

Luisa Neubauer, Carola Rackete und das Recht der Kapitalist_Innen

„Wer hat die Macht, Verträge zu brechen?“ – diese Frage stellen Luisa Neubauer und Carola Rackete im Spiegel und beantworten sie auf ihre Weise. Die „Gruppe ArbeiterInnenmacht“ hat ein Kommentar dazu geschrieben, das wir cool finden und an dieser Stelle hier mit euch teilen wollen.

Marx

schreibt im Kapital zum Kampf um die Länge des Arbeitstages: „Zwischen gleichen

Rechten entscheidet die Gewalt“. Sichtbar wurde diese Wahrheit neuerdings im

Dannenröder Wald. Den Besetzer_Innen wurde in Verkennung, ja Umkehrung der

Realität weithin Gewalt (laut Duden die „Macht, Befugnis, das Recht und die Mittel, über jemanden, etwas zu bestimmen, zu herrschen“) vorgeworfen. In Wirklichkeit fand diese aber leider von Seiten des bürgerlichen Staates in Wahrnehmung der Interessen des rechtsausübenden Bauunternehmens statt.

Luisa

und Carola stellen fest, dass hier das Pariser Klimaabkommen gegen das Baurecht

von STRABAG steht.

STRABAG

beansprucht, den Bau der A49 durchzuführen, wozu die Firma nicht nur berechtigt, sondern auch beauftragt ist. STRABAG beruft sich also darauf, ihr Recht mithilfe der Staatsgewalt durchzusetzen.

Systemfrage?

Die 196

Unterzeichnerstaaten (alle außer dem Vatikanstaat und den USA) bekennen dagegen, die Erderwärmung auf 1,5 °C begrenzen zu wollen, zumindest aber auf 2 °C. 196 Staaten haben zwar auch Recht, aber niemand kann dieses so recht durchsetzen. Aus Recht haben folgt nicht Recht bekommen. Mit diesem Verweis versetzen die Autorinnen jenen einen verdienten Schlag in die rechte Magengrube, die das Recht für sich allein beanspruchen. Aber sie beschränken

sich natürlich nicht auf die richtige, wenn auch wenig originelle Erkenntnis, dass sich hinter dem Recht Beanspruchen immer auch gesellschaftliche Interessen

verbergen. Luisa und Carola versuchen den Brückenschlag zur „Systemfrage“,

womit aber nur die Frage des Rechtssystems gemeint ist:

„Menschen

haben ein juristisches System geschaffen, das uns geradewegs in eine Heißezeit

hinein legalisiert. Nicht zu vergessen, dass diese Gesetze auf einem Planeten geschrieben wurden, der ökologisch schon nicht mehr vergleichbar ist mit dem,

auf dem wir heute leben.“

Doch worin

besteht eigentlich die Systemfrage für Luisa und Carola:

„Was wir

aber mit Systemwandel meinen, ist erst mal nichts anderes als die banale, rationale, ja bescheidene Feststellung: So geht es nicht weiter. Wir stehen vor

einem Komplex an Krisen, nicht zuletzt auch an Krisen von Gerechtigkeit und Mitspracherecht.“

Die

Systemfrage werde durch die Natur selbst gestellt. Die von Menschen geschaffenen

Systeme haben uns – sozusagen unverschuldet – in eine Lage gebracht, in

der

Mensch und Natur sich feindlich gegenüberstehen. Nichtstun sei tödlich, Baumbesetzung insofern legitim. Luisa und Carola erklären die BesetzerInnen zu

bloßen Vollstrecker_Innen der „Radikalität der Wirklichkeit“ – respektable und

moralisch korrekte Kinder ihrer Zeit, ÜberbringerInnen unwillkommener Wahrheiten, nicht aber Subjekte, die bewusst für politische Veränderungen kämpfen und sich hierfür auch bewusst für ein Programm, für Ziele und Taktiken entscheiden müssen.

Die

Interpretation, dass es sich bei den Besetzer_Innen um aufrechte Naivlinge handelt, die aber zu weit gingen und/oder dass die Grünen ihren politischen Offenbarungseid leisten würden, dass sie den Status quo bewahren und nicht infrage stellen, bringen sie zwar ins Spiel. Ihr Bild, das die Grünen als Kraft präsentiert, die „ein Gleichgewicht zwischen politischem Kompromiss und physikalischen Tatsachen“ anstreben würden, bleibt letztlich Randnotiz im Beitrag. Auch, was das politische Ziel der Waldbesetzung ist oder sein soll – diese Frage wird von den Autorinnen nicht aufgeworfen.

Auch wenn

Luisa und Carola immer wieder auf die „Systemkrise“ verweisen, so bleibt doch

unbestimmt und unklar, was eigentlich unter dem System zu verstehen ist.

Dabei

betrachtet ein großer Teil der BesetzerInnen den Kampf im Danni tatsächlich als

Kristallisationspunkt der Systemfrage – der Infragestellung der Verfügungsgewalt von klimaschädlichen Unternehmen über ihr Eigentum, wozu die

Produktionsstätten schicker Verbrenner- oder Elektroautos ebenso gehören wie

der Wald, unter dem Kohle lagert oder an dessen Stelle in Zukunft LKWs

fahren
sollen.

Luisa und
Carola solidarisieren sich mit diesen Aktionen, in denen sie die Verteidigung einer zukünftigen, rationalen Lösung gegen die herrschende Unvernunft und Irrationalität erblicken.

„Während das
Irrationale regiert, werden so diejenigen, die heute im Wald sind und das
Ende
der ökologischen Zerstörung einfordern, zu den Vernünftigsten von allen. Sie
haben nicht nur begriffen, dass es so nicht weitergehen kann, sie haben auch
begriffen, dass es so lange so weitergeht, solange sie keinen Widerstand
leisten. Solange niemand interveniert und die Systeme zum Anhalten bringt,
so
lange wird die Zerstörung weitergehen.“

Diese
empathische Solidarisierung kann freilich nicht darüber hinwegtäuschen,
dass
unklar bleibt, worin eigentlich die systemische Ursache besteht, dass wir in
einer Gesellschaft leben, in der (rechtliche) Systeme, die „wir“ geschaffen
haben, „gegen uns arbeiten.“

Das K-Wort,
der Bezug auf die kapitalistische Produktionsweise und ihre inneren
Gesetzmäßigkeiten will Luisa und Carola nicht über die Lippen kommen. Der
Kapitalismus findet im Spiegel-Artikel keine Erwähnung. Somit müssen aber
auch
der Charakter des Systems und die eigentlichen Ursachen der Krise im
Dunklen
bleiben – und das gesellschaftliche Problem erscheint als
Gerechtigkeitsfrage,
genauer als Rechtsfrage.

Zu fordern,
dass in Zukunft das Pariser Abkommen in der Rechtsprechung über Bauprojekte zu berücksichtigen ist, ist nur insofern eine Systemfrage, als dass sie letztlich im System verhaftet bleibt. Nicht der Zweck der derzeitigen kapitalistischen Produktions- und Eigentumsverhältnisse (die Anhäufung privaten Reichtums) geraten bei Luisa und Carola in Konflikt mit den natürlichen Lebensgrundlagen der Menschheit, sondern der Überbau der kapitalistischen Gesellschaft (konkret das Rechtssystem) stehe in einem Widerspruch zu einem angeblich gesamtgesellschaftlichen Ziel, Wohlstand und Wohlergehen nachhaltig zu fördern.
Der Überbau müsse angepasst werden, damit das System wieder funktioniere.

Dabei wäre gerade Aufklärung über die Beziehung zwischen ökonomischer Basis und politischem und rechtlichem Überbau der Gesellschaft nötig, um zu verstehen, welches System, welches Klasseninteresse hinter dem „Irrationalismus“ der bestehenden Rechtsordnung steckt. Wie derselbe Marx schrieb: „Das Recht kann nie höher stehen als die ökonomische Gestaltung der Gesellschaft selbst.“

Radikaler Flügel

Die Besetzer_Innenbewegung im Danni ist ein Sammelpunkt für AktivistInnen, die Klimakämpfe mit radikaleren Mitteln und einem grundlegenden Anspruch führen wollen, die wenig Hoffnungen in einen Green New Deal hegen, die diesen Kampf als Teil eines „großen Ganzen“ sehen, gegen Kapitalismus, Sexismus, Rassismus, gegen globale Ungleichheit und

mehr. Diese Strömung innerhalb der Klimabewegung ist in den vergangenen zwei Jahren gewachsen.

Aber sie

kann die Hegemonie des rechten, bürgerlichen, grünlastigen Flügels, für den

auf jeden Fall auch Luisa Neubauer steht, insbesondere bei Fridays for Future

nicht herausfordern, solange sie nicht auch eine bewusste politische Auseinandersetzung um Methoden und politische Ziele der Bewegung gegen den

bürgerlichen Flügel führt. Dazu braucht der radikalere Flügel freilich auch eine marxistische Kritik am Kapitalismus und nicht bloß radikalere, kleinbürgerliche „Visionen“ einer anderen Gesellschaft, die letztlich von der Systemkritik einer Luisa und Carola nicht so weit entfernt sind.

Utopien

können charmant und motivierend sein, aber am Ende haben uns die Bullen wieder

aus den Träumen gerissen. Wir brauchen jetzt einen Plan, wie es für die Bewegung weiter geht. Wir müssen uns bewusst werden, worum es in den kommenden

Kämpfen gehen wird, für welche Ziele wir dort kämpfen werden, mit welchen Methoden und mit welchen Bündnispartner_Innen. Wo geht es Richtung „System

Change“? Was sind die nächsten Schritte? Die Bewegung braucht ein politisches

Programm, das erklärt, wie denn tatsächlich diese eine Demo, dieser eine Klimastreik oder diese Baumbesetzung ein Schritt zum „System Change“ werden

kann – nicht nur in der Vorstellung der jetzt beteiligten Aktivist_Innen, sondern auch in den Kämpfen aller anderen, die von der Krisenhaftigkeit des Systems auf andere Weise betroffen sind. Sonst wird „System Change“ eine geschmeidige Phrase ohne Inhalt, hinter der sich auch diejenigen verstecken

können, die wenig Systemsprengendes im Sinn haben.

Programm und Klassenfrage

Der

bürgerliche Flügel hat ein Programm - und es beruht auf der Vorstellung, dass

bei allen gesellschaftlichen Klassen in Bezug auf die Klimafrage eine grundsätzliche Interessengleichheit besteht oder zumindest möglich wäre.

Diese

Vorstellung versteckt sich hinter der Floskel, dass die konkrete Umsetzung der

Klima-Kehrtwende nur eine „politische Gestaltungsfrage“ sei, dass es darauf ankommt, die wissenschaftliche Realität anzuerkennen, dass es jetzt „Leaders“

braucht, die Ernst machen und mutig vorangehen. Solange nicht gesagt wird, welche

„Leaders“ das sein sollen, wie der gesellschaftliche Charakter der notwendigen,

fundamentalen Transformation von klimaschädlichen Produktions- und Transporttechnologien beschaffen sein soll, kann das nur ein Appell an die bestehenden „Leaders“ sein, an bürgerliche Parteien und Regierungen.

Die Aufgabe

der Klimabewegung reduziert sich darauf, ein neues „Narrativ“, einen „gesellschaftlichen Konsens“ zu etablieren, der anerkennt, dass die Zerstörung

unserer Lebensgrundlagen nicht nur unsere Zukunft im Allgemeinen aufs Spiel

setzt, dass sie sozial und auch global höchst ungerecht ist, sondern dass sie im Speziellen auch die Voraussetzungen für die Kapitalverwertung untergräbt,

also „gesamtgesellschaftlich“ irrational ist. Diese Strategie ist utopisch, weil sie unterstellt, dass Politik unter kapitalistischen Verhältnissen auch anders, nämlich „gesamtgesellschaftlich rational“ sein könne. Doch wie rational ist ein

System, wo etwa das Überleben von Millionen von einem Impfstoff abhängt, und dann wird ein „Wettrennen“ um den Impfstoff ausgerufen, d. h. die (kollektive) Überlebensfrage muss sich einem gesellschaftlichen Verhältnis unterordnen, der kapitalistischen Konkurrenz? Wie rational ist es, dass das pharmazeutische Know-how unter Verschluss bleibt und die Länder des „globalen Südens“ absehbar nur einen sehr kleinen Teil der Bevölkerung werden impfen können?

Wir wählen dieses Beispiel, weil die Pandemie-Politik in Teilen der Klimabewegung als erfolgreiche Krisenbewältigung gefeiert wird. Wie erfolgreich diese ist, hängt eben immer noch davon ab, welche Kriterien man gelten lässt, also von einem gesellschaftlichen Standpunkt. Ebenso die Klimafrage: Sie ist zweifellos eine „Menschheitsfrage“, aber das heißt nicht, dass alle Menschen gleichermaßen und unabhängig von ihrem Klassenstandpunkt dazu berufen sind, dafür eine Lösung zu finden. Es kann keinen echten Klimaschutz geben, der die Profitinteressen der großen Profiteur_Innen im Energie- und Transportsektor unangetastet lässt. Das möglichst rasche Erreichen der Klimaneutralität ist nur mit einem massiven Angriff auf das Eigentumsrecht, d. h. deren Privateigentum, realisierbar, durch zwangsweise Abschaltung von Verbrennungskraftwerken, erzwungenen Bau klimafreundlicher Alternativen und Umstellung der industriellen Produktion weg vom Individualverkehr auf kollektive Reorganisation des Güter- und Personenverkehrs hin.

Wenn man

sagt, „es gibt keinen grünen Kapitalismus“, dann ist das nicht einfach ein abstraktes Bekenntnis, sondern es bedeutet auch: unter kapitalistischen Bedingungen – unter denen wir aktuell kämpfen – gibt es keinen wirklichen Klimaschutz, der nicht in Konflikt mit Kapitalinteressen gerät. Er kann dem Kapital abgerungen werden, aber Errungenschaften stehen zur Disposition, wenn

sich das Kräfteverhältnis der Klassen ändert. Die Klimafrage ist eine Klassenfrage, nicht eine von Moral oder Einsicht. Deshalb ist sie eine Systemfrage.

Die Systemfrage nicht nur „stellen“, sondern auch beantworten

Konkret

bedeutet das: Wie können wir die Klimafrage verbinden mit sozialen Kämpfen von

Belegschaften, die ebenfalls, aber anders, von kapitalistischer Krise betroffen sind, denen die „Klimakrise“ sogar als Rechtfertigung für Angriffe auf ihre eigenen Rechte präsentiert wird? Wie können wir sie verknüpfen mit sozialen und

demokratischen Bewegungen im „globalen Süden“, wo politische und ökonomische

und zunehmend eben auch klimatische Verhältnisse von den Interessen der Kapitale in den imperialistischen Zentren bestimmt werden? Und wie können wir

auch politischen Druck entfalten, Wahlkämpfe als politisches Podium nutzen?

Luisa (und

andere) rufen gerne dazu auf, „die Richtigen“ zu wählen, und es muss gar nicht

extra gesagt werden, wer diese sind. Dieses verlegene Ausweichen vor der politischen Debatte (unter dem Deckmantel der „Überparteilichkeit“) verhindert

aber, dass wir als Bewegung konkrete Kampfziele entwickeln, aus denen sich Taktiken, Bündnisse und Aktionsformen ableiten lassen würden, die die Ebene des

bloß symbolischen Protests verlassen.

Konkret

müssen wir unter den Belegschaften, die beim Bau der Straße oder beim Betrieb

der Kraftwerke und Kohlegruben auch noch von Unternehmensführungen (und oft

auch reformistischen Gewerkschaftsführer_Innen) als politisches Schild gegen

die Klimabewegung ins Feld geführt werden, für unsere Ziele werben. Wir müssen

die Gewerkschaften auffordern, den Protest zu unterstützen und zu verbinden mit

dem Kampf gegen jede Entlassung - bei RWE, Daimler und anderen Klimazerstörungsprofiteur_Innen.

Wir müssen die Bahnbeschäftigten gewinnen, sich unserem Kampf anzuschließen,

und zugleich für den massiven Ausbau der Infrastruktur, Einstellung von Personal zu Tariflöhnen und die Verstaatlichung des gesamten Transportsektors

eintreten. Wir müssen unsere Ziele so konkret wie möglich formulieren, um greifbar zu machen, wo das Problem mit diesem „System“ liegt und wie wir es

ändern können.

Also: Als

Linke in der Klimabewegung müssen wir die Losung „System Change“ mit politischem Inhalt füllen. Ansonsten wird die „Systemfrage“ wenig mehr sein als

die nur scheinbar radikale Begleitmusik zur bürgerlichen Politik einer Luisa Neubauer.

Dannenröder Forst: Solidarität mit der Besetzung - Autoindustrie enteignen!

Lars Keller

Im sonst gemütlichen Mittelhessen zwischen Gießen und Kassel ist an diesen Tagen einiges los. Umweltaktivist_Innen besetzen seit rund einem Jahr einen Wald in der Nähe des Dorfes Dannenrod, einem Stadtteil von Homberg (Ohm) im Vogelsbergkreis, damit selbiger nicht dem Autobahnbau der A49 weichen muss. Seit dem 1. Oktober spitzt sich der Kampf um den „Danni“ zu. Die Rodungssaison ist eröffnet – der Staat schickte ein Polizeigroßaufgebot, um der Kettensäge sein Geleit zu geben und die Besetzer_Innen von den Bäumen zu holen. Gegen Räumung, Rodung und Raupenbagger fand am 4. Oktober eine Demonstration mit rund 2.000 Teilnehmer_Innen statt.

Dabei

geht es hier um viel mehr als einen Autobahnbau durch einen Dauermischwald (hoher Anteil an Buchen und Eichen), der als Paradebeispiel für nachhaltige Forstwirtschaft in einem sensiblen Wassergebiet gilt. Die Demos und Besetzungen rund um Homberg (Ohm) richten sich angesichts der Klimakrise vielmehr gegen den motorisierten Individual- und Schwerlastverkehr auf der Straße im Generellen. Eine Verkehrswende zugunsten von Verkehrsträgern wie Rad oder Schiene wird gefordert.

Die A49

Derzeit

beginnt die Bundesautobahn A49 in Kassel und endet in der Nähe von Neuental (Schwalm-Eder-Kreis) in der Prärie Nordhessens irgendwo zwischen Eder und Lahn. Somit bringt diese Autobahn dem Lkw-Verkehr, dieser heiligen Kuh des deutschen Gütertransports, dem Zögling des Bundesverkehrsministeriums und der Ausgeburt der deutschen

Industrieperlen Daimler und VW (ja richtig gelesen, dem Konzern gehören mit MAN und Scania nämlich auch Nutzfahrzeugsparten!) – nichts! Die Landstraße, in die die A49 zur Zeit mündet, ist für den Schwerlastverkehr gesperrt.

Somit

quetschen sich die Lkw-Kolonnen von Norddeutschland in Richtung Schweiz weiter durch den neuralgischen Punkt Kirchheimer-/Hattenbacher Dreieck, wo mit A 7, A 4 und A 5 die wichtigsten Nord-Süd- und Ost-West-Achsen des bundesdeutschen Fernstraßennetzes aufeinandertreffen. Aus der Idee heraus, diesen Knoten zu entlasten, wurde die A49 geboren. Darin besteht das eigentliche Motiv des Autobahnbaus. Ein nachrangiges stellt die schnellere Straßenverbindung zwischen dem Rhein-Main-Gebiet, Gießen/Marburg und Kassel dar. Die Teermaschinen kamen bis Neuental, 1994 war dort erst mal Schluss. Seither gibt es ein langes Zerren um Umweltschutzmaßnahmen, Finanzierung und Planfeststellung. Seit 2017 hat der Planfeststellungsbeschluss Bestand. Es darf weiter geteert werden und dank ÖPP (öffentlich-privater-Partnerschaft) kann das Privatkapital direkt daran mitverdienen.

Vom

gesamtgesellschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, macht der Autobahnausbau freilich keinen Sinn wie überhaupt jeder deutsche Autobahnausbau. Die Klimakrise verlangt nach einer schnellen Verkehrswende, die Ressourcenvernutzung und Ineffizienz des Individual- wie Straßengüterverkehrs ebenso. Mit der Main-Weser-Bahn gäbe es zudem bereits eine Bahntrasse, die sich hinsichtlich Kapazität und Einzugsgebiet ausbauen ließe und dann auch mehr Güter- und Personenverkehr der Region aufnehmen könnte.

Lokal wird das mitunter anders gesehen. Ein Teil der Mittel- und Oberhess_Innen unterstützt die Proteste gegen die Rodung, ein anderer hat ein Interesse am A49-Ausbau. Da wären einerseits die AnliegerInnen der Bundesstraße B3, die ihrerseits vom Schwerlastverkehr betroffen sind und durch die A49 eine Entlastung erfahren würden. Andererseits gibt es eine

Reihe lokal angesiedelter Unternehmen wie bspw. Ferrero Stadthallendorf, die sich ebenso wie einige Kommunen einen besseren Anschluss ans Straßennetz wünschen. Die Unterstützer_Innen der Autobahn finden sich in der „JA49“-Initiative wieder. Ihre etwas populistisch gehaltene Website verkauft uns die A49 dann auch als Umweltschutz. Letzteres ist, global wie lokal betrachtet, natürlich Blödsinn. Mehr Autobahn heißt mehr Auto- und Lkw-Verkehr – gerade weil der Weg Kassel – Gießen kürzer würde. Das bestätigt sich statistisch sowohl an vergangenen Autobahnprojekten als auch aus Sicht von Angebot- und Nachfrageprinzipien. Das heißt: mehr Treibhausgasmissionen, Oberflächenversiegelung und Störung eines Wasserreservoirs, von dem sogar Frankfurt/Main zerrt.

„Verkehrswende“ von Landes- und Bundesregierung

Alle,
die vorhaben, 2021 die Grünen in die Regierung zu wählen, sollten einen genauen Blick auf das kleine Dannenrod in der hessischen Provinz werfen. Wer glaubt, mit den Grünen sei eine Verkehrswende zugunsten der Wälder und des Klimas zu haben, wird hier eines Besseren belehrt. Die hessischen Grünen sitzen nämlich mit der CDU in der Landesregierung – und halten stoisch an der A49 fest.

Dem Bundesgeschäftsführer der Grünen, Michael Kellner, fiel auf der Demo am vergangenen Sonntag, den 4. Oktober, auch nichts Besseres ein, als auf bestehende Beschlüsse zum Straßenausbau zu verweisen: Berlin müsse den Bau stoppen, grundsätzlich sei seine Partei ja gegen die Autobahnen ... Gelaber und Gewäsch also! Von den hessischen Grünen kommt erst recht keine klare Kante gegen das Projekt. Wer will schon die CDU ein Jahr vor der Bundestagswahl ärgern? Immer dann, wenn's konkret um die (vegane) Wurst – oder besser um den Wald – geht, erweisen sich die Grünen als verlässliche Partner_Innen deutscher Auto- und Energiekonzerne. Der Abholzung des Hambacher Forstes wurde ja auch schon mal zugestimmt.

Derweil
will Bundesverkehrs(auto)minister Andreas Scheuer (CSU) die Lage erkannt haben und hat vor einigen Monaten – natürlich ohne die A49

in Frage zu stellen – das „Bündnis für unsere Bahn“ mit der Dachstrategie „Starke Schiene“ ins Leben gerufen. In diesem Schienenpakt befinden sich neben anderen das Verkehrsministerium, Schienenindustrien, Deutsche Bahn und die Gewerkschaft EVG. Was haben wir davon zu erwarten? Sage und schreibe 25 % soll der Schienengüterverkehr am gesamten Warentransport irgendwann (wann ist unklar) mal ausmachen, heute sind es etwa 18 %. Die Milliarden, die angeblich für einen nie da gewesenen Rückenwind für die Eisenbahn sorgen, sind nicht mehr als eine leichte Brise, die den vorhandenen Investitionsstau im Schienennetz kaum auflösen kann.

Wenn

in der jetzigen Wirtschaftskrise überhaupt jemand dick staatlichen Rückenwind verspürt, dann ist es der Kernsektor des deutschen Kapitals. Anstatt die Schiene durchgehend zu elektrifizieren, wird darüber sinniert, Autobahnen wie bei Darmstadt unter Oberleitung zu setzen, damit die Vormachtstellung des Lkw einen grünen Anstich bekommt. Das Konjunkturpaket der Regierung enthält zwar keine Kaufprämie für reine Verbrennerautos, dafür dann umso mehr für die ähnlich große ökologische Blödsinnigkeit E-Auto. Soviel zur „Verkehrswende“ der Regierung und Konzerne.

Und die echte Verkehrswende?

Sowohl das Demobündnis (Danni bleibt) als auch die Besetzer_Innen (Wald statt Asphalt) betonen in ihren Aufrufen die Wichtigkeit einer echten Verkehrswende und einer Verlagerung des Verkehrs zu ressourcen- und emissionsärmeren Fortbewegungsarten. Das teilen wir. „Wald statt Asphalt“ geht noch weiter und nimmt den Kapitalismus ins Visier, fordert einen radikalen Systemwandel und Klimagerechtigkeit. Das teilen wir auch. Das fehlende Salz in der Suppe ist aber unserer Meinung nach, dass ein radikaler Systemwandel konkrete Forderungen und einen konkreten Weg weit über Waldbesetzungen hinaus braucht.

Die Besetzung selbst wird begründet mit: *„Für die Form des Widerstands (Besetzung und direkte Aktion) haben wir uns entschieden, weil andere*

*Formen des Widerstands (wie Demos, Petitionen, Klagen & Appelle an politische Entscheidungsträger*innen) den Bau der A49 bisher nicht aufhalten konnten und mit den Rodungen nun Fakten geschaffen werden sollen. Veränderung braucht mutiges und entschlossenes Handeln – deswegen besetzen wir!“*
(<https://waldstattasphalt.blackblogs.org/besetzung-warum/>)

So richtig und wichtig die Demonstration oder Baumbesetzungen auch sind – verglichen mit politischen Massenstreiks der Arbeiter_Innenklasse sind dies nur weitgehend symbolische Aktionsformen. Derzeit erleben wir die größte Wirtschaftskrise zu unser aller Lebzeit. Massive Entlassungen finden statt oder werden kommen. Die ökologische Krise wird durch die Wirtschaftskrise und die brutaler werdende Konkurrenz weiter verschärft werden. Es braucht die Verbindung der Kämpfe und den Aufbau eines Antikrisenbündnisses, das für Massenstreiks bis hin zum Generalstreik gegen alle Entlassungen, Lohnkürzungen – ja überhaupt das Abwälzen der Krise auf die breite Bevölkerung – eintritt und zugleich ein Notprogramm gegen die Klimakrise einfordert.

Damit ein Generalstreik gegen die Klimakatastrophe nicht nur angekündigt, sondern auch real werden kann, muss die Arbeiter_Innenklasse zur zentralen Kraft der Bewegung werden. Dies bedeutet jedoch keineswegs nur, ja nicht einmal in erster Linie eine Veränderung der Aktionsform – es bedeutet vor allem eine Änderung des eigentlichen Ziels: die Enteignung des Kapitals und die Errichtung einer globalen, demokratischen Planwirtschaft. Nur so kann ein „System Change “ Wirklichkeit werden.

Von einem Generalstreik und Massenstreiks sind wir derzeit noch weit entfernt. Die Arbeiter_Innenklasse tritt in der Umweltbewegung bisher nicht als zentrale Akteurin in Erscheinung. Das liegt aber nicht daran, dass Arbeiter_Innen chronisch passiv wären, dass sie ihre Jobs in der Autoindustrie so lieben oder ihnen das Thema egal ist, zumal es im Nahverkehr eine große Zahl von Beschäftigten gibt, die sich sehr für eine Verkehrswende starkmachen.

Die Passivität breiter Teile der Arbeiter_Innenklasse gegenüber der

Umweltbewegung rührt viel eher daher, dass die Sozialpartner_Innenschaft der DGB-Gewerkschaften sie ruhigstellt, andererseits aber auch daher, dass die Umweltbewegung die Lohnabhängigen bisher nicht ansprechen konnte. Um sie zu erreichen, braucht es ein Programm, das klar macht, dass nicht sie für die Verkehrswende zahlen soll – sei es durch Jobverlust oder CO₂-Steuer –, sondern die Konzerne und Besitzer_Innen großer Vermögen zur Kasse gebeten werden.

Letzten

Endes heißt die Verkehrswende für uns viel mehr als „weg von der Straße hin zur Schiene, zu Bussen, zu Füßen und Fahrrädern“. Sie bedeutet vor allem auch so wenig wie möglich, so viel wie nötig Verkehr. Das heißt, diesen so zu reorganisieren, dass dort, wo Menschen leben, weder Lkw noch Güterzüge durch ihre Schlafzimmer brettern. Das heißt letztlich, Stadt und Land umzukrempeln, dass Verkehr nicht mehr an den Bedürfnissen des Kapitals, sondern nach denen der Menschheit ausgerichtet werden soll.

Konkret

geht's um:

–

Kein A49-Ausbau, sofortiger Stopp aller Autobahnprojekte – beteiligt Euch an Demonstrationen um Dannenrod, unterstützt die BesetzerInnen!

–

Stattdessen: massiver Ausbau der Schienenwege im Kernnetz wie auch in der Fläche, durchgehende Elektrifizierung, ausschließliche Speisung aus regenerativen Energien!

–

Massive Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene! Ausbau von Gleisanschlüssen zu Fabriken! Beförderungszwang zum Transport auf der Schiene für Unternehmen ab einer bestimmten Produktionsgröße! Für einen kostenlosen Nah- und Berufsverkehr!

-

Für den Aufbau eines Antikrisenbündnisses, das den Kampf gegen die Klimakrise mit der Abwehrschlacht gegen soziale Angriffe, Entlassungen und Kurzarbeit verbindet! Ein Anfang dafür kann die „Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG)“ sein – unterstützt diese!

-

Keine einzige Entlassung in der Transportindustrie wegen Verkehrswende oder Wirtschaftskrise! Verteilung der Arbeit auf alle! Für die 30-Stunden-Woche bei vollem Lohn- und Personalausgleich! Schnellstmögliche Umstrukturierung der gesamten Industrie, demokratisch geplant und kontrolliert durch die ArbeiterInnenklasse!

- Bezahlung der Verkehrswende durch eine massive Steuer auf Profite und große Privatvermögen! Die Kapitalist_Innen haben die Krise zu verantworten, also müssen sie dafür zahlen!

- Enteignung des gesamten Verkehrssektors unter Arbeiter_Innenkontrolle, erkämpft durch Massenstreiks und Fabrikbesetzungen!

-

Weder B3 noch A49 noch Güterzugtrasse vor der Tür! Restrukturierung, Aufhebung der Kluft zwischen Stadt und Land, so dass Lebensräume und Verkehrswege weitgehend voneinander getrennt sind!

- Entwicklung eines integralen Notfallplanes fürs Klima durch die Arbeiter_Innenklasse, der die Produktion an den Bedürfnissen der breiten Menschheit ausrichtet statt an Profitinteressen – nur so kann so wenig wie möglich Verkehr produziert werden!

Es

ist klar, dass wir mit bloßen Appellen an die Autoindustrie, an Scheuers Ministerium, ja generell an den bürgerlichen Staat, an die Grünen, die SPD-Führung und an IG-Metall-Betriebsräte bei VW und Co. das Klima nicht retten werden. Die BesetzerInnen im Baum wissen

das. Sie wissen auch, dass Baumbesetzungen noch keine umfassende Verkehrswende bringen. Lasst uns weitergehen und entschlossen handeln: vom abstrakten „System Change“ hin zu konkretem Antikapitalismus.