

Einspruch
gegen die geplante Endelberg-Autobahn,

gegen diese vor allem,
doch auch gegen andere verderbliche
Entwicklungen,

einerseits in die Form einiger „Bilder
aus der Ländlichkeit“ gefasst und als
„Schneckenhäuser des Widerspruchs“
dargebracht,

andererseits auch als „Extrablättchen“
oder „Zettelkästen“ nebst einigen
„Sonderklauseln“ dargereicht, alles mit
dem Fahrrad oder zu Fuß erarbeitet
von J.W.Jonas,

wohnhaft in der Gemeinde 72147 Nehren
in der Kirschenfeldstraße 12

Erreichbar auch unter
jw.jonas@unser-huhn.de

Gerichtet an das Referat 24
des Regierungspräsidiums
in der Konrad-Adenauer-Straße 20
in der benachbarten Stadt Tübingen

Sehr geehrtes zuständiges Referat 24,

heute empfangen Sie auf diesem Weg den ersten Teil meines Einspruchs, sozusagen als Vorwort. In nächster Zeit werden Sie mehr oder weniger täglich weitere Teile erreichen, die am Ende gebündelt und in Form gebracht Ihr Amt, wie verlangt, per Einschreiben erreichen werden.

Zunächst will ich Ihnen als Referat 24 eine kleine Begebenheit aus meinem Alltagsleben schildern. Vor ungefähr zwei Wochen war ich mit meinem Fahrrad von Nehren nach Dußlingen unterwegs, zum Herbstfest der „Interessengemeinschaft der Einzelhändler, Dienstleister und Handwerker“. Kurz bevor ich losfuhr, hatte ich ein Buch des Wiener Dichters Peter Altenberg (1859-1919) in der Hand. Er hat in seinem Werk und auch in seinem Dasein einige Fragen gestellt. In dem Buch las ich folgende: „Könnt ihr euch Beethoven, Goethe, Kant rasend dahinfahrend vorstellen, ihr reichen Menschen?“ Als ich über die gigantische Fahrradfahrerbrücke fuhr, welche die B27 quert, blieb ich, wie manches Mal, kurz stehen und warf einen Blick übers Geländer. Den rasendsten Blechgefährten schaute ich, wie immer höchst befremdet, hinterher und dachte mir: „Der Peter hat recht. Da sitzen Beethoven, Goethe, Kant ganz bestimmt nicht drin!“

Jetzt denken Sie vielleicht: „Was schreibt der Mann denn da? Wir sind hier im Amt für Beethoven, Goethe und Kant doch gar nicht zuständig.“ Das trifft womöglich zu. Oder Sie denken: Der Mann macht Witze. Da irren Sie sich aber. Die Sache ist ernst. Der Trassen-Trash, wie er bisher nur auf Ihrem Papier existiert, darf nicht Wirklichkeit werden.

Denn ein Schwerpunkt des Referats 24 liege, schreiben Sie, im Bereich der Planfeststellung. Sie sind, wenn man es, wie Sie selbst dies getan zu haben für sich in

Anspruch nehmen, „vereinfacht“ ausdrückt, für „förmliche Genehmigungsverfahren“ zuständig in Hinsicht auf „häufig umstrittene Großvorhaben wie Autobahnen, Straßen und Schienenwege“, aber eventuell auch solche wie „Landesmesse, Flughafen sowie Strom- und Gasleitungen.“ Also auch für die sogenannte Endelbergtrasse, die der Gegenstand meines Einspruchs ist. Sie schreiben dazu: „Zahlreiche Ämter, Kommunen und betroffene Bürger nehmen ihre Beteiligungsrechte wahr.“ Als „betroffener Bürger“ nehme ich aber nur wahr, was mir an „Beteiligungsrechten“ eingeräumt wird. An diese Rechte glaube ich nicht wirklich. Aber das ist ein anderes Thema.

Nach 22 Jahren (einer wohlwollenden Berechnung zufolge) rücken Sie die Planungen heraus. Und versprechen: „Referat 24 prüft und erörtert die zahlreichen Hinweise, Bedenken und Argumente und entscheidet nach einer umfassenden Abwägung darüber im Planfeststellungsbeschluss.“ Soll ich das ganz prima finden? Denn ich habe doch einige Hinweise vorzubringen, von der Vielzahl der Bedenken gar nicht zu reden. Einiges von dem, was ich vorbringen werde, kann sicherlich auch als Argument verstanden werden, wenn man zu verstehen gewillt ist.

Mein Name ist Jürgen Jonas. Seit über drei Jahrzehnten, ja fast seit vieren, bin ich in Nehren wohnhaft. Für meinen Wohnort habe ich mich immer besonders eingesetzt. Etwa für den Philosophen Hans Vaihinger. Oder, mit zahlreichen Veranstaltungen, das Kulturforum. Oder den Geschichtspfad. Oder den Orgelbauer Renkewitz. Oder die Entwicklung der Ortsmitte. Der Gemeinderat hat mich 2004 beauftragt, anlässlich der kirchlichen Vereinigung von Nehren und Hauchlingen 500 Jahre zuvor ein Buch zu schreiben. Mit meinem Freund Martin Schurr habe ich 2007 das „Kirschblütenfest“ ins Leben gerufen, als von einem „Verein Streuobstparadies“ noch keine Rede war. Auch in der Initiative um den Erhalt der Traditionsgaststätte „Schwanen“ war ich von Anfang an aktiv.

Durch meine Mitarbeit beim Schwäbischen Tagblatt, speziell dem Steinlachboten, bin ich aber auch als „radelnder Lokalreporter“ in sämtlichen anderen Gemeinden bekannt. Auf dem Verbindungswegle zwischen Nehren und Ofterdingen, dort, wo die Trasse errichtet werden soll, bin ich unterwegs, so wie auf all den Fahrrad- und Feldwegen des Steinlachtals. Zwischen Gomaringen, Dußlingen, Ofterdingen, Bodelshausen, Gomaringen, Stockach, Mössingen, Talheim, Öschingen, Bästenhardt, Belsen, Bad Sebastiansweiler bewege ich mich. Mehrfach kam ich sogar bis nach, nein, nicht Froschmoorstetten, sondern nach Hechingen. Oder auch auf die Alb hinauf. Die Leute kennen mich als „der Jonas“, so nennt sich die samstägliche Kolumne, die ich als, seit Geburt führerscheinloser, radelnder Lokalreporter schreibe. „Aah, der radelnde Reporter“ und „Send Sie wieder mit em Rädle do?“ höre ich oft. Oder „Ihr B'riicht war wiedr mol spitze!“

Diese Kolumne lebt von der Landschaft, die ich durchfahre und den Geschichten, die ich höre. Was hier gebaut werden soll, betrachte ich als ein schweres Unglück, das meine Kunstfigur „Der Jonas“ schwer in Mitleidenschaft zieht. Es ist mein „Geschäftsmodell“, wenn Sie verstehen, was ich meine. Und damit werden die Baupläne zu etwas, was ich als Angriff auf mich persönlich empfinde. Dagegen muss ich mich verteidigen. Die Trasse zerstört dabei nicht nur das, was ich beschreibe. Sondern auch das, was ich durchfahre. Und finde.

Wie zum Beispiel die zwei schönen weißen Schneckenhäuser. Beim Spaziergang der Endelbergtrassen-Gegner ins Nehrenbachtal, zu dem am Sonntag, den 6. September, eingeladen war, habe ich diese zwei leeren Schneckenhäuser auf dem Wanderweg entdeckt und auf die Seite gelegt, auf den Ast eines mit leuchtend roten Früchten vollbesetzten Apfelbaums, damit sie nicht zertreten werden. Warum ich das tat? Weil ich ein großer Verehrer von Karl Mayer bin, der, als poetisierender Oberjustizrat, dem Dichterkreis

der schwäbischen Romantik zugerechnet wird.

Das Schneckenhaus

Was stößt dein Fuß hier vor sich hin?
Was schätzt so gering dein Sinn? –
Ein leeres Schneckenhaus im Gras!
Und doch – ein Lusthaus war auch das,
Als es noch wandelt' in der Au,
Umblitzt von aller Blumen Tau. –
Verachte nie des Schöpfers Stempel,
Auch nicht am kleinen Schneckentempel!

Das hat Karl Mayer 1836 geschrieben, in der Gedichtsammlung „Aus der Naturwelt“.

Ich stelle mir vor, der unermüdliche Wanderer und ehrfürchtige Naturbeobachter hat das genau auf dem Weg zwischen Ofterdinger Friedhofsberg und dem Nehrenbachtal verfasst. Es passt zu dem Satz, den ich in der Kolumne „Der Jonas“ ein paar Mal zitiert habe. Er stammt aus den Briefen der Rosa Luxemburg, die sie aus der Kerkerhaft schrieb. Sie sagt: „Ein zu einem wichtigen Tun eilender Mensch, der aus roher Unachtsamkeit einen Wurm zertritt, ist ein Verbrecher.“

Die „Gefängnisbriefe“ der von deutschen Offizieren erschlagenen Jüdin sollten Sie auch einmal lesen. Ich bitte nämlich das Referat 24 als die verantwortliche Stelle dringlich, auch die Literaturangaben, die unterwegs von mir gemacht werden, durchzustudieren. Auf den vielen Seiten dieser Autoren verbirgt sich, ungelogen, immense Weisheit. Das dürfen Sie sich nicht ungeprüft entgehen lassen. Lesen Sie deshalb bitte alle angegebenen Werke genau durch, denn das verzögert ja auch den Anmarsch der Bagger um eine gehörige Frist. Bei Gelegenheit werde ich fragend nachforschen, ob Sie dieser

Forderung nachgekommen sind.

Darunter zähle ich etwa die Wanderführer von Gustav Schwab, das gesamte lyrische Werk von Karl Mayer oder die Werke in drei Bänden von Günter Bruno Fuchs. Diese und andere Autoren führt „der Jonas“ öfter an.

Dies war also mein „Schneckenhaus des Widerspruchs“. Und zwar nur die erste Folge. „Bilder aus der Ländlichkeit“ werden sich anschließen, wie oben angekündigt. Ich werde meine Begegnungen mit Füchsen, Eichhörnchen, Maulwürfen, Feldlerchen, Vogelscheuchen und Grashalmen erzählen. Und einiges mehr. Jeden Tag werde ich Ihnen als dem „Referat 24“ nun einen solchen Beitrag in verschiedenen literarischen Formen zusenden, als Zeichen des Widerstands gegen die asphaltene Tönnies-Wurst, die durch die Landschaft gewälzt werden soll. Zum Schluss werden sie zusammengefasst und sinnvoll in eine Form gebracht, um als Einschreiben bei Ihnen einzugehen. Wie am Anfang bereits ausgeführt.

PS. Nicht, dass Sie auf den Verirrungsweg geraten und mir am Ende den billigen Vorwurf entgegenhalten, ich verträte „grüne Ideologie“. Als wäre ich Baldur Springmann. Keineswegs, vielmehr habe ich schon in jungen Jahren Alfred Schmidts grundlegende Studie „Der Begriff der Natur in der Lehre von Karl Marx“ gelesen. Und mein Großvater Hermes sang mir öfter mal, wenn wir durch die Wälder der Vordereifel stapften, ein lustiges Lied des Satirikers Erich Weinert aus den zwanziger Jahren vor. Es trägt den Titel:

„Gesang der Edellatscher“

Der Frühling braust; wir ziehen fürbaß
und zupfen unsere Geigen.
Wir hüpfen froh ins nasse Gras

und tanzen unsre Reigen.
Die Klampfe klirrt im Schritt und Tritt.
Die Kochgeschirre klirren mit.
Der Wald ist voll Akustik.
Wir sind so schrecklich luuustig.

Und sitzen wir am Waldesrand,
dann schweigen unsre Klampfen,
dann lassen wir durchs stille Land
die Hafergrütze dampfen.
Die Maggisuppe duftet weit
in Wald und Bergeseinsamkeit.
Wie lustig schmort die Soße
in der Konservendose!
Und ist die Grütze aufgekaut,
dann wird in blau und rosa,
das Seelenleben aufgebaut,
teils lyrisch, teils in Prosa.
Hoch in den Wolken flieht der Blick.
Wir ziehen uns aus der Welt zurück
und sprechen leis im Chore
Rabindranath Tagore.

Wir fühlen uns nicht bürgerlich
und auch nicht proletarisch.
Wir wandeln auf dem Himmelsstrich
und leben literarisch.
Die schnöde Welt, wir hassen sie.
Nur abgeklärte Poesie
ist unsre Seelenspeise.
Wir sind so schrecklich weise.

Pfui Klassenkampf! Wie ordinär!
Wir kennen nicht Tarife.
Der Reichtum kommt von innen her
aus unsrer Seelentiefe.
Wer sich von innen her beschaut
und Nietzsche liest und Rüben kaut,
was kümmern den die andern?

Juchhu! Wir müssen wandern!

Gerne komme ich einmal, wenn Sie mich einladen, in Ihre
Amtsstube, um Ihnen das Lied vorzutragen, die
geschichtlichen und literarischen Hintergründe zu
erläutern und darüber zu diskutieren.

Über die Feldlerche, die Kameradin des radelnden Lokalreporters

Ein „Bild aus der Ländlichkeit“, zugleich der
zweite Teil des Einspruchs, den „der Jonas“
wider den Bau der Endelbergtrasse einlegt

"Der Vogel ist so häufig, dass niemand ihn übersehen kann," schrieb der bedeutende Vogelkundler Johann Friedrich Naumann (1780-1857) über die Feldlerche (*Alauda arvensis*) in seinem Werk „Naturgeschichte der Vögel Deutschlands“. Das ist lange her. Seit etlichen Jahren reduzieren sich die Bestände.

Schlechte Gründe sprechen dafür, dass eine fatale Agrarpolitik daran Schuld hat. Hohe Weizenerträge, verschärfter Maisanbau führen zu Brutflächenmangel. Pestizide schaden, Asphaltierung auch.

Vor ihrem Verschwinden auf Nimmerwiedersehn scheint es keine Hilfe zu geben, da hilft es der Lerche auch nicht, dass sie mit Lessing, Goethe, Eichendorff in die Weltliteratur einging. In dem Gedicht „Mnemosyne“ sagt Hölderlin: „Und es girren verloren in der Luft die Lerchen und unter dem Tage weiden wohlangeführt die Schafe des Himmels.“

Justinus Kerner hat seinen dichtenden Freund, Oberjustizrat Karl Mayer, mit einer Lerche verglichen. „Die Lerche ist ein Stern, ergießend in Tönen sich ins Himmelsblau, mein Mayer ist ein Herz, zerfließend in Liedern licht mit Wald und Au.“

Übrigens hat Mayer, in seiner Gedichtsammlung „Blätter der Liebe“ das Tier selbst bereimt:

Die Lerche

O Lerche, könnt' ich mit dir dringen
In jenes lichte Blau,
So froh wie du, so innig singen
Zur blütenvollen Au!

Vom Sänger wäre nichts zu schauen,
Man horchte seinem Lied,
Als ob's unsichtbar diesen Auen
Der Himmel selbst beschied.

So rein kann ach! ein Lied nicht klingen,
Beschwert von stillem Schmerz,
Zur lichten Höhe sich nicht schwingen
Ein liebekrankes Herz!

Wieder stelle ich mir vor, der ausdauernde Wandersmann Mayer habe den Einfall zu diesem Text auf dem Filsenberg oder im Nehrenbachtal in sein Notizbuch eingetragen. Alfred Brehm beschrieb 1876 ihren Gesang so: „Der Lockton ist ein angenehmes „Gerr“ oder „Gerrell“, dem ein hellpfeifendes „Trit“ oder „Tie“ zugefügt wird. Bei dem Neste vernimmt man ein helles „Titri“, im Ärger ein schnarrendes „Scherrerererr“. Im Grimmschen Wörterbuch ist er unter „Dirdirliren“ verzeichnet. „Es dirdirlir, dirdirlir, dirdirdirliret die Lerche“, so übertrug nämlich Johannes Prätorius (1630-1680), der vielschreibende und naturbeflissene Historiker-Humorist, die lerchige Ausdrucksweise.

Die wunderbare Feldlerche ist eh bedroht. Und jetzt geht, nach Jahrzehnten der Planung, die Behörde her und versiegelt Flächen, auf denen die Feldlerche zugange ist, mit Asphalt und Beton.

Wie soll denn

der radelnde Reporte in Zukunft
der Feldlerche begegnen,
der geliebten, die mit ihrem Gesang betört,
von oben, aus dem Himmel,
hundert Meter über mir.
Und wie so hübsch sie aussieht,
mit ihrer schicken Federfrisur,
den weißen Überaugenstreifen,
der gelblichen Brust,
den bräunlichen Flügeln
und dem langem Schwanz.
Was soll ich ihr sagen
zu diesen Plänen, wie könnte sie begreifen,
was vor sich gehen soll?
Seit 1888 ist den Deutschen
der Lerchenverzehr verboten.
Der Baggerzahn
wird den Rest vertilgen.

Deshalb bin ich gewiss: Sie wird sich meinem Einspruch
anschließen, die Feldlerche, wider die Asphaltierung und die
Bebetonierung.

Gemeinsam setzen wir ein „Kummerklagschreiben“ auf und senden
es an das Referat 24 des Regierungspräsidiums, welches man auf
die Einsprüche wieder alle möglichen Großprojekte angesetzt hat.
Da wird es doch auch denkende und fühlende Menschen geben.
Und alle, die denken und fühlen, werden einsehen, dass die
Feldlerche wesentlich wichtiger ist als „wrrrrrrroooaaamm“-
machenden Menschen, die in Blechkarossen hocken, den Weg zu
bereiten. Beziehungsweise frei zu machen. „Freie Fahrt für freie
Bürger“ und Feldlerche, das geht nimmermehr zusammen.

Des „Jonas“-Einspruchs dritter Teil

Ein Weniges vom Gehen

Sehr geehrtes Referat 24,
möglicherweise hat in Ihren präsidentalen Regierungskammern jemand Lust, ein weiteres Kleinwerk des dichtenden Oberjustizrats Karl Mayer aus Tübingen zu lesen. Keine Angst, heute ist nur ein Zweizeiler. Mayer ist für mich ein Meister des Zweizeilers.

Der Morgenwanderer

„Was blickt dort durch das grüne Reis?
Ein Wanderer, hemdärmelweiß.“

Eine sonderbare Beobachtung des unermüdlichen Wanderers.
Wie Sie sicher gerne zugeben werden.

Wie versprochen, schiebe ich hier nämlich, als dritten Teil meines Einspruchs wider die unsittlichen Pläne zur Landschaftsermordung durch die Endelbergtrasse, ein „Extrablättchen“ über das Gehen, über das ich auf meinen Strecken, die ich als radelnder Lokalreporter im ganzen Steinlachtal durchmesse, auch während des Fahrens nachdenke.

Welches Geheimnis verbirgt das Gehen? Wo soll das Gehen hingehen? Können wir im Gang der Dinge zum Kern der Dinge vordringen? Gehört das Denken zum Gehen? Oder umgekehrt? Wie geht man seines Weges? Wo finden wir den Übergang?

Das „Taschenbuch für Fußreisende“ teilte 1843 mit:
„Das Fußwandern ist eine Kunst. Auf keine andere Weise kommt man mit der ganzen Natur in so unausgesetzte und unmittelbare Berührung, dem Himmel mit seinen Wolkenbildungen, und Lufterscheinungen, den verschiedenen Bildungen und Gestaltungen der Erdrinde und allem, was

auf und über ihr befindlich ist.

Karl Julius Weber (1767-1832), der philosophierende Schriftsteller aus dem hohenlohischen Langenburg, meinte in seiner zweiten Lebenshälfte, als er hübsch bei seinen vielen tausend Büchern blieb: „Die schönste Rede, die man unsern Zeiten halten kann, wäre: Über die Kunst, zu Hause zu bleiben.“ Dabei hat er neben seinem Hauptwerk vom „lachenden Demonkrit“ schöne Reisebücher vorgelegt, etwa die „Reise durch das Königreich Württemberg“. Denn er war „ein tüchtiger Fußgänger“ gewesen, der viele Beiträge zur „Ehre des Fußgehens“ beitrug. Fahrrad kannte er nicht, Kutsche mochte er nicht. Nein, „zu Fuß bin ich in die Welt gekommen, zu Fuß viel herumgelaufen in dieser schönen Welt, und gäbe viel darum, wenn ich sie auch wieder so verlassen, und zu Fuß nach einem andern Stern wandern könnte, ohne die bedenkliche Siesta im Grabe!“

Sie sollten einmal nachlesen, was Weber auch über das Steinlachtal, jenes Tal, das mit den Plänen, die das Regierungspräsidium nach Jahrzehnten vorlegt, einer ewigen Zerschneidungsverdammnis unterworfen. Ich könnte dazu sagen: meine Herren Trassenplanverwaltungsaktuarien, über Ihre Vorhaben kann ich nur den Kopf schütteln. Doch beim Kopfschütteln werde ich es keineswegs belassen.

Wer will denn durch das immer noch wundersam schöne Gebiet zwischen Ofterdinger Friedhof und Nehrener Ehrenberg gehen, wenn dort die Lastwagen donnern?

Goethe sagte übrigens seinerzeit, als von einem SUV mit Bullenfänger vorne weit und breit nichts zu sehen war: „Es wird dem Fußgänger schwindlig, der einen Mann mit rasselnder Eile daherfahren sieht.“ Es steht im „Egmont“, den ich Ihre Anstalt ebenfalls zu lesen auffordere.

Und sein Tübinger Verehrer, Professor Friedrich Theodor Vischer (1807- 1880) meint ähnlich: „Alles schnelle Fahren in Städten ist eigentlich Unfug, Unverschämtheit gegen die Fußgänger, Beschämung, Beleidigung. Wäre ich mächtiger

Tyrann, in meiner Stadt dürfte nicht im Trab gefahren und geritten werden.“ Auch dieser Philosoph kannte keine Mercedes-S-Klasse, hat nie einen überdimensionierten Pickup zu Gesicht bekommen.

Nein, natürlich, “die Landschaft erobert man mit den Schuhsohlen, nicht mit den Autoreifen.“ Wie der olle Georges Duhamel schrieb, der französische Schriftsteller (1884 – 1966), Sie wissen schon, der so unermesslich viel Bücher verfasste. Lesen Sie ruhig sein Gesamtwerk durch, das dauert eine Weile. Ich selber will die Landschaft gar nicht erobern. Aber im Prinzip hat der Mann ja recht.

Doch auch eine mich eher bedenkliche stimmende Erscheinung wie der ehemalige Politiker Richard von Weizsäcker, der sich selbst als Bundespräsident erzwang, kann hier aufgeführt werden: „Gerade im Zeitalter der Massengesellschaft ist es wichtig, dass der Mensch durch das Wandern erst wieder tauglich zum Leben wird.“ Da hatte der Mann mal recht.

Wenn es über das Gehen geht, darf selbstredend der selige Thomas Bernhard, der österreichische Schriftsteller (1931 –1989) nicht fehlen: „Gehen und Denken sind zwei durchaus gleiche Begriffe und wir können ohne weiteres sagen (und behaupten), dass der, welcher geht und also der, welcher beispielsweise vorzüglich geht, auch vorzüglich denkt, wie der, der denkt und also auch vorzüglich denkt, auch vorzüglich geht. Wenn wir einen Gehenden genau beobachten, wissen wir auch, wie er denkt. Wenn wir einen Denkenden genau beobachten, wissen wir auch, wie er geht.“

Apropos Denken. In dieser Angelegenheit stimme ich dem Nehrener Biologen Friedhelm Göldenboth zu, der meinte, wer „das bisschen Wohlfühlparadies“, das im Steinlachtal noch übrig sei, dermaßen filetiere, der stelle bei seinen Planungen bloß „nachhaltiges Nichtnachdenken“ unter Beweis.

Genug nun für heute. Zum Abschluss noch ein kleines,
soeben entstandenes

Geh-Gedicht

Nur wo du zu Fuß warst,
bist du auch wirklich gewesen
Das sagte Goethe

Nur wo ich ein Fuß war, konnte ich
dem Weg wirklich die Hand geben
Das sagte ich

Denn ich bin auch
ein Anhänger der Doppeltgängerei.
„Doppeltgänger“, so nennt Jean Paul
„die Leute, die sich selber sehen.“

Deshalb eine Warnung
von uns beiden:
Die Planungsbehörde will uns
der Landschaft, in der wir doppelstehen,
berauben.

Sie sollte sich das
gut überlegen.

Vierter Teil des Einspruchs,
ein „Zettelkasten“ vom Apfelbaum, dem
Wirte wundermild, welchem „der Jonas“
auf den Wiesen der Umgebung mit stetigem
Respekt begegnet

Vorweg: Die amtliche Definition von „Baum“ soll, wie ich
in einer „Sprachlupe“ gelesen habe, „raumübergreifendes
Großgrün“ lauten. „Der Jonas“ bevorzugt „Baum“, wenn Sie
verstehen, was ich meine.

Denn, sehr geehrtes Referat 24, wir wissen es: Äpfel sind
zur rechten Zeit, so wie jetzt, auf den Wiesen zu finden.
Wenn ein Stadtkind aber auf das Land kommt, dann sieht es
sich nach der Fabrik um, die die Äpfel macht, wie der
Denker Ernst Bloch in einer seiner „Leipziger
Vorlesungen“ sagte. Wer hier wohnt, ist bevorzugt.
Goethe, der mit der Kutsche durch diese Landschaft des
Steinlachtals gefahren ist, wusste klug über den Apfel zu
reden, als ob er im Steinlachtal aufgewachsen wäre. Lesen
Sie nur mal, was er im Jahr 1809 mit dem hervorragenden
Satiriker Johann Daniel Falk (Kennen Sie „Die Prinzessin
mit dem Schweinerüssel“? Gehört in die Literaturangaben-
Leseliste) von sich gegeben hat: "Kein Apfel wächst
mitten am Stamme, wo Alles rauh und holzig ist." Das ist
Beobachtung. Er fährt fort: „Es gehört schon eine lange
Reihe von Jahren und die sorgsamste Vorbereitung dazu, so
ein Äpfelgewächs in einen tragbaren, weinichten Baum zu
verwandeln, der allererst Blüten und sodann auch Früchte
hervortreibt.“

Das beschreibt genau die Apfelbaumpflege-Arbeit, die hier
im Steinlachtal über Jahrzehnte hinweg geleistet wurde.
Und das sagt er zum Einzelexemplar: „Jeder Apfel ist eine
kugelförmige, compacte Masse und fordert als solche

beides, eine große Concentration und auch zugleich eine außerordentliche Veredelung und Verfeinerung der Säfte, die ihm von allen Seiten zufließen.“

Ach, ihr Äpfel. Gedankenkräftige Goldparmäne. Bodenständiger Boskopp. Diffiziler Delicious. Ruminierender Remington Steel. Gehaltvoller Geheimrat Doktor Oldenburg. Und wie ihr alle heißen mögt. Beziehungsweise gefällt mir auch als Fahrradfahrer die Begegnung mit den Pferden und ihren Reiterinnen und Reitern. auch ein pfundiger Pferdeapfel. Schon vor vielen Jahren habe ich das großartige Gefühl beschrieben, das entsteht, wenn der Radfahrer in der Dunkelheit durch einen dicken Pferdeapfel fährt.

Flügel hat sich der Apfel in weiser Voraussicht keine anschrauben lassen, sonst hätte es ja Sir Isaac Newton nie in diesem Ausmaß geben können. Gut, könnten Neidhammel jetzt sagen, der Wissenschaft liefert er entscheidende Hahnenritte, aber dafür der Kunst keinerlei Elfenbein. Da lachen ja die Hühner! War nicht uns' Uhland, „der Holzbirnenkopf“ (Vischer), jüngst bei einem Wirte wundermild zu Gaste? Versuchte nicht das Hölderle mit dem Herbeten von Platons anzüglicher Apfel-Mann-Frau-Theorie bei Damen mit „interessanter Figur“ Kuß-Coups zu landen, wenn nicht sogar mehr? „Du Goldparmä, du verfaulte!“ Dieses Gôgen-Wort ist reinste, reinetteste Poesie.

Als radelnder Lokalreporter war ich bei allem dabei, was mit Äpfeln angestellt wird. Beim Apfelauflesen. Mit Schülern. Mit alten OGV-Knackern. Beim Apfelsäcke-in-die-Moste bringen. Beim Mosten. Bei den Mostprämierungen. Beim Apfelsaftpressen. Bei den Anstrengungen, des Apfels Pracht nutzbar zu machen, zum Beispiel als Gummibärchen. Beim Vortrag über den malenden Apfelpfarrer Korbinian Aigner. Das „Netzwerk Streuobst“ hat meine Person einmal anlässlich der „Apfelwoche“ zu einer Lesung nach Öschingen eingeladen, in die gute Stube der Landmetzgerei

Grießhaber. Der Titel, den ich der Lesung gegeben habe, war:

„Ein roter Apfel, mein Herz“.
Eine Zeile des großartigen Dichters Nazim Hikmet aus seinem Gedicht

Angina pectoris.

Der Anfang geht so:

Wenn die Hälfte meines Herzens hier, Doktor,
die andere Hälfte ist in China
mit der Armee, die hinabzieht, dem Gelben Fluss zu,
und an jedem Morgen, Doktor,
an jedem Morgen, wenn es dämmert,
wird mein Herz in Griechenland erschossen.

Und wenn die Gefangenen einschlafen,
die letzten Schritte im Krankenbau verstummen,
geht mein Herz fort, Doktor,
geht es fort, einem kleinen Holzbau zu in Istanbul.
Auch habe ich seit zehn Jahren, Doktor,
nichts in den Händen gehabt, was ich meinen Leuten hätte
geben können,
nichts als einen Apfel,
einen roten Apfel – mein Herz.

Ja, in der Sprache der Liebe spielt der Apfel eine bedeutsame Rolle: „Wie ein Apfelbaum unter den Bäumen des Waldes, so ist mein Liebster unter allen andren Männern! In seinem Schatten möchte ich ausruhn und seine Früchte genießen.“ heißt es im Hohelied Salomos, 2,3. Oder der Ungar Attila Jozsef schreibt:
„Meine Liebste,
ihr Lachen ist wie der Apfel
ungeschält, in den sie beißt
und es lacht der Apfel wie sie.“

Ich freue mich, mich mitten in Nehren mitten im Steinlachtal zu wissen. Auch wegen der vielen Apfelbäume. Es gibt allein rund um Mössingen rund 20 000 Apfelbäume. Für jeden Einwohner einen. Der Baumbestand macht aber Arbeit. Der Öschinger Hans Klett hat die Situation auf den Streuobstwiesen im Jahr 2004 so zusammengefasst: „Die Leute fahren lieber nach Mallorca, statt hier auf den Wiesen Obst aufzulesen.“ Seither hat sich, den Aktivisten sei Dank, einiges getan. Aber es musste auch einiges getan werden. Doch die aus Marketinggründen „Streuobstparadies“ benannte und zum „Verein“ angemeldete Landschaft geht vor die Auspuff-Hunde, kommt die Endelbergtrasse. Die Betonfabrikanten erfreuen sich der Planungssituation „nachhaltig“. Wer sonst?

Mein Freund Martin Schurr, ein zertifizierter Fachwart, hat dort, wo ich neulich am Sonntag, den 6. September 2020, beim Spaziergang der Endelbergtrassengegner hin zum Nehrenbachtal die zwei leeren weißen Schneckenhäuser fand, um seinen Genuss am Geschmack des Obstes öffentlich zu machen, herzhaft in einen Kaiser-Friedrich-Apfel gebissen, während er zu der versammelten Menge sprach, ihr seine Freude über die Arbeit an und mit den Obstbäumen kundzutun. Das hat mich bewegt. In kurzer Zeit soll über den Ort, wo der Baum, von dem er pflückte, jetzt noch steht, eine Asphaltleiche gelegt werden? Meine Empfindung können mir die Pläne nicht nehmen, aber sie missachten sie und beißen mit dem Baggerzahn hinein.

Am Ende will „der Jonas“ noch ein Kleingedicht anschließen,

Apfelblüte

Nach oben in den blauen Himmel
Ragt deiner Blüten froh Gewimmel,
Nach unten in das Wiesengras.
O Apfelbaum, ich frage, was
Wohl lachender verschönert werde,
Die blaue Luft, die grüne Erde,
Wenn du mit deinem Rosaschein
In ihre Farben blühst hinein?

Sie werden es vielleicht schon erraten haben, von wem dieses Apfelbaum- Gedicht stammt. Von Karl Mayer, es stammt aus seiner Sammlung „Frühlingsblätter“ von 1834. Nächstens pilgere ich zu seinem Grab auf dem Tübinger Stadtfriedhof und weise ihm die Produkte der Planungsbehörde vor. Wie er dann vor Grausen mit den Knochen rüttelt, das werden Sie in Ihrer Amtsstube nicht überhören können

Der fünfte Teil des Einspruchs des radelnden Lokalreporters: Zurückweisung der Geschwindigkeit, hier Rasen genannt

Sehr geehrtes Referat 24,
mein heutiges „Schneckenhaus des Widerspruchs“ will ich
mit einem Zitat des Dichters William Butler Yeats
eröffnen: "Keiner, der mit äußerster Geschwindigkeit
läuft, hat Kopf oder Herz."

Oder, Moment, doch lieber eines von Seneca, aus seinen
„Briefen an Lucilius“. Da sagt er: „Das eben geschieht
den Menschen, die in einem Irrgarten hastig werden: Eben
die Eile führt immer tiefer in die Irre.“

Gerade eben, das will ich noch anführen, lese ich die
Aufsatzsammlung „Die chinesische Mauer“ von Karl Kraus,
darin „Die Entdeckung des Nordpols“. Da spricht Kraus
davon, dass, als der Mensch noch mit der Postkutsche
reiste, die Welt besser gefahren und vorangekommen sei
als heute, da jeder „Kommis“ durch die Luft fliege. „Was
nützt das Tempo, wenn unterwegs das Gehirn ausgeronnen
ist?“

Mit Sophokles, der meinte, nicht mitzuhassen, sondern
mitzulieben sei er da, könnte ich umformend sagen: „Nicht
mitzuhasten, mitzuschlendern bin ich da.“

Ach so, Karl Marx zitiert in einem Artikel über eine
Londoner Straße den römischen Dichter Juvenal, der machte
nämlich sein Testament, bevor er auf die Straßen Roms
trat, weil die Pferdewagen so irrwitzig schnell durch die
Straßen bretteten.

Übrigens sagt ein altes Sprichwort: „Nur ein Lügner ist
in Eile, nimm einen Stuhl und setz dich.“

„Der Jonas“, führerscheinlos, wie er nun einmal geboren wurde, ist der Geschwindigkeit abgeneigt, Sie werden es sich schon gedacht haben. Herr Mehdorn hingegen, früher bekannt als Vorsitzender eines bekann Verspätungsvereins, lächelte einmal glücklich vom Fernsehbildschirm herunter, als er während der Transrapid-Diskussion sagte: „Ich selbst bin bereits 342 Stundenkilometer gefahren“. Es kann jedoch dem Individuum wesentlich mehr nützen, den Fernzug Berlin-Madrid-Timbuktu vorüberrauschen zu sehen, als darin zu sitzen. Und gar mancher fährt mit großer Geschwindigkeit von da, wo er nichts erreicht hat, nach dort, wo ihn nichts erwartet. Mit der steten Steigerung der Geschwindigkeit wird man nicht weit kommen. Wer vermag dieser Binsenweisheit zu widersprechen? Der Zeitgewinn von Achtelsekunden beim rasanten Überholen garantiert weder ein schönes Leben noch pünktliches Eintreffen. Nur am Rande sei erwähnt, dass ein amerikanischer Ingenieur im Jahr 1910 sagte: „Wenn wir schon in den Kindertagen des Autoverkehrs das Tempo nicht kontrollieren können, wie wollen wir dann in Zukunft damit fertig werden?“ (Lay, Geschichte der Straße, 185). Die Antwort kommt gewiss nicht von dem sogenannten „Andi“ Scheuer, dem mautmaßlosen Bundesverkehrsminister. Das wird sich jeder denken können.

In der Zeitung habe ich jetzt gelesen, man explodiere nirgendwo leichter als hinter dem Steuer des Automobils.

Das kann ich bestätigen, weil ich es Tag für Tag beobachte, wieviele Autofahrer Geschwindigkeit ausleben. Und zwar auf der Strecke zwischen Kreisverkehr und dem Bahnübergang. Oder umgekehrt. Ich erblicke das von meinem Beobachtungsposten, dem Fahrradsattel, auf allen Wegen, die an Straßen entlang führen. Etwa am Nehrener Gässle. Ist die Bahnschranke unten, so stehe ich fast mitten in den Abgasen.

Goethe schrieb in einem Brief: „Wenn ich vor die Türe gehe, trete ich in Kot und ich möchte das nicht.“ Wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, komme ich gewiss an eine Stelle, wo das Abgas mich umhüllt. An der Ampel, am

Kreisverkehr. Ich steh' im Abgas. „Und ich möchte das nicht“, um Goethe zu wiederholen.

Geht die Schranke nach oben, beginnt die Auspuffberührung. Oft wird überholt. Da nützt es gar nix, dem Rasenden hinterherzurufen: „Fahnünftig, du Tiefergelegter!“

Von den dicken Motorrädern nicht zu sprechen, deren Schallwellen, erzeugt von extrastarker Lärmmaschine, mich manches Mal zum Absteigen bringen. Lesen Sie dazu bitte des Philosophen Theodor Lessing Schriften wider den Lärm.

Als Gegner der Geschwindigkeitsausübung fahre ich, ganz vom Geiste Goethes erfüllt, den Weg schneller hinauf als hinunter. Goethe sah in seinem letzten Lebensjahr das „Veloziferische“ im Sinne einer „gemachten Zeit“ als Weltgefahr. Der fatale Drang zur Schnelligkeit offenbarte sich dem „Kunstgreis von Weimar“ im Maschinenwesen oder auch im „Durchrauschen“ des Papiergelds. Goethe wäre niemals zu Sebastian Vettel gepilgert. Ein Diktat der Beschleunigung wollte er nicht hinnehmen. „Nichts lässt man reifen, verspeist im nächsten Augenblick den vorhergehenden.“ Das brachte er auf die Formel: „Alles veloziferisch“. In diesem Wort verband er die Eile (velocitas) mit Luzifer, dem Teufel. Heute haben wir auf der Straße das „Vierrädrig-Veloziferische mit Allradantrieb und allen Schikanen“, das „Ver-SUV-Te“ oder auch das „Achtachsig-Veloziferische“.

Noch zur Zeit Goethes waren übrigens „genialische Fußreisen“ gang und gäbe. Junge Männer durchquerten halb Europa, um Berühmtheiten aufzusuchen und an ihrem Beispiel sich zu bilden. Zum Beispiel an Goethe, dem Gewaltigen. Im Alter wandelte er während des Diktierens, die Hände auf dem Rücken verschränkt, ununterbrochen um den Tisch und den schreibenden Sekretär herum. Ausgesprochene Geh-Dichter waren Hölderlin, Seume, Storm, Raabe, Hebbel oder Rilke. Jules Renard zog sogar den Hut auf, wenn er unablässig vom Schreibtisch zum Fenster und

wieder zurück ging. Robert Walser setzte über eines seiner Hauptwerke den Titel „Der Spaziergang“. Der Zeitgenosse Peter Handke stellt fest: „Nur dem Gehenden wächst ein Haupt auf den Schultern.“

„I believe in speed“, sagte Elon „Universalgigant“ Musk bei seinem Besuch (mit Abstecher in Tübingen) in seinem brandenburgischen Klohäuschen namens Grünheide mit der durchdringenden Grundwasserspülung. Der dort in allernächster Zeit alle zehn Minuten 500 000 Elektroautos vom Band rollen lassen wird. Während der Satz „Wir brauchen keine Antriebswende. Sondern eine komplette Verkehrswende!“, von Christine Behle ausgesprochen, der stellvertretenden Vorsitzenden der Gewerkschaft ver.di, unter die Räder gerät.

Experten teilen mir mit: Eine Schnecke braucht zehn Tage, um einen Kilometer zurückzulegen. Wenn ich das umrechne, wie die CDU Mössingen mit ihren abgründigen 20 Sekunden, die der Autofahrer auf den 570 Metern der neuen Trasse drauflegen müsse, kann ich genau so gut daraus ablesen, dass die Schnecke die Endelbergumbauung nicht in hunderttausend Jahren brauchen wird.

Am Ende erhebt sich für mich eine Nerudasche Frage: „Wie bringe ich der Schildkröte bei, dass ich noch langsamer bin als sie?“ Aber das ist mein Problem. Sie aber, geehrtes Einspruchsbehandlungsreferat, bedenken Sie bitte bis zur nächsten Stunde den Satz: Schildkröten können mehr über den Weg erzählen als Hasen. Wobei ich mich allerdings mit der gesamten Feldhasenpopulation, deren Exemplaren ich auf den Feldern zwischen Ofterdinger Endelberg und Nehrener Ehrenberg begegnet bin, einig weiß: Wir lehnen ihn ab, den geplanten „Asphaltlindwurm“ (Friedhelm Göltenboth). Wir, die Feldhasen und ich, nennen das Ding auch „Grendelbergtrasse“. Wenn Sie wissen wollen, warum, schauen Sie bitte bloß mal in der Wikipedia unter „Grendel“ nach.

Anlage

Ich füge Ihnen, sehr geehrtes Referat, als Anlage einen Artikel des Verkehrsexperten Winfried Wolf bei, der unter dem Titel „Globaler Tempowahn“ im Oktober 2007 erschien und acht Thesen zur Sucht nach Mobilität und Geschwindigkeit aneinanderreicht. Sicherlich werden Sie sich, so steht zu hoffen, mit den Wolfschen Thesen längerfristig gedanklich auseinandersetzen und sie in einen Gesamtzusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Endelbergtrasse bringen. „Der Jonas“ ist sehr gespannt auf Ihre Ausführungen.

Globaler Tempowahn

Zu Beginn des anschließenden Winters jedoch kam ein Weib (...) laut zeternd durch die Hauptstraße gerannt. »Da kommt was Unheimliches«, stieß sie mühsam hervor, »so was wie eine Küche, die ein Dorf hinterdrein schleppt.« In diesem Augenblick erzitterte das Dorf von weithin hallenden Pfiffen. (...) Als sie sich (...) von dem betäubenden Pfeifen und Keuchen erholt hatten, liefen alle Einwohner auf die Gassen hinaus und sahen gebannt den blumengeschmückten Zug. (...) Der unschuldige gelbe Zug, der so viele (...) Veränderungen, Verhängnisse und Sehnsüchte nach Macondo bringen sollte.

Gabriel García Márquez

Viele tausend Jahre lang bewegten sich die Menschen mit vergleichbar geringen Geschwindigkeiten, gewissermaßen mit Bodenhaftung. Die Heere von Alexander dem Großen, von Cäsar und Napoleon wiesen ein ähnliches Marschtempo auf.

Seit dem massenhaften Einsatz von Eisenbahnen wurden die Geschwindigkeiten multipliziert und die Erdverbundenheit relativiert. Auto und Flugzeug haben diese Tendenz beschleunigt und verallgemeinert: Die Menschen bewegen sich auf dem Globus mit ständig schnellerem Tempo; die Warenzirkulation wurde zusätzlich durch die Einführung des Containerverkehrs beschleunigt.

Heinrich Heines Feststellung, wonach mit den Eisenbahnen »die Elementarbegriffe von Zeit und Raum (...) schwankend geworden« sind, bezieht sich gewissermaßen auf eine »gefühlte Raum- und Zeitlosigkeit«. In Wirklichkeit bleiben Raum und Zeit feste Bezugsgrößen. Allerdings sind die rasanteren Gangarten bewußtlos mit Blick auf die Zeit, rücksichtslos gegenüber der Natur und verantwortungslos hinsichtlich des Klimas. Acht Thesen mögen dies vertiefen.

These 1

In den vergangenen 350 Jahren kam es zu vier Transportrevolutionen. In großen Teilen Europas und in Nordamerika gab es mit den Kanalsystemen, die seit dem 17. Jahrhundert errichtet wurden, einen ersten tiefgreifenden Wandel, der bestimmend für die erste Phase der industriellen Revolution war. Während bei den vorausgegangenen Verkehrsformen der durchreiste Raum als lebendige Einheit wahrgenommen wurde – Menschen, Pferde und Kutschen waren in die Natur eingebunden – erschienen bereits die Kanäle wie durch den Raum hindurchgeschlagen. Zeitgewinne resultierten aus verkürzten Wegen. Die

Eisenbahnen als zweite Transportrevolution wurden seit Beginn des 19. Jahrhunderts in englischen Bergwerken eingesetzt. Mit ihnen war aus zwei Gründen ein veritabler Durchbruch verbunden: Erstens wird mit den Eisenbahnen die Transportgeschwindigkeit erstmals qualitativ – im Vergleich zur Kutsche um das Dreifache – gesteigert. Zweitens ist die Energie, mit der die Lokomotiven betrieben werden, nicht mehr auf menschliche und tierische Kraft oder auf den Wind zurückzuführen, sondern auf die Dampfkraft. Diese Energiequelle beschleunigte nun die industrielle Revolution. Anfang des 20. Jahrhunderts kam es mit dem massenhaften Einsatz von Pkw und Lkw in Nordamerika zur dritten Transportrevolution. Diese ist mit einer neuen Energiequelle verbunden, der Verbrennung von Öl und seinen Derivaten Diesel und Benzin. Die vierte Revolutionierung der Verkehrsorganisation findet mit der Luftfahrt statt. Seit Ende des 20. Jahrhunderts hat die Liberalisierung des Flugverkehrs und das Aufkommen sogenannter Billigflieger den Flugverkehr immens gesteigert.

These 2

Anders als die Eisenbahn setzten sich das Auto und das Flugzeug als Transportmittel für größere Bevölkerungskreise weltweit stark phasenverschoben und über einen fast einhundertjährigen Zeitraum durch – Anfang des 20. Jahrhunderts in Nordamerika, nach dem Zweiten Weltkrieg in Westeuropa, seit den 1980er Jahren in Mittel- und Osteuropa und Lateinamerika und mit der Jahrhundertwende in China, Indien und der übrigen Welt.

Die Verallgemeinerung dieses Verkehrsmodells war nur dadurch möglich, daß die Eisenbahnen in der Fläche und andere schienengebundene Verkehrsmittel in den Städten als bestimmendes Massenverkehrsmittel in den Hintergrund geriet. Der Aufstieg von Auto und Flugzeug erfolgte weitgehend parallel mit dem Aufstieg der USA zur führenden Wirtschafts- und Militärmacht. Unter den 500 größten Konzernen der Welt ist die Öl-Auto-Flugzeug-Gruppe die bestimmende. Man muß dieser stofflichen Seite der Kapitalkonzentration Rechnung tragen, um die tiefe ökologische Krise und die drohenden zukünftigen ökonomischen und militärischen Erschütterungen des »fossilen Kapitalismus« zu verstehen.

These 3

Wenn in Indien und China nur die Pkw-Dichte erreicht wird, die es 1989 auf dem Gebiet der DDR gab, dann hat sich die Zahl der Autos weltweit verdoppelt. Just diese Zielmarke – ein Auto auf vier Personen – wird in dieser Region für das Jahr 2020 angepeilt. Zusammen mit dem schnell steigenden Flugverkehr kommt es allein hierdurch zu einem Anstieg des Ausstoßes von Treibhausgasen, der die Ansätze zur weltweiten Reduktion der klimaschädigenden Emissionen konterkariert. China und Indien als Länder hinzustellen, die das Weltklima bedrohen, ist jedoch grotesk angesichts der Tatsache, daß die Automotorisierung in dieser Region lediglich dem westlichen Modell folgt und daß diese vor allem von den US-amerikanischen, japanischen und westeuropäischen Konzernen betrieben wird. Im übrigen hat die gegenwärtige

Struktur der weltweiten Automotorisierung weiterhin neokolonialen Charakter: Von den im Jahr 2005 international registrierten 640 Millionen Pkw werden 452 Millionen oder gut 70 Prozent in den Regionen Nordamerika, Europa, Japan, Australien und Neuseeland gefahren, in denen nur 17 Prozent der Menschheit leben. Etwas plastischer: In den vier Bundesländern Nord-rhein-Westfalen, Bayern, Baden-Württemberg und Sachsen rollen mehr Pkw als in Indien und China. Hinsichtlich des besonders klimaschädlichen Flugverkehrs gilt: Die Hälfte davon entfällt allein auf den entsprechenden Binnentransport innerhalb der USA.

These 4

Der Verkehrssektor vermittelt die stoffliche Verbindung der globalen Warenwelt und der internationalen Mobilität. Tatsächlich gibt es Globalisierung seit der ersten Transportrevolution. Zwischen 1700 und 1800 hat sich die Tonnage der aus englischen Häfen auslaufenden Schiffe versechsfacht. Zwischen 1830 und 1910 wurde der Welthandel um das Zwanzigfache gesteigert. 1913 wurden zwischen Europa und Nordamerika bereits 2,5 Millionen Reisende auf den Dampfschiffen gezählt. Der Globalisierungsprozeß wurde im 20. Jahrhundert durch die zwei Weltkriege und die Weltwirtschaftskrise zwischen 1929 und 1932 zurückgeworfen; 1950 lag der internationale Handel auf dem Niveau von 1913. In den ersten drei Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich die Globalisierung fort. Und seit den 1980er Jahren überragt der Welthandel zunehmend die Binnenmärkte an Umfang und

Bedeutung: Zwischen 1980 und 2000 hat sich das weltweite Bruttoinlandsprodukt rund verdoppelt. Der globale Austausch von Waren und Dienstleistungen wuchs im gleichen Zeitraum um das Dreifache. Noch schneller erhöhte sich die umgeschlagene Tonnage in den großen Seehäfen.

Globalisierung ist demnach integraler Bestandteil des Kapitalismus. Es veränderten sich allerdings die Dimensionen. 1878 beklagte der preußische Ministerpräsident und Reichskanzler Fürst Otto von Bismarck, daß zunehmend Holz aus Ungarn und Schweden den inländischen Holzmarkt ruinieren und daß »ausländisches Holz durch billige Tarifsätze der Eisenbahnen vor dem einheimischen bevorzugt« würde. Heute wird bayerisches Buchenholz nach China exportiert, dort zu Kinderspielzeug verarbeitet, um erneut nach Europa exportiert zu werden – das giftige Blei in den Farben (die im übrigen oft aus den USA stammen) inbegriffen.

These 5

Spätestens seit den zwei letzten Transportrevolutionen ist der Austausch zwischen Mensch und Natur völlig auf fortgesetzte Beschleunigung und ungehemmtes Wachstum ausgerichtet. Dort, wo Natur diesen Zielen im Weg steht, wird sie überbrückt, untertunnelt und begradigt. Bei der Realisierung der strategischen Verkehrsprojekte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts spielte das Thema Umwelt im gesellschaftlichen Bewußtsein noch keine Rolle. Bekannt sind allerdings die menschlichen Opfer: Der Bau der ersten interkontinentalen Eisenbahn in den USA soll

ebenso vielen Menschen – überwiegend Chinesen – das Leben gekostet haben, wie es Schienenschwellen gibt. Der Bau des Suezkanals und des Panamakanals forderte mehr als 40000 Menschenleben. Die strategischen Verkehrsprojekte hatten von Anfang an eine militärische Komponente. Als beim Bau des Gotthardtunnels in der Schweiz die italienischen »alpinen Steinarbeiter« gegen die unmenschlichen Arbeitsbedingungen streikten, schlug das schweizerische Militär die Insurrektion nieder. Der Panamakanal wurde von der US-Regierung von vornherein als »Teil der Küstenlinie der USA« bezeichnet; die Panamakanalzone war bis 1999 eine militarisierete Zone unter US-Kontrolle. In ihr wurden u. a. Folterpraktiken für die US-amerikanischen Verbündeten in Mittel- und Südamerika »trainiert«.

Die in jüngerer Zeit umgesetzten und die in den nächsten Jahren geplanten Großvorhaben im Verkehrssektor setzen die Entwicklung fort. Die europäischen TEN-Projekte (Trans-European-Networks) Eurotunnel, diverse Alpentunnel, und die Brücken-Tunnel-Verbindungen in Nordeuropa, der Bau neuer großer Seehäfen und die Erweiterung des Panamakanals werden die Transportinflation und die Belastungen von Umwelt und Klima steigern.

These 6

Die wachsende Beförderung von Personen und Gütern ist mit hohen Kosten verbunden, die nicht in den Transportpreisen enthalten sind. Es handelt sich erstens um bezifferbare Kosten (z. B. nicht gedeckte Unfallkosten). Zweitens gibt

es »nicht internalisierte« Kosten, deren Höhe in Euro geschätzt werden kann (z. B. die Infolge von Umweltbelastungen, gesundheitlichen Schädigungen oder Lärm). Drittens gibt es Kosten, die nur über –zum Teil problematische – Hilfskonstruktionen beziffert werden können, denen jedoch inzwischen die größte Bedeutung zukommt (z. B. »Kosten« für Menschenleben und die der Klimaerwärmung).

Die autoritativste Studie zu diesem Thema –erstellt im Auftrag des Internationalen Eisenbahnverbands UIC von den Instituten INFRAS in Zürich und IWW in Karlsruhe – kommt zu dem Ergebnis, daß allein in Westeuropa im Jahr 2000 rund 650 Milliarden Euro an »externen Kosten des Verkehrs« entstanden, wobei 84 Prozent dieser Kosten auf den Straßen- und weitere 14 Prozent auf den Luftverkehr entfallen. Beide konzentrieren damit 98 Prozent aller externen Kosten des Verkehrs auf sich. Wenn die der See- und der Küstenschifffahrt einbezogen werden – das in den Schiffsmotoren verbrannte Schweröl (Heavy Fuel Oil) ist hochgiftiger Sondermüll –, dann ergibt sich ein Niveau, das zehn Prozent des westeuropäischen Bruttoinlandsproduktes entspricht.

Die externen Kosten des Verkehrs und die zusätzlichen vielfältigen Subventionierungen münden in künstlich reduzierten Transportpreisen. Zusammen mit den Bauprojekten, die natürliche Raumgrenzen wie Flüsse und Gebirge überwinden, tragen diese Dumpingpreise zur Inflationierung aller Verkehre bei. Vor diesem Hintergrund verläuft in Zukunft die preiswerteste Verbindung von China an die Ostküste der USA durch den

Suezkanal, das Mittelmeer und über die Nordatlantikroute nach Nordamerika. Der Panamakanal wird erst 2015 ausreichend tief sein, um die neue Generation der riesigen Container-Carrier passieren zu lassen; ein dreimal längerer Seeweg kommt die Reedereien günstiger als der Einsatz von Schiffen, die mit 20 Prozent weniger Containern beladen sind.

These 7

Der Startschuß für die Eisenbahnen waren Lokomotivrennen. Am Beginn der Durchsetzung des Automobils als Massenverkehrsmittel standen Autorennen. Eine der ersten Maßnahmen des italienischen sowie des deutschen Faschismus war jeweils die Aufhebung jeglicher Geschwindigkeitsbegrenzung im Straßenverkehr. Victor Klemperer konstatierte für den Nazistaat: »Das einprägsamste Bild des Heldentums liefert Mitte der dreißiger Jahre der Autorennfahrer. Nach seinem Todessturz steht Bernd Rosemeyer eine Zeitlang fast gleichwertig mit Horst Wessel vor den Augen der Volksphantasie.«¹ Im April 2007 realisierte der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV mit 575 Kilometern pro Stunde einen neuen Weltrekord im Schienenverkehr, der nichts mit der Realität des Eisenbahnverkehrs zu tun hat: Der schnellste TGV rast mit gut der halben Geschwindigkeit durch französische Lande. Der Tempowahn ist mit einem Verlust von Bodenhaftung, mit einer Zerstörung von Nähe und mit einem Bewußtsein verbunden, daß technisch alles machbar sei – und daß das technisch Machbare auch das sinnvollerweise zu Machende

ist. Es dominieren Geschwindigkeitsfetischismus und Technikwahn.

2007 entsteht mit dem »Airrail Center« am Flughafen Frankfurt am Main über einem ICE-Bahnhof ein spektakuläres Gebäude, das, so der Architekt, in erster Linie »Geschwindigkeit abbilden soll«. Der sich als Philosoph bezeichnende Peter Sloterdijk argumentierte, daß dieses »Haus als Maschine« auch »den Angriff des 21. Jahrhunderts auf die überlieferten Formen der sedentären Dumpfheit« zum Ausdruck bringt.² Immer mehr Menschen nehmen zwar die von ihnen programmierten Signale per iPod, nicht mehr jedoch die Signale der direkten Umgebung wahr. Vodafone wirbt mit dem Satz »Zuhause ist da, wo Ihr Telefon ist«. In der T-Mobile-Werbung sagt ein Kind: »Mein Vater ist auch unterwegs zu Hause.« Die Konsum- und Vergnügungseinrichtungen in aller Welt, zu denen per Billigflug gejettet wird, sind austauschbar. »Der Aufenthalt im klimatisierten Tropicahotel mit TV und Telefon, der Flug, die Autofahrt, das alles sind nur Simulationen einer Erfahrung. Sehenswürdigkeiten werden nicht mehr wahrgenommen, sondern mittels Fotoapparat und Videokamera gleichermaßen vom Leib gehalten.« Martin Bergelt beschreibt damit das Bild des modernen Menschen ohne Raum und Zeit: »Am Horizont zeichnet sich eine Art Chip-Typus mit Operator-Funktion ab, auswechselbar, ohne eigene Zeit, ohne eigenen Raum, eingezwängt ins Schema binärer Schalterwahl.«³

Doch die Raum- und Zeitlosigkeit ist nicht real. Der Tag hat weiterhin 24 Stunden. Der Raum und die Materie sind weiter existent, beziehungsweise sie verändern sich –

Umwelt wird zerstört, der Treibhauseffekt wird gesteigert –, auch weil die Verletzbarkeit von Raum und Materie immer mehr aus der direkten Erfahrungswelt ausgeblendet werden. Der französische Philosoph Paul Virilio beschrieb die Gefahr einer »Dromokratie«, einer Herrschaft der Geschwindigkeit, die der Demokratie entgegengesetzt sei. »Der dromokratische Geist (...) wirkt wie ein permanenter Angriff auf die Welt und durch sie hindurch, wie ein Angriff auf die Natur des Menschen: Die Vernichtung von Fauna und Flora und die Außerkraftsetzung der natürlichen Ökonomie sind nur schwache Vorläufer von viel brutaleren Zerstörungen.«⁴

These 8

Für eine alternative Verkehrsorganisation gibt es zwei Ausgangspunkte: Erstens die Erkenntnis, daß das im Westen vorherrschende Transport-Regime und das Mobilitätsmodell im erheblichen Maß zu den Zerstörungen von Umwelt und Klima beitragen, die in jüngerer Zeit breit debattiert werden. Eine Steigerung und Verallgemeinerung dieser auf Öl, Auto und Flugzeug basierenden Transportorganisation hat schwerwiegende Folgen für das weltweite Klima. Die Politik einer tiefgreifenden Verkehrswende muß in der hoch motorisierten Welt begonnen und gegebenenfalls zunächst im Alleingang durchgeführt werden, wenn sie überzeugen soll.

Zweitens muß verstanden sein, daß die wachsende Menge der pro Kopf zurückgelegten Kilometer nicht mit einer gesteigerten Mobilität und daß die ständig wachsende Zahl von Transportkilometern im Güterverkehr nicht mit

Wohlstandsgewinnen gleichzusetzen sind. Vielmehr droht, wie es in einer Untersuchung heißt, »die Gesellschaft an ihrem Mobilitätsaufwand und -aufkommen zu ersticken«. Es gelte »ernsthaft mit einer Begrenzung der mechanischen Raum-Zeit-Verdichtung« zu beginnen. Erforderlich sei dafür »eine Flächenbahn mit einem dichten Schienennetz«. Das »Herzstück einer entsprechenden neuen Verkehrs- und Raumordnungspolitik« sei »die Verkehrsvermeidung«, die nur gelingen werde, wenn »die Geschwindigkeiten gedrosselt und keine zusätzlichen Straßen gebaut werden«. Die Studie, aus der hier zitiert wird, verfaßte im Jahr 1995 das »Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie«. Die katholische Organisation Misereor und der Umweltverband BUND waren auch die Herausgeber der Studie. Ein solches Programm ist aktueller denn je. Seit der Veröffentlichung dieser Studie wurde in Europa das Autobahnnetz von 47500 auf 62000 Kilometer verlängert, das Schienennetz von 218000 Kilometern auf 195000 Kilometer abgebaut, die Zahl der Pkw von 178 Millionen auf 225 Millionen gesteigert. 600000 Menschen wurden im Straßenverkehr getötet.

Lewis Mumford, der 1990 verstorbene US-amerikanische Kritiker von Stadtarchitektur und Technik, verallgemeinert den Geschwindigkeits- und Autowahn und spricht von einem »Mythos der Maschine«, dem die Menschen in den vergangenen zwei Jahrhunderten verfallen seien. Seine Schlußfolgerung: »Um zu ihrer Rettung zu gelangen, wird die Menschheit (...) eine Bekehrung vom mechanischen Weltbild zu einem organischen (vollziehen müssen), in welchem die menschliche Persönlichkeit, als die höchste

bekannte Erscheinungsform des Lebens, jenen Vorrang erhält, den jetzt Maschinen und Computer haben.« Mumford argumentiert, daß solche Wandlungen zwar »schwer vorstellbar« seien, in der »Geschichte jedoch wiederholt vorkommen und unter dem Druck von Katastrophen wieder vorkommen können«.

Für mich sind in erster Linie Akte des Widerstands gegen die Privatisierung von Häfen, gegen Enteignungen der Bevölkerung durch die Bahnprivatisierungen oder gegen die extremen Ausbeutungsbedingungen, die in der internationalen Seeschifffahrt vorherrschen, überzeugend. Möglicherweise wird es eine Verbindung geben müssen zwischen einem kollektiven Erwachen der Mehrheit der Bevölkerung und solchen Aktivitäten von Kollektiven, Bürgerinitiativen und Gewerkschaften. In jedem Fall ist Lewis Mumford zuzustimmen, wenn er in letzter Instanz auf den Menschen, seine Einsicht und seine Aktivität setzt: »In einer Sache können wir gewiß sein: Wenn der Mensch seiner programmierten Selbstvernichtung entkommen soll, dann wird der Gott, der uns schützt, kein Deus ex machina sein – er wird allein in der menschlichen Seele auferstehen.«⁵

1 Victor Klemperer, LTI – Notizbuch eines Philologen, Leipzig 1975, S. 10

2 Dankwart Guratzsch, »Im Rausch der Beschleunigung«, in: Die Welt vom 1.3.2007

3 Martin Bergelt/Hortensia Völckers (Hg.), Zeiträume, München/Wien 1991, S. 12

4 Paul Virilio, Geschwindigkeit und Politik, Berlin 1980, S. 80

5 Lewis Mumford, Mythos der Maschine – Kultur, Technik und Macht, Frankfurt/Main 1978, S. 807

Von Winfried Wolf können Sie mehr erfahren: Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns, Promedia Verlag Wien, 498 S., 34,90 Euro, ISBN 978-3-85371-271-9

„Der Jonas“ schickt nunmehr das 6.

„Schneckenhaus des Einspruchs“, welches sich recht kurz fasst, indem es um das Kirschenfeld geht, zu welchem dem Verfasser stets viel eingefallen ist

"Thue deine Augen auf auf und gehe zu einem Baum, und siehe denselben an, und besinne dich." Sagt der Philosoph und Schuhmacher Jakob Böhme. Der Dichter Christian Morgenstern ergänzt: "Nichts ist für mich mehr Abbild der Welt und des Lebens als der Baum". Sein Schreibkollege Hermann Hesse tritt bei: „Bäume sind für mich immer die eindringlichsten Prediger gewesen.“ Weshalb vermutlich der Bildhauer Auguste Rodin auf den Gedanken kam: "Man müsste das Leben eines Baumes verfilmen", nachdem er das erste Mal im Kino war.

Ja, die Bäume!

Bei wie vielen Waldumgängen der Gemeinderäte im ganzen Steinlachtal ich dabei war, so viele Finger haben Sie in Ihrem ganzen Referat nicht, um das abzuzählen. Wie oft legten die Fortsbeamten dabei Zeugnis ab von den fatalen Folgen des Klimawandels und der Erderhitzung.

Noch öfter habe ich aber über die Streuobstwiesen geschrieben. Besonders über das Kirschenfeld in Nehren. Zeugnisse darüber finden Sie im Archiv des Schwäbischen Tagblatts.

Ich stelle mir vor, ich begegnete auf dem Premiumwanderweg „Firstwaldrunde“, den mitzueröffnen ich als Redner und Redenschreiber die Ehre hatte, der Königin Olga. Muss ich dann zu ihr sagen:

„Sie können jetzt nicht nur von der Höhe aus, die nach Ihnen benannt ist, auch ohne Brille oder Fernglas das Werbeschild „Obi“ lesen. Nein, Sie haben, besonders vom Panoramaweg aus, den vollen Ausblick auf die herrliche Endelbergtrasse! Hören Sie, die LKWs hört man bis dahin vorüberdonnern. Sinnbild für den wirtschaftlichen Aufschwung, den die IHK hineinliest! Wie das Tal früher aussah, können Sie sich nur ausmalen! Die Autobahn, die Eure Majestät sehen, ist ein wahrer Segen für Mensch und Natur, wenn ich den Mössinger Oberbürgermeister bei seinem Asphaltreklame-Feldzug richtig verstanden habe.“

Gerade im Angesicht der Streuobstwiesen wird dem radelnden Lokalreporter klar, wie sehr er selbst, sein Fahrrad und seine Schreibearbeit in dieser Landschaft verwurzelt sind. Nein, verwurzelt nehme ich wieder zurück, denn Menschen haben Füße, keine Wurzeln. Die Endelbergtrasse wird jedenfalls dem „Einmannbetrieb“, der sich „der Jonas“ nennt, den Boden entziehen. Anhängen will ich noch ein Zeugnis meiner Zuneigung zu einem Produkt aus den heimischen Streuobstwiesen.

Forderung eines radelnden Lokalreporters

Hallo,

ihr unteren Behörden

und zuständigen Stellen,

ihr kommunalen Entscheidungsträger

und verwaltungstechnischen Aktenmappen,

ihr kennt mich, meinen Block

und meinen weichen Bleistift,

von euren Sitzungen und Tagungen

und Spatenstichen und sonstigen Sachen,

die ihr nicht lassen könnt.

Bin ja, von Geburt an führerscheinlos,

seit etlichen Jahren als Lokalreporter

mit dem Fahrrad unterwegs im Steinlachtal,

auf den Clubschauen, den Lokalschauen

und den Leistungsschauen der Kleintierzuchtvereine,

den Neujahrskonzerten, den Frühjahrskonzerten-, den

Herbstkonzerten und den Weihnachtskonzerten verschiedener

Musik- und Männergesangvereine,

den Jahreshauptversammlungen der Feuerwehr und den

Feuerwehrübungen,

den Häsabstaubungen der Wendgoischer und der Rammertwölf,

den Hocketsen und Baumpflegeaktionen der Obst- und

Gartenbauvereine.

Sowie natürlich auch und gerade den Sitzungen

des Wasserzweckverbands Steinlach-Wiesaz und jenen

des Abwasserzweckverbands Steinlach-Wiesaz.

Nun habe ich eine wichtige Frage:
Warum gibt es zwar einen Wasserzweckverband
und einen Abwasserzweckverband,
aber keinen Kirschwasserzweckverband?
Genau, ein Kirschwasserzweckverband!
Da besteht dringender Handlungsbedarf,
wie ihr zu sagen pflegt.
Denn kein Unbeteiligter hält ihn lange aus,
den Anblick von sogenannten Verantwortlichen
und angeblichen Entscheidungsträgern..
Der Kirschengeist könnte helfen.
Setzt also den Punkt
"Gründung eines Kirschwasserzweckverbands"
umgehend auf eure Tagesordnungen.
Sonst ist der Zapfen dicht.

Anmerkung:

Es handelt sich hier um eine Art Gedicht, das Sie auch finden können
in meinem kleinen, hier beigelegten Büchlein "Kirschblütengedichte",
das ich schrieb, um der gerechten Sache des Kirschenfeldes zur Seite zu
treten. An der fatamorgananösen Vorspiegelung eines
"Streuobstparadieses" werde ich mich künftig bei "Inangriffnahme" der
Bauarbeiten nimmermehr beteiligen. Wenn die Behörde auf dem Satz
besteht: "Wir lassen uns doch von so ein paar Einsprüchen das Heft des
Verschandelns nicht aus der Hand nehmen", hat sie sogar mit meinem
entschiedenen Widerstand zu rechnen.

Eine „Sonderklausel“ des radelnden Lokalreporters übers Beisickel, als siebenter Teil seines Einspruchs gegen die Grendelbergtrasse

Sehr geehrtes Referat 24, welches für die Einspruchsbehandlung zuständig ist,

sicher haben Sie es in Ihren vermutlich hochmodernen Amtsstuben auch gelesen. Ein Asteroid ist so nah an der Erde vorbeigeflogen wie kein anderer aufgezeichneter Himmelskörper seiner Art zuvor. Entfernung 2950 Kilometer. Der Name, den man ihm gab: 2020 QG. An einer Stelle hieß es, er habe die Größe eines Geländewagens gehabt. Ein anderer Autor meinte: „so groß wie ein SUV“. Aha, hab' ich gedacht: Das ist ja wieder typisch, jetzt schicken sie die SUVs schon aus dem Weltall. Man muss also nicht nur allen Straßen in der Befürchtung leben, dass einen so ein zweitonniges Dummheitstrumm mitschleift, sondern auch, dass es einem auf den Kopf fällt.

Sie müssten es jetzt eigentlich wissen, dass ich Fahrradfahrer bin. Aber als solcher ähnele ich nicht Franz Kafka, der, auf Urlaub oder in Kur befindlich, in beträchtlicher Geschwindigkeit auf dem Veloziped die Dörfer durchsauste. In meinem Zettelkasten finden sich erhebliche Mengen Material über das Fahrrad in der Weltliteratur, von Zeit zu Zeit unterhalte ich meine Leser damit.

Im Werk des Theaterdichters Samuel Beckett spielt das Fahrrad eine besondere Rolle. Er war ein begeisterter Radfahrer. Der Titel geht wohl - ich gläube das gerne - auf den französischen Radsportler Roger Godeau

zurückgehen. Beckett soll bei einer Tour-de-FRance-Etappe am Straßenrand gestanden haben. Als der große Haufen Fahrer vorbei war, blieben die Zuschauer stehen, Beckett fragte, worauf sie warten, die Leute sagten: Auf Godeau.

Ruth Berlau, eine Geliebte Bertolt Brechts, der selber ein Sechstagerennen-Enthusiast war, fuhr mit dem Fahrrad von Kopenhagen nach Paris, um sich einen Lippenstift zu kaufen.

Unter uns, was hätte dazu der amerikanische Schriftsteller Henry Miller (1891-1980) zu dem Asphaltalptraum am Albrauf, den die Behörde aus der kochenden Hööe hochholen will, gesagt? Seine Schriften setzten manche gerne weiter auf den Index der verbotenen Bücher, wenn es den noch gäbe? Miller träumte als junger Mann davon, Weltmeister im Fahrradfahren zu werden, fuhr ein aus Chemnitz importiertes „Presto“-Fahrrad, von dem er später schrieb: „Ich nannte das Fahrrad meinen einzigen Freund. Wenn es möglich gewesen wäre, hätte ich vermutlich mit ihm geschlafen.“ Ohne jeden Stickoxidausstoß wohlgemerkt.

Oft wird „der Jonas“, wenn er in seinen Kolumnen das Hölzchen mit dem Stöckchen zusammenschmiedet, von Lesern gefragt: „Wo haben Sie denn das wieder aufgeschnappt?“ Da kann ich leider nicht sagen: „Mir ist es eingefallen, während ich Fahrrad fuhr.“ Denn das hat ja Albert Einstein bereits über das In-die-Welt-Kommen der Relativitätstheorie ausgesagt.

Und man fragt in den Gemeinden, wenn ich irgendwo ankomme: „Jo, send Sie wieder mit dem Fahrrädle do?“ Ja, womit denn sonst? Ich hab' ja doch keinen Hubschrauber. Und vor allem: Ich hab' doch keinen Führerschein. „A so! Weage m Alkohol?“ Nein, nicht wegen des Alkohols. Ich besitze praktisch seit Geburt keinen Führerschein für ein Automobil. Das wird aber meinerseits kaum als Mangel empfunden. Eigentlich gar nicht. Oder sogar noch weniger als gar nicht.

Was meinen Sie, was Mike Sinyard, der US-amerikanische Fahrradbauer, gemeint hat, als er sagte: „Zeigen Sie mir ein Problem dieser Welt und ich gebe Ihnen das Fahrrad als Teil der Lösung.“

Was ich damit meine, wenn ich es hier wiederhole: Ich meine, dass Ihre Endelberg-Planungen viel zu sehr auf das Auto gerichtet sind. Gar nicht oder viel zu wenig auf andere Formen der Fortbewegung.

Aber was lese ich denn da von einem Herrn Hermann, seines Zeichens Minister für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg: „Zu lange hat sich Verkehrspolitik und Stadtplanung dem fließenden Autoverkehr verschrieben. Das hat tiefe Spuren in den Kommunen hinterlassen, die nun korrigiert werden. Dem Fuß- und Radverkehr wird zu Recht heute mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Eine neue Mobilitätspolitik muss den Umweltverbund (ÖPNV – Rad- und Fußverkehr) stärken. Da schafft mehr Lebensqualität, schützt Klima und die Umwelt und hält gesund. Fuß- und Radverkehr ist übrigens für die Kommunen eine vergleichsweise preiswerte Verkehrsform.“

Bill Nye, ein US-amerikanischer Wissenschaftler, kann dem sicher zustimmen: „Radfahren ist ein großer Teil der Zukunft. Es muss so sein. Es läuft etwas falsch in einer Gesellschaft, die mit dem Auto zum Training ins Fitnessstudio fährt.“

Warum in der Überschrift „Beisickel“ steht? Das Wort „Beisickel“ habe ich gehört in einem alten Film über das Leben des bayerischen Schriftstellers Oskar Maria Graf, geboren in Berg am Starnberger See. Er war vor 1933 durch Bücher bekanntgeworden, die das Leben in seiner Heimat beschrieben. Als er sie nicht auf den schwarzen Listen der Nazis fand, protestierte er von Wien aus: „Verbrennt mich!“. Denn „nach meinem ganzen Leben und nach meinem ganzen Schreiben habe ich das Recht, zu verlangen, dass meine Bücher der reinen Flamme des Scheiterhaufens

überantwortet werden und nicht in die blutigen Hände und die verdorbenen Hirne der braunen Mordbande gelangen.“

1938 emigrierte er in die USA, lebte in New York, wo er in Lederhosen herumlief. „Beisickel“ sei, warum auch immer, das einzige englische Wort gewesen, das er damals konnte, hat er erzählt. Sehr viel mehr sind es auch nicht geworden.

Schaffen Sie gefälligst dem Beisickel mehr Platz. Das hat Zukunft. Nein, es ist nicht mehr fortschrittlich, für das platzraubende Auto einzutreten. Deshalb muss der Planungsmumie, an der unterirdisch gearbeitet und die jetzt die ausgegraben wurde, der Baggerzahn gezogen werden.

PS.

Übrigens summe ich, unterwegs mit meinem Rad, öfter das feine Yves- Montand-Chanson „La bicyclette“ in den Fahrtwind, schwärme mit dem Sänger (<https://www.youtube.com/watch?v=J-Iv-SmOo38>) von dem reizend sich reimenden Mädchen Paulette. Ja, so ein Beisickel löst schon Phantasien aus.

„Extrablättchen“ zum Thema Todt (OT), Reichsautobahn, Sprache des Dritten Reiches, zugleich der achte Teil des Einspruchs eines radelnden Lokalreporters gegen die Grendelbergtrasse

Sehr geehrtes Referat 24,

Sie fragen sich ganz sicher nicht, warum ich seit ein paar Tagen, wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, die Melodie summe oder sogar den Text singe eines Bob-Dylan-Songs, der den Titel „Tombstone Blues“ trägt? Ich sage es Ihnen dennoch, denn die Antwort ist ganz einfach, weil nämlich in diesem Lied die Strophe vorkommt:

The ghost of Belle Starr, she hands down her wits
To Jezebel the nun, she violently knits
A bald wig for Jack the Ripper, who sits
At the head of the Chamber of Commerce.

„Chamber of Commerce“, das ist bei uns die Industrie- und Handelskammer (IHK). Und deren Präsidenten melden sich zu Wort. Zum Beispiel mit dem Wort „Lebensader.“ Das fällt ihnen ein, wenn sie an die Endelbergtrasse als künftiger Bestandteil der B27 denken. Ich zitiere hier aus einem endelbergtrassenbezüglichen Leserbrief des Mössingers Johannes Bucka im Schwäbischen Tagblatt: „Der IHK-Präsident Christian O. Erbe zählt 180.000 Pendler auf dem Weg zur Arbeit. Er nennt die B27 eine „Lebensader“ und notwendig für die „wirtschaftliche Prosperität“. (Schwäbisches Tagblatt vom 22.9.2020) Ein erstarrter Teerfluss, auf dem Tag und Nacht Gestank, Lärm und Dreck in blühende Landschaften gepustet wird, ist keine Lebensader, er macht nicht frei, er ist ein Weg in die Verwelkung. Die Pendler sind nicht auf dem Weg in

wirtschaftliche Prosperität, sondern sind geknechtet und eingezwängt zwischen Lärmschutzwänden, über die ihnen immer kürzer der Blick auf das um sie herum verblühende Leben gewährt wird.“

Dem pflichte ich bei.

Ich gehe noch etwas weiter. Das Wort „Lebensader“ war vielfach aus dem üblen Maul des Faschisten Fritz Todt zu hören, der, aus Pforzheim stammend, schon 1922 in die NSDAP eingetreten ist. Die Organisation Todt (OT), nach ihm benannt, war hier in unserer Gegend mit dem Versuch befasst, Treibstoff aus dem Ölschiefer zu gewinnen, wobei Zwangsarbeiter eingesetzt wurden und ihr Leben ließen. Todt selbst war bis zu seinem Tod als Ingenieur für den Bau der Autobahnen verantwortlich. Sie wissen schon: „Hitler war ein böser Mann, doch baute er die Autobahn“. Er sprach oft von den „Lebensadern des deutschen Volkes“, wenn es um die Autobahnen ging, deren Bau die Generalprobe zur Mobilmachung für den Krieg war. In den Augen der Nazis aber die „Verkörperung der nationalsozialistischen Ideale.“ Nämlich des Volkscharakters, des Geistes, der Kraft und der Schönheit.

Der Führer selbst verkündete im Mai 1933 in Tempelhof, der Bau von Fernstraßen werde das Reich einigen, bewahren und vergrößern.

Lesen Sie einmal das Buch von Uwe Day: „Silberpfeil und Hakenkreuz. i Autorennensport im Nationalsozialismus“ (be.bra Wissenschaft, Berlin 2005, 24,90 €).

„Heil“-Rufe und Motorlärm mischten sich, sagt er, denn Rennsport war in der Nazizeit ein mentales Rüstungsprojekt. Darüber und über den goebbelsgesteuerten Sprachgebrauch um die Autobahnen und das Auto herum gibt es Literatur, jeder, der solche Endelbergtrassen sollte sich dort einlesen. Das grundlegende Werk dazu stammt von Viktor Klemperer, der der Mordmaschine des Nazismus knapp entkommen konnte: „LTI – Lingua Tertii Imperii“.
(Auch dies setze ich auf die Leseliste für Ihr Referat.)

Warum sagt Klemperer beispielsweise: „Bewegung ist das Wesen des Nazismus“? Interessiert Sie das nicht? Day führt aus, was Klemperer über den berühmten Rennfahrer Rosemeyer schrieb, für ihn war das SS-Mitglied, das es aus der Kurve trug, kein Märtyrer des Fortschritts, sondern eine Figur aus dem braunen Heldenkabinett. Für ihn stand Rosemeyer nach seinem Tod „fast gleichwertig mit Horst Wessel vor den Augen der Volksphantasie“. Der Rennsport, sagt Day, blieb nach Ende des Dritten Reichs populär. „Im Wirtschaftswunder wurde der Mythos der Silberpfeile wiederbelebt und symbolisch gereinigt, wenn auch nicht ganz entpolitisiert. Die Ideologie, gemeinsam am „deutschen“ Fortschritt zu schaffen, entfaltete auch in den fünfziger Jahren ihre Wirkung und war eine treibende mentale Kraft der westdeutschen Industriegesellschaft.“

Mir gibt das zu denken.

Wenn ein IHK-Präsident aber seine platten „Visionen“ von properer Prosperität losflattern lässt, bedeutet das nur, dass all seine Argumentation sich in die Worte zusammenfassen lässt: Wir müssen so weitermachen wie bisher! Dazu kommt die „Lebensader“.

„Der Jonas“ kann sich im Augenblick nicht weiter äußern, rät Ihnen als dem einspruchprüfenden Organ aber, über diese Zusammenhänge mit dem Nachdenken anzufangen.

Er fügt noch zwei Gedichte hinzu, zwei von vielen hundert, die die Nazi-Poeten den „Lebensadern“ widmeten. Das erste stammt von dem Österreicher Weinheber, der noch in meiner Jugend in jedem Deutschbuch mit Gedichten vertreten war.

Joseph Weinheber: Ode an die Straßen Adolf Hitlers

Wie sonst nur wen'ge Werke von Menschenhand,
der Pyramiden ewiges Mal vielleicht,
vielleicht die Bauten noch des alten
Rom, wo die Reste erhaben zeugen

von einem Willen ehern und herrscherfroh,
der sich vorauswirft durch die Jahrtausende:
so dieses Werk. An Massen grösser,
edler als jedes vorher geplante.

Denn nicht zu rühmen bloss ein Geschlecht der kraft
und Ehr'zu geben. dauernde, einem Mann-
nein, ein gewaltig Volk die eigne
Würde nun immerdar schau'n zu lassen;

es schau'n zu lassen seines titanischen
Gestaltens Fortgang, nun, da die Zeit sich ihm
erfüllt und es zum ersten aller
Völker sich machte, zum schönsten aller

zu Formen schon sich anschickt, verankert fest
im Kern des Bluts, gebändigt in will'ger Zucht:
so ward gesetzt dies Werk als Sinnbild
fruchtbarsten Wegs, den der Mensch zu gehn hat.

War ihm verhängt, mit planlosen Planens Witz
am Antlitz der Natur zu versünd'gen sich,
nun hat er sich ermannt, die hehren
Züge der Mutter sich aufzuschliessen.

Magie des Reissbretts, nimmer zerstört sie so
den Zauber grössten Gartens, der Landschaft Glanz.
Und unverkrampft begegnen Mensch und
Erde einander auf hellern Wegen.

Und Liebe kommt, der Grösse begreifen kommt
den Menschen an. O Reichtum des Raums, o Bild
des steten Wechsels: der Gebirge
mächtig getürmtsein, der Seen Glätte

und strömte breit und gliedriges Hügelland,
der ebenen Einfalt, Heide und Moor und Bruch
und Wälder bis ans Meer und hundert
andere Himmel als die Zuhause!

Schön ruht in sich die Form, und der Schönheit hat
verschwistert sich das Hochbild der Heldenzeit.
Was nie vordem gelang, gelang dem
führenden Geist und der tät'gen Liebe.

Wie nun die Bänder laufen, durch Berge gehn,
die Flüsse überspringen in Bögen kühn,
schon selbst Natur, und fast wie jene
unüberwindlich - aus Kraft des Herzens:

so nimm sie Herz, gespornter zu Dienst und Pflicht!
In Ehrfurcht, vor dem Vater des Vaterlands
beug sich die Stirn! Auf jenen neuen
Strassen fahr glücklich nun, Sohn des Volkes!

Georg Zemke: Die Strassen des Führers

Durch seinen Willen nun zur Tat geworden,
die kraftvoll ihren Mut beweist,
erhebt sich rings in brausenden Akkorden
des Volkes schöpferischer Geist.

Nach kühnem Maß, das wir im Blute tragen,
schwingt sich ihr Rhythmus durch das Reich,
die Freude atmend, diesen Plan zu wagen,
dem Glühen unsrer Sehnsucht gleich.

Der kühne Schwung der Brücken wird nie enden.
Mit jedem Pfeiler wächst empor
des Volkes Kraft, sich endlich zu vollenden
aus unsrer Seelen starkem Chor.

In seinem Glauben ward dies Werk begonnen,
daß es das Vaterland erschließt,
bis aus des Volkes herzenstiefem Bronnen
der Glaube mit den Straßen fließt.

Neunter „Schneckenhaus“-Teil und zugleich erstaunlich kurzer Beitrag zum Einspruch des „Jonas“, betreffend die Zeit

Meine sehr geehrten Vierundzwanziger, der heilige Augustinus Aurelius aus Hippo, Kirchenvater und Philosoph, hat sich bekanntlich über der Frage „Was ist die Zeit?“ begrübelt. Und er sagte: „Wenn mich niemand darüber fragt, so weiß ich es; wenn ich es aber jemandem auf seine Frage erklären möchte, so weiß ich es nicht.“

Keine Angst, „der Jonas“ will das zuständige Amtsstubenpersonal nun keineswegs mit seinen eigenen langwierigen Ausführungen zum Problem der Zeit behelligen.

Alles hat seine Zeit, sagt der weise Salomon; zu seiner Zeit essen, zu seiner Zeit trinken, zu seiner Zeit an die Pumpe tasten.

Auch die Endelbergtrasse hat ihre schöne Planungszeit gehabt. Die große Zeit des Ausbaus liegt weit hinter ihr, noch eh er begonnen hat. Sie planen geschlagene 22 Jahre (mindestens) an einer Autobahn herum und lassen alles außer acht, was um Sie herum in der Welt geschieht, wie sich der Verkehr ändert und ändern,

Sehr geehrtes Referat Nummer 24, werte Planungsbehörde, hiermit bringe ich Ihnen zwei Dinge zur Kenntnis:

1. Die Zeiten ändern sich.
2. Die Zeiten haben sich in diesem Straßenbau-Fall sogar ganz grundlegend geändert.

Das haben Sie bei all Ihren Berechnungen und Messungen nicht im Auge gehabt.

Ja, die Zeiten haben sich geändert. Die Pläne der Mächtigen kommen am Ende zum Halt. Sagt der Dichter. Zumindest steht es zu hoffen.

Um allgemach, wenn auch nur vorläufig,
zu einem Abschluss zu kommen, beschließt
„der Jonas“ seinen „Einspruch gegen die
geplante Endelberg-Autobahn“ mit einem
weiteren, nämlich dem zehnten
„Schneckenhaus“, das der Zusammenfassung
dient

Beginnen will „der Jonas“ den Schluss mit einem Klein-
Gedicht des Schriftstellers Gert Heidenreich, das zur
selben Zeit entstand wie die Pläne zum Ausbau der B27,
vor etwa einem halben Jahrhundert.

WESTWÄRTS

Je besser
die Straßen
asphaltiert sind,
um so weniger
fragt,
wer auf ihnen fährt,
zu welchem Ende sie führen
unterwegs

„Fridays for Future“ kann das heute noch nachdrucken.

Dem lässt er ein zweites Gedicht folgen,, ein
liebenswertes Vierzeilerchen von Meister Karl Mayer,
welcher der Einspruchsbehandlungsunterbehörde nunmehr ja
bereits ein wenig bekannt ist. Es ist mein
Lieblingsvierzeiler:

Lerche und Wachtel

Entsteigt dem goldnen Feld mit Schwung
die Lerche der Begeisterung,
durchtrippelt es mit Fröhlichkeit
die Wachtel der Zufriedenheit.

So sieht es morgens in den Wiesen und neben den Feldern aus, der radelnde Lokalreporter durchtrippelt sie mit Begeisterung.

Denn, Sie werden es ja inzwischen bemerkt haben, er wird niemals ein Öffentlichkeitsarbeiter der Auspuffindustrie oder der Vereinigten Zementwerke.

Was ich sagen will:

Die Ausgabe-Pläne greifen brutal (ja, auf das Monstrum passt der Begriff einmal) in die Seinsweise des Steinlachtals ein, mit einer sagnehaften Dreistigkeit an Naturzerstörung und einer geradezu boshaften Flächenversiegelung.

Für mich selbst ist das eine Zerstörung meines persönlichen Wirtschaftsstandorts des radelnden Reporters, der sich "der Jonas" nennt und seinen Großvater Hermes in vielem zum Zeugen aufruft.

Sie nehmen mir mit der Lebensgrundlage für die Feldlerche auch die eigene Schreibensgrundlage. Ein Einmannbetrieb, der aber viele Lese-Kunden hat.

Der Standort „Der Jonas“ muss erhalten bleiben. Und der ist abhängig von dieser Landschaft mit ihrer Geschichte. Mein ganzes Kolumnenwerk (ich habe nie gezählt, ob es 500, 600 oder 700 sind) ist aus ihr hervorgegangen.

Sie verleiden mir die Welt, in der ich schreibe, mit Ihren leidigen Plänen. Wenn das kein Grund zum Klagen ist.

Ich erwähne hier ein paar der Themen, über die ich, oft mehrfach, in der Zeitung berichtete:

Die Gomaringer Gummibärchen aus dem Apfelsaft
Die Füchse mit ihren glitzernden Augen
Die Regenwürmer von Traugott Sautter
Die Fledermauswanderungen mit den Nabu-Gruppen
Die Kinderferienprogramme, bei denen Bachwanderungen angeboten wurden mit Wissenschaftlichen Untersuchungen
Meine Begleiter, die klugen Krähen, wie oft habe ich sie,

immer anhaltend, vor den Ampeln gesehen, Nüsse auf die
Fahrbahn legend
Die Vogelführungen
Die Insektenführungen
Die Libellen am Butzensee in Bodelshausen
Der Feuersalamander
Die Igel, für die ich schrieb, was sind die
Verlautbarungen eines IHK-„Präsidenten“ gegen einen
einsam sterbenden Igel, den gerade ein Autoreifen ewischt
hat?
Die Markungsputzeten
Die Heckenpflegeaktionen
Die Baumpflanzaktionen
Die Vorgänge des Mähens bei den Streuobstwiesenbesitzern
Wieviel ich auch über den Schwefelbrunnen bei Bad
Sebastiansweiler geschrieben habe!
Ich bin den Spuren des großen Geologen Quenstedt durch
unsere Gegend gefolgt.
Und meine Beziehung zu den Vogelscheuchen in den Gärten
und den Feldern auf meinen Strecken habe ich noch nicht
erwähnt.
Ach, in meinem Einspruch bin ich gar nicht auf meine
Freunde, die Toten, eingegangen. Wieviele Nehrener sind
auf dem Ofterdinger Friedhof begraben, zu dem aus Nehren
der Totenweg führte ((Siehe dazu mein Buch „Nehren und
Hauchlingen beieinander“ über die kirchliche Vereinigung
der beiden Nachbarorte.) Davon spricht ja auch der
Nehrener Mittelalterarchäologe Sören Frommer, dessen
Arbeit ich von Anfang an mit etlichen Artikeln begleitet
habe.
Auch den fürchterlichen Riesenparkplatz direkt neben
meiner Fahrradstrecke hinter Bad Sebastiansweiler habe
ich noch nicht erwähnt, wo die armen Lastwagenfahrer, die
dem modernen Transportirrsinn dienen müssen, ein
schäbiges Unterkommen finden sollen.

Beim Bau der Trasse handelt es sich in meinem Fall um
Existenzvernichtung durch Zubetonierung der Landschaft,
von deren Charakter ich schreibend lebe.

Der einstige Bundeskanzler Willy Brandt hat vor fast fünf
Jahrzehnten gesagt, der Schriftsteller sei in Gefahr, zur
„Randfigur der Holzverarbeitenden Industrie“ zu werden,
insofern es gar nicht um die Dichtung gehe, sondern um
den Bestsellerie. Sie lassen mir als Heimatdichter und

Lokalpoet nur einen kleinen Lieferanteneingang. Und nehmen mir die Lust, über das Leben im Steinlachtal zu schreiben. Meine Bereitschaft, mich schreibend einzusetzen für manches, was geschieht, wird gegen Null gehen. Das malträtiert mein Herz.

Kleine Anmerkung: Ich spreche hier stellvertretend für Karl Mayer und sicher auch für den Rest der Schwäbischen Dichterschule, die allesamt durchs Steinlachtal gewandert sind. Wie wollten Sie Ihre Pläne einem „Mostbirnenkopf“ (Vischer) wie Ludwig Uhland begreiflich machen?

Lassen Sie mich schließen mit drei Zeilen von Eva Strittmatter:

Wenn wir uns nicht Liebe geben,
Uns umfassen und uns erheben,
Betonieren sie uns ein.

Und nun gibt es, ganz am Ende, noch ein Gedicht für Sie als Referat 24. Ein Gedicht, einfach so. Als Zugabe. Ohne Aufpreis. Es stammt von unserem altvertrauten Karl Mayer, und richtet sich, so könnte man wegen des Wortes „Reis“-Kamerade“ denken, eher an 1,3 Milliarden Chinesen. Dem ist nicht so. Es wendet sich an uns alle.

In froher Stimmung

Wer gern von Dorf zu Dorfe geht,
Vom Wind in Wipfeln überweht,
bei jedem Rosenstock verweilt,
An Schönem nicht vorübereilt,
Wem ich erwärmt die Seele seh
Für weite Fern' und traute Näh',
Wer gern ein kühles Schöppllein trinkt
und abends müd in Schlummer sinkt,
Der soll – ich lad ihn hiemit ein -
Mein lieber Reis'-Kamerade sein.

Kommen Sie in zwanzig Jahren um dieselbe Zeit nach Nehren und wir wandern gemeinsam zu Fuß hin durch die Wiesen neben dem Verbindungswegle hin zum Friedhof auf dem Endelberg, wo die Aussicht sehr schön ist. Die Endelbergtrasse lassen Sie bleiben.

(Und denken Sie daran, die Literaturliste durchzuarbeiten.)