heute alle Lebensbereiche erfasst hat. Ihre Botschaft: Es reicht nicht, gegen einzelne Großprojekte oder andere Auswüchse dieses Prinzips zu protestieren. Zurückzuweisen ist ein technischer Fortschritt, der verspricht, die Menschen zu befreien, sie aber immer tiefer in neue Abhängigkeiten verstrickt. Im Folgenden einige Auszüge aus dem Text, der soeben als Buch erschienen ist. (Red.)

Zeitgewinn ist Zeitverlust

Die Betreiber von Verkehrsprojekten versäumen es nicht, bei jedem neuen Vorhaben an ein scheinbar nicht zu hinterfragendes Naturgesetz zu erinnern: »Geschwindigkeit bedeutet Zeitgewinn.« Der gesunde Menschenverstand erkennt diese Tatsache insofern an, als sie mit den Gesetzen der Physik übereinstimmt. Die Praxis jedoch scheint sie in dem Maße zu widerlegen, wie die in den Verkehrsmitteln bzw. für die Verkehrsmittel verlorene Zeit mit deren Geschwindigkeit zunimmt.

Für die Physik ist die Geschwindigkeit eine Funktion von Zeit und Entfernung. Zum Unglück der Technokraten, die kaum jemals über ihre Berechnungen hinauszudenken scheinen, leben wir aber nicht in der begrifflichen Welt der Physik. Je höher die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs, desto größer ist auch der Widerstand der Umgebung: der physikalischen (Luftwiderstand und Reibung), der natürlichen (Gelände und Oberflächenbeschaffenheit) und der menschlichen (Reaktion der Anwohner auf die zu erwartenden Schädigungen).

Rechnet man die gesamte für den Verkehr aufgewandte gesellschaftliche Arbeitszeit für Bau, Betrieb und Instandhaltung der Verkehrsmittel sowie die verschiedenen Folgekosten wie Krankheitskosten u. Ä. zusammen, so stellt man fest, dass die modernen Gesellschaften mehr als ein Drittel ihrer gesamten Arbeitszeit für diesen Bereich verausgaben; das ist deutlich mehr als alle vorindustriellen Gesellschaften jemals für ihre Fortbewegung aufgewendet haben, einschließlich des Nomadenvolks der Tuareg. Jenseits einer bestimmten Geschwindigkeit sind schnelle Verkehrsmittel kontraproduktiv und kosten ihre Nutzer mehr Zeit, als sie einsparen – was sie allerdings für ihre Besitzer nicht weniger profitabel macht. Die Lohnabhängigen verschwenden ihre Zeit damit, ihren Lebensunterhalt zu verdienen, und die Konsumenten verschwenden ihr Leben damit, Zeit zu gewinnen.

> Jenseits einer bestimmten Geschwindigkeit kosten schnelle Verkehrsmittel ihre Nutzer mehr Zeit, als sie einsparen.

Die Menschen aber möchten diesen Zwang abschaffen, der Zeit zu einem seltenen Gut macht und ihr Dasein zu einer endlosen Jagd nach einem Lebensstil, der ihnen als wünschenswert dargestellt wird, während ihnen ihr wirkliches Leben zwischen den Fingern zerrinnt: »Wäre der Tag, die Woche doch schon vorbei! Wären nur schon Ferien! Wäre ich doch end- ☛

HINTERGRUND

Eine vergessene Flugschrift neu entdeckt

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. 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.

Gegen die neue Bahnstrecke formierte sich eine Protestbewegung von Bauern, Winzern und Anwohnern. Sie verbarrikadierten 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 im Dunstkreis der Zeitschrift Encyclopédie des Nuisances eine Schrift entstanden, die sich gegen die »Tyrannei der Geschwindigkeit« wendet. Sie liest sich so bemerkenswert zeitlos, dass wir uns entschlossen haben, sie in einer überarbeiteten deutschen Fassung erneut zu publizieren.

Buchvorstellung & Diskussion:
Dienstag, 24. März 2015, 19:30 Uhr,
Esslingen, HendlHouse, Marktplatz 5.
Eine Veranstaltung im Rahmen der Esslinger Werkstatt Politik & Gesellschaft.
➲ *www.esig-ev.de*

☛ lich in Rente!« Derart hilfloses Trachten lässt den Technokraten freie Bahn, die – ganz kühle Objektivität – technische Lösungen anbieten können, bei denen solchen menschlichen Regungen mit materiellen Dingen und reibungslos funktionierenden Maschinen begegnet wird. Da die Funktion das Bedürfnis erzeugt und nicht umgekehrt, ist in der Folge das, was die Verkehrsmittel möglich gemacht haben, zur Verpflichtung geworden: Unsere Vorfahren konnten keine großen Strecken zurücklegen, weil ihnen die Mittel dazu fehlten, wir *müssen* sie zurücklegen. Wenn wir in einem einzigen Jahr eine längere Strecke zurücklegen als unsere Vorfahren in ihrem ganzen Leben, so tun wir das nicht, um anderswohin zu kommen, sondern um uns immer an dieselben Orte zu begeben.

Die Netze der Tyrannei

Die Propaganda der Verfügenden nutzt eine breite Palette von Lügen, um die TGV-Strecke durchzusetzen und die eigenen, profanen Interessen daran zu verschleiern. Sie stützt sich zum Teil auf alte Lügen, um neue zu konstruieren, und macht so sowohl die Willkür dessen deutlich, was sie voraussetzt, als auch die unglaubliche Dummheit der Schlussfolgerung, zu der sie gelangt: Wenn man nämlich glaubt, dass eine Gesellschaft ohne Wirtschaft nicht möglich ist, und wenn man weiterhin annimmt, dass die Wirtschaft ohne TGV zugrunde gehen würde, so folgt daraus zwingend der Schluss, dass eine Gesellschaft ohne TGV nicht möglich ist. Hier liegt der neuralgische Punkt des Konflikts um die Hochgeschwindigkeitsstrecke, da deren Gegner aus gutem Grund vom Gegenteil überzeugt sind: nämlich davon, dass die Gesellschaft unter den Hieben dieser Art von Raumplanung zerfällt. Im Grunde geht es in solchen Konflikten um die Frage nach der wirtschaftlichen Abhängigkeit der Bevölkerung, ob diese Abhängigkeit vertieft oder infrage gestellt wird. Dennoch ist es von Nutzen, genau zu untersuchen, wie sich die Scheinargumente der Pro-TGV-Propaganda in diesem Fall zusammensetzen.

Es handle sich zunächst, gemäß dem aktuellen Ökotrend, um das Transportmittel, das am wenigsten Energie verbrauche und am umweltfreundlichsten sei. Doch ist es für niemanden ein Geheimnis, dass zum Erreichen höherer Geschwindigkeiten zwangsläufig mehr Energie nötig ist – und dass der Atomstrom, den der TGV nutzt, eine Verbesserung der Umwelt darstellt, an der die Bewohner dieses Planeten noch lange zu knabbern haben werden. Wir haben es hier mit dem gängigen Verfahren zu tun, Gegebenheiten einander vergleichend gegenüberzustellen, obwohl sie sich objektiv ergänzen und miteinander verbunden sind. Es gibt keine echte Konkurrenz zwischen Straße, Schiene und Flugzeug, sondern eine gleichzeitige und koordinierte Entwicklung. Die Autobahnen sind verstopft von Warentransporten oder Urlauberkolonnen und das Flugzeug ist auf Mittelstrecken schneller – damit ist der TGV zu einer Funktion als Super-Vorortzug verurteilt, der so die Suburbanisierung des Landes vollendet. Im besten Fall profitieren einige Ballungsräume, im schlimmsten Fall nur die Pariser Region, deren Wachstumsraten – ohnehin schon höher als im Rest des Landes – durch dieses neue zentralisierte Verkehrsnetz mit Sicherheit noch weiter steigen werden.

Was Bauvorhaben der öffentlichen Hand betrifft, so hat die sogenannte Staatsmacht in der Tat aber sowohl ihr Monopol als auch die Entscheidungshoheit verloren: In immer engerer Symbiose mit der Hoch- und Tiefbaumafia besteht ihre Aufgabe nur noch darin, von der Betonlobby konzipierte, pharaonenhaft anmutende Projekte aller Art der öffentlichen Meinung so zu verkaufen, als handle es sich dabei um Antworten auf tatsächlich vorhandene gesellschaftliche Bedürfnisse. Aus diesem abgekarteten Spiel zwischen »Privatwirtschaft« und »öffentlicher Hand« entsteht jene Verkehrung, welche die Bedürfnisse der Gesellschaft verändert und verfälscht, indem sie diese ständig neuen, aufgezwungenen Maßnahmen unterzieht. Die mächtigen Interessengruppen der Bau- und Betonbranche, der Zementindustrie und des Schwerverkehrs sind zu Finanzmonstern geworden, die von Jahr zu Jahr nach höheren Auftragsvolumen verlangen. Daher müssen sie die Verfügenden – die ihrerseits danach gieren, sich durch irgendeine architektonische Großtat oder einen grandiosen Technologiepark hervorzutun – immer dringender und zwingender mit neuen, größenwahnsinnigen Projekten versorgen. Und es ist unbestreitbar, dass sich das professionelle Know-how im Hoch- und Tiefbauwesen zumindest in einem Bereich beträchtlich vergrößert hat: in der Kunst der Überredung. Die Branche hat es geschafft, sich den politischen Entscheidungsträgern, den Verfügenden, unentbehrlich zu machen, vor allem, indem sie ihnen verlässlich ihre Dienste anbietet, gleichgültig, ob diese nun sinnvoll oder unsinnig sind.

> Die Hoch- und Tiefbaumafia hat es geschafft, sich den politischen Entscheidungsträgern unentbehrlich zu machen.

Die Aufgabe des Widerstands

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.

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

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

Encyclopédie des Nuisances:
Tyrannei der Geschwindigkeit
Edition Tunnelblick, Bd. 1
ISBN 978-3-89657-151-9
44 Seiten, Broschur

Erhältlich ab März 2015 über www.tunnelblick.es, an der Mahnwache und gut sortierten Infoständen in der Region sowie überall im Buchhandel.

☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:
IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.

TUNNELBLICK impuls wird herausgegeben von der Esslinger Initiative gegen Stuttgart 21 • www.tunnelblick.es • redaktion@tunnelblick.es
V. i. S. d. P.: R. Langer, c/o Parkschützerbüro, Urbanstr. 49 A, 70182 Stuttgart • CO_2-neutral gedruckt