

Patti Smith, die Post-Hippie-Ikone, erzählt ihr Leben

Traumjournal, Boheme-Buch und Fotoalbum: In ihren Memoiren „M Train“ begibt sich die Poetin des Punk auf die Spuren ihrer Helden und Vorbilder Kultur Seite 15



taz.am wochene

AUSGABE BERLIN | NR. 10978 | 12. WOCHE | 38. JAHRGANG

26./27./28. MÄRZ 2016, OSTERN | WWW.TAZ.DE

€ 3,50 AUSLAND | € 3,20 DEUTSCHLAND

Terrorziel Metro



HALTUNG Brüssel, Moskau, London, Tokio: Gerade in der Tiefe sind Großstädte extrem verwundbar. Aber wenn der Terror dort zuschlägt, erkennen Menschen schnell, was verteidigt werden muss **SEITE 8, 9**

Mehr zu den Brüsseler Anschlägen auf **SEITE 3, 4 und 16**

Foto: Marco Pesaresi/af, Jesse Dittmar/Redux/af (oben)

BIBEL ALS KRIMI

Der Fall Jesus Christus

Unglaubliche Zeugen, ein Schauprozess, eine verschwundene Leiche. Die Geschichte von Tod und Wiederauferstehung hat alles, was ein guter Thriller braucht. Ostern aus kriminologischer Sicht **Gesellschaft SEITE 17-24**

☛ taz lab 2. APRIL 2016
oder
FREUNDE?
Die Lust an der Differenz

Dannenberg. Wo im Wendland der Kampf gegen Castoren tobte, hat die Anti-AKW-Bewegung eine neue Aufgabe gefunden. Sie will Flüchtlingen eine neue Heimat bauen **SEITE 25**

DER STÄRKSTE SATZ

„Das ist eine deutsche Eigenart, immer Spitznamen zu geben: Schumi, Schweini, Bobbele. Ich finde das unmännlich“

HOWARD CARPENDALE erinnert sich nicht gern an seine Howe-Zeit zurück, die bis heute an unseren Uhren dreht **SEITE 30**

b taz.berlin

BILDUNG Zehn Jahre nach dem Brandbrief: Wie sich die Rütli-Schule verändert hat **SEITE 41, 44, 45**



60612

4 190254 603208

TAZ MUSS SEIN
Die tagesschau wird ermöglicht durch 15.714 Gesetzmehr, die in die Pressefreiheit investieren.
Info unter groes@taz.de oder 030 175 90 22 11

Aboservice: 030 175 90 25 90
fax 030 175 90 16 80 abosamt@taz.de
Anzeigen: 030 175 90 22 38 | 30
fax 030 175 90 14 anzeigen@taz.de
Kleinanzeigen: 030 175 90 22 22

tazShop: 030 175 90 31 38
Redaktion: 030 175 90 02 0 | wochenende@taz.de | briefe@taz.de
taz die tagesschau Postfach 60279, 10729 Berlin
taz im Internet: www.taz.de | twitter.com/tazgeruehler
facebook.com/taz.kommune

UNTERGRUND Die U-Bahn soll uns von A nach B bringen. Sie ist ein Ort des banalen Alltags. Genau das machte London, Tokio, Moskau und jetzt Brüssel so verletzlich

Bitte einsteigen!



Brüssel, 22. März, U-Bahnstation Maelbeek Foto: HancGiang/Xinhua/Almap

AUS BRÜSSEL, MOSKAU, LONDON UND BERLIN KLAUS-HELGE DONATH, GERALDINE OETIKEN, KLAUS KRAAB, RUTH BECHSTEIN UND DANIEL ZYBERSTEJN

Eine Fahrt mit der U-Bahn ist banaler Alltag. Man will von A nach B. Zurückbleiben bitte. Türen schließen. Rechte stehen, links gehen. Nichts von Bedeutung. Routine. Was aber, wenn sie jäh unterbrochen wird? Wie am Dienstag in Brüssel. Wie 2005 in London, wie 1995 in Tokio und Paris, wie 2004 und 2010 in Moskau. Zweimal ist die Moskauer Bankangestellte Lena Antonowa dort dem U-Bahn-Terror knapp entkommen. Am 6. Februar 2004, in der Stoßzeit vor 9 Uhr, saß Antonowa, die heute Mitte 50 ist, in einem Metrozug der stark frequentierten grünen Linie. Im Zug, der ihr entgegenkam, sprengte sich zwischen der Station Awtosawodskaja und dem zentrumsnahen Umsteigebahnhof Pawelezskaja ein junger Mann aus Tschetschenen in die Luft. 39 Menschen starben. Einige der Überlebenden liefen durch den Tunnel zurück zum Bahnhof Awtosawodskaja. Lena Antonowa hörte die Menschen schreien.

Am Morgen des 29. März 2010 saß sie in einem hinteren Wagen der roten Metrolinie, als sie einen harten Stoß spürte. Sie hatte keine Ahnung, was passiert war, dass in diesem Moment die hinteren Wagen vom Zug getrennt worden waren. Im vorderen Teil hatte eine „Schwarze Witwe“, eine tschetschenische Terroristin, ein Selbstmordattentat verübt. 40 Menschen kamen um bei dem Anschlag nahe der Station Park Kulturel und einem zweiten nahe dem Bahnhof Lubjanka, unterhalb der Zentrale des russischen Geheimdienstes. Irgendwann, sagt Antonowa, kamen Sicherheitsleute, die die Passagiere aus den Wagen holten und durch die lange, dunkle Metro-Röhre zur nächsten Station führten. Park Kulturel. Alle wollten raus, aber die Menschentraum kam kaum vorwärts.

Zurück in den Tag Die U-Bahn ist in der Logik des Terrors ein sehr geeigneter Ort, um Angst herzustellen. Im Waggon ist es eng. Es gibt keine Fluchtmöglichkeiten. Der Untergang verkehrt in einem katakombischen Bereich, im dunklen, engen Keller der Stadt, unter der Erde.

Was Opfer von U-Bahn-Anschlägen teilen, ist die Erfahrung des Eingeschlossenseins in der Tiefe. Auch in Brüssel liefen nach dem Anschlag auf die U-Bahn überlebende Passagiere durch den Tunnel zurück in den Tag. Von einer Druckwelle und schmerzenden Ohren erzählt ein Augenzeuge. Ein kleiner Junge habe auf dem Arm eines Fremden geschrien; die Mutter trug den Kinderwagen. Rauch zog langsam auf die Gruppe zugekommen, als sie zum nächsten Bahnhof lief.

Als Lena Antonowa in Moskau nach dem Fußweg durch die Röhre im März 2004 den Bahnhof Park Kulturel erreichte, hatte sie keinen Blick für den Frunk der Station, die Säulen und Plaster. Sie erinnert sich nur noch, dass es laut war und verbrannt gerochen hat. Erst als sie wieder über der Erde war, habe sie begriffen, was passiert war, sagt sie. Sie sah Rettungswagen. Menschen, die wie benommen vor der Metrostation saßen.

Wieder ein Anschlag, wieder in der U-Bahn, wieder, 400 Kilometer. Im banalen Alltag auf dem morgendlichen Weg zur Arbeit. Und wieder war sie mit dem Leben

davongekommen. Angst verspürte sie erst später, im Büro, nachdem sie die U-Bahn-Station verlassen hatte und sich Kollegen und überschwänglich freuten, dass sie lebte. „Großer Gott“, sagten sie. Erst da wurde mir klar, was für ein Glück ich gehabt hatte.“

Man kann Lena Antonowa Geschichte auf zwei Weisen leben. Die eine ist, dass der Terror des 21. Jahrhunderts jede und jeden jederzeit treffen kann, dass man Pech haben kann. Die andere ist: dass man ebensogut Glück haben kann. Was beiden Versionen aber gleichermaßen eingeschrieben ist, ist der Kontrollverlust. Den Menschen wird die Handlungsfähigkeit genommen. Wer am öffentlichen Leben teilnimmt, ist nicht sicher. Das ist die Botschaft, die vom öffentlichen Terror der vergangenen Jahrzehnte für den Alltag seiner potenziellen Opfer ausgeht.

Sein Modus der Konjunktive. Es könnte etwas passieren. So produziert er Angst. Und die U-Bahn verdichtet sie. Der japanische Schriftsteller Haruki Murakami hat, nachdem er im Tokio 1995 ein Nervengasanschlag auf die U-Bahn verübt worden war, ein Sachbuch darüber geschrieben. „Untergrund“ Darin beschreibt er die diffuse Angst dort unten, die er in einem Monster personalisiert: dem Schwärzling. „Ich bilde mir manchmal, wenn ich mit der U-Bahn fahre, ein, ich sähe Schwärzlinge in der Dunkelheit“, schreibt er. „Ich stelle mir vor, sie würden einen Felsen auf die Schienen rollen, den Strom unterbrechen, die Fenster einschlagen, in die Wagen eindringen und uns Fahrgäste mit ihren masserscharfen Zähnen zerfetzen.“

Wie eng das U-Bahn-Fahren mit der Angst verbunden ist, zeigt ein Blick in die Geschichte der Psychiatrie. Klausrophobie ist eine Begleiterscheinung der Fortbewegung in engen Kisten. Als im 19. Jahrhundert erstmals Beförderungsmittel wie Fahrstuhl und U-Bahn in Betrieb genommen wurden, dauerte es nicht lange, bis erstmals neue Phobien diagnostiziert wurden, wie die Angst vor dem Eingesperretsein in engen Räumen. „Es sind moderne Verkehrsmittel, die als Auslöser von Angststörungen im Blickpunkt stehen“, schreibt der kulturwissenschaftler Andreas Bernard, der über „Die Geschichte des Fahrstuhls“ promoviert hat.

Ein Anruf bei Bernard, der heute Professor in Lüneburg ist. Was charakterisiert die U-Bahn als Terrorort? „Die U-Bahn ist ein Ort, an dem die Kontrolle über das Leben der Fahrgäste verloren geht.“

„Ein Anschlag dort“, sagt er, „sollte möglichst konzentrierte Zahl von Leuten treffen, die wahllos und völlig zufällig zusammengewürfelt wurden.“ Im Grunde ist die U-Bahn also ein Großteil im Kleinen. Wer sie angreift, greift die Stadt an.

Der U-Bahn-Terror gibt nicht exponierten Einzelpersonen, wie etwa der Terror der RAF in den siebziger Jahren, sondern der Infrastruktur der urbanen Vielfalt. Und damit allen. Die moderne Großstadt ermöglicht das Zusammenleben der vielen, der islamistische Kulturkampf zielt auf die Spaltung.

Tokio 1995 fahren täglich 7,4 Millionen Passagiere U-Bahn. Am 10. März verletzten Anhänger einer Sekte das Nervengas Sarin in der Metro. Mit angespitzten Regenschirmen durchschlugen sie mit Sarin gefüllte Plastikbecher. 12 Menschen starben, 5.600 werden verletzt.

London. 1,3 Milliarden Menschen pro Jahr lassen sich befördern. In Linien, 400 Kilometer. Im banalen Alltag auf dem morgendlichen Weg zur Arbeit. Und wieder war sie mit dem Leben

wäre sehr anstrengend“, sagt sie. Die Normalität in ihrem Pendlerleben ist zurück – auch aus pragmatischen Gründen. „Du bist ohnehin ein Gefangener, weil du nur mit der Metro zur Arbeit kommst. Sonst wäre mir das unterwegs.“ Die U-Bahn vereinfacht und strukturiert das Leben in der Großstadt. Was macht sie zu einem Ort, der von Anfang an mit Moderne und Zivilisation assoziiert wurde. Die U-Bahn-Geschichte begann 1863, als in London die weltweit ersten Untergrundzüge in Betrieb genommen wurden. Mit Dampf betriebene Züge pendelten auf einer Ost-West-Achse zwischen Farringdon und Paddington hin und her. In den folgenden Jahrzehnten entstand ein Großteil des Netzes der heutigen Londoner „Tube“.

Damals, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, war die Raumorganisation in der Großstadt auf die Herstellung gerade Linien gerichtet. Das Gewundene wurde zugunsten des Geraden eliminiert, auch weil damit eine zivilisierende Wirkung in Verbindung gebracht wurde. Die Stadt wurde diszipliniert, indem Breschen in sie geschlagen wurden. Der städtische Boulevard und der Fußstahl entstanden etwa zu der Zeit, als in London die erste U-Bahn fuhr. Ausge-

arbeitet. Eine Haltestelle weiter. Schuman, liegen die EU-Kommission und der Europäische Rat. Maelbeek ist eine unscheinbare Zwischenstation, aber sie liegt im Herzen des europäischen Brüssel.

Es gibt einen weiteren Aspekt, der die U-Bahn charakterisiert. Sie ist ein Verkehrsmittel, dem wie kaum einem anderen Rhythmus eingeschrieben ist. Ein Ort der Ordnung, deren Regeln allgemein bekannt sind. Kein Fahrradtransport in der Stoßzeit. In fünf Minuten kommt die nächste Bahn. Bitte auch in der Mitte des Zugs zusteigen. Jede Störung – ob durch Betrunkenheit oder Leute, die auf der Rolltreppe links statt rechts stehen – wird sofort bemerkt.

In Haruki Murakamis Buch über den Sarin-Anschlag in Tokio ist die Regelmäßigkeit beschrieben. „Ich steige immer durch die zweite Tür in den ersten Wagen ein“, erzählt darin eine junge Pendlerin. „Ich quetsche mich in die Ecke an der Tür und rühre mich nicht mehr.“ Ein Buchhalter erzählt, dass er heute aber beobachtet immer auf den Weg und stieg in den dritten Wagen von vorn. Das mache ich immer, wenn ich Milch kaufen will.“ Andere sagen, dass sie sich bis zum Tag des Anschlags noch nie verspätet haben.

„Das Fahrplangemäße“, sagt Andreas Bernard, ist viel wichtiger als bei überirdischen Verkehrsmitteln. Ein Bus findet nicht selten einen Schlechweg, die U-Bahn aber bleibt in ihrer Röhre, und wenn sie stecken bleibt, kommen auch die Fahrgäste nicht weiter. Die Unterbrechung des Normalen ist noch viel stärker fühlbar, wenn etwas so sehr auf reibungslosen Fließen ausgerichtet ist, wie es bei der U-Bahn der Fall ist“, sagt Bernard. „Der Terror erzeugt eine Stockung. Er hebt die Routine aus.“

Angriff auf die Vielfalt Der U-Bahn-Terror gliedert sich nicht in exponierten Einzelpersonen, wie etwa der Terror der RAF in den siebziger Jahren, sondern der Infrastruktur der urbanen Vielfalt. Und damit allen

rechnet die Disziplin, die die U-Bahn gewährleistet, macht sie allerdings auch anfällig. Denn erst wo es ordentlich ist, kann man das Chaos anrichten. Chris Stevens ist ehemaliger Antiterrorberater der britischen Polizei. Sein Fachgebiet ist der öffentliche Zugverkehr. Die Londoner Tube-Linien nennt er die „Lebensnotwendigen Arterien der Stadt“, geschaffen, um so effizient wie möglich große Menschenmassen zu transportieren. Genau das aber, sagt Stevens, „macht die U-Bahn auch verwundbar“. Sie muss funktionieren, regelmäßig und schnell, darin besteht ihr Sinn. Wie soll man da einen Gepäckcheck wie am Flughafen vornehmen? Es gibt seit dem Anschlag 2010 relativ wenige Müllseimer in der Tube, und wenn überhaupt, handelt es sich um Metallsklette mit durchsichtigen Plastikfolien. Stationsleitern und Leiter sind zu ständigen Inspektionen aller Ecken ihrer Haltestellen angehalten. Seit den Olympischen Spielen in London 2012 gibt es etwa 16.000 Überwachungskameras, auch in den Zügen.

Die Einführung von Sicherheitsvorkehrungen wie an Flughäfen aber es in der alten und nicht mit dem heutigen Sicherheitsbewusstsein gebauten U-Bahn nicht praktikabel, sagt Chris Ste-

vens, der mittlerweile Chef einer britischen Sicherheitsfirma ist. Es entstehen große Verzögerungen, die wirtschaftlich nicht hinnehmbar seien. Der Sinn des U-Bahn-Fahrens wäre aufgehoben. U-Bahn minus schnelles Vorankommen – da kann man auch gleich mit dem Bus ins Stau stehen. Belgien ist ein Dienstwagenland. Nirgends in Europa werden Dienstwagen so stark gefördert wie dort. In vielen Arbeitsverträgen steht das Anrecht auf ein Auto. Ohne die Metro würde Brüssel im Stau ersticken. Das Metronetz ist für eine Stadt, die gerade im Titel „Hauptstadt der Europäischen Union“ trägt, lächerlich klein. Es ist rund 40 Kilometer lang. Offiziell gibt es vier Linien. Aber genau genommen sind es nur zwei, die sich jeweils an den Enden teilen. Die eine Linie umfährt einmal den Innenstadtring in einem Ring, die andere fährt quer durch. Das ist alles. Dennoch ist die Metro in Brüssel unverzichtbar für alle, die noch mit ihren Familien frühstücken wollen, bevor sie zur Arbeit aufbrechen. Wer ins Europaviertel will oder von dort in die Randbezirke, ist mit der U-Bahn wesentlich schneller als mit dem Auto.

Sie ist, auch in Brüssel, ein Ort der Banalität des geordneten Alltags. Die Station Maelbeek, an der am Dienstag der Anschlag verübt wurde, wurde von dem Antwerpener Künstler Benoit van Inns gestaltet. Er hat 2002 auch riesige Gesichter an die kalbweißen Wände gezeichnet. Sie strahlen Anonymität aus, wie die Fahrgäste, die auf ihren Handys herumaddeln und von denen auf den ersten Blick nur eine Gefahr ausgeht: dass sie andere annehmen.

Ins Bewusstsein rückt der Alltag in der U-Bahn nur dann, wenn er ausgesetzt wird. Die Station Maelbeek wurde nach dem Anschlag geschlossen. Man kann – das ist es, was der Terror geschafft hat – dort nun den Ausnahmezustand sehen: Wo vorher anonyme Menschen waren, sind keine mehr. Der Stillstand ist es, der die Banalität des Alltags beendet.

Dagegen hilft nur der Versuch, sich die Banalität zurückzuholen oder eine neue zu erschaffen. Eine neue Routine des immer wieder Erlebten.

Lena Antonowa, die in Moskau zwei Anschläge entkommen ist, sagt heute: „Ein drittes Mal wird es nicht passieren“, und fährt wieder Metro. Aus Belgien ging in dieser Woche das trotzige Bild des Brüsseler Wahrzeichens Manneken Pis um die Welt, das auf Bomben pinkeht, versehen mit dem Schlagwort „Pis and love“. Vielleicht gibt es kein besseres Bild dafür, das die Alltagsroutine bald wieder aufgenommen werden soll, als ein pinkelndes Männchen.

Und in London hat die Stadtbehörde Transport for London derzeit eine neue U-Bahn-Linie namens Elizabeth Line, die eine schnellere Ost-West- und Nord-Süd-Verbindung herstellen soll, auch zum Flughafen Heathrow, der das Alltagsleben der Stadt in die Welt hinaus verlängert.

Man kann das Bauprojekt in diesen Tagen auch als Lob des geordneten Alltags verstehen: Bitte einsteigen, es gibt keinen Stillstand zu sehen.

■ **Klaus-Helge Donath** ist Moskauer Korrespondent der taz
■ **Ruth Bechstein** ist Mitarbeiterin der taz am wochene
■ **Klaus Kraab** ist Redakteur der taz am wochene
■ **Daniel Zyberstein** ist London-Korrespondent der taz

rechnet die Disziplin, die die U-Bahn gewährleistet, macht sie allerdings auch anfällig. Denn erst wo es ordentlich ist, kann man das Chaos anrichten. Chris Stevens ist ehemaliger Antiterrorberater der britischen Polizei. Sein Fachgebiet ist der öffentliche Zugverkehr. Die Londoner Tube-Linien nennt er die „Lebensnotwendigen Arterien der Stadt“, geschaffen, um so effizient wie möglich große Menschenmassen zu transportieren. Genau das aber, sagt Stevens, „macht die U-Bahn auch verwundbar“. Sie muss funktionieren, regelmäßig und schnell, darin besteht ihr Sinn. Wie soll man da einen Gepäckcheck wie am Flughafen vornehmen? Es gibt seit dem Anschlag 2010 relativ wenige Müllseimer in der Tube, und wenn überhaupt, handelt es sich um Metallsklette mit durchsichtigen Plastikfolien. Stationsleitern und Leiter sind zu ständigen Inspektionen aller Ecken ihrer Haltestellen angehalten. Seit den Olympischen Spielen in London 2012 gibt es etwa 16.000 Überwachungskameras, auch in den Zügen.

Die Einführung von Sicherheitsvorkehrungen wie an Flughäfen aber es in der alten und nicht mit dem heutigen Sicherheitsbewusstsein gebauten U-Bahn nicht praktikabel, sagt Chris Ste-