Ein paar Gedanken zum „Danni“ – ein Bericht

Leo Drais, Neue Internationale 252, Dezember 2020/Januar 2021

Vorbemerkung: Am 08. Dezember fielen mit dem Barrio „Oben“ die letzten Baumhäuser im „Danni“. Ende November war ich für einige Tage dort gewesen, als noch 4 – 5 Barrios der Rodung standhielten. Dieser Bericht erinnert an diese Zeit.

Woodcracker schneiden Bäume, als wären es Grashalme, werfen sie gleich einem Mikadospiel zu Boden. Die Kettensägen der Harvester kreischen. Nach 20 Sekunden ist eine eben noch stattliche Tanne entastet, geschält und zerteilt. Hunderte Cops stehen hinter Bauzäunen und NATO-Draht. Sie gewähren den schweren Forstmaschinen Geleit, haben selbst mächtige Wasserwerfer, Räumpanzer und Teleskopbühnen mitgebracht. Keine 10 Meter von fallenden Fichten entfernt, in 20 Metern Höhe, klammern sich die letzten Baumhäuser und mit ihnen einige AktivistInnen des Barrios „Morgen“ an Buchen und Eichen fest, die vermutlich älter sind als alle Menschen, die an ihren Wurzeln stehen.

Der Mensch, der in meiner Hörweite die Parents for Future durch den Wald führt, erklärt: „Laut Gesetz muss bei Baumfällungen die doppelte Baumlänge als Sicherheitsabstand eingehalten werden.“ Es ist offensichtlich, dass Bullen und BaumfällerInnen darauf scheißen. EinE AktivistIn wird über mir ins Baumhaus geholt Sie hatte sich außerhalb des Fensters über dem Abgrund festgeklammert, dem SEK den Einsatz schwerer machen wollen. Immerhin: Hier, wo die „Zivilgesellschaft“ sie beobachtet, benehmen sich die Cops einigermaßen. Ich denke an die Geschichten von brutal Weggeschleppten, von getretenen AktivistInnen, von im Baumhaus Zusammengeschlagenen und an voreilig oder vorsätzlich zerschnittene Seile, an denen Menschenleben hingen.

Inhalt im Wald

Vom „Morgen“ aus laufe ich tiefer in den Dannenröder Wald, kraxle durch eine in junge Buchen geschlagene Lichtung, bin bald in „Oben“ angekommen. Hier hatte vor 15 Monaten die Besetzung begonnen, hier wird sie enden. Auf der Suche nach den Inhalten einer heterogenen, anarchistisch dominierten Bewegung stolpere ich durch die Barrios, lese die aufgehängten Transparente. „Carpitalismus“ lese ich irgendwo, mit Anarchie-A – eine Anspielung auf die Macht der kapitalistischen Autoindustrie. Ansonsten finde ich vieles gegen Cops, Kapitalismus, Autobahn und Nazis; Flüche gegen die Grünen, ihren hessischen Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Al-Wazir, und Bundesverkehrsminister Scheuer gibt‘s auch. Feminismus, das Leben einer Utopie, die Schönheit des Waldes werden gepriesen.

In „Unterwex“ entdecke ich die auf Stoff gebannte Solidarität mit der kurdischen Bewegung. Sehr selten ist die konkretisierte Form einer Verkehrswende auf den Stofffetzen in den Bäumen zu lesen, lediglich zweimal so was wie „Nahverkehr zum Nulltarif.“ Die Ideen von Enteignung der Verkehrsindustrie, ArbeiterInnenkontrolle oder demokratisch geplantem Verkehr existieren allenfalls als schwacher, kaum sichtbarer Schimmer in dieser kleiner werdenden Parallelwelt, die sich befreit gibt und an deren Unfreiheit sie der behelmte, knüppelnde bürgerliche Staat doch täglich erinnert.

Dann habe ich den Wald durchquert. 300 m waren es vielleicht noch, die die beiden sich aufeinander zu bewegenden Schneisen voneinander trennen. Ein paar Cops stehen wie verloren in der überwältigend breiten Rodungsstrecke. Hier wird heute nicht geräumt. Ich denke an die gestrige

Kundgebung, vor allem zwei sinngemäße Aussagen des Redners der Deutschen Umwelthilfe wechseln sich mit meinen Gedanken ab:

- „Autobahnen sind nicht mehr zeitgemäß“. Waren sie es denn mal? Oder gibt es sie viel eher, weil der Individual- und Schwerlastverkehr dem deutschen Kapital mehr Profite brachte und bringt, als es ein öffentlich organisierter Verkehr je könnte?

Ich denke über diesen Begriff nach: „Zeitgemäß“. Von Fridays for Future bis hierher – das Wort ist populär, obwohl es doch so inhaltsleer ist.

Autobahnen sind gesamtgesellschaftlich irrational. Es bräuchte sie nicht, gäbe es den gut ausgebauten, flächendeckenden Schienenverkehr, gäbe es die nach Bedürfnissen ausgerichtete Produktionsweise und nicht jene nach Profiten zwanghaft lechzende.

Zu sagen, Autobahnen seien „nicht mehr zeitgemäß“, suggeriert doch, dass sie irgendwann mal rational und richtig waren. Damals wie heute machen sie aber nur für den fortwährend beschleunigenden Kapitalismus Sinn, nicht aber für die Menschheit als Ganze.

- „Die Grünen an der Landesregierung haben uns enttäuscht!“ Tjoa. Enttäuscht ist ja nur, wer anderes erwartet hatte.

Durch meine Fantasie läuft der Paradezug der grünen Partei auf einer frisch asphaltierten Autobahn, angeführt von Habeck und Al-Wazir in einem übergewichtigen E-Auto, angetrieben von Illusionen und falschen Hoffnungen tausender WählerInnen auf eine konsequente Klimapolitik. Der folgende Aufzug präsentiert protzig Bilder: Kosovo, Afghanistan, Agenda 2010, Stuttgart 21, Hambi holzen. Am Schluss des Zuges folgt eine nie endende Schlange Ruß kotzender Lkws, mit dem Holz des Danni beladen. Reste von Baumhäusern hängen an den Stämmen.

Die Grünen sind eine bürgerliche Partei. Schon längst haben sie die Bewegung hinter sich gelassen, auf deren Rücken sie emporstiegen. Sie machen Politik von und fürs BürgerInnentum. Nicht für den Danni. Nicht für‘s Klima. Nein. Sie hoffen auf eine Koalition mit der CDU im Bundestag. Sie machen Politik zuallererst für die bürgerliche Klasse, heißt für deren Eigentum, heißt für deren geheiligte Autoindustrie und streichen sie blassgrün an. All dies heißt: Die A49 wird gebaut (und im Gekreisch der Kettensägen hört man leis‘: „Aber wir, die Grünen, haben das nie gewollt … wir können bloß nicht anders.“

Zurück im Wald. Eine Rodungskante wie ein Abgrund. Mittlerweile liegt Schnee. Es ist der nächste Tag. Auf Plattformen, Konstruktionen und Baumhäusern harren AktivistInnen der Kälte. Die Gesichter sind bemalt, Hände zerschnitten, mit Sekundenkleber und Glitzerkonfetti unkenntlich gemacht. Für manche hat es auch was von Abenteuer: Das SEK holt dich vom Baum. Benimmst du dich, benimmt es sich hoffentlich auch. Die Bereitschaftscops bringen dich aus dem Wald, durchsuchen dich. Platzverweis, Verstoß gegen das Waldschutzgesetz (welch Ironie). Identität? Verweigert. Sind genug AktivistInnen beisammen, fährt ein Bus in die Gefangenensammelstelle (Gesa). Frankfurt. Kassel. Oder woandershin. Kripos durchsuchen dich, versuchen, irgendwas zu deiner Identität rauszukriegen. Fotos. Missglückte Fingerabdrücke … das Glitzerzeug dürfen sie nicht abschrubben. Nach wenigen Stunden: Freilassung. Dann zurück in den Wald. Aber nicht vergessen: Die Ordnungsmacht kann auch anders.

Für die einen hat es was von einem Spiel, für andere bedeutet die Räumung den Verlust von ein bisschen Zuhause. Die Besetzung ist vieles: Eine scheinbar gelebte anarchistische Utopie, die völlig abhängig ist von der kapitalistischen Außenwelt und der – im Verhältnis zur Masse der Lohnabhängigen – auch relativ privilegierten Stellung eines Teils der AktivistInnen. Enthusiastisch sprechen sie, da ist der Danni noch nicht mal gefallen, von Besetzungen in anderen bedrohten Wäldern.

Auch ist das Ganze ein kreativer Protest, der mit bewundernswertem Durchhaltevermögen und Geschick versucht, die Übermacht des Staates zu stoppen. Und klar, über allem schwebt der gegen die bestehende Verkehrspolitik. Aber welche konkrete bräuchte es stattdessen? Und wer soll sie liefern? Diese Antwort scheint großteils anderen überlassen. Ich komme noch darauf zurück.

Und jetzt?

Ich konnte nur ein paar Tage im Wald bleiben. Viele andere waren eine gefühlte Ewigkeit auf den Bäumen oder im Camp am Dorfrand Dannenrods. Seit 40 Jahren kämpft ein Teil der Menschen hier gegen die A49. Ohne deren aufrichtige Unterstützung wäre die Protestform der dauerhaften Besetzung unmöglich – vor beiden Lagern habe ich allein schon fürs Durchhalten großen Respekt. Ihre drohende Niederlage tut mir leid.

Verkürzt wäre es zudem, die Bewegung auf die BürgerInneninitiativen und die Besetzung zu reduzieren. Kinderdemos, Fridays for Future, Ende Gelände, Demos in Berlin, Frankfurt und anderswo sowie Soli-Baumhäuser und (wenig sinnhafte) individualistische Autobahnblockaden in der ganzen Republik rahmen die Proteste gegen Autobahnbau und Verkehrspolitik ein.

Trotzdem fielen tausende Bäume für eine Autobahn. Ist denn ein Sieg unmöglich? Ich glaube nicht. Vielmehr fehlt der Bewegung Entscheidendes, etwas, das nicht durch Kreativität und Durchhalten ersetzt werden kann. Es braucht eine konkrete Perspektive, anstatt auf Instagram zu jammern, dass der Wald so schön sei und nun kaputt gemacht wird.

Was heißt das?

Einerseits die Bewegung lokal vertiefend zu verankern, nicht nur in Form von BürgerInneninitiativen, sondern auch in Betrieben wie Ferrero Stadtallendorf oder MHI-Steine Nieder-Ofleiden (Stadtteil von Homberg im mittelhessischen Vogelsbergkreis), wo der Schotter für die A49 herkommt. Die hier Arbeitenden könnten bspw. für „Gleise statt Autobahn“ gewonnen werden, ebenso wie jene von STRABAG. Ein politischer Streik mit Besetzung der Baustelle durch diese Belegschaften wäre vielfach effektiver als Sitzblockaden vor den Werkstoren.

Andererseits muss die bundesweite Umweltbewegung ebenso auf die ArbeiterInnenklasse zugehen. Tausende Jobstreichungen, Gehaltsverluste und Abwälzen der Krisenkosten auf die Beschäftigten stehen hier an. Warum das nicht nutzen und aus der Umweltbewegung den Startpunkt einer Antikrisenbewegung machen?

Warum nicht sagen: „Die Reichen, die Konzerne und Industrien sollen für die Krise zahlen!“? Keine Entlassung wegen Wirtschaftskrise oder Verkehrswende! Stattdessen: Massive Besteuerung der Gewinne von klimaschädlichen Produktionen, kostenloser Nah- und Berufsverkehr für alle, Umstellung der Produktion auf medizinische Ausrüstung und klimaneutrale Verkehrskonzepte, demokratisch kontrolliert durch die ArbeiterInnenklasse selbst! Für politische Massenstreiks bis hin zum Generalstreik, um dies durchzusetzen!

Natürlich wäre die Entwicklung einer solchen Perspektive etwas in der Bewegung heiß Diskutiertes.

Gut so! Nicht zu diskutieren, heißt, die Verkehrspolitik in den Händen von Regierung und Staat zu belassen.

Mich des Erlebten im Danni erinnernd, blicke ich auf dem Heimweg aus dem Fenster der Regionalbahn. Anstatt an die Utopie einer in Bäume gezimmerten Parallelwelt zu glauben, tagträume ich von flächendeckendem kostenlosem Nahverkehr und gut ausgebauten Schienennetzen: Stadtallendorfer Pralinen werden wesentlich mit Güterzügen transportiert, Verkehrswege und Wohnraum werden reorganisiert, entflochten.

Die Verkehrsindustrie und Transportunternehmen sind enteignet, ArbeiterInnen haben die Kontrolle übernommen, setzen eine demokratisch von ihnen selbst geplante ökologisch sinnvolle Notumstellung der Produktion um. Die Arbeitszeit ist bei vollem Lohn auf 30 Stunden in der Woche reduziert, die gesellschaftlich notwendige Arbeit wird auf alle verteilt. Scheuer, Al-Wazir und die Bosse von DEGES, VW und Co. wurden aus ihren Ämtern gejagt. Ihr Staat existiert nicht mehr. Nun forsten sie die Schneise eines Waldes auf eigene Kosten und mit eigener Arbeitskraft wieder auf. Minibagger und Gießkanne statt Dienstwagen und Krawatte heißt das Programm …

Eine Zugbegleiterin weckt mich, fragt nach meinem Ticket. 10 Minuten später habe ich ein Schwarzfahrerticket, 60 Euro, mein Fahrschein sei ungültig. Ein Anruf beim Kundendienst des Verkehrsverbundes beweist mir, dass dessen Angestellte selbst keine Ahnung von den Tarifbestimmungen haben. Sauer lege ich auf. Höchste Eisenbahn, diese antikapitalistische Verkehrswende!