

Werk

Titel: Stop that train - Entwicklung und Aktualität der No-TAV-Bewegung gegen die Hochge...

Autor: Carls, Kristin; lamele, Dario

Ort: Duisburg ; Essen

Jahr: 2011

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?636201856_0006|LOG_0014

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Kristin Carls / Dario Iamele

Stop that train – Entwicklung und Aktualität der No-TAV-Bewegung gegen die Hochgeschwindigkeitstrasse Turin–Lyon

Chiomonte, 3. Juli 2011, 10.00 Uhr. Die lange, enge Dorfstraße zwischen den alten Steinhäusern ist brechend voll, vom Bahnhof kommt mit jedem ankommenden Zug ein neuer Schwall Menschen hinzu. Während im Dorf noch in langen Schlangen um Brötchen, Bergkäse und Espresso angestanden wird, ist der Kopf der Demo schon ein gutes Stück weiter oben im Tal unterwegs. Überall werden weiße Fahnen geschwenkt mit einem rot durchkreuztem Zug darauf: Dort steht „No TAV“ oder „Stop that train“.

Ein Zug durch das Susatal

Wir sind im Val di Susa,¹ einem weiten Alpental unweit und westlich von Turin, das einen der zentralen Verkehrskorridore von Italien nach Frankreich, von Turin nach Lyon und weiter nach Paris darstellt. Seit Ende der 1990er wird hier der Widerstand gegen eine neue Trasse für den Hochgeschwindigkeitszug *Treno Alta Velocità* (TAV) auf die Straße getragen. Bis jetzt mit Erfolg: Die Bauarbeiten haben auch nach gut zwanzig Jahren Bauplanung noch immer nicht begonnen. Aber in diesem Sommer ist es wieder ernst geworden. Nach einem bereits mehrfach erneuerten, aber immer wieder verschobenen Ultimatum der Europäischen Union sollten die Bau-

¹ Dieser Artikel beruht zum großen Teil auf eigenen, dieses Jahr im Susatal gemachten Erfahrungen und Gesprächen mit anderen AktivistInnen. Ein besonderer Dank geht an Emiliana Armano und Raffaele Sciortino für ihre große Erzählbereitschaft und die vielen Diskussionsanregungen.

Kristin Carls / Dario Iamele

arbeiten bis zum 30. Juni dieses Jahres beginnen. Tatsächlich ist bis jetzt lediglich das Gebiet für die Arbeiten an einem der zentralen Tunnel eingezäunt worden. Die EU droht damit, die von ihr gewährten Zuschüsse zu streichen.

Die TAV-Trasse gehört zu einem europäischen Verkehrsentwicklungsplan, mit dem die Transportwege durch Europa entlang mehrerer zentraler Ost-West- und Nord-Süd-Korridore ausgebaut werden sollen.² Die Strecke Lyon-Turin gehört zum Korridor 5, der von Portugal bis an die ukrainische Grenze verlaufen soll, sowie zur Nord-Süd-Achse von London nach Mailand. Es ist ein italienisch-französisches Gemeinschaftsprojekt. Die erwähnte Förderung durch die EU ist ein zentrales Argument der TAV-Befürworter. Tatsächlich werden von der EU aber nur 27 Prozent der Bauarbeiten und 50 Prozent der Voruntersuchungen finanziert, insgesamt 672 Millionen Euro von geplanten 2,1 Milliarden Euro Gesamtkosten. Die italienische Regierung dagegen muss 1,3 Milliarden Euro an Projektkosten aufbringen, um Zugang zu dieser EU-Förderung zu erhalten. Wo dieses Geld herkommen soll, ist angesichts der aktuellen Schuldenkrise noch ungewisser denn je. Dennoch unterstützen auf italienischer Seite alle großen politischen Parteien das Projekt. Bestes Beispiel ist die Mitte-Links-Regierung der Stadt Turin. Kaum gewählt, machte sich Bürgermeister Fassino im Frühsommer für die Militarisierung des Susatals stark, um die Bauarbeiten gegen den Willen der Bevölkerung und eines Großteils der Gemeindeverwaltungen im Tal durchzusetzen.

Chiomonte, 3. Juli 2011, 11.00 Uhr. Die weißen No-TAV-Fahnen dominieren im ganzen Demozug: als Fahnen, Halstücher, Umhänge oder Transparente getragen, an Kinderwagen, Fahrrädern oder Hun-

² Für Informationen sowohl zur No-TAV-Bewegung als auch zum Bauprojekt selbst siehe [www.notav.eu]; [www.notav.info]; [www.notavtorino.org] (Alle Internet-Quellen: Download 6. Oktober 2011). Es gibt auch zwei Filme über die No-TAV-Bewegung: Adonella Marena, NO TAV – gli indiani di valle, 2005; Manolo Luppi-chini / Claudio Metallo, Fratelli di Tav – effetti collaterali del treno ad alta velocità, 2008.

Stop that train – Entwicklung und Aktualität der No-TAV-Bewegung

derücken befestigt. Dazwischen vor allem selbstgemalte Plakate, die die Präsenz unterschiedlicher Gemeinden und Seitentäler anzeigen, nur wenige Parteifahnen (von den Grünen, der kritischen Linken oder der Rifondazione Communista), etliche von der linken Metallgewerkschaft FIOM und verschiedenen Basisgewerkschaften, ein Lautsprecherwagen der centri sociali aus Turin, mehrere Musikgruppen, und schließlich, sie alle übertönen, die Samba-Band pink and silver. Ein riesiger bunter Wurm, der sich, aus verschiedenen Richtungen kommend, durch das Tal hindurchschlängelt und kilometerlang die Landstraße füllt. Sechzigtausend Menschen, viele aus dem Susatal, noch viel mehr aus ganz Italien (besonders dem Norden, aber nicht nur) und aus anderen Ländern, vor allem Frankreich.³ Jung und Alt, Familien und Kinder, soziale Bewegungen gegen die Privatisierung der Wasserversorgung, gegen den Wiedereinstieg in die Atomkraft und gegen die anstehende Strafrechtsreform zugunsten Berlusconis,⁴ Autonomie der sozialen Zentren, kirchliche Gruppierungen, Umweltverbände, GewerkschafterInnen, so manche/r BürgermeisterIn aus dem Tal – alles läuft kunterbunt durcheinander, einzelne Blöcke gibt es nicht. Eine beeindruckende Versammlung, besonders hier, mitten in den Bergen.

Eine kurze Geschichte der No-TAV-Bewegung

Die ersten Proteste gegen den TAV fingen Mitte der 1990er ganz klein und fast unsichtbar an – mit dem akribischen Sammeln von Informationen über die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Gesundheit von Natur und Mensch im Susatal. Diese Produktion eines kollektiven, auf das lokale Territorium bezogenen Wissens wur-

³ Unterstützung für die No-TAV-Bewegung gibt es auch aus Hamburg: Der FC St Pauli schickt eine Solidaritätsbotschaft und beim ersten Heimspiel der neuen Saison hängt ein Transparent mit dem Slogan „Siamo con le montagne. No TAV“ („Wir sind mit den Bergen. No TAV“) im Stadion. Siehe [<http://lapazantirazzista.blogspot.com/2011/08/st-pauli-sta-con-le-montagne-no-tav.html>].

⁴ Zwei Wochen nach der Demo gab es ein erfolgreiches Referendum zu diesen Themen.

Kristin Carls / Dario Iamele

de zur Basis für alles Weitere. Einerseits ist dadurch die Grundlage für eine fundierte Kritik und alternative Entwicklungsvorschläge geschaffen und allgemein zugänglich gemacht worden. Andererseits sind in diesem Prozess soziale Beziehungen entstanden und gefestigt worden, zwischen verschiedenen Bürgerinitiativen und Basiskomitees im Tal, einem weiten Netzwerk von „Experten“, externen UnterstützerInnen und Interessierten.⁵

Was die ökologischen und gesundheitlichen Effekte des TAV betrifft, so beunruhigt angesichts der notwendigen zehn- bis fünfzehnjährigen Bauarbeiten die weitere Verbauung, Bodenversiegelung und Lärmbelästigung. Sie trifft ein Tal, das schon von zwei Schnellstraßen, einer Autobahn und einer Bahnlinie durchzogen ist. Befürchtet wird zudem die Freisetzung von Asbest während der Tunnelbohrungen, da dieses im Gestein der Berge des Val Susa vorkommt. Thematisch hat sich der Fokus auf dieser Grundlage jedoch schnell erweitert, von den ursprünglichen Umwelt- und Gesundheitsthemen zu den ökonomischen Interessen und Strukturen, die hinter dem TAV stehen, um am Ende auch das Augenmerk auf die Formen der politischen Steuerung solcher Großbauvorhaben zu richten.

Denn aus dem Protest gegen die Verschlechterung der konkreten lokalen Lebensbedingungen ergab und ergibt sich zugleich die Frage nach den alternativen Entwicklungsperspektiven, die sich die AnwohnerInnen für das Susatal wünschen sowie nach den Interessen, an denen diese Perspektiven sich orientieren sollten.⁶ Mit dem

⁵ Zur Bedeutung dieser Wissensproduktion für die Entwicklung der Bewegung siehe Emiliana Armano / Raffaele Sciortino, *Inchiesta and global social movements: a renewing?*, Beitrag für die Konferenz „The Future in The Present: Occupying the Social Factory“, Centre of Philosophy and Political Economy, University of Leicester, Mai 2006.

⁶ Vgl. zum Folgenden: Emiliana Armano / Raffaele Sciortino, *Soggettività No Tav*, in: *Quaderni San Precario*, 2 (2011), S. 173–184, 2011. Siehe auch: [<http://www.infoaut.org/blog/target/item/1405-soggettivit%C3%A0-no-tav?tmpl=component&print=1>]. Einige weitere Analysen der Bewegung: Loris Caruso, *Il territorio della politica. La nuova partecipazione di massa nei movimenti. No Tav e No Dal Molin*, Mailand 2010; Federico Chicchi / Emanuele Leonardi, *Profanazioni Notav*.

Stop that train – Entwicklung und Aktualität der No-TAV-Bewegung

Aufwerfen dieser Frage geriet die gesamte Logik von solchen „*grandi opere*“, Großbauvorhaben, in die Kritik. Das Hauptinteresse am TAV sind nicht Verkehr, Mobilität und Warentransport zwischen Turin und Lyon, sondern die Profitmöglichkeiten, die in dem Projekt stecken. Es handelt sich um ein von öffentlicher Hand hoch subventioniertes Bauvorhaben, bei dem Kosten und Verluste vergesellschaftet, die Profite aber privatisiert werden. Das funktioniert durch ein System der schleichenden Privatisierung, bei dem die Investitionen vom Staat finanziert, die Bauaufträge aber ohne Ausschreibung an große private Unternehmen vergeben und deren Aktivitäten zusätzlich durch staatlich garantierte Kredite abgesichert werden. Dieses Privatisierungsmodell ist unbeschadet durch die im Korruptionsskandal *Tangentopoli* aufgedeckten Bestechungsskandale der 1980er Jahre gekommen und anschließend in den 1990er Jahren von verschiedenen Mitte-Links-Regierungen perfektioniert worden, bis es schließlich 2002 unter Berlusconi gesetzlich abgesichert wurde. Die Art der Kooperation, in der der neoliberalen Staat weiterhin eine zentrale Rolle spielt und zum Träger einer bei-spiellosen Inwertsetzung öffentlicher Güter wird, lässt den Konflikt um den TAV als „übersetzbare“ erscheinen.⁷

Im krassen Gegensatz zu den Profitinteressen der so begünstigten Großunternehmen – beziehungsweise der dahinter stehenden Finanzakteure und nicht selten Mafiastrukturen – steht die Unsinzigkeit dieses Bauprojekts aus lokaler Sicht. Die im Susatal bereits bestehende Bahntrasse ist nur zu 30 Prozent ausgelastet. Selbst wenn von den astronomisch hohen offiziellen Zahlen zum zukünftig erwarteten Personen- und Güterverkehr auf dieser Strecke ausgegangen wird, ließen sich die entsprechenden Kapazitäten dafür kostengünstiger und schneller durch Ausbau und Modernisierung

Riappropriazioni del comune e processi di soggettivazione, [<http://archivio.infoaut.org/articolo/profanazioni-no-tav>].

⁷ Siehe auch die Debatte um Großprojekte in der Bundesrepublik, die unter anderem auch in der vorliegenden Zeitschrift geführt wurde; vgl. Alexander Schlager, Die Proteste gegen „Stuttgart 21“, in: Sozial.Geschichte Online, 4 (2010), S. 113–137.

Kristin Carls / Dario Iamele

dieser Trasse realisieren. Dies gilt auch ganz abgesehen davon, dass die realen Transportzahlen weit hinter den offiziellen Hochrechnungen zurückbleiben und sogar rückläufig sind.⁸ Hinzu kommt, dass der öffentliche Nahverkehr im Susatal – vorsichtig ausgedrückt – unterentwickelt ist. Das Susatal ist so etwas wie die erweiterte Peripherie Turins, täglich pendeln hier tausende Menschen hin und her, aber die Regionalzüge verkehren selten, sind überfüllt und veraltet. Susa, der Hauptort im Tal, ist seit einiger Zeit nicht mehr direkt von Turin und nur noch per Bus zu erreichen.

Ein Tal als „öffentliches Gut“

Die Kritik der Logik von Großbauprojekten hat es der No-TAV-Bewegung ermöglicht, über eine lokalistische Verteidigung des eigenen Territoriums hinauszugehen: „Auf dem Spiel steht das Territorium, aber nicht als egoistische Wiederaneignung durch eine lokale Gemeinschaft, sondern als öffentliches Gut, das auf die Frage nach der Produktion und der Verteilung des gesellschaftlichen Reichtums im Allgemeinen verweist.“⁹

Eng mit dieser Erweiterung des lokalen Horizonts verbunden ist eine weitere Position, die innerhalb der No-TAV-Bewegung Stück für Stück immer wichtiger geworden ist: die Kritik an den Strukturen der politischen Repräsentanz. Teilhabe und Entscheidungsmacht über die eigenen Lebensbedingungen und die gesellschaftliche Produktion sowie eine entsprechende demokratische Kontrolle der lokalen politischen Institutionen sind zu zentralen Forderungen geworden. Gleichzeitig stellt die basisdemokratische Organisation ein Grundprinzip der Bewegungspraxis dar. In der Tat hat sich diese weitgehend außerhalb traditioneller institutioneller politischer Kanäle (Parteien, Gewerkschaften) konstituiert. Was zunächst vor

⁸ Siehe zu diesen Zahlen [www.notavtorino.org] und Mauro Ravarino, Fuori dal tunnel dell'eterna emergenza, in: il manifesto, 28. August 2011, [<http://www.ilmanifesto.it/archivi/fuoripagina/anno/2011/mese/08/articolo/5269/>].

⁹ Armano / Sciortino, Inchiesta (wie Anm. 5), S. 176.

Stop that train – Entwicklung und Aktualität der No-TAV-Bewegung

allem dem Desinteresse dieser Institutionen am Thema geschuldet war, ist in der Folge zu einem offensiv vertretenen Wert geworden.

Das Bemerkenswerte an dieser doppelten thematischen Öffnung ist, dass sich ein Bewusstsein für den engen Zusammenhang von lokaler Entwicklung, ökonomischen und politischen Strukturen schnell und horizontal entwickelt hat, weit über das bewegungslinke und / oder autonome Spektrum hinaus. Dem basisdemokratischen Anspruch entspricht eine bemerkenswerte Transversalität und Offenheit der Bewegung, in der unterschiedlichste politische Subjekte und Individuen zusammenarbeiten. Es handelt sich hier um mehr als die im Zusammenhang mit den Sozialforen oft verbal beschworene *Einheit in der Vielfalt*: Es ist vielmehr ein Beispiel realer, praxisbezogener und alltäglicher Kooperation. Die enge Beziehung zwischen den No-TAVs des Tals und den autonomen sozialen Zentren Turins kann dies illustrieren – es handelt sich um eine Kooperation, die wichtige Lernprozesse und Öffnungen auf beiden Seiten produziert hat.

Freie Republik Maddalena, Chiomonte, Mai–Juni 2011. Die Tunnelbauarbeiten für den TAV sollen diesen Sommer hier beginnen, unweit des archäologischen Museums der Maddalena mit seinen Überresten einer prähistorischen Siedlung, in der Gemeinde von Chiomonte. An dieser Stelle kommen das Susatal und ein kleines Seitental, das Val Clarea, zusammen. An steilen Berghängen wird Wein angebaut, unten nahe dem Fluss befindet sich ein Wasserkraftwerk. Über allem donnert die Autobahn dahin. Der geplante Tunneleingang ist unterhalb der Autobahn. Etwas oberhalb, neben dem Museum, gehört der Comunità montana (ein institutioneller Verband der Berggemeinden) ein Stück Gelände. Von hier führt eine kleine Schotterstrasse in Serpentinen unter der Autobahn hindurch hinunter zum Eingang des Clareatals. Dort haben AktivistInnen der No-TAV-Bewegung in Erwartung der Bauarbeiten ein Stück Land gekauft und eine kleine Steinhütte gebaut, die neben dem Gelände der Comunità montana oben an der Maddalena als Basis für das diesjährige Blockadecamp dient. Die

Kristin Carls / Dario Iamele

Blockade beginnt in der Nacht vom 22. auf den 23. Mai 2011. In dieser Nacht gelingt es den AktivistInnen, die anrollenden Baufahrzeuge zu stoppen. Die Autobahn ist die halbe Nacht gesperrt, letztendlich müssen die Maschinen unverrichteter Dinge umkehren. Von diesem Moment an ist das Camp ständig besetzt, auch nachts. AktivistInnen aus dem Tal beobachten rund um die Uhr die Zufahrtsstraßen im ganzen Tal, um anrollende Bau- oder Polizeifahrzeuge rechtzeitig zu orten. In Turin sind unter anderem die sozialen Zentren in ständiger Alarmbereitschaft. Neben anderen kommen viele ihrer AktivistInnen auch unter der Woche in die freie Republik Maddalena, um dort nachts, zwischen zwei Arbeitstagen, Wache zu schieben und sich gegen einen eventuellen Räumungsversuch zur Wehr zu setzen. Tagsüber und vor allem an den Wochenenden finden unzählige Veranstaltungen statt, von regelmäßigen Versammlungen bis hin zu Informations- und Diskussionsveranstaltungen: zu den verschiedenen Aspekten des TAV und des Widerstands dagegen, zu anderen territorialen und sozialen Bewegungen, zu den Mitte Juni anstehenden Referenden gegen die Wasserprivatisierung, zur Atomenergie und zu Berlusconis Strafrechtsreform; auch Konzerte und kulturelle Veranstaltungen finden statt. Es werden außerdem Führungen durch die archäologische Anlage organisiert, die gleichzeitig über die instabilen geologischen Verhältnisse am Ort der Bauarbeiten aufklären. Es herrscht ein reges Kommen und Gehen, zum Teil fast Ferienstimmung, und oft gibt es abends spontan Livemusik und (traditionellen) Tanz. Die Camp-Volksküche wird wochenlang weitgehend von gestandenen Valsuserinnen am Laufen gehalten, die jeden Abend Vorspeise, ersten, zweiten Gang und Nachtisch aus der Zeltküche hervorzaubern – und dabei allerdings auch eine klassische Rollenverteilung zwischen den Geschlechtern durchsetzen. An der Steinhütte entsteht ein Schrein für die Heilige des Rocciamelone, des höchsten Berges des Tals, während unweit davon, an allen Zufahrtsstraßen und -wegen des Geländes Barrikaden errichtet werden.¹⁰

¹⁰ Für einen Überblick über die Initiativen siehe auch das „Tagebuch der Maddalena“ auf [www.notavtorino.org] (Rubrik „a che punto siamo“).

Stop that train – Entwicklung und Aktualität der No-TAV-Bewegung

Die Fähigkeit zur Kooperation der unterschiedlichsten Beteiligten baut ganz entscheidend auf gemeinsam gemachten Erfahrungen auf, angefangen mit den offenen Versammlungen der Basiskomitees im Tal. In diesen Basiskomitees, meist auf Dorfebene organisiert, arbeiten die verschiedenen, mehr oder weniger militanten Teile der Protestbewegung seit Jahren zusammen. Eine wichtige Bedeutung in der Evolution der Bewegung kommt außerdem den Blockade-camps zu. Seit zwölf Jahren gibt es an wechselnden Orten im Tal Sommercamps. Die entscheidende große Blockade vor der Maddalena hat 2005 in Venaus stattgefunden. An diesem Ort war ursprünglich der Beginn der Bauarbeiten an einem der zentralen Tunnel der TAV-Trasse geplant. Nachdem das Gelände dort für einige Monate besetzt gehalten wurde, ist es zwischen dem 5. und 6. Dezember 2005 in einer Nacht- und Nebelaktion sehr brutal von der Polizei geräumt worden. Aber innerhalb weniger Tage gelang es der No-TAV-Bewegung, zehntausende Menschen aus ganz Italien zu mobilisieren und die umkämpfte Wiese am 8. Dezember erneut zu besetzen. Die Polizei wurde dabei regelrecht überrannt: Über Bergpfade, Stock und Stein konnten die AktivistInnen die Polizeiabsperungen umgehen und / oder niederreißen. Die Planungen für die TAV-Trasse wurden daraufhin überarbeitet und die Tunnelbauarbeiten nach Chiomonte verlegt.¹¹

Offensiver Widerstand

Die Entscheidung der Basiskomitees für einen derart offensiven Widerstand war zentral für diesen Erfolg und die weitere Entwicklung der Bewegung: Sie hat den No-TAV-Protest erst zu einer Massenbewegung werden lassen, die auch außerhalb der Region relevante Mobilisierungskraft hat. Eine entscheidende Rolle spielte hier

¹¹ Zwei Filme aus dem Jahr 2006 zeigen die Ereignisse von Venaus und die Geschichte der Bewegung bis dahin: No Tav – Stop that Train, a video enquiry on the no tav struggle, [www.arcoiris.tv/modules.php?d_op=getit&id=5097&name]; Centro Autogestito Askatasuna e Comitato di lotta popolare, Fermarlo è possibile. Fermarlo tocca a noi!, 2006.

Kristin Carls / Dario Iamele

die kontinuierliche Mitarbeit autonomer und militanter Bewegungsteile innerhalb der Basiskomitees. Gleichzeitig konnte der No-TAV-Widerstand in Venaus auch an Dynamiken der globalisierungskritischen Bewegung der Vorjahre anknüpfen. Während sich viele Themen überschneiden, hat die No-TAV-Bewegung praktisch eine neue Ebene eröffnet, indem sie in einen konkreten, territorialen Konflikt eingetreten ist.¹² Und in dieser Auseinandersetzung hat sie sich kontinuierlich radikaliert. Die Erfahrung des materiellen Blockadeerfolgs in Venaus, die erfolgreiche gemeinsame Gegenwehr auch gegen rabiate Repressionsversuche hat die Bewegung ungemein beflügelt. Neben dem Bewusstsein der eigenen Stärke hat sie eine gemeinsame Widerstandspraxis und einen Moment gelebter, praktischer Kooperation geschaffen: Die Verallgemeinerung offensiver Widerstandsformen lässt sich bis zu den Geschehnissen dieses Sommers weiterverfolgen.

Erfolgreiche Blockaden, eine funktionierende Kooperation unterschiedlicher Gruppen und Menschen sowie die Verallgemeinerung und Vervielfältigung von Widerstandspraxen machen bis heute die Stärke der No-TAV-Bewegung aus. Noch letztes Jahr konnten Voruntersuchungen und Bodenproben an unterschiedlichen Abschnitten der geplanten Trasse gestoppt werden. Allerdings hat seit Venaus die Militarisierung des Tals zugenommen. Auch die Repressionsmethoden haben sich weiter entwickelt. „Militarisierung“ bezieht sich dabei vor allem auf verschärfte Kontrollpraxen im Tal (Straßenkontrollen, Platzverweise, „Durchgangsberechtigungen“ für gesperrte Gebiete und deren selektive Vergabe, etc.). Aktuell ist an der Maddalena ganz direkt die Armee zur „Sicherung des Geländes“ im Einsatz und eine Erklärung des gesamten Gebiets zu militärischem Gelände wird befürchtet. Dies hätte vor allem verschärfte strafrechtliche Bedingungen bei eventuellen Festnahmen zur Folge.

Freie Republik Maddalena, 27. Juni 2011, Dämmerung. Im Camp herrscht hektische Aufbruchsstimmung. Überall hängt Tränengas in

¹² Raffaele Sciortino, *No Tav no global?*, in: Centro Sociale Askatasuna e Comitato di lotta popolare (Hg.), *NO TAV la valle che resiste*, Turin 2006.

Stop that train – Entwicklung und Aktualität der No-TAV-Bewegung

der Luft. AktivistInnen rennen in den Wald und die Berge hinauf, aus dem Schlaf gerissen, halb blind und keuchend. Eine Verteidigung des Camps ist unter diesen Bedingungen unmöglich. Nach einigen Stunden Gegenwehr wird die freie Republik Maddalena von der Polizei geräumt und später vom Militär besetzt. Zurückgelassene Zelte werden zerstört, vollgekackt und vollgepisst. Wo das Gelände es zulässt, werden meterhohe Zäune errichtet, tief im Boden versenkt und oben mit Stacheldraht versehen. Aber die No-TAV-Bewegung lässt sich nicht so einfach vertreiben. Kaum eine Woche später, am Sonntag, den 3. Juli 2011, beginnt eine „Belagerung“ des Geländes. Es handelt sich zunächst einmal um eine Demonstration aus drei Zügen, die die Polizei- und Militärfestung an der Maddalena von verschiedenen Richtungen aus in die Zange nehmen sollen. Das Ziel des Tages ist nicht eine Wiederbesetzung sondern „nur“ die besagte „Belagerung“. Die Bedingungen sind andere als 2005 in Venaus, das Gelände und die eingesetzten Waffen lassen einen Sturm der Maddalena nicht zu. Hinter den hohen Zäunen, zwischen Fluss und Berg sitzen Polizei und Militär wie in einer kleinen Festung, die relativ wenige Zugangswägen hat und deshalb kaum einzunehmen ist. Angesichts dieser Sachlage hat jeder Demonstrationszug eine eigene Strategie und Aufgabe. Diese Vielfalt der Praktiken ist explizites Programm. Der größte Arm geht zum Wasserwerk und damit zum Haupt- und einzigen Straßeneingang zur Maddalena, wo lautstark, aber ohne Handgreiflichkeiten der Protest kundgetan wird. Ein zweiter Teil läuft über eine Schotterstraße von hinten zur Hütte am Clareatal, um diese wiederzubesetzen. Die Hütte befindet sich nur wenige Schritte entfernt von den Zäunen, die den Ort der geplanten Tunnelbohrungen unterhalb der Autobahn abgrenzen. Der dritte Zug schließlich geht von oben auf kleinen steilen Waldwegen den Berg herunter bis direkt an das archäologische Gelände hinter die Maddalena. Hier soll an den Zäunen gerüttelt werden, um der Belagerung Nachdruck zu verleihen. Seit etwa 11.00 Uhr regnet es Tränengas, zunächst auf die DemonstrantInnen an den Zäunen, an der Hütte und am Wald, aber bald auch auf den Hauptarm der Demonstration am Wasserwerk. Aber nach der noch frischen Erfah-

Kristin Carls / Dario Iamele

rung der Räumung ist ein Großteil der DemonstrantInnen ausgerüstet mit Gasmasken, Schutzbrillen, Helmen und Wasserflaschen mit Malox, einem basischen Medikament gegen Sodbrennen, das auch gegen tränengasbrennende Augen hilft. Wer selbst kein Malox dabei hat, wird auf dem Weg noch schnell von einer Gruppe älterer ValsuserInnen mit aufgeschnittenen Zitronen versorgt – allerdings erweist sich dieses Mittel als weniger effektiv gegen den heute eingesetzten Tränen-gastyp. So können die ersten Reihen, kontinuierlich ausgewechselt, erstaunlich lange bis etwa 17.00 Uhr aushalten. Und gleich zu Anfang wird die Hütte erfolgreich wiederbesetzt. Aber die Polizeigewalt ist enorm. Es werden über Stunden Unmengen von Tränengas verschossen. Wer ohne Gasmaske ist, ist dagegen machtlos. Auf den Bergpfaden herrscht immer wieder hektisches Gedränge, um an frische Luft zu kommen. Dagegen kommt auch die Samba-Band kaum an, die mit ihren Instrumenten unter Begeisterungs-, aber auch Buhrufen (weil sie mit den großen Trommeln die engen Fluchtwege versperrt) mühsam durch den Wald und den Tränengasregen bis zur Hütte und kurz hinter den Zaun gezogen ist, um die Belagerer und Belagerinnen musikalisch anzufeuern. Außerdem ist das Tränengas mit CS-Gas versetzt, einer Chemiewaffe, die laut Genfer Kriegswaffenkonvention bei Militäreinsätzen verboten ist – aber hier schießt ja die Polizei! Sie schießt mit Tränengaspatronen direkt auf Menschen – statt „nur“ in die Luft. Von einer Autobahnbrücke, die von der Polizei besetzt ist, werden Steine auf DemonstrantInnen geworfen. Klar, es fliegen auch Steine in die andere Richtung, aber von unten nach oben, denn es ist ungleich schwerer, bis auf die Brücke oder hinter die hohen Zäune zu werfen. Und auch die Wasserwerfer spritzen nicht nur einfaches Wasser, sondern ebenfalls irgendwelche Chemikalien, die die Haut reizen und sofort Juckreiz und Brennen verursachen.¹³

¹³ Die Geschichte dieses Tages ist in einem Film dokumentiert: Fratelli di TAV, I peccati della Maddalena, 2011, [<http://vimeo.com/27579834>]. Erlebnisberichte finden sich auch in folgendem e-book von 2011: Agenzia X, Nervi saldi, cronache dalla Val di Susa, 2011, [<http://www.agenziax.it/?pid=53&sid=30>].

Stop that train – Entwicklung und Aktualität der No-TAV-Bewegung

Am Tag nach der Aktion ist die Presse voll der Empörung über den „bösen Black Block“, der das Susatal mit Gewalt übersät habe. Die Polizei dagegen habe zehn Jahre nach Genua dazugelernt und praktiziere jetzt erfolgreich Deeskalation, dank eines gewaltfreien Tränengaseinsatzes. Brennende Augen und Atemwege, Gesundheitsschäden durch CS-Gas, die für viele Jahre Folgen haben können, und selbst Verletzungen durch direkt abbekommene Tränengaspatrönen scheinen weniger spektakulär zu sein als von Polizeiknüppeln eingeschlagene Köpfe. Dagegen habe der „Black Block“ perfide seinen Gewaltausbruch geplant, bestens bewaffnet mit Gasmasken und Schutzbrillen, und mit einer ausgeklügelten Guerillataktik vorgehend, die darin bestanden habe, in kleinen Gruppen Blitzattacken gegen den Zaun durchzuführen und sich danach immer wieder schnell in den Wald zurückzuziehen. Dass Menschen, viele und unterschiedliche, sich schlicht gegen die absehbaren Tränengasattacken der Polizei zu schützen versucht haben, um trotzdem demonstrieren zu können, wie und wo sie wollen, wird nicht erzählt.

Trotz dieses negativen Presseechos und der damit einhergehenden Spaltungsversuche bleibt die Bewegung kompakt. Auf einer Pressekonferenz am nächsten Tag distanziert sich niemand öffentlich von den offensiven Belagerungsversuchen – auch wenn es intern unterschiedliche Meinungen und auch Kritik gibt.

Nur wenige Tage später findet in Turin ein Fackelzug statt, um auch hier gegen den TAV und die Polizeigewalt zu demonstrieren. Diese erneute Demonstration mit etwa 25.000 TeilnehmerInnen ist ein wichtiges Zeichen, weil hier wohl zum ersten Mal auch sehr viele TurinerInnen mit auf die Straße gehen – und nicht nur hauptsächlich ValsuserInnen, die ihren Widerstand in die Stadt tragen. Aber eine andere Antwort auf die Repressionen ist vielleicht noch bezeichnender: „Wir sind alle Black Block“ ist der neue Slogan, der vor allem von TalbewohnerInnen jeder Couleur und jeden Alters aufgegriffen wird. Tatsächlich waren die mit Gasmasken „bewaffneten“ DemonstrantInnen, die über Stunden an den Zäunen gerüttelt haben, zu einem nicht unwesentlichen Teil „ganz normale Bürge-

Kristin Carls / Dario Iamele

rInnen“ aus dem Tal oder von anderswo. Später wird unweit des Wasserwerkes ein neues Camp aufgebaut und eine permanente Belagerung beginnt. Immer wieder gibt es kleine Aktionen, bei denen an den Zäunen gerüttelt wird. Mit Steinen wird auf die Leitplanken der Straße geklopft, was auch mit relativ wenig Menschen schon ein großes, ohrenbetäubendes Trommelkonzert verursacht. Aber die Polizei ist leicht reizbar und immer wieder hagelt es Tränengas, auch als Antwort auf derartige Konzerte. Sogar der Zeltplatz wird nicht verschont. Trotz aller demonstrierten Einheit und Entschiedenheit droht die Bewegung in dieser Situation an einen toten Punkt zu geraten. Es ist unmöglich, den Kampf auf dem von Politik und Polizei vorgezeichneten militärischen Weg zu gewinnen.

Deshalb scheint es notwendig, den Widerstand wieder zu diversifizieren, und zwar auch räumlich, auch weg von der Maddalena als Kristallisierungspunkt. Gleichzeitig braucht es neue Ideen für effektive Widerstandsformen. Das kontinuierliche Anrennen gegen die Polizeibarrikaden ist zwar einerseits wichtig, um die Spannung aufrecht zu erhalten und deutlich zu machen, dass eine militärisch abgesicherte zehn- bis fünfzehnjährige Bauphase sehr teuer werden würde. Aber andererseits produziert die erlebte Machtlosigkeit Frustrationen. Und ewig ist die dafür notwendige Energie auch nicht aufzubringen. In dieser Situation werden auch innere Spannungen zwischen mehr oder weniger offensiv widerständigen Bewegungssteilen wieder größer. Die einen kritisieren die „sinnlosen und gewalttätigen Scharmützel“ mit der Polizei, die anderen den „naiven Glauben“ daran, den TAV nur mit Fahngeschwenke und Sprechchören zu stoppen. Die Frage, wie der TAV und das System derartiger Großbauprojekte weiter effektiv bekämpft werden können, ist offen. Eine Strategie könnte es sein, möglichst große ökonomische Kosten zu verursachen, und zwar nicht nur durch eine aufwändige und teure polizeiliche und militärische Absicherung der Bauarbeiten, die vom Staat bezahlt wird, sondern indem die beteiligten Unternehmen direkt angegriffen werden. *Subvertising* – also negative Imagekampagnen gegen beteiligte Konzerne und Finanz-

akteure –, Organisierung der zum großen Teil prekären Beschäftigten der Bauunternehmen, Blockaden der Transportwege im Tal und rund um Turin sind einige der diskutierten Ideen. Wege zu finden, die den Widerstand effektiv machen – das ist eine zentrale Herausforderung der nächsten Monate. Erste kleine Schritte in diese Richtung werden bereits getan, beispielsweise mit einer Blockade des TGV (des französischen Schnellzugs) an einem Bahnhof im Tal. Und auch an der Maddalena gibt es ab und an kleine, kurzzeitige Erfolge. So schafften es etliche AktivistInnen Ende August zum ersten Mal, über kleine Pfade durch die steilen Weinberge in das vom Militär besetzte Gelände zu gelangen und dort für eine Weile die interne Zufahrtsstraße zu blockieren.

Über die Grenzen hinaus

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Vernetzung mit anderen sozialen Bewegungen. Hier ist die No-TAV-Bewegung in ihrer fast zwanzigjährigen Geschichte ein gutes Stück Weg gegangen. Aus dem Tal hinausgetragen wurde der Widerstand zum Beispiel bereits 2007 in Verbindung mit den Protesten gegen eine neue große US-Militärbasis im Veneto und der intensiven Kooperation mit der dortigen Kampagne „No Dal Molin“.¹⁴ In einem Moment, an dem sich die sozialen Bewegungen in Italien an einem Tiefpunkt befanden, war der gezielte Aufbau solcher Kooperationen überlebensnotwendig. Heute gibt es Anzeichen dafür, dass sich die Sozialproteste in Italien wieder verstärken. Für No-TAV ist es eine Herausforderung, mit diesen noch recht diffusen Bewegungen in Kontakt zu treten. Das gilt vor allem für ein Bewegungssegment, das sich als italienische Variante der *Indignados*-Bewegung beschreiben lässt. Dazu gehört unter anderem das *popolo viola* (das „lila Volk“), eine vor allem auf sozialen Netzwerken im Internet basierende, allgemein

¹⁴ Eine soziologische Analyse hierzu liefern: Donatella Della Porta / Gianni Piazza, *Le ragioni del No. Le campagne contro la Tav in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto*, Mailand 2008.

Kristin Carls / Dario Iamele

partei- und besonders berlusconikritische Gruppierung, die aber unterschwellig von der Partei „Italien der Werte“ um Di Pietro beeinflusst ist. Zu diesem Spektrum lassen sich außerdem die bereits erwähnten Mobilisierungen in Zusammenhang mit den Wasser-, Atomkraft- und Strafrechtsreferenden rechnen, sowie ein Netzwerk von „entrüsteten Frauen gegen Berlusconi“, das im Februar unter dem Motto „*se non ora, quando*“ („Wann, wenn nicht jetzt?“) große Demonstrationen in vielen italienischen Städten organisiert hat. Daneben sind in der aktuellen politischen Szenerie und auch im No-TAV-Protest AktivistInnen von neuen, teilweise recht populistischen linken Splitterparteien wichtig (unter anderem aus der „Bewegung der fünf Sterne“ um den Komiker Beppe Grillo und aus der *Rifondazione Comunista*-Abspaltung „LinkeÖkologieFreiheit“ um Nicki Vendola).

Auf der Demonstration des 3. Juni waren alle diese neuen Strömungen deutlich zu sehen. Und besonders die thematischen und personellen Überschneidungen mit den Referendumsbewegungen waren groß. Innerhalb der No-TAV-Bewegung besteht die Hoffnung, als Teil einer größeren Bewegung, die sich in Zeiten der ökonomischen Krise und Sparprogramme noch ausweiten könnte, auf nationaler Ebene neue Schlagkraft und einen erweiterten Resonanzboden zu bekommen. Allerdings wird dies nur unter der Bedingung funktionieren, dass es No-TAV tatsächlich schafft, lokal neue Widerstandspraxen zu entwickeln. Es bleibt zudem abzuwarten, was der Herbst angesichts der massiven, von der Regierung aktuell durchgefachten Sparpakete bringen wird.¹⁵ No-TAV ist zu

¹⁵ Die italienischen Gewerkschaften spielen in den Krisenprotesten eine traurige Rolle. Während zwei der drei Dachverbände (UIL und CISL) von Anfang an die aktuell stark beschleunigten Deregulierungspolitiken von Arbeitgebern und Parteien unterstützt haben, ist auch der linkere der drei Verbände (die CGIL) spätestens im Sommer diesen Jahres eindeutig auf diese Linie eingeschwungen. So hat die CGIL ein Abkommen mit den Arbeitgeberverbänden unterzeichnet, in dem ein Abweichen von tarifvertraglichen Regelungen nach unten auf betrieblicher Ebene ohne relevante Einschränkungen generell ermöglicht wird. Zwar hat die CGIL gegen das aktuelle Sparpaket, in dem derartige Abweichungen nicht nur von nationalen Tarifverträgen, sondern auch von arbeitsrechtlichen Regulierungen zur Norm erhoben werden,

Stop that train – Entwicklung und Aktualität der No-TAV-Bewegung

einem zentralen Kristallisierungspunkt sozialer Bewegung im heutigen Italien geworden.

Genua, 23. Juli 2011. Zehn Jahre nach der Ermordung Carlo Giuliani wird die Demonstration zum Gedenken an seinen Todestag von der No-TAV-Bewegung angeführt. Ein großer Block mit den besagten weißen Fahnen, etlichen ValsuserInnen, aber vor allem vielen, vielen DemoteilnehmerInnen, die sich spontan für diesen Block entscheiden. Einen Tag später sind Carlos Eltern Gäste auf dem Camp an der Maddalena.

einen eintägigen Generalstreik organisiert. Aber obwohl es bei diesem Streik eine überraschend hohe Beteiligung gegeben hat, hat die Gewerkschaftsführung wenige Tage später ihre Unterschrift unter den besagten Vertrag gesetzt. Vgl. zum Zusammenhang von NoTAV und Schuldenpolitik auch: Raffaele Sciortino, NoTav e la questione del debito: la ‘Piazza Statuto’ dei beni comuni, in: infoaut, 8. August 2011, [<http://www.infoaut.org/blog/no-tavabenicomuni/item/2053-notav-e-la-questione-del-debito-la-piazza-statuto-dei-beni-comuni>].