

ANTI-AUTO



AKTIONEN

BUCH



Informationsquelle Internet

Aus selbstorganisierten Projekten heraus werden auf der Plattform www.projektwerkstatt.de viele Internetseiten mit Tipps für Aktionen und Alltagsleben, Adressen und Materialien bereitgestellt – dazu Themenseiten in einer großen Fülle. Im Unterschied zu den meisten Internetseiten von Verbänden und Gruppen mit corporate identity gibt es hier keine einheitlichen Logos und die Links führen auf viele Seiten anderer Aktivistis und Gruppen. Diese Fülle macht zwar alles etwas unübersichtlich, aber eben mit dem Vorteil, hier unbeschränkte Informationen und weiterführende Links zu finden.

Wer zur allgemeinen Einstiegsseite will, sollte www.projektwerkstatt.de im Browser eingeben. Um die Übersichtlichkeit zu steigern, haben die Leute, die hinter diesen Seiten stehen, Einstiegsseiten für ihr jeweiliges Thema erzeugt und ihnen einprägsame Namen verpasst. Sie nutzen alle die Endung .siehe.website. Unten folgen einige dieser Eingangsseiten.

verkehrswege.siehe.website

Zahlen und Fakten zu den Folgen des Autoverkehrs. Notwendige Veränderungen. Kritische Blicke auf die aktuelle Verkehrspolitik. Forderungen, Aktionen, Berichte und konkrete Tipps für die Durchsetzung von Verkehrsweidevorschlägen.

direct-action.siehe.website

Konkrete Tipps, Ratschläge, Anleitungen und viele, viele Beispiele für kreative Aktionen ... von Besetzungen über Blockaden bis Sabotage, Kommunikationsguerilla und Straßentheater.

umwelt-und-macht.siehe.website

Zitate und Texte zur Verknüpfung von Ökologie und Herrschaftskritik – damit nicht weiter auf Regierungen, Vorschriften und Marktmechanismen gesetzt werden muss. Ziel ist, die Umwelt zur Sache der Menschen, nicht ihrer Aufpasser zu machen.

verkehrsaktionen.siehe.website

Der große Überblick aller Ideen, die auch in diesem Buch beschrieben werden – mit vielen Links zu Berichten, Beispielen und weitergehenden Infos. Viele technische und Rechtstipps.

alltagsalternative.siehe.website

Tipps, Texte, Zitate und mehr zur Selbstorganisation im Alltag – von Essensbeschaffung über Mobilität bis zum Wohnen ohne viel Geld. Anschaulich, mit Berichten und Downloads etlicher Dokumente.

antirepression.siehe.website

Riesige Sammlung von Texten, Zitaten und mehr zu politischer Organisation, ideologischen Positionen und Grabenkämpfen in sozialer Bewegung – von nachdenklich bis peinlich.

... und vieles mehr!

- Kritik an Demokratie und Rechtsstaat: demokratie-total.siehe.website
- Vortragsangebote: vortragsangebote.siehe.website
- Gegen Knast und Strafe: welt-ohne-strafe.siehe.website
- Mobilität: verkehrswege.siehe.website
Speziell zu Nulltarif: nulltarif.siehe.website
- Schutz natürlicher Lebensräume: biotopschutz.siehe.website
- Downloads: www.projektwerkstatt.de/download



aktionsversand.siehe.website

Bücher, Broschüren, DVDs und mehr zu Direct-Action, herrschaftsfreien Utopien, politischer Kritik. Viele mit konkreten Aktionsmaterialien und -tipps, andere nachdenklich und bissig. Gut geeignet auch für Büchertische und Veranstaltungen.

filme.siehe.website

Dokufilme, Aktionsberichte, Anleitungen, Hirnstupser und mehr – auch auf den Youtube-Kanälen „Direct Action“, „Hirnstupser“ und pwsaasens.

Die Fundgrube für Kritik, Widerstand & Utopien



konsumkritik-kritik.siehe.website

Lässt sich die Welt durch bewussten Konsum retten? Die Texte und Beispiele auf diesen Internetseiten zeigen: Nein. Statt des Konsumverhaltens zu ändern, müssen wir die Produktionsphären erobern und auch sonst gesellschaftliche Verhältnisse ändern. Speziell zum Thema Agrogentechnik gibt es weitere Seiten, zum Beispiel keine-gentechnik.de und gentechnik-seilschaften.siehe.website.

herrschaft.siehe.website

Welche Formen hat die institutionelle und diskursive Macht? Wo wirkt sie – und was wären Wege zum Abbau der Herrschaftsverhältnisse ... bis hin zu Utopien einer Welt ohne Strafe, Zwänge, aber mit gleichen Möglichkeiten für alle?

www.projektwerkstatt.de

Jörg Bergstedt

Anti-Auto Aktionsbuch

Verkehrswende durchsetzen
– lokal und überall!

SeitenWeb



Gewidmet all denen, die glauben, dass sich Klimawandel, Verkehrstote, Flächenversiegelung, Abgase und Artenschwund durch neue Straßen, ein paar Fahrradfahrstreifen und den Austausch des Antrieb stoppen lassen.

Gute Besserung!

Workshops zu Umweltthemen

Die passende Ergänzung:

Das Aktionsbuch Verkehrswende steckt voller Erfahrungen und praktischer Tipps für lokale Aktionen, Bündnisarbeit, den Umgang mit der Presse, den Baumhausbau oder den Entwurf eigener Verkehrswendepläne. Ihr findet Praxis-handreichungen, bedienungsfreundlich aufbereitet: Checklisten, Grafiken, Kurzinfos u.a. zu Pressemitteilungen, Demoanmeldungen, Camplogistik und vielem mehr. Ein Buch, das auch im Aktionsgetümmel hilfreich ist.

Das Buch bietet eine Momentaufnahme der aktuellen Strategien der Bewegung für die Verkehrswende und gibt Impulse für die Weiterentwicklung. Es ist zudem ein Plädoyer für die Vielfalt, die jede Bewegung stark macht. Das zeigt sich auch in hohen Anzahl von Autoris aus verschiedenen Gruppen der Klimagerechtigkeitsbewegung und lokalen Verkehrswende-Initiativen, die die einzelnen Texte verfasst haben. Das Redaktionskollektiv „Autokorrektur“ hatte sich bei den Protesten im Daneröder Forst kennengelernt.



aktionsversand.siehe.website

Dieses Buch wurde geschrieben und layoutet in der Projektwerkstatt Saasen – im Sommer 2021.

Unter Mitwirkung (Lektorat) von Ruben Gradl und weiteren, die aber ungenannt bleiben wollen.
SeitenHieb-Verlag in Reiskirchen ● ISBN 978-3-86747-100-2 ● 9 Euro ● www.seitenhieb.info

Macht macht Umwelt kaputt –

über den Zusammenhang von Herrschaft und Umweltzerstörung

Herrschaft bedeutet die Möglichkeit, Abläufe und Verhältnisse so regeln zu können, dass andere die negativen Folgen erleiden müssen. Umweltzerstörung basiert regelmäßig auf diesem Prinzip: Industrie und ihre Staaten graben in armen Regionen nach Energiequellen und Rohstoffen, transportieren schiffsweise Nahrungsmittel oder Holz zu sich und kippen den Müll wieder in die Peripherien zurück. Städte nutzen das Umland für Bauflächen, Straßentrassen und Müllhalde. Die Natur zählt nichts, weil die Menschen in ihr still sind oder still gehalten werden. Wer Umwelt dauerhaft schützen will, muss daher die Machtfrage stellen. Doch was geschieht tatsächlich? Selbst Umweltverbände setzen auf Staat, Umweltpolizei, Gesetze und Firmen, um die Welt grün zu halten. Diese Schüsse gehen nach hinten los – schon seit Jahrzehnten. Nötig ist eine Umweltschutzstrategie, die die Menschen ermächtigt, ihr Leben wieder selbst zu organisieren ohne Hierarchien und Privilegien. Nur ein Umweltschutz von unten ist grundlegend und dauerhaft wirksam.

- ▶ Infoseite: <https://umwelt-und-macht.siehe.website>
- ▶ Filmmitschnitt: <https://youtu.be/Ce5eoHDjr6k>

Konsumkritik-Kritik –

Warum die Welt nicht am Ladenregal gerettet werden kann

Überall dröhnt die Werbung: Ändere Dein Leben und Du änderst die Welt! Nachfrage regelt das Angebot! Ethische Geldanlagen, Kaufen mit gutem Gewissen usw. Warum aber wird die Welt nicht besser, sondern nur der Bio-, Fahrrad- und Solarladen zu einem Kommerztempel? Der Vortrag widerlegt die These von der großen Verbrauchermacht und zeigt, dass die Selbstreduzierung aufs Dasein als Konsument vor allem denen dient, die nichts als Profit im Sinn haben. Für Mensch und Umwelt aber geht es um mehr als sich mit der Rolle des Bezahlenden im Kapitalismus zufrieden zu geben.

- ▶ Infoseite: <https://konsumkritik-kritik.siehe.website>
- ▶ Filmmitschnitt: <https://youtu.be/11QkcineikQ>

Inhaltsverzeichnis

SeitenHieb

Vorwort 4

Von kleinen Anfängen zur umfassenden Kampagne für eine Verkehrswende 5

Sonderfall: Du – zwar allein, aber entschlossen
 Normalfall: Als Gruppe loslegen ... gleich mit Aktionen!
 Auf dem Weg: Von kleinen zu großen Aktionen, von der kleinen Gruppe zu einer breiten Kooperation vieler Akteure
 Von Einzelforderungen zum umfassenden Verkehrswendeplan
 Große Aktionstage: Autofrei ausprobieren

Sich einmischen – Recherche- und Beteiligungsmethoden 10

Recherche in Akten und anderswo
 Klagen
 Beteiligungsverfahren sinnvoll organisieren

Viele, viele Aktionsideen – entdecke die Möglichkeiten 15

Beteiligungsverfahren sinnvoll organisieren
 Ausrüstung für den widerständigen Alltag
 Aktionen gegen Autos
 Autofreie Zonen in Handarbeit!
 Mehr fürs Radeln
 Meinung machen
 Direkte Intervention

Raddemos und sowas Ähnliches 30

Critical Mass
 Raddemos
 Warum Fahrraddemos?

Alles, was Recht ist 33

Verkehrsaktionen und Versammlungsrecht
 Gedanken zu Formen von Demonstrationen
 Subversiver Rechtsgebrauch
 Umgang mit Repression

Verkehrswendepläne für eine Stadt bzw. Region entwickeln 40

Was gehört in einen Verkehrswendeplan?

Klare Positionen: Das Warum und Wie der Verkehrswende 43

Keine Kompromisse –
 das Auto terrorisiert Mensch und Umwelt
 Nicht appellieren, sondern Verhältnisse ändern!
 Die fünf Säulen der Verkehrswende
 Die Verkehrsmittel der Zukunft
 Was nicht hilft: E-Autos

Der Verlag:

SeitenHieb-Verlag
 Ludwigstr. 11
 35447 Reiskirchen
 info@seitenhieb.info

Bestellungen bitte an
 Duburger Str. 47
 24939 Flensburg
 bestellung@seitenhieb.info

Das Buch: ISBN
 978-3-86747-100-8
 Erscheinungsdatum:
 Juli 2021

Für kurze Wege streiten 49

Da geht mehr: Aktionstage, Blockaden und Besetzungen 51

Große Aktionstage: Die Stadt verändern
 Reclaim the Streets
 Große Infrastruktur angreifen
 Baustellen besetzen
 Konzerne blockieren

Tipps zur Organisation 58

Fragen und – mehrere – Antworten
 Aus der eigenen Blase herauskommen
 Großes schaffen als Kooperation der Unterschiedlichen
 Geld, Presse & Co.: Tipps für Orga-Kram

Unsere Unterstützung für eure Verkehrswende 64

Beratung, Workshop, Vorträge und Trainings
 Materialien
 Mehr Aktionsideen

Zur Technik des Buches

Die Kapitel stehen überwiegend für sich, zum Teil sind Verweise auf andere Kapitel vorhanden, in einigen Fällen werden wichtige Aspekte

Unsere Umweltbücher



Monsanto auf Deutsch

Die Enzyklopädie der Seilschaften in der Agro-Gentechnik: Behörden, Firmen, Lobbyverbände, Forschung und Parteien. Dazu Kapitel über die Koexistenz-Lüge, Propaganda und Repression.

- Großformat, 240 S., 18 €
- ISBN 978-3-86747-043-8

Passend dazu:

DVD „Monsanto auf Deutsch – Seilschaften deutscher Gentechnik“

Die bekannte Ton-Bilder-Schau als Blick hinter die Kulissen.

- DVD, über 120min, 7 €
- ISBN 978-3-86747-062-9



DVD „Macht macht Umwelt kaputt“

Vortrag von Jörg Bergstedt, unterlegt mit passenden Bildern.

- 117min, 7 €
- ISBN 978-3-86747-071-1

Macht und Umwelt

Warum und wie Herrschaft die Umweltzerstörung fördert.

- Quadratisch, 64 S., 3 €
- ISBN 978-3-86747-060-5

Konsumkritik-Kritik

Warum bewusster Konsum wenig bewirkt außer der Festigung bestehender Verhältnisse.

- Quadratisch, 52 S., 3 €
- ISBN 978-3-86747-070-4

Gentechnik und Macht

Nicht die Giftigkeit der Pflanzen, sondern die drohenden Patente und Zwangsverträge sind die größte Gefahr.

- Quadratisch, 64 S., 3 €
- ISBN 978-3-86747-065-0



Vorwort

8-9 Tote und 1053 Verletzte allein durch Verkehrsunfälle – wohlgermerkt täglich. Dazu kommen Tote und Geplagte durch Luftverschmutzung, Lärm, Flächenversiegelung, zugesparkte Geh- und Radwege, Rohstoffabbau, Klimakatastrophen und immer neue Skandalmeldungen krimineller Machenschaften. Doch selbst der grüne Oberöko Anton Hofreiter hat andere Sorgen und auto-mackert: „Ein Elektroauto zu fahren, macht deutlich mehr Spaß als Benziner oder Dieselfahrzeuge – weil Sie zum Beispiel blitzschnell an der Ampel starten können, da lassen Sie jeden Maserati stehen.“

Was hilft in einer solchen Lage? Kreative und direkte Aktionen, verbunden mit mutigen Vorschlägen. Eine echte Verkehrswende besteht nicht aus Kleinklein – und sie kommt auch nicht aus den Parlamenten. Vielmehr muss sie auf der Straße erkämpft werden, also dort, wo der Wahnsinn täglich stattfindet. Dieses Buch gibt euch dafür das Handwerkzeug. Viele Aktionsformen, einschließlich rechtlicher und organisatorischer Hinweise, werden hier beschrieben. Ihr erfahrt, wie ihr auf Autobahnen demonstrieren und bei euch vor Ort Straßen temporär autofrei machen könnt. Wie können Fahrradstraßen durchgesetzt oder umfassende Verkehrswendepäne erstellt werden? Wie finde ich Mitstreiter und erreiche die Presse?

Praxisnah und mit vielen Fotos sollen Kreativität angeheizt und Anleitung gegeben werden, um mit mutigen Forderungen und Aktionen das große Rad zu drehen – und zwar konsequent ohne das Greenwashing des zerstörerischen PKW- und LKW-Verkehrs durch einen Antriebswechsel oder Miniforderungen a la Tempolimit oder Fahrradwegebau.

Die passenden Internetseiten mit vielen Tipps und Tricks, Berichten von Aktionen und vieles mehr lautet verkehrsaktionen.siehe.website.

In der Projektwerkstatt Saasen, August 2021

*Die in diesem genutzte Sprachform ist der Versuch, Sprache als kulturelle Kampfform einzusetzen – hier für einen Verzicht der ständigen Zuordnung von Menschen zu einem Geschlecht. In fast allen Fällen, in denen Menschen beschrieben werden, ist das Geschlecht ohne Bedeutung. Ein männlich-weiblicher Stil bei Begriffen oder, moderner, die Verwendung des Gender-Gap als Ausdruck, dass es weit mehr als diese zwei Geschlechter gibt, verharren in der Typisierung von Menschen. Die hier verwendeten Substantive mit der Endung -is und neu geformte Artikel, Pronomen usw. sollen das Geschlecht ganz aus der Sprache verbannen (so wie im Englischen das the). Eine solche Veränderung der Sprache ist gewöhnungsbedürftig, aber genau deshalb eine wichtige Praxis. Hier verschiebt sich Kultur durch Benutzung der neuen Form. Da ich durch und durch Aktivist bin, lasse ich auch die Sprache nicht aus. Meine beiden Romane Suizidalen und Hinter den Laboren und verschiedene andere Schriften habe ich in dieser Sprache verfasst. Sie wird auch von anderen Menschen inzwischen regelmäßig genutzt (mehr auf is-sprache.siehe.website).

Von kleinen Anfängen zur umfassenden Kampagne für eine Verkehrswende

Dich nerven die Autos, die dir den Weg versperren, den Platz wegnehmen oder dich immer wieder in bedrohliche Situationen bringen? Dir geht es gewaltig auf den Keks, dass der Straßenverkehr neben 8-9 Toten und 1053 Verletzten pro Tag als einziger Sektor einfach immer mehr klimaschädliche Abgase ausstößt – und du einiges davon selbst einatmen musst? Dann bist du hier richtig.

Vielleicht seid ihr aber auch bereits eine Gruppe von Menschen, die entschlossen ist, endlich was gegen den Klimawandel zu tun – und dabei scheint euch der Verkehrsbereich besonders wichtig? Dann seid ihr hier auch richtig.

Vielleicht gibt es eure Gruppe aber auch schon sehr lange und ihr kämpft seit Jahren gegen eine neue Autobahn, Bundesstraße oder ein neues Gewerbegebiet. Ihr kennt die Kämpfe mit den (staatlichen) Windmühlen und sucht nach frischen Aktionsideen, um eurem Protest mehr Wirkung zu verleihen? Top – auch ihr seid mit diesem Buch an der richtigen Stelle.

Denn dieses Buch will nicht lange fackeln. Gut 100 Seiten sind prall gefüllt mit Aktionstipps aller Art, passenden rechtlichen Hinweisen und Beschreibungen von Beispielen, wo die beschriebenen Aktionen und Vorgehensweisen schon geklappt haben. Oft findet ihr einen Link oder Buchtipp, wo ihr noch mehr erfahren könnt, wenn das nützt.

Das soll dir helfen ...

- deine Stadt oder Region möglichst weitgehend von Autos zu befreien. Stattdessen sollen Platz und gute Bedingungen für Fußgänger* und Radfahrende entstehen, Bus- und Bahnverkehr gestärkt sowie Verkehr durch kurze Wege zu Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Schulen usw. vermieden („eingespart“) werden oder
- eine neue Straße, ein Gewerbegebiet, Supermärkte auf der grünen Wiese oder ähnliche Vorhaben zu verhindern, die nur wieder neuen Verkehr erzeugen, Flächen versiegeln und die Umwelt weiter belasten.

Oder gern auch beides.

Wir wissen aber nicht, an welchem Punkt du gerade bist. Vielleicht bist du allein und dich nerven die ganzen Autos. Oder du bist in einer kleinen Runde aktiv, ihr seid wild entschlossen, zu handeln – aber wisst noch nicht recht wie. Vielleicht seid ihr aber auch schon lange aktiv, habt euch jahrelang abgekämpft und fühlt euch etwas müde. Neue Ideen und Impulse kämen da gerade recht ...

Das sind ganz unterschiedliche Ausgangslagen – und sicherlich gibt es noch viele mehr. Daher sollen am Anfang ein paar Anregungen stehen, wie ihr am besten (wieder) loslegen könnt. Nehmt das aber nicht als Rezept, sondern findet euren eigenen Weg.

Sonderfall: Du – zwar allein, aber entschlossen

Das ist zwar nicht optimal, um gleich voll loslegen zu können – aber super, dass du etwas tun willst. Es gibt sogar Aktionsformen, die auch ganz allein funktionieren, zum Beispiel das Anbringen oder Verändern von Plakaten (Adbusting), das Malen mit Kreide überall, das Verteilen von Flyern oder das Wandern auf der Straße mit einem Gehzug – „das“ Ein-Mensch-Aktionsutensil schlechthin. Wahrscheinlich ist das als Ein-Mensch-Nummer aber auf Dauer nicht so prickelnd, könnte aber bereits dazu führen, dabei künftige Mitstreiter kennenzulernen. Du kannst auch nach dem Motto „no risk, no fun“ einfach mal eine erste Aktion ansetzen. Fahrraddemos sind zum Beispiel recht beliebt. Es ist sehr wahrscheinlich, dass da Menschen mitmachen. Lege ein für deinen Ort passendes Thema fest. Ob das eher eine autofreie Innenstadt, bessere Busverbindungen, mehr Fahrradstraßen oder der Nulltarif ist, musst du je nach dem, was akut ist oder thematisiert werden soll, festlegen. Du meldest den Termin bei der Versammlungsbehörde an (siehe Kapitel „Alles, was Recht ist“) und machst die Sache dann bekannt. Packe den Termin auf möglichst viele unterschiedliche Seiten im Internet. Suche dort passende Vereine wie Umweltverbände, VCD, ADFC, Fridays for Future, XR oder andere heraus und schreibe die an mit der Bitte, den Termin weiter zu verbreiten. Du kannst sie auch einladen, selbst etwas auf der Demo beizutragen. Gut sind auch ein paar Flyer, die du an passenden Orten auslegen oder zum Beispiel auf die Gepäckträger der an deinem Ort (Bahnhof, Schule, Innenstadt ...) herumstehenden Fahrräder klemmst. Schreibe einen kleinen Text und schicke den an die örtlichen Zeitungen, Internetplattformen usw. Dann machst du die Fahrraddemo und sprichst die Leute dort an, dass sie bei

Verkehrswende-Aktivitäten mitmachen können. So kann eine erste Runde entstehen, die Adressen austauscht, sich auf eine Mailingliste oder einen Messenger zum Austausch einigt. Auch eine Verabredung zu einem ersten Treffen kann folgen – und schwupps, schon steht der Anfang einer Verkehrswendegruppe, die fortan zusammen die Sache weiter vorantreibt.

Vermutlich aber geht es einfacher, ein paar Leute zusammenzutrommeln und dann die oben beschriebenen Aktionen bzw. eine erste Fahrraddemo mit denen zusammen zu machen. Wenn du in deinem Umfeld tatsächlich gar keine Mitstreiter gewinnen kannst, schau dich doch im Internet oder nach Flyern, Plakaten usw. um, ob es nicht bereits irgendwelche

Gruppen gibt, die sich um Umweltthemen, Klimaschutz oder sogar speziell um Verkehrsfragen kümmern. Von Fridays for Future bis zu Pro-Fahrrad-Gruppen sind die nämlich fast überall aktiv – oder haben zumindest ein paar Mitglieder, die sich aktivieren lassen. Daraus sollte sich eine kleine Runde schaffen lassen, die dann gemeinsam loslegt ...

Gehzeug

Ein Rahmen in der Größe eines Autos – behängt mit Spruchbändern.

Allein nach § 25 SVO erlaubt. Ab zwei Personen nach Versammlungsrecht. Beides geht.



Normalfall: Als Gruppe loslegen ... gleich mit Aktionen!

Ganz allein starten zu müssen, dürfte eher selten sein – aber auch das geht (siehe oben). Bessere Startbedingungen habt ihr, wenn ihr ein kleiner Freundkreis oder schon eine politisch aktive Gruppe seid. vielerorts gab und gibt es Menschen, die bei den Fridays for Future unterwegs waren, Besetzungen wie im Hambacher Forst oder auf Autobahntrassen besucht oder mitgemacht haben. Andere, die diese Zeilen lesen, sind in Gruppen aktiv oder zumindest Mitglied, die schon länger existieren, aber an Schwung verloren haben und jetzt wieder durchstarten wollen. Etliche Ortsgruppen von Umweltverbänden oder langjährig aktive Bürgi-Initiativen (BIs) gehören dazu. Sie haben viel Erfahrung, doch nach einigen Erfolgen und vielen Niederlagen ist vielerorts die Luft etwas raus. Zudem gibt es Gruppen, die bislang an anderen Themen gewerkelt haben, so dass Verkehrswendethemen nun neu wären.

Egal wie – Hauptsache, ihr seid nun ein paar Menschen, die zusammen etwas tun wollen. Jetzt ist entscheidend, schnell mit ersten Aktivitäten anzufangen.

- ▶ Ob ihr ein konkretes Einzelprojekt verfolgt wie die Verhinderung eines Straßenneubaus oder die Einrichtung einer Fahrradstraße, oder ob ihr euch gleich vornehmt, einen kompletten Vorschlag für die Wende weg vom Auto, hin zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV zu erarbeiten, ist egal. Wichtig ist, loszulegen.
- ▶ Traut euch was zu: Die meisten Aktionen sind einfach zu stemmen. Zudem werdet ihr an allem lernen, was ihr ausprobieret.
- ▶ Lasst euch nicht ablenken: Viele Gruppen versinken schon zu Beginn im Sumpf ewiger Labertreffen oder dem hierzulande verbreiteten, aber meist zermürbenden Ringen um Gruppennamen, Label oder die völlig überflüssige Vergabe irgendwelcher Ämter. Eine schlagkräftige Organisation braucht das nicht, eher stört es. Wichtiger sind klare Botschaften wie „Keine neue Straße XY“ oder „Für eine Fahrradstraße von ... bis ...“.
- ▶ Hütet euch vor schlechter Beratung durch Leute, die vorgeben, ganz viel Erfahrung zu haben. Solches Wissen abzugreifen, ist nützlich. Lasst euch aber nicht einschüchtern oder erzählen, dass ihr vorsichtiger vorgehen sollt, um keine wichtigen Leute zu verschrecken oder so. Klar ist Nachdenken vor jeder Aktion immer gut. Aber das sollte nichts aufhalten.
- ▶ Das Mitmachen bei großen, überregionalen Aktionen kann auch schön und wichtig sein. Aber die Verkehrswende muss konkret und vor Ort durchgesetzt werden. Sucht daher die Anknüpfungspunkte in eurer Stadt oder Region. Auch dort wird es (leider) Planungen für neue Straßen geben, fehlen Zug- und Busverbindungen, ist die Lage für Fahrradfahrer schlecht oder terrorisieren Elterntaxis jeden Morgen die Lage vor Kindergärten und Grundschulen.
- ▶ Ladet andere Gruppen zu den Aktionen ein, die ihr jetzt startet – aber lasst euch von deren Neigung, alles lange zu (zer-)reden oder Bündnisse zu bilden mit einheitlichem Namen und gewählten Gremien nicht aufhalten.

Bericht aus:
Kreistagsfraktion
Gießener Linke (Hrsg.,
2020): Verkehrswende
in Mittelhessen. [https://
projektwerkstatt.de/
media/text/verkehr_
download_gibuch.pdf](https://projektwerkstatt.de/media/text/verkehr_download_gibuch.pdf)

[https://wiesecktal.
siehe.website](https://wiesecktal.siehe.website)

Bericht aus Buseck

Die Nase voll von Abgasen, Autolärm und einer Verkehrspolitik, die sich kaum um Klimaschutz schert – das hatten viele von ihnen schon lange! Doch Vernetzung und gemeinsame Aktion fehlten. Am 14. November 2018 ändert sich das durch eine Veranstaltung der Kreisgruppe der Gießener Linken: Die Projektwerkstatt Saasen stellt ihren „Verkehrswendeplan für das Wiesecktal“ vor. Anwesend sind Jörg Bergstedt aus Saasen und Reinhard Hamel von den Kreistags-Linken. Auch Busecks Bürgermeister Dirk Haas (SPD) und der schon immer radelnde Ortsvorsteher Erich Hof (SPD) sind da. Dazu mehr als 50 Zuhörer*innen. Das große Interesse lässt die Hoffnung wachsen: Die Zeit ist reif für Veränderungen. Der Vortrag analysiert klar und nennt konkrete Maßnahmen. Bürgermeister und Ortsvorsteher sind aufgeschlossen. Die bei solchen Veranstaltungen üblichen Einwände, Bedenken und Vertröstungen halten sich an diesem Abend zurück. Das war der Impuls: Verkehrswende-Aktivist trifft sich mit in Verantwortung stehenden Realpolitikern, moderiert von einem Busecker Linken – und sie reden wirklich miteinander, hören zu, wägen ab. Dabei steht der Radverkehr besonders im Fokus. Bei den Zuhörer*innen wächst die Hoffnung: Hier ist etwas möglich! Bis sich eine Verkehrswende-Gruppe bildet, vergehen noch Wochen, in denen Interessierte für ein weiteres Treffen gewonnen werden. Heute sind im E-Mail-Verteiler 55 Personen gelistet. Zu den regelmäßigen Treffen erscheinen zwischen zehn und zwölf Personen. Vor den Aktionstagen sind es auch schon mal 26. Schnell ist man sich einig. Die Busecker Öffentlichkeit soll mit konkreten Aktionen zur Verbesserung des Radverkehrs angesprochen werden. [...] Der „1. Busecker Verkehrswende-Tag“ am Samstag, 7. September 2019, findet nahe einer besonders gefährlichen Stelle des R7 statt: Hier wird der Radverkehr durch eine unübersichtliche Straßenkreuzung geführt. Schon lange wird ein Kreisverkehr gefordert, der auch den Radverkehr sicherer macht. Um diese Forderung zu beleben, wird ein benachbarter Abschnitt des Schützenweges zur samstäglichen Versammlungsfläche mit Straßencafé, Infoständen, Polititalk, Musik u.v.m. In Kooperation mit der Grünen Jugend Gießen und anderen mittelhessischen Verkehrswende-Initiativen wird mehrmals für einige Minuten der geforderte Kreisverkehr von 60-80 Radler*innen imaginiert. Die Fotos von dieser Aktion finden in der Presse Verbreitung. So wird dieses „Kreiseln“ zum Symbol für eine Verkehrswende in Buseck, das auch bei anderen Gelegenheiten belebt wird.

Foto: Das „Kreiseln“ am Aktionstag



Das Gute für euch: Es gibt viele Möglichkeiten, wie ihr in einer Stadt oder Region vorgehen könnt, um aus dem kleinen Haufen, der ihr anfangs noch seid oder der nach den vielen Jahren übriggeblieben ist, einen bunten, kreativen und schlagkräftigen Haufen macht, der eine Verkehrswende durchsetzt. Am Ende sollten nicht nur ein paar kleine Verbesserungen stehen, sondern ein mutiger Plan, der die Autos verdrängt und für eine Wende hin zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV führt. Doch am Anfang sind ganz konkrete Aktionen zu ganz konkreten Forderungen einfacher und gut für die ersten Schritte in die Öffentlichkeit.

- ▶ Ladet ein Referent*in ein für einen Vortrag zum Thema, werbt dann dafür per Presseinfo, auf Social Media und per Flyern oder Plakaten. Einen Raum für das Thema Verkehrswende werdet ihr in öffentlichen Gebäuden, bei Kirchengemeinden oder soziokulturellen Einrichtungen wahrscheinlich bekommen, denn das Thema ist gerade angesagt. Wenn nicht: Im Freien geht auch – zum Beispiel angemeldet nach Versammlungsrecht.

Bilder der Woche

LICHTBLICK Die gefälschten Flugblätter waren sicherlich der Aufreger in der vergangenen Woche. Schön wäre es, wenn die Diskussion über die Aktion nicht schnell abebben würde. Es darf schließlich nicht sein, dass nur Beamte des Landes kostenlos Bus und Bahn fahren dürfen. Nur noch ein Reststamm ist von der Kastanie vor der Arbeitsagentur übrig geblieben. Diese drohte umzustürzen und wurde deshalb zerteilt. Den Orkan vor einigen Wochen hatte der Baum noch ohne Schaden überstanden. Am Dienstag kam endlich einmal die Sonne heraus. Ein echter Lichtblick im trübsten Januar aller Zeiten.

(cr)/Fotos: SWG, Schäfer, Jung

34 Samstag, 3. Februar 2018

- Legt los mit Aktionen draußen auf der Straße, auf den Plätzen, in Wohngebieten, vor Rathäusern oder Behörden, Firmen oder anderen beteiligten Playern – je nachdem, wo euer Thema hinpasst. Setzt einfach mal eine Raddemo an und werbt dafür (wie oben unter „Fall 1“ beschrieben). Auch wenn beim ersten Mal nur zehn oder zwanzig Menschen zusammenkommen, kann das ein guter Auftakt zu mehr sein. Gebt eine Liste rum, wo sich die Interessierten mit Kontakt eintragen. Ihr könnt auch gleich zu einem Folgetreffen für alle, die mitmachen wollen, einladen.
- Nutzt überregionale Aktionstage, um euch daran mit einer lokalen Aktion zu beteiligen. Das kann die Aufmerksamkeit auf eure (noch) kleine Sache vergrößern.

Machen Sie mit!
27.1. - 4.2.: Gießen
testet den „Nulltarif“!

Vom 27. Januar bis 4. Februar 2018 fahren alle Busse und Bahnen im Stadtgebiet Gießen frei. Das heißt: Sie brauchen keinen Fahrschein. Mit dieser Aktion sollen Informationen und Meinungen gesammelt werden, ob ein fahrscheinloser Nahverkehr die Innenstadt von Autos entlasten und für Besuche attraktiver machen kann. Einstimmig beschlossen im Gießener Stadtparlament, dient dieses Experiment der Prüfung, welche Vorteile ein „Nulltarif“ für Gießen bringen kann.

Daher:

Nutzen Sie an diesen
neun Tagen die
Busse und Bahnen
im Stadtgebiet
Gießen. GRATIS!



Wir probieren es!

Lieber MitbürgerInnen, Sie haben es wohl schon gehört: Unser Stadtparlament hat in seiner Novemberitzung beschlossen, dass sogenannte „Nulltarif“ zu prüfen, also das fahrscheinlose Fahren in Bussen und Bahnen des Stadtgebietes. Damit das kein Papiertiger wird, wollen wir die Idee praktisch testen – mit Ihnen!

Die Sache mit der Mobilität kommt damit in Bewegung. Ich meine: Bräutigam, Klimawandel, Verkehrstopf, Zersplitter im Stau – all das erfordert rasche Veränderung. Immer mehr Studien zeigen, dass die Verkehrsmittel der Zukunft, das sogenannte „Nulltarif“, einen großen Aufschwung der Fahrgastzahlen mit sich bringt. In vielen Orten Europas wird das schon praktiziert. Dunkerque, eine französische Stadt und etwas so groß wie Gießen, folgt gerade in diesen Monaten dem Beispiel. In Deutschland wird

Auf dem Weg: Von kleinen zu großen Aktionen, von der kleinen Gruppe zu einer breiten Kooperation vieler Akteure

Je schneller konkrete Aktionen folgen, desto besser. Raddemos, Straßenfeste, Kreideaktionen, Herumspazieren mit Gehzeugen und vieles mehr bieten sich an. Ladet immer weitere Gruppen ein, die es bei euch gibt und zum Thema Umwelt, Klima, Verkehrswende usw. aktiv sind.

Um die bei Vereinen und Verbänden, aber auch in Bündnissen mit gemeinsamen Labels und Ämtern üblichen Entwicklungen zu vermeiden, ist es wichtig, nicht zu einer Organisation, sondern immer nur zum Mitmachen bei konkreten Aktionen aufzurufen – und zwar am besten mit eigenen Ideen. Was genau passiert, entsteht durch die Beteiligten selbst. Ideen werden in die Runde eingebracht und wenn genügend mitmachen, läuft die Sache. So entstanden schon häufiger verschiedenartige Kooperationen als buntes Mosaik von Aktivitäten, zum Beispiel in Gießen oder Koblenz. Nur selten nahmen alle an einer Aktion teil, aber das ist gar nicht schlimm. Baut gute Kommunikationskanäle auf, damit alle von allem mitbekommen und mitmachen können. Nutzt dabei möglichst alles: Telefon, Mail, aktuelle Messenger und Online-Plattformen, denn jede Gruppe und Generation hat ihre eigenen Vorlieben. Auch nach außen ist Vielfalt Trumpf: Wer von klassischen Methoden wie Flyer und Email über Blogs und statische Internetseiten bis zu modernen Messengersystemen und Social-Media-Angeboten alles bespielt, erreicht die meisten Menschen. Am wichtigsten aber bleiben die Aktionen. Vielleicht braucht es irgendwann gar keine Extratreffen mehr, weil ihr euch auf den Aktionen seht und dort neue Ideen vorgestellt oder ausgeheckt werden können – plus der digitalen Vernetzung.

Die Gießener Initiativen haben sehr gute Erfahrungen damit gemacht, ganz auf ein einheitliches Label und zentrale Entscheidungen zu verzichten. Es gilt dort: Wer eine Idee oder ein Projekt hat, legt einfach los und lädt andere dazu ein!

Abbildung: Wochenendkommentar im Gießener Anzeiger

Pläne, Aktionsberichte und mehr aus Gießen und Umgebung auf <https://giessen-autofrei.siehe.website>

Foto: Infostände von ADFC und Bahnreaktivierungsgruppen auf dem Aktionstag am 3.5.2019.

Bericht aus Gießen

Die klassischen Verbände waren schon da: VCD, ADFC und andere. Dennoch begann 2018 etwas Neues, zunächst aus einer kleinen Gruppe bis heute unbekannt gebliebener Kommunikationsguerilleros. Sie verteilten statt weit einen Flyer, der für neun Tage zum Fahren ohne Fahrschein einlud – eine offizielle Aktion der Stadt Gießen und des Verkehrsverbundes. Das war zwar eine Fälschung, aber sie regte eine riesige Debatte an, die eine (vom Verkehrswendethema stark geprägte) Kommunalwahl später fast zur Verwirklichung geführt hätte, wenn nicht die Grünen (mal wieder) Bremser an allen Fronten gewesen wären. Das aber ist eine andere Geschichte. Der Impuls, durch spektakuläre Aktionen etwas zu bewegen, motivierte verschiedene Akteure in der Stadt, mit verschiedenen Aktionen im öffentlichen Raum für eine Verkehrswende zu streiten. Diese Dichte an Aktionen erzeugte Stück für Stück eine Stimmung in der Stadt, endlich Fahrradstraßen einzurichten, die autofreie Innenstadt voranzutreiben oder sogar die Wiedereinführung einer Straßenbahn zu diskutieren. An den größer werdenden Aktionen beteiligten sich nun auch die klassischen Verbände, einzelne Parteien oder ihre Jugendverbände – und schließlich sogar ganz viele Gruppen, die bisher mit ökologischen Themen nicht viel zu tun haben. Seit 2019 ist die Verkehrswende das prägende Thema der Stadtpolitik.



Von Einzelforderungen zum umfassenden Verkehrswendeplan

Aktionen erzeugen Aufmerksamkeit. In der Theorie des „direct action“ wird oft von „Erregungskorridoren“ gesprochen. Das ist ein spannender Unterschied zu großen NGOs, die meist nur bestehende Möglichkeiten nutzen. „Window of opportunity“ wird dort eine Strategie genannt, die auf Gelegenheiten reagiert und dazu große Kampagnen startet. Kreative Aktion hingegen will diese Gelegenheiten selbst schaffen. Dazu braucht es vieler und auch spektakulärer Aktionen. Die werden am Anfang nicht immer gleich Beifall erzeugen. Darauf kommt es auch nicht an. Entscheidend ist, dass durch die Aktionen das Thema gesetzt wird. So kann ein Kampf gegen einen Straßenbau, ein Gewerbegebiet oder eine konkrete Firma mit Aktionen beginnen, die bei den Sachverwaltis des Weiter-so große Empörung auslösen. Das ist gut so. Nichts ist schlimmer als Gleichgültigkeit und Nichtbeachtung.

Doch wichtig ist auch: Wenn es uns gelingt, den „Erregungskorridor“, also die öffentliche Aufmerksamkeit für unser Anliegen, zu erreichen, braucht es Inhalte, um den entstehenden Aufmerksamkeitsraum auch zu füllen. Vielen aktivistischen Gruppen fehlt das – und das ist schade. Denn es braucht immer diese Kopplung: Aktionen, die Aufmerksamkeit erzeugen – und den Inhalt, mit dem diese dann genutzt werden, um konkrete Veränderungen zu erreichen.

Für Verkehrswendeaktionen heißt das, eigene Vorschläge zu entwickeln und einzubringen. Das gilt auch, wenn die Aktionen

sich zunächst „nur“ gegen ein Projekt richten, welches die Lage verschlimmern würde – also zum Beispiel eine neue Straße oder ein neues Gewerbegebiet. Zwar ist es schon eine klare Position, deren Bau abzulehnen. Eine spektakuläre Aktion wie die Besetzung eines solchen Geländes bietet aber die Chance zu mehr – sowohl inhaltlich als auch zeitlich. Denn Besetzungen werden vielleicht irgendwann geräumt (der dann größte Erregungskorridor!) – Forderungen und Vorschläge für eine weitergehende Verkehrswende aber bleiben.

Eine genauere Beschreibung der Vorgehensweise findet ihr im Extrakapitel „Verkehrswendeplan“.

Zum „Danni“
<https://keine-a49.siehe.website.waldstattasphalt.blackblogs.org>

Bericht zu Danni bleibt

Die Besetzung des Dannenröder Forstes war die aufmerksamkeitsstärkste Aktion in Sachen Verkehrswende der letzten Jahre. Spätestens zur Räumung im Herbst 2020 war sie in allen Medien stark präsent. Zu dem Zeitpunkt hatte sie schon über ein Jahr bestanden und in der ersten Rodungssaison auch die Fällarbeiten erfolgreich verhindert.

Schade war allerdings, dass die inhaltlichen Forderungen sich weitgehend auf die Ablehnung des Autobahnbaus reduzierten. Als Alternative stellten einige Beteiligte sogar den Ausbau anderer Straßen in den Mittelpunkt – statt einer Verkehrswende. Hier wurden sehr deutlich Chancen vertan. Die Botschaft reduzierte sich oft auf die wichtigen Punkte Baum- und Grundwasserschutz. Dabei gab es in der Nähe eine parallel verlaufende, aber für Personenverkehr stillgelegte Bahntrasse. Große, den LKW-Verkehr erzeugende Industriebetriebe der Umgebung hatten Gleisanschlüsse, nutzten diese aber nicht. Die ÖPNV-Verbindungen im betroffenen Vogelsberg waren schlecht oder nicht vorhanden. Die wenigen Fahrradverbindungen wurden für den Bau sogar ganz gekappt. Hier wäre mehr drin gewesen, was über den temporären, den Erregungskorridor öffnenden Kampf um die einzelnen Bäume auf der Trasse hinausgegangen wäre.

Die konsequenteste Art, eure Forderungen für eine Verkehrswende deutlich rüberzubringen, ist ein umfassender Verkehrswendeplan für die ganze Stadt oder Region. Das macht zwar einige Arbeit, hat aber eine sehr starke Wirkung, wenn ihr präzise zeigen könnt, wie ihr euch die Veränderungen vorstellt. Außerdem könnt ihr vermutlich überall auf das Wissen all derer zurückgreifen, die sich darüber schon Gedanken gemacht haben – seien es Vorschläge für Fahrradverbindungen aus dem

ADFC oder von anderen Fahrradbegeisterten, seien es Verbesserungsideen für Bus und Bahn aus VCD, ProBahn oder anderen einschlägigen Gruppen, oder sei es das besonders wichtige Alltagswissen all derer, die täglich ohne Auto unterwegs sind und daher viele Schleichwege, aber auch die Lücken und Problemstellen

gut kennen. Ein solcher Plan wird schnell zur wichtigsten Grundlage aller verkehrspolitischen Debatten und begleitet fortan all eure Aktionen, die neben der konkreten Forderung auch immer eine Werbung für den Gesamtvorschlag sind. Wenn es gut läuft (wie in Gießen), verdrängt euer Plan alles Stückwerk, was aus Politik und Verwaltungen bisher vorgelegt wurde. Wenn, wie bei den Aktionen auch, bei der Erarbeitung auf Abstimmungen oder gar Konsens verzichtet wird, das Ergebnis also eine Symbiose aller Ideen ist, die von verschiedenen Seiten eingebracht wurden, kann ein sehr mutiger und umfassender Plan entstehen. Dann bleibt nur noch die Veröffentlichung im Internet, die Präsentation z.B. in einem Pressegespräch oder in entsprechenden Veranstaltungen und der Druck und die Verteilung in vieltausendfacher Auflage als Faltplan, dazu auf großen Farbausdrucken als Aushang auf Veranstaltungen und bei den Aktionen in der Stadt.



Bericht aus Koblenz

Wie in Gießen waren es am Anfang nur sehr Wenige, die in der Stadt an Mosel und Rhein mit Verkehrswendeaktionen begannen. Recht schnell kam die Idee, einen umfassenden Verkehrswendeplan zu erarbeiten. Der erste Entwurf, noch sehr lückig, wurde bei einigen Aktionen und direkten Treffen mit anderen Gruppen gezeigt und füllte sich Stück für Stück, bis ein detaillierter Gesamtplan entstand.

Der zweite große Verkehrswendeaktionstag im Frühjahr 2021 setzte die Forderungen des Verkehrswendeplanes dann für einen Teil der Innenstadt an einem Tag praktisch um. Damit gelang der Durchbruch, die Vorschläge für Fahrradstraßen, einen besseren ÖPNV einschließlich der Verlängerung der bestehenden Seilbahn und die Forderung nach einer autofreien Innenstadt endlich ernsthaft in die Diskussion einzubringen. Mehr Infos auf <http://koblenz-autofrei.net/>

Große Aktionstage: Autofrei ausprobieren

Vielleicht seid ihr schon schnell viele Aktive und schafft es auch, innerhalb weniger Monate Menschen mit dem nötigen Wissen über Vorschläge zu Verbesserungen bei Fuß-, Radverkehr und ÖPNV abzufragen und selbst eure Stadt/Region abzufahren, um einen umfassenden Verkehrswendeplan zu erarbeiten. Ansonsten wird es aber auch mal länger dauern, bis eine lange Reihe kleiner Aktionen, Veranstaltungen, Treffen und kleiner Besprechungen zu der Kraft führen, mit einem großen Verkehrsaktionstag die gewünschten Verhältnisse in einem Ort oder dem Teil einer Stadt einfach mal herzustellen. Das ist dann die Krönung der Kampagne für eine Verkehrswende – und kann dann je nach Kapazitäten in den verschiedenen Orten oder Stadtteilen wiederholt werden – bis die bei den Aktionstagen skizzierten Vorstellungen Wirklichkeit werden.

Die Idee eines solchen Aktionstages ist einfach: Verkehrswende-Aktive stellen an einem Tag für einige Straßen die Situation her, die im Verkehrswendeplan eingetragen sind. Dafür melden sie per Versammlungsrecht Kundgebungen für ganze Straßenzüge, Plätze und sonstige Flächen an. Auf denen können dann Straßenfeste stattfinden, aber auch Fahrradstraßen, Fußgängerzonen, Rundum-Grün-Ampelschalten und mehr sind als Versammlung möglich. Schließlich ist die Art, wie eine Versammlung aussieht, nirgends festgelegt. Für eine Fahrradstraße zu werben, kann deshalb auch per Einrichtung dieser Fahrradstraße für einen Tag geschehen. Werden so Teile des Ortes von Autos befreit, sind auf den Aktionstagflächen ganz viele Dinge möglich - von Infoständen über kreative Aktivitäten (Musik, Spiel, Übungen, Kunst ...) bis zu Aktionen in der Stadt. Das wiederum bietet die Chance, alle Menschen und Gruppen einzuladen, dort ihre Ideen zu verwirklichen, um zu zeigen, was alles auf einer Straße passieren kann, wenn dort keine Autos fahren.



Foto

Erster Verkehrsaktionstag in Gießen am 20.10.2018 auf dem sonst vierspurigen Anlagenring – für einen Tag wurden die geforderten Fahrradstraßen u.a. mit einem Straßenfest selber geschaffen.

Berichte auf giessen-autofrei-aktionen.siehe.website

Rechtstipp

Das Versammlungsrecht steht über der Straßenverkehrsordnung und gilt auf allen öffentlichen Flächen, wozu Straßen und Plätze gehören. Was eine Versammlung ist, legt die Anmeldeinstelle fest. Daher können auch geforderte Veränderungen der Straßennutzung selbst die Form der Versammlung sein. Dann ist es zwar offiziell keine Fahrradstraße, kann aber so gestaltet werden, wenn das der Wille der Versammlungsanmelder ist.



Bericht Aktionstage in Gießen

Die Art der Organisation des Aktionstages ähnelte einem Mosaik aus vielen Bausteinen, die sich selbst organisierten. Es gab keine zentrale Steuerung. Stattdessen wurde ein Aktionsrahmen (Ort und Dauer) aufgemacht, in dem alle ihre Ideen und Themen einbringen konnten. So entstanden ein sehr buntes Programm und eine breite Spanne von Forderungen. Hätten sich alle auf einen gemeinsamen Aufruf oder Forderungskatalog geeinigt, wären viele Aspekte nicht zu sehen gewesen. Zudem wären dann die vielen unabhängigen Kreativ-Aktivist*innen untergegangen, da sie keine formalen Strukturen aufweisen und daher auch nicht als Gruppe irgendwo etwas zustimmen oder ablehnen können. Gerade sie bildeten aber in Gießen seit Jahren einen wichtigen Kern politischer Bewegung. Am 20. Oktober präsentierten die Fahrradinitiativen ihre Forderungen, andere ihre Vorschläge für Bahnreaktivierungen und wieder andere warben für den Nulltarif oder eine autofreie Innenstadt. Für alle, die das Straßenfest besuchten oder die temporäre Fahrradstraße benutzten, entstand der deutliche Eindruck, dass hier etwas Großes und Zusammenhängendes vorgeschlagen wurde. Dieses Vorgehen wurde die Blaupause für alle Aktionen, die nun kommen sollten. Beflügelt durch den ersten großen Aktionstag entstanden etliche neue Aktionen.

Sich einmischen – Recherche- und Beteiligungsmethoden

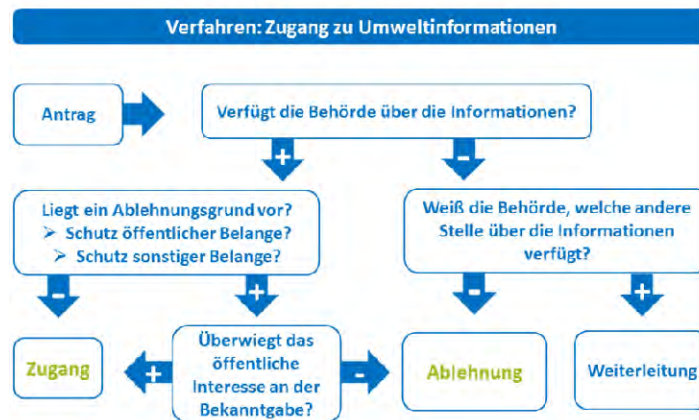
Direkte, kreative Aktion ist das wirksamste Mittel, um Aufmerksamkeit zu erzeugen, ein Thema überhaupt erstmal groß zu machen und dann den nötigen Druck aufzubauen, damit sich auch tatsächlich etwas ändert – also zum Beispiel ein Straßenneubau nicht oder ein anderes Projekt verändert durchgeführt wird, neue Radverbindungen oder autofreie Zonen entstehen, eine Straßenbahn gebaut oder verlängert wird und Läden, ärztliche Versorgen usw. wieder in die Dörfer und Stadtteile kommen. Zudem hilft, solche Aktionen in einem bunten Reigen sehr unterschiedlicher Handlungsformen einzubetten – von Unterschriftensammlungen über Klagen vor Gericht und schlauer Pressearbeit bis zu Infoveranstaltungen und eigene Veröffentlichungen (Print- und Digitalversion).

Eines ist aber nicht nötig: Der Gang durch die Institutionen. Denn wer sich viel oder zu intensiv mit Institutionen, den Funktionärin an den Stellhebeln der Macht oder anderen Privilegierten einlässt, um kleine Vorteile zu ergattern, kann sich im Dickicht des Kleinklein verlieren. Oft fördert sie damit sogar das Funktionieren einer gegenüber Menschen und Natur oft rücksichtslosen Apparatur.

Trotzdem muss ein solcher Protest nicht krampfhaft und ohnmächtig ständig Abstand zu den Strukturen des herrschenden Systems halten. Ganz im Gegenteil: In den Kochtöpfen der Macht herumzurühren, genau hinzugucken, Interessen zu demaskieren, Vorhaben frühzeitig und genau zu kennen, um das für Aktionen oder die vorgeschriebenen, formalen Beteiligungswege zu nutzen, verbessert die Handlungsmöglichkeiten deutlich. Für offizielle Eingaben gegen Planungen und Vorhaben oder den Zugang zu Informationen existieren rechtliche Grundlagen. Diese zu nutzen, ohne kreative Aktion zu vernachlässigen, stellt die erfolgversprechendste Mischung dar – nicht zuletzt, weil ihr so auch Informationen für eure direkten Aktionen gewinnt. Wo genau wird wann gebaut? Wer steckt hinter welchem Vorhaben? Wie sind die Umweltauflagen und welche Techniken werden eingesetzt? Beim Kampf um den Hambacherforst war am Ende die Mischung aus Besetzung, weiteren Aktionen, Öffentlichkeit und den Klagen erfolgreich. Am Dannenröder Wald löste eine verlorene Verwaltungsklage sogar zusätzliche bundesweite Mobilisierungen aus, als der Wald schon besetzt war. Petitionen, Pressearbeit und viele weitere, oft lokale kreative Aktionen folgten. Selbst in Gießen, der Stadt mit traditionell vielen kreativen, oft spektakulären, aber meist labelfreien Aktionen, erhöhten Pressearbeit und Veranstaltungen formal organisierter Player (Vereine, Parteien) die Wirkung – und im Jahr 2021 wirkten die Aktivistis sogar mehrfach mit Bürger*innenanträgen direkt in den parlamentarischen Raum hinein, wenn auch stets begleitet von vielen Aktionen. Das stellt aber nach wie vor die erfolgversprechendste Mischung dar.

Mehr Tipps auf recherche.siehe.website

Die Grafik stammt aus dem Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, 2018. Nicht eingetragen ist dort die Möglichkeit zu Widerspruch bzw. vor dem Verwaltungsgericht nach einer Ablehnung.



Recherche in Akten und anderswo

Sowohl für zielgenaue Aktionen als auch für qualifizierte Stellungnahmen zu Planungen braucht es Kenntnis: Wer will wann wo was wie bauen, wem gehören welche Flächen, welche Untersuchungen sind schon gelaufen und was waren die Ergebnisse? Für Aktionen braucht es Kenntnis über Zeitabläufe, Hintergründe, Personen/Firmen usw. Zudem werdet ihr für eure Zwecke brauchbare Zitate der Gegenseite, deren Argumente, Strategien und Schwachstellen herausfinden, die sich dann in der Öffentlichkeit wirkungsvoll einsetzen lassen. Und ihr könnt oft die Repressionsgefahren besser einschätzen und abwehren.

Formalisiertes Akteneinsichtsrecht

Es gibt mehrere Gesetze, nach denen ihr bei staatlichen Stellen in fast alle Akten hineingucken könnt – also bei allen Behörden und Regierungsstellen, aber auch bei Schulen, Universitäten Kontrolllaboren und allen Einrichtungen, die staatliche Aufgaben ausführen. Am besten, für Verkehrswendeaktivitäten also sehr günstig, geht das zu Umwelt- und Verbraucherschutz. Denn dort gibt es Extragesetze, die alles regeln – und zwar recht positiv für uns. So verschafft euch z.B. das Umweltinformationsgesetz (UIG) die Möglichkeit, in alle relevanten Unterlagen bei Ministerien, Fachämtern, Rathäusern und staatlichen Einrichtungen

reinzugucken, mit nur wenigen Ausnahmen. Antragsformalitäten gibt es kaum, innerhalb von 30 Tagen müssen die Behörden in der Regel reagieren. Verweigern sie die Akteneinsicht, kann geklagt werden. Ähnlich läuft es dem Verbraucherinformationsgesetz (VIG) zu Bereichen wie Lebensmittel, Futtermittel und für „neue, gebrauchte oder wiederaufgearbeitete Produkte, die für Verbraucher bestimmt sind oder unter Bedingungen, die nach vernünftigem Er-

messen vorhersehbar sind, von Verbrauchern benutzt werden könnten, selbst wenn sie nicht für diese bestimmt sind; als Verbraucherprodukte gelten auch Produkte, die dem Verbraucher im Rahmen einer Dienstleistung zur Verfügung gestellt werden“. Das dürfte so ziemlich alles sein, was im Alltag vorkommt – von Kleidung bis Medikamenten. Als drittes Gesetz regelt das Informationsfreiheitsgesetz den Zugang zu allen möglichen Akten, allerdings nicht mehr zu so guten Bedingungen und mit vielen Ausnahmen. Wann immer möglich, solltet ihr es mit UIG oder VIG versuchen. Manchmal gibt es da auch Landesgesetze, dann gelten die für alle Landes- und kommunalen Behörden. Gibt es ein solches Gesetz nicht, gilt das Bundesgesetz für alle.

Die Akten von nicht-staatlichen Firmen und Einrichtungen könnt ihr leider über diesen Weg nicht angucken. Aber es gibt andere Möglichkeiten. Zum einen werden diese von Behörden überwacht – und deren Unterlagen sind (mit Ausnah-

men) wiederum zugänglich. Zum anderen gibt es weitere Recherchemöglichkeiten, um die es im Folgenden noch gehen wird.

Vorher aber noch der Hinweis, dass es weitere formale Akteneinsichtsmöglichkeiten gibt, die in bestimmten Fällen greifen. So könnt ihr bei Strafverfahren gegen euch immer auf der Geschäftsstelle des Gerichtes oder, falls ihr habt, bei euri Anwälti in die kompletten Gerichtsakten reingucken. Das gilt auch für Verwaltungsklagen, die ihr zum Beispiel gegen Polizeimaßnahmen, Versammlungsverbote oder Ähnliches einreicht.

Privilegierte Umweltverbände und ihre Möglichkeiten

Einige politische Interessengruppen haben, festgelegt in den entsprechenden Gesetzen wie dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG), besondere Mitsprachemöglichkeiten. Dazu gehören viele der bekannte Umweltorganisationen, die nach dem Durchlaufen eines Anerkennungsverfahrens zu allen umweltrelevanten Planungen unaufgefordert Informationen erhalten und ähnlich den Fachbehörden (Träger öffentlicher Belange = TÖB) beteiligt werden. Sie müssen den Akten meist nicht nach dem Umweltinformationsgesetz hinterherlaufen oder diese im Rathaus durchblättern, sondern erhalten diese als Kopie (auf Papier oder, immer häufiger, digital) zugeschickt. Das vereinfacht die Arbeit sehr. Für euch heißt das: Es lohnt sich, zu solchen Umweltverbänden Kontakte aufzubauen, um schnell an Informationen ranzukommen. Außerdem können die Verbände für spätere Klagen wichtig sein. Leider nutzen viele Verbandsfunktionär ihre Privilegien aber auch aus und rücken euch die Infos nicht raus. Sie haben mitunter kein Interesse an selbständig handlungsfähigen Menschen, sondern wollen vor allem deren Spenden. Ein solches Verhalten ist für die Sache sehr schädlich – und die Ausrede, die Daten dürften nicht weitergegeben werden, eine Lüge. Leider bleibt euch in einem solchen Fall nichts anderes übrig, als andere Verbände zu fragen oder doch den steinigern Weg über das Umweltinformationsgesetz zu gehen.

Auch einige andere Personengruppen haben besseren Zugang zu Informationen. So können Journalistis Anfragen nach dem Presserecht stellen. Das kann viel Arbeit sparen, weil dann die angeschriebene Stelle die Informationen zusammensuchen muss. Gleiches gilt für Abgeordnete in Kommunalparlamenten, Landtagen und Bundestag. Wer die Aktie einer Firma besitzt, kann auf Aktionärsversammlungen Fragen stellen und erhält Einblick in einige, sonst schwer zugängliche Unterlagen.

Rechtstipp

Heimliche Tonmitschnitte sind strafbar (§ 201 StGB). Jedoch: Die Handlung „ist nicht rechtswidrig, wenn die öffentliche Mitteilung zur Wahrnehmung überragender öffentlicher Interessen gemacht wird.“ Das kann euch schützen, denn wenn ihr skandalöse oder peinliche Auftritte dokumentiert, fehlt oft das Interesse, darüber eine öffentliche Auseinandersetzung zu starten. Sich als Amtsperson auszugeben, ist ebenfalls eine Straftat (§ 132 StGB). Das gilt aber nur für offizielle staatliche Ämter, nicht für Posten in Vereinen oder Firmen. Wer es macht, sollte sich hinterher also nicht erwischen lassen.

Hingehen und gucken

Das klingt einfach – und ist es auch: Bleibt nicht in eurer Blase, sondern geht zu Treffen anderer. Guckt euch die Aushänge und Auslagen an Rathäusern, in Unis usw. an – je nachdem, an welchen Themen ihr dran seid. Nicht nur Parlaments-sitzungen sind öffentlich, sondern auch deren Ausschüsse, die oft intensiver über einen Tagesordnungspunkt debattieren. In öffentlichen, Uni- und Präsenzbibliotheken findet ihr vielleicht Abhandlungen zum Thema, vielleicht sogar Studien- oder Hausarbeiten, die genau das beinhalten, nach was ihr sucht. Ihr könnt Klingelschilder und Briefkästen prüfen, wer dort draufsteht oder auch Veranstaltungen der Gegenseite besuchen, dort Mitschnitte machen oder schauen, wer da mit wem da verhandelt ist. Direkte Kontakte zu Nachbaris eine Fläche oder Firma können beobachten, alte Leute oft viel erzählen von früheren Zuständen. Besonders hilfreich sind Whistleblower, also Gemobbte, die mal in Behörden, Firmen usw. gearbeitet haben, oder Schülis/Studierende, die da mal für eine Hausarbeit Einblick hatten. Wachschtützis sind oft auch eine gute Quelle, um die Abläufe rund um eine Baustelle, Firma usw. zu erfahren.

Das Foto zeigt Auslagen 2008 an der Uni Gießen, als dort brisante Genversuche liefen. Die Auslagen zeigen Verbindunge zu Konzernen und Lobbyverbänden.



Organisierung von Aktivitäten auf Aktionärsversammlungen: <https://kritischeaktionaeere.de>

Undercover

Eine besondere Variante des Hingehens und Guckens sind Undercover-Aktionen, d.h. ihr macht Gespräche, Mitschnitte, Fotos oder Filme unter falschen Titeln. So könnt ihr unter falscher Flagge mal bei der Gegenseite anrufen und etwas erfragen – zum Beispiel als Kontrollbehörde, Berati, Presse, Hausarbeitschreibi oder Bewerberi für einen Job. Kurzauftritte als Amtsperson (Feuerwehr, Arzti, Kontrolleuri usw.) können ebenso Einblick in das Innere von Gebäuden und Baustellen bringen wie passende Berufskleidung als Handwerki, Postboti, Journalisti oder Filmemachi. Traut euch was zu – selbst längere Recherchen nach Wallraff-Art sind zwar aufwändig, aber nicht schwierig. Eine witzige Idee ist zudem, wenn ihr selbst eine Lobbygruppen gründet, die auf der Gegenseite mitwirkt. So könnt ihr deren Vertrauen und damit zusätzliche Einblicke gewinnen. Ihr könnt auch in der Öffentlichkeit dann unter deren Namen gegen euch selbst antreten – natürlich mit reichlich schlechten Argumenten. Mit ähnlichem Ziel könnt ihr Fake-Personen in Vereine, Parteien oder Mailinglisten/Messenger eintragen lassen.



Internet

Das Internet bietet eine gigantische Fülle an Informationen, die ihr offen oder anonym anzapfen könnt. Die Informationsflut überfordert aber schnell. Seid ihr auch schon öfter in Suchmaschinen verloren gegangen, habt wegen zu vielen Suchergebnissen nicht gefunden, was ihr gesucht habt, oder seid am Ende, abgelenkt durch die lange Liste, an ganz anderen Ufern gelandet? Dann hat das vielleicht mit euer Suchtechnik zu tun – oder genauer: Dass ihr keine benutzt. Suchmaschinen wie Google, Startpage oder metager einfach so zu benutzen, dass ihr ein paar Wörter eintippt und dann mal guckt, was passiert, ist der Schlüssel zum Misserfolg. Lest euch die Hilfe/Anleitung durch und lernt die kleinen Zusatzzeichen, mit denen die Suche optimiert wird.

Es gibt besondere Verzeichnisse wie Handelsregister, Urteilsdatenbanken, historische und aktuelle Karten, Luftbilder, Übersichten über laufende Planungen usw. und das Rückschau-Archiv, welches anzeigt, wie Internetseiten früher aussahen (archive.org). Legt euch in eurem Browser Lesezeichen an, um die nicht immer wieder neu suchen zu müssen. Wer in fremde Computer eindringen kann oder Hacker kennt, hat natürlich noch viele weitere Möglichkeiten.

Beteiligung an Planverfahren

Für den Protest gegen Planungen und Vorhaben existieren rechtliche Vorgaben, wann Informationen zugänglich sind und Einwendungen erhoben werden können, wie sie behandelt werden und wann bzw. für wen sich Klagemöglichkeiten ergeben.

Wirksam einmischen könnt ihr euch aber nur dann, wenn Planungen, politische Vorhaben oder die Rahmenbedingungen für die Verwirklichung eigener Ideen bekannt sind. Beteiligungsmöglichkeiten sind daher stark vom Zugang zu Informationen bei Behörden und Institutionen abhängig – eure Akteneinsichtsrechte zu nutzen und auch sonst geschickt zu recherchieren, ist Voraussetzung für ein erfolgreiches Einmischen in die formale Politik, wie sie im Folgenden beschrieben wird.

Planfeststellungen und ähnliches

Größere Bauvorhaben, darunter alle Fernstraßen, bedürfen einer Planfeststellung, kleinere meist zumindest einer Plangenehmigung. Raumordnerische Vorplanungen, bei denen Flächennutzungen, Verläufe von Straßen oder Trassen (Linienbestimmungsverfahren) usw. bereits grob festgelegt werden, gehen dem meist zusätzlich voran. Kleinere Vorhaben, die einer Spezialgesetzgebung unterliegen, durchlaufen die in dazugehörigen Fachgesetzen festgelegten Genehmigungsverfahren, z.B. die Anlage von Genversuchs- oder (ab bestimmten Größen) Tiernastanlagen. Kommt es zu formalisierten Planverfahren, sind bestimmte Fristen für die öffentliche

Suchbefehle

Einige der Zeichen zur Suchoptimierung:
 ... Wort darf nicht vorkommen
 ... exakt gleiche Wortreihenfolge wird gesucht
 allintext:... Begriff muss vorkommen
 .. zwischen Zahlen bedeutet von-bis
<https://sem-deutschland.de/seo-glossar/google-suchoperatoren>

Zu rechts: https://de.wikipedia.org/wiki/Eingriffsregelung_in_Deutschland

Abbildung unten aus <https://deg.es.de/planung-und-genehmigung/>



Überblick Planfeststellungsverfahren: Vom Antrag bis zur Genehmigung
 Bei Aufhebung des Beschlusses: neuer Antrag oder Deckblattverfahren

Bekanntmachung, für die Auslage von Informationen und für das Einholen von Stellungnahmen der Bürgis, anderer Behörden und, meist gesondert, der Umweltverbände einzuhalten. Die genauen Verfahren variieren je nach Fachgesetz, so dass eine spezielle Erkundung der Rahmenbedingungen im Einzelfall erfolgen muss. Wichtig ist in jedem Fall, dass ihr regelmäßig die amtlichen Bekanntmachungen durchschaut. Sie befinden sich je nach Ort irgendwo in der Tageszeitung (oft versteckt im Anzeigenbereich) oder in eigenen Veröffentlichungen der Gemeinde. Zudem werden alle eigenen und meist auch die von externen Stellen durchgeführten Vorhaben in den kommunalen Parlamenten bzw. deren Ausschüssen diskutiert.

Eine Besonderheit stellt das Naturschutzrecht dar. Laut Gesetz müssen Eingriffe in die Natur vorrangig vermieden werden, was aber so gut wie nie bedacht wird. Ansonsten sind sie auszugleichen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bedeuten, dass an anderer Stelle wiederum in der Natur herumgebastelt wird, was den Schaden vermeintlich wieder gut macht. Praktisch dehnt das die Flächenwirkung eines Vorhabens aus, was wiederum zu zusätzlichen Einmischungsmöglichkeiten führt. Die Forderung nach wirksamen Ausgleichsmaßnahmen kann Neubauten aber erschweren und daher nützlich sein.

Bauleitplanung

In Städten und Gemeinden bildet die Bauleitplanung den zentralen Steuerungsmechanismus dafür, welche Fläche wie genutzt werden darf bzw. soll. So lassen sich Vorhaben rechtlich ermöglichen oder verhindern. Auch sind regulierende Vorgaben möglich. So können in Bauleitplänen bestimmte Nutzungen (z.B. Gewerbe oder bestimmte Gewerbearten) ausgeschlossen oder Begrünung, bestimmte Formen der Energieversorgung, Mobilität, Bauformen usw. erzwungen werden. Flächenversiegelnde und verkehrserzeugende Gewerbe- und Neubaugebiete brauchen stets einen solchen Plan, der nach Baugesetzbuch eine zweistufige Bürgibeteiligung erfordert. Eine erste Informations- und Beteiligungsrunde findet ganz zu Beginn statt, um allgemeine Ziele zu erörtern. Eine zweite folgt, wenn der Planentwurf fertig ist. Formale Möglichkeiten, eigene Vorschläge auch durchzusetzen, haben Bürger*innen allerdings nicht. Das ist Sache der Parlamente. In der Kombination mit Öffentlichkeitsarbeit und direkten Aktionen lässt sich auf diese aber Druck aufbauen.

Zur Bauleitplanung gehört als erste Stufe der Flächennutzungsplan (auch F-Plan oder vorbereitender Bauleitplan genannt), der flächendeckend für eine Gemeinde festlegt, was auf welchem Grundstück grundsätzlich möglich ist – von Industrie bis zum Naturschutzgebiet, von verkehrsberuhigten Zonen bis zu Umgehungsstraßen. Daraus entstehen die Bebauungspläne (auch B-Plan oder verbindlicher Bauleitplan genannt). Sie konkretisieren für Teilflächen einer Gemeinde die Vorüberlegungen aus dem F-Plan und entfalten Rechtskraft gegenüber denen, die zum Beispiel etwas bauen wollen.

In kleineren Städten und Gemeinden werden sowohl F- als auch B-Plan vom Gesamtparlament verabschiedet. Ausschüsse und etwaige Ortsbeiräte haben beratenden Charakter. In größeren Städten gibt es zusätzlich Bezirksräte, die bei der Bebauungsplanung Mitsprache- oder sogar Entscheidungsrecht haben.

Mitmachen in Parteien und Parlamenten?

Viele Entscheidungen über die Gestaltung von Dörfern, Städten und den Landschaften zwischen ihnen fallen auf der kommunalen Ebene, also in den Städten/Gemeinden oder den Landkreisen, die ebenfalls zur sogenannten kommunalen Ebene gehören und in vielen Aufgabebereichen wie eine Art Zusammenschluss der jeweils dazugehörigen Gemeinden agieren. Ohnehin sitzen viele Bürgemeistis auch im Kreistag. Verfassungsrechtlich verankert ist die kommunale Planungshoheit, d.h. die alleinige Zuständigkeit der Gemeinden für die Nutzung der Flächen. Allerdings ist das blanke Theorie, denn Realpolitik spielt sich über Geld und Personal ab. Da die Finanzkraft auf Bundes- und Landesebene sowie von Unternehmen größer ist als die der Kommunen, orientieren sich viele Stadt- und Gemeinderegierungen mit ihren Entscheidungen an bestehenden Geldquellen. So prägen doch höhere Ebenen das Geschehen in den Kommunen.

Formal fallen die Entscheidungen in den gewählten Parlamenten. Bei großen Städten gibt es mit Bezirken oder Ortsbeiräten noch eine Ebene unterhalb der für die ganze Stadt tätigen Gremien. Bebauungspläne werden dann mitunter in den Bezirksräten beschlossen, während der Stadtrat den übergreifenden Flächennutzungsplan für die ganze Stadt beschließt. In kleineren Gemeinden gibt es mitunter Ortsbeiräte, die aber in der Regel nur beratend tätig sind. Die Modelle sind von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich – einzelne Länder (z.B. Schleswig-Holstein) kennen kaum Eingemeindungen. Dort beschließen kleine Dörfer noch selbst ihre Bebauungspläne, bedienen sich aber mangels eigener Hauptamtlicher gemeinsamer Verwaltungseinrichtungen.

Wer nicht gewählt ist, hat keine oder kaum Rechte in Parlamenten und Ausschüssen. Manchmal gibt es Fragestunden für jedermannsch – und einige kleine Ortsbeiräte oder Ausschüsse lassen auch schon mal Außenstehende mitreden. In einigen Bundesländern können die Parlamente auch Bürgis in die Ausschüsse wählen, die nicht zum Parlament gehören.



Abbildung

Beispiel für eine „Amtliche Bekanntmachung“ – hier im Lokalanzeiger für Reiskirchen. Jede Gemeinde hat irgendeine Zeitung oder ein andere Medium als amtliches Bekanntmachungsorgan ausge-wählt und veröffentlicht dort, worüber nach dem Gesetz die BürgerInnen zu informieren sind – von ausgelegten Planentwürfen bis zur Tagesordnung der Parlamentssitzung.

Zu Abstimmungen: Schritt-für-Schritt-Anleitung für direkte Demokratieverfahren: http://buergebegehren.de/leitfaden/index.htm

Genauere Informationen auf einmischen.siehe.website

Direkte Demokratie

Es gibt einige Verfahren, mit denen Menschen direkt über Sachfragen abstimmen oder bei ihnen mitwirken können – also ohne Wahl von Repräsentanten, die meist als Abgeordnete in irgendeinem Parlament stellvertretend, meist aber vor allem abgehoben handeln.

Bürgerbegehren, -entscheide und „Volks“abstimmungen

Mit einer Volksabstimmung (auf kommunaler Ebene: Bürgentscheid) könnt ihr selbst Beschlüsse mit bindender Wirkung hervorrufen. Auf Bundesebene fehlt ein solches Mittel. Es existiert in etlichen Bundesländern und fast überall in Städten, Gemeinden und Kreisen. Die konkreten Regelungen befinden sich in Landesgesetzen und den vom Landtag erlassenen Kommunalverfassungen. In der Regel beginnt das Verfahren mit einer Vorstufe, dem Volksbürgerbegehren. Ihr müsst für einen ganz konkreten Vorschlag, etwa einen Vorschlag, was passieren soll, oder die Ablehnung eines von Anderen geplanten Vorhabens, eine bestimmte Anzahl an Unterschriften von wahlberechtigten Einwohnern sammeln. Diese Hürde kann bereits sehr hoch sein, wenn etwa zehn Prozent unterzeichnen müssen und das nur in einer bestimmten Frist oder nur im Rathaus möglich ist. Es gibt Bundesländer mit sehr bürgerefreundlichen Regelungen – und solche, wo Volksabstimmungen nur selten gelingen.

Schaff ihr das, muss das Parlament nochmal abstimmen, ob es den Vorschlag übernimmt. Leht es ab, findet die Abstimmung aller Wahlberechtigten statt – oft aus Kostengründen parallel zu einer ohnehin anstehenden Wahl, was dann aber wenigstens für eine hohe Wahlbeteiligung sorgt. Das ist wichtig, denn euer Vorschlag muss nicht nur die Mehrheit erhalten, sondern auch ein bestimmtes Zustimmungsquorum, also einen bestimmten Anteil von Ja-Stimmen an der Gesamtzahl der Wahlberechtigten. Daran scheitern viele Abstimmungen, weil die Wahlbeteiligung zu niedrig ist. Einschränkungen für Begehren und Abstimmungen gibt es zudem thematisch. So dürfen in manchen Bundesländern Vorschläge nur zu stark eingegrenzten Themenfeldern eingebracht werden. Fast immer müsst ihr bei eigenen Vorschlägen einen Finanzierungsplan erstellen, was für außerparlamentarisch organisierte Initiativen nicht so einfach ist.

Petitionen

Jedi Bürgi kann jeder Zeit Petitionen an Parlamente einreichen. Ein gesonderter Ausschuss sichtet diese und antwortet dann – oder reicht sie mit Bitte um Bearbeitung an die passende Stelle weiter. Eine formale Kraft entfaltet die Petition nicht. In der Praxis zwingt sie nicht einmal zu einer Stellungnahme. Denn Beschwerdemöglichkeiten gibt es kaum, wenn eine Petition einfach nicht bearbeitet wird. Allein, also ohne begleitende Aktionen, verläuft sowas schnell im Sande.

Auf Bundesebene existiert das Mittel der E-Petition. Hier werden über eine entsprechende Seite im Internet Vorschläge für die Bundespolitik eingereicht. Unterstützen dann in einer bestimmten Frist 50.000 Unterzeichner den Vorschlag, gibt es eine öffentliche Beratung des Petitionsausschusses mit der Petenti dazu – mehr aber auch nicht. Ähnlich wirkt sich eine Petition auf EU-Ebene aus – dort sind aber eine Million Unterschriften nötig einschließlich Quoren, die in mindestens sieben Mitgliedsländern erreicht werden müssen.

Klagen

Wenn alle sonstigen Beteiligungsmöglichkeiten ausgeschöpft sind und ein Vorhaben dennoch durchgezogen werden soll, hilft neben direkten Aktionen nur noch die Klage. Die kann zumindest den Baubeginn verzögern, was wiederum Zeit schafft für Aktionen. Allerdings braucht es für eine Klage direkt Betroffene, also Anwohner, Grundeigentümer usw., oder die Umweltverbände. Denn diese sind durch die gesetzlich fixierten Privilegien oft auch klagebefugt. Zudem reicht euer Knowhow und das vieler anderer Initiativen für so eine Klage oft nicht aus, so dass Anwälte beauftragt werden, was wiederum viel Geld kosten kann. Die Mitwirkung etablierter Player ist dann hilfreich. Denn wenn es gelingt, die benannten Klippen zu umschiffen, kann eine Klage – flankiert von Aktionen – große Wirkung zeigen.

Mehr zu den Rechten der Umwelt- und Verbraucherverbänden unter <http://de.wikipedia.org/wiki/Verbandsklage> und <http://umweltbundesamt.de/umweltrecht/verbandsklage/index.htm>

Beteiligungsverfahren sinnvoll organisieren

Blicken wir mal in die Zukunft: Durch viele und zum Teil spektakuläre Aktionen, gute Vorschläge einschließlich eines umfassenden Verkehrswendeplanes habt ihr in eurer Stadt oder Gemeinde vieles erreicht. Noch aber zögern einige. Eine breite Beteiligung der Bürgis soll nun klären, was tatsächlich konkret umgesetzt wird. Jetzt ist es wichtig, schlaue Vorschläge zu machen, wie eine solche Beteiligung gestaltet werden kann, damit es keine – auf gut deutsch – Verarsche wird. Denn das ist schon zu häufig vorgekommen, dass Menschen ihre Ideen eingebracht und viel Zeit investiert haben, aber am Ende nichts davon berücksichtigt wurde. Das frustriert.

Bürgi-Werkstätten zur Verkehrsentwicklung auf kommunaler Ebene

Idee: Bürgis werden eingeladen, ihre Ideen, Wünsche und vor allem ihr Alltagswissen in eine Analyse und Zukunftsplanung für die Verkehrssituation in einer Gemeinde einzubringen und selbständig Vorschläge zu erarbeiten. Dabei werden nicht fertige Lösungen von Expertis, Verwaltung oder Politik präsentiert, sondern den Bürgis Gelegenheit gegeben, ihre eigenen Ideen zu formulieren. Von vornherein muss vermittelt werden, dass diese Vorschläge auch Bedeutung haben, zum Beispiel indem zum einen das kommunale Parlament über alle Ideen abstimmt und sich zum anderen die Zuständigen für ÖPNV und Straßengestaltung verpflichten, die Vorschläge zur Kenntnis zu nehmen und mit einer öffentlichen Begründung formulieren, welche sie übernehmen und welche sie warum ablehnen.

- Ablauf im Überblick: Nach einer Werbephase, in der sich interessierte Bürgis anmelden können, kommt es zu einer dreiteiligen Planungsphase. Diese besteht aus zwei eintägigen Veranstaltungen, in denen sich die Bürgis direkt treffen und gemeinsam (in kleinen Gruppen und im anschließenden Austausch) Defizite und Vorschläge sammeln – auf Papier, auf Plakaten und auf Plänen des Gemeindegebietes. Dazwischen sind 2 bis 4 Wochen Pause, in denen alle Beteiligten und auch sonst Interessierte die Möglichkeit haben, die Vorschläge durch Begehen oder Befahren vor Ort zu überprüfen und in Gesprächen mit weiteren Personen Impulse und Anregungen einzuholen. Danach folgt ein zweiter Tag, an dem die Ergebnisse zusammengetragen werden.

Der dargestellte Vorschlag wurde für einen bürginahen Umgang mit dem Radverkehrskonzept des Landkreises Gießen entwickelt und den Kreistagsfraktionen sowie der Landrätin übersandt. Er wurde leider abgelehnt, weil es für das Radwegkonzept Fördermittel gab und es deshalb schnell verabschiedet werden musste – ohne sinnvolle Beteiligung. Fördergelder und Kapitalinteressen machten wieder mal gute Ideen kaputt.

Bürger*innenräte

Das beschriebene Modell ähnelt den inzwischen im politischen Raum diskutierten Bürger*innenräten, die ebenfalls als Verfahren gut einsetzbar sind. Durch die zufällige, aber repräsentative Auswahl der dabei Beteiligten sinkt die Gefahr von Manipulation und Einseitigkeiten.

Mehr zu Bürger*innenräten, auch Bürgerforen genannt, unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Bürgerforum_\(Bürgerbeteiligung\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Bürgerforum_(Bürgerbeteiligung))

- Werbephase: Die Gemeinde und möglichst viele Unterstützer bewerben die bevorstehende Planungsphase und bitten um Anmeldung.
- Erster Tag: Die Bürgis werden Kleingruppen zugelost und kommen so in Runden von 4-6 Personen zusammen. Dafür sind entsprechende Räumlichkeiten notwendig, es müssen etliche Räume oder überdachte Außenbereiche gleichzeitig nutzbar sein. Alle Gruppen erhalten großformatige Pläne des Gemeindegebietes, auf denen die vorhandenen Verkehrsanlagen eingezeichnet sind. Auch ein großformatiges Luftbild wäre hilfreich. 2-3 Stunden: Die Runden tragen zunächst ohne irgendeine Vorabbeeinflussung ihr Wissen von Defiziten auf der Karte oder auf Plakaten/Papieren ein. Zudem diskutieren sie Vorschläge zur Verbesserung der Situation. Pause (Essen/Trinken), eventuell ebenfalls in Kleingruppen gestaltet, bei denen sich jeweils Menschen aus verschiedenen Kleingruppen in eine Runde setzen und austauschen.

Danach ca. 2 Stunden: Weiterarbeit in den ursprünglichen Runden. Vorhandene Verkehrskonzepte (Radverkehrskonzeptentwurf Landkreis, Vorschläge von Verkehrswende-Initiativen usw.) werden in die Gruppen gereicht, damit diese ihre Ideen mit denen vergleichen und eventuell ergänzen oder verändern können. Verschiedene Personen mit Vorwissen stehen bereit, die von den Runden eingeladen werden können, um Fragen zu beantworten oder die vorhandenen Pläne zu erläutern. Das können Personen aus der Verwaltung, Bürgermeisteris, Verkehrswende-Aktive usw. sein.

Endphase: Die Gruppen verständigen sich auf eine Liste von Defiziten und Vorschlägen. Diese werden auf einem zusammenführenden Papier/Plakat und auf einem Plan eingetragen. Wo keine Einigung besteht, wird das vermerkt. Die Ergebnisse der Gruppen werden ab fotografiert bzw. abgetippt und den Gruppenmitgliedern überreicht/zugeschickt.

- Zwischenphase: Zwischen dem ersten und zweiten Tag vergehen 2 bis 4 Wochen, in denen alle Beteiligten die Möglichkeit haben, ihre Ideen und Vorschläge durch Begehungen oder Befahren vor Ort zu überprüfen. Nach Möglichkeit stehen die Teilnehmenden jeder Gruppe weiter im Austausch (zum Beispiel per Mail) und können ihre jeweiligen Erkenntnisse mitteilen, Fotos der Situationen teilen usw.
- Zweiter Tag: Es werden neue Kleingruppen gebildet, wieder nach Zufallsprinzip. Dabei sollen sich die Personen aus den Runden vom ersten Tag aufteilen, so dass es zum Austausch und Abgleich der Ideen aus den verschiedenen Gruppen kommt. Das Ergebnis ist im günstigen Fall ein gemeinsamer Plan auf Papier oder Plakaten – oder es werden die Unterschiede als offene Fragen zusammengetragen. Denkbar ist, ein Abschlussformat zu finden, wo wiederum all diese Ergebnisse für alle präsentiert werden, zum Beispiel an Ausstellungswänden oder als Abschlussveranstaltung auf der Leinwand mit Erläuterungen. Wenn es sinnvoll erscheint, können von Beteiligten, aber auch z.B. aus Politik und Verwaltung, von den am ersten Tag beteiligten Expertis oder aus der Zivilgesellschaft erste Statements dazu gesammelt werden.

Viele, viele Aktionsideen – entdecke die Möglichkeiten

Jetzt wird es rasant! Auf den folgenden Seiten, dem Hauptteil des Buches, findest du eine Vielzahl von Aktionsvorschlägen, zuerst kleine, die du alleine oder mit anderen zusammen machen kannst, gerne auch häufiger. Und dann viele weitere, die etwas mehr Aufwand und Vorbereitung brauchen. Schließlich folgen große Aktionen, die zwar Arbeit bedeuten, dafür aber besonders starke Akzente setzen können.

Kleine Aktionen für immer und überall

Fangen wir mal ganz klein an – mit Aktionen, die ihr allein oder mit wenigen Mitstreitern machen könnt. Der Aufwand ist niedrig. Es braucht wenig oder gar kein Material, aber kann trotzdem viel Wirkung entfalten.

Kreide – immer und überall

Es ist DIE Waffe für den Alltag: Ein Stück Kreide. Immer und überall könnt ihr eure Meinung auf die Straße, auf Gehwege oder Treppenstufen malen. Sachbeschädigung ist das Malen mit Kreide nicht. Wo die Kreide beim nächsten Regen oder durch Drüberlatschen von selbst verschwindet, ist auch eine Reinigungsrechnung ausgeschlossen. Dass wir fortan – weil wir immer Kreide dabei haben – keine sexistische Werbung, keine Nazischmiererei, keinen ausbeuterischen Produktverkauf, schlicht gar nichts mehr, was uns missfällt, einfach hinnehmen müssen, sondern stets unseren Kommentar öffentlichkeitswirksam hinzusetzen können, ist ein empowerndes Gefühl. Das gilt für alle Themen, also auch für die Verkehrswende. So können wir überall darauf hinweisen, dass hier ein Zebra- oder Fahrradstreifen fehlt, dort eine Fahrradstraße hilfreich wäre, die Ticketautomaten überflüssig sind usw. Wir können Treffpunkte für Ticketteilen markieren, Schwarzfahrtdrohplakate kommentieren, oder Autos, die auf Rad-/Fußwegen parken, auf dem Boden umranden (incl. Kommentar). Hier folgen ein paar Tipps, die eure Kreideaktionen noch wirkungsvoller machen können:

- ▶ Auf senkrechten Flächen sind eure Sprüche und Kunstwerke besser zu sehen. Außerdem bleibt die Kreide dort länger erhalten, weil nicht Tritte, sondern nur der nächste Regen sie wegwäscht. Solche senkrechten Flächen sind z.B. die Stirnseiten von Treppenstufen, Mauern, Blumenkübeln und Absätzen in der Fußgängerzone oder anderen Stellen.

Links

Film über viele Aktionsideen zur Verkehrswende:
https://youtu.be/rR0pA_IQK-w

Sammlungen von Aktionsideen, aus denen auch einige der folgenden Texte entnommen wurden:
verkehrsaktionen.
siehe.website
und
<https://attac.de/kampagnen/verkehrswende/aktionsideen/>

Fotos

Hohe Wirkung auch ganz allein:
Kreidemalen bei einer Militärparade und Schild an Polizeikaserne



- ▶ Sucht euch Orte aus, wo die Leute ohnehin kurz stehen bleiben. Dann können sie eure Kreidesprüche besser lesen – also zum Beispiel am Straßenrand nahe der Ampel, wo die Menschen stehen und auf Grün warten. Oder an Haltestellen, neben oder in der Schlange am Eiscafé usw.
- ▶ Wählt eine Farbe aus, die sich gut abhebt. Auf grauem Beton und Asphalt sind weiß und gelb meist am besten. Ihr könnt aber auch mehrfarbig arbeiten, also zum Beispiel dunkle Schrift dadurch hervorheben, in dem ihr die umgebende Fläche hell einkreidet.
- ▶ Wenn ihr gestochene scharfe Formen machen wollt (z.B. Fahrradsymbol), macht es Sinn, Schablonen zu schnitzen und Sprühkreide zu verwenden. Ansonsten ist Sprühkreide aber eher eine Verschwendung – teuer und materialintensiv (Dose, Treibgas).

Kleine Aufkleber und Infozettel

Wenn kleine Aufkleber oder Infozettel an symbolträchtig-auffälligen Orten zu finden sind, können sie auch einiges bewirken. Das setzt aber ein genaues Überlegen voraus, was wo nicht nur ein Hingucker (eyecatcher) sein kann, sondern auch die Nachdenkzone in den Köpfen erreicht. Es muss also das Gegenteil vom massenweisen Verkleben irgendwelcher Sticker auf bereits überfüllten Laternenpfählen sein, die von kaum jemandem angeguckt werden außer denen, die dort ihren Wer-überklebt-Wen-Sport austoben.



- ▶ Aufkleber für Parkuhren, Zapfsäulen, Fahrkartenautomaten und mehr: Das alles sind Einrichtungen, wo Menschen genauer hingucken – und deshalb auch eure Werbeaufkleber z.B. für Nulltarif, gegen Autofahren, für Aktionsschwarzfahren usw. intensiver wahrnehmen als an Laternenpfählen.
- ▶ Das Leuchtfeld bei Ampeln für Autos mit Schablone umwandeln: Anti-Atom-Gruppen haben schon einige Male das Gelblicht in das Warnsymbol für radioaktive Strahlung verwandelt, Cannabis-legalisierer-Aktivist*innen das Grünlicht in ein Hanfblatt. Passend wäre auch, bei Rot die Silhouette eines Autos aufzubringen, und bei Grün die eines Fahrrads. Wichtig ist, dass das Licht weiterhin deutlich erkennbar bleibt, um keine Verkehrsgefährdung zu verursachen.

- ▶ **Hinweiszettel für Falschparkis**, die auf Geh- oder Fahrradwegen parken: Das geht als Infozettel, geklemmt unter den Scheibenwischer, oder als Aufkleber auf der Windschutzscheibe. Solch ein Aufkleber ist keine Sachbeschädigung, wenn er ohne großen Aufwand und ohne Beschädigung des Untergrunds wieder abgeht, zum Beispiel also mit wasserlöslichem Kleber. Außerdem sollte er nicht direkt ins Sichtfeld des Fahrers geklebt werden, auch nicht auf die Außenspiegel, weil das die Verkehrssicherheit einschränkt.
- ▶ **Aufkleber mit symbolischem Bezug zum aufgedruckten Spruch**: Passend sind Sprüche mit „... ausschalten“ auf Lichtschaltern (natürlich ebenso „... einschalten“) oder „... runterspülen“ auf Klospültasten. Sehr auffällig wäre „Auf ... scheißen“ im Klobecken. Denkt über weitere solche Bezüge nach – Phantasie ist gefragt!

Ist das Kleben von Parke nicht -Aufklebern auf Kfz strafbar?
<https://gehwege-frei.de/rechtliche-aspekte/8-gwp/11-parke-nicht-aufkleber.html>

Fotos

Plakate so verändern, dass ein neuer Inhalt in den Vordergrund rückt, ist die hohe Kunst des Adbusting. Das Beispiel stammt aus einem Attac-Video. Das Bild darunter zeigt, dass Adbusting zu jedem Thema funktioniert.

Adbusting & Co.: Schilder und Plakate verändern

Schilder und Plakate prägen jede Stadt (oft: leider). Aber sie bieten oft gute Chancen, mit wenig Aufwand etwas zu verändern.

- ▶ **Fahrradfrei-Schilder aufhängen**, die ein Befahren entgegen der Einbahnstraße ermöglichen – aber immer mit Warnschildern auf der anderen Seite, dass Fahrräder in beide Richtungen fahren.
- ▶ **Umgestalten von Autowerbung**, Schildern mit Autobezug, Anbringen von Tempo-20-Schildern
- ▶ **Ergänzen von STOP-Schildern** („Stop Autoverkehr“ o.Ä.), ähnlich funktioniert es bei Einbahnstraßen- und Sackgassenschildern, da beides auch im Sozialen eine Bedeutung hat.

Spannende Möglichkeiten bieten Werbe- und zeitweise Wahlplakate, denn sie sind überall vorhanden. Sie zu verändern, trifft oft auf viel Sympathie.

- ▶ **Plakate verändern**: Diese auch als „Adbusting“ bezeichnete Aktionsform meint das Übermalen, Ergänzen usw. von Werbeplakaten. Wer es geschickt macht, hält sich an das Design des Plakates, so dass es gar nicht so schnell auffällt.
- ▶ **Plakate austauschen**: In Plakatständer und Vitrinen (z.B. an Haltestellen) lassen sich ganz einfach eigene Plakate hineinstecken. Lasst die bisherigen aber drin (dahinter), sonst ist es Diebstahl. Ein eigenes davorhängen, ohne das Vorhandene zu beschädigen, ist strafrechtlich nix.
- ▶ **Werbeflyer in Auslagen austauschen**: Die vorhandenen Werbeflyer durch eigene ergänzen oder



sogar austauschen – besonders dann, wenn die Neuen (die von euch) ein ähnliches Design haben. Dann bleiben die oft lange dort liegen.

Im Laden

Regale voller Produkte schaffen viele Möglichkeiten, den normalen Ablauf von Konsum zu hinterfragen oder zu nutzen. Das ist für viele Themen jenseits der Verkehrswende besonders passend, doch selbst zu Mobilitätsfragen gibt es Ideen:

- ▶ **Preisschilder oder Produktbeschreibungen in ähnlichem Design überkleben** und auf die Transportkilometer hinweisen, die in einem solchen Produkt stecken.
- ▶ **Zusätzliche Anleitungen allen Spielen beilegen**, die mit Autofahren zu tun haben – zum Beispiel, dass ein Ziel des Spiels ist, durch Ersetzen der Autos mehr Platz für Anderes zu schaffen.
- ▶ **Zeitungen eignen sich**, um Flyer einzulegen oder Fakes (Fälschungen) zu verbreiten, die optisch an Beilagen erinnern und nicht als „Fremdkörper“ erscheinen – am besten mit Bezug zur jeweiligen Zeitung.
- ▶ **Umkleidekabinen und Kunditoiletten bieten Raum**, um in relativer Ruhe so einige Zeichen gegen die herrschenden Verhältnisse zu setzen. Wände können verziert werden ... aber auch Plakate, Zettel mit subversiven Gedichten oder Texten können dort problemlos angebracht werden
- ▶ **Infoständer in U-Bahnen, Zügen usw. können mit Flugblättern o.Ä. ausgestattet werden**. Es lohnt sich also immer, Spuckis, Flugblätter, Aufkleber und weitere Utensilien mitzuschleppen.
- ▶ **Bestimmt fällt euch noch mehr ein.**

Straßentheater – offen oder versteckt

Eine Meinungskundgabe kann auf verschiedene Arten erfolgen. Wer mit der eigenen Aktion in öffentliche Debatten eingreifen will, sollte Aktionsformen bevorzugen, die eine starke Außenwirkung haben und möglichst viel Kommunikation erzeugen. Viele Latschdemos, auf denen die Reden eher auf die Demoteilnehmer ausgerichtet sind, erfüllen dieses Kriterium kaum oder gar nicht. Sie sollten zumindest kombiniert werden mit Straßentheater und anderen Ausdrucksformen (Flyer, Kreidemalen, Interviews am Rande usw.).

Rechtstipp

Jede Meinungskundgabe, die von zwei oder mehr Personen nach außen sichtbar erfolgt, ist von der Versammlungsfreiheit gedeckt. Dazu gehört folglich auch das politische Theater, welchem zusätzlich noch die Kunstfreiheit beiseite steht. Das entbindet nicht von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung, die aber bei spontanem Protest auch nicht besteht (siehe Kapitel „Alles, was Recht ist“).



Mars-TV

Mars-TV ist eine lustige, sehr auffällige und vor allem kommunikative Form, Alltäglichkeiten, politische Entscheidungen oder die ganze Gesellschaft in Frage zu stellen. Die einfache Idee ist, dass ein Team vom Mars einen Film über die zu politisierende Frage auf der Erde dreht und dumme Fragen stellt. Nichts aus Alltag und Politik ist dann mehr selbstverständlich – und immer wieder kann vom Mars berichtet werden, wie es dort zum Beispiel ohne Auto oder, allgemeiner, ohne Zwang, Herrschaft, Eigentum, Profite usw. läuft. Das „Reporti“-Team muss mindestens aus drei Marswesens bestehen: ein Moderator/Interviewer (zwei ist auch gut, im Gewühl mitunter sogar besser) und zwei weitere Personen, die einen auf Stoff gemalten und dann im Inneren ausgeschnittenen Riesenbildschirm halten. Mit diesem Rahmen wird das jeweilige Interview eingefangen. Nichts bringt das Team dabei aus seiner Rolle. Auch wenn z.B. Polizei eingreift oder es zu Gerangel kommt – das Team ist immer in Reportage, kommentiert im Sportreporti-Ton oder stellt Fragen. Der Bildschirm wird dabei immer so gedreht, dass die meisten Außenstehenden das Geschehen wie in einem großen Fernseher sehen. Die beiden, die das Transpi halten, sind also viel in Bewegung.

Auswahl der vielen denkbaren Themen:

- ▶ Parkende Autos: Warum stehen die hier rum? Könnte mensch auf der Fläche nicht sinnvollere Sachen machen?
- ▶ Parken auf Rad- und Fußwegen
- ▶ Warum braucht mensch eine Fahrkarte? (siehe Bericht)
- ▶ Warum so viele Autos? Warum so viel Aufwand für eine Person?
- ▶ Barrieren für Menschen in Rollstühlen
- ▶ Auftritt im Autohandel oder bei Automesse

Mehr auf <https://marstv.siehe.website>

Bastelanleitung für große Figuren und Kostüme: https://youtu.be/_3B5jNinNQQ



Großpuppen, Stelzenläufis, große Figuren

Ihr würdet gerne direkt ansprechen, Unterschriften sammeln oder Flyer verteilen? Dann denkt euch einen Blickfang aus. Wer mit einem schönen Kostüm auf Stelzen unterwegs ist und von dort aus Flyer verteilt, wird die deutlich besser loswerden. Großpuppen können zu bestimmten Handlungen einladen oder Hingucker bei Straßentheater sein. Das kann auch Hand in Hand gehen mit direkten Aktionen: Während einer RTS (Reclaim the streets) in London konnte sich ein Aktivist unter dem Rock einer riesigen Puppe tarnen und die Straße mit einem Presslufthammer aufreißen, während Tanzmusik den Lärm überdeckte.

Wer mit einem schönen Kostüm auf Stelzen unterwegs ist und von dort aus Flyer verteilt, wird die deutlich besser loswerden. Großpuppen können zu bestimmten Handlungen einladen oder Hingucker bei Straßentheater sein. Das kann auch Hand in Hand gehen mit direkten Aktionen: Während einer RTS (Reclaim the streets) in London konnte sich ein Aktivist unter dem Rock einer riesigen Puppe tarnen und die Straße mit einem Presslufthammer aufreißen, während Tanzmusik den Lärm überdeckte.

Bericht

MarsTV-Sendung über Fahrschein

Eine Straßenbahn in Dresden: Mars-TV betritt den Waggon, Bildschirm wird aufgespannt, Worte zu den Fahrgästen in der Nähe: Guten Tag, wir kommen vom Mars. Sie sind jetzt live überall in der Galaxis zu sehen – außer auf der Erde, aber da ist unsere Sendung leider verboten. Aber wir sind am liebsten hier und die Einschaltquoten dann immer auch am höchsten, weil die Erde der absurdeste Planet der Welt ist. Unser Thema heute ist: ... ähhh, jetzt hab ich das Wort vergessen ... Dreht sich zu Fahrgast: Sie haben so einen komischen kleinen Zettel dabei, damit Sie hier mitfahren können – wie heißt der noch mal? Fahrgast: Fahrschein. Mars-TV: Ja genau. Danke. Und den müssen Sie dabei haben, damit Sie hier fahren können. Fahrgast: Ja. Mars-TV: Das heißt, wenn Sie den nicht haben, würde das Ding hier stehen bleiben. Fahrgast: Nein. Mars-TV: Moment, dann verstehe ich das nicht. Warum müssen Sie dann diesen Zettel haben? Geht zum nächsten Fahrgast: Haben Sie einen Fahrschein? Fahrgast: Ja.

Mars-TV: Würde diese Bahn stehen bleiben, wenn Sie keinen hätten? Fahrgast: Nein, die fährt auch so.

Mars-TV: Warum haben Sie dann einen? Fahrgast: Den muss ich haben, sonst würde ich ja schwarzfahren.

Mars-TV geht zum nächsten Fahrgast, der Bildschirm geht immer mit und dreht sich passend: Fahren Sie schwarz? Fahrgast: Nein. Mars-TV: Aber ich habe gehört, ein Fahrschein kostet Geld – aber offenbar bringt der gar nichts. Warum haben Sie denn einen?

Und so geht es weiter durch den ganzen Waggon. Irgendeine alte Frau an der Tür: Haben Sie einen Fahrschein? Fahrgast: Nein. Szenenapplaus von anderen Fahrgästen. Mars-TV: Warum nicht? Fahrgast (könnte auch von Aktivist gespielt werden): Ich habe nicht genug Geld, muss aber doch auch fahren.

Mars-TV überprüft – laut mit sich selbst redend – technische Funktionen: Seltsam, alles stimmt. Wir sind irritiert – eine sinnvolle Aussage und das auf der Erde. Ist uns noch nie passiert. Kurzes Gespräch noch mit der Frau, dann weiter im Waggon, jetzt auch zu Themen wie Nulltarif usw. Leider kam keine Kontrolleurei ...

Clowns Army

Eine offensive, schrill-bunt gekleidete Truppe, die frech und spontan die sich ihnen bietenden Möglichkeiten kreativ nutzt. So wäre im günstigsten Fall das Bild der Clowns Army. Die Verkleidung ist eine Mischung aus Uniform und Clownsdesign. So stürmen die Clowns gemeinsam in eine Situation und erreichen durch die nur aus Quiek- und ähnlichen Lauten bestehende Performance viel Störpotential. Dabei stöbern die Clowns überall herum, gucken fragend die anderen Menschen an und reagieren erschrocken auf alles, was sich ihnen nähert. Auch wenn das Ganze kein präzise einstudierter Ablauf ist, helfen Trainings, um die Situationen einzuüben.



Flashmob

Für unwissende Passanti ist ein Flashmob völlig überraschend und die Tätigkeit erscheint zumeist sinn- und inhaltslos. An einem Ort entsteht plötzlich etwas, was aufeinander abgestimmt wirkt und, wenn als politische Aktion gedacht, eine bestimmte Sichtweise transportiert. Das kann aber sehr indirekt sein, schließlich ist das Ganze eher eine künstlerische Performance. Tatsächlich ist er gut vorbereitet und wurde vorher via Online-Communitys, Weblogs, Newsgroups, E-Mail-Kettenbriefe oder Mobiltelefon verbreitet. Dabei werden ein öffentlicher Ort als Treffpunkt, ein sehr genauer Zeitpunkt, der Ablauf der Aktion selbst und mitzubringende Gegenstände oder zu tragende Kleidung benannt. Sollte die genaue Aktion nicht bekannt sein, treffen sich die Teilnehmenden zunächst an dem vereinbarten Ort für die notwendigen Absprachen.

Dann startet der Flashmob dadurch, dass jemand zum vereinbarten Zeitpunkt mit der vereinbarten Aktion beginnt und die anderen Teilnehmenden rasch einsteigen. Diese wie aus dem Nichts blitzartig entstehende Bildung des Mobs und das identische Handeln der Personen im Mob (z. B. applaudieren, telefonieren mit gleichen inhaltlichen Texten), sind typisch für Flashmobs. Der Flashmob endet durch ein vereinbartes Signal, eine erreichte Zeit, oder das natürliche Ende der Aktion (z.B. beim gemeinsamen Singen von „O du fröhliche“ im Sommer nach der letzten Strophe). So schnell, wie die Menschen zusammengekommen sind, löst sich ihre Gruppe vor den Augen der häufig verdutzten Zuschauenden auch wieder auf.



Fotos

Verschiedene Aktionen in den Kostümen der Rebel Clowns Army.

Infos

https://de.wikipedia.org/wiki/Clandestine_Insurgent_Rebel_Clown_Army

<https://de.wikipedia.org/wiki/Flashmob>

Beispiele und Berichte

alltagsaktionen.
siehe.website

Guerilla Vision

„Guerilla Vision“ ist ein Name für unangemeldete Open-Air-Video-Projektionen. Ihr wählt einen öffentlichen Ort aus und projiziert einen Video auf eine dort aufgebaute Leinwand oder einfach eine vorhandene Fläche, z.B. eine helle Mauer. Der Clou ist, dass ihr das als öffentliches Ereignis inszeniert – also dort, wo eh viele Leute sind, oder über Flyer, Pressearbeit und Social Media angekündigt. Denn dann wird das eine Aktion mit Wirkung nach außen. Um euch öffentlichen Raum zu sichern, könnt ihr das auch als Versammlung anmelden. Das müsst ihr jeweils überlegen, was besser ist – die Überraschung oder eine sichere Position im Getümmel.

Ausrüstung für den widerständigen Alltag

Aktionen selbst zu organisieren oder Veranstaltungen Anderer zu unterstützen ist das eine. Noch einfacher ist, den eigenen Alltag widerständig zu wandeln. Das geht jeden Tag, denn – leider, leider – Herrschaftsstrukturen, Ausbeutung und Profitlogik, sich ausdrückend in Sexismen, Rassismus, autoritärer Erziehung, sozialer Ausgrenzung, Eigentum und Umweltzerstörung, Vertreibung und Grenzregimes, rechter Ideologie und vielem mehr sind überall präsent. Das ist schlimm, aber damit auch ein ständiger Bezugspunkt für Aktionen. Wer aufmerksam durch den Tag wandelt, wird immer Situationen finden, um Unterdrückung und Zerstörung zu kritisieren. Mit der nötigen Kreativität und Wissen um Aktionsmöglichkeiten eröffnen sich täglich Tausende Stellen, an denen kleine, manchmal auch größere Zeichen gegen all das hinterlassen werden können. Schon allein zum Thema Verkehrswende lassen sich jeden Tag so viele Missstände und Ideen für Verbesserungen sammeln, dass es fürs Leben reicht. Zwar sollten wir uns davon nicht erschlagen lassen, sondern einen sinnvollen Weg finden, uns auf konkrete Projekte und Forderungen zu fokussieren, aber die eigene Aufmerksamkeit zu trainieren und die Handlungsmöglichkeiten zu entdecken, ist einer der wichtigsten „Ausrüstungsgegenstände“ für den Widerstand im Alltag. Dann gilt es, sich gezielt Aktionstechniken anzueignen, um diese situationsbezogen einsetzen zu können – zum Beispiel um mittels versteckten Theaters in Kommunikation eingreifen zu können. Dafür hilft dann zusätzlich, immer so ausgerüstet zu sein, dass dir viele Handlungsmöglichkeiten offen stehen – also immer deine wichtigsten oder die passenden Direct-Action-Utensilien dabei zu haben. Lege dir eine solche Sammlung an, die du schnell in Rucksack, Gürtel-, Fahrrad- oder Manteltasche einstecken kannst. Ein paar Dinge, die dazu gehören könnten:

- ▶ Kreide: Optimal um Wege und Straßen mit Sprüchen zu verschönern, auf alles, was uns im öffentlichen Raum begegnet, zu reagieren.
- ▶ Dicker Stift: Unverzichtbar für spontane Veränderungen auf Plakaten, Toiletten, Pinnwänden, Aufklebern Anderer oder eigenen Leeretiketten usw. Wachsmaler und Stifte aus Plastik werden von Metalldetektoren (oft an Eingängen von Polizeistationen, Gerichten ...) nicht bemerkt.

- ▶ Konfetti: Autoritäts- oder mackerige Personen können so ein wenig „dekonstruiert“ werden.
- ▶ Parfüm: Es kratzt an ihrer Autorität und dürfte peinlich wirken, wenn Polizist:in „plötzlich“ anfangen nach Rosenblüten zu „duften“.
- ▶ Weiße Plakate oder Stoffe: Sind in Kombination mit dickem Stift immer gut, um spontan auf Situationen reagieren zu können, z.B. um bei einer rassistischen Kontrolle im Bahnhof den Beamten zu folgen mit erhobenem Plakat (Aufschrift: „Rassistische Kontrolle“).
- ▶ Mars-TV- Set, um in jeder Situation zur Mars-TV Reportage-Einheit zu mutieren und Ereignisse aus der Sicht von Wesen aufzugreifen, welche keine Herrschaft kennen (siehe die genauere Beschreibung weiter oben).
- ▶ Aufklebis: Immer ein paar Aufklebis dabei haben, um sexistische Magazine zu kommentieren, Produkte zu entwerfen („Dieses Produkt ist entwertet – alles für alle statt Eigentum“), Lichtschalter („... ausschalten“) oder Klotasten („... runterspülen“) als Fläche für Slogans nutzen zu können. Leere Briefetiketten können bei unvorhergesehenen Ereignissen schnell beschriftet werden.
- ▶ Kleber: Sekundenkleber kann Schlösser unbrauchbar machen, Türen ganz verschließen (in Türrahmen schmieren) oder auch anderes stoppen (Tasten, Knöpfe ... nix geht mehr). Das kann auch dafür genutzt werden, Verschlüsse dauerhaft zu entfernen, in dem diejenigen, die sie angebracht haben, die selbst knacken müssen (z.B. an Supermarktcontainern). Klebeband dient zum Plakatieren, aber auch z.B. um Bewegungsmelder, Lichtschranken usw. unauffällig zu blockieren. Vor Videokameras können lustige Bildchen, Straßendreck u.ä. gehängt werden. Bei strafbaren Handlungen auf Fingerabdrücke auf dem Klebeband achten!
- ▶ Mehrfachschlüssel mit Innen-Vierkant und -Dreikant: Das Allround-Werkzeug, um Türen oder Klappen mit einfachen Verschlüssen zu öffnen oder zu schließen – z.B. bei manchen Aushängeschließern, aber auch praktisch für Lebensmittelcontainer.
- ▶ Einleger, Flyer und mehr: Es gibt viele Anlässe, anderen Menschen etwas in die Hand zu drücken, unter den Scheibenwischer zu klemmen oder in passende Zeitungen und Bücher einzulegen. Für Verkehrswendethemen könnten die Aufkleber „Parke nicht auf unseren Wegen“, kleine Infozettel zwecks Einlegen in Automagazine oder die Massenzeitung „Rad ab!?“ für Passant:innen helfen. Wenn's noch ins Gepäck passt – mitnehmen.
- ▶ Ereigniskarte „Du kommst aus dem Gefängnis frei“: Hilft zwar nicht gegen Festnahmen, ist aber lustig – und kann eine Festnahmesituation auch etwas entkrampfen.
- ▶ Trillerpfeife, Alarmstift u.ä.: Zum Lärmachen überall. Die Alarmstifte sind kleine, batteriebetriebene, extrem schrill-laute Sirenen. Sie sollen z.B. Angreifer in der Nacht abschrecken. Aus ihnen wird ein Stift gezogen oder



eine Taste gedrückt und das Ding irgendwo hingeworfen. Es kann nicht ausgeschaltet werden. Wenn es also bei einer Veranstaltung irgendwo oben auf einem Gerüst oder in einem Ablauf landet, wo niemand schnell rankommt, ist es vorbei mit dem Labern, Feiern, Heldengedanken oder was auch immer grad läuft.

- ▶ Visitenkartenhalter mit Wechselschildchen: An Hemdtasche oder

anderswo befestigt, gibt so ein transparenter Visitenkartenhalter schnell ein förmliches Aussehen. Am besten gleich mit vielen Karten füllen und immer die passende nach vorne holen - je nach Lage: Sicherheitsdienst, Presse, „Ich fahre ohne Ticket“, Firmenangehörige ... oder was mensch halt mal kurz sein will.

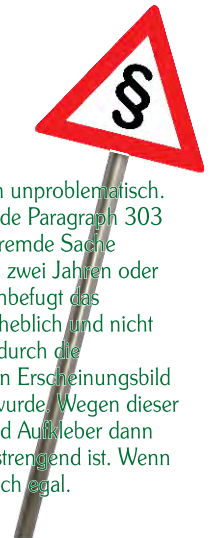
- ▶ Rote (und eventuell auch gelbe) Karte, um auf diskriminierendes Verhalten reagieren und Debatten darum anzetteln zu können.

Massenzeitung „Rad ab!“ angucken: verkehrszeitung. siehe.website

Bestellen über saasen@projektwerkstatt.de

Rechtstipps

Viele der hier aufgezählten Aktionen sind strafrechtlich unproblematisch. In Frage kommt Sachbeschädigung. Der entsprechende Paragraph 303 im Strafgesetzbuch lautet: „(1) Wer rechtswidrig eine fremde Sache beschädigt oder zerstört, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. (2) Ebenso wird bestraft, wer unbefugt das Erscheinungsbild einer fremden Sache nicht nur unerheblich und nicht nur vorübergehend verändert.“ Grauzonen entstehen durch die Unklarheit, ab wann etwas beschädigt oder im äußeren Erscheinungsbild mehr als unerheblich bzw. vorübergehend verändert wurde. Wegen dieser Formulierung gilt Kreide als unproblematisch, während Aufkleber dann unter den Paragraphen fallen, wenn das Entfernen anstrengend ist. Wenn sich Menschen nicht erwischen lassen, ist das aber auch egal.



Aktionen gegen Autos

Kommen wir nun zu Aktionen, die sich direkt gegen den Autoverkehr richten, ob stehend oder fahrend. Damit können auch Forderungen nach einer Verkehrswende insgesamt verbunden werden, aber bei den folgenden Aktionsideen werden der Protest gegen die Blechhaufen, ihren Gestank, die Gefahren, die Platzverschwendung usw. deutlich fokussiert.

Gehzeuge

Manchmal lohnt es sich, Gesetze zu lesen. Da finden sich Paragraphen oder einzelne Absätze, die uns Schlupflöcher lassen (siehe die Idee des Aktionsschwarzfahrens per Umgehung der „Erschleichung“ einer Leistung) oder wie für unsere Aktionen geschrieben scheinen. So einer ist der Absatz 2 im § 25 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Lest euch den mal durch: „Wer zu Fuß geht und Fahrzeuge oder sperrige Gegenstände mitführt, muss die Fahrbahn benutzen, wenn auf dem Gehweg oder auf dem Seitenstreifen andere zu Fuß Gehende erheblich behindert würden. Benutzen zu Fuß Gehende, die Fahrzeuge mitführen, die Fahrbahn, müssen sie am rechten Fahrbahnrand gehen; vor dem Abbiegen nach links dürfen sie sich nicht links einordnen.“

Na, klingelt's im Kopf? Das ist doch eine Einladung, oder? Ganz allein könnt ihr so massiv in den Straßenverkehr eingreifen und habt, weil der Gegenstand ja groß sein muss, auch noch viel Fläche, um Inhalte und Forderungen zu transportieren. Auf Basis dieses Paragraphen entstand die Idee der Gehzeuge: Ein Mensch geht mit einem Holzrahmen in Autogröße auf der Straße oder an anderen Orten und zeigt damit, wieviel Platz autofahrende Menschen einnehmen. Der Transport dieses sperrigen Gegenstandes blockiert die Straße komplett, ist sehr auffällig – und am Rahmen können breite Spruchbänder hängen. Und alles ist völlig legal. Der Paragraph sagt sogar, dass ihr auf der Straße gehen müsst – also nicht nur dürft. Wenn die Polizei kommt und euch wegschicken will (das tut sie immer erstmal, wenn sie das Phänomen nicht kennt), könnt ihr genau darauf verweisen: Ihr MÜSST auf der Straße gehen. Auf dem Fußweg behindert es nicht nur, ihr dürft da auch gar nicht hin.

So – und jetzt weiter. Stellt euch vor, ihr habt in eurer Stadt oder Region drei, fünf oder mehr von diesen Holzrahmen gebaut. Die lassen sich, wenn an den Ecken mit Schrauben und Muttern verbunden, schnell zusammenklappen und dann irgendwo so lagern, dass sie jederzeit zugänglich sind. Dann könnt ihr sie schnell holen und einsetzen. So seid ihr jederzeit fähig, Aufmerksamkeit zu erzeugen, wenn ihr gerade Lust auf Aktion habt oder auf ein Ereignis (Unfall, Abschiebung, rechte Aktivitäten usw.) reagieren wollt.



Film auf Youtube:
<https://youtu.be/3VHVIT4KiD4>

Berichte von Gehzeugaktionen in Kiel:
<https://tkkg.noblogs.org/post/2019/04/23/test-mit-geh-mobilien-fuer-die-autofrei-demo/>

Infoseite zum Gehzeug aus Darmstadt mit Bauanleitung: <https://verkehrswende-darmstadt.de/aktionen/gehzeug/>

Mit mehreren Gehzeugen hintereinander zu gehen, ist dabei albern. Geht ihr jeweils einzeln auf verschiedenen (wichtigen) Straßen, so entsteht ein viel deutlicherer Effekt. Ist dann auch ganz witzig, wenn die sich nach Zufallsprinzip auf Kreuzungen mal treffen oder auf Straßen entgegenkommen.

Neben dem Klassiker „Gehzeug“ könnt ihr aber auch alle anderen großen Gegenstände nach § 25 StVO auf die Straße bringen:

- ▶ In Gießen gab es mal eine rollende Straßenbahn, die mit der Hand gezogen werden konnte - als Werbung für den Wiederaufbau der Tram. Auch die war viel zu groß für den Fußweg und musste daher auf der Straße herumfahren. Später gab es auch noch eine rollende Tram-Haltestelle.
- ▶ Gegen die Internierungslager für Flüchtlinge an den EU-Außengrenzen protestierten Aktivist*innen mit einem nachgebauten Lager auf Rollen - und auch das musste wegen seiner Größe auf die Straße.
- ▶ Ähnlich dem Gehzeug ist auch ein Radzeug möglich, also mit einem Fahrrad in der Mitte und dem Holzrahmen auf den Schultern der Radelnden.

Seid vorsichtig! Ziel ist Aufmerksamkeit, nicht die Sachbeschädigung durch Kratzer an der Seite oder ein Unfall.

Rechtstipp

Ab zwei Personen mit Gehzeugen, die in Hörweite gleichzeitig agieren, seid ihr eine Versammlung. Das geht auch. Denn auf Demos gibt die StVO ja nicht. Allerdings können euch dann Auflagen erteilt werden. Wenn ihr das ohne Anmeldung macht, müsst ihr einen spontanen Grund nennen können. Aber das sollte ja kein Problem sein, denn leider sind Verkehrsunfälle, rassistische Übergriffe usw. so alltäglich, dass sie stets als Anlass für Protest genutzt werden können. Nach § 25 StVO gilt: Rechts gehen, auch im Kreuzungsbereich (was beim Linksabbiegen ziemlich viel Verwirrung stiften kann).



Aktionen gegen Falschparken

Falschparken behindert oder gefährdet andere Verkehrsteilnehmer. Für Fußgänger und Radfahrer werden die Wege durch Lieferwagen in zweiter Reihe, Pkw auf Fuß- und Radwegen oder zugeparkte Straßenkreuzungen zum riskanten Spießrutenlauf. Niedrige Bußgelder fürs Falschparken, immer mehr Pkw und der zunehmende Lieferverkehr verschärfen das Problem. Es gibt viele Ideen, wie ihr mit kreativen Aktionen Falschparkis zeigen könnt, dass es sich nicht um ein „Kavaliersdelikt“ handelt, sondern ihr massiv behindert und oft auch gefährdet werdet:

- ▶ Klemmt gelbe Karten oder andere Hinweiszettel bei Falschparkis unter den Scheibenwischer oder klebt entsprechende Aufkleber auf Windschutzscheibe, Türschloss oder andere passende Stelle (wo sie nicht die Verkehrssicherheit beeinträchtigen).
- ▶ Ob es sinnvoll, andere Menschen bei Ordnungsbehörden zu denunzieren, ist mehr als fraglich. Wenn ihr das wollt, könnt ihr die App „Wegeheld“ nutzen, um ein Foto an die zuständigen Ordnungsämter zu schicken.
- ▶ Nehmt die Kreide, die ihr ja jetzt immer dabei habt ;-), und malt einen Ersatzrad- oder Fußweg um das falsch geparkte Auto auf die Straße.
- ▶ Kennzeichnet falsch geparkte Autos mit Luftballons oder markiert den unter dem Auto verlaufenden Rad- oder Fußweg mit Sprühfarbe oder ähnlichen unschädlichen Mitteln auf dem Fahrzeug.
- ▶ Kennzeichnet Straßenecken als parkfreie Zonen.

Eine Aktionsform sei noch erwähnt, die wahrscheinlich am wirkungsvollsten ist, weil sie die Reaktion der Ordnungsbehörden oder Polizei herausfordert, diese aber vor ein Dilemma stellt. Wie wäre es, wenn Menschen als Protest gegen das Zuparken von Rad- und Gehwegen einfach die gleiche Sache umgekehrt machen. Also das Fahrrad auf der Straße abstellen mit einem Schild „Bin kurz beim Frisör“ – oder ähnlich? Das wird nicht lange geduldet werden. Vielleicht gibt es sogar ein Ordnungswidrigkeitsverfahren – aber dann mit guten PR-Möglichkeiten: Wieso gibt es die nur, wenn es so herum geschieht? Was ist dann mit der verfassungsrechtlich verankerten Gleichheit vor dem Gesetz? Die Behörden geraten unter Druck, das Problem des Zuparkens anzugehen – Ziel erreicht. Und wenn es mal viele an einem Tag machen, bricht der Verkehr zusammen. Das wäre dann eine besondere Form des Demonstrierens.

Car-Walking

Klingt komisch, geht aber – und zwar mit einiger Übung völlig beschädigungsfrei. Spektakulär sieht das zumindest aus, wenn du über ein Auto, welches Rad- oder Fußweg zuparkt, rüberkraxelst. In den 90er-Jahren wurde das öfter geübt und gemacht. Daraus resultierten damals sogar einen Wikipedia-Artikel und ein Buch. Warum nicht mal wieder?



Foto
Teststrecke für eLKW
als Projekt des (grünen)
Verkehrsministers in
Hessen (AS bei
Weiterstadt)



Infoseiten zu Sahneaktionen

<http://itstartedwithafight.de/2015/01/16/mit-sahne-gegen-falschparker/>

Weitere Aktionsideen:
www.clevere-staedte.de/blog/artikel/freieWege-Aktion

E-Autos

e-autos.siehe.website

Carwalking

<https://de.wikipedia.org/wiki/Carwalking>
Video einer solchen Aktion: <https://youtu.be/lbuxuXwhJqM>

Der digitale Stau

Staumeldungen über Handy und etliche Navis basieren auf der Auswertung von Bewegungsprofilen von Handys auf der Straße. Wer also viele dafür passende Smartphones in einem Karren langsam über eine Straße

schiebt oder dort abstellt, kann eine Umleitungsempfehlung hervorrufen und die Straße so von einem Teil des Verkehrs befreien. Der Handwagen kann entsprechend § 25 StVO (siehe Gehzeuge) auf der Straße geschoben werden.

Aktionen gegen E-Autos

Da wird noch eine lange und harte Auseinandersetzung folgen. Schließlich setzen die schlauerer Autokonzerne auf den kompletten Umbau der Automobillflotten auf E-Antrieb. Angesichts von 58,2 Mio. PKWs hierzulande wittern sie ein Riesengeschäft. Vorantreiber sind deshalb auch Stromkonzerne, allen voran die Betreiber von Solar- und Windenergieanlagen, sowie konzernfreundliche, große Parteien wie CDU, SPD, FDP und Grüne, die riesige Steuergelder mobilisieren, um Autokonzernen eine Freude zu machen und die PKW-Dominanz aufrecht zu erhalten. Auch die Umrüstung von LKWs auf E-Motoren (statt Güter auf die Bahn) wird vorangetrieben. Noch schlimmer: Selbst etliche Umwelt- und Verkehrsverbände wie Greenpeace und der VCD applaudieren dieser Weiter-so-Strategie des Automobilismus. Daher macht es Sinn, sich besondere Aktionen gegen E-Autos auszudenken.

- ▶ Überall stehen Ladesäulen oder werden neu gebaut. Da sie im öffentlichen Raum gut sichtbar sind, können sie kreativ zu Mahnmalen verfehlter Verkehrspolitik umgestaltet werden. Stehen da mehrere nebeneinander, kann es auch eine Themenreihe werden. Dann könnte eine Säule die Opfer des Lithiumabbaus darstellen, eine andere den unverminderten Straßenbau, eine dritte Unfallopfer oder die Steuermilliarden, die in die Förderung fließen. Praktisch können Plakate aufgekleistert oder die Säulen mit Stoffen, Stangen und Fahnen umgestaltet werden. Mittels Hasendraht, Zeitung und Kleister können die Säulen auch zu großen Pappmaché-Figuren mutieren. Gips oder Schweißkunst sind haltbarer, überschreiten aber ziemlich sicher die Schwelle zur Sachbeschädigung.
- ▶ Je nach sonstiger Strategie der durchführenden Gruppen ist eine solche Umgestaltung auch als Kunstaktion mit feierlicher Enthüllung gestaltbar, im Rahmen einer Kundgebung oder heimlich, wenn kaum Verkehr am „Tatort“ zu erwarten ist.
- ▶ E-Autos verlängern das Drama riesiger Rohstoffimporte mit krassen Auswirkungen auf die Länder, in denen sie abgebaut werden. Einige Hilfsorganisationen berichten bereits vom Protest in den betroffenen Regionen.

Wenn sie Gäste von dort einladen, ist das eine tolle Gelegenheit für Verkehrswendeinitiativen. Im Rahmen einer größeren Aktionskampagne können Hafengeburtstagen deshalb als besonders spektakuläre Aktionsform mehr Aufmerksamkeit kreieren.

- ▶ Wer weiß schon, dass die Verrechnungstricks den Konzernen erlauben, gleichsam für jedes verkaufte E-Auto einen Verbrenner mehr zu verkaufen? Um das deutlich zu machen, können neben E-Autos die unsichtbaren Geschwister aus Pappe aufgestellt oder auf Plakate bzw. mit Kreide auf dem Boden aufgemalt werden (mehr Infos zu E-Autos ab Seite 46).
- ▶ Macht Umfragen, was die Leute davon halten, dass durch jedes E-Auto ein anderes legitimiert wird. Dadurch werden viele das erfahren, müssen sich aber auch gleich positionieren.
- ▶ Feinstaub entsteht v.a. durch Reifenabrieb. Wie wäre es, in der Fußgängerzone kleine Beutelchen mit der Jahresdosis an feinstaubendem Reifenabrieb zu verteilen – zum Inhalieren und als Gesprächseinstieg. Wer nicht genug Reifenabrieb parat hat, kann auf Aschereste vom Grill zurückgreifen.
- ▶ gE-zeuge (siehe Beschreibung der Gehzeuge weiter oben) mit eindeutiger Kennzeichnung als Elektroautos und Spruchbändern/Plakaten zu deren Nachteilen.
- ▶ (Werbe-)Plakate umgestalten, geht auch hier – siehe den Abschnitt oben zu Adbusting.

Foto

VW plakatierte 2019 in Bahnhöfen ein riesiges goldgelbes E-Auto: „100% SUV, 100% elektrisch – Volkswagen: Our way to Zero“. Das wurde kunstvoll umgestaltet.

**Autofreie Zonen in Handarbeit!****Verkehrsberuhigendes Sitzen**

Ihr seid mit Freundis verabredet? Plant eine Besprechung oder eine kleine Feier? Warum nicht auf der Straße vor eurer Wohnung, eurem politischen Zentrum, anderen Treffpunkt? Wenn ihr zwei oder mehr Leute seid (in manchen Bundesländern ab drei) und eine politische Meinung nach außen kundtut, fällt ihr unter das Versammlungsrecht. Die Straßenverkehrsordnung ist dann außer Kraft. Stellt ein paar Stühle, Sessel, Sofas, Tische, Blumenkübel usw. auf die Straße, dazu ein paar Plakate z.B. zur Verkehrswende (oder auch ein anderes politisches Thema), und schon wird euer Treffen eine Demonstration, dass ihr die Straße für etwas anderes als Autofahren wollt. Meldet das vorher an oder sucht einen spontanen Anlass. Eine solche Anwendung des Demorechts macht den Alltag politischer - und schafft das, was wir uns wünschen: autofreie Straßen. Jedenfalls für eine Phase und bezogen auf den rollenden Verkehr.

- ▶ Stellt die Idee auch in der Nachbarschaft vor und richtet ein Depot mit den Sachen ein, so dass alle sich spontan immer mal wieder auf der Straße niederlassen können. Da dürfen auch gerne ein Teppich, eine Tischtennisplatte, ein Basketballkorb oder ein Soundsystem dabei sein. Und Pavillons als Schutz vor Sonne oder Regen.
- ▶ Wie wäre es mit einem Frühstück in der Elterntaxizufahrt zum Kindergarten, Brunch in der Parklücke, ein Videoabend auf der Verkehrsinsel?
- ▶ Workshops oder politische Treffen lassen sich einfach dorthin verlegen, wo viele Unbeteiligte es mitbekommen - also auch auf die Straße oder in Bahnhofshallen. Zeigt ihr eine politische Parole nach außen, ist das vom Versammlungsrecht gedeckt.

Verkehrsberuhigendes Gehen

Die Autos nerven? Sind laut, stinkig und schneiden Euch den Weg? Das muss nicht sein. Ab zwei Leute und einer politischen Meinungskundgabe fällt ihr auch beim Gehen, Joggen usw. unter das Versammlungsrecht. Ihr könnt Schilder hochhalten und dann nebeneinander auf einer Spur gehen. Prinzipiell ist das jederzeit spontan möglich, wenn der Autoverkehr euch mal wieder das Leben versaut und ihr dem Ärger Luft machen wollt.

Abstand halten von Kindergärten und Grundschulen

„Viele Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Gehalten wird an Bushaltestellen, im Halteverbot, oder in zweiter Reihe. Das ist für alle Kinder gefährlich. Vor vielen Schulen herrscht morgens Verkehrschaos. Eltern wollen nur das Beste für ihre Kinder. Und bringen sie deshalb oft mit dem Auto zur Schule. Mit diesem „Elterntaxi“ schießen sie allerdings oft übers Ziel hinaus: Denn so verzögern Sie durch Überbehüten die Entwicklung ihres Nachwuchses zu selbstständigen Verkehrsteilnehmern. Grundschulis sollten zu Fuß gehen. Ausgewiesene Hol- und Bringzonen im näheren Umfeld der Schule – empfohlen werden mindestens 250 Meter – könnten helfen.“

Ihr werdet es vielleicht nicht glauben: Die obigen Formulierungen stammen von einer Internetseite des ADAC. Dieser empfiehlt also, dass Autos Abstand von 250m zu Grundschulen einhalten sollten. Das macht nur Sinn, wenn die verbleibenden Meter dann sicher zu Fuß gegangen werden können, also autofrei sind. So lässt sich bei einer wichtigen Aktion der ADAC als Unterstützer benennen oder sogar gewinnen: Um jeden Kindergarten und jede Grundschule sollte eine autofreie Zone eingerichtet werden von 250m oder mehr. Wenn das Netz von Fahrradstraßen zudem so ausgerichtet wird, dass Schulen und Kindergärten gut zu erreichen sind, kann dem morgendlichen Chaos entgegengewirkt werden. Mit Aktionstagen, Straßenfesten usw., bei denen über Versammlungsrecht die 250m-Zonen mal für einen Tag per Versammlungsrecht eingerichtet werden, kann für die Idee geworben werden.

Ähnliche Schutzzonen sind um Spielplätze, Krankenhäuser, Seniorenheime und alle Schulen sinnvoll.

Link zur ADAC-Seite mit Downloadmöglichkeit für die Broschüre zum Thema: <https://adac-und-elterntaxis.siehe.website>

Barrierefreiheit

Dazu gab es bislang noch sehr wenig Aktionen, weil leider nur wenig Menschen mit Handicaps (z.B. seh- oder gehbeeinträchtigt) in Verkehrswende-Initiativen aktiv sind. Das kann sich ändern, wenn ihr Aktionen für Barrierefreiheit durchführt oder Betroffene direkt anspricht. Ihr findet sie in Fahrgastbeiräten, Selbsthilfegruppen, manchmal an besonderen Treffpunkten oder einfach draußen.

Aktionsideen:

- ▶ Macht einen Infostand oder Ähnliches zum Thema und bietet dabei Rollstühle an zum Ausprobieren, wie mensch damit an Ziele kommt – Interessierte allein oder als gemeinsame Fahrt. Organisationen, die beeinträchtigte Menschen unterstützen, freuen sich meist über solche Aktivitäten und leihen auch für den Tag einige Rollstühle.
- ▶ Farbliche Kennzeichnung von Barrieren wie alternativlose Treppen und Kantsteine, Aufstellen von Schildern usw.

Parkplätze zu Lebensräumen

Melde Parkplätze als Demonstrationsfläche an und gib ihnen für einen Tag eine neue Bestimmung. Verlege dein Wohnzimmer auf einen Parkplatz vor deiner Haustür, lass Pflanzen den Asphalt beleben, nimm dir den öffentlichen Raum zurück und belebe ihn mit anderen Menschen. Um zur Demo zu werden, muss eine politische Botschaft dabei sein – was aber ja ohnehin sinnvoll ist. Auch große Parkplätze können so über eine vorherige Anmeldung umgenutzt werden. Es geht aber auch spontan. Damit in einem solchen Fall der Parkplatz frei ist, könnt ihr Flächen im direkten Anschluss an andere Nutzungen übernehmen, z.B. nach Wochenmärkten oder anderen Events.

Ähnlich der Idee von Critical Mass können Parkplatzeroberungen ein regelmäßiger öffentlicher Treff in eurer Stadt oder Region werden. Wo sonst Autos herumstehen, bringt ihr jetzt Leben rein:

- ▶ Euer Frühstück oder andere Treffen auf Parkplätzen.
- ▶ Wöchentliche Treffpunkte an gut sichtbaren Stellen auf Straßen oder Parkplätzen für Musik, Foodsharing-Verteilung, Umsonstladen, Kunstaktionen, Theater und als Treffpunkt zur weiteren Absprache von Aktionen. Das macht auch viel mehr Spaß als Plena oder Vereins-sitzungen in unseren Szene-Verstecken.
- ▶ Einmal jährlich lässt sich eine solche Aktion in den internationalen „Parking Day“ einbauen. Der läuft in der Regel jeden dritten Freitag im September.

Rechtstipp

Spontandemos sind erlaubt, wenn der Anlass direkt davor lag bzw. bekannt wurde (irgendein Anlass findet sich immer ... einfach mal „googlen“ oder so). Vorteil: Keine interne Hierarchie/Leitung nötig. Nachteil: Es dürfen keine speziell für den Fall vorbereiteten Materialien von Anfang an da sein, aber schon welche von vorherigen Demos oder allgemein verfügbare Sachen. Außerdem könnt ihr vor Ort Transpis und Plakate malen, Kreide einsetzen ... „Normale“ Demos können auf allen zugänglichen und öffentlichen Flächen angemeldet werden, also im Verkehrsbereich eigentlich alles (siehe auch im Anhang). Ähnlich wie Parkplätze lassen sich per Demorecht auch Straßen und Kreuzungen zu Lebensräumen machen. In etlichen Städten hat es schon „Frühlingsfeste“ (so in Stuttgart), „Umwelttage“ (Berlin) usw. selbst auf den Hauptstraßen gegeben. Dadurch wird der Verkehr in der ganzen Stadt eingeschränkt und Menschen können erleben, wie es sich anfühlt, wenn auf einer bestimmten Straße keine Autos mehr rollen, sondern Platz für Feiern, Spielen, Sonnen usw. ist.

Foto
ParkingDay 2020
in Gießen

Aktion „Platzpark statt Parkplatz“: <https://extinctionrebellion.de/og/heidelberg/ruckschau/platzpark-statt-parkplatz/>



Bericht aus Gießen

Am ParkingDay haben wir uns selbst ein Wohnzimmer, eine Bühne, einen Spielplatz, ein Café und vieles mehr auf die Straßen gezaubert. Auf dem Lindenplatz, in der Marktaulaßenstraße, auf dem Brandplatz, in der Walltorstraße und in der Neuen Bäume wurden Parkplätze umgewidmet. Es wurden Reden gehalten und Konzerte gespielt, es gab Kaffee, Kuchen und Brötchen auf Spendenbasis, eine Kleidertauschparty, ein Verkehrsquiz, einen Fahrradparcours und Lastenradprobefahren, Sprühkreideaktion, Saatrüffelherstellung und eine Fahrradwerkstatt sowie Kunstausstellungen, Wikingerschach und eine Aktion zum Lieferkettengesetz. Insgesamt waren fast 20 Gruppen und Initiativen am Geschehen beteiligt, und sie alle forderten eine gerechtere Verkehrsflächenverteilung: Städte für Menschen, nicht für Autos!

Zudem war der ParkingDay 2020 in Gießen geprägt von Protesten für den Erhalt des Dannenröder Forstes! Hier soll in Zeiten der Klimakrise und der allgemeinen Einsicht, dass eine Verkehrswende notwendig ist zum Trotz, Wald gerodet werden, um einen neuen Autobahnabschnitt zu bauen!

Neben einigen Reden von Aktivist*innen auf den Bühnen des ParkingDays gab es eine Kundgebung, die vom Regierungspräsidium über ParkingDay-Flächen bis in die Sonnenstraße zog und bei der Reden zum Wald- und Trinkwasserschutz, aus der Waldbesetzung, über die Geschichte des Widerstandes, die politische Situation und das versamm-lungsfeindliche Verhalten von Behörden und Gerichten zu hören waren. Und daran sieht man: Beim ParkingDay geht es um mehr als Autos und Parkplätze. Wir fordern eine generelle Verkehrswende! Wir wollen so genial getaktete Busverbindungen, so sichere Fahrradwege und so schöne Fußwege, dass niemand mehr ein Auto braucht.

Es gibt keine Grenzen der Kreativität, was mit den Parkplätzen, die Boden versiegeln und Fläche klauen, alles passieren kann. Entwickelt eigene Aktionsformen, die öffentlich sichtbar machen, was ihr wollt. Weitere Anregungen:

- ▶ Schilder „Fahrrad frei“ an Parkplätzen und/oder Parkautomaten anbringen
- ▶ Parkplätze mit Fahrrädern besetzen
- ▶ Fahrradsymbole auf Parkplätzen aufmalen (z.B. ein Parkplatz in fünf Fahrradstellflächen wandeln) oder gleich Fahrradständer montieren
- ▶ Basketballkörbe, Tischtennisplatten, Kicker, Billard usw. auf die Parkplätze stellen und losspielen ...
- ▶ Ein Autoanhänger darf auf jedem normalen Parkplatz mindestens 14 Tage stehen – auch mit Plakaten behängt.
- ▶ Parkplätze zu Parkanlagen machen
- ▶ Soft: Hochbeete auf Parkplätzen stellen

Parkhäuser zu Aktionsflächen machen

Parkhäuser symbolisieren die Eroberung der Innenstädte durch Autos. Ihre Umwandlung würde das Ziel autofreier (Innen-)Städte daher deutlich zeigen. Oft liegen sie auch gut sichtbar, so dass Aktionen Wirkung entfalten können. „Parkhäuser zu Wohnhäusern“ wäre ein starker Slogan, auch für die Verknüpfung sozialer und ökologischer Ziele. Wie wäre es mit einer Parkhausbesetzung? Oder mit Aktionen, die zudem in eine Besetzung integriert werden könnten:

- ▶ Blockade der Einfahrt mit Tripod oder Betonfass/-pyramide
- ▶ Nächtliches Zumauern mit großen Steinen und Schnellzement
- ▶ Sitzblockaden, Frühstück, Reclaim-the-Streets-Party – passend auch im Rahmen größerer Aktionstage, als Zwischenaktion auf einer Fahrrad-demo/Critical Mass usw.
- ▶ Einfahrt so umdekoriern, dass sie nur die Zufahrt für Fahrräder ist. Autos sollen ihre eigene suchen, die es aber dann gar nicht gibt.
- ▶ Scheinbesetzung (vor allem dann, wenn Aktionen an Parkhäusern schon bekannt sind)
- ▶ Freiparkplätze für Fahrräder einrichten
- ▶ Vermittlung nach außen nicht vergessen, also Transpis an Fassade aufhängen, eventuell verbunden mit Kletteraktion, dazu Flyer, Lautsprecher und Pressearbeit, Kreidemalen in Zufahrten usw.



Die Sabotage zum Beispiel von Schrankenanlage oder Parkticketauto-mat ist Sachbeschädigung, sollte unauffällig organisiert, aber trotzdem gut vermittelt werden. Emanzipatorische, politische Aktion ist kein Vandalismus, sondern eine Selbstverteidigung des (guten) Lebens.

**Teerflächen aufhaken und bepflanzen**

Das klingt radikal – und vom Wortsinn her ist es das auch. Wenn wir Platzverschwendung und Bodenversiegelung kritisieren, ist ein Blumenkübel auf dem Asphalt eher eine Verschleierung des Übels, also eine Art Greenwashing, nur diesmal durch uns. Unter dem Asphalt liegt der Strand! Diesen aufzuhacken und dann zum Beispiel zu bepflanzen, wäre die eigentliche direkte Aktion. Das lässt sich heimlich machen, wie in Großbritannien bei lauten Straßenpar-

tys unter dem Sichtschutz von Stelzenläufis oder Großpuppen schon geschehen. Oder ganz öffentlich als demonstrativer Akt. Natürlich sollte klar sein, dass es Ärger geben könnte. So ein paar Löcher im Asphalt können zwar nicht als Majestätsbeleidigung gegenüber dem König Auto bestraft werden, aber schon als Sachbeschädigung. Ein Strafprozess darum wäre aber spektakulär – wie die Aktion selbst.

Mehr fürs Radeln

Es folgen konkrete Aktionsvorschläge pro Fahrrad. Eine wirkungsvolle Protestwelt ist bunt und besteht aus vielen, sich selbst organisierenden Aktionen. Sie werden gestärkt und erreichen auch eine gemeinsame Wirkung, wenn es inhaltliche Klammern gibt. Also nicht nur eine Aktion machen, sondern eine ganze Serie miteinander verknüpfter Aktionen.

Fahrraddemos

Na klar, das liegt nahe: Mit dem Fahrrad herumfahren und so für das Fahrradfahren werben – per Lautsprecherdurchsagen, auf Zwischenstopp, lautem Rufen, Klingeln, Fahnen und Schildern am Fahrrad, Verteilen von Flyern am Rand der Raddemo. In der Tat ist das eine ziemlich einfache Art, für eine Verkehrswende einzutreten. Viele Menschen lassen sich dafür auch gewinnen, wenn ihr das nur ausreichend bekannt macht.

Das hier trotzdem nur ein ganz kleiner Absatz zu Fahrraddemos steht, hat einen einfachen Grund: Wir finden das Format so wichtig, dass wir gleich ein eigenes Kapitel daraus gemacht haben – gleich das nächste nach diesem großen Kapitel zur Vielfalt kleiner Aktionsformen. Dort werden auch Sonderformen wie Raddemos auf Autobahnen und die Critical Mass beschrieben.

Foto
Zu sehen ist die Aktion, die im „Bericht aus Braunschweig“ beschrieben wird.

Bericht aus Braunschweig

Es ist lange her. 1989 fand in Braunschweig ein Jugendumweltkongress der Naturschutzjugend statt. Damals prägten sehr aktivistische und hierarchiefeindliche Jugendliche den Verband (weshalb sie 1990 von der Erwachsenenführung ausgeworfen wurden). Entsprechend vielfältig waren die Aktionskonzepte. In der Innenstadt fand während des Kongresses ein Aktionstag zum Thema Wasser statt. Viele Kleingruppen hatten sich eigene Idee ausgedacht und agierten damit in der Fußgängerzone oder an anderen Orten. Am Ende versammelten sich viele von ihnen auf einer großen, geteerten Fläche. Sie bildeten einen großen Kreis. In der Mitte lagen drei Spitzhacken. Drei Menschen, die immer wieder ausgewechselt wurden, nahmen die in die Hand und drochen reihum auf die Asphaltdecke, bis ein ausreichend großes Loch entstand, welches bepflanzt wurde. Dann ging es an einem anderen Ort weiter. Die Stimmung war großartig, immer mehr Passantis schauten dem Treiben zu oder nahmen sogar selbst das Entsiegelungswerkzeug in die Hand. Kleine Polizeigruppen standen um das Geschehen herum und griffen nicht ein. Klar: Die Löcher wurden anschließend sicherlich wieder zugeteert, aber die öffentliche Wirkung war enorm.

Fahrradstraßen aufmalen

Menschen wechseln vom Auto auf das Fahrrad, wen gut befahrbare Fahrradstraßen ein dichtes Netz ergeben – und Autos verdrängt werden. Statt noch mehr Beton in die Landschaft zu kippen, sollten bisherige Autostraßen in Fahrradstraßen verwandelt werden. Schließlich soll es ja mehr Fahrräder bei gleichzeitig weniger Autos geben. Zeigt in eurem Dorf und eurer Stadt, welche Autostraßen für andere Verkehrsmittel weichen sollten. Ihr könnt das per Demonstration, Straßenfest oder einem Verkehrswendepan machen, die Zeichen einfach selbst aufmalen – oder einfach beides machen.

Das Aufmalen geht im Rahmen eines Aktionstages, wenn ihr die Flächen über Versammlungsrecht dem Autoverkehr zeitweise entzogen habt. Oder ihr macht das heimlich und haltet die Autos beim Malen durch entsprechende Schilder, Baken oder Absperrband fern. Da die Aktion jeweils nur ein paar Minuten dauert, könnte das klappen und geht sogar, wenn ihr allein seid. Mit Kreide, Kreideflüssigkeit oder Sprühkreide ist es nicht einmal eine Sachbeschädigung – aber hält auch nicht so lange.

Technische Tipps:

- ▶ Die Farbe besteht aus einer Mischung aus Wasser und Modelliergips. Sie bindet sehr schnell ab, es können daher nur kleine Mengen angerührt werden. Vorteil der schnellen Abbindung von maximal 10 Minuten ist die schnelle Aushärtung, was die Installationszeit entsprechend gering hält.
- ▶ Die Farbe ist über lange Zeit regenbeständig, bei entsprechender mechanischer Beanspruchung durch Autoreifen dürfte die Lebensdauer jedoch auf einige Wochen beschränkt sein.
- ▶ Gips ist ein reines Naturprodukt. Es ist keine Umweltbelastung durch abgewaschene Farbe zu erwarten.
- ▶ Die Farbe kann mit Kleisterpinseln aufgebracht werden. Bei Zebrastrifen kann ein Vorzeichnen mit Kreide entlang von langen Holzlatte sinnvoll sein. Radpiktogramme können von bestehenden Radstraßen mithilfe einer Malerfolie abgezeichnet werden, auf Sperrholz, Plastikplakate o.Ä. übertragen und dann mit einer Stichsäge zu einer Schablone ausgesägt werden.



Eine Poolnudel Sicherheitsabstand

Die Rechtsprechung ist eindeutig: 1,5 Meter seitlichen Abstand sollten Autos beim Überholen von Radfahrern einhalten. Darauf machte jetzt der ADFC mit einem Fahrradkorsos am Engelbosteler Damm aufmerksam. Sie hatten sich Poolnudeln auf den Gepäckträger geschnallt, um die nötige Distanz zu verdeutlichen. Ein überraschend breiter Abstand...



<https://de.wikipedia.org/wiki/Pop-up-Radweg>

Fotos
Malaktionen in Kassel

Abstands-Transparent beim Verkehrsaktionstag in Linden am 29.8.2020

Poolnudel-Bericht in der Neuen Presse am 30.10.2018

Interview dazu in der Radzeit: <https://radzeit.de/platz-machen-mit-der-poolnudel/>

Pop-up-Bikelanes einrichten – z.B. per Versammlungsrecht

In einigen deutschen Städten wie Berlin, Stuttgart oder München richten selbst die Behörden kurzfristig sogenannte Pop-up-Radwege ein, um mehr Platz fürs Rad und genügend Abstand in der Pandemie zu schaffen. In noch mehr Orten demonstrieren Aktive dafür, dass ihre Städte diesen positiven Beispielen folgen. Das lässt sich als temporäre Aktion auch über das Versammlungsrecht machen, d.h. die Fahrradspur wird als Demo angemeldet. Das Bündnis Esslingen auf's Rad, in dem auch VCD und ADFC Mitglied sind, hat dafür ein wegweisendes Urteil erstritten: Das Ordnungsamt muss als Demo angemeldete Pop-Up-Radwege auf eigene Kosten mit Leitkegeln sichern (VG Stuttgart, Beschluss vom 8. Juni 2020, Az 1 K 2792/20). Im Klartext heißt das, dass mensch kostenlos eine passende Demonstration auf einem Fahrstreifen anmeldet und die Behörde dann die notwendigen Leitkegel aufstellen muss. So lässt sich sehr einfach großer Druck auf die eigene Kommune aufbauen.

In Koblenz wurde 2021 ein langer Radweg als Demonstration angemeldet und von der Stadt mit Baken eingerichtet.

Abstand bitte

1,50 m Abstand müssen alle Autos zu Radelnden halten. Das geschieht selten, bedeutet es doch praktisch, dass eine Überholung nur möglich ist, wenn kein Gegenverkehr kommt. Daran halten sich viele nicht, zudem suggerieren gestrichelte oder durchgezogene Linien als Radspurmarkierung, dass sich Autos an diesen und nicht am Mindestabstand ausrichten müssen.

Was tun?

- ▶ Ihr könnt als demonstrative Aktion per Spruchband für den Mindestabstand werben.
- ▶ Direkt am Fahrrad können weiche Abstandshalter zeichnen.



gen, wie groß ein 1,50m-Abstand ist. Die sogenannten Poolnudeln eignen sich für den Alltag und für Radaktionen.

Verkehrsberuhigendes Radfahren

Ihr seid mit dem Rad unterwegs, aber die Autos nerven? Sie sind laut, stinken und schneiden Euch den Weg? Das muss nicht sein. Wenn ihr zwei oder mehr Leute seid (in manchen Bundesländern ab drei) und eine politische Meinung nach außen kundtut, fällt Ihr unter das Versammlungsrecht. Die Straßenverkehrsordnung ist dann außer Kraft. Ihr könnt (z.B. auf den Gepäckträger) ein Schild klemmen, welches von hinten gut zu sehen und lesen ist – und dann nebeneinander auf eurer Spur fahren. Das ist jederzeit auch spontan möglich, wenn der Autoverkehr mal wieder das Radeln zur Hölle macht.

Meinung machen

Die heutige Welt ist kommunikativ organisiert. Machtausübung geschieht immer mehr über Manipulation von Wahrnehmung und Meinung. Direkte Aktion muss daher auch in diese Abläufe eingreifen. Das geschieht einerseits bei den Aktionen selbst, wenn die Vermittlung vor Ort und über Medien klug und im Inhalt niveauvoll gelingt. Eigene Vorschläge bis hin zu umfassenden Verkehrswegeplänen helfen dabei. Aktionen können aber auch direkt in die Pro-Auto-Propaganda eingreifen und diese verhindern oder, viel besser, umkehren.

Autos und Autowerbung kreativ umgestalten

Die schmutzigen Auto-Konzerne pflastern Stadt und Land nicht nur mit ihren PKW, sondern auch mit Werbung. Auf Plakaten und Werbetafeln suggerieren sie, Autos bedeuteten Freiheit, Unabhängigkeit, Grenzenlosigkeit. Währenddessen werden die zahllosen gefährlichen Folgen für Mensch, Umwelt und Klima unter den Tisch gekehrt. Ihr könnt die Plakate aber nutzen.

- ▶ Überlegt, welche schon vorhandenen Sprüche durch Überkleben mit anderen Buchstaben so verändert werden können, dass der Inhalt in eine Kritik am Auto verdreht wird.
- ▶ Klebt zusätzlich z.B. Warnhinweise auf das Plakat, wie ihr sie von Tabak und Alkohol kennen. Das ist einfach, denn Attac hat dafür Druckvorlagen erstellt, die ihr herunterladen könnt. Druckt sie auf A3 oder besser A2 aus und klebt sie auf die Plakate.
- ▶ Diese Warnhinweise passen im A2-Format übrigens auch wunderbar auf die Windschutzscheiben geparkter Autos. Damit macht ihr die herumstehenden Autos zu Werbesäulen gegen Autos.

Rechtstipp

Das Überkleben von Plakaten kann Sachbeschädigung sein, wenn der Kleber gut hält (was ja vermutlich euer Ziel sein würde). Wenn ihr Autos zu Werbeflächen umwandelt, reicht es, die Warnhinweise auf die Windschutzscheibe zu legen, mit einfachem Klebeband leicht zu befestigen oder hinter die Scheibenwischer klemmen. Wenn ihr die Windschutzscheiben anfeuchtet, z.B. mit Wasser aus einer Blumenspritze, hält das Papier zunächst – kann aber durch Wiederbefeuchten leicht entfernt werden. Um sicher zu gehen, könnt ihr einen Hinweis „Leicht entfernbar durch Befeuchten“ auch noch in klein mit aufdrucken.

Weitere Ideen:

<https://attac.de/kampagnen/verkehrswende/aktionsideen/aktionsideen-leicht>

Foto

Aktionen vor der IAA in Frankfurt 2019

Automessen zur Aktionsfläche machen

Auf der IAA versammeln sich Autoverkäufer und -fans alle zwei Jahre – über das Land verteilt finden Ausstellungen für neue oder gebrauchte Autos viel häufiger statt. Sie locken Technikbegeisterte, Händlis und Menschen an, die dem dekadenten Lifestyle des Transports des eigenen Körpers durch eine Tonne Stahl oder mehr frönen, obwohl dadurch das Leben vieler anderer Menschen massiv eingeschränkt wird. Diesem Grauen gehört endlich ein Ende gesetzt. Messen wie die IAA und lokale Autoverkaufsveranstaltungen sind gut sichtbare Orte für Protest, verstecktes Theater, Blockaden – whatever. Nach wie vor stellen auch Lotto und andere Gewinnspiele aller Art Autos als Hauptpreise aus und präsentieren sie inmitten der Fußgängerzone oder in bunten Anzeigen. Das bereitet dem kreativen Protest gute Chancen, mit sichtbaren Aktionen für eine Verkehrswende einzutreten und das Auto aus den Köpfen zu vertreiben.

- ▶ Blockaden zum Beispiel der Eröffnung
- ▶ Viele der bereits beschriebenen Aktionen passen auf die Zufahrten und Parkplätze.
- ▶ Ihr könnt in Uniformen von Ausstellern oder Veranstalter den Besuchis alternative Informationen weitergeben – mündlich oder als Flyer.
- ▶ Banneraktion vom Dach oder auf anderen Strukturen, die da rumstehen
- ▶ Unauffällig Flyer und Aufkleber an passenden Stellen anbringen, am besten dem Design der sonstigen Auslagen angepasst, so dass sie nicht auffallen.





Die etwas andere Art, ein Thema zu setzen: Kommunikationsguerilla

Als einzelne Aktion oder begleitend zu allen anderen Aktionen könnt ihr mit Fakes, verstecktem Theater, Verkleidung, unauffälliger Veränderung von Plakaten und Schildern Effekte in der Öffentlichkeit erreichen, die auf der Nutzung autoritärer oder anders wirkmächtiger Codes und Label beruhen. Ihr tretet dann zeitweise und zusätzlich nicht mehr nur als ihr selbst auf, sondern auch z.B. als eine Firma, Partei, Polizei oder andere Behörde, Auto-Lobbyverband oder Experte auf. Kommunikationsguerilla ist die hohe Kunst der Subversion, der Verstellung und der Wirksamkeit durch Ausnutzen der Symbole, die in dieser Gesellschaft viel zählen. Weil die Welt hierarchisch organisiert ist, funktioniert diese Methode. Und genau deshalb ist sie auch nötig.

Hier folgen einige Beispiele für solche Aktionen im Verkehrsbereich:

- ▶ Im August 2018 drohten bayerische Gerichte der Landesregierung Beugehaft an, um endlich gegen die Stickoxidbelastung vorzugehen. Das passierte tatsächlich. Zusätzlich entstand ein Plakat als Fahndungsaufruf, um diese Täter zu fassen. Das war eine Fälschung.
- ▶ Inzwischen ist in mehreren Städten für den Nulltarif geworben oder dieser einfach (scheinbar) eingeführt worden. Die Fälschungen schienen von der jeweiligen Stadt oder den Nahverkehrsbetrieben zu stammen und luden zum Fahren ohne Fahrschein ein. Mehrfach kam es dadurch zu umfangreichen Debatten.

Genauere Beschreibungen mit vielen Beispielen, Tipps und rechtlichen Hinweisen findet ihr im Internet unter <https://direct-action.siehe.website>.

Berichte zu Nulltariffakes, u.a. in Stuttgart: <http://projektwerkstatt.de/index.php?p=20652>

Bilder
Sieht offiziell aus: Werbung für autofreie Innenstadt in Jena

Der abgebildete Flyer (Vorderseite) wurde tausendfach verteilt und löste viele Diskussionen aus.

Rechtstipp

Je nachdem, was für ein Fake ihr macht, ist es unterschiedlich strafbar. Wenn ihr euch Gruppen und Labels ausdenkt, ist strafrechtlich nichts dagegen einzuwenden. Dann wird es vermutlich auch keine Ermittlungen geben und Spuren sind egal. Es können höchstens zivilrechtliche Schäden geltend gemacht werden, wenn das Fake z.B. Veranstaltungen absagt. Auch können die Betroffenen Unterlassungserklärungen einfordern, also fordern, dass ihr das nicht nochmal macht. Fälscht ihr Briefköpfe oder verwendet fremde Logos, kann das als Verstoß gegen das Copyright geahndet werden – auch wenn das Logo abgeändert wird. Gefälschte Unterschriften sind hinsichtlich Strafbarkeit hingegen vermutlich unproblematisch, Klärende Urteile gab es dazu aber noch nicht. Anders wird es, wenn die vermeintliche Absender*in ein*e Amtsträger*in ist. Dann ist das Amtsanmaßung – aber nur, wenn es ein offizielles Amt beim Staat ist. Firmenchefs, Partei- oder Vereinsvorsitzende sind keine in diesem Sinne geschützten Funktionen. Am härtesten bestraft wird Urkundenfälschung bei Fakes. Das ist dann der Fall, wenn das Fake als Fahrschein, Eintrittskarte oder Gutschein.



Bericht aus Jena

Um die Wirkung einer Aktion zu erhöhen, können einfach die Label derer genutzt werden, die mehr Reichweite haben. Das dachten sich vermutlich einige Aktivist*innen aus Jena, als sie sich im März 2021 für die Idee einer autofreien Innenstadt stark machen wollten. Statt Appellen an die Stadt verkündeten sie einfach in deren Namen, dass diese am 1. Mai eingerichtet werde. Professionell aufgemacht stellten sie das Gebiet auf einer Karte dar und platzierten es mit einem passenden Text im Internet. Dann plakatierten sie an dafür vorgesehenen, gut sichtbaren Stellen. Die Reaktion war riesig – und das Thema zumindest für einige Tage eines der wichtigsten Stadthemen. Aus der Stadtverwaltung war zu hören, dass der Pressesprecher den ganzen Tag damit beschäftigt war, Presseanfragen zu beantworten. So eine Aktion ist im Übrigen bestens mit weiteren Aktionen zu verbinden. Es stärkt die, die politische Gespräche für die gleiche Idee führen, bildet aber genauso einen schönen Vermittlungshintergrund für Aktionen, zum Beispiel einer Gruppe, die am 1. Mai den Bereich tatsächlich autofrei blockieren wollte.

Bericht zu Nulltarif-Fakes

Schon häufiger gab es Fälschungen offizieller Mitteilungen zum Thema Nulltarif. So verkündeten scheinbar offizielle Plakate des örtlichen Verkehrsverbundes HVV aus Anlass des G20-Gipfels 2017 in Hamburg freie Fahrt. In Stuttgart wurde die freie Fahrt vor einigen Jahren zum Kirchentag gewährt. Die größte Wirkung erzeugte ein solcher Flyer Anfang 2018 in Gießen, mit dem eine neuntägige Testphase des Fahrens ohne Fahrschein angekündigt wurde. Der hatte noch eine Besonderheit, weil zwei Tage später die dort für den Busverkehr verantwortlichen Stadtwerke über viele Plakate in Bushaltestellen den Massenflier als Fälschung bezeichneten, aber aus Kulanzgründen in der Phase auf Kontrollen verzichten wollten. Außerdem präsentierten sie sich dort als Unterstützerin der Nulltarifsidee, die sie aber durch die Fälschungsaktion diskreditiert sahen. Auch dieses Plakat, welches das erste Fake als Fälschung entlarvte, war eine Fälschung.



Reiseroute von Produkten zeigen

Globalisierung und Kapitalismus sorgen dafür, dass die meisten Produkte einen sehr weiten Weg zurücklegen, bis sie verkaufsbereit im Supermarkt-Regal liegen. Verschiedenste Einzelteile werden überall auf der Welt hergestellt, an einem Standort zusammengesetzt und schließlich – über mehrere Zwischenlager – zum Verkauf in zahllose Länder geliefert. Menschen diese Transportwege sicht- und erlebbar zu machen, kann sehr beeindruckend für sie sein.

- Auf eurem Infostand postiert ihr verschiedene Produkte und klebt einen Weltkarte darauf. Bittet dann die Passantis, darauf die Wege einzutragen, die das Produkt zurücklegt, das sie gerade sehen oder gekauft haben bzw. am Körper tragen. Ein großer Globus könnte ein zusätzlicher Blickfang und Weg sein, wie die Menschen die Wege finden. Alternativ: ein riesiges Banner mit Weltkarte drauf plus Stifte zum Aufzeichnen der Wege. Außerdem: Flyer mit Informationen zu gängigen Produkten wie Handy, Mode-Marken & Co.
- Aufkleber für Produkte mit den für die Herstellung zurückgelegten Kilometern herstellen und in Geschäften auf die entsprechenden Sachen kleben.



Einige Texte dieser Seite stammen von Attag. Dort gibt es auch solche Bahnhängen: <https://shop.attac.de/50-x-bahnhaenger-verkehrswende/tvn-2020>

Foto
Soli-Aktion gegen die Rodungen im Dannenröder Forst vor der Grünen-Zentrale in Wiesbaden

Bahnhängen an Haltestangen

Bus und Bahn spielen eine zentrale Rolle für die Verkehrswende. Mit dieser Aktion könnt ihr direkt an Ort und Stelle aktiv für die Verbesserung des ÖPNV werben! Steigt einfach in Bus und Bahn, bringt dort unsere hübsch bedruckten Hänger an den Haltestangen bzw. Handläufen an und kommt, wenn ihr wollt, mit den Fahrgästen ins Gespräch. Easy zu zweit, dritt oder sogar allein durchführbar! Aber Achtung: Die Aktion könnte als Auslage von Werbemitteln ausgelegt werden, was gegen die Beförderungsbedingungen vieler Verkehrsbetriebe verstößt. Korrekterweise müsstet ihr sie deshalb mit der entsprechenden Betriebsgesellschaft absprechen.

(Soli-)Baumbesetzung

Immer mehr Wald wird für verschiedene Großprojekte gerodet – auch für Autobahnen (z.B. im Dannenröder Forst). Auch in Städten bzw. in deren Umland werden Bäume gefällt, um Platz für Häuser, Straßen etc. zu schaffen. Ein praktisches Zeichen gegen ein konkretes Projekt oder der Solidarität mit anderen Wald- bzw. Baumbesetzungen kann es daher sein, selbst eine Besetzung durchzuführen.

Maßgeblich ist natürlich, inwiefern ihr den legalen Rahmen ausreizen möchtet. Allein aus Sicherheitsgründen können und wollen wir euch hier aber keine Anleitung geben, wie ihr einen Baum kon-



klet besetzt. Aber selbst wenn ihr keine Kletterexpertise besitzt, könnt ihr Bäume auch quasi besetzen, indem ihr deren Abholzung durch Blockaden be-/ verhindert bzw. Kundgebungen unter ihnen stattfindend lasst. Einige Menschen ketten sich unter Berücksichtigung relevanter Sicherheitsaspekte auch an Bäumen an. Die einzelnen Aktionsniveaus lassen sich jedoch auch verbinden, sodass sich gegenseitig unterstützt werden kann und für alle etwas dabei ist.

Das Material ist abhängig von der konkreten Aktionsform. Für Kletteraktionen braucht ihr Seile, Klettergurte, Sicherungen etc., wobei ihr euch im Falle der Wahl einer solchen Aktion selbst besser auskennen solltet als nur diese kurzen Sätze zu lesen (Klettertrainings, Üben usw. sind wichtig!). Für Blockaden könnt ihr euch einfach Hinsetzen und benötigt nichts weiter – außer ihr wollt bspw. auch mit Materialbarrikaden aus Baumstämmen, Ästen etc. blockieren, wie es schon im Hambi und Danni gemacht wurde. Solltet ihr eine Kundgebung planen, sind wiederum versammlungsspezifische Aspekte zu regeln: Meldet die Kundgebung an, bringt ein Megaphon oder eine Musikbox und jede Menge Infomaterialien wie Flyer, Sticker etc. mit!

Direkte Intervention

Direkte Intervention meint ein unmittelbares Eingreifen, wenn andere diskriminiert oder – auf welche Weise auch immer – eingeschränkt werden. Damit ist weniger Gewalt, sondern ein Sich-Positionieren zu den Vorgängen gemeint, dass auch auf andere wirkt und diese ermutigt, nicht wegzuschauen. Ziele sind die Beendigung oder zumindest Offenlegung einer Unterdrückungssituation bis hin zum Anstoß einer Reflektion über das eigene Verhalten bei den diskriminierenden, aber auch bei den gleichgültigen Personen. An dieser Stelle sind einige Ideen gesammelt, wie mit konkreten, sich oft wiederholenden Situationen wie Diskriminierung und Anmache aufgrund von Herkunft, Alter oder Geschlecht, umgegangen werden kann. Sicherlich gibt es noch mehr – denkt euch Weitere aus und probiert die, wenn es nötig wird. Dieser Absatz ist wichtig, weil politische Gruppen keine Insel bilden, sondern gesellschaftlich interagieren und auch im Binnenleben Sachen passieren, die einer Intervention bedürfen. Es wäre fatal,

anzunehmen, dass Übergriffe und Diskriminierung nur deshalb nicht stattfinden, weil mensch eine bestimmte politische Meinung hat.

- Einmischen: Hingehen und laut nachfragen, was hier passiert, sich bei dem ‚Opfer‘ erkundigen, ob Hilfe gewünscht ist, den Täterin entschlossen rüberbringen, dass du das Verhalten nicht willst; erklären, warum du eine Veränderung forderst, da ja mindestens die Hoffnung besteht, dass die angesprochene Person sich ändert.
- Laut werden: Laut auf die Situation aufmerksam machen, um andere zum Eingreifen zu bewegen und der Täterin zu zeigen, dass ihr Handeln öffentlich ist.
- Hilfe holen: Andere Personen miteinbeziehen und bitten, mit dir in die Situation zu gehen.

- ▶ Rausziehen: Eine Person, die auf einer Party z.B. ungewollt angemacht und bedrängt wird, ansprechen und unauffällig aus der Situation ziehen („Da ist ein Anruf für dich ...“).
- ▶ Spiegeln: In einem Gießener Szeneladen wurde immer wieder eine Person von einem Typen ungewollt angebaggert und mit unerwünschten Annäherungsversuchen überzogen. Eine sehr wirkungsvolle Reaktion darauf war, dass eine andere Person den Typen (bevor er sein bevorzugtes 'Opfer' ansprechen konnte) sehr penetrant anbaggerte, verbunden mit Hinweisen, dass er sehen sollte, wie sein Verhalten auf andere wirkt.
- ▶ Covern: Ein Mann nimmt einer Frau etwas Schweres weg (passiert gar nicht so selten und wird oft als charmante Geste verstanden) in der sexistischen Annahme, dass sie zu schwach sei. Um die Kritik daran zu vermitteln, ist es denkbar, dieses Verhalten in der näheren Umgebung nachzuahmen (zu „covern“, d.h. zu kopieren), dabei aber absurde Abweichungen einzubauen und den Vorgang zu überspitzen. Anderes Beispiel: Eine Betreuungsperson schränkt ein Kind ständig ein („sei ruhig“, „setz Dich hin“). Um die Kritik daran zu vermitteln, ist es denkbar, die Zurechtweisung eines Kindes in der näheren Umgebung nachzuahmen und dabei zu überspitzen.
- ▶ Preisverleihung: Dem Täti eine Urkunde für unsensibles Verhalten o.Ä. überreichen (die Kritik ist also in scheinbar positiven Formulierungen verpackt).
- ▶ Ignoranz kommentieren: Wenn mal wieder (außer hoffentlich dir?) niemensch eingegriffen hat, könntest du Kärtchen an Menschen verteilen, die weggeschaut haben. Wie wäre es mit einem „Preis für nachhaltiges Wegsehen“, dazu inhaltliche Vermittlung?
- ▶ Rote Karte: Hab einen roten Karton dabei und haltet den Menschen entgegen, die rassistische, sexistische oder sonstige blöde Verhaltensweisen zeigen. Denkbar wäre auch eine zweite, gelbe Karte für alles, was versteckt diskriminierend ist. Meist lässt sich so gut ein Gespräch anzetteln, was allen Umstehenden zeigt, warum etwas nicht okay war.

Rote Karte
Die Kölnische
Gesellschaft
für Christlich-Jüdische
Zusammenarbeit e.V.
hat dieses Motiv mit
einer roten Karte kreiert.

Das waren allgemeine Beispiele. Bestimmt fällt dir einiges ein, wie sich das auf das Thema Verkehrswende übertragen lässt, also zum Beispiel wenn Autofahrer drängeln oder Fuß-/Radwege blockieren.

Am Beispiel Fahrkartenkontrolle

Ein guter (und wichtiger!) Ort, sich mit einem solchen Themenbezug einzumischen, sind Fahrkartenkontrollen. Hier einige Ideen:

- ▶ Einmischen: Hingehen und laut nachfragen, was hier passiert, sich bei dem ‚Opfer‘ erkundigen, ob Hilfe gewünscht ist, den Kontrolletis entschlossen rüber bringen, dass du das Verhalten nicht willst.
- ▶ Passantis oder andere Fahrgäste ansprechen und auf die Vorgänge aufmerksam machen. „Sehen Sie hin - hier geschieht gerade eine praktische Umsetzung von Eigentums- und Reichtumsgefällen ...“
- ▶ Ablenken: Ein sehr abruptes Wegrennen kann zum Abbruch einer Fahrkartenkontrolle führen (und zu deiner Verfolgung!).

- ▶ Kommentieren: Per simuliertem Handytelefonat politisch kommentieren, was gerade passiert (laut sprechen!).
- ▶ Blockieren: Wenn du den Sinn der Kontrolle erfragst, anfängst zu diskutieren oder deine Karte erst nach langem Suchen findest, verzögert das die gesamte Maßnahme und verschafft anderen mehr Zeit, sich zu entfernen.
- ▶ Sichtbar machen: Damit außenstehende Menschen erfahren, was abgeht, kannst du schnell ein leeres Plakat beschriften mit Pfeil auf das Geschehen und hochhalten. Oder die ganze Szene mit Kreide einkreisen und kommentieren (auch mit Pfeilen in Richtung der Situation; Text z.B. „Hier findet eine ... statt“).
- ▶ Überidentifikation: Denkbar ist, die Kontrollmaßnahme übertrieben zu begrüßen („Genau, kann ja nicht angehen, dass die Armen hier einfach so mitfahren“), mehr Polizeigewalt einzufordern oder durch Sprechgesänge abzufeiern.
- ▶ Covern: Eine gute Möglichkeit des Improvisationstheaters ist, die Situation daneben noch einmal nachzustellen – aber mit absurden Abweichungen. Also eine Fahrkartenkontrolle nachspielen, dabei aber den sozialen Status übertrieben abfragen usw.
- ▶ Mars-TV: Ein inzwischen berühmtes Beispiel ist Mars-TV. Das ist ein Theaterspiel ab 3 Personen, die als Marsmenschen verkleidet (dazu reichen auch einfach skurrile Verkleidungen, die mensch überall schnell findet) mit einem großen Bildschirm zum Geschehen springen und dann wie in einer Talkshow für Marsbewohnerinnen („Wir sind live auf dem Mars zu sehen ...“) das Geschehen hinterfragen. Als Themen eignen sich Uniformen, Befehle und vieles andere optimal. Das Selbstverständliche wird dann plötzlich zum Absurden ... (siehe oben).



Raddemos und sowas Ähnliches

Fahrraddemos sind sehr beliebt. Ob für eine Verkehrswende oder zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur – hier kommen fast immer viele Menschen zusammen. Das allein ist Grund genug, immer mal wieder zu solchen Touren einzuladen. Etwas Abwechslung, wo und wie die Aktionen ablaufen, kann dabei nicht schaden. Daher seien hier neben allgemeinen Tipps auch ein paar besondere Formen des Demoradelns erläutert. Die Vielfalt ist deshalb möglich, weil die Straßenverkehrsordnung bei Versammlungen nicht gilt. Daher könnt ihr in ungewöhnlichen Formationen fahren und auffällige Gefährte mit euch führen. Es kommt auch nicht darauf an, dass alle Fahrräder verkehrstauglich sind. Bei An- und Abfahrt und auch sonst sollten sie das aber schon sein – schon zu eurer eigenen Sicherheit und zur Sicherheit derer, denen ihr unterwegs begegnet.

Critical Mass

Die Idee war schon beim § 25 StVO gut: Einfach mal ein Gesetz lesen und gucken, was geht. Aus der Lektüre resultierte das Geheuz. Jetzt blättern wir ein wenig weiter und stoßen auf den § 27: „Mehr als 15 Rad Fahrende dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren“. Das Gesamtgebilde verhält sich dann so, als wäre es ein einziges Fahrzeug, d.h. der gesamte Tross fährt über die Ampel, wenn das erste Rad grün hatte. So lässt sich völlig regelkonform ein wenig Freiraum erkämpfen.

In den letzten Jahren zeigten viele Critical-Mass-Veranstaltungen leider keine politischen Forderungen mehr und wirken eher wie eine Party auf Rädern. Sie könnten aber durch einen Bezug zu lokalen Verkehrsfragen und -vorschlägen wieder an politischer Wirkung gewinnen.

Beschreibung auf der Seite von Critical Mass Kiel:

Critical Mass (dt. kritische Masse) ist eine Form der direkten Aktion, bei der sich mehrere nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen (meist RadfahrerInnen) treffen, um mit gemeinsamen Fahrten durch Innenstädte, ihrer bloßen Menge und dem konzentrierten Auftreten von Fahrrädern auf den Radverkehr als Form des Individualverkehrs aufmerksam zu machen. Die Critical Mass ist eine weltweite Bewegung, angefangen 1992 in San Francisco und wird in nahezu jeder größeren Stadt zelebriert – auch in Deutschland. In manchen Städten in Deutschland kommen bis zu 5000 Radler zur gemeinsamen Ausfahrt zusammen.

Die Regeln für das Fahren im „Verband“; www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-bottrop/radverkehr/verkehrsregeln/geschlossener-verband.html

Extraseite zu den rechtlichen Fragen der Critical Mass: www.projektwerkstatt.de/index.php?p=21191

Foto

Zahlreiche kreative Sonderaktionen sind während der CM möglich, denn letztlich ist diese doch eine Versammlung.



Raddemos

Für die gemeinschaftliche Meinungskundgabe erlaubt das Versammlungsrecht die Nutzung aller öffentlichen Straßen, Plätze, den öffentlichen Bereichen in Bahnhöfen und Flughäfen und allen weiteren frei zugänglichen Flächen in öffentlicher Hand für die gemeinschaftliche Meinungskundgabe. Ab zwei Personen seid ihr eine Demo, wenn ihr politische Forderungen oder Ähnliches nach außen zeigt. Polizeirecht, Straßenverkehrsordnung und einiges mehr werden dann verdrängt – allerdings nur im Rahmen der Verhältnismäßigkeit. Der aber ist weit gesteckt, so dass eine größere Menge Menschen bei passendem thematischen Bezug sogar Autobahnen für Demos nutzen kann.

Checkliste Raddemo

- ▶ Legt eine Route fest mit Platz für Auftakt (Sammeln, Redebeiträge usw.) und Ende sowie alle Zwischenstopps, an denen auch Reden oder andere Beiträge laufen sollen. Meldet die dann bei der Versammlungsbehörde an mit dem Motto der Demo, der ungefähren Teilnehmer-Zahl und allen besonderen Sachen und Events, die ihr dabeihaben wollt.
- ▶ Für den Zeitplan solltet ihr innerorts nicht mit höheren Fahrgeschwindigkeiten als 12 km/h und außerorts nicht mit mehr als 15 km/h rechnen. Auch müssen je nach Streckenlänge Pausen eingeplant werden
- ▶ Orte einplanen mit veröffentlichten Zeiten, wo Menschen hinstoßen oder die Versammlung verlassen können – am besten auf Zugverbindungen abgestimmt.
- ▶ Um den Zeitplan einhalten und den Überblick wahren zu können, ist es dann äußerst sinnvoll, wenn es eine feste erste und letzte Person in der Demo gibt, die sich in einer Telekonferenz (mit Headset) oder per Funk austauschen können. Die Länge eines Zuges kann sich über mehrere Kilometer hinziehen.
- ▶ Stopps zum Reparieren von Fahrrädern kosten sehr viel Zeit. Daher lieber Lastenräder und Tandems am Ende mitfahren lassen, die Gestrandete aufnehmen – oder zur Not einen motorisierten Transporter.

▶ Dann fehlt eigentlich nur noch die Musik und das Mikrofon, z.B. mit einer Anlage in einem Fahrradanhänger, um Reden zu halten ...

Sonderfall „Autobahndemo“

Manchmal überrascht es Menschen, dass Fahrradfahren auch auf Autobahnen möglich ist. Zwar geht das nicht im Alltag, aber sehr wohl als Demonstration. Denn das Versammlungsrecht erlaubt den Demoanmelder, den Ort selbst zu bestimmen. Das Fahrrad mutiert dann vom Fortbewegungs- zum Demonstrationsmittel, mit ihm soll also der Wunsch nach einer Verkehrswende ausgedrückt werden – und zwar durchaus auch auf der Autobahn. Allerdings versuchen Versammlungsbehörden und auch einige Gerichte immer wieder, dieses Grundrecht einzuschränken. Dagegen wandte sich der Hessische Verwaltungsgerichtshof mit einer erfrischend eindeutigen Klarstellung (Beschluss vom 31. Juli 2008, Az. 6 B 1629/08):

„Eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit ist zunächst nicht darin begründet, dass mit dem Befahren der Autobahn mit Fahrrädern gegen ein zwingendes straßen- oder straßenverkehrsrechtliches Verbot zur Nutzung der Bundesautobahnen mit diesem Verkehrsmittel verstoßen würde. Es existieren keine straßen- oder straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen, aus denen sich herleiten ließe, dass Bundesautobahnen mit Rücksicht auf ihre Zweckbestimmung ausschließlich für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 3 Satz 1 FStrG) und den sich durch diesen Gebrauch bei anderer Nutzung ergebenden besonderen Gefährdungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs für Versammlungen nicht zur Verfügung stehen und deshalb „demonstrationsfrei“ sind. Die gegenteilige Auffassung, Bundesautobahnen seien schon wegen ihres besonderen straßenrechtlichen Status in § 1 Abs. 3 FStrG einer Nutzung für Versammlungszwecke nicht zugänglich (vgl. Niedersächsisches OVG, Urteil vom 18. Mai 1994 - 13 L 1978/92 -, Juris, mit weiteres Nachweisen), weist den Bundesautobahnen in ihrer Eigenschaft als öffentliche Straßen eine ihnen tatsächlich nicht zukommende rechtliche Sonderstellung zu.“

Am 4.6.2021 hat das Niedersächsische OVG seine Verbotsentscheidung von 1994 zurückgenommen (Az. 11 ME127/21), so dass die Frage grundsätzlich entschieden sein dürfte.

Doch leider hilft diese Klarstellung im konkreten Fall vielfach nicht viel. Dabei sind die Gründe für Verbote mitunter recht platt, andere kreativ. Sie reichen von der bloßen Feststellung, dass nun mal kein Radfahren auf einer Autobahn oder Krafftahrstraße erlaubt sei über verschiedene Szenarien von Gefahren bis zur Unfallgefahr durch Gaffer auf der Gegenspur. Dabei bleibt regelmäßig unklar, warum die behaupteten Gefahren nur für Autobahnen gelten sollen. Autobahnen scheinen ein Heiligtum, welches unberührt bleiben soll. Rechtlich durchsetzen lässt sich eine Versammlung an einem solch brisanten Ort am besten, wenn

Demo auf und über Autobahnen

Eigentlich ist völlig unverständlich, warum da überhaupt besonders drüber nachgedacht wird. Autobahnen sind Straßen wie andere auch. Es gibt kein besonderes Autobahnrecht, auch hier regelt die StVO alles. Versammlungsrecht verdrängt die StVO. Dennoch wird um Autobahnen sehr viel Geschrei gemacht, wenn dort mal Versammlungen stattfinden. Rund um den Protest gegen die A49 (Danni bleibt) fanden mehrere Fahrraddemos auf Autobahnen statt – es wurden allerdings aber auch einige verboten..

das politische Ziel, für welches mit der Versammlung geworben werden soll, zu dem Ort passt. Ihr solltet also konkret für den Abriss oder die Umwidmung dieser Autobahn, ein Tempolimit auf diesem Abschnitt, den Stopp von Gewerbeansiedlungen an den Auffahrten oder, falls die Autobahn noch nicht vollendet ist, den Stopp des Weiterbaus auf eure Transpis, Flyer und in die Anmeldung schreiben. Dann wäre ein pauschales Verbot nicht mehr zulässig. Versammlungsbehörde und Gericht können aber stets eine Verhältnismäßigkeitsabschätzung durchführen. Bei einer nur kleinen Anzahl Demonstrierender könnte der Aufenthalt auf ein kurzes Stück Autobahn beschränkt werden.

Gut überlegte Routenvorschläge und Themen in der Anmeldung sind aber noch keine Garantie dafür, den erwünschten Autobahnabschnitt befahren zu dürfen. Bis zum Stattfinden der Versammlung sind je nach Verlauf der Strecke viele Aufgabenträger örtlich und sachlich am Prozess beteiligt, die Versammlungsbehörden der verschiedenen Gebietskörperschaften (Städte, Landkreise), des Öfteren auch die obere Versammlungsbehörde (z.B. Regierungspräsidium) zur Koordination, die Polizeidirektionen und die Straßenbetreiber (z.B. die Autobahn-GmbH). Die Positionen der verschiedenen Beteiligten, wie und auf welcher Strecke die Versammlung stattfinden kann, sind dabei durchaus unterschiedlich. Der Straßenbetreiber ist oft der erbitterteste Gegner jeglicher Versammlungen auf Autobahnen oder autobahnähnlich ausgebauten Straßen: Autobahnen würden von der Zwecksetzung dem Verkehr und nicht der Verwirklichung kommunikativer Anliegen dienen. Die Polizei rückt für ihre Verbotsanträge meist Sicherheitsbedenken in den Mittelpunkt. Bei großen Autobahnen wird darauf verwiesen, dass der betroffene Abschnitt eine besondere Bedeutung für das Verkehrsnetz habe und hohe Verkehrszahlen aufweise. Es werde zu Rückstaus kommen, bei denen die Gefahr von Unfällen erhöht sei. Die Gefahrenlage und die Auswirkungen für den Verkehr werden regelmäßig überdramatisiert und dienen der Verhinderung der Versammlung. Entscheiden muss jedoch die Versammlungsbehörde, zudem kann gegen deren Entscheidung geklagt werden.

Rechtstipps: Verwaltungsklage

Gegen behördliche Maßnahmen kann jede*r Betroffene Klage vor dem Verwaltungsgericht erheben und den Formalakt überprüfen lassen bzw. deren Aufhebung beantragen. In einigen Fällen ist als Vorstufe ein Widerspruchsverfahren vorgeschrieben. Im Normalfall sollte Hoheitsakten eine Rechtsbehelfsbelehrung beigefügt sein, die die genaueren Möglichkeiten erläutert. Um ein schnelles Ergebnis zu erreichen, muss zusätzlich zu Klage oder Widerspruch beim Verwaltungsgericht ein Eilantrag gestellt werden. Das Gericht entscheidet dann innerhalb von 1-2 Tagen, manchmal auch innerhalb von Stunden. Bei einer (Teil-)Niederlage ist eine zweite Instanz beim Oberverwaltungsgericht (in einigen Bundesländern auch Verwaltungsgerichtshof genannt) möglich. Hier herrscht dann Anwaltszwang. Sind Grundrechte berührt (z.B. bei Versammlungsrecht), ist auch der Gang vor das Bundesverfassungsgericht möglich. Allerdings wird das meist durch ablehnende Versammlungsbehörden verhindert, da Bescheide erst kurz vor dem Ereignis erlassen werden. Vor Verwaltungsgerichten sind Prozesskostenhilfeanträge möglich. Das kann viel Geld sparen und zeigt bereits im (noch kostenfreien) Prüfverfahren, ob Chancen auf einen Erfolg bestehen. Danach kann dann in Ruhe entschieden werden, ob an der Klage festgehalten wird.

Infos

autobahn.siehe.website

demotipps.siehe.website



Checkliste für Raddemos auf großen Straßen

- ▶ Anmeldung möglichst frühzeitig tätigen (mindestens zwei Wochen vorher, besser mehr).
- ▶ Am besten schon im Vorfeld das Gespräch mit den Behörden aufnehmen, um den Einfluss der Straßenbetreiber etwas abzumildern.
- ▶ Ohne Anmeldung darf die Demo nicht beworben werden. Für eine große Demo ist aber eine lange Mobilisierungszeit wichtig.
- ▶ Je später die Anmeldung getätigt wird, desto länger besteht Ungewissheit über die Strecke, die dann tatsächlich gefahren werden darf.
- ▶ Eine große Mobilisierung ist wichtig, große Straßen wollen auch mit vielen Menschen gefüllt werden, um gute Bilder für Zeitungen, Fernsehen und das Internet zu erzeugen.

Warum Fahrraddemos?

Radeldemos sind seit langem die beliebtesten Aktionsformen pro Verkehrswende. Wer viele Menschen aus allen Ecken für eine Teilnahme gewinnen will, sollte immer mal wieder auch eine Fahrraddemo machen, um zu zeigen, dass viele Menschen hinter den Ideen stehen – aber auch, wenn die dann Teilnehmenden bei der Gelegenheit auch für andere Aktionsformate zu gewinnen. Weitere Gründe für Raddemos können sein:

- ▶ Mit dem Rad kommt mensch auch in unzugänglicheres Gelände, wie z.B. vorgesehene Straßenneubautrassen oder Gewerbegebiete. Es können viel mehr Plätze und Stadtteile, auch Dörfer und abgelegene Regionen erradelt und damit auch die dortigen Menschen erreicht werden.
- ▶ Das Tempo ist dennoch ausreichend gemächlich, dass links und rechts vom Fahrrad aus Flyer oder Ähnliches verteilt werden können.
- ▶ Es sind besondere Formate möglich, um gezielt bestimmte Menschen einzuladen, zum Beispiel die „Kidical Mass“, bei der kürzere Strecken langsamer gefahren werden, damit Familien und kleine Kinder mitradeln können.
- ▶ Schließlich helfen Fahrräder und noch mehr Fahrradträger als Schutz vor aggressiven Autofahrern. Wo per Sitzblockade oder Straßenfest autofreie Zonen geschaffen werden, macht es Sinn, rundherum Fahrräder zu parken.
- ▶ Fahrraddemos sind einfach gute Foto- und Filmmotive. Wer auf Lastenrädern oder -hängern Lautsprecher mittransportiert, kann durch Musik Stimmung machen und per Wortbeiträge politische Propaganda vermitteln.

Extraseiten zum Demorecht: demotipps.siehe.website

Zeitungsbericht aus der HNA am 7.6.2021

Radfahren gegen Autobahnbau

Aktivisten demonstrieren auf der A 49 und am Kaufunger Steinertsee

Kassel/Kaufungen – Auf der A 49 bei Kassel kam es am Samstagmittag zu Behinderungen. Der Grund: eine Fahrrad-Demonstration, die unter anderem über die Autobahn führte, sodass die A 49 gesperrt werden musste. Gut 100 Personen nahmen nach Angaben der Polizei daran teil. Sie demonstrierten für die Verkehrswende und forderten, Projekte zum Autobahnausbau zu stoppen und stattdessen in Radwege zu investieren. Neben der Aktion auf der Autobahn gab es anlässlich einer bundesweiten Aktion zur Verkehrswende auch noch Veranstaltungen in der Kasseler Innenstadt und in Kaufungen.

Die Aktivisten der Bewegung Fridays for future Kassel hatten die Fahrrad-Demonstration angemeldet. Sie führen vom Ständeplatz über die Frankfurter Straße und am Auestadion auf die A 49.

Bereits im vergangenen Jahr hatte es mehrere Demonstrationen gegeben, bei denen Fahrradfahrer über die A 49 gefahren waren. Damals hatten sich die Aktionen gegen den Weiterbau der A 49 im Schwalm-Eder-Kreis gerichtet. Am Samstag verließen die Teilnehmer die Autobahn allerdings schon an der übernächsten Abfahrt Kassel-Industriepark wieder und führten von dort weiter bis Kaufungen-Papierfabrik. Dort trafen sie auf eine weitere Blockade-Aktion, die unter anderem von der Bürgerinitiative gegen den Weiterbau der A 44 organisiert worden war. Schon am Freitag hatten Aktivisten am Ufer des Steinertsees bei Niederkaufungen ein Baumhaus errichtet und dort übernachtet. Vorbild waren offenbar die Baumhäuser, die seinerzeit von Aktivisten im Danneberg-Forst als Protest gegen die Rodungsarbeiten zum Weiterbau der A 44 gebaut wurden. Die Aktivisten, die gegen den Weiterbau der A 44 bei Kaufungen kämpften, sammelten Unterschriften von Passanten. Außerdem gab es Workshops, bei denen man Einwendungen gegen den Autobahnbau formulieren konnte. Die beiden Aktionstage am Steinertsee waren von dem Aktionsbündnis „Waldtattsapfahl“ mit Unterstützung der Kasseler Aktivistengruppe Klimagerechtigkeit organisiert worden. Man fordere nicht nur einen Stopp des Weiterbaus der Lössetal-Autobahn, sondern auch den Rückbau der bereits fertiggestellten Abschnitte, sagte einer der Aktivisten. Mit den Aktionen am Steinertsee habe man Menschen, die man sonst mit Kundgebungen nicht erreiche, für die Mobilisierung motivieren wollen, hieß es.

Auch in der Innenstadt gab es unter dem Motto „Gutes



Fahren gut eine Viertelstunde über die Autobahn: Für die Fahrrad-Demonstration wurde die A 49 zwischen Kassel-Auestadion und Kassel-Industriepark von der Polizei gesperrt. FOTO: ANDREAS FISCHER



Aktionstag am Steinertsee mit Baumhaus und Konzert. FOTO: PETER DILLING

KOMMENTAR

Protest der Radfahrer Den Nerv getroffen

VON FLORIAN HAGEMANN



Demonstrationen von Radfahrern auf der Autobahn sind mittlerweile nichts Neues mehr. Und doch sorgen sie weiterhin für maximale Aufmerksamkeit: Viele der Gegner solcher Aktionen empören sich nicht zu Unrecht darüber, dass diese Möglichkeit des Protests immer wieder erlaubt wird; sie zweifeln in der Verhältnismäßigkeit an. Andererseits sind einfach nur Ge nervt. Das macht das Ganze zum allgemeinen Aufreger.

Dabei kann den Aktivisten und ihrer steigenden Zahl an Sympathisanten eigentlich

nichts Besseres passieren, weil sie genau das wollen: nerven, um ihr Anliegen zum Topthema zu machen. Das gelingt ihnen auch deshalb, weil sie extrem umtriebig und vernetzt sind. Sie können sich gut verkaufen. Das ist alles andere als verboten – und sollte trotzdem bei der Beurteilung nicht vergessen werden. Bei genauer Betrachtung haben rund 100 Radfahrer ein kleines Autobahnstück kurz blockiert. Das ist sehr öffentlichkeitswirksam, aber eben auch nicht die Welt. hag@hna.de

Bericht von den deutschlandweiten Verkehrswende-Aktionstagen im Juni 2021

An mindestens 70 Orten meldeten Gruppen und Aktive Versammlungen an, oft in bunter Mischung aus traditionellen Umweltverbänden, Bürgi-Initiativen und Kreativ-Aktivistis. Ungefähr 10mal wollten sie mit dem Rad auf Autobahnen demonstrieren – gegen immer mehr Verkehr und neue Autobahnen, Gewerbegebiete usw. In allen Fällen wurde das von den Versammlungsbehörden verboten, manchmal sogar auf Bundesstraßen. Das führte zu vielen Klagen mit ganz unterschiedlichen Ergebnissen. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof als zweite Klageinstanz erlaubte alle Autobahndemos, während in Niedersachsen und Bayern alle verboten blieben. Die Gerichtsbeschlüsse könnten unterschiedlicher nicht sein. Immerhin hob aber auch das höchste Gericht in Niedersachsen sein Totalverbot aus 1994 auf. Eine nach dieser Aufhebung angemeldete Demo auf der A39 wurde zwar dennoch verboten, diesmal mit der Ausrede, dass die Polizei so kurzfristig nicht genügend Kräfte für die Sperrung der Autobahn organisieren konnte. Aus traurigem Anlass wurde das Gegenteil bewiesen. Just zu dem Zeitpunkt, an dem die Autobahn für die Demo hätte freigehalten werden sollen, ereignete sich ein tödlicher Unfall mit anschließender Vollsperrung.

Alles, was Recht ist ...

Wie – ihr lest nicht täglich in den Gesetzesbüchern? Na okay, sooo spannend sind sie nicht. Aber es gibt einige Ausnahmen: Paragraphen, die sich kreativ auslegen lassen und uns dadurch Handlungsmöglichkeiten verschaffen – und das Versammlungsrecht, mit dem sich deutlich mehr machen lässt als nur langweilige Latschdemos und nervenzehrende Dauerreden. Zwei Beispiele sind ja schon erwähnt worden, die Critical Mass und das Gezeug – basierend auf den §§ 25 und 27 der Straßenverkehrsordnung. Dieser Art gibt es noch mehr. Große Freiräume kann darüber hinaus das Versammlungsrecht schaffen, wenn auch mit Haken, die kreativ-subversiv zu umschiffen sind. Fangen wir damit mal an ...

Verkehrsaktionen und Versammlungsrecht

Versammlungen sind alle Formen „öffentlicher Meinungskundgabe einer Personmehrheit“. So hat es vor langer Zeit mal das Bundesverfassungsgericht definiert. Inzwischen ist das Ganze sogar noch ausgeweitet worden auf Veranstaltungen, die nicht nach außen wirken, sondern Außenstehende einladen, an der Meinungskundgabe teilzunehmen, zum Beispiel bei Workshops auf Aktionscamps. Das weitet die Bereiche noch mehr aus, in denen das Demorecht gilt – und zwar unabhängig davon, ob wir das wollen oder nicht. Das Versammlungsrecht gilt, wenn zwei oder mehr Personen sich so verhalten, dass sie öffentlich politische Meinungen verbreiten. Wenn ihr also zu zweit oder mit mehr Personen durch Rufen, Transparente, Flyer, Kreide, Theater oder auf irgendeine andere Weise auftritt, fällt ihr unter den Schutz, aber auch unter die Einschränkungen des Versammlungsrechts. Das hat bemerkenswerte Wirkung. Plötzlich gelten Gesetze nicht mehr, die sonst ganz viel regeln. Alle niedrigrangigeren Gesetze, die nicht mit einem Grundrecht verknüpft oder allgemeiner sind, werden durch das spezielle Versammlungsrecht verdrängt. Beachtet werden müssen weiterhin gleichrangige und höherwertige Rechte. Daher sind auf Demos keine Straftaten oder Verstöße gegen die körperliche Unversehrtheit erlaubt. Aber die

Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt für euch nicht mehr. Auch das Polizeirecht ist weg, d.h. Platzverweise und einiges mehr sind gegenüber Versammlungen nicht oder nur eingeschränkt möglich. Damit erweitert das Versammlungsrecht eure Handlungsmöglichkeiten enorm. Wie die Meinungsäußerung aussieht, definiert dabei ihr – es darf und kann gerne kreativ sein. Alle öffentlichen, auch sonst zugänglichen oder kommunikativen Zwecken gewidmeten Räume sind für solche Demos nutzbar. Das sind neben Straßen und



gegenüber Versammlungen nicht oder nur eingeschränkt möglich. Damit erweitert das Versammlungsrecht eure Handlungsmöglichkeiten enorm. Wie die Meinungsäußerung aussieht, definiert dabei ihr – es darf und kann gerne kreativ sein. Alle öffentlichen, auch sonst zugänglichen oder kommunikativen Zwecken gewidmeten Räume sind für solche Demos nutzbar. Das sind neben Straßen und

(Park-)Plätzen auch große Teile von Bahnhöfen, Flughäfen, Messegebäuden usw., wenn diese dem Staat oder staatsdominierten Betrieben gehören.

Es gibt verschiedene Typen von Demos, für die unterschiedliche Vorschriften für die Anmeldung bestehen. „Normale Versammlungen müssen 48 Stunden vorher bei der zuständigen Behörde angezeigt werden. Für komplizierte Demos, z.B. auf Autobahnen, empfiehlt sich aber eine deutlich längere Frist. Sind die 48 Stunden nicht einzuhalten, gilt das Ganze als Eilversammlung. Die Anmeldung muss so schnell wie möglich erfolgen. Spontandemos brauchen keine Anmeldung. Sie entstehen unmittelbar, also als sofortige Reaktion auf ein Ereignis, eine Information oder anderen Vorgang. Eine vergessene Anmeldung führt aber nicht zur Auflösung einer Demo, sondern höchstens zu etwas Ärger für die Person, die es verschusselt hat – wenn die herausgefunden wird. Auflösungen und Auflagen dürfen nur mit Gefahren für andere, hochrangige Rechtsgüter verhängt werden.

Mehr auf demotipps.
siehe.website

Foto
Typisches passives
Herumstehen auf einer
statischen Demo

Soweit also alles gut – und die weiteren Ausführungen werden zeigen, dass mit dem Mittel des Demo- bzw. Versammlungsrechts oft eure Handlungsmöglichkeiten erweitert werden können. Allerdings birgt das Demorecht auch Einschränkungen. Dazu gehört das Verbot von Passivbewaffnung (z.B. Schutzkleidung oder Anketten) und Vermummung. Mit etwas Phantasie könnt ihr beide aber entschärfen. So ist Anketten auf Demos zwar verboten, weil Passivbewaffnung. Außerhalb einer Versammlung ist es aber in vielen Fällen keine strafbare Handlung. Lösungen bieten hier bunt gemischte Aktionsmosaiken, in denen Demo- mit Nichtdemozonen abwechseln. Wer es hinbekommt, kann diese auch noch so zeitlich verschieben, dass auf Plätzen und Straßen mal Demorecht herrscht und manchmal nicht – je nachdem, was geplant ist oder wie sich spontane Dynamik entwickeln soll. Dann ist währenddessen und erst recht hinterher nicht mehr klar, wann und wo welche Demo lief, was strafrechtliche Verfolgungen erschwert. Die Vermummung, zu Coronazeiten ohnehin nicht

mehr der Streitpunkt, gilt nur gegenüber der Polizei als strafbar, nicht hingegen als Schutz vor Kohlestaub, Viren oder Nazis. Insgesamt empfiehlt sich ein kreativer Umgang mit den Möglichkeiten und Grenzen einschließlich spannender Mischungen und dem Wechsel von Demo und Nichtdemo – und der Blick ins jeweils gültige Versammlungsgesetz, die von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich sind.

Der entscheidende Nachteil einer ordentlich angemeldeten Versammlung ist der Zwang zur Hierarchie. Sie muss eine Leiti haben, deren Anweisungen von Ordnis durchgesetzt werden. Die Polizei wiederum kann die Leiti unter Druck setzen. So hierarchisiert das Demorecht eure Aktionen und unterwirft alles der Staatsgewalt. Lässt sich das irgendwie umgehen? Na klar – auch dazu mehr in den genaueren Ausführungen dieses Kapitels.

Der entscheidende Nachteil einer ordentlich angemeldeten Versammlung ist der Zwang zur Hierarchie. Sie muss eine Leiti haben, deren Anweisungen von Ordnis durchgesetzt werden. Die Polizei wiederum kann die Leiti unter Druck setzen. So hierarchisiert das Demorecht eure Aktionen und unterwirft alles der Staatsgewalt. Lässt sich das irgendwie umgehen? Na klar – auch dazu mehr in den genaueren Ausführungen dieses Kapitels.

Gedanken zu Formen von Demonstrationen

Fast alles, was wir machen, ist irgendwie eine Versammlung. Es müssen eben nur zwei Menschen oder mehr zusammen sein und zur politischen Meinungsbildung beitragen. Findet die Versammlung im öffentlichen Raum statt, so ist sie anmeldspflichtig und muss eine bestimmte Form haben – normalerweise jedenfalls. Allerdings heißt das nicht, dass sie stets diese seltsam gleichförmigen Abläufe haben müssen, die ihr bestimmt schon mal kennengelernt oder gesehen habt. Viele glauben, dass es so vorgeschrieben ist, und wiederholen immer wieder das gleiche Schema. Daher soll zu Beginn mal damit aufgeräumt werden: Das Leben ist bunter als langweiliges Latschen!

Kritik an den üblichen (Latsch-)Demos

Die folgenden Punkte sind eine zusammenfassende kritische Beurteilung von an formalen Vorgaben orientierten Demonstrationen. Wo Demos mit anderen Aktionsformen verbunden werden, am besten noch in einer kreativ-intelligenten Art, bei der sich verschiedene Aktionskonzepte gegenseitig fördern, können die Probleme verringert oder aufgehoben werden. Nur – leider ist das selten der Fall. Meist dominiert der Typus der immergleichen Latschdemo. Die aber erzeugt viele negative Wirkungen.

- ▶ **Berechenbarkeit:** Eine Demonstration, deren Organisation und Verlauf sich am geltenden Versammlungsrecht orientiert, ist weitgehend berechenbar. Überraschungsmomente treten kaum auf und sind regelmäßig auch nicht gewünscht. Polizei und Demoorganisatoris verfolgen in fast allen Fällen das gleiche Interesse, die teilnehmenden Menschen unter Kontrolle zu haben. Demonstrationen fördern weder Vielfalt noch Organisationsfähigkeit, fast immer fehlt es schon an Stadtplänen, Aktionsmaterialien und Kommunikationsstrukturen, die ein Verlassen der einheitlichen Masse ermöglichen könnten. Die totale Handlungsunfähigkeit von Demo-Massen ist spätestens dann erkennbar, wenn die Demo in eine unvorhergesehene Lage kommt, z.B. Polizeikessel oder polizeitaktisch erzeugte Sackgassen.
- ▶ **Mangelnde Kommunikation nach außen:** Die Demo ist weitgehend auf sich selbst bezogen. Mit den Menschen, die außerhalb der Demo auf diese schauen (oder auch nicht) entsteht keine Kommunikation. Meist fehlt sogar eine sinnvolle Vermittlung, weil Parolen eher Stammtischpositionen („Haut ab“, „Nazis raus“ u.ä.) oder sogar platte Selbstdarstellung beinhalten. Vereins- und symbolfarbige Wink-Elemente haben wenig kommunikative Ausstrahlung. Die Demoränder sind oft geschlossen, gesteigert wird das durch Polizeispalier oder Selbstfesselung der Demonstration durch Seitentranspisp u.ä. Der Hauptsinn politischer Aktion, die Entstehung von Kommunikation und inhaltliche Vermittlung, geht dann völlig unter.
- ▶ **Kanalisation:** Die Mobilisierung für Demonstrationen frisst erhebliche Ressourcen und fokussiert die öffentliche Wahrnehmung auf das Großereignis. Das ist auch das Ziel der Leute, die sie organisieren. Die Großdemonstrationen vergangener Jahre in Deutschland waren stets mit dem Appell verbunden, dass ihr Besuch der entscheidende Punkt von Kämpfen gegen Sozialabbau, Kriege usw. sei. Das war einer der Gründe, warum



Foto
Demo gegen die
Expo2000 in Hannover

Lenin wird folgendes Zitat zugeschrieben: „Revolution in Deutschland? Das wird nie etwas, wenn diese Deutschen einen Bahnhof stürmen wollen, kaufen die sich noch eine Bahnsteigkarte!“

keine Widerständigkeit entstanden ist und die Normalität von Krieg, Hartz IV & Co. unangefochten in der Gesellschaft durchgesetzt werden konnte. Demos solcher Art stärken nicht den Widerstand, sondern ersetzen diesen.

- ▶ **Funktionalisierung und Hierarchien:** Das Versammlungsrecht bzw. die Auflagen der Polizei (oft genug in bestem Einvernehmen mit den Demoorganisatoris!) fordern eine scharfe interne Hierarchie für Demos. Es gibt die anmeldende Person, die quasi Hausrecht auf der Demo hat. Zudem sind Ordnis als interne Aufpassis zu stellen. Diese Hilfstruppen sind den Demoanmeldis weisungsabhängig – und indirekt damit auch der Polizei. Denn Teil der Auflagen ist immer, dass Auflagen der Polizei zu folgen ist. Sonst riskieren die Demoanmeldis ein Strafverfahren. Oft geben sie deshalb den Druck nach innen weiter – die Binnenstruktur der Demo ist dabei ein stark disziplinierendes Element. Die Demo wird homogenisiert und leicht steuerbar, von internen Eliten ebenso wie von außen. Bei den meisten Demos geht es um eine einheitliche Masse, deren Funktion das Applaudieren bei den (oft langweiligen) Reden der Eliten ist, damit in den Medien die nötige Aufmerksamkeit für diese entsteht.

Das Ganze ist so statisch, dass selbst in der Polizeiliteratur Demonstrationen passend beschrieben werden

als „eng definierte Teilmenge der denkbaren Protestaktionen im öffentlichen Raum“. Demonstrationen seien „standardisierter und ritualisierter Kollektivprotest“, schreibt Hans Peter Schmalzl ins Frank Steins Buch „Grundlagen der Polizeipsychologie“ aus dem Jahr 2003.

So absurd es klingt: Diese eigentlich negativen Merkmale sind ein wichtiger Grund, warum solche Demos so beliebt sind. Denn wie die Polizei und die führenden Politikis wollen auch viele Eliten sozialer Bewegung genau das: Berechenbare, hierarchische und von ihnen instrumentalisierbare Aktionsformen. Sie wollen (!) eine monotone Herde, die ihren Reden zuhört, das telegene und applaudierende Hintergrundbild für ihren medienwirksamen Auftritt schafft, brav die Schilder mit ihren Logos hochhält und ihre Parolen skandiert. Das ist kein Versehen und auch kein fehlendes Wissen über das, was eigentlich rechtlich möglich wäre. Daher ist es auch nicht überraschend, dass sich Eliten politischer Bewegung schnell distanzieren, wenn irgendwo etwas Unberechenbares passiert – und dass sie in der Vorbereitungsphase gerne Menschen ausgrenzen, die Vielfalt und Leben in die Bude bringen wollen. Bündnistreffen für große Demos ähneln eher den Kabinettsitzungen von Regierungen oder Vertragsverhandlungen in Wirtschafts-Chefetagen. Ein Feuerwerk an Ideensammeln und Organisation von unten sind sie nicht. Lasst euch davon nicht beeindruckt und befreit euch aus dem gedanklichen Käfig, Demonstrationen müssten in bestimmten Formen ablaufen. Das Gegenteil ist der Fall: Alles kann eine Versammlung sein – eurer Kreativität sind keine Grenzen gesetzt. Ob ihr Straßen oder Plätze mit Kreide vollmalt, ein Theaterstück aufführt oder Musik mit politischen Texten macht, mit Fahrrädern umherfährt oder eine Straße zur temporär autofreien Zone macht – das Versammlungsrecht gilt immer. Da es Straßenverkehrsordnung, Polizeirecht usw. verdrängt, schafft es den Freiraum. Warum sollte der mit Langeweile gefüllt werden?

Ideen für Versammlungen mit mehr Schwung

Es sollte also klar sein: Ihr müsst Demos nicht als langweiliges Latschen und Rumstehen organisieren. Sie können klein oder groß sein, können wie Festivals wirken und viele Elemente enthalten oder auf einen Punkt konzentriert sein. Sie können auf dem Boden oder in der Luft stattfinden, aber auch draußen oder sogar in bestimmten Gebäuden wie Flughäfen und Bahnhöfen. Sogar gut überlegte militante und direkte Aktionen können als Versammlungen durchgehen. Grenzen der Phantasie werden nur durch andere Grundrechte, von einer Versammlung ausgehenden Gefahren und Straftaten gezogen. Unterhalb dieser Schwelle ist eigentlich alles möglich – auch wenn Versammlungsbehörden das mitunter nicht einsehen.

- ▶ Als Ausdrucksmittel einer Versammlung kommt sehr vieles in Frage. Klassiker sind Redebeiträge, Spruchbänder, Schilder, gebrüllte Parolen. Aber auch Theater, Musik mit politischen Texten, Kreidemalerei und mehr sind Formen der Meinungskundgabe. Was auch geht: Einen gewünschten Zustand herstellen – und das als Demo anmelden. Wer zum Beispiel eine Fahrradstraße einrichten will, meldet das als Versammlung an. Ausdrucksform der Forderung nach einer Fahrradstraße ist dann diese selbst: Die Straße ist autofrei (weil Demozone) und ihr stellt Fahrradstraßenschilder überall auf. So können Fußgängerzonen oder Lebensräume auf Parkplätzen temporär geschaffen werden (wie am ParkingDay, siehe vorheriges Kapitel).
- ▶ Vielerorts werden Infostände oder Ähnliches als Straßensondernutzung angemeldet. Das schränkt den Handlungsspielraum ein und kostet oft sogar noch eine Gebühr. Viel besser geht das als Versammlung, zumal dann auch noch weitere Elemente hinzukommen können, um den Infostand attraktiver zu gestalten. Meldet alles an, was denkbar ist – wenn ihr davon dann hinterher einiges nicht macht, ist es nicht schlimm.
- ▶ Subversiv denken heißt, im Kopf einen Salto vollziehen zu können. Die eigene Position kann oft besser rüberkommen, wenn die Gegenposition besetzt und karikiert wird. Zudem wird dann denen, gegen die sich z.B. Protest richtet, der Raum genommen, selbst aufzutreten. Ein Mittel ist die Gegendemo - gleichzeitig, davor und/oder danach. Will heißen: Wer zu einem Thema eine Demo (und, besser, noch andere Aktionen) macht, kann eine Gegengruppe erfinden bzw. eine vorhandene imitieren und gegen sich selbst antreten. Das Ganze kann ernst oder skurril sein, in jedem Fall erhöht es die Aufmerksamkeit und schafft einen deutlich kommunikativeren Rahmen. Denn jetzt findet ja (zunächst scheinbar) eine echte Debatte statt. Da mischen sich schnell mehr ein ...
- ▶ Vor einigen Jahren hat das Bundesverfassungsgericht im sogenannten Fraport-Urteil (nach dem Betreiber des Frankfurter Flughafens) klarge-

Fraport-Urteil
Bundesverfassungsgericht am 22.2.2011 (Az. 1 BvR 699/06)
http://bverfg.de/ers20110222_1bvr069906.html

Foto

Gießener Verkehrswende-Initiativen fordern für von Fußgängern stark genutzte Kreuzungen Rundum-Grün, d.h. alle Autoampeln stehen gleichzeitig auf Rot, alle anderen auf Grün. Das schützt vor Unfällen und ist bequemer, weil die Kreuzung jetzt auch diagonal überquert werden kann. Am 3.5.2019 wurde das für einige Stunden Wirklichkeit – angemeldet als Versammlung und dann durchgeführt von Verkehrspolizisten.



stellt, dass auch Innenräume, die staatlich kontrolliert und öffentlich zugänglich sind sowie auch sonst kommunikativen Zwecken dienen (Veranstaltungen, Geschäfte ...), für Demos genutzt werden dürfen. Mindestens gilt das für Flughäfen und Bahnhöfe in den Bereichen, die dem allgemeinen Publikumsverkehr offen sind – wahrscheinlich auch für einige weitere Einrichtungen wie manche Eingangsfoyers von Ausstellungs- und Veranstaltungshallen, Rathäusern usw. Da käme es auf den Versuch an.

- ▶ Möglichst oft als „Sponti“ agieren! Eine angemeldete, also normale oder Eilversammlung braucht Leitung und Ordnis. Das hierarchisiert die Demo. Eine Spontanversammlung kann hingegen als gleichberechtigter Haufen agieren. Es wäre also vorteilhaft, möglichst oft als „Sponti“ loszuziehen. Bei vielen Aktionen mit Kreide, Theater, Musik, Besetzungen, Kletteraktionen usw. wird das auch umsetzbar sein. Ihr sucht euch einfach direkt vor dem Start einen passenden Anlass – das Internet bietet genug schlechte Nachrichten, auf die ihr euch beziehen könnt. Jeder Unfall kann Anlass für eine Sponti sein, jede Meldung über eine Abschiebung, den Klimawandel usw. ebenfalls. Der einzige Nachteil: Ihr könnt die Aktion dann nicht vorher ankündigen. Wenn ihr viele Teilnehmers dabei haben wollt, kommt ihr um Werbung und damit um die Pflicht zur Anmeldung nicht herum. Ihr könnt aber die angemeldete Versammlung im Verlauf in eine Sponti wandeln, in dem ihr einen Grund provoziert, dass die ursprüngliche Versammlung von der Anmelderin abge sagt wird und dann mit den dort vorhandenen Materialien (Spruchbänder, Lautsprecher, Flyer usw.) eine Sponti weitergeht. Nur die vorherige Anmeldung sollte da vielleicht dann erstmal nicht dabei sein.

Vielleicht fragt ihr euch jetzt: Wenn jede Meinungskundgabe von zwei oder mehr Personen unter dem Schutz des Versammlungsrechts stehen – dann sind Baumbesetzungen, Abseilaktionen über Autobahnen oder Sitzblockaden auf Straßen ja auch sowas. Richtig! All das sind Versammlungen. Sie können nur aufgelöst werden, wenn von ihnen Gefahren ausgehen. So etwas werden staatliche Behörden und die Polizei regelmäßig behaupten und dann eure Versammlung auflösen oder euch angreifen. Dennoch ist euer Handeln zunächst völlig legal, es sei denn, ihr erfüllt Straftatbestände, was aber bei den benannten Beispielen bei geschickter Durchführung nicht der Fall ist. Dass diejenigen, die eure Aktion nicht mögen, das Versammlungsrecht oft missachten, um euch zu behindern, ändert daran nichts.

Vielleicht fällt euch zudem ein: Eine Critical Mass ist ja dann doch eine Versammlung. Stimmt auch! Und wenn ihr zu zweit mit Gehzeugen hinter- oder nebeneinander geht, ist das entsprechend auch eine Versammlung. Könntet ihr dann, wenn ihr im Dunkeln mit dem Fahrrad unterwegs seid und das Licht nicht geht, einfach als Versammlung radeln? Dann gilt ja die StVO nicht und das fehlende Licht ist kein Problem ... richtig gedacht. Aber achtet trotzdem darauf, dass ihr und andere nicht gefährdet werden.

Mehr „Spontis“ – weniger Hierarchien

Versammlungen bieten Freiräume, aber auch Zwänge. Bei normalen und Eilverksammlungen ist eine innere Hierarchie vorgeschrieben. Das mag vielen Organisationen gefallen, die Bewegungen dominieren wollen. Für eine kreative, emanzipatorische Protestkultur ist das Gift. Es muss also gelingen, möglichst oft die normalen durch spontane Versammlungen zu ersetzen. Und das geht:

- ▶ Wenn ihr ohnehin keine Vorankündigungen machen wollt, weil es nicht darauf ankommt, dass sich noch breitere Kreise an Menschen beteiligten, könnt ihr eure Aktion in Ruhe vorbereiten und dann kurz vorher schauen, welcher Anlass sich für euch bietet. Zu fast allen Themen geschieht (leider!) ständig irgendetwas, was als Aufhänger genutzt werden kann.
- ▶ Gelingt das nicht, könnt ihr den Anlass auch selbst provozieren, in dem ihr etwas macht, worauf sich dann die spontane Aktion bezieht – also z.B. mit einer Plakatieraktion eine Aktion der Gegenseite ankündigen (als „Fake“, siehe im Kapitel zuvor) oder die Verbreitung einer Information im Internet.
- ▶ Solltet ihr eine breite Mobilisierung wollen, werdet ihr nicht drumherum kommen, die Demo deutlich vorher anzukündigen und zu bewerben. Dann müsst ihr sie auch anmelden, was euch Vorteile hinsichtlich Straßensperrung usw. bringt. Aus der normalen, dann ja hierarchischen Demo könnt ihr in eine spontane Demo wechseln (siehe vorherige Seite). Dann ist es auch denkbar, die Materialien der normalen Versammlungen zu „klauen“ und damit loszuziehen. Möglich ist auch, einen Grund zu schaffen, die normale Demo vorzeitig aufzulösen – und dann übernehmen andere, die das nicht gut finden, als spontane Aktion.

Für solch kreative, unberechenbare Aktionskultur werdet ihr an euren Orten mit den Altvorderen und einigen Jungmanagis in eigenen Kreisen vermutlich etwas streiten müssen, schließlich ist berechenbarer Protest eher die übliche Kultur politischer Intervention.

Versammlungsrecht durchsetzen

Daher ist auch dieser Abschnitt wichtig: Das Versammlungsrecht nützt uns oft, aber es wird oft beschnitten. Da die Versammlungsfreiheit ein Grundrecht ist, sollte der Staat das eigentlich schützen und fördern. Versammlungsbehörden und Polizei haben versammlungsfreundlich zu sein, legte das Bundesverfassungsgericht schon mehrfach fest. Die Wirklichkeit sieht leider anders aus. Tatsächlich versuchen die Behörden, jede nur erdenkliche Möglichkeit zu nutzen, Demos einzuschränken oder ganz unmöglich zu machen. Nicht selten tricksen sie dabei auf üble Art, wenn sie zum Beispiel Gefahren willkürlich herbeiphantazieren oder die Demoanmeldis absichtlich falsch über deren Rechte informieren.

Wer eine Versammlung ordnungsgemäß anmeldet, wird in der Regel zu einem Kooperationsgespräch geladen. Dabei soll eigentlich alles abgesprochen werden, wie die ganze Sache gut durchführbar ist. Doch viele solche Treffen beginnen mit Ansagen der Behörde, was alles nicht geht. Die meisten Demoanmeldis lassen sich davon einschüchtern und glauben den Staatsbütteln, dass es leider nicht anders möglich ist. Dabei werden Verordnungen und ähnliche Re-

Foto

Raddemo durch den Wesertunnel am 5.6.2021. Die Versammlungsbehörde hatte die Durchfahrt verboten. Die Klage war erfolgreich.



Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung
<https://juracademy.de/verwaltungsprozessrecht/vorlaeufiger-rechtsschutz-80-vwgo.html>

https://justiz.nrw.de/Gerichte__Behoerden/fachgerichte/Verwaltungsgericht/Die__Aussetzung__der__Vollziehung/index.php

Prozesskostenhilfe
https://justiz.nrw.de/Gerichte__Behoerden/fachgerichte/Verwaltungsgericht/pkh__text/pkh/index.php

https://bmjv.de/DE/Themen/Gerichtsverfahren/UndStreitschlichtung/Prozesskostenhilfe/Prozesskostenhilfe__node.html

de.wikipedia.org/wiki/Prozesskostenhilfe

geln herangezogen, deren Inhalte oft falsch zitiert werden oder die es manchmal sogar gar nicht gibt. Das Versammlungsrecht ermöglicht euch viele Freiheiten.

Seid daher selbstbewusst und besteht auf eurem Recht. Wenn die Behörden nicht wollen: Sich den Auflagenbescheid zuschicken lassen (siehe nächster Schritt) und schon mal die Klage vorbereiten.

Nach dem Kooperationsgespräch (welches manchmal auch gar nicht stattfindet), erhaltet ihr voraussichtlich einen Auflagenbescheid. In dem wird die Versammlung verboten, was aber eher selten ist, oder mit Auflagen so eingehegt, wie es dem Staat gefällt. Dabei können bestimmte Routen vorge-

geben, angemeldete Elemente der Versammlung untersagt oder bestimmte Vorgaben zur Durchführung gemacht werden. Lest euch das aufmerksam durch. Vieles in solchen Auflagen ist selbstverständlich, anderes schlicht rechtswidrig. Die Behörden machen das aber, weil sie meist erleben, dass die Menschen sich nicht wehren. Am Ende findet ihr meist eine Rechtsbehelfsbelehrung. Darin steht, wie ihr euch gegen unsinnige Auflage oder Verbote wehren könnt. Meist ist das eine Kombination aus Widerspruch und einem Eilantrag ans Verwaltungsgericht, dass die aufschiebende Wirkung eures Widerspruchs wiederhergestellt werden soll. Ohne eine solche gerichtliche Entscheidung ändert euer Widerspruch nämlich nichts daran, dass ihr euch erstmal weiter an den Bescheid halten müsst.



Rechtstipp Prozesskostenhilfe

Gerichtsverfahren kosten Geld, wenn ihr verliert. Das Risiko lässt sich vermindern, wenn solche Menschen klagen, die wenig oder kein Einkommen haben. Sie können dann nämlich Prozesskostenhilfe beantragen (Formulare dazu sind im Internet zu finden). Allerdings kann nur die Person klagen, die auch die Demo angemeldet hat. Daher macht es bei umstrittenen Versammlungen Sinn, diese von Menschen anmelden zu lassen, die dann später auch prozesskostenhilfeberechtigt sind.

Subversiver Rechtsgebrauch

Das Versammlungsrecht ist nicht das einzige Gesetz, welches uns Chancen bietet, unseren Handlungsspielraum zu erweitern. Auch andere Gesetze enthalten – wenn auch selten – Paragraphen, die kreativ nutzbar sind.

- ▶ Ein gutes Beispiel ist der § 265a des Strafgesetzbuches (StGB), der die „Erschleichung von Leistungen“ regelt. Für demonstratives „Schwarzfahren“ mit Ohne-Ticket-Hinweisschild an Kleidung plus Flyerverteilen, Singen, Rufen, Kreidemalen oder Theater hat es nicht nur schon Freisprüche gegeben, sondern es ist auch eine sehr kommunikative Form politischer Aktion.
- ▶ Hausfriedensbruchvorwürfe bei Haus- und Flächenbesetzungen können durch Schilder, die den Zugang erlauben, unterlaufen werden, also zum Beispiel „Betreten auf eigene Gefahr“ oder ein Plakat „Tag der offenen Tür“. Ersteres fällt oft gar nicht auf, wenn es das klassische Schild aus dem Baumarkt ist. Mit ihm können „Betreten verboten“-Schilder auch ausgetauscht werden. In vielen Fällen sind die jahrelang hängengeblieben.
- ▶ Für Verkehrswendeaktionen gut nutzbar sind, wie schon erwähnt, die Paragraphen 27 (Fahren mit mehr als 16 Fahrrädern im Pulk ist erlaubt) und 25 der StVO.

Rechtstipp Hausfriedensbruch

Den „Hausfrieden“ könnt ihr auf zweierlei Art „brechen“: Einmal, wenn ihr ein Gelände betretet, welches erkennbar nicht betreten werden soll. Das kann durch Schilder oder eine sogenannte Einfriedung geschehen. Letzteres sind Zäune, Mauern, Ketten, Wälle oder alles andere, was als Eingrenzung verstanden werden kann. Offene Tore oder kleine Lücken ändern daran nichts. Sind die Lücken größer oder der Wall nur sehr klein, entstehen Grauzonen. Ein Schild, welches das Betreten erlaubt, hebt die Einfriedung aber in jedem Fall auf. Der zweite Fall ist, wenn eine berechnete Person kommt und euch wegschickt. Geht ihr dann nicht, ist der Straftatbestand erfüllt. Da hilft auch das Schild dann nicht mehr. Allerdings: Was ist eine berechnete Person? Und kann der Mensch, der da kommt, das auch beweisen? Wachleute und Polizei sind regelmäßig nicht befugt. Sie können höchstens nach Polizeirecht zur Gefahrenabwehr Platzverweise erteilen, was aber gegenüber Versammlungen auch wieder nicht geht, weil das Polizeirecht da ja nicht gilt. Formal müssten sie erst feststellen, ob der Eigentümer euch da nicht haben will. Dann können sie eine Gefahr annehmen, weil ja die Straftat des Hausfriedensbruchs nun im Raum steht. Damit ein etwaiges Schild mit „Betreten auf eigene Gefahr“ oder ähnlich in den eventuell folgenden Gerichtsverfahren auch nützt, solltet ihr ein paar Fotos machen, wo ihr und das Schild zu sehen seid (aber erst im Verfahren selbst vorlegen als Beweisantrag, siehe <https://prozestipps.siehe.website>)

<https://antirepression.siehe.website>

Rechtshilfebroschüre (am Beispiel Hessen, entstanden zur Räumung des „Danni“): waldstattasphalt.blackblogs.org/wp-content/uploads/sites/1055/2020/10/danni-ea-heftchen.pdf



Infosseiten

<https://schwarzstrafen.siehe.website>
<https://rechtsubversiv.siehe.website>
hausfriedensbruch.siehe.website
<https://gehzeug.siehe.website>

Umgang mit Repression

Bei allem Geschick im Umgang mit den gesetzlichen Regeln, dem Versammlungsrecht und guten Ideen, einfach nicht erkannt zu werden, werdet ihr vermutlich doch irgendwann von Versuchen betroffen sein, durch Polizeihandeln und Gerichtsverfahren eingeschüchtern zu werden. Es ist oft mehr die Drohung mit Strafe als die eher seltenen, tatsächlichen Verurteilungen politischer Aktiver, die auf Menschen wirkt und sie von Aktionen abhält, die eigentlich als sinnvoll und nötig angesehen werden. Daher sollen hier ein paar Tipps folgen, wie mit der Repression, wenn sie dann trotz all eurer Geschicklichkeit und Kreativität kommt, umgegangen werden kann – sprich: Wie Folgen vermieden oder gemildert werden können.

Vorab aber sei nochmal wiederholt: Macht euch nicht kirre! Das meiste sind Versuche, euch einzuschüchtern. Das gilt für Befehle und Ankündigungen Uniformierter ebenso wie Ermittlungsverfahren und die dann seltenen, aber vorkommenden Gerichtsverfahren. Bleibt kreativ und subversiv statt euch ständig selbst einzureden, überwacht oder verfolgt zu werden. Das Märchen der allgegenwärtigen Staatsmacht spielt denen in die Hände, die nicht wollen, dass wir aktiv sind.

Sich vorbereiten auf Repression

Wann und wo immer ihr aktiv seid, ziemlich oft werden irgendwelche Autoritäten auftauchen, die meinen, sie wüssten besser als ihr, was gut und richtig ist. Oft ist es die Polizei, je nach Situation aber auch der Hausrechtsinhaber, Firmenchef, Kontrollet, Bauamt, Versammlungsbehörde, Ordnungsamt oder private Wachschützer. Vielfach bringt schon ihr Auftauchen die Aktion durcheinander oder gar zum Abbruch, zumindest wenn es gerade darauf ankommt, etwas aktiv nach außen zu vermitteln – also zum Beispiel Kreidemalen, ein Straßentheater, Aktions-schwarzfahren, eine Critical Mass oder das Herumgehen nach § 25 StVO. Plötzlich beschäftigt ihr euch mit denen, die da kommen und euch stören wollen. Selbst wenn ihr denen selbstbewusst entgegentretet, habt ihr im wichtigsten Punkt schon verloren: Ihr habt eure Aktion unterbrochen oder beendet. Damit ist die Wirkung weg und vielleicht auch viel Vorbereitungszeit umsonst gewesen. Daher ist es wichtig, sich auf Störungen durch Autoritätspersonen vorzubereiten. Je nach Aktionsform kann es helfen, wenn nur eine Person das Gespräch mit den Ordnungskräften führt, während die anderen weitermachen. Es nützt auch, sich vorher mit den rechtlichen Rahmenbedingungen vertraut zu machen und dann selbstsicher die eigene Auffassung dazu zu vertreten. Fast immer spielt das Versammlungsrecht eine Rolle, so dass es sich da besonders lohnt, sich zu informieren und die wichtigsten Regeln des jeweils geltenden Landesversammlungsgesetzes zu kennen.



Ein Schritt weiter: kreative Antirepression

Da geht mehr: Wenn ihr eure Aktion geschickt vorbereitet, kann das Auftauchen von Ordnungshütis sogar ein Vorteil sein. Immerhin steigt die Aufmerksamkeit, wenn Uniformierte auftauchen. Warum also das nicht einplanen? Ihr könnt sie zum Beispiel in ein Theaterstück, welches ihr in Fußgängerzone, Bahnhof oder Waggon spielt, einbauen als unfreiwillige Schauspieler. Bei einer Demo könnt ihr ein hohes Polizeiaufgebot einfach als Abordnung einer Polizeieinheit oder -gewerkschaft freudig begrüßen. Die können auch nicht verhindern, wenn dann jemand von euch in Polizeiuniform als deren Sprecher auftritt und einen Redebeitrag abliefern. Selbst ein Gerichtsprozess kann von euch zur Aktion gewandelt werden. Denn als Angeklagte habt ihr viele Möglichkeiten, unangenehme Fragen zu stellen, Anträge zu genaueren Untersuchungen zu stellen usw. Es gibt sogar den Paragraphen 34 im Strafgesetzbuch (StGB), nach dem ihr straffrei bleibt, wenn ihr wichtige politische Ziele verfolgt und keine anderen Möglichkeiten hattet, auf euer Anliegen aufmerksam zu machen.

Es geht bei der kreativen Antirepression also nicht darum, die Gegenseite militärisch zu schlagen, d.h. darauf zu hoffen, durch zahlenmäßige Überlegenheit auch mal eine Polizeikette zu durchbrechen. In dieser Logik kann Staatlichkeit mit ihren fast unendlichen materiellen und personellen Ressourcen nur gewinnen. Spannender ist es, subversiv zu denken: Wie kann Repression gegen sich selbst gewendet, ins Leere laufen gelassen oder für andere Zwecke verwendet werden? Gegenüber hierarchischen (Polizei-)Apparaten sind Frechheit, Überraschung und Wendigkeit das „Gegengift“.

Kreative Antirepression will Menschen zu Akteuren machen und die weit verbreitete Ohnmacht durchbrechen. Es geht darum, Repression ins Leere laufen zu lassen, zu demaskieren oder sogar umkehren zu können.

Training für kreativ geführte Gerichtsverfahren: <https://vortragsangebote.siehe.website>

Buchtipps

Reader „Antirepression“ <https://aktionsversand.siehe.website>

Genauere Informationen und das Revisionsurteil von Naumburg auf <https://34stgb.siehe.website>

Einen eigenen EA aufbauen? Die Rechtshilfegruppe vom Danni, weiterhin bei vielen Aktionen aktiv, gibt gerne Erfahrungen und Tipps weiter. Meldet euch einfach unter ea_danni@riseup.net.

Bei Aktionen mit Repressionsgefahr wichtig: Legal Team

Bei größeren Aktionen oder wenn Inhaftierungen zu erwarten sind, sollte es eine Gruppe geben, die sich nur darum kümmert: Wer wird wo inhaftiert, was wird vorgeworfen, wann kommt die Person wieder frei oder muss weitere Hilfe organisiert werden? Dieser sogenannte „EA“ (Ermittlungsausschuss) muss eine eigene Telefonnummer haben, die sich die Aktivist:innen merken, um bei einer Festnahme anrufen zu können. Der EA hat folgende Hauptaufgaben:

- ▶ Rund um die Uhr telefonisch erreichbar sein, um jederzeit Menschen in Aktion, in Gefangenschaft oder bei Polizeimaßnahmen etc. unterstützen zu können.
- ▶ Überblick behalten über Festnahmen, Gewahrsamnahmen usw. und dafür:
 - mitbekommen oder herausfinden, wo Gefangene hingebracht werden
 - Rechtsbeistände an festgenommene Menschen vermitteln, die einen solchen benötigen (z.B. wenn U-Haft droht)
 - im Kontakt mit Support-Strukturen stehen, die Menschen bei ihrer Entlassung vor den Gefangenenansammelstellen in Empfang nehmen
 - eine Schnittstelle zwischen Menschen in Gewahrsam und Menschen draußen bilden („zwei Menschen aus meiner Bezugsgruppe wurden festgenommen, wo sind die und wie geht es ihnen?“)
 - Rechtsberatung per Telefon und E-Mail („welche strafrechtlichen Konsequenzen können mir für das Anketten an einen Harvester drohen?“, „Hilfe, ich habe Post von der Polizei bekommen“, „wie kann ich mich gegen willkürliche Kontrollen wehren?“)

Bei der Auseinandersetzung um den „Danni“ war der EA sogar nur eine von mehreren Rechtshilfestruckern. Daneben werkten feste Teams zur Gefangenen- und zur Versammlungsrechtsunterstützung. Das war nötig, weil es phasenweise am gleichen Tag mehrere Klagen gegen Versammlungsverbote gab oder etliche Menschen verhaftet wurden. Bei kleineren oder weniger repressionsbedrohten Aktionen und allem, was nur einen oder wenige Tage dauert, reicht eine Gruppe, oft sogar nur eine (erfahrene) Person.

Rechtstipp Rechtfertigender Notstand

Der „Rechtfertigende Notstand“ (§ 34 StGB) bietet hervorragende Möglichkeiten, die aus politischen Aktionen entstandenen Gerichtsverfahren intensiv mit Inhalt zu füllen. Denn ihr könnt vom Gericht fordern, dass die in diesem Paragraphen genannten Kriterien untersucht werden, also ob zum Beispiel das, was ihr mit eurer Aktion erreichen wolltet, höherwertiger ist als der Verstoß gegen geltendes Recht durch die Aktion. Es muss geprüft werden, ob eure Aktionsform angemessen war, ob andere Mittel möglich gewesen wären usw. Das kann den Prozess erheblich politisieren. Es kann sogar eine Art Tribunal entstehen, in dem ihr eure politischen Forderungen eindrucksvoll rüberbringen könnt. Der Gesetzeswortlaut: „Wer in einer gegenwärtigen, nicht anders abwendbaren Gefahr für Leben, Leib, Freiheit, Ehre, Eigentum oder ein anderes Rechtsgut eine Tat begeht, um die Gefahr von sich oder einem anderen abzuwenden, handelt nicht rechtswidrig, wenn bei Abwägung der widerstreitenden Interessen, namentlich der betroffenen Rechtsgüter und des Grades der ihnen drohenden Gefahren, das geschützte Interesse das beeinträchtigende wesentlich überwiegt. Dies gilt jedoch nur, soweit die Tat ein angemessenes Mittel ist, die Gefahr abzuwenden.“

Bericht aus Sachsen-Anhalt

Im April 2008 zerstörten sechs Aktivist:innen der Kampagne „Gendreck weg!“ ein Feld mit gentechnisch verändertem Weizen in Gatersleben. Das war trotz überregionaler Proteste direkt neben der wichtigsten Saatgutbank des Landes angelegt worden und bedrohte daher diesen unersetzlichen Schatz. Als die üblichen Proteste nicht halfen, fiel der Entschluss, das Feld zu zerstören – und sich danach öffentlichkeitswirksam zu stellen, um die eigenen Motive zu benennen. Dafür waren die Gerichtsprozesse eine wichtige Plattform, die in der zweiten Instanz auch konfliktträchtiger geführt wurde. Dennoch verweigerte die Strafkammer am Landgericht Magdeburg die eingeforderte Auseinandersetzung um den rechtfertigenden Notstand und bestätigte die Verurteilung aus der ersten Instanz. Das fiel ihr aber in der Revision auf die Füße. Das Oberlandesgericht Naumburg hob das Urteil auf und ordnete eine Wiederholung an. Die scheute das Landgericht und stellte das Verfahren auf Staatskosten ein. Einige Monate später sprach dieselbe Kammer dann Tierschützer:innen frei, die heimlich in einer Tierfabrik gefilmt und dabei üble Tierquälereien aufgedeckt hatten – nach § 34 StGB. Die Richt:innen hatten gelernt!



Schutz vor staatlicher Verfolgung

Das Wissen im Umgang mit Polizei und Justiz sollte nicht zu Leichtsinns führen. Bei vielen Aktionen ist es besser, wenn die Verfolgungsbehörden gar nicht wissen, wer beteiligt war. Außerdem braucht es oft einen Überraschungseffekt. Achtet daher darauf, bei entsprechenden Aktionen nicht mehr aufzufallen als nötig:

- ▶ Nutzt verschlüsselte Kommunikation wie PGP bei eMails. Als Messenger sind zurzeit Briar, Wire, Signal, Threema oder Mumble empfehlenswert. Im Verlauf der kommenden Jahre werden neue oder andere Verfahren hinzukommen – informiert euch darüber!
- ▶ Achtet bei clandestinen (geheimen) Aktionen darauf, keine Spuren zu hinterlassen – am Tatort, auf verteilten Fakeflyern usw.
- ▶ Haltet die Klappe gegenüber allen Außenstehenden, wenn es um vergangene, strafbare Handlungen geht. Und redet mit keinen staatlichen Stellen oder sonstigen Repressionsorganen über euch, eure Gruppe und eure Aktivitäten. Anna und Arthur halten's Maul!

Und wenn es doch passiert ...

Ob mit oder ohne kreative Reaktion auf Repression – es ist nützlich, einige Hinweise zu beachten, damit ihr mit einem unvorsichtigen Verhalten nicht die Lage für euch oder andere verschlechtert und den Repressionsbehörden Munition liefert, Druck auszuüben. Dazu gehört die eiserne Regel, nicht mit Polizei und Justiz über Aktionsabläufe und Strukturen in euren Gruppen zu quatschen. Eine Möglichkeit dazu ist, einfach gar nichts mit denen zu reden außer, dass ihr eure Rechte einfordert, zum Beispiel bei einer Verhaftung das Recht, ein Telefonat führen zu können, oder das Einfordern ärztlicher Hilfe oder eines Toilettengangs. Schweigen ist aber in einer angespannten Situation auch nicht immer oder nicht für alle einfach. Es ist auch nicht nötig. Wichtig ist nur, dass ihr nichts zur Sache, zu euch oder zu anderen plaudert. Ihr könnt aber gerne ein Lied singen, Verse aufsagen, die Polizei über deren Dienstalltag oder über die Gründe ihres Polizeiwerdens befragen – oder was euch sonst noch einfällt. Nur eben nichts über das, was die wirklich interessiert. Den Unterschied genau zu treffen, ist nicht leicht, aber wichtig. Ihr könnt das in eurer Gruppe oder Freundikreis aber auch einfach mal in Rollenspielen üben.

- ▶ Die Polizei kann euch mitnehmen, um eure Personalien herauszufinden oder zu überprüfen. Möglich sind auch Gewahrsamnahmen für einige Tage, damit ihr eure Aktionen nicht weitermachen könnt, oder die Vorbereitung einer Untersuchungshaft. Ihr habt das Recht auf (mindestens) ein Telefonat. Gibt es bei einer Aktion einen EA, sollte dieser informiert werden. Quatscht dabei aber nicht über eure Aktion und verrätet auch nicht euren Namen, wenn ihr den geheim halten wollt. Sagt, auf welcher Polizeistation ihr gerade seid und was euch vorgeworfen bzw. jetzt mit euch gemacht wird. Ansonsten wird der EA euch die passenden Fragen stellen. Ihr könnt ansonsten schweigen oder der Polizei auch frech begegnen, in dem ihr ein Gedicht aufsagt, ein Lied singt oder etwas Ähnliches. Aber kein Wort über eure Aktionen und die Zusammenhänge, in denen ihr aktiv seid. Damit ihr für verrückte Sachen, die ihr bei einer Festnahme macht,

Tipps

Dieses Kapitel ersetzt keine intensive Auseinandersetzung mit Repressionsgefahren und -umgang. Wir empfehlen dringend, sich da noch weiter schlau zu machen.

Spurenvermeiden:

<https://spuren.siehe.website>

Bei der Polizei:

<https://polizeikontakt.siehe.website>

Schutz vor Psychiatrie:

<https://patverfue.de>

In Gefängnis: <https://knast.siehe.website>

Ermittlungs- und Gerichtsverfahren:

<https://prozestipps.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

Sich gegenseitig unterstützen:

<https://laienverteidigung.siehe.website>

nicht in die Psychiatrie eingeliefert werdet, solltet ihr eine wirksame Patient*innenverfügung haben.

- ▶ Ins Gefängnis kommt ihr selten so ganz plötzlich. Werdet ihr per Strafbefehl oder in einem Gerichtsverfahren zu Tagessätzen verurteilt und wehrt euch nicht, könnt ihr die bezahlen oder „absitzen“. Ihr werdet aber zum Haftantritt geladen und habt ein paar Tage Zeit, euch darauf vorzubereiten. Das gleiche gilt für Haftstrafen, die mensch nicht ersatzweise bezahlen kann. Überraschender ist die sogenannte Untersuchungshaft, die direkt nach eurer Festnahme angeordnet werden kann. Dazu werdet ihr zu einer Haftrichti geschleppt, die dann entscheidet, ob Flucht- oder Verdunkelungsgefahr besteht. Ersteres kann leicht passieren, wenn ihr unbekannt bleibt oder keinen festen Wohnsitz habt. Das ist zwar Schikane, wird aber oft damit begründet, dass ihr dann später nicht zum Gerichtstermin geladen werden könnt. Verdunkelungsgefahr ist hingegen bei politischen Aktionen selten. Da geht es darum, dass ihr Beweismittel beseitigen könntet.
- ▶ Wenn Polizei und Staatsanwaltschaft zu der Meinung kommen, genügend Beweise für eine Straftat gegen euch zu haben, werden sie ein Gerichtsverfahren anstrengen. Oft bekommt ihr vorher einen Strafbefehl. Dann ist wichtig, Einspruch einzulegen, sonst wirkt der wie ein Urteil. Das Gerichtsverfahren bietet jedoch viele Möglichkeiten sich zu verteidigen und alles zu politisieren. Ihr habt Akteneinsicht, könnt selbst Anträge und alles Mögliche unter Beweis stellen, also vom Gericht als Tatsachen prüfen lasst. Die Strafprozessordnung, in der die Abläufe geregelt sind, garantiert euch ständiges Rederecht. Was wenig bekannt ist: Ihr könnt euch (neben Anwalts) auch von euren rechtskundigen Freundis verteidigen lassen (sog. Laienverteidigung).



Rechtstipp Laienverteidigung

Grundlage ist der § 138, Absatz 2 StPO: „Andere Personen können nur mit Genehmigung des Gerichts gewählt werden.“ Danach ist erstens klar, dass die Sache nur für Strafverfahren und dem ebenfalls in diesem Punkt nach der StPO ausgerichtetem Strafvollzug gilt. Zweitens gilt, dass ein Rechtsbeistand ohne Anwaltszulassung nur mit Genehmigung des Gerichts möglich ist. Folglich muss ein Antrag gestellt werden. Das darf auf jeden Fall die betroffene, also die beschuldigte, angeklagte oder inhaftierte Person. Ob sich die zum Rechtsbeistand gewählte Person selbst beantragen darf, ist unklar. Was aber auf jeden Fall auch geht, ist die sogenannte konkludente Genehmigung, d.h. die*r Laienverteidigi macht Handlungen beim Gericht, die ohne Genehmigung nicht möglich wären. Akzeptiert das Gericht den Vorgang, ist gleichzeitig die Genehmigung erteilt. Wer – so oder so – zur Laienverteidigi geworden ist, kann wie ein Anwalt agieren, also z.B. vor Gericht verteidigen, Anträge stellen, Briefe, Gespräche usw. im Knast oder Polizeigewahrsam sind geschützt und auch außerhalb von Besuchzeiten möglich.

Wird der Antrag abgelehnt oder, was leider auch geht, nachträglich wieder zurückgenommen, haben sowohl die betroffene Person als auch der abgelehnte Rechtsbeistand Beschwerderecht, d.h. sie reichen beim ablehnenden Gericht ein Schreiben ein und begründen, warum die Entscheidung nicht sinnvoll war. Dann kann das bislang ablehnende Gericht doch zustimmen (Abhilfe), sonst muss es den Vorgang an das nächsthöhere Gericht weitergeben.

Verkehrswendepäne für eine Stadt bzw. Region entwickeln

Der Sinn kreativer, direkter Aktionen ist, viel Aufmerksamkeit und politischen Druck zu schaffen für den Nulltarif, Fahrradstraßen, Busse, Straßen- und Seilbahnen, autofreie Zonen und eine Verkehrswende insgesamt. Da ist es nützlich, wenn wir die Utopien einer autofreien Welt auch darstellen können, sonst bleibt nur der Blick auf uns und unsere Aktionen, aber nicht auf das, was an Veränderungen nötig ist. Darauf kommt es aber ja an – nicht auf Label oder Personen. Werden für Städte und ihre Umgebung, für Stadtteile oder, nicht vergessen, ländliche Gemeinden mit ihren oft vielen Ortsteilen komplette Pläne erstellt mit den gewünschten ÖPNV-Linien, neuen Haltestellen, vielen zusätzlichen Radverbindungen und Fahrradstraßen, autofreien Zonen, Maßnahmen zur Barrierefreiheit usw., dann kann die Kraft der Aktionen in konkrete Veränderungen durch politische Beschlüsse verwandelt werden. Die Pläne bieten schon in der Erarbeitungsphase viele Chancen, Menschen zu beteiligen, darunter auch und gerade die, die durch ihr Alltagswissen viel bessere Hinweise geben können als die abgehobenen Ingenieurbüros aus fernen Städten, die mit viel Steuergeld irgendwelche realitätsfernen Pläne produzieren, um Schubladen zu füllen. Ihr könnt Infostände machen, an denen ihr Pläne aushängt, Modelle ausstellt und Anregungen sammelt, Fragebögen verteilt oder einfach an bekannten Treffpunkten der jeweiligen Stadtteile Gespräche anzetteln. Die Ergebnisse können in ihren jeweils aktuellsten Fassungen im Internet präsentiert werden, mit modernen Onlinetools lassen sich sogar gemeinsame Treffen im Internet vereinbaren, auf denen diskutiert und auf Plänen herumgemalt wird. Seid ihr mit einer Version zufrieden, könnt ihr die als Falblatt drucken und in Umlauf bringen – auslegen, bei Aktionen verteilen, auf euren oder vor anderen Veranstaltungen den Menschen in die Hand drücken. Allein das würde eure kreativen Aktionen enorm aufwerten, weil ihr die entstandene Aufmerksamkeit nutzt, den Menschen etwas in die Hand zu drücken, was die dann – angefixt durch eure Aktion – hoffentlich auch anschauen. Auf diese Art gelang es zum Beispiel in Gießen und im benachbarten Buseck, dass sich recht schnell alle politischen Debatten und Akteure an diesen Plan orientierten.

Verkehrswendepäne im Raum Gießen

Gießen und Stadtteile: <https://giessen-autofrei.siehe.website>
Linden: <https://suedkreis.siehe.website>
Buseck, Reiskirchen und Grünberg: <https://wiesecktal.siehe.website>
Weitere Pläne sind in Arbeit.

Was gehört in einen Verkehrswendepan?

Die Kraft der konkreten Verkehrswende stammt aus den Aktionen und aus der Qualität des Planes selbst. Dazu gehört, dass er mutig ein funktionierendes Modell einer die Autoorientierung überwindenden Mobilität entwirft. Er ist nicht länger ein kleinteiliges Herumdoktern an so nicht lösbar Problemen, sondern ein spektakulärer Entwurf, der klar aussagt: Ja, das wäre wirklich mal eine andere Welt (der Mobilität).

Zeichnet deshalb in die Karte alles ein, was ihr für richtig und nötig haltet, und nicht nur das, was ihr glaubt, im Moment durchsetzen zu können. Denn der Plan verschiebt die Grenze des Durchsetzbaren.

- Fahrradstraßen, eventuell unterschieden nach autofrei (also normal), Anlieger frei, Linienverkehr frei oder KFZ frei, wobei letzteres hoffentlich die Ausnahme bildet und nach den geltenden Verordnungen auch sein soll.
- Gefährliche Querungen über und Kreuzungen mit Autostraßen, die entschärft werden müssen.



- Vorschläge für Fahrradabstellanlagen, Lastenrad-Verleihpunkte usw.
- Autofreie Ortskerne und Zonen um sensible Bereiche (Kindergärten, Schulen, Seniorenwohnstätten, Krankenhäuser usw.), die ebenfalls für den Autoverkehr komplett zu sperren sind.
- Fußgängerzonen, Rundum-Grün-Kreuzungen und Vorschläge zur Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Rollatoren usw.
- ÖPNV-Infrastruktur mit Umstiegsmöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Verbindungen und Verkehrsmitteln (Straßenbahn, RegioTram, Buslinien). Zu reaktivierende (Bahn-)Strecken können hervorgehoben werden, aber auch Neubau, Ausbau, alte und neue Haltestellen, Busverbindungen sowie weitere Verkehrssysteme.

Zusätzlich zur grafischen Gestaltung können dann Erklärungen, offene Fragestellungen und Forderungen attraktiv auf dem Plan platziert werden. z.B.:

- ▶ Forderung nach maximal Tempo 30 innerorts
- ▶ Abschaffung (falls vorhanden) grüner Abbiegepeile für Autos zur Vermeidung der häufigen Rechtsabbiegeunfälle
- ▶ Als Sofortmaßnahme die Freigabe für Fahrräder, in Einbahnstraßen in die Gegenrichtung fahren zu dürfen
- ▶ Beschreibung der ÖPNV-Verkehrssysteme und deren jeweiligen örtlichen Vorteil
- ▶ Forderung nach zeitlich getakteten, barrierefreien und überdachten Übergängen zwischen Verkehrssystemen (z.B. Bahn-Bus)
- ▶ Parkraumbewirtschaftung

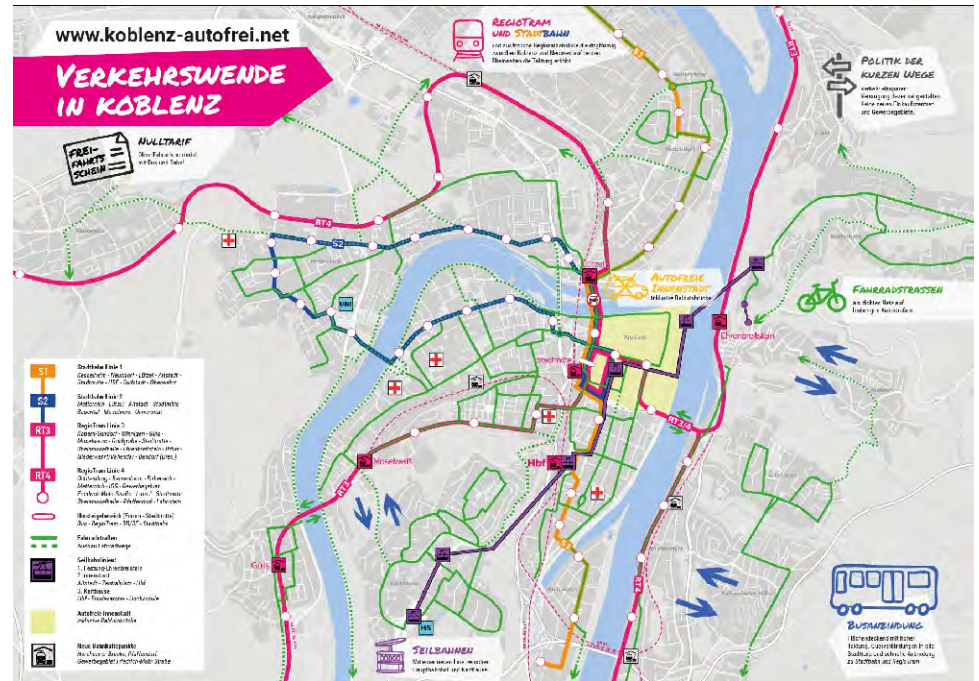
Am besten trägt der Plan keinerlei Label. Er stellt einfach die Sammlung aller Ideen verschiedener mit Verkehrsfragen befasster Gruppen dar – seien es namenlose Initiativen, Einzelpersonen oder die bekannten NGOs. Sinnvoll sind hingegen Kontaktadressen, Internetseiten für weitere Informationen usw.

Solche Prozesse wie in Gießen und Buseck, zudem inzwischen auch in Koblenz ähnlich wirkungsvoll wiederholt, lassen sich überall wiederholen, um für den Weg hin zu einer autofreien Welt einen konkreten, überzeugenden und wirksamen Vorschlag zu unterbreiten. Als kreative Sammlung der Ideen verschiedener Gruppen – seien es namenlose Initiativen, Einzelpersonen oder NGOs – kann so ein hierarchiearmer und gleichzeitig radikaler Bezugspunkt für die lokale Bewegung entstehen. Durch den Verzicht auf die Nennung vieler Label oder eines gemeinsamen Herausgebernens entsteht eine Atmosphäre, in der die Beteiligten nicht ständig darauf gucken müssen, ob jedes Details auch mit ihrem guten Ruf in Einklang zu bringen ist, sondern lieber möglichst viele ihrer Ideen einzubringen, damit der Plan all dieses mit aufführt – aber dann eben neben den Ideen auch all der anderen, die da mitwirken.

Beim Entwerfen lohnt es sich auch einen Blick auf Städte zu werfen, die als Vorbild dienen können (z. B. Verkehrsführung in Groningen [NL] oder Kopenhagen, Fahrradstraßen in Münster, Seilbahnen in La Paz [BOL]). Ansonsten: Fahrt die Strecken ab, redet mit den Menschen vor Ort und schaut, wo Verknüpfungen mit bestehenden Pläne möglich sind.

Bericht aus Gießen

Es war das Jahr 2018. Nach dem Start mit einem Fakeflyer zum Nulltarif häuften sich viele kleine Aktionen für eine Verkehrswende. Das aber, so war allen klar, würde nicht reichen, um politischen Druck aufzubauen. Es musste etwas Größeres entstehen. So kam die Idee auf, mal für die ganze Stadt einen Plan zu erstellen und dann auf großen Aktionstagen immer mal wieder einen Bereich per Versammlungsrecht so zu gestalten, wie es im Plan gefordert wurde. Zunächst war das mühseliger als erhofft. Wie andernorts auch kochen alle Gruppen ihr eigenes Süppchen und mäkeln an irgendwelchen Detailforderungen der anderen herum – oft auch zu Recht, aber so bleiben viele immer für sich allein. Da war es nötig, die Sache anders anzufangen. Es gab viele Einzelgespräche und immer wurde klar gestellt: In den Plan kommt alles, was irgendwo gut begründet und ausgefeilt ist. Es gibt keine Abstimmung, damit nicht am Ende nur die wenigen Sachen drin sind, die alle mittragen. Folglich konnte der Plan auch kein Label tragen. Er war eines Tages einfach da, wurde in hoher Auflage gedruckt und der Presse präsentiert. Seitdem ist er DIE Diskussionsgrundlage in der Stadt – und hat ähnliche Prozesse in mehreren Orten der Umgebung angestoßen. Besonders erfolgreich verlief das in der Gemeinde Buseck, wo es inzwischen erste einstimmige Gemeinderatsbeschlüsse für Fahrradstraßen und andere Verkehrskonzepte gibt.



Checkliste „Umfassender Verkehrswendeplan“

- ▶ Erstellt euch eine gute Kartengrundlage ohne Copyright, z.B. von Openstreetmap.
- ▶ Recherchiert, welche Vorschläge es in Politik, Verwaltung, bei Umweltsverbänden, ADFC, VCD und andern schon gibt, und tragt alles, was euch sinnvoll erscheint, in den Plan ein. Mancherorts haben auch Initiativen oder Einzelpersonen schon Pläne gemacht, denkbar auch als Schul- oder Studienarbeit.
- ▶ Benutzt am besten ein Grafikprogramm mit verschiedenen Layern (Ebenen) für Fuß-, Radwege, ÖPNV-Linien und weitere Eintragungen, damit ihr die einfach wieder ändern und ergänzen könnt.

- ▶ Erstellt von den ersten Entwürfen eine Datei und verschiebt die an alle, die zu verkehrspolitischen Sachen aktiv sind mit der Bitte um Kommentare und Ergänzungen. Verabredet euch mit den Leuten aus solchen Gruppen und sammelt deren Ideen, Ergänzungen und Bedenken zu den eingetragenen Fuß- und Radverbindungen, Barrierefreiheit, Bus und Bahn sowie der ganzen Infrastruktur rundherum ein.
- ▶ Druckt den Plan möglichst groß aus (A1, A0 oder noch größer) und postiert euch in der Innenstadt, in Ortsteilen, vor Schulen, Einkaufszentren und anderen großen Einrichtungen. Informiert dort die Passantis und bittet sie, ihre Anregungen hinzuzufügen.
- ▶ Präsentiert die ersten Entwürfe und die Aktionen in der Öffentlichkeit und in den Medien. Übergebt, wenn ein guter Zwischenstand geschafft ist, die Ergebnisse medienwirksam an Parteien und Verwaltung.
- ▶ Richtet dann eure Aktionen an dem Plan aus, d.h. macht Straßenfeste dort, wo die Autos raus sollen, meldet Fahrradstraßen als Versammlung dort an, wo welche hin sollen usw. Verteilt den gedruckten Plan bei jeder Aktion und anderen Gelegenheiten.

Verkehrswendeplan Gießen — auf <https://giessen-autofrei.siehe.website>
Präsentationsfilm: https://youtu.be/qqTnT_R_uVI
Verkehrswendeplan Buseck: Präsentationsfilm auf https://youtu.be/AAvju_BlwhE

Unten: Bericht im Gießener Anzeiger vom 10.10.2018 über die Präsentation des Verkehrswendeplanes
 Rechts: Fest in Buceck



Gießener Anzeiger

STADTGIESSEN



Tag der seelischen Gesundheit
 Dunkle Phase: Ein 35-Jähriger schildert, wie er seine psychische Erkrankung überwunden hat.

▶ Seite 26

Mittwoch, 10. Oktober 2018

25

GUTEN MORGEN

von Leonhard R. Peter

60 Cent

Zwei Minuten vor Totenschluss am Samstagmorgen bei einem Gießener Autotelefhändler. Nur ganz knapp habe ich es noch geschafft, Sekunden nach mir noch ein weiterer später Kunde. Ich benötige nur ein kleines Päckchen Spezialschrauben, um meine Autoreparatur fertigstellen zu können – da fehlte mir noch exakt eine dieser Schrauben. Schneller Griff ins Regal und dann zur Kasse. In diesem Moment weiß ich, was mir fehlt: Bargeld. Die Schrauben kosten 1,35 Euro, ich habe noch 1,35 Euro dabei, doch „mit Karte geht's erst ab 10 Euro“, sagt der Verkäufer. Der nächste Geldautomat ist um die Ecke, aber der Mann lässt sich freundlich aber bestimmt nicht darauf ein. Verständlich, er will den Laden endlich dichtmachen. Also am Montag wiederkommen, denke ich resigniert. „Wie viel fehlt?“, höre ich hinter mir jemand fragen. „Fünftig!“ Es ist der andere Kunde, der 50 Cent auf den Tresen legt. „Sechzig“, sage ich reflexhaft, und er packt noch eine Zehner-Münze dazu. „Ja, wie...?“ Mehr fällt mir nicht ein. „Ja, gut. So was passiert eben“, entgegnet er. Ich bin ziemlich huff: Ein wildfremder Mensch hilft mir buchstäblich mit klingelnder Münze aus der Klemme. Gutem Gewissen kann ich das eigentlich nicht annehmen, aber er blüht dabei immer noch überglücklich dankt ich herzlich, danach trennen wir uns mit einem „Man trifft sich immer zweimal im Leben...“. Ja, aus Gießen sei er, er fährt ich noch. Dann wird es möglich – vielleicht im selben Ort? Wir leben in extrem egozentrischen Zeiten, aber dieses Erlebnis gibt mir ein wenig Hoffnung, dass dem Egozentrismus doch noch nicht alles verfallen ist.

SUDOKU

▶ Seite 36

STADT-REDAKTION

Haus- an unserem Servicetelefon
 Benjamin Lempert
 0641 9574 3453 bis 11 Uhr
 Telefon
 0641 95704-3111



Die beiden inneren Fahrbahnen des Anlagenrings (links im Bild) sollen nach dem von Jörg Bergstedt vorgestellten Konzept durchgängig zu Fahrradstraßen werden. Foto: JTB

Für Rückkehr der Straßenbahn

Aktivisten um Jörg Bergstedt wollen mit spektakulären Vorschlägen Verkehrswende in Gießen einleiten / Fahren zum Nulltarif

Von Thorsten Thomas

GIESSEN. Zwei als Straßenbahnen durch die Stadt fahrenden RegioTrams sowie Fahrradstraßen, auf denen Autos verboten sind: Mit spektakulären Vorschlägen wollen Aktivisten um Jörg Bergstedt von der „Projektwerkstatt Sausen“ die Verkehrswende in Gießen einleiten. Nun haben sie ihre Vorschläge im Stadtrat auf neuen Straßenbahnen in die Innenstadt fahren sich dort in die Wohngebiete. Weiterhin sieht das Konzept eine Verlagerung der Fußgängerzone vorbei am E-Klo über die Frankfurter Straße bis zum Bahnhof vor. Entlang der zu restaurierenden Wieseck will Bergstedt

eine Fußgängerzone schaffen. Gleichbedeutend ist für Bergstedt die Verbesserung der Fahranleitung. In diesem Zusammenhang favorisieren die Aktivisten die „Eingrenzung“ des Schienenetzes durch den Bau von zwei neuen Strecken durch die Innenstadt. Straßenbahnen, die ab RegioTrams – wie in Kassel und Karlsruhe – aus dem Wieseck- und dem Luisenpark am Stadtrand auf neuen Straßenbahnen in die Innenstadt fahren, um dann wieder auf die Bahnstrecken in Richtung Rotzbach und Wehrhahn einzuloggen. „Straßenbahnen sind damit Abstand leistungsstärkster Verkehrsmittel“, begründet Bergstedt den Vorschlag. Darüber hinaus enthalten die

Pläne die Errichtung von elf neuen Haltepunkten im Stadtgebiet. Diese sollen entlang der Main-Weser-Bahn im Norden und Süden Gießens sowie in Klein-Riedel entstehen. Zusätzliche Haltestellen an der Innese der Vogelshöhle, zum Beispiel in der Ludwigstraße, im Schillerberger Tal, der Grünberger Straße, der Marshall-Siedlung, ließen diese Linie zu einem der wichtigsten Verbindungselemente quer durch den Landkreis Gießen werden, so Bergstedt.

„Erhebliche Effekte“

flundrum brauche es viele kleine Verbesserungen an Haltestellen. Das wichtigste Mittel, um Menschen jedoch tatsächlich zum Umstieg zu bringen, ist nach Bergstedts Überzeugung der Nulltarif. „Orte in anderen Ländern, die eine gute ÖPNV-Infrastruktur mit dem fairen, schmerzlosen Nahverkehr verbunden haben, zeigen, dass erhebliche Effekte zu erzielen sind.“ Weitere Auswirkungen: Die Zahl der Autos werde deutlich geringer. „Damit entsteht von allein der Platz für eine lebendigere Stadt mit umweltfreundlicher und sozial gerechter Mobilität für alle“, ist Bergstedt überzeugt. Jetzt hofft der Aktivist auf möglichst viele Mitstreiter. Von der Stadt war am Dienstag noch keine Stellungnahme zu erhalten.

ANGEMERKT

Nachdenkenswert

Es gehört zu den herausragenden Aufgaben städtischer Politik die Lenkung des Verkehrs in Gießen. Doch der richtige Weg zum noch ausbleibenden Ziel ist bislang ausgeblieben. Das von den Bündnispartnern angekündigte Verkehrsentwicklungsprogramm schert sich wenig aus dem Blickfeld der politischen Verantwortlichen am Berliner Platz geraten zu sein, obwohl die Zeit drängt. Seit Dienstag liegen nun neue Vorschläge für eine

Verkehrswende in Gießen auf dem Tisch. Sie stammen jedoch nicht aus dem Rathaus. Präsentiert haben die Konzepte viel mehr Aktivisten, darunter Jörg Bergstedt von der „Projektwerkstatt Sausen“. Auch wenn mancher Vorschlag eher wie aus einer Zukunftsvision stammt, zumindest darüber nachdenken sollten alle, die an einer Lösung des sich immer mehr zuspitzenden Verkehrsproblems in Gießen interessiert sind. *Thorsten Thomas*

Klare Positionen: Das Warum und Wie der Verkehrswende

In diesem Buch geht es um die Aktionsformen, mit denen neue Straßenbauten verhindert, bessere Fahrrad- und ÖPNV-Verbindungen und am Ende eine komplette Verkehrswende durchgesetzt werden können. Um zielgerichtet agieren und die durch spektakuläre Aktionen erzielte Aufmerksamkeit für sinnvolle Vorschläge und Forderungen nutzen zu können, braucht es Hintergrundwissen über das, was für eine Verkehrswende notwendig ist. Schließlich sollen die Aktionen politische Veränderungen nach sich ziehen, die etwas bewirken. Darum folgt hier ein Kapitel darüber, was passieren muss, um den Autoverkehr drastisch zu reduzieren sowie Fahrrad, Fuß und ÖPNV deutlich nach vorne zu bringen – und was eben gerade nicht hilft. Die Abschnitte ersetzen nicht die intensivere Auseinandersetzung, aber bieten einen ersten Einstieg ins Thema.

Keine Kompromisse – das Auto terrorisiert Mensch und Umwelt

Acht bis neun Tote pro Tag, dazu 1.053 Verletzte – das ist die Bilanz des Straßenverkehrs allein in Deutschland. Weltweit sind es 3.700 Tote, jeden Tag! Vergleiche machen die ungeheure Zahl greifbar: Zwei bis dreimal geht die Titanic unter, stürzen sieben vollgestopfte Jumbojets 747 ab oder entgleisen 37 Züge mit so vielen Toten wie beim bisher schlimmsten Zugunglück in Deutschland (Eschede 1998). Dürften dann noch Flugzeuge starten oder Züge fahren? Die Autos dürfen – ihnen werden sogar noch neue Todespisten gebaut, der Kauf dieser Mordinstrumente wird vom Staat großzügig gefördert. Wahnsinn? Nein, Alltag. Eher ist es ein Blick in den Abgrund: Während du bis hier gelesen hast, ist schon wieder irgendwo auf der Welt ein Mensch durch einen Autounfall gestorben. Alle 23 Sekunden geschieht das – die Todesursache Nr. 1 für Kinder und junge Menschen zwischen 5 bis 29 Jahren. Die Verletzten zu zählen, geht da gar nicht mehr. Zack – jetzt ist die Zeit rum (beim Lesen), dass es auch in Deutschland schon wieder einen Unfall mit Verletzten gab. Es werden noch einige mehr werden, bis du den Artikel durchgelesen hast. 88.850 Fahrradfahrer:is sind 2018 in Deutschland verunglückt. Wer dem blutigen Gemetzel auf den Straßen gerade noch entkommt, kann lang noch nicht aufatmen. Im Gegenteil: Die Verbrennungsmotoren stoßen ständig Abgase aus – viele davon sind giftig, andere heizen die Atmosphäre auf. Ein ähnlich schädlicher Cocktail kommt auch aus den Schornsteinen der Autoproduktion, und zwar immer bzw. mit unterschiedlicher Schadstoffzusammensetzung je nachdem, welcher Motor eingebaut wird. Feinstaub, Verbündeter der Corona-Viren beim Angriff auf die Lungen, stammt vor allem vom Reifenabrieb – auch da nützt ein Wechsel des Motors dann gar nichts mehr. Seriöse Schätzungen gehen von 13.000 Toten jährlich durch Luftverschmutzung aus, allein in Deutschland. In Europa sind es 400.000, weltweit 4,5 Millionen. Der Anteil des Verkehrs an der Luftbelastung steigt seit langem an. Wer das Drama überlebt, bekommt auf die Ohren. Bis in den letzten

Mehr Zahlen
<https://verkehrszahlen.siehe.website>



Winkel werden Natur und Wohngebiete vom Verkehrslärm überzogen. Ab 30 km/h übertönt der Lärm der Reifen den des Motors – auch hier nützt ein Antriebswechsel also wenig. Doch die Politik kümmert sich. Damit kleine Kinder nicht platt gewalzt werden, zäunen sie Spielplätze und Kindergärten ein. 0,6 qm Spielplatzfläche gibt es pro Kind in Berlin. 12 qm groß ist hingegen jeder Parkplatz. Wie müssen wir unsere Autos lieben, dass wir ihnen das fast 15-fache an Platz einräumen und die Opfer (Kinder) einsperren, damit die Täter (Autos) frei ihr Unwesen treiben können? Und es werden mehr, jedes Jahr ein Prozent. Das nennt mensch exponentielles Wachstum. In Hessen kommen 5,9 Autos auf 10 Einwohnis – Babys und alle ohne Führerschein mitgerechnet. 1970 legten PKWs auf Bundesautobahnen 35 Mrd. Kilometer zurück. 2016 waren es schon 243,5 Mrd. Kilometer. Das 7-fache, Tendenz steigend. Das hat Folgen: Der CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr in Deutschland stieg von 1990 mit 163 Mio. Tonnen auf 166 Mio. Tonnen im Jahr 2017. Eigentlich wollte die Bundesregierung bis 2030 40% einsparen, bis 2017 war es aber sogar mehr geworden. Überraschend kommt das nicht. Zwar arbeiten Motoren effizienter als früher, aber sie müssen Gewicht auf stetig längeren Strecken bewegen. Im August 2019 waren SUV erstmals die am meisten verkaufte PKW-Klasse. Ihnen eiferten die anderen nach: Der VW-Golf nahm zwischen 1974 und 2020 um mehrere 100 kg zu, erhöhte seine PS-Zahl von 50 auf 115 und wurde zudem 50 cm länger. Hinzu kommt der Neubau von Straßen. Für die vor kurzem fertiggestellte A94

wurden die Auswirkungen untersucht. Das Ergebnis: Viele Menschen sind vom ÖPNV aufs Auto umgestiegen. Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten! Verstärkt wird das durch den Abbau von Alternativen: Seit 1990 sind in Deutschland 6.467 Kilometer Bahnstrecken stillgelegt worden.

Dabei ist das Auto völlig uneffizient. Mit Straßenbahnen, Fahrrad oder zu Fuß lassen sich bei gleichem Platzbedarf deutlich mehr Menschen bewegen. Die brauchen zudem keine oder nur kleine Flächen für das Parken, keine oder viel weniger Antriebsenergie, verpesten die Luft nicht oder deutlich weniger und bewegen sich weitgehend geräuschlos. Zudem sparen sie Zeit. Zusammengerechnet durchschnittlich fünf Tage verbringen Autofahrer:is jährlich im Stau. Hinzu kommen Parkplatzsuche und der Anteil an der Lohnarbeit, der zur Finanzierung des Autos nötig ist. Es ist an der Zeit, sich von einer Mobilitätsform zu verabschieden, die tötet und verletzt, Zeit und Geld klaut, Kinder in Käfige zwingt, riesige Flächen verschlingt, lärmt und stinkt.

Nicht appellieren, sondern Verhältnisse ändern!

In einem sind Politik und viele andere immer stark: Im Appellieren an die Menschen, sich umweltbewusst zu verhalten. Während neue Straßen gebaut werden, der Autoverkehr durch neue Ladesäulen auch künftig unterstützt (anstatt autofreie Innenstädte zu schaffen) und der ÖPNV weiter ausgedünnt wird, füllen sich bunte Broschüre, Plakate und blumige Sonntagsreden mit dem Aufruf, das Auto stehen zu lassen und die Welt per Rad oder zu Fuß zu erobern. Anders ausgedrückt: Die einzelnen Menschen sollen mit ihrem Verhalten das im Kleinen wieder gut machen, was die Politik im Großen zerstört. So aber funktioniert eine Verkehrswende nicht.

- ▶ Menschen nutzen das Fahrrad, wenn die Bedingungen für das Radeln gut sind. Sie brauchen ein dichtes, zusammenhängendes und zu den relevanten Punkten führendes Fahrradstraßennetz und eine nutzbare Infrastruktur wie Abstellmöglichkeiten und Leihräder. Denn dann radeln sie auch wirklich los – nicht aufgrund von Appellen ohne Verbesserungen.
- ▶ Menschen nutzen den öffentlichen Nahverkehr, wenn die Verbindungen gut, die Fahrzeuge attraktiv sind – und sie zum Nulltarif unterwegs sein können.
- ▶ Menschen verzichten auf ihr Auto, wenn sie damit nicht mehr bis zum Eingang des Kindergartens oder auf den Vorplatz des außerorts neu gebauten Supermarktes fahren können, sondern der Platz dort für alle vorbehalten bleibt, die zu Fuß, per Bus, Bahn oder mit dem Fahrrad kommen.

Es braucht also eine Veränderung der Bedingungen – statt alberner Verhaltensappelle, um trotz widriger Verhältnisse und oft unter Lebensgefahr auf das Auto zu verzichten. Verkehrswendeaktionen müssen diese Veränderungen herbeiführen – durch den Druck auf die, die das entscheiden können. Es ist nicht nötig, selbst in die Institutionen einzusteigen, also Parteien zu gründen oder in ihnen mitzuwirken. Oft ist das sogar kontraproduktiv, weil mensch dann in bürokratischen Abgründen und Machtgeschacher untergeht. Wenn die öffentliche Stimmung in Richtung Verkehrswende dreht und die Aktionen jede Möglichkeit vereiteln, das Problem einfach auszusitzen, wird die Politik ihre Fahne in den Wind hängen. Diesen Sturm müssen wir machen! Wirkmächtige Aktionen, zusammengefügt zu ausdrucksstarken Kampagnen mit anspruchsvollen Forderungen sind der Weg zur Verkehrswende.



Rede „5 Punkte für eine sozial-ökologische Verkehrswende“ auf der Kundgebung in Scheppau am 5.6.2021: <https://youtu.be/AcLKf77sPgU>

Die fünf Säulen der Verkehrswende

Unsere Aktionen sollen öffentlichen Druck aufbauen. Damit die Verkehrswende gelingt, müssen dann die richtigen politischen Beschlüsse fallen. Aber welche sind die? Was muss geschehen, damit der Umstieg von Auto auf Fuß, Fahrrad und ÖPNV klappt?

Die Ausgangslage ist verheerend: Viele Jahrzehnte völlig einseitige Orientierung auf den Personen- und Gütertransport per PKW und LKW haben eine extreme Abhängigkeit von dieser Art der Fortbewegung geschaffen. Die vielen Nachteile wie Tote und Verletzte, die Zuasphaltierung von Stadt und Land, die Luft- und Lärmbelastung sowie dem gigantischen Bedarf an Rohstoffen für Bau und Betrieb wurden und werden als Alltagsrauschen ausgeblendet. Bahnstrecken verödeten, während gigantische Arbeitskraft und Geld in den Ausbau der Autoinfrastruktur gesteckt wurden. Die Wende hin zu menschen- und umweltfreundlichen Verkehrssystemen braucht daher vielerorts erhebliche Kapazitäten. Wo sich die geschaffenen Systeme umnutzen lassen, kann aber viel Zeit, Kraft und Geld gespart werden.

Was jetzt schnell und konsequent geschehen muss, lässt sich in vier Worten zusammenfassen: Verkehr einsparen, Flächen umverteilen! Aktionen für eine Verkehrswende sollten zu den konkreten Forderungen passen, die PKW- und LKW-Verkehr reduzieren und die von diesem eingenommenen Flächen für mehr Lebensqualität in den Orten, andere Formen der Fortbewegung oder eine Renaturierung freizuräumen.

Im Folgenden wird aufgelistet, was nötig ist, um vom gefährlichen, umweltzerstörenden Autoverkehr zu sinnvollen Alternativen zu kommen. Bis heute hat Verkehrspolitik nämlich zwei Macken. Zum einen werden weiterhin Straßen und Stellplätze gebaut. Mitunter geschieht das – wie bei Umgehungsstraßen – mit dem Versprechen, Lärm- und Luftbelastung zu reduzieren. Doch jede neue Autoinfrastruktur führt zu mehr Verkehr. Zum anderen sind die Maßnahmen beim Ausbau anderer Verkehrsmittel fast immer Stückwerk. Es geschieht viel zu wenig, viel zu langsam und ist oft nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Verkehrswende muss konsequent geschehen, sonst gibt es am Ende nur Verlierer. Hier mal ein Radwegchen und da mal eine etwas längere Grünphase für Fußgänger reichen nicht. Aktionen und Verkehrswendevorschläge sollten das immer klar zum Ausdruck bringen.

1. Verkehr vermeiden – für eine Politik der kurzen Wege!

Verkehr wird erzwungen, wenn die Lebensbereiche der Menschen auseinandergerissen werden – und er verringert sich, wenn zusammenwächst, was zusammengehört. Wo Menschen in direkter Nähe (wieder) Einkaufsmöglichkeiten, Kulturangebote, Arbeitsplätze, Arztpraxen usw. finden, fallen viele Wege weg oder werden so kurz, dass Fuß und Fahrrad attraktiver sind als ein eigenes Auto, welches Geld kostet, Platz wegnimmt und durch die Parkplatzsuche bei kurzen Wegen nicht schneller ist. Eine Politik der kurzen Wege besteht zum einen aus der Verhinderung weiterer Zentralisierungsprozesse und verkehrintensiver Märkte auf der grünen Wiese, zum anderen sind dezentrale Angebote entsprechend zu fördern und zu unterstützen. Regional- und kommunale Planung müssen darauf ebenso ausgelegt werden wie entsprechende Förderprogramme von Bund und Ländern.

2. Autos zuerst aus Ortszentren und um sensible Zonen verdrängen ... und dann ausdehnen!

Der Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr) muss zurückgedrängt werden, zunächst aus den Innenstädten, Ortszentren und um Schulen, Kindergärten, Kliniken usw., dann aus Wohngebieten und am Ende überall. Die freiwerdenden Flächen werden dringend für andere Verkehrssysteme, Aufenthalts- und Spielflächen oder Begrünung gebraucht. Vor allem aber ermöglicht erst das Fernbleiben von PKWs aus dem unmittelbaren Umfeld verkehrsintensiver Orte die Chance, dass Menschen auf andere Weise dorthin gelangen können und wollen. Nur ohne den täglichen Horror der Elterntaxis vor Kindergärten und Grundschulen ist ein gefahrloses Ankommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich. Wenn Geschäfte oder Bildungseinrichtungen mit dem Fahrrad oder ÖPNV direkt und gefahrlos anfahrbar sind, aber vom Park&Ride-Platz noch ein Umstieg oder ein Fußmarsch nötig sind, werden sich die umwelt- und menschenverträglichen Verkehrsmittel durchsetzen.

3. Schienenverkehr stärken, Busse als Zubringer und Nulltarif einführen!

Mobilität muss für alle gleichermaßen möglich sein. Dafür bedarf es eines flächendeckenden, dichten Netzes an Bus- und Bahnlinien – und das zum Nulltarif, also der Abschaffung des Fahrkartensystems. In der Summe sind die Einsparungen durch einen Wechsel vieler Menschen vom Auto auf Rad und ÖPNV viel höher als die entstehenden Kosten des Nulltarifs.

Ausgebaut werden müssen vor allem die fußgängerfreundlichen und barrierefreien Straßenbahnen. Sie können im Vergleich zu Autos und Bussen mehr Menschen bewegen und sind einfacher einzurichten und zu betreiben als unterirdische Bahnen. Der wichtigste Vorteil aber ist, dass vielerorts eine Verknüpfung der Tramgleisnetze in der Stadt mit den Eisenbahnlinien der Umgebung möglich ist. Diese sogenannten Regio-Trams bringen dann die Menschen aus der Peripherie direkt zu den wichtigen Orten der Metropolen. Das macht in vielen Städten 60 bis 80 Prozent des PKW-Aufkommens aus. Busse mit klimafreundlichem Antrieb dienen als Zubringer von der Haustür zu den Bahnhaltstellen mit direkten, überdachten und barrierefreien Übergängen zum Schienenverkehr. Wo der Platz für Straßenbahnen fehlt oder Hindernisse zu überwinden sind, können auch Seilbahnen eine Lösung innerhalb von Orten oder zu besonderen Zielen sein.



Links

<https://regiotram.siehe.website>

<https://fahrrad.siehe.website>

4. 50 Prozent und mehr des Verkehrs aufs Fahrrad – mit einem Netz von echten Fahrradstraßen!

Etliche Städte in den Niederlanden, in Dänemark und auch einige in Deutschland zeigen, dass es möglich ist, über die Hälfte der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad zu bewältigen. Solche Fahrradstädte sind attraktiv, nicht nur für die Menschen auf dem Rad, sondern auch bei denen, die dort wohnen, einkaufen, sich erholen oder Geschäfte betreiben. Denn Fahrräder nehmen viel weniger Platz weg und brauchen kein Parkticket, so dass ihre Nutzis entspannter in der Stadt unterwegs sind. Um Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen, braucht es vor allem ein Netz aus Fahrradstraßen, das gar nicht von Autos oder höchstens von Anliegern befahren wird. Um neue Flächenversiegelung zu vermeiden, sollten bevorzugt schon bestehende Autostraßen umgewandelt und der Durchgangsverkehr durch Poller oder gegenläufige Einbahnstraßen ganz unterbunden

werden. Fahrradstraßen müssen zu allen wichtigen Mobilitätspunkten verlaufen, zum Beispiel Schulen, Universitäten, Krankenhäuser, Kultureinrichtungen, Einkaufsmärkte, Ortszentren und Bahnhöfe. Kreuzungen mit Autostraßen sind sicher zu gestalten und möglichst oft die Fahrradstraße mit Vorfahrt auszustatten. Neben dem Fahrradstraßennetz sind überdachte und sichere Abstellanlagen, Leihradsysteme und gute Ausschilderung sinnvoll.

5. Fußwege und autofreie Plätze schaffen und verbessern!

Nicht vergessen werden dürfen die Wege zu Fuß, die im Nahbereich und zu den Haltestellen stets Teil der Mobilität sind. Wichtig ist genug Platz, verbunden mit ange-

nehmen Aufenthalts- und Spielplätzen, sowie eine barriere- und lärmfreie Gestaltung. Zudem helfen gute Ausschilderung und Unterstellmöglichkeiten bei Regen. An Ampeln erhöht das Rundum-Grün (alle Ampeln für Fußgänger gleichzeitig auf Grün, alle anderen rot) nicht nur die Sicherheit, sondern ermöglicht auch das zügige Überqueren in der Diagonalen.

Für all diese Teile einer konsequenten Verkehrswende lohnt es sich, Forderungen zu stellen, Pläne zu entwickeln und Aktionen durchzuführen. Darüber hinaus gilt: Keine Straßen mehr! Sofortiger Baustopp überall! Denn: „Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten!“ Deutlich zeigte das eine Untersuchung nach Fertigstellung der A94 östlich von München. Als die letzte Lücke geschlossen war, stiegen die Menschen von der Bahn aufs Auto um.

Die Verkehrsmittel der Zukunft

Die Autos raus – am besten ganz. Das schafft Ruhe, den Platz für alles andere, spart Geld und ermöglicht gefahrloses Radeln und Gehen.

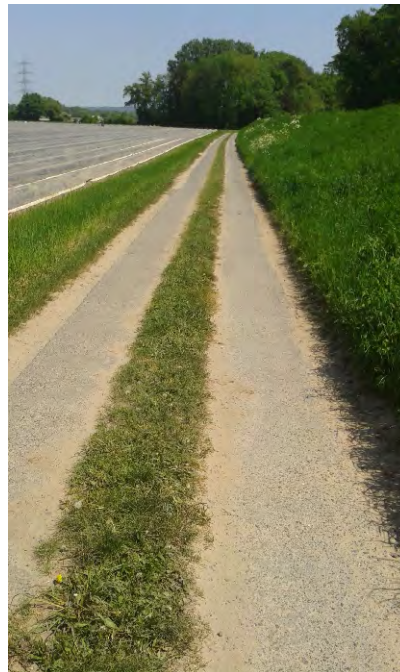
Die Hauptverkehrsmittel der Zukunft sind Fahrräder, Busse und Bahnen. Busse brauchen in den Städten allerdings zu viel Platz. Außerdem schaffen sie deutlich weniger Fahrgäste pro Zeit und Platzbedarf als Fahrräder und Straßenbahnen. Die wiederum sind schneller gebaut als aufwändige U-Bahnen, trotzdem kompatibel mit Fußgängerzonen und verkürzen die Wegezeiten durch die im Vergleich zu U- und S-Bahnen einfacheren, kostengünstigeren und deshalb dichter zusammenliegenden Haltestellen. So schaffen sie am meisten Fahrgäste dicht an die Zielorte heran. In der Variante der RegioTram nutzen sie regionale Bahnlinien, um die Umgebung der Städte gut anzubinden. Schließlich stammt von dort meist über die Hälfte bis Dreiviertel des Verkehrs.

Eine interessante Ergänzung könnten Seilbahnen sein. Sie gelten als besonders energieeffizientes Verkehrsmittel mit geringen Schadstoffemissionen – autonome eMobilität schon heute. Sie sind kostengünstig, vergleichsweise schnell zu errichten und erfordern aufgrund des automatischen Betriebs nur relativ wenig Personal. Einige Städte vor allem im globalen Süden setzen schon auf Seilbahnen, z.B. die bolivianische Hauptstadt La Paz. Außerdem kollidieren sie gar nicht mit Fußgängern und Radelnden, da diese weit unter ihnen unterwegs sind.

Verkehrsmittel und -weg umweltgerecht gestalten

Der Umbau von Verkehrssystemen weg vom Auto hin zu Fuß-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr wird am Anfang neue Ressourcen verbrauchen, denn Wege müssen neu, um- oder rückgebaut, Straßenbahnen und Busse beschafft und Infrastruktur wohnortnah neu geschaffen werden. Danach verbessert sich die Umweltbilanz erheblich. Der verbleibende Ressourcen- und Flächenverbrauch ist deutlich kleiner als beim Autoverkehr, aber er ist da. Daher lohnt sich, über die umweltfreundlichsten der jeweiligen Varianten nachzudenken.

- ▶ Fahrwege und Fahrzeuge für den öffentlichen Personenverkehr sollten möglichst umwelt- und sozialverträglich sein, also energiesparend, ohne geschlossene Beton- oder Asphaltdecken und so ausgestattet, dass Unfallgefahren niedrig gehalten werden.
- ▶ Die Fahrradwege sind außerhalb der Hauptachsen als Spurbahnwege (zwei befestigte Fahrspuren) auszubilden, um die Flächenversiegelung gering zu halten.
- ▶ Rund um die Wege und Verkehrsmittel bedarf es eines guten Services – angefangen von wetterfesten Unterständen bis zu Fahrradstellplätzen, Leihsysteme für besondere Fahrzeuge (z.B. Lastenräder).
- ▶ Regionalzüge, insbesondere die RegioTrams, brauchen größere Fahrradabteile, z.B. durch einen weiteren Wagen mit speziellem Fahrradabteil.



Straßenbahn

Vorschlag für Gießen:
regiotram.siehe.webside
und
<https://proregiotram.de/>

Seilbahn

Wikipedia: <https://de.wikipedia.org/wiki/Luftseilbahn> und https://de.wikipedia.org/wiki/öffentlicher_Personennahverkehr
Übersicht im Stern: <https://stern.de/auto/news/wie-die-seilbahn-weltweit-den-nahverkehr-erobert-7584250.html>

Seilbahn in Berlin:
<https://gruen-berlin.de/projekte/infrastruktur/seilbahn/ueber-das-projekt>

Foto

Spurbahnplatten bedeuten eine geringe Versiegelung

Was nicht hilft: E-Autos

Wo über Verkehrswende geredet wird, sind meist die Befürworter der Elektroautos nicht weit. Sie sind zu finden bei einer Reihe von umwelt- und verkehrspolitischen Organisationen, führende Vertreter der Scientists for Future träumen von riesigen E-Autofloten und dafür nötigen 5000 neuen Windräder pro Jahr. Der eigentliche Fanblock steht aber bei den Grünen, deren amtierende Minister wie in Hessen sogar Millionen an Steuergeldern für die Erforschung des E-Antriebs für LKWs ausgeben. So wollen sie selbst diese Verirrung, immer mehr und immer weitere Warenflüsse auf die Straße zu bringen, noch greenwashen. Grünen-Fraktionschef Anton Hofreiter wird dabei sogar zum Auto-Macho: „Ein Elektroauto zu fahren macht deutlich mehr Spaß als Benziner oder Dieselfahrzeuge – weil Sie zum Beispiel blitzschnell an der Ampel starten können, da lassen Sie jeden Maserati stehen.“ Seine Parteistiftung ergänzt: „Die Integration des Autos als Verkehrsdienstleistung braucht auch und vor allem öffentliche Stellflächen und öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen. Zentraler Baustein eines solchen Plans wäre ein Marktanreizprogramm für Elektromobilität zum Ausgleich der technikbedingten Mehrkosten in der Markteinführungsphase. Als Vorbild kann hier das 100.000-Dächer-Programm bzw. das Erneuerbare-Energien-Gesetz dienen.“ Das waren riesige Programme zur Ankurbelung der Produktion und wären jetzt ein Milliarden Geschenk für Autokonzerne und ihre Zulieferer – aber ein Horror für die Menschen, die weiter den Verkehr oder großflächigen Rohstoffabbau ertragen müssen.

Der Austausch des Motortyps verändert nur einen der vielen negativen Folgen des Autoverkehrs und weist selbst da eine zweifelhafte Bilanz auf.

- ▶ Eines der größten Probleme des LKW- und PKW-Verkehrs ist der enorme Flächenbedarf zum Fahren und zum Abstellen der fahrbaren Untersätze. E-Autos brauchen genauso viel Platz (Straßen, Parkplätze usw.) wie die bisherigen Autos, zum Teil (weil größer und schwerer mit den ganzen Akkus) sogar etwas mehr. Unabhängig vom Antrieb benötigt der Pkw-Verkehr rund viermal mehr Fläche als ein Verkehrssystem, das auf Fußwegen, Radfahren und öffentlichen Verkehrsmitteln beruht. Diese Flächenkonkurrenz zu Mensch und Natur bliebe bei einer Umstellung auf Elektromotoren in vollem Umfang erhalten.
- ▶ Die Erzählung vom emissionsfreien Fahren per E-Motor ist ein Märchen. Die Feinstaubbelastung in der Luft stammt vom Reifenabrieb, der bei E-Autos wegen ihrem hohen Gewicht eher höher sein dürfte. Zudem fahren sie mit Strom, der irgendwo und irgendwie produziert und verteilt werden muss – entweder durch sehr viele weitere Wind- und Photovoltaikanlagen oder in Kraftwerken. Dort entstehen Verluste bei der Stromgewinnung von bis zu 50 %. 10 % Leitungsverluste gibt es in jedem Fall. Weiter verschlechtert wird die Bilanz dadurch, dass ein E-Motor nicht genug Abwärme für die Heizung abgibt. Die Wärmeproduktion verbraucht viel Strom, die in den Modellrechnungen oft verschwiegen wird und die Reichweite deutlich reduziert. Insgesamt können sich die Verluste auf 77,5 % summieren und lägen dann unter der Effizienz der Verbrennermotoren (Quelle: www.ingenieur.de)

- ▶ Nicht einmal beim Lärm werden wesentliche Vorteile eintreten, denn ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h übertrifft der Reifelärm den des Motors, so dass E-Autos nur bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten Vorteile bieten. Möglicherweise wird das aber nicht einmal das so sein, da wegen der sonst steigenden Unfallgefahr künstliches Motorengeräusch abgestrahlt werden muss.
- ▶ Ohnehin: Die Toten und Verletzten haben auch nichts von einem Antriebswechsel. Es bliebe beim hohen Blutzoll von weltweit einer Million Straßenverkehrstoten pro Jahr. Kommt es bei einem Unfall zum Brand, sind E-Autos wegen der Stromflüsse nur unter großen Schwierigkeiten löschen.
- ▶ Der Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur wird riesige Geldsummen verschlingen und flächendeckend Baustellen in Stadt und Land schaffen. Mit dieser Power wäre der Umbau auf Straßenbahnen im Stadtbereich, die Reaktivierung von Bahnlinien mit Zubringerlinien per Bus und vielen Fahrradstraßen leichter zu bewältigen. Die Umstellung auf E-Autos wird die Verkehrswende daher nicht unterstützen, sondern auffressen.
- ▶ E-Autos verbrauchen noch mehr Rohstoffe bei der Herstellung und benötigen vor allem für die Akkus viele spezielle Stoffe, für die in Erwartung der E-Auto-Kaufflut weltweit bereits ein heftiger Kampf um Abbaurechte läuft. Z.B. führt die Lithiumgewinnung in den Salzebenen der südamerikanischen Anden schon jetzt zu Trinkwasserverknappung. Zudem wird das begrenzte Vorkommen der Akku-Rohstoffe zu einem weltweiten Gefälle der Automobilität führen, da nur die reichen Industrienationen Lithium-Vorräte ausbeuten und aufkaufen können.
- ▶ Bislang ist es statistisch eindeutig: Jeder Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erhöht das Verkehrsaufkommen. Das wird auch für die E-Autos gelten. Die Gesamtzahl der Autos und der gefahrenen Kilometer würde durch ein großangelegtes Förder- und Ausbauprogramm steigen. Begünstigungen wie die Mitbenutzung von Busspuren, kostenloses Parken, Einfahrt in sonst für Autos gesperrte Zonen und kostenloser Strom verstärken den Trend zu noch mehr Fahren.
- ▶ Hinzu kommt der in vielen Bereichen immer wieder auftretende Reboundeffekt. Er bedeutet, dass eine Verbesserung an einer Stelle zu Verhaltensänderungen an anderen Stellen führt, die positive Effekte teilweise oder ganz aufheben. Für die Nutzis von E-Autos ist bereits nachgewiesen, dass sie dieses häufiger nutzen und damit vor allem ÖPNV-Fahrten, aber auch manch Fahrradtour ersetzen. Das suggerierte gute Gewissen führt offenbar zu einer hemmungsloseren Nutzung des fahrbaren Untersatzes. Elektro-Pkw sind dann, wenn sie von Individuen gekauft werden, fast immer Zweit- oder Drittwagen.



Foto
Aktion am VW-Werk
(4.6.2021)

- ▶ Sehr ähnlich wirkt die erlaubte Gegenrechnung beim sogenannten Flottenverbrauch eines jeden Autokonzerns: Für jedes E-Auto dürfen Autobauer mehr Verbrenner verkaufen. Reine E-Auto-Konzerne wie Tesla finanzieren sich zum Teil aus dem Verkauf dieser Rechte an andere Autokonzerne, die dann mit diesen Rechten wiederum Verbrenner verkaufen. Rechnerisch fährt damit in jedem E-Auto mindestens ein Verbrennungsmotor mit.

Somit bliebe als einziger Vorteil der E-Autos gegenüber Verbrennern eine mögliche Verringerung von Umweltfolgen der eingesetzten Antriebsenergie. Doch selbst das ist zweifelhaft. Prof. Hans Peter Lenz hält die Erwartungen an Elektromobilität für übertrieben. „Sie bringt in den nächsten Jahrzehnten nichts für die Umwelt, kostet Konsumenten viel Geld und ist dem Verbrennungsmotor in allen Punkten unterlegen“. Der Initiator des Wiener Motorensymposiums und Vorsitzende des Österreichischen Vereins für Kraftfahrzeugtechnik ist mit dieser Kritik nicht allein.

Das Werben für die Elektrifizierung von LKWs und PKWs dient der Aufrechterhaltung des Status Quo im Mix der Verkehrssysteme und soll den Kauf neuer Autos ankurbeln. Die Debatte zeigt aber auch, dass die Verkehrswende oft nur als rein technische Frage gesehen wird. Es geht um Antriebe und Grenzwerte, PS und Dezibel. Die Fans der E-Autos nehmen es als normal hin, dass riesige Flächen allein dem Verkehr, vor allem dem Autoverkehr gewidmet sind, während die meisten Menschen sowie erst recht Tiere und Pflanzen auf kleine Refugien begrenzt werden. Das zeigt, dass Mobilität auch und vor allem eine soziale Frage ist, bei der es um Gleichberechtigung und Bewegungsfreiheit geht, also um sehr grundlegende Fragen der Gestaltung unseres Lebens. Leider wird die Verkehrsdebatte aber weiter wie eine reine Ingenieurwissenschaft geführt. Vermutlich folgt daraus die große Sympathie für elektrisch angetriebene Autos – und die Dominanz von Männern unter denen, die bei dieser technifixierten Debatte mitreden.

Mehr zu Elektroautos

Reader „Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit“:
<https://power-shift.de/wp-content/uploads/2018/11/Weniger-Autos-mehr-globale-Gerechtigkeit-web.pdf>

<https://e-autos.siehe.website>

Warum der Nulltarif dazugehört!

„Nulltarif“ bedeutet, dass alle Menschen Busse und Bahnen nutzen können, ohne einen Fahrschein erwerben zu müssen. Kein anderes verkehrspolitisches Mittel hat derart starke Auswirkungen auf den Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Personenverkehr.

Fahrscheinloses Fahren verbindet zwei zentrale Ziele:

- **Ökologisch:** Der Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen verringert den Flächenbedarf, die Luftverschmutzung, den Energie- und Materialbedarf sehr stark. Der Einsatz moderner Technik und regenerativer Energien ist bei Zügen, Straßen- und Seilbahnen sehr einfach, da diese ohnehin schon elektrifiziert sind.
- **Sozial:** Der „Nulltarif“ schafft gleiche Mobilität für alle. Fortan wären die Menschen nicht mehr daran gehindert, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, weil ihnen das Geld fehlt, um zu den Orten zu kommen – gleich ob Theater, Sport, Arbeit, Einkaufen, Erholung oder Verabredungen mit anderen Menschen.

Die Umstiegszahlen aus Städten, die das fahrscheinlose Fahren schon eingeführt haben, zeigen eine starke Wirkung. Werden gleichzeitig die Verkehrsverbindungen verbessert, kommt es zu einem massenhaften Umstieg. Da dieser Ausbau Zeit kostet, könnte der Nulltarif schrittweise eingeführt werden – angefangen zum Beispiel für einkommensschwache Bevölkerungsteile, als Ausgleich für die Stilllegung besonders schadstoffreicher Autos oder für entlegene Regionen, die neu oder verbessert an das Nahverkehrsnetz angeschlossen werden. Zum Abschluss kann dann auch der Fernverkehr auf den Nulltarif umgestellt werden.

Ein wichtiges Argument für den Nulltarif ist die Gerechtigkeitsfrage. Fahrpreise gelten für alle und sind (bis auf wenige Ausnahmen) für alle gleich hoch. Doch Menschen haben sehr unterschiedlich viel Geld zur Verfügung, so dass Mobilität nicht für alle gleich möglich ist. Daher sind Fahrkarten schlicht asozial. Wer arm ist, kann wenig oder gar nicht fahren. Wer reich ist, hat entweder schon ein Dauerticket oder kann die Fahrt von der Steuer absetzen. Freifahren ist damit praktisch bereits für viele möglich – aber eben meist nur für die gut situierten Bevölkerungsschichten. Daran ändert sich nichts, wenn nur der Fahrradverkehr in den Mittelpunkt der Verkehrswendeaktivitäten gestellt wird. Vielerorts ist das so, zum Beispiel bei den Fahrradentscheiden, bei vielen Fahrraddemos und in der Politik der Grünen. Hier werden – mal wieder – die ärmeren Bevölkerungsschichten abgehängt. Die sind daran gewöhnt, dass Umweltpolitik in den reichen Industrieländern stets zu ihren Lasten geht. Es werden neue Kosten auferlegt und die Verhältnisse dort aufgewertet, wo bürgerliche bis reiche Schichten leben. Wer aber einen „System change not climate change“ will, muss auch sozial denken. Sonst dürfen wir uns nicht wundern, dass Umweltfragen in großen Teilen der Menschheit nicht populär sind.

Übrigens verursacht der Nulltarif keine Kosten, sondern spart Geld. Laut dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen wären jährlich 12 Milliarden Euro notwendig, würde der Staat die Fahrpreise vollständig erstatten. Die bisher ausgezahlten Pendlerpauschalen, Diesel-, Dienstwagen- und Dienstwagenprivatnutzungs-

Infoseiten

[https://de.wikipedia.org/wiki/Tarifsystem_\(Öffentlicher_Personenverkehr\)#Kostenfreier_Nahverkehr](https://de.wikipedia.org/wiki/Tarifsystem_(Öffentlicher_Personenverkehr)#Kostenfreier_Nahverkehr)
<https://nulltarif.siehe.webside>
<https://bundestag.de/resource/blob/684628/29cfl1ce2b8a03494e034775c9c7f7aa/WVD-5-009-20-pdf-data.pdf>

Redebeitrag zur sozial-ökologischer Transformation m 1. Mai 2021 in Gießen:
<https://youtu.be/NRydlGm2zXU>

Gibt es schon in einigen Städten: Nulltarif am Wochenende



Subventionierungen würden, wenn sie entsprechend umgewidmet werden, dafür schon reichen. Zusätzlich entfallen die Kosten des Fahrscheinwesens selbst (Automaten, Buchhaltung, Kontrollen) und die Werbung für den Ticketkauf, die bei vielen Unternehmen heutzutage einen bedeutenden Anteil am Etat hat. Der Staat spart die Kosten der Strafverfolgung, deren Summe gar nicht genau beziffert werden kann, der aber angesichts von bis zu 10 Prozent Anteil an den Strafgefangenen und bis zu 40 Prozent der Strafverfahren (je nach Stadt/Region) ebenfalls sehr groß sein dürfte.

Dumm ist, dass Bundes- und Landespolitik sparen würden, aber die Kommunen am meisten Interesse am Nulltarif haben. Hier gilt es, durch öffentlichen Druck und über die großen Verbände der Städte und Gemeinden auf die Regierungen einzuwirken, dass sie das Geld zurückgeben.

Den größten Posten, von dem erhebliche Anteile eingespart werden könnten, machen die Infrastruktur- und Folgekosten des Autoverkehrs aus:

- Der dichte Autoverkehr zieht eine Menge von Kosten nach sich, denn vor allem deshalb werden die Ampelanlagen betrieben, müssen Busse auf Busspuren fahren, kommt es zu Verspätungen, Unfällen, Straßenverschmutzung, Polizeieinsätzen und vieles mehr. Das alles kann wegfallen.
- Der innerörtliche und z.T. auch der überregionale Straßenausbau würde teilweise unnötig. In den Innenstädten und Wohnquartieren werden viele Flächen frei, die jetzt unter Straßen und vor allem Parkplätzen verschwunden sind. Die Anzahl vorgeschriebener Stellflächen in den Bebauungsplänen kann zumindest reduziert werden oder ganz wegfallen. Die Höhe dieser Ausgabenreduzierungen ist kaum berechenbar, der Lebensqualitätsgewinn gar nicht.
- Die vielen Unfälle kosten eine Menge Geld, nämlich jährlich über 30 Mrd. Euro (siehe Wikipedia). Der genaue Wert für 2018 betragt 33,7 Mrd. Euro. Allein damit ließe sich ein bundesweiter Nulltarif fast 3mal finanzieren.
- Auch die weiteren, vor allem indirekten Kosten des Autoverkehrs würden sich verringern (vorbeugende Sicherheitsmaßnahmen gegen Unfälle, Umweltschäden, gesundheitliche Schäden durch Luftverschmutzung usw.)
- Forschungs- und Produktionskapazitäten, die zurzeit dem Autoverkehr gewidmet sind, könnten für andere Verkehrssysteme verwendet werden.

Zusammengerechnet liegen diese Einsparungen deutlich über den Kosten des Nulltarifs, d.h., es können große Geldmengen für die Ausweitung des ÖPNV- und Radverkehrs freigesetzt werden. Sollte das trotzdem nicht reichen, sei an die fehlende Besteuerung bzw. Subventionieren des Fliegens erinnert, die allein ungefähr in der Höhe liegt, die der gesamte Nulltarif bundesweit kosten würde. Denkbar wäre auch, die wirtschaftlichen Nutznießis einzubeziehen, so wie es in Frankreich mit der Nahverkehrsabgabe für Geschäfte, Hotels, Betriebe usw. in den Innenstädten und mit direktem ÖPNV-Anschluss verwirklicht ist. Einige Betriebe und größere Einkaufsmärkte bieten schon heute Sonderfahrlinien zu ihren Niederlassungen an. Stattdessen, könnten bei Supermärkten, Kinos, Rathäusern, Sportstätten usw. Haltestellen eingerichtet und die Betreiber an den Kosten beteiligt werden statt eigene Fahrdienste zu finanzieren oder Parkgebühren zu erstatten.

Für kurze Wege streiten

Alles wächst. Immer mehr Menschen fahren herum, zum Arbeitsplatz, zum Einkaufen, einfach nur so. Sie reisen in nahe oder ferne Gegenden. Immer mehr Güter werden um den Erdball transportiert, um die billigsten Produktionsstätten anzusteuern, das stetig angekurbelte Wirtschaftswachstum zu befeuern oder den ausufernden Konsum zu befriedigen. Es gibt ständig neue Rekorde bei Autozulassungen und immer mehr Stau auf den Autobahnen. Gleichzeitig sind immer mehr Fahrradfahrer unterwegs und auch die Bahn meldete vor Corona jährliche Passagierrekorde. Flughäfen und Schiffsverkehr werden ausgebaut. Warum müssen denn immer mehr Menschen und Güter transportiert werden?

Viel Mobilität wird gesellschaftlich erzwungen, z.B. durch Zentralisierung von Einkaufsmärkten und Kulturangeboten, durch die Zumutung größerer Entfernungen zum Arbeitsplatz und immer höhere Mieten in den Städten. Weitere Autofahrten werden durch hohe Subventionierung von Gewerbeansiedlungen, Autoinfrastruktur und -kauf gefördert.

Günther Hartmann schreibt in ÖkologiePolitik 1/2020: „Pendler gibt es aber nicht nur in Großstädten, sondern überall. Und ihre Zahl steigt in ganz Deutschland kontinuierlich an: von 14,9 Mio. im Jahr 2000 auf 19,3 Mio. im Jahr 2018. Und auch die durchschnittliche Länge der Arbeitswege nimmt zu: von 14,8 Kilometer im Jahr 2000 auf 16,9 Kilometer im Jahr 2018. In dünn besiedelten Regionen liegt die durchschnittliche Fahrstrecke gar bei 30 Kilometern. Immer mehr Pendler mit immer längeren Fahrstrecken – das rührt daher, weil heute quasi alle Regionen sogenannte „urbane Regionen“ sind. Mit „urban“ ist hier gemeint, dass die Bevölkerung überwiegend Berufen nachgeht, die nichts mit der Landwirtschaft zu tun haben – auch wenn die Raumstruktur aus der agrarwirtschaftlichen Epoche stammt. Das Resultat ist übermäßiger Autoverkehr. Denn selbst wenn ein Ort neue Unternehmen ansiedelt, ist es unwahrscheinlich, dass viele seiner Einwohner dort arbeiten werden. Arbeitsplatzanforderung, Berufsausbildung und Berufswunsch müssen zusammenpassen – und das ist in einer hochgradig arbeitsteiligen Gesellschaft selten der Fall.“

Der deutsche Hebammenverband kritisiert seit langem die Schließung von

Quelle
unsere-hebammen.de

immer mehr Kreißsälen im ganzen Land: „1991 gab es noch 1186 Kliniken, in denen Geburten möglich waren. 2018 waren es nur noch 655 Kliniken mit Geburtshilfe. Und es geht weiter.“ Sie rufen zu Protestaktionen auf und haben einen Aktionsleitfaden herausgegeben.

Autofahren ist also in der Regel keine Spaßveranstaltung, sondern wird gesellschaftlich erzeugt. Selbst das sogenannte Klimapakete von 2019 fördert Autofahren – durch die erhöhte Pendlerpauschale, wie Spiegel online im Bericht „Neue Pendlerpauschale begünstigt fast ausschließlich Autofahrer“ am 26.9.2019 feststellte.

Die Verlagerung der Verkehrsmengen vom Auto auf Fußwege, Fahrräder, Busse und Bahnen ist daher nicht ausreichend. Wie bei der Energie- und Rohstofffrage ist „Mobilität sparen“ eine weitere wichtige Forderung – dumm nur, dass diese Frage sowohl bei Mobilität als auch bei Energie und Rohstoffen nicht (mehr) gestellt wird. Der Wachstumsfetisch ist längst auch Credo großer Teile der Umweltbewegung und der Grünen geworden, die mit ihren Ökoideen den Mythos des unendlichen Wachstums selbst bedienen.

Nötig ist, für unser Leben und Wirtschaften weniger Rohstoffe, Energie, Flächen zu verbrauchen und das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Für die Mobilität hieße das unter anderem:

- ▶ Keine Flächen für Supermärkte und anderen Handel außerhalb der Ortschaften.
- ▶ Initiativen für Läden, Kulturangebote, Gemeinschaftsräume auch und gerade in den kleinen Orten.
- ▶ Regionalpolitische Einmischung zugunsten kurzer Wege, gegen neue Straßen, Outlet Center und Märkte auf der grünen Wiese.
- ▶ Initiative über den Gemeindebund, den Städtetag, weitere NGOs und Parteien zur Umschichtung – weg von bisherigen Fördermitteln für den Autoverkehr und den Ausgaben für die Pendlerpauschale, hin zu Nulltarif und ÖPNV- bzw. Radwegeausbau.
- ▶ Veränderung der Zumutbarkeitsregelungen für die Annahme von Jobs, die tägliche lange Fahrten zum Arbeitsplatz oder gar ein eigenes Auto voraussetzen.

Beispiel

Gießen

Laut Pendlerstudie der IHK von 2019 pendeln werktätlich 32.544 Menschen allein wegen der Arbeit in den Kreis Gießen, 33.419 verlassen aus gleichem Grund den Kreis. Allein das macht über 120.000 Fahrbewegungen. Arztbesuche, Schüler*innen und Studierende, Einkaufs- und Freizeitverkehr sind ebensowenig mitgerechnet wie der Binnenverkehr im Kreis, also Pendlerströme zwischen den Gemeinden, insbesondere in die Stadt Gießen und aus ihr heraus. Eine weitere Studie zeigt: Die arbeitende Bevölkerung Gießens tauscht sich jeden Tag zur Hälfte aus – eine Hälfte haut ab, ebensoviele kommen in die Stadt. Ebenfalls nicht in der Statistik drin: der besonders lärm-, schadstoff- und unfallintensive Güterverkehr. Der Gießener Anzeiger berichtet am 19.10.2019: „Die Zahl der Berufspendler im Landkreis Gießen hat einen neuen Höchststand erreicht. Auf dem Weg zur Arbeit verließen im vergangenen Jahr rund 72 000 Menschen regelmäßig die Grenzen des Kreises – das sind 24 Prozent mehr als im Jahr 2000. ... Gewerkschafterin Doris Hammes spricht von einem „alarmierenden Trend“. Eine Hauptursache für den Pendel-Boom sei der Mangel an bezahlbaren Wohnungen in den Groß- und Unistädten. „Eine wachsende Zahl von Menschen kann sich die hohen Mieten und Immobilienpreise in der Stadt nicht mehr leisten. Aber genau dort sind in den vergangenen Jahren besonders viele Jobs entstanden“, sagt die Bezirksvorsitzende der IG Bau Mittelhessen. Die Folge seien immer längere Staus und überfüllte Züge. Strecken von mehr als 50 Kilometern bis zum Arbeitsplatz seien für viele Pendler mittlerweile gang und gäbe, betont Hammes. „Dabei geht nicht nur wertvolle Zeit für Familie, Freunde und Hobbys verloren. Auch die Umwelt leidet unter der Fahrerei.“

Dagegen wehren sich Menschen oder Bürger*innen-Initiativen und engagieren sich für die Versorgung an ihren Wohnorten.

Bericht aus Rheiderland

Im Rheiderland sorgt die geplante Schließung von mehreren Sparkassen-Filialen für Unmut. „Wir versuchen alles, um den demografischen Wandel hier aufzufangen. Und dann macht uns das die Sparkasse wieder kaputt“, ärgert sich Johann Robbe aus Ditzum. Die Pläne der Bank zum Rückzug aus der Fläche seien mitten zur Ferienzeit bekannt gewordene und sollten schon zum 1. September umgesetzt werden. „Das ist nicht hinnehmbar“, sagt Robbe. Acht Filialen an der Küste zwischen Ditzumerverlaat (Kreis Leer) am Dollart bis Neuharlingersiel (Kreis Wittmund) sollen aus Kostengründen schließen, hat die Sparkasse Leer-Wittmund entschieden. Bis auf Neuharlingersiel, dem Fährhafen zur Insel Spiekerog, werden auch keine Geldautomaten als Ersatz bereit stehen. Erboste Anwohner haben Unterschriften gesammelt und Montagsdemonstrationen vor der Sparkasse in Bingum organisiert. Am Sonnabend soll eine größere Protestaktion in Leer den Druck auf das Geldinstitut erhöhen. Zudem soll kommende Woche eine Protestliste mit rund 1000 Namen an die Sparkassenleitung überreicht werden.

Quelle des Textes
rechts: dpa am
30.12.2020

Quelle zu links: Weser-
Kurier 22.8.2014

Quelle zu unten: WDR
am 3.2.2021

Infoseiten zu Dorfläden:
<http://dorfladen-netzwerk.de/>

<https://kommunal.de/erfolgsfaktoren>

Foto: Roland Fischer,
Zürich (Switzerland)



Bericht aus Essen

Mit einem Demonstrationszug haben Essener Bürger am Mittwoch gegen die Schließung des Vincenz-Krankenhauses im Essener Norden protestiert. «Mitten in der Corona-Pandemie werden hier 190 Betten ersatzlos gestrichen», beklagte die Sprecherin Jutta Markowski. Für die Bürger verdoppelten sich die Wege bis zur nächsten Klinik, und es fielen in der Pandemie dringend benötigte Intensivbetten weg. An dem Demonstrationszug und einer Kundgebung vor dem Krankenhaus nahmen laut Polizei rund 100 Menschen teil, die teils Kerzen vor dem Krankenhaus ablegten. Markowski kündigte ein Bürgerbegehren an: Die Stadt solle notfalls ein neues Krankenhaus eröffnen, um wieder eine standortnahe Versorgung gerade für Nofälle sicherzustellen.

Bericht aus Ottingen

Einige mutige Bürgerinnen und Bürger Ottingens wollen die Verödung ihres Dorfes nicht hinnehmen und setzten sich mit kreativen Ideen zur Wehr. Sie wehrten sich gegen die Schließung der Grundschule und gründeten die „Zukunfts-Werkstatt Ottingen“. Das Ziel: Menschen zusammenzubringen, die sich über Partei- und Vereinsgrenzen hinweg für bessere Lebensqualität in ihrem Dorf engagieren und das ehrenamtlich. Aus der ehemaligen Grundschule soll ein Kulturzentrum entstehen.

Ein weiteres Projekt der Zukunfts-Werkstatt: Die Gründung eines genossenschaftlich organisierten Dorfladens. Der Dorfladen diente jahrelang als „Meeting Point“, eine Art analoges soziales Netzwerk. Der Laden in mediterranem Landhausstil mit Bistro, regionalen und Bioprodukten, einer großen Frischetheke, Schreibwaren, Getränkemarkt und Bargeldausgabe war Treffpunkt, ein Ort zum Reden und gerade für die ältere Bevölkerung ein fußläufiger Lebensmittelladen. Mit der Schließung 2019 fiel das alles weg und geht vielen Bewohnern schmerzlich ab. Das „Facebook“ von Ottingen soll nun reanimiert werden, durch die genossenschaftliche Organisation des Ladens, bei der Bürgerinnen und Bürger Anteile des Geschäftes erwerben können, diesen aktiv mitgestalten und einen kleinen Teil des Dorflebens wiederbeleben können.

Da geht mehr: Aktionstage, Blockaden und Besetzungen

Alles, was ihr bis hierhin gelesen habt, könnt ihr schon mit wenig Aktionen machen. Nichts und niemensch sollte euch aufhalten, einfach loszulegen und damit lokal bis regional auch gute Effekte zu erzielen. Damit muss es aber nicht aufhören. Wenn ihr für eine ganze Stadt oder Region Veränderungen durchsetzen wollt, sollte ab und zu auch mal eine größere Aktion hinzukommen, um deutlich zu machen: Wir lassen uns nicht mit Kleinkram abspeisen. Die Verkehrswende ist eine große Aufgabe. Zudem gibt es die großen Bundesstraßen und Autobahnen, die weltweit agierenden Konzerne, Bundes- und Landesministerien. Wer gegen sie antreten will, wird Verbündete brauchen und größere Aktionen durchführen müssen. Aber auch das ist keine Geheimsache. Traut es euch zu, selbst so etwas anzuzetteln und dafür die nötigen Mitstreiter zu finden.

Große Aktionstage: Die Stadt verändern

Gehezeuge, Fahrradstraßen aufmalen, Fakes, Raddemos – das alles ist wunderbar und vor allem dann, wenn es nicht nur ganz sporadisch passiert, ein sehr lautstarkes Eintreten für eine Verkehrswende. Doch dadurch entsteht noch nicht das Bild, wie eine autofreie Stadt oder Zone tatsächlich aussehen könnte. Daher sind daneben auch größere Aktionen und Aktionstage nötig. Sie können zeigen, wie ein Straßenzug oder mehr aussehen können, wenn die Autos fehlen würden.

Sehr hilfreich ist dabei die Verknüpfung mit einem Verkehrswendeplan. Mit einer Aktion wird dann nämlich einfach das sichtbar gemacht, was auf dem Plan eingetragen ist – und zwar nicht nur an einem kleinen Fleck, sondern eine ganze Straße oder ein ganzes Viertel. Das Versammlungsrecht gibt das her: Ihr könnt Fahrradstraßen, Straßenbahnlinien, autofreie Zonen, Rundum-Grün und alles mögliche Andere als Versammlung anmelden. Dann lässt sich für eine gewisse Zeit genau das erleben und ausprobieren, was im Plan eingezeichnet ist.

Temporäre autofreie Zonen durch kreative Demos schaffen

Gehen wir mal davon aus, dass ihr für eure Stadt oder Region verschiedene autofreie Bereiche vorschlagt – eine autofreie Innenstadt oder Ortszentren, rund um sensible Zonen oder an anderen Orten, wo das wichtig wäre. Mit den Aktionstagen könnt ihr dann zeigen, wie das aussehen würde – also an einem Tag für eine oder einige Straßen die Situation herstellen, die in eurem Verkehrswendeplan gefordert wird. Dafür nutzt ihr das Versammlungsrecht und füllt den damit geschaffenen Freiraum mit kreativen Ideen. Neben Fußgänger-Bereichen können so auch temporäre Fahrradstraßen, Rundum-Grün-Ampelschaltungen usw. entstehen.

Auf den Aktionsflächen sind dann ganz viele Dinge möglich – von Infoständen über kreative Aktivitäten (Musik, Spiel, Übungen, Kunst ...) bis zu Aktionen in der Stadt. Auch ist bei vielen organisatorischen Tätigkeiten Unterstützung hilfreich – in der Vorbereitung und am Aktionstag selbst.

Film über viele Aktionsideen zur Verkehrswende:
https://youtu.be/rR0pA_IQK-w

Checkliste Verkehrsaktionstag

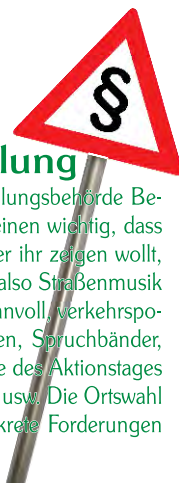
- ▶ Für den geplanten Tag und Ort erstmal recherchieren, ob zu dieser Zeit andere Veranstaltungen bekannt sind, die eventuell konkurrierend oder störend sein können.
- ▶ Dann endgültig festlegen und gleich bei der Versammlungsbehörde anmelden – eventuell auch erst als Vorabmeldung einer Demonstration mit Ankündigung, dass Details zum Ablauf folgen.
- ▶ Die Idee über alle möglichen Kanäle verbreiten und anfangen, Ideen und Ankündigungen für Aktivitäten einzusammeln. Vorbereitungstreffen ansetzen und breit einladen. Das Motto ergibt sich in der Regel aus dem Bezug zum Verkehrswendeplan („Fahrradstraßen auf ...“ oder „Keine Autos um den Kindergarten ...“).
- ▶ Bildet möglichst Arbeitsgruppen, die jeweils einzelne Bereiche vorbereiten wie z.B. Essen/Trinken, Bühne mit Programm, Spiel und Spaß auf der Straße, Infostände usw. Außerdem festlegen, wer sich um Internetplattformen, Flyer, Plakate usw. kümmert.
- ▶ Loslegen und dabei möglichst wenig Zeit für Abstimmungsprozesse verlieren, sondern eine Ideenvielfalt erzeugen. Wenn die Aktionszone groß genug ist, geht ja alles nebeneinander.
- ▶ Über Internet, Presse und am besten Flyer in alle Briefkästen rund um die Demofläche werben. Anwohner einladen, selbst mitzumachen.
- ▶ Vermutlich werdet ihr Wasser- und Stromanschluss brauchen, bei mehrstündigen Versammlungen auch Zugang zu Toiletten. Das muss je nach örtlicher Lage geprüft werden, ob mit Geschäften, Cafés oder anderen Einrichtungen kooperiert werden kann.



Fotos
Straßenfest auf der
Philosophenstraße in
Gießen am 20.6.2021

Rechtstipp Straßenfest als Versammlung

Es kann sein, dass wegen des festähnlichen Charakters die Versammlungsbehörde Bedenken hat, das Ganze als Demonstration zu werten. Daher ist zum einen wichtig, dass ihr klarstellt, dass das Straßenfest genau die Ausdrucksform ist, mit der ihr zeigen wollt, wie toll Straßen ohne Autos sind. Jeder Beitrag ist einer „statt Autos“, also Straßenmusik statt Autos, Hüpfspiele statt Autos usw. Zum anderen ist es aber auch sinnvoll, verkehrspolitische Inhalte reinzupacken in Form von Ausstellungen, Kreidemalen, Spruchbänder, Redebeiträge, Fahrraddemos zum Beispiel zum Anfang und zum Ende des Aktionstages oder als Sternfahrten dorthin, Workshops, Diskussionsveranstaltungen usw. Die Ortswahl ist gerechtfertigt, wenn ihr auf Straßen demonstriert, für die ihr konkrete Forderungen stellt – eben entsprechend dem Verkehrswendeplan.



Bericht aus Stuttgart

Auslöser für den Ort war eine Aktion von „Aufbruch Stuttgart“, einer Initiative unter ex-SWR-Moderator Wieland Backes, der natürlich ein wenig Prominenz und Geld um sich versammeln konnte. Im September 2017 veranstaltete er eine Demo, um für eine bessere zukünftige „Kulturmeile“ zu werben und bekam dafür an einem Sonntag die B 14 für zwei Stunden komplett gesperrt. Viel Tamtam, ca. 1000 Besucher und ein kleines Kunstevent (Hochseil). Das rief Nachahmungen auf den Plan. Nach dem Feinstaub-Neujahrsempfang am 1. Januar 2018 folgte die Feinstaubdemo am 11. Januar mit einer zeitweiligen halbseitigen Sperrung der B 14 am Neckartor. Inzwischen wird versucht, etwa alle zwei Monate einen solchen Tag zu veranstalten. Einer war am 18. März mit dem Motto: „Aus Liebe zur Stadt – Frühlingsfest auf der B 14“ (kalt und feucht). Dann folgte am 13. Mai der „Mutter-Kind-Alle-Tag – Autofrei auf der B 14“ (Wetter besser). Die Stuttgarter Zeitung schrieb: „Kein Fahrzeug weit und breit auf der Bundesstraße. „Wo sind denn die ganzen Autos heute?“, fragt eine ältere Dame ihren Begleiter und blickt verwundert auf die B 14. Statt Motorenbrummen ist am Sonntagnachmittag zwischen Landesbibliothek und Staatstheater Dixieland-Jazz zu hören. Das Bündnis Stuttgart Ökologisch Sozial (SÖS) hat für zwei Stunden auf die Fahrbahn eingeladen, um zu zeigen, wie viel Lebensqualität möglich wird, wenn der Verkehr ruht.“

Fotos
Straßenfest auf der B14
in Stuttgart (links) und
auf der Koblenzer
Balduinbrücke

Mehr Infos
<http://koblenz-autofrei.net/>



Bericht aus Koblenz und Gießen

Wie in Gießen waren es am Anfang nur sehr Wenige, die in der Stadt an Mosel und Rhein mit Verkehrswendeaktionen begannen. Recht schnell kam die Idee, einen umfassenden Verkehrswendeplan zu erarbeiten. Der erste Entwurf, noch sehr lückig, wurde bei einigen Aktionen und direkten Treffen mit anderen Gruppen gezeigt und füllte sich Stück für Stück, bis ein detaillierter Gesamtplan entstand.

Der zweite große Verkehrswendeaktionstag im Frühjahr 2021 setzte die Forderungen des Verkehrswendeplanes dann für einen großen Teil der Innenstadt für einen Tag praktisch um. Damit gelang der Durchbruch, die Vorschläge für Fahrradstraßen, einen besseren ÖPNV einschließlich der Verlängerung der bestehenden Seilbahn und die Forderung nach einer autofreien Innenstadt populär zu machen.

Beim ersten Mal wollten Verkehrsaktivisten in Gießen fünf Stunden lang ihre Vorschläge für Fahrradstraßen, ÖPNV und autofreie Zonen für einen Teil der Innenstadt Wirklichkeit werden lassen. Das gelang: Teile der Südanlage, Goethestraße und die komplette Neuen Bäume wurden zur autofreien Zone mit Zweirichtungs-Fahrradstraße. Auf der Fläche vor dem Stadttheater entstand zudem ein Straßenfest, um zu zeigen, was alles geht, wenn die Autos den Platz nicht mehr wegnehmen. Das Ganze war komplett legal – als kreative Nutzung des Versammlungsrechts.

Reclaim the Streets

Der Begriff „Reclaim the Streets“ (RTS, zu Deutsch etwa „Holt euch die Straße zurück“) bezeichnet eine Aktionsform mit dem übergeordneten Ziel des gemeinschaftlichen Aneignens des öffentlichen Raums und hat sogar einen eigenen Wikipedia-Artikel. Straßen, Kreuzungen oder andere Orte werden durch Tanzen, Herumliegen, Möbel, Spielflächen usw. erobert – ungehorsam, unangemeldet. Oft wird ein Plan erarbeitet, welche Flächen nacheinander erobert werden. Zieht die Polizei dann an einer Stelle räumungsfähige Truppen zusammen, löst sich die RTS auf und taucht kurz danach am nächsten Ort wieder auf – ein Spiel, welches eine ganze Zeit gehen und auch Teil größerer Blockadekonzepte sein kann (dann z.B. als Mischung mehrerer RTS, anderer Blockaden, Critical Mass usw.).

Auf einer Internetseite von Attac wird die Durchführung so beschrieben (leicht verändert): Weil diese Aktion etwas aufwändiger ist und viele Menschen braucht, organisiert ihr sie am besten in Kooperation mit Anderen. Es gibt eine zivile und eine etwas ungehorsamere Version davon: In der niedrigschwelligeren Variante meldet ihr die Aktion vorher an. Dass sie genau an dieser Kreuzung stattfinden muss, könnt ihr inhaltlich begründen: Z.B. könntet ihr genau dort eine Fahrradstraße fordern oder argumentieren, dass die Absurdität des Individualverkehrs hier am besten gezeigt werden kann. Vielleicht werden an dieser Stelle auch Feinstaub-Grenzwerte überschritten, worauf ihr mit der Aktion hinweisen wollt?

Die ungehorsame Variante hat Flashmob-Charakter und ist nicht angemeldet. Zeit und Ort werden vorab nur vage kommuniziert – Interessierte werden z.B. über einen SMS-Verteiler sehr kurzfristig über Details informiert. Zum Start der Aktion wird eine Kreuzung (am besten an neuralgischen Verkehrsknotenpunkten) von wenigen Eingeweihten abgesperrt, z.B. in Ampelrotphasen. Ist der Verkehr größtenteils zum Erliegen gekommen, wird die Plane eines „zufällig“ geparkten Transporters/LKW zurückgeklappt – und ein Soundsystem auf der Ladefläche legt los. Auf dieses Signal hin strömen die Flashmob-Teilnehmer die Kreuzung mit allerlei Material und lassen die Party steigen. Gleichzeitig beginnen Aktive sofort, Flyer zu verteilen und Passant:innen zum Mitfeiern einzuladen. Weil die Atmosphäre bewusst bunt, laut, lustig gestaltet ist, geben häufig sogar die Autofahrer:innen halb belustigt auf und suchen sich ein-



<https://bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/jugendkulturen-in-deutschland/36324/reclaim-the-streets>

<https://attac.de/kampagnen/verkehrswende/aktionsideen/aktionsideen-aufwaendig>

Filme aus England der 90er Jahre (siehe Foto):

<https://youtu.be/iolviitVWC60>

<https://youtu.be/aVG4brjDvN0>

<https://youtu.be/1vo2QqStjzQ>



fach einen anderen Weg. Macht die Polizei Anstalten, zu räumen, löst sich die Truppe häufig auf und taucht an einem anderen Ort wieder auf.

Das braucht ihr: Mehrere Akteur:innen zur Organisation, gerne auch aus Kultur- und Partyszene; Materialien für die Umnutzung der Straße (Sofas, Tische & Bänke, Essen & Trinken); LKW/Transporter mit Soundsystem und DJ/Playlist; Flyer; Absperrbänder/Absperrungen; Vorab-Werbung. Für die ungehorsame Variante ist gute, umsichtige Vorbereitung das A&O: Bestimmt vorher Personen, die Polizei und Autofahrer:innen besänftigen und deeskalierend wirken können. Hilfreich sind auch außenstehende Kontakte, die im Fall der Fälle Anwälte benachrichtigen und Euch juristisch beistehen. Richtet vorab außerdem einen SMS-Verteiler oder eine Messengergruppe ein, um Teilnehmende kurzfristig informieren zu können.

Verschärfte Variante: Im Schutz von lauten Soundsystemen und z.B. unter den Rücken von Hochstelenläufer:innen die Straße aufhacken – das wurde in den 90er Jahren in England tatsächlich ab und zu gemacht.

Große Infrastruktur angreifen

Die Besetzung des Dannenröder Forstes hat es auf dramatische Weise allen verständlich gemacht: Es wird zwar über Klimaschutz geredet, viele Politik:innen zeigen sich auch gern auf dem Fahrrad oder in der Bahn, tatsächlich aber werden statt weniger Autos weiter neue Straßen gebaut und noch mehr ausgebaut, also vergrößert. Das passiert ebenso bei Kanälen, Flussvertiefungen und Flughäfen. Der Wahnsinn, immer mehr, immer schneller und mit immer schlimmeren Folgen unterwegs zu sein, Güter zu verschieben und Rohstoffe zu verpulvern, frisst sich durch Wälder, Wiesen, Äcker und viele wertvolle Naturgebiete. Mensch und Umwelt werden rücksichtslos zerstört. Es ist an der Zeit, sich neben dem lokalen und regionalen Wandel auch den großen Bauwerken, Konzernen und Institutionen entgegenzustellen.

Demos auf Autobahnen und großen Straßen

Mit dem Fahrrad oder zu Fuß auf der Autobahn? Das ist doch verboten, oder? Nach der Straßenverkehrsordnung wäre das auch. Doch bei einer Versammlung ist das Fahrrad kein Verkehrsmittel, sondern sondern ein Demogegegenstand. Es wirkt wie ein Spruchband, eine Rede oder der aufgemalte Kreidespruch für eine andere Verkehrspolitik. Darum darf es auf Straßen anders genutzt werden als im normalen Straßenverkehr – und eben auch auf Autobahnen. Art. 8 GG bietet schließlich einen umfassenden Schutz für die Wahl der Versammlungsmodalitäten (siehe entsprechendes Kapitel). Dazu gehören die Wahl des Ortes, der eingesetzten Mittel und der Themen. Ist der gewählte Ort Bezugsobjekt der Versammlung, also kommt dem gewählten Ort eine Bedeutung bei der Verwirklichung des Versammlungsthemas

zu, steigt die Hürde für die Versammlungsbehörde, mit einer Routenänderung einzugreifen.

Dennoch gibt es viel Streit um diese Frage. In den 90er-Jahren hatten einige Gerichte sogar festgelegt, dass Autobahnen für Demonstrationen gar nicht zugänglich sind. Das ist inzwischen aber aufgehoben. Es muss aber im Einzelfall abgewogen werden zwischen dem Anspruch der Anmeldis und den Einschränkungen für andere.

Weitere Aktionen auf, an und über großen Straßen

Die Eroberung der ganz großen Straßen als Aktionsraum steht zurzeit noch ganz am Anfang. Die manchmal wie ein Menschenrecht geheiligte „Leichtigkeit des Verkehrs“ (so etliche Behörden und Gerichte in ihren Verbotsbegründungen geplanter Versammlungen) wird mit allen Mitteln verteidigt – und auch die meisten Aktivistis selbst scheuen noch den Versuch, am ganz großen (Auto-)Rad zu drehen. Das wird aber nötig sein, um keine Zweifel zu lassen, dass es um mehr geht als kleine Veränderungen. Die großen Verkehrsadern sind ein wichtiger Grund für die Automassen auch in den Städten und Regionen, denn sie schaffen den Zeitvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Jahrzehntlang wurden Autobahnen und Bundesstraßen mit einem Riesenaufwand immer weiter ausgebaut – und auch heute noch werden Neubauten in dünn besiedelten Bereichen wie ein Heilsbringer beworben, als wäre ein Leben ohne Autobahnanschluss nicht möglich. Die A20 und die A14 sind solche Beispiele. Dabei hat der gerade erst fertiggestellte Neubau das A94 gezeigt, dass dann sehr schnell Menschen von der Bahn aufs Auto umsteigen. Der zusätzliche Verkehr drängt dann in die Orte, führt zu Toten und Verletzten, zu Klimawandel und Luftbelastung – und weckt den Ruf nach weiteren Straßen, vor allem Umgehungsstraßen. Wir brauchen den Mut, diese Hauptschlagadern des automobilen Wahnsinns in Frage zu stellen.

Aktionen aller Art sind an Auffahrten oder auf Rastplätzen denkbar. An Brücken und anderen Strukturen über großen Straßen können Spruchbänder aufgehängt werden. Auch gibt es entlang vieler Autobahnen große Schilder, die nicht der Verkehrssteuerung, sondern touristischen Hinweisen oder Ähnlichem dienen. Sie bieten sich für Umgestaltungen an.

Eine besonders auffällige Aktionsform findet seit der Räumung des Dannenröder Forstes im Herbst 2020 immer mehr Nachahmer: Das Abseilen über Autobahnen, um dort große Spruchbänder über dem laufenden Verkehr zu platzieren.

<https://autobahn.siehe.website>

Video mit Erklärungen, Anleitungen und Hinweisen zu Absellaaktionen auf: <https://youtu.be/7-vAZuIT2k4>

Foto

Einsatz eines Sonder-Einsatzkommandos auf der A3 am 26.10.2020 – direkt eingeflogen aus der zeitgleich laufenden Räumung im Dannenröder Forst

Stich ins Herz der Autowelt: Abseilen über Autobahnen

Im Jahr 2000 geschah es auf dem Messeschnellweg von Hannover und führte zur Blockade der Anfahrt zur Eröffnungsfeier der Expo2000. 2015 erwischte es die A61, die dann von über tausend Aktivistis überwunden wurde, um den Kohletagebau Garzweiler lahmzulegen. Am 1. und 6. Oktober passierte es dann über der A5 – begleitend zum Protest gegen die Rodung der Wälder für den Weiterbau der A49. Transpi-Aufhängaktionen an Straßen- oder Schilderbrücken führten zu umfangreichen Sperrungen der Autobahn. Dann folgte eine Dreifachaktion im Rhein-Main-Gebiet und eine wütende Reaktion aus Politik und Justiz. Mehrere Beteiligte saßen wochenlang im Gefängnis. Doch die Aktionsidee dehnte sich aus.

Am 27.11.2020 waren gleichzeitig acht Autobahnen und eine große Bundesstraße betroffen – und am 15.4.2021 erwischte es rundherum die Stadt Bremen, in der an diesem Tag die Verkehrsministerkonferenz koordiniert werden sollte.

Die Aktionsmethode selbst braucht nicht viele Menschen, hat aber hohe Wirkung. Allerdings muss sehr vieles bedacht werden, um Risiken auszuschließen. Wer für eine Verkehrswende kämpft, will Leben schützen, nicht gefährden. Autobahnen erzeugen riesige Mengen von Verkehr, die auf der Autobahn, mehr aber dann noch an den Zielorten zu vielen Unfällen mit Toten und Verletzten führen. Die Aktionsmethode erreicht viel Aufmerksamkeit. Das bietet eine gute Chance, auf die Folgen des Autoverkehrs und die Notwendigkeit einer Verkehrswende hinzuweisen. Gute Vermittlung ist also sehr wichtig bei dieser Aktionsform.



Interview

Von Autobahnen abseilen?

Interview mit einer Beteiligten, die sich trotz (oder wegen?) Ü50 auf diese spektakuläre Weise für eine echte Verkehrswende einsetzt.

Wieso von einer Autobahn abseilen?

Mit der Aktion soll der Protest für eine Verkehrswende und gegen den weiteren Ausbau von Autoinfrastruktur an den Ort des Geschehens gebracht werden. Diese Aktionsform stört und erregt somit Aufmerksamkeit. Anders, als bei einer Demo durch die Innenstadt oder einer Mahnwache oder so können sich die Autofahrer der Aktion und dem Anliegen so nicht entziehen. Außerdem erregt die Aktion so auch medial viel Aufmerksamkeit. Es wird über das Thema gesprochen, es wird deutlich gemacht, dass Leute nicht weiter hinnehmen, dass trotz des Pariser Klimaabkommens und dem hohlen Gelaber von Verkehrswende, die eher eine Antriebswende ist, alles beim Alten bleibt.

Und wie kommt die Aktion an?

Tatsächlich kamen von Seiten der Autofahrer viele Anfeindungen. Viele haben gehupt, beleidigt oder die Mittelfinger gezeigt. Gleichzeitig kam zwischendurch aber auch immer wieder Lob. Diese Aktion richtet sich ja schließlich nicht gegen die Autofahrer. Im Moment des Staus sind die Leute sicherlich genervt, aber mit 2.000 Staus täglich auf deutschen Autobahnen gehört das auch eher zum Alltag. Spannend ist, dass Passant*innen, die zu Fuß vorbeikommen, häufig sehr offen gegenüber solchen Aktionen sind und Verständnis dafür haben. Bei einer Aktion, bei der die Polizei die Autobahn komplett gesperrt hat (was überhaupt nicht notwendig ist...), habe ich auch mitbekommen, wie sich die Wut der Autofahrer in erster Linie gegen die Vollsperrung durch die Polizei und gar nicht gegen die Aktivist*innen richtete. Dorfbewohner*innen des direkt angrenzenden Dorfes haben sich zudem sehr über die Ruhe gefreut, die herrschte, während die Autobahn stillstand.

Die meisten Berichte über die vergangenen Aktionen werfen auch eher einen negativen Blick darauf ...

Ja, das stimmt. Aber das ist auch klar. Diese Aktion stört und zeigt auf, was im Verkehrssystem schief läuft. In den gleichen Medien wird eines anderen Tages wieder positiv über die FFF Demonstration berichtet. Das ist doch scheinheilige Scheiße. Alle wissen, dass sich was ändern muss. Aber bitte nicht zu ernst meinen und schon gar nicht Worten Taten folgen lassen. Wie schon gesagt, passieren jeden Tag 2.000 Staus auf Autobahnen, es verletzen sich 1.053 Menschen und 9 sterben bei Autounfällen. Über dieses Übel wird, neben den Umwelteinflüssen, die der Autoverkehr ausübt, gar nicht gesprochen.

Und wie genau läuft so eine Aktion ab?

So eine Aktion startet vor allem mit einer Menge Vorbereitung. Der Ort des Geschehens wird im Voraus auf dessen Tauglichkeit geprüft. Die Rollen werden unter den Menschen aufgeteilt und der Vorgang genau durchgesprochen. Das ist ziemlich wichtig, weil es sein kann, dass bis zum Eintreffen der ersten Ordnungshüterin nicht viel Zeit bleibt. Die Handgriffe sollten alle auch unter Zeitdruck sitzen. Vor Ort werden dann die Transpis aufgehängt und die Leute seilen sich ab. Und ganz wichtig ist es auch immer, Kontexte herzustellen. Also, dass wie zum Beispiel bei den letzten Autobahnaktionen, die im Kontext des Dannenröder Forsts stattfanden, nicht nur über den Danni geredet wird, sondern auch lokale Verkehrsproblematiken aufgegriffen werden. Autoverkehr stört ja schließlich überall. Da gehört dann zur Vorbereitung auch dazu, zum Beispiel Flugblätter zu gestalten, auf denen auch lokale Sachen erwähnt werden. Letzten Endes ist ja der Hauptgrund für die Abseilaktion nicht einfach nur zu stören, sondern die Message, die wir damit vermitteln wollen.

Das Interview stammt aus der Zeitung „Rad ab!“, die ihr als informatives und attraktives Handout bei euren Aktionen auslegen oder verteilen könnt (verkehrszeitung.siehe.website).

Checkliste Autobahn-Abseilaktionen

- ▶ Höchste Priorität ist die Sicherheit aller Beteiligten und der darunter Durchfahrenden. Dafür müssen die Kletternden selbst und alle mitgenommenen Sachen sehr sorgsam gegen Runterfallen gesichert sein.
- ▶ Zur Vorbereitung sollte das Video auf youtu.be/7-vAZu1T2k4 angeschaut, die Aktion genau durchgesprochen und an passender Stelle geübt werden.
- ▶ Der Straßenraum wird nicht betreten oder erklettert. Es werden auch keine Gegenstände in diesen hineingehängt oder gehalten. Das Lichtraumprofil, also der Luftraum über einer Straße, der zu dieser gehört, beträgt 4,50m (bei Autobahnen 4,70m).
- ▶ Das Ziel ist öffentliche Aufmerksamkeit für eine Verkehrswende, gegen Autobahnbau oder andere politische Forderungen. Dieses muss auf Spruchbändern o.ä. sichtbar werden.
- ▶ Die kletternden Menschen müssen als notwendiges Mittel zur Anbringung und sicheren Fixierung der Spruchbänder erscheinen, zum Beispiel zum Straffhalten von Spruchbändern an deren unteren Ecken oder zum Anbringen von Schildern an der Brücke.
- ▶ Die Aktion verhält sich gegenüber der Frage, ob die Straße gesperrt wird, gleichgültig oder fordert sogar ein, den Autoverkehr weiter fließen zu lassen. Es ist die Polizei, die den Stau erzeugt, um die Spruchbänder zu entfernen. Sie bekämpft eine unerwünschte Meinungskundgabe, nicht eine Verkehrsstörung.
- ▶ An die Phase danach denken: Ermittlungsausschuss, Gesa-Support usw. als Repressionsabwehr. Erreichbarkeit für Presse. Vorbereitung möglicher Gerichtsverfahren.

Nicht nur Spektakel: Inhalte vermitteln

Die bisherigen Abseilaktionen haben sehr viel Aufmerksamkeit erzeugt. Das bietet die Chance, klare inhaltliche Positionen zu vermitteln. Die können auch radikal sein, also zum Beispiel den Rückbau von Straßen oder das Ende der Auto-gesellschaft insgesamt zu fordern. Alles andere würde zu der Aktionsmethode auch nicht passen.

- ▶ Verbreitet die Bilder der Aktion, Livestreams und Interview selbst über alles, was geht, vor allem über Social Media und später auch als Doku-Filme, Ausstellungen usw.
- ▶ Die Presse muss schnell vor Ort sein können. Bereitet also die Presseinfos mit genauen Wegbeschreibungen zu Punkten, von denen das Geschehen gut zu sehen ist, frühzeitig vor. Die Infos müssen dann schnell rausgeschickt werden, damit Journalist*innen rechtzeitig hinkommen.
- ▶ Stellvertretung ist Herrschaft. Es ist zudem spektakulärer, wenn die Menschen an den Seilen über der Autobahn selbst Interviews geben können. Packt deren Nummern also in Presseinfos gleich rein und hängt an den Orten, wo ihr die Presse hinlotst, Plakate mit den Nummern auf (oder gebt die dort als kleine Zettel direkt weiter). Ihr könnt dann auch für eure Info-kanäle Interviews aufzeichnen – am besten gleich zu Beginn, damit die Nummern dann freibleiben für die Presse.

Am besten ist es, wenn ihr die Aktion selbst so gestaltet, dass klare inhaltliche Bezüge hergestellt werden können. So überklebten die Aktivistis am 15.4.2021, als über allen Autobahnen rund um die Stadt Bremen Abseilaktion stattfanden, die großen Wegweiser mit neuen Inhalten. Statt Ortsnamen standen dort jetzt Begriffe wie „Klimakatastrophe“ oder „autofreie Innenstadt“ neben den Pfeilen.



Baustellen besetzen

Der Neu- und Ausbau von Straßen oder verkehrserzeugenden Wohn- und Gewerbegebieten stellt ein starkes Symbol verfehlter Mobilitätspolitik dar. Wer solche Orte angreift, hat es mit der Vermittlung von Kritik und Forderungen leicht – nötig ist das aber trotzdem. Die Besetzung der Trassen und Bauplätze hat eine lange Tradition. Bereits Ende der 70er Jahren attackierte ein bunter Haufen aus Landwirten, anderen Betroffenen und Umweltschützer ein Teststreckenvorhaben von Daimler am Boxberg in Baden-Württemberg. 1990 errichteten dann ökoanarchistische Aktivistis den Bauplatz einer Mercedes-Teststrecke in Papenburg und nannten ihr Hüttendorf „Anatopia“. Mehrere Jahre tobte danach das Ringen um den Bau der A33 zwischen Bielefeld und Osnabrück. Das Hüttendorf wurde mehrfach geräumt und baute sich dann wieder neu vor den herannahenden Baggern auf. Die A17 bei Dresden folgte, ebenso kürzere Besetzungen an weiteren Baustellen. Prominent machte ab Herbst 2020 der Dannenröder Forst die Idee der Trassenbesetzungen. Sie alle eroberten die Flächen vor Baubeginn. Selten waren hingegen Angriffe und Besetzungen bestehender Baustellen, also der Orte, wo gerade gebaggert, geplant oder geteert wird. Die Menge an Fällarbeiten, Erdbewegungen und Herstellung von Asphalt oder Beton benötigt große Infrastrukturen in unmittelbarer Nähe, die Ziel von Aktionen sein können.

Foto

Bei den Aktionen rund um Bremen wurden am 15.4.2021 die vorhandenen Verkehrsschilder gezielt umgestaltet.

Längerer Text zur Geschichte der Besetzungen auf autobahn. siehe.website

Teststrecke Boxberg: <http://traumaland.de/html/teststrecke.html>

Hüttendorf „Anatopia“: <https://de.wikipedia.org/wiki/Anatopia>

A33-Hüttendorf: <https://huettendorf.de/>

„Danni“: <https://waldstattsphalt.blackblogs.org> und <https://keine-a49.siehe.website>

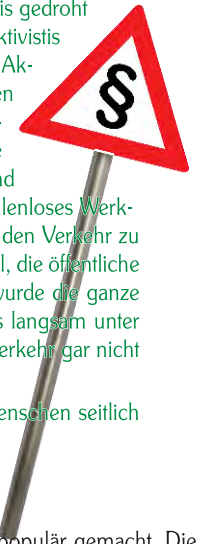
Trassenbesetzungen im Groß Britannien: <https://thegreenfuse.org/protest/> und <https://goldmanprize.org/recipient/emma-must>

Rechtstipp Autobahn-Abseilaktionen

Inzwischen reihen sich mehrere abenteuerliche Rechtsauslegungen von Polizei und Staatsanwaltschaften aneinander. Erste Gerichtsverfahren laufen. Die Vorwürfe sind aber sehr unterschiedlich – selbst dann, wenn es die gleichen Aktionen sind, die aber vor unterschiedlichen Gerichten verhandelt werden. Es gibt einzelne Staatsanwaltschaften, die die Auffassung der Aktivistis teilen, dass weder Nötigung noch gefährlicher Eingriff in Frage kommen. Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr kommt deshalb nicht in Frage, weil die Aktion in keiner Weise in den Straßenraum hineinwirkt. Weder befinden sich die Aktivistis oder ihr Material dort (alles spielt sich oberhalb von 4,5 bzw. 4,7 m ab), noch haben sie unbefestigte Sachen dabei, die herunterfallen könnten. Darauf sollte ihr aber auch sehr genau achten.

Die meisten Strafverfolgungsbehörden setzen auf Nötigung als Anklagepunkt. Doch mit welcher Gewalt oder welchem empfindlichen Übel haben die Aktivistis gedroht – und gegenüber wem? Manche Anklagebehörden sagen plump, die Aktivistis hätten die Autos gewaltsam gestoppt. Das ist aber schon vom Verlauf der Aktion her unsinnig. Immer sind erstmal noch eine Zeit lang Autos unter den in luftiger Höhe kletternden Menschen unterdurch gefahren. Erst die Polizei stoppte den Verkehr und erzeugte den Stau. Daher haben sich andere Strafverfolger was vermeintlich Schlaues einfallen lassen: Die Polizei und ihre Fahrzeuge, die sich den Autofahrenden in den Weg stellen, seien willenloses Werkzeug der Aktivistis gewesen. Sie hätten nicht anders handeln können als den Verkehr zu stoppen. Aber auch das ist Unsinn. Die Räumungen dienten stets dem Ziel, die öffentliche Wirkung zu beenden, also die Transpis usw. zu entfernen. Manchmal wurde die ganze Straße gesperrt, manchmal nur eine Spur, manchmal wurden die Autos langsam unter dem Aktionsort hindurchgeleitet. Es gab auch schon Aktionen, wo der Verkehr gar nicht gestoppt wurde. Die Polizei ist also nicht willenlos.

Zudem: Auch bei Reparaturarbeiten hängen ab und zu Menschen seitlich von Brücken. Gesperrt wird die Autobahn deshalb nicht.



„Hambi“ und „Danni“ haben Waldbesetzungen populär gemacht. Die Bauart von Baumhäusern, raffinierte Seilverbindungen zwischen Bäumen oder zu Barrikaden und einfache, schnell einsetzbare Schaukeln für weniger Klettergeübte sind immer weiter fortentwickelt und auch gut dokumentiert worden, z.B. in der Broschüre „technische & taktische Erfahrungen im Danni“. Nutzt dieses Wissen für weitere Besetzungen.

Straßenrassen, Gewerbe- und Neubaugebiete betreffen aber nicht nur Wälder. Oft werden recht naturbelassene Gebiete, noch mehr Äcker und Wiesen überbaut. Dann braucht es bei einer Besetzung neben Zelten, Hütten, Schildern, Spruchbändern, Küche und mehr auch Sicherungen wie Tunnel, Betonfässer oder -pyramiden zum Anketten und Tripods.

Die Baukunst von Tripods, die bis zu einer Höhe von etwa 15 Meter ohne Einsatz von Maschinen und daher recht unauffällig errichtet werden können, hat sich über die Jahrzehnte immer weiter verfeinert. Es gibt bei sorgsamer Einarbeitung in Knotenkunde und Prüfung der Stabilität der Stämme kaum Gefahren. Tripods ermöglichen, zusammen mit Tunneln und Lockons, wirksame Blockade auch auf baumlosen Flächen, also auch über Nacht direkt auf Baustellen, die in Betrieb sind. Kran- und Baggerbesetzungen können ebenfalls empfindliche Stö-

rungen verursachen. Dieses Buch ist keine Kletter- oder Bauanleitung. Es ist absolut notwendig, sich das passende Know How anzueignen, denn Aktionen dürfen euch und andere nicht gefährden.

Konzerne blockieren

Autofabriken sind riesig. Zwar gibt es auch kleinerer Zulieferfirmen, von denen die großen Player abhängig sind und deren Störung die „Elefanten“ des Klimawandels empfindlich treffen können. Aber die größte Symbolik entwickeln Aktionen, die an den Werken der großen Firmen selbst stattfinden. Schon wegen der Größe der Fabriken braucht es hier viele Leute und gute Vorbereitung. Hinzu kommt, dass die Firmen in der jeweiligen Region stark verankert sind und Medien, Politik, Vereine usw. erheblich beeinflussen. Eine weitere Herausforderung ist der nötige, aber schwierige Kontakt zu den Beschäftigten, für die nur eine Transformation des Konzerns zum Beispiel zum Bau von Straßenbahnen, emissionsfreien Bussen, Lastenrädern oder Seilbahnen in Frage kommen dürfte. Das erfordert niveauvolle Inhalte und am besten ein Einbeziehen kritischer Arbeitis und ihrer Zusammenschlüsse in eure Vorbereitungen und Aktionen. Dass das nicht immer vorher möglich ist, um die Aktion nicht zu gefährden, ist zwar klar – aber dann sollte die Aktion so ausgelegt sein, dass der Kontakt zu den Arbeitis während des Ablaufs gesucht und diese auch direkt adressiert werden, um eine Solidarität mit ihren Kämpfen und Wünschen zu zeigen. Oft hat das nicht sofort eine positive Wirkung, aber allein das Signal ist schon wichtig. Zudem kann dann im weiteren Verlauf ein Kontakt entstehen.

Tipps zum Weiterlesen

<https://archive.org/details/danni-technical-zine-print/danni-technical-zine-screenread>

Bei aktionsversand. siehe.website:

► Blockadefibel (2 € oder Download)

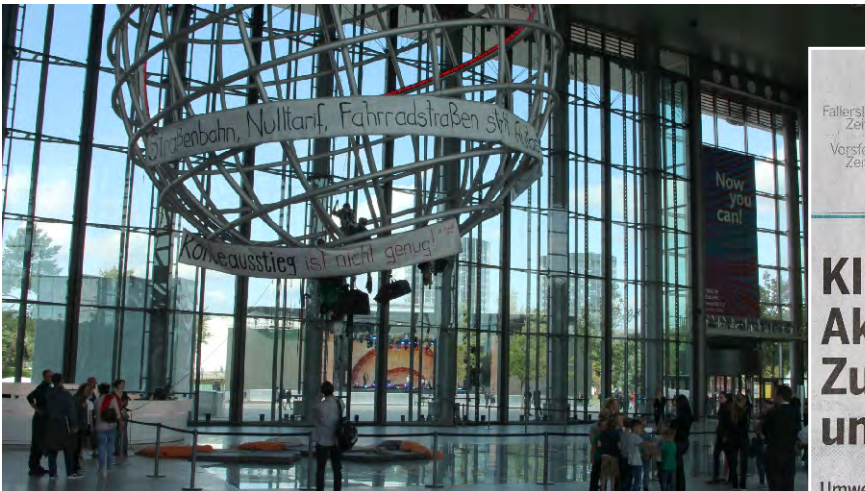
► Bauanleitung für Lock-ons (1 € oder Download)

► Direct-Action-Reader (6 € oder Download)

<https://besetzen.siehe.website>

Bericht aus Wolfsburg

13. August 2019: Ein Zug voller neuer Autos verlässt das Werksgelände des Autokonzerns VW in Wolfsburg. Auf der Brücke über den Mittellandkanal muss er bremsen, weil Personen auf dem Gleis auftauchen. Dann geht alles sehr schnell: Vor und hinter dem Zug ketten sich Aktivistis mit Rohren an den Schienen fest. Vier seilen sich in Richtung Mittellandkanal ab. Ihre Seile sind durch den Zug gespannt. Die Weiterfahrt wird so für fast 12 Stunden blockiert. Gleichzeitig erklettern sechs Personen den großen Globus in der Eingangshalle zur Autostadt, während andere Infostände in der Innenstadt errichten. Eine perfekt durchgeplante Aktion hält Wolfsburg und das VW-Werk einen Tag in Atem. Es ist der Auftakt für mehrere weitere Demonstrationen, Veranstaltungen und Kontakte zu verschiedenen Gruppen, bei denen sich Stück für Stück immer mehr regionale Gruppen von FridaysForFuture über Attac bis zum BUND beteiligen und auch stets VW-Arbeitis dabei sind. Knapp zwei Jahre später resümierten Beteiligte an der Aktion: Die Aktion „blockVW“ war ein Experiment. Der frontale Angriff auf einen der größten Player im weltweit agierenden Industriestaat Deutschland sollte zeigen, dass vor dem Kreativ-Aktionismus nichts und niemensch sicher ist. Die Organisationsform ohne Zentrale und Sprechis war eine Herausforderung bei der Vorbereitung, Umsetzung und in der Vermittlung gegenüber Behörden und Presse, die stets nach denen suchen, die für das Ganze verantwortlich zeichnen. Am 23.3.2021, einige Strafprozesse und kleinere Aktionen in Wolfsburg später erlebt die Stadt noch einmal einen großen Aktionstag. Die Forderungen, das Autowerk solle fortan Straßenbahnen bauen und der A39-Weiterbau gestoppt werden, stehen danach groß in den Zeitungen. VW-Mitarbeitis, Umweltverbände und lokale Gruppen beteiligen sich am gemeinsamen Protesttag. Weitere Aktionen werden geplant. Der Prozess gegen die Abseilenden über dem Mittellandkanal wird ohne Auflagen eingestellt. Da wollten wir hin mit der Aktion. Als Zwischenschritt. Zu mehr.



Von „blockVW“ inspiriert fand wenig später eine Blockade des Magna-Werkes in Graz statt. Am 4.6.2021 wurde erneut das VW-Werk in Wolfsburg von vielen Kleingruppen attackiert – diesmal vor allem die Energieversorgung mit Kohle und einer im Bau befindlichen Gaspipeline.



Tipps zur Organisierung

Das erste Kapitel dieses Buches zeigte einen möglichen, in jedem Fall aber empfehlenswerten Weg auf, wie ihr eine handlungsfähige Gruppe werdet, möglichst früh mit Aktionen loslegt und es dann schafft, ein vielfältiges Netzwerk zu werden, welches dann auch größere Aktionstage stemmen und umfassende Verkehrswendepläne erstellen kann.

Die Frage der Organisierung ist keine Nebensache. Von ihr hängt das dauerhafte Überleben eurer Gruppen und der Erhalt eurer Widerstandskraft ebenso ab wie von der Kreativität und Wirksamkeit eurer Aktionen, die Lust auf mehr machen. Daher sollen hier ein paar Tipps und Hinweise folgen, die – ähnlich wie alles bisher Geschriebene – kein Rezept sind, sondern Anregung. Ständig über die eigenen Strukturen zu brüten oder für jede Entscheidung ewig lange zu brauchen, ist genauso zermürend wie der Verzicht auf ein Nachdenken über die eigenen Vorgehensweisen, versteckten Hierarchien oder bremsenden Gruppenkonflikte. Auf Dauer kann euch auch das lähmen.

Fragen und – mehrere – Antworten

Am Anfang sollen ein paar grundsätzliche Gedanken zur Organisierung stehen: Macht es Sinn, sich einer größeren Organisation anzuschließen? Brauchen wir ein einheitliches Logo (Label)? Wollen wir immer alle gemeinsam abstimmen – und soll es dann Konsens geben? Für gute Aktionen ist das nicht unbedingt wichtig, sich damit intensiver zu befassen. Solltet ihr aber den Anspruch haben, nicht nur für eine andere (Verkehrs-)Welt zu streiten, sondern euch auch intern anders zu organisieren, dann sind die folgenden Absätze vielleicht hilfreich. Sonst überspringt sie einfach ...

Unabhängig oder Teil von etwas Großen?

Viele Menschen, die politisch aktiv werden, schließen sich einzeln oder als ganze Gruppe einem größeren Verband oder Netzwerk an. Zum einen passiert das als bewusste Entscheidung, oft aber auch einfach, weil das einfach üblich ist. In der Regel prasseln aus den großen Verbänden oder Bewegungsagenturen viele Versprechen auf euch herein. Nur (noch) selten geht es dabei um euch und die wirksame Unterstützung eurer Aktionen. Meist geht es um die Bewerbung der großen Aktionen, denen ihr euch anschließen sollt und die vermeintlich ganz entscheidend für die Durchsetzung der Verkehrswende sind. Das hat den Zustand der Verkehrswendebewegung hierzulande stark verändert. Dümpelten in den 00er-Jahren und den Jahren danach viele Initiativen gegen Straßenbauten, für Nulltarif oder bessere Fahrradbedingungen auf lokaler Ebene vor sich hin, so stiegen in den letzten Jahren viele neue Player in die Mobilitätsdebatte ein und entfachten sehr schnell große Aktionen, zu denen möglichst viele Menschen und Gruppen eingesammelt werden, die vorgedachte Handlungen ausführen. Eine Unterstützung lokaler Verkehrswendeprojekte geht von diesen Playern nicht aus.



- ▶ Was gut ist: Viele der großen, überregionalen Aktionen haben die öffentliche Debatte tatsächlich befeuert. Auch wenn die Durchführung durch starke Hierarchien geprägt waren, machen solche großen Kampagnen und Aktionen viel Sinn. Für die Mobilitätsdebatte waren Aktionen wie „blockVW“, der Besetzung des Dannenröder Forstes und den Demos gegen die IAA sehr wichtig. Es spricht nichts dagegen, da auch weiterhin voll reinzuhauen und bei so etwas mitzumachen oder selbst etwas anzuzetteln. Doch auch große Aktionen müssen nicht hierarchisch und auf reine PR-Wirkung ausgerichtet sein – wie es z.B. die IAA-Aktionen 2019 mit ihren Fake-Blockaden und intransparenten Vorbereitung waren. BlockVW im gleichen Jahr verzichtete auf solche Strukturen, und klappte trotzdem!
- ▶ Was dadurch aber fehlt: Die 2019 recht plötzliche Orientierung auf bundesweite bis internationale Großkampagnen führt nicht zur Stärkung lokaler Verkehrswendeansätze. Diese werden aber für die tatsächlichen Veränderungen ebenso entscheidend sein wie die allgemeine politische Stimmung. Nulltarif, Barrierefreiheit, Straßenbahnen, Fahrradstraßen und autofreie Zonen werden kommunal umgesetzt, wenn auch die politischen Rahmenbedingungen dafür sehr wichtig sind. Lasst euch nicht einreden, dass es (nur) auf die großen Events ankommt, sondern erkämpft die Verkehrswende mit ständigen kleinen Aktionen, radikalen Verkehrswendeplänen, einigen großen Aktionen und viel öffentlichem Druck bei euch in der Stadt oder Region (siehe vorhergehende Kapitel).

Ohne festes Label, mit eigenem Namen oder unter großer Flagge?

Sich fest einer größeren Struktur anzuschließen, hat zwei Seiten:

- ▶ Vorteil: Bekannte Label wie Fridays-ForFuture, Grüne, XR oder die Umweltverbände können dafür sorgen, dass ihr schnell sichtbar werdet. Tretet ihr ohne Label oder mit eigenen, kreativen Namen auf, kann das etwas länger dauern.
- ▶ Nachteil: Einheitliche Label führen sofort oder im Laufe der Zeit zu Hierarchien. Aus Angst, dass Teile des Ganzen unerwünschte Dinge tun, oder schlicht aus Willen zur Dominanz bilden sich stets Kreise heraus, die die Einheit kontrollieren und sich in den Medien als Führungspersonen aufspielen. Wenn ihr ein solches größeres Label nutzt, macht ihr daher solche Prozesse und die sie ausführenden Personen stark. Im ungünstigsten Fall verliert ihr an Selbständigkeit.
- ▶ Mögliche Lösung: Macht euer eigenes Ding, stellt nicht Label und Gruppennamen, sondern Inhalte in den Mittelpunkt. Das muss euch ja nicht abhalten, auch bei Aktionen anderer mitzumachen – auch wenn diese Label tragen.

Hierarchie, Basisdemokratie ... oder was?

Viele Gruppen denken darüber nie nach, sondern machen einfach. Oft ist das sogar eine gute Idee, können formalisierte Strukturen doch Prozesse stark lähmen. Wenn in jeder Situation wieder neu geguckt wird, wie Diskussionen und Entscheidungen stattfinden, können sich Kreativität und Dynamik besser erhalten. Allerdings entstehen dann auch schnell informelle Hierarchien. Dann geben nur noch Einzelne die Ideen vor und das, was denen gefällt, prägt das Geschehen. Welche Möglichkeiten gibt es, sich zu organisieren? Viele ...

Die wenigen Absätze ersetzen keine genaueren Beschreibungen von Methoden, wie Gruppen kreativer werden und Hierarchien abbauen können. Speziell dafür gemacht sind der Reader „HierarchNIE!“ und die Internetseiten <https://hierarchie.siehe.website>.

- ▶ Formalisierte Hierarchien verschlimmern in der Regel die vorhandenen Unterschiede, weil die Menschen, die am meisten Einfluss haben, sich auch die zu vergebenden Posten sichern bzw. Personen ihres Vertrauens auf diese hieven. Daher solltet ihr auf Konstrukte wie Vorstände, Sprech-Räte oder Ähnliches einfach verzichten.
- ▶ Eine gefährliche, weil wenig spürbare Form dieser formalisierten Macht ist die Stellvertretung. Fast immer glauben Gruppen und Netzwerke, dass sie Sprechis brauchen, zum Beispiel gegenüber der Presse oder der Polizei. Solltet ihr so etwas für wichtig halten, dann rotiert wenigstens oder verteilt die Posten jedes Mal per Los oder Schnick-schnack-schnuck. Die vielfältige Vielfalt innerhalb von Aktionen drückt ihr aber noch besser aus, wenn alle Beteiligten nur für sich sprechen, aber gerne erwähnen, dass sie Teil eines bunten Ganzen sind. Das lief in der Anfangsphase der Dannenröder-Forst-Besetzung ziemlich gut, bis dann Bündnisse und Gruppen entstanden, die gemeinsame Slogans als Label übernahmen und dann den Eindruck erweckten, als würden sie für das Ganze reden. Da die Medien ebenso wie die Behörden des Staates nach solchen Führungsfiguren suchen, wurde das schnell zur Normalität. FridaysForFuture und vielen anderen Bewegungen ist das ähnlich ergangen. Sie waren eigentlich ein Netzwerk vieler Gleichberechtigter, aber nach wenigen Wochen gab es die Gesichter der Bewegung und die Sprechis gegenüber Politik und Medien.
- ▶ Viele Gruppen stehen auf basisdemokratische Entscheidungsfindung im Plenum, oft sogar im Konsens. Das kann helfen für ein gutes Zusammengehörigkeitsgefühl innerhalb einer Gruppe, bremst aber regelmäßig Kreativität und ungewöhnliche Ideen aus. Probiert doch mal aus, ob mehr Dynamik entsteht, wenn konkrete Aktionen immer schon dann laufen können, wenn genügend Beteiligte zusammenkommen. Das widerspricht nicht einmal dem Konsens, wenn ihr gemeinsam beschließt, dass nicht immer alle bei etwas dabei sein oder zustimmen müssen, sondern mehr Buntheit und Unterschiedlichkeit entstehen sollen. Treten Kritik und Widersprüche auf, so kann ein Austausch darüber gerade besonders angstfrei geführt werden, wenn hinterher nicht darüber abgestimmt wird, sondern die an der Aktion Interessierten selbst entscheiden, ob sie das dann weiter oder verändert machen wollen. Klar ist: Wenn nicht alle mitmachen, sollte eine Teilaktion auch nicht den gemeinsamen Gruppennamen wählen – falls es so etwas überhaupt gibt. Einige sehr dynamische Verkehrswendeinitiativen wie in Gießen oder Koblenz haben darauf sogar ganz verzichtet.
- ▶ Besonders wichtig ist der Verzicht von gemeinsamen Labels und Abstimmungen aller bei größeren Aktionen und Projekten, wenn mehrere Grup-

pen daran mitwirken. Dann werden Vielfalt und unterschiedliche Meinungen zunehmen. Es wäre schade, wenn Ideen nur deshalb nicht zum Ausdruck gebracht werden können, weil nicht alle dafür sind. Beeindruckend war in diesem Zusammenhang die Erstellung von Verkehrswendeplänen in Gießen, Koblenz, Buseck und anderen Orten, wo bewusst darauf verzichtet wurde, dass alle Vorschläge von allen gutgeheißen werden mussten. Dadurch sind sehr radikale und detailreiche Vorschläge entstanden, weil sehr viele ihre Ideen vorgestellt haben und diese dann eingearbeitet wurden. Diskutiert wurde nur, wo sich verschiedene Vorschläge gegenseitig ausschlossen oder besser verknüpft werden konnten. Die Pläne wurden gedruckt und verteilt, ohne dass auf ihnen Label zu finden waren, weil es eben der formalen Zustimmung nicht bedurfte. Es wurde nirgends behauptet, dass der Plan von den und den Gruppen getragen wird. Er war einfach da – und als er da war, haben ihn alle verteilt, ausgelegt usw.

Rechtstipp zu Vereinsrecht

Viele Gruppen gründen eigene Vereine oder schließen sich großen Organisationen an, weil sie dann auch Rechtsgeschäfte tätigen können – angefangen von Spendenbescheinigungen über Kontoeröffnung, Mietverträge oder Hauskauf. Das ist aber nur die halbe Wahrheit, denn dafür reicht es, dass es eine Rechtsperson (Verein, GmbH oder Ähnliches) tut. Die kann das auch für euch tun, dann müsst ihr keine eigene aufwändige und aufgrund gesetzlicher Vorgaben hierarchischen Formalstrukturen gründen. Empfehlenswert ist, wenn in eurer Stadt oder Region ein Förderverein geschaffen wird, dessen einziger Zweck ist, unabhängige Projekte zu unterstützen und für diese die Rechtsgeschäfte zu übernehmen. Er sollte kein Eigenleben führen, so dass die tatsächlichen Aktivitäten ohne formale Gremien organisiert sind. Da er Projekte nur fördert, aber nicht durchführt, ist er für die Projekte umgekehrt auch nicht verantwortlich, gerät also nicht so leicht unter Druck. Überregional hat so zum Beispiel der Förderverein der Projektwerkstatt in Saasen etliche Funktionen dieser Art übernommen und führt die Konten vieler Aktionsgruppen von Danni über Hambi bis zu antirassistischen, Tierrechts- oder feministischen Gruppen. Er bietet Veröffentlichungsplattformen für Bücher (SeitenHieb-Verlag) und vieles mehr. Das könnt ihr auch selbst schaffen – am besten zusammen mit den weiteren Gruppen in eurer Region, die auch keinen Bock auf Hierarchien und Formalscheiß haben.

**Aus der eigenen Blase herauskommen**

Umweltschutz war in vielen Industrieländern, besonders in Mittel- und Nordeuropa, bisher vor allem eine Sache des Bildungsbürgertums. Das hat sich mit der Klimagerechtigkeitsbewegung auch nicht groß geändert, auch wenn jetzt endlich wieder viele junge Menschen dabei sind und mehr grundlegende, gesellschaftliche Fragen gestellt werden – siehe den Slogan „system change not climate change“. Dennoch bleibt es dabei: Fast alle Beteiligten verfügen über eigene ausreichende finanzielle Mittel oder kommen aus gut situiertem Elternhaus. Viele glauben daran, dass staatlichen Strukturen und Parteien im Prinzip gut funktionieren können, nur die falschen Leute oder Parteien an der Macht sind. Fast alle leben auf einem hohen Konsumniveau bei gleichzeitiger Einbildung, durch bewusste Kaufentscheidungen die ökologischen Folgen ihres

Lebens mindern und einen gewichtigen Beitrag zur Rettung der Welt leisten zu können. Die hohe Bereitschaft, zusätzlich für vermeintlich gute Zwecke zu spenden, rundet dieses Bild ab. Viele jüngere Aktive distanzieren sich zwar für einige Zeit und zumindest verbal von diesen Orientierungen, stammen aber trotzdem aus solchen Milieus, haben dort ihre sozialen Kontakte und reproduzieren unbewusst viele der erlernten Verhaltensweisen. Das ist natürlich nicht eigene Schuld, aber es hat Folgen:

- ▶ Der ökologische Fußabdruck ist wegen des hohen Konsumniveaus verheerend.
- ▶ Durch den Konsum der als ökologisch, fair, vegan oder sonstwie als besser angepriesenen Produkte wurden und werden diese Wirtschaftsbereiche stark durchkommerzialisiert. Sie weisen dann die gleichen kapitalistischen Ausbeutungsstrukturen auf wie alle anderen Bereiche: Rohstoffgewinnung über imperiale Machtausübung in entfernten Ländern, schlechte Arbeitsbedingungen für die Bediensteten, hoher Transport- und Verpackungsaufwand, Erstarken großer Player mit Aufkäufen, Verdrängungswettbewerb und Monopolisierung von Branchen.
- ▶ Das hohe Spendenaufkommen hat zur Entstehung großer Hauptamtlichenapparate in politischen Bewegungen geführt. Dadurch sind fast alle politischen Strukturen auf überregionaler Ebene stark hierarchisiert bei gleichzeitiger Abhängigkeit von der Aufrechterhaltung der Mittelflüsse. Politische Kampagnen sind daher von Art und Inhalt heute meist darauf ausgerichtet, die Spendeneinnahmen zu erhöhen oder neue Fördermittel zu gewinnen.
- ▶ Politisch fatal ist aber vor allem, dass die politischen Forderungen und die praktischen Politiken, die daraus im parlamentarischen Raum entstanden, vor allem über eine Verteuerung des Ressourcenverbrauchs organisiert wurden und deshalb eine starke soziale Ungerechtigkeit beinhalten. Weltrettung durch Bioprodukte, klimaneutrale Flugreisen, Bahncard100, Abgasnormen und E-Autos – all das ist für Menschen in prekären Arbeitsverhältnissen oder nur mit den Almosen einer knauserigen Sozialpolitik nicht erschwinglich. Ideen wie der Nulltarif im öffentlichen Personenverkehr werden von vielen Umweltverbänden und Grünen abgelehnt. „Umwelt muss Geld kosten“, ist da vorherrschendes Denken. Das aber ist die Anwendung kapitalistischer Logiken und führt zu Lösungen über den anonymen Markt, der nur eines kennt: Mehr Profit durch mehr Ausbeutung von Mensch und Natur.

Schon immer strahlten gesellschaftliche Herrschaftsverhältnisse auch in die Subräume aus. Vereine, Parteien und Firmen waren wie kleine Staaten aufgebaut. Neben Hierarchien wirken die klassischen Rollenverteilungen. Das war früher vor allem männliche Dominanz und patriarchale Arbeitsteilung, also der Mann als Vorsitzender, die Frau als Schriftführerin. Männer halten die Reden, Frauen machen den Kuchenstand. Zwar ist das längst nicht überall überwunden, aber ist durch

vdie in feministischen Kämpfen erstrittenen Veränderungen zumindest teilweise überwunden. Dafür hat sich aber die Reichtumsschere weiter geöffnet und die bildungsbürgerliche Dominanz in den Weltverbesserungs-NGOs und -Bewegungen verschärft. Menschen ohne Abitur sind selten. Gewählte Sprache, makellose Körper, schicker Look und finanziell abgesichertes Dasein schaffen eine Atmosphäre, die Menschen aus anderen Milieus ausschließen. Hinzu kommt die Nichtberücksichtigung der zeitlichen Möglichkeiten von Menschen mit Lohnarbeit, Kindern oder zu Pflegenden, oft aber sogar das direkte bis gewaltvolle Mobbing bei unerwünschten Sprechweisen oder Ansichten.

Eine Veränderung hin zu offenen, inklusiven Arbeitsformen wird nicht ganz einfach sein, denn Menschen fühlen sich unter ihresgleichen oft wohler. Sie bilden soziale Gruppen unter bewusster oder versteckter Abgrenzung vom Andersartigen. Einfach zu beschließen, offen für alle zu sein, oder das in eine Selbstdarstellung zu schreiben, hilft wenig. Wichtiger ist, sich ganz bewusst zu überlegen, politische Projekte als Kooperation der Unterschiedlichen zu organisieren – und dann gezielt auch Menschen einzuladen, die nicht zur eigenen sozialen Schicht gehören, andere Umgangsformen pflegen usw.

Schon mehrfach war das VW-Werk in Wolfsburg Ziel von Aktionen, bei denen mehrere Kleingruppen unabhängig voneinander, aber entsprechend einem gemeinsamen Plan agierten. Für solche Aktionen müssen in der Regel mehrere Gruppen in Kontakt treten, um mehr Kraft zu entfalten, als jede einzelne Gruppe allein hätte.

Das Foto stammt vom 4.6.2021. Blockiert wurden Kohlezüge und -anlagen sowie die im Bau befindliche Gaspipeline zum VW-Werk.

Großes schaffen als Kooperation der Unterschiedlichen

Vielleicht war schon das eine oder andere, was in diesem Kapitel steht, für euch etwas irritierend. Der deutschsprachige Raum ist für seine Orientierung auf Vereinsstrukturen und sehr bürgerliche Formate bekannt. Das wirkt auch in Kreise hinein, die so gar nicht sein wollen, aber denen die Phantasie fehlt, sich davon tatsächlich abzusetzen. Es gibt so viele Gruppen, die schwungvoll beginnen und sich dann in internen Streitereien verwickeln oder spalten, weil sie ständig danach suchen, einer Meinung zu sein. Eine offen-dynamische Arbeitsweise, bei der Menschen auch ihre Unterschiedlichkeiten ausleben können, ohne dass Hierarchien entstehen, ist so oft viel wirkungsvoller, dass dem Plädoyer, da auch mal mit den eigenen Gruppenstrukturen zu experimentieren, hier ein paar Seiten gewidmet werden sollten. Natürlich steht dem oft

der Wille Einzelner entgegen, Macht oder Kontrolle auszuüben, andere zu steuern oder durch einen wichtig klingenden Titel in den Medien auftreten oder die eigene Karriere vorantreiben zu können. Viele Aktionen scheitern eher daran als an den politischen Gegnern.

Das Interessante ist: Solche kreativ-dynamischeren Organisationsformen funktionieren auch in größeren Zusammenhängen, also bei der Vorbereitung großer Aktionen oder in Bündnissen.



Das setzt dann genauso voraus, dass auf einheitliche Entscheidungen und ein gemeinsames Label verzichtet wird. Die Netzwerke dienen der Kommunikation und Anbahnung gegenseitiger Unterstützung. Alle Projekte werden jeweils autonom organisiert und es finden sich immer diejenigen neu zusammen, die das konkrete Projekt zusammen durchführen wollen. Das wird seit mehreren Jahren zum Beispiel in den Verkehrswendeinitiativen in Gießen sehr erfolgreich praktiziert.

Um geplante, große Straßen, Gewerbegebiete, Flughäfen oder Hafenerweiterungen zu verhindern, braucht es dann sogar eine überregionale Vernetzung. Eine bunte, sich gegenseitig unterstützende und bei passenden Gelegenheiten kooperierende Mischung verschiedener Gruppen, manche mit und andere ohne Label, manche mit und andere ohne Leitungsgremien, ist auch hier das Beste. Formalisierte Dachverbände und Ähnliches erstarren nach kurzer Zeit und schlafen ein oder werden zu Sprungbrettern für Leute, die sich oder die hinter ihnen stehenden Verbände profilieren wollen.

Geld, Presse & Co.: Tipps für Orga-Kram

Offen-dynamische Strukturen ohne Hierarchien und zentrale Gremien müssen nicht dazu führen, sich schlau zu organisieren, Ressourcen zu sammeln und effizient einzusetzen. Die Art, wie diese verwaltet werden und welche Rolle sie spielen, verändert sich aber.

- ▶ Geld in Form von Beiträgen, Zuschüssen oder Spenden ist ebenso hilfreich wie eine gute Sammlung von Aktionsmaterialien, die auch spontan eingesetzt werden können. Es wäre aber fatal, von finanziellen Zuflüssen abhängig zu werden.
- ▶ Die Presse gezielt mit Informationen zu füttern, bei Aktionen einzubinden oder als Werbung für Veranstaltung zu nutzen, hilft euch bei der Verbreitung eurer Ideen. Ihr solltet aber darauf achten, auch dann eine starke Ausstrahlung nach außen zu haben, wenn ein Thema gerade dort nicht gut läuft.

Protest gegen Straßen und Autos finanzieren

Am Geld sollte Protest nie scheitern. Er sollte nicht einmal davon abhängig sein. Organisiert euch mit schlauer Improvisation, aufmerksamem Schauen nach Möglichkeiten und dem Teilen von Ressourcen. Dann wird vieles ohne oder auch mit wenig Geld möglich.

Wenn ihr wenig Geld braucht und euch Ressourcen wie Räume, Gehzeuge, Infostände, Lautsprecher usw. teilt, müsst ihr der Beschaffung weniger Aufmerksamkeit und Energie widmen. Das, was trotzdem nötig ist, könnt ihr im günstigsten Fall „nebenbei“ reinholen:

- ▶ Spendensammeln während der Aktion oder bei Veranstaltungen: Einfach eine Box am Infostand oder so aufstellen und Leute bitten, da was reinzuwerfen, wenn sie was übrig haben. Auch da ist Kreativität hilfreich. Vom Hut bis zur Papprolle, vom leeren Marmeladenglas bis zur Gießkanne

Bericht aus Gießen

Die Vielfalt sehr unterschiedlicher Aktivitäten und Projekte ist hoch. Es gibt nirgendwo eine zentrale Gruppe, die über irgendwas entscheidet, delegiert oder kontrolliert. Es passiert das, was Menschen wollen, und es machen jeweils die, die es interessiert. So entstehen und vergehen immer wieder neue Projektgruppen. Das Verbindende ist zum einen der Verkehrswendeplan, der Ende 2018 von sehr vielen Beteiligten erarbeitet wurde. Außerdem werden zu den Aktionen immer alle eingeladen. Vor allem die großen Aktionstage, bei denen ganze Teile der Stadt autofrei sind, bilden auch Orte, an denen sich Aktive verschiedener Projekte begegnen. Wo keine zentrale Gruppe ist, kann auch niemensch unter Druck gesetzt werden. Politik und Autolobby macht das sichtbar nervös. Bislang garantiert diese Organisationsform eine hohe Vielfalt an konkreten Aktionen, zudem sind viele neue Gruppen in Stadtteilen und umgebenden Orten gegründet worden. Aktive, die schon länger dabei sind, unterstützen und coachen diejenigen, die neu anfangen – überlassen ihnen aber stets die prägende Rolle bei ihren Projekten.

Beispiel für große Verkehrswendepläne: <https://giessen-autofrei.siehe.website>

können die Spendentöpfe ein Blickfang sein – am besten sogar noch passend zu eurem Aktionsthema.

- ▶ Ein modernes Mittel ist das Spendensammeln über Crowdfunding. Um das nicht allzu kommerziell wirken zu lassen, könnte es auch gleich für die Aktion selbst werben. Neben Spenden wird noch informiert und zur Mitwirkung eingeladen.
- ▶ Sachspenden statt Kaufen: Lebensmittel, Baumaterial, Planen, Fahrradanhänger und vieles mehr liegen im Müll oder irgendwo ungenutzt herum. Checkt die möglichen Quellen in eurer Umgebung und nutzt die aus. Andere Sachen lassen sich leihen oder, wenn noch nicht vorhanden, gemeinsam beschaffen und nutzen.
- ▶ Zuschüsse und Förderungen: Firmen, Stiftungen, Staat und Kommunen vergeben große Mengen Geld an zivilgesellschaftliche Aktivitäten. Die meisten wollen aber eher brave Projekte. Da müsst ihr euch vorstellen, was klappen, aber auch gefährlich sein kann. Denn Geld macht schnell abhängig, und viele Gruppen sind auch tatsächlich brav geworden, weil die Gelder dann regelmäßiger flossen. Es gibt ein paar Fonds, die auch ungehorsame Projekte unterstützen, zum Beispiel Guerilla-Foundation, Lush Charity Pot, Patagonia oder der Fonds Zivilcourage.

Tipps zur Selbstorganisation: <https://alltagsalternativen.siehe.website>

Bedenkt auf jeden Fall vorher: Was braucht ihr wirklich? Eure Aktion soll etwas verändern und dafür geeignet sein, macht sie nicht schwächer durch eine Anpassung an unpassende Förderrichtlinien. Ganz verheerend wird in dieser Richtung jede Hauptamtlichkeit. Denn eine Person, die bezahlt wird, entwickelt fast immer ein Interesse, das weitere Gelder fließen. Schließlich ist sie privat davon abhängig. Da Hauptamtliche viel Einfluss in einer Gruppe haben, können sie dann deren Inhalte und Aktionsformen entsprechend beeinflussen – meist in Richtung angepasster Projekte ohne Konfrontation.

Veranstaltungen organisieren

Neben Aktionen auf der Straßen können auch Veranstaltungen wichtige Impulse setzen, vor allem dann, wenn geladene Gäste per Vortrag, Workshop oder bei Diskussionen Erfahrungen und Wissen über Aktionen oder Verkehrswendekonzepte teilen. Auf diese Art könnt ihr auch selbst Wissenslücken schließen, wenn ihr Referentis zu Sachfragen einladet, wo ihr euch noch unsicher seid. Denn ein umfassender Verkehrswendepplan sollte möglichst wenig Lücken aufweisen, aber viele Fragestellungen wie der Gütertransport ohne PKW und LKW oder die gute Erreichbarkeit auch der kleinsten, entlegenen Orte sind noch nicht so breit diskutiert wie Fahrradstraßen oder der Nulltarif. Zudem gilt es, Zweiflis zu überzeugen oder klare Kante mit guten Argumenten gegen alles zu zeigen, was wieder nur den Wahnsinn des Autofahrens weiterführen und den Autokonzernen neue Gewinne bringen soll wie z.B. die Umstellung des Motors auf eine andere Antriebsenergie.

Damit sich der Aufwand auch lohnt, einen Raum such finden, Referentis einzuladen und ordentlich Werbung zu machen, solltet ihr versuchen, Unterstützis mit viel Reichweite zu finden, also Organisationen mit vielen Mitgliedern, Aktive mit starken Social-Media-Kanälen in eurer Region oder auflagenstarke Medien. Kurze fachliche Inputs sind auch auf Aktionen denkbar.

Pressearbeit

Der Konsum von Medien ist von Person zu Person sehr unterschiedlich. Bei vielen Älteren dominieren nach wie vor die Printausgaben von Tages- oder Wochenzeitungen und das Fernsehprogramm. Viel ist durch das Internet verdrängt worden – und viele der ganz jungen Generationen nehmen nur noch sehr kurze Nachrichten auf, die über die Handy-Bildschirme flimmern. Das sind aber nur grobe Tendenzen, und es gibt noch viele weitere solcher, die sich benennen lassen. So bezieht das gut situierte Bildungsbürgitum oft überregionale Tageszeitungen, weil es sich für die Niederungen provinzieller Politik nicht so stark interessiert. Für politische Aktion und konkrete lokale Forderungen ist das nicht gut, weil damit ein guter Teil möglicher Sympathisantis nicht mehr erreichbar ist. Der Streit in eurem Dorf oder der Stadt um Fahrradwege oder die Reaktivierung der Bahn kommen halt in taz, Junge Welt, SZ oder FR nicht an.

Um nicht in der eigenen Kommunikationswelt („Blase“) hängenzubleiben, solltet ihr aktiv versuchen, eure Positionen und Aktionen über möglichst viele, am besten alle Kanäle zu verbreiten. Auch hier würde es zum Vorteil, wenn ihr eure Aktionen in offenen Runden gestaltet, weil dann die verschiedenen Kommunikationswege allein durch die Unterschiedlichkeit der Mitwirkenden gut bedient werden können. Internet, Messenger, Zeitungen, Radio, Fernsehen und mehr wollen gefüttert werden. Manche Tipps gelten für alle.

**Foto**

War selbst zu Corona-Zeiten kein Problem: Vortrag auf dem Verkehrswendetag am 20.6.2020 in Gießen

Mitschnitt des Vortrags zu RegioTrams auf dem gleichen Straßenfest: <https://youtu.be/iN2vXVTOGuM>

Zur RegioTram „Chemnitzer Modell“: <https://youtu.be/uotFYguOQ78>

- ▶ Fokussiert auf eine oder einige Kernaussagen: Wählt einen interessanten Aufhänger. Das kann eine Kritik an einer aktuellen politischen Entscheidung oder einem Vorhaben sein, ebenso aber auch eine Aktion von euch oder eine bestimmte inhaltliche Forderung. Lange Presseinfos oder Aussagen ins Mikro werden regelmäßig gekürzt – aber dann nach Lust und Laune der Journis. Wenn ihr nur die ein oder zwei Kernbotschaften benennt, ist die Chance größer, dass diese auch rüberkommen.
- ▶ Wenn ihr dann noch einen Dreh findet, einen Bogen zu grundsätzlicheren Positionen zu spannen – um so besser. Die konkrete Aktion oder Forderung muss aber das Allgemeinere mitziehen, nicht umgekehrt.
- ▶ Es gibt viele und gute Gründe, den von Anzeigen oder politischen Institutionen

abhängigen Medien skeptisch zu begegnen. Sie deswegen aber zu ignorieren, ist dumm. Für eure Aktionen braucht ihr Aufmerksamkeit – und zwar in alle Richtungen. Nach wie vor nutzen viele Menschen Tageszeitungen, Radio und Fernsehen als wesentliche Quellen. Es macht daher Sinn, die dort tätigen Journis mit Presseinfos zu bedenken, zu euren Aktivitäten einzuladen und am besten auch den einen oder anderen direkten Draht aufzubauen.

- ▶ Daneben macht es Sinn, die schnelleren Social-Media-Kanäle zu bedienen. Das kann mit der traditionellen Pressearbeit gut verbunden werden, wenn Journis per Presseinfo darauf hingewiesen werden, auf welchen Kanälen zeitnah Berichte Fotos und Filme eingestellt werden.
- ▶ In vielen Medien werden gerne Zitate und O-Töne verwendet. Wenn ihr das nicht dem Zufall überlassen wollt, könnt ihr selbst solche Zitate beteiligter Menschen verschicken oder online stellen.

Für alles ist das Wissen darüber, wie die Medien ticken, wichtig. So haben Printmedien feste Redaktionsschlüsse. Bis ca. 15 Uhr ist noch alles recht flexibel, danach eintreffende News führen zu Stress in der Redaktion. Aktionen oder Pressekonferenzen am Vormittag finden eher den Weg in die Medien. Die Chance,

Bericht von Autobahnabseilaktionen

Die verschiedenen Gruppen verschickten zu Beginn der Aktion ihre eigenen Presseinfos, in denen auch viele Zitate der Beteiligten zu ihrer Motivation und den Zielen untergebracht waren. Zudem gab es drei Menschen in einem Gebäude, die Twitter und einen Blog bedienten, Presseanfragen bearbeiteten und mitverfolgten, welche Aktionsgruppe wo noch handlungsfähig war und Interviews mit Journis machen konnte. Nachdem alle Aktionen geräumt waren, übernahmen sie die komplette Medienarbeit. Vorher aber zeichneten einige der Aktionsgruppen schnell Kurzinterviews der an den Brücken hängenden Menschen auf und stellten die Online.

das Reportier vor Ort kommen, ist größer. Pressemitteilungen sollten nach Möglichkeit vor 13 Uhr versendet werden. Onlinemedien und Funk und Fernsehen sind zwar etwas flexibler. Es macht aber Sinn, sich die Programmstruktur anzuschauen, um gezielt die passende Redaktion einzuladen und zu einem Zeitpunkt Bilder zu produzieren, an dem sie für die entsprechende Sendung noch verarbeitet werden können.

Mit einer guten Pressearbeit ist stets die Gefahr verbunden, Gruppenprozesse zu hierarchisieren. Das geht von beiden Seiten aus. Journis suchen stets nach Menschen, die für alle Beteiligten reden. Am besten sollen sie schon prominent sein oder ein nach Wichtigkeit klingendes Amt innerhalb der Gruppe haben. Viele Politgruppen schieben aber auch selbst ihre besten Redner und bekanntesten Leute ins Rampenlicht. Das schafft Ungleichheiten und zieht Menschen an, die genau das suchen: Sich selbst inszenieren eventuell durch gezielt Karrieresprünge vorbereiten. Für ein gleichberechtigtes Miteinander ist das Gift. Dabei geht es nicht darum, Arbeitsteilung zu verteuflern. Die schafft oft mehr Wirksamkeit und kann die Selbstbestimmung sogar fördern, wenn Menschen nach ihren Interessen aktiv werden.

Vielmehr geht es darum, Stellvertretung und Vereinnahmung zu vermeiden – im Kleinen wie im Großen. Für eure Aktionen und politischen Forderungen heißt das: Lasst die sprechen, die etwas machen, also die Aktivistin in der Aktion selbst oder diejenigen, die konkrete Forderungen erheben. Für größere Netzwerke und Bündnisse bedeutet es ebenso, dass nicht irgendwelche oft abgehobenen Zirkel die Außenvermittlung für diejenigen machen sollten, die in der Aktion stehen. Pressegruppen oder -personen kann es trotzdem geben. Sie sprechen aber nicht für andere, sondern sind Vermittler, damit die Aussagen der Aktionen noch lauter nach außen dringen können.

Etablierte Zeitungen lehnen solches Vorgehen oft ab, verlangen nach Sprechis oder machen die interviewten Personen zu solchen. Letzteres solltet ihr kritisieren, aber damit auch souverän umgehen. Es geht darum, das Denken in der Welt zu verändern. Dazu gehört das ewige Verlangen nach Führis und Hierarchien. Organisiert euch anders und erkläre den Menschen, mit denen ihr in Kontakt kommt, warum ihr das macht. Es wird Journis geben, die das durchschauen und darauf Acht geben – und solche die ignorant immer wieder etwas anderes herbeischreiben. Lasst euch aber nicht davon abbringen. Dass ihr nicht alles von heute auf morgen ändern

ANTWORTEN

500 Radfahrer fordern: Verkehrswende jetzt!

Bei der Fahrrad-Demo durch unsere Region gibt es viel Kritik an der Autoindustrie und am permanenten Ausbau von Autobahnen.

Von Michael Strohmann, Stephan Schwaiger, von Silke Kitzler und Cornelia Schick

Braunschweig. Das zentrale Anliegen der Fahrradaktivisten sind unsere Region als Stützpunkt für umweltschonende Mobilität. Die Verkehrswende ist ein Schlüssel für ein nachhaltiges Leben. Die Verkehrswende ist ein Schlüssel für ein nachhaltiges Leben. Die Verkehrswende ist ein Schlüssel für ein nachhaltiges Leben.

Mit einer guten Pressearbeit ist stets die Gefahr verbunden, Gruppenprozesse zu hierarchisieren. Das geht von beiden Seiten aus. Journis suchen stets nach Menschen, die für alle Beteiligten reden. Am besten sollen sie schon prominent sein oder ein nach Wichtigkeit klingendes Amt innerhalb der Gruppe haben.

Rund 500 Radfahrerinnen und Radfahrer haben sich hier versammelt, um im Rahmen der Demo die Folgen der Klimawandelsfolgen aufzuzeigen.

Angela Gatz ist die Leiterin des Projekts. Sie hat die Demo organisiert und ist heute hier. Sie hat die Demo organisiert und ist heute hier. Sie hat die Demo organisiert und ist heute hier.

„Es ist beschämend, dass die Jungen ausbaden müssen, was unsere Generation versaut hat.“

Anna Marsal ist die Leiterin der Demo. Sie hat die Demo organisiert und ist heute hier. Sie hat die Demo organisiert und ist heute hier. Sie hat die Demo organisiert und ist heute hier.



Mit Postspielplatz haben die Teilnehmer über die Hörsingering und dann zum Braunschweiger Hofmarkt und Schoppa.



Mit dabei sind auch viele Jugendliche, die auf die Folgen des Klimawandels aufmerksam machen wollen.



Edmond Schütz, Antiquarier der Demo, vor der Braunschweiger Braunschweig.



Auch die 65-jährige Anna Marsal am Hofmarkt bei der Demo dabei.

Am Ende fahren die Teilnehmer doch ein winziges Stück Autobahn, den letzten Zopf der A 39 vor Tappenberg.

Angela Gatz ist die Leiterin des Projekts. Sie hat die Demo organisiert und ist heute hier. Sie hat die Demo organisiert und ist heute hier. Sie hat die Demo organisiert und ist heute hier.

Edmond Schütz, Antiquarier der Demo, vor der Braunschweiger Braunschweig.

Auch die 65-jährige Anna Marsal am Hofmarkt bei der Demo dabei.

Bericht in der Braunschweiger Zeitung nach der Raddemo gegen die A39 und das Gewerbegebiet Schoppa

Die Gruppe legt außer der Abspreizung der Hände noch einmal eine Stange ein, um zu zeigen, dass es eine Überlebensstrategie ist, die wir brauchen.

könnt, ist kein Beleg, dass ihr auf dem Holzweg seid. Die Dominanz des Autos als Verkehrsmittel werden wir auch nicht im Schnellverfahren hinbekommen, und auf dem Weg viel Unverständnis ernten.

Eigene Medien

Seit das Internet die zwischenmenschliche Kommunikation dominiert, ist es leicht geworden, für eine eigene Medienpräsenz zu sorgen. Das ist wichtig, könnt ihr hier doch unverfälscht eure Kritik, Forderungen und Berichte veröffentlichen. Zur Verfügung stehen sehr unterschiedliche Formate, von der statischen Webseite bis zu den schnellen, aber auch flüchtigen Messengern, Bildersammlungen usw. Kein Mensch weiß, wer wo was nutzt. Wenn ihr viele erreichen wollt, solltet ihr auch unterschiedliche Formate mit euren Daten füttern. Konsequenz ist dann, nicht nur das Internet zu bedienen. Gerade bei Aktionen sollen ja auch Menschen unmittelbar angesprochen werden. Da ist ein gutes Flugblatt oder eine Aktionszeitung immer noch unerschlagbar wertvoll. Leider sind sie aber außer Mode gekommen. Doch Raddemos, Straßentheater usw., bei denen viele Menschen zuschauen, aber kaum erahnen können, worum

KOMMENTAR: Michael Strohmann zur Raddemo

Muster mit Wert

Die Gruppe legt außer der Abspreizung der Hände noch einmal eine Stange ein, um zu zeigen, dass es eine Überlebensstrategie ist, die wir brauchen. Die Gruppe legt außer der Abspreizung der Hände noch einmal eine Stange ein, um zu zeigen, dass es eine Überlebensstrategie ist, die wir brauchen.

es eigentlich geht, sind ein Stück weit verschenkt. Gute Spruchbänder, Redebeiträge und Parolen, vor allem aber das rund um die Aktion oder entlang der Demoroute verteilte Flugblatt sind wichtige Bausteine der Vermittlung an die, deren Blicke wir durch unsere Aktion auf uns richten.

Noch besser sind Gespräche und direkte Kommunikation. Wenn sich rund um eine Aktion Menschen um die Kontaktaufnahme kümmern, eventuell auch als verstecktes Theater selbst als Betrachter agieren, wertet das die eigentliche Aktion deutlich auf. Pressearbeit, eigene Medien und direkte Kommunikation sind sich ergänzende Elemente der Außenvermittlung, die bei jeder Aktion mitgedacht werden sollten.

Unsere Unterstützung für eure Verkehrswende

Wissen weitergeben, Kreativität anregen, Mut machen und bei konkreten Anlässen zielgenau beraten – das versuchen vieler derer, die einige Erfahrung gesammelt haben. Es ist ein Geben und Nehmen. Meldet euch, wenn ihr diese Unterstützung braucht. Und überlegt selbst, wo ihr Wissen weitergeben könnt. Solidarische Unterstützung braucht keine Zentralen und Hierarchien.

Beratung, Workshop, Vorträge und Trainings

Verkehrswende-Aktive, die schon lange lokale Aktionen machen, an Besetzungen oder Kampagnen beteiligt waren, geben ihre Ideen und Erfahrungen gern weiter – als Vortrag oder Workshop zu Verkehrswendeaktionen. Aber auch als kompaktes Wochenend-/Mehrtages-Training zu allen möglichen Aktionsformen von Straßentheater über Kommunikationsguerilla bis zu Blockaden und filigraner Sabotage. Technische Tipps, Übungen und rechtliche Hinweise füllen dann die Tage. Weitere Themen findet ihr auf <https://vortragsangebote.siehe.website>.

- Hilfe bei der Erarbeitung von lokalen Verkehrswendeplänen
Beispiele, wo wir sowas schon gemacht haben: Koblenz (koblenz-autofrei.net) und Gießen (<https://giessen-autofrei.siehe.website>), aber auch für kleinere Orte (z.B. <https://wieseketal.siehe.website> und <https://suedkreis.siehe.website>)
- Ihr plant eine Demo auf der Autobahn? Oder wollt für eure Stadt/Region einen Verkehrswendeplan erarbeiten? Wir können, wenn nötig, euch dabei unterstützen mit den bei unseren Aktionen gesammelten Erfahrungen und dem Wissen um rechtliche und organisatorische Fragen, Tipps für die Aktionsdurchführung usw. Meldet euch einfach in der Projektwerkstatt. Vorher könnt ihr gerne in den Internetseiten stöbern, wo wir viele Infos, Tipps und Erfahrungen öffentlich gemacht haben.
- Workshops zu konkreten Aktionen, z.B. kreative Versammlungen in der Stadt, Demos auf großen Straßen bis Autobahnen, Kommunikationsguerilla und vieles mehr
- Vortrag als bilderreiche Einführung und Anregung
Der Verkehrswendeaktionen-Einführungsvortrag ist auch als Film vorhanden – für daheim oder einen öffentlichen Filmabend: https://youtu.be/rR0pA_IQK-w.
- Das volle Programm: Aktionstraining
Einen Tag oder (besser) ein Wochenende lang alle möglichen Aktionsideen kennenlernen, technische und rechtliche Fragen klären, mal einiges Ausprobieren und dann eigene Aktionen planen

Kontakt

Projektwerkstatt
Ludwigstr. 11
35447 Reiskirchen
saasen@
projektwerkstatt.de
Tel. 06401-903283

Überblick zu vielen
Aktionsideen auf
<https://verkehrsaktionen.siehe.website>

Materialien

Wir haben Materialien erarbeitet, die ihr nutzen könnt.

- Aktionszeitung „Rad ab?!“
Der großformatige, bunte Vierseiter im Tageszeitungsdesign kann von euch bei Aktionen, Veranstaltungen, Infoständen und Demos genutzt werden, um Passantis etwas in die Hand drücken zu können. In der Zeitung sind alle wichtigen Verkehrswendefragen angesprochen worden – von Zahlen über die Folgen des Autoverkehrs über kritische Blicke auf E-Autos bis zu nötigen Veränderungen. Als PDF angucken auf <https://verkehrszeitung.siehe.website> – bestellen gegen Spende in der Projektwerkstatt am besten als Paket von 250, 500 oder 1000 Stück.



Bericht vom Danni-Camp

Das war der Ankündigungstext für das Aktionstraining am 23.-25.5.2021:

Direct Action Training: Tipps und Tricks für kreative Protestformen

Du findest, in der Welt läuft einiges verkehrt? Und fühlst Dich ohnmächtig, weil Du oft nicht weißt, wie das Bessere gelingen oder durchgesetzt werden kann? Umweltzerstörung, immer neue Straßen und Flächenversiegelung, Menschenrechtsverletzungen in Zwangsanstalten, Diskriminierung und Ausbeutung – so vieles passiert täglich, aber kaum etwas hilft dagegen? Dann hilft dieses Direct-Action-Training. Denn so ohnmächtig, wie es scheint, sind wir nicht. Im Gegenteil: Es gibt viele Aktionsformen, die wir kennenlernen und üben können, um uns wirksamer wehren zu können, um lauter und deutlicher unsere Stimme zu erheben oder uns politisch einzumischen: Kommunikationsguerilla, verstecktes Theater, gezielte Blockaden oder Besetzungen, intelligente Störung von Abläufen und vieles mehr schaffen Aufmerksamkeit und bieten Platz für eigene Forderungen und Visionen. Wir werden konkrete Aktionsideen besprechen, den rechtlichen Rahmen durchleuchten und einiges ausprobieren. Ein Schwerpunkt werden Verkehrswendeaktionen sein. Am Ende besteht Zeit, eigene Aktionen zu planen und dafür Rückfragen zu stellen.

Und so lief es: Freitag um 19 Uhr startete eine Runde zum Kennenlernen und Austausch von Erwartungen, danach lief der „Direct-Action“-Einführungsfilm. Samstag ging es ab 10 Uhr weiter mit Zusatzinfos und Fragen zu konkreten Aktionsformen und Versammlungsrecht. Nachmittags radelten die Teilnehmenden nach Homberg, um dort an vielen kleinen Punkten zu üben und ein verstecktes Theater auszuprobieren – bis ein Regenschauer den Spaß beendete. Getrocknet ging es im Camp bis 21 Uhr weiter mit Fragen und vielen technischen Tipps für Aktionen. Der Sonntag stand von 10 bis 16 Uhr im Zeichen etlicher Kleingruppen, in denen die Teilnehmenden eigene Ideen entwickelten und durchplanten – stets mit der Möglichkeit für Rückfragen und einer abschließenden Austauschrunde für die einzelnen Vorhaben. Jetzt müssen die vielen Verkehrswende-Ideen nur noch bei konkreten Aktionen vor Ort umgesetzt werden.

- ▶ Sammlung von Argumenten, Anregungen und Zahlenmaterial
Auf unseren Internetseiten stellen wir viele Hintergrundmaterialien bereit, die ihr bei euren Aktivitäten und Veranstaltungen nutzen könnt, so z.B. eine Seite mit vielen Zahlen zum Verkehrsgeschehen (<https://verkehrszaehlen.siehe.website>) und extra zu Fahrradstraßen, E-Autos usw.
- ▶ Aktionsbuch Verkehrswende
Neben diesem Buch wird es ab Herbst 2021 noch ein weiteres lohnenswertes Werk geben: das „Aktionsbuch Verkehrswende“. In ihm findet ihr viele Fakten zum Autoverkehr und spannende Reportagen über Waldbesetzungen, Autobahnblockaden und weitere Aktionen – verbunden mit Tipps, wie ihr selbst aktiv werden könnt. Beide Bücher zusammen bilden das richtige Rüstzeug für kreative Aktionen, um die Verkehrswende durchzusetzen. Infos zum „Aktionsbuch Verkehrswende“ auf <https://endlich-verkehrswende.de/buch>.
- ▶ Bücher, Broschüren und DVDs zu Aktionsformen und politischen Themen
Über 100 Veröffentlichungen zu Umwelt- und anderen politischen Themen, voller Tipps für Aktionen und kreative Gruppenorganisation, dazu Recherchen hinter den Kulissen von Konzernen, Polizei und Justiz prägen den nicht-kommerziellen SeitenHieb-Verlag und den Aktionsversand der Projektwerkstatt. Hier findet ihr viel Material – zum Bestellen als Papierversion oder DVD, aber fast immer auch als freier Download. Der besondere Tipp: Das Rundum-Paket für alle, die aktiv werden wollen mit den vier Readern (Selbstorganisation, Antirepression, Hierarchie und Direct-Action) als Handwerkszeug kreativer und selbstorganisierter Protestformen und noch einer Zugabe – zum Paketpreis! Das und mehr: <https://aktionsversand.siehe.website>

- ▶ Filme
Der Hirnstupser mit vielen politischen Denkstößen, umfangreiche Reportagen zu politischen Kampagnen der Vergangenheit, Dokufilme von Aktionen, Rechtstipps und technische Anleitungen für konkrete Aktionsformen füllen die Youtubekanäle Projektwerkstatt (pwsaasen), Hirnstupser und Direct Action. Alle Filme auch über <https://filme.siehe.website>.

- ▶ Ausstellung
Auf 27 bunten Tafeln im A3-Format ist darstellt, was für eine Verkehrswende nötig ist – also von Stärkung des ÖPNV über Fahrradstraßen und Nulltarif bis zu kurzen Wegen. Die andere Hälfte ist Aktionsideen gewidmet – dargestellt mit Beschreibungen und vielen Fotos. Ihr könnt das PDF angucken oder einfach ausdrucken unter <https://verkehrsausstellung.siehe.website>. In der Projektwerkstatt kann sie auch in laminierten Form ausgeliehen werden.

Aktionsideen:<https://verkehrsaktionen.siehe.website>

Mobilitätsthemen (Zahlen, Forderungen, Hintergründe): <https://verkehrswende.siehe.website>

Aktionstipps allgemein: <https://direct-action.siehe.website>

Versammlungsrecht: <https://demonstipps.siehe.website>

Abbildungen

Verkehrswende-Ausstellung auf einem Aktionstag in Gießen (mit Verkehrswendeplan und einige der Tafeln aus der Ausstellung.



Mehr Aktionsideen

Kleine Beschreibungen, Fotos bereits gelaufener Aktionen, kleine Skizzen und viele Weiterleitungen zu Berichten und weiteren Erklärungen – unsere Internetseiten reizen die Stärken dieser Darstellungsweise aus, in dem ihr zusätzlich zu den Aktionstexten noch viele Links zu weitergehenden Informationen nutzen könnt. Ständig können weitere Berichte hinzu. Gerne fügen wir auch einen Link zu euren Aktionsberichten ein oder einen Text für Aktionsformen, die ihr neu ausgedacht habt. Das Ziel ist, möglichst alles, was geht, für alle zugänglich zu machen. Wer dann davon was anwendet, entscheiden die Akteure selbst. Wir zeigen die Vielfalt der Möglichkeiten!

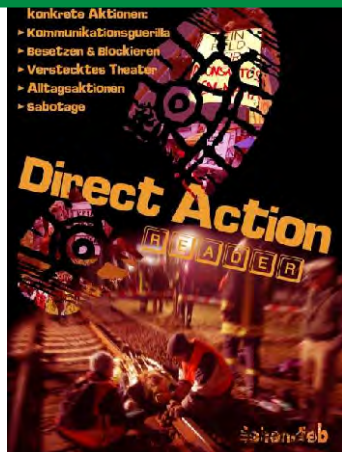
Auch unsere Aktionsreader bieten eine Fülle von Anregungen, technischen und rechtlichen Hinweisen.



Verkehrswende

Verkehrswende

Bücher zu kreativer Aktion



Direct-Action-Reader

Aktionstipps bis zum Abwinken – von Kommunikationsguerilla über Straßentheater, Besetzen und Blockieren, Lieder und kreatives Demonstrieren bis zur Sabotage und Gewaltfrage. Mit einem grundlegenden Einleitungskapitel.

- A4, 68 S., 2009, 6 €
- ISBN 978-3-86747-032-2

Blockadefibel

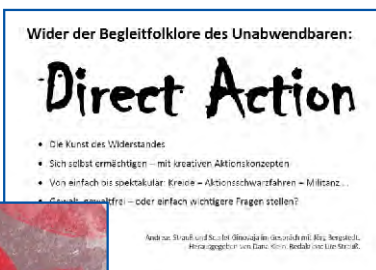
Tipps für Blockaden, Lock-Ons, Besetzungen und mehr.

- A5, 52 S., 2 €
- nur online (nicht im Buchhandel)

Handbuch der Schlossöffnung

Anleitung zum lock-picking.

- A5, 44 S., 2 €
- nur online (nicht im Buchhandel)



Gespräche über ... Organisierung

Interviews und Nachdenktex-te über Kultur und Gegenkultur, Machtkämpfe und Organisierung ohne Hierarchien.

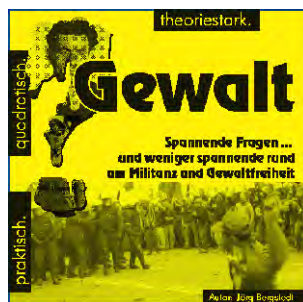
- A5, 100 S., 4 €
- ISBN 978-3-86747-088-9



Hinter den Laboren

Eine neue Technik. Profite. Dann Proteste. Ein Widerstandskrimi.

- Taschenbuch, 308 S., 10 €
- ISBN 978-3-86747-056-8



Gewalt

Kritische Fragen zu Militanz und Gewaltfreiheit. Perspektiven.

- Quadratisch, 76 S., 3 €
- ISBN 978-3-86747-061-2

Wir bieten an: Direct-Action-Training

Du findest, in der Welt läuft einiges verkehrt? Und fühlst Dich ohnmächtig, weil Du oft nicht weißt, wie das Bessere gelingen oder durchgesetzt werden kann? Umweltzerstörung, Menschenrechtsverletzungen in Zwanganstalten, Diskriminierung und Ausbeutung – so vieles passiert täglich, aber kaum etwas hilft dagegen? Dann hilft dieses Direct-Action-Training. Denn so ohnmächtig, wie es scheint, sind wir nicht. Im Gegenteil: Es gibt viele Aktionsformen, die wir kennenlernen und üben können, um uns wirksamer wehren zu können, um lauter und deutlicher unsere Stimme zu erheben oder uns politisch einzumischen: Kommunikationsguerilla, verstecktes Theater, gezielte Blockaden oder Besetzungen, intelligente Störung von Abläufen und vieles mehr schaffen Aufmerksamkeit und bieten Platz für eigene Forderungen und Visionen. Wir werden konkrete Aktionsideen besprechen, den rechtlichen Rahmen durchleuchten und einiges ausprobieren.

Unsere Aktionstrainings unterscheiden sich fundamental von dem, was – viel häufiger – von großen NGOs, Kampagnen und Bewegungsagenturen angeboten wird. Dort werdet Ihr auf bestimmte, von den Apparaten gewünschte Verhaltensformen eingeschworen und übt diese, damit ihr in der von oben vorgedachten Aktion reibungslos funktioniert. Wer Mitläufer bei großen Events sein will, geht lieber dort hin. Wer selbst denken und sich organisieren will, ist bei uns richtig.



Ablauf (Vorschlag für Wochenende):

- ▶ Fr abend: Einführungsfilm und Kennenlernen
- ▶ Sa vormittag: Vertiefung gewünschter Aktionsformen
- ▶ Sa nachmittag: Kreativer Stadtspaziergang mit Übungen
- ▶ Sa abend: Vertiefung gewünschter Aktionsformen
- ▶ So vormittag/mittag: Kleingruppen zur Erarbeitung konkreter Aktionskonzepte
- ▶ So als Abschluss: Austausch über die Ergebnisse

Einführungsfilm online: <https://youtu.be/EOTXAdZnOjw>

Trainings und mehr zum Umgang mit Polizei und Justiz

Training zu offensiv geführten Gerichtsverfahren (Prozesstraining)

Einführung zu rechtlichen Grundlagen der Repression (vor allem Straf- und Strafprozessrecht, aber auch Hinweise auf relevante Spezialgesetze). Schilderung des Ablaufs eines Gerichtsverfahrens. Dann Training in Form eines Rollenspiels zu einem kompletten Gerichtsprozess mit der Möglichkeit, mal verschiedene Rollen auszuprobieren (Zeugi, Angeklagte, Publikum, Wachmensch).

Infoseite: www.prozesstipps.siehe.website

Ablaufvorschlag für eine 48-Stunden-Phase (z.B. ein Wochenende):

- ▶ Fr abend: Einführungsfilm „Unter Paragraphen“ und Kennenlernrunde
- ▶ Sa vormittag: Die rechtlichen Grundlagen und der Ablauf bis zum Termin
- ▶ Sa mittag: Beginn des Rollenspiels – komplett durch das gesamte Gerichtsverfahren (Beginn, Personalien, Anklage, Einlassung usw.)
- ▶ Sa abend: Übung Zeugvernehmung
- ▶ So: Übung Beweisantragschreiben, weiterer Prozessablauf im Rollenspiel

MindestteilnehmerInnenzahl: 8, besser ab 12 (wegen zu besetzenden Rollen im Gerichtsverfahren, besser sind mehr)

Einführungsfilm: <https://youtu.be/C-nWjn6g8zM>

Ton-Bilder-Schau „Fiese Tricks von Polizei und Justiz“

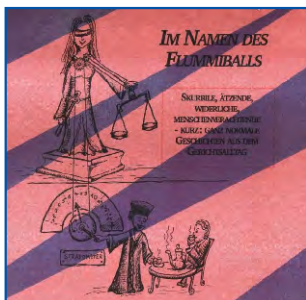
Der Deutsche Depeschendienst schrieb am 22.11.2007: „Polizisten basteln einen Brandsatz oder fertigen Gipsabdrücke selbst an, um Beweismittel zu haben. Beweisvideos und -fotos verschwinden, Falschaussagen werden gedeckt, Observationen verschwiegen, um Straftaten erfinden zu können.“ Jetzt ist das Original zu sehen: Eine Mischung aus Enthüllung, Kriminalroman, Kino, Kabarett und Straftaten von Polizei, Justiz und dem heutigen Ministerpräsidenten Volker Bouffier. Immer mit Originalquellen belegt – direkt auf die Leinwand!

Filmmitschnitt: <https://youtu.be/-N8sRAOITPk>

Gefangen

Kritik an Gefängnissen, Alternativen zur Strafe.

- Quadratisch, 64 S., 3 €
- ISBN 978-3-86747-063-6



Im Namen des Flummiballs

Anekdoten über Trotteligkeiten und Machtmissbrauch in Robe und Uniform.

- Quadratisch, 64 S., 3 €
- ISBN 978-3-86747-050-6



Gespräche über ... Repression

Interviews und Nachdenktex te über offensive Strafprozesse, Umgang mit Polizei und subversivem Rechtsgebrauch.

- A5, 120 S., 4 €
- ISBN 978-3-86747-087-2

Antirepressions-Reader

Aktionstipps zum Umgang mit Polizei, Justiz, Kontrollen und mehr. Von Straßentheater bis zu Sabotage, offensivem und subversivem Rechtsgebrauch. Viele Rechtstipps für Alltagsstress, Gerichtsverfahren und mehr.

- A4, 68 S., 2009, 6 €
- ISBN 978-3-86747-032-2

aktionsversand.siehe.website

Bücher zu Polizei&Justiz



Tatort Gutfleischstraße

Die fiesen Tricks von Polizei und Justiz
Ein erschreckender, zuweilen witziger und immer spannender Blick hinter das Grauen von Polizei- und Justizalltag!

- Quadratisches Großformat. Auszüge aus Polizei- und Gerichtsakten. 2007, 18 €
- ISBN 978-3-86747-016-2



Strafanstalt

Ein Buch über den Knast. Bilder aus Zellen, Gängen und Büros. Einblicke mit Auszügen eines Gefängnistagebuches, umrahmt von Texten zu „Knast und Strafe“. Eindrucksvoll – gerade auch für Menschen, die Knast nicht von innen kennen.

- Quadratisches Großformat. Viele Fotos aus dem Inneren. 2007, 14 €
- ISBN 978-3-86747-023-0

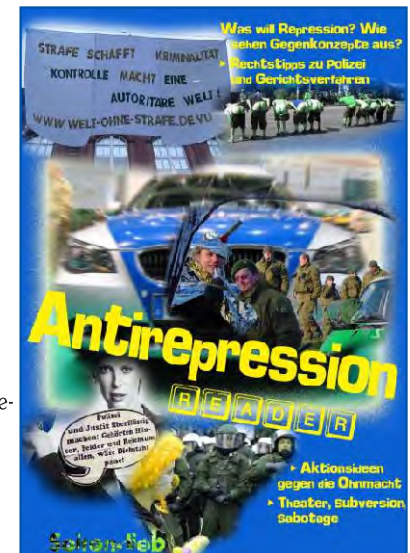
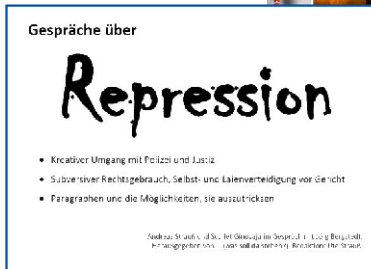


Strafe

Recht auf Gewalt!

Ein Büchlein mit einer klaren Kritik am System von Strafe. Interviews mit Richtis, Kritikis und Gefangenen.

- A5, 88 S., 2008, 4 €
- ISBN: 978-3-86747-024-7



Bücher zu politischer Kritik



Kritik der Demokratie
Grundprobleme der Volks-Herrschaft.

- Quadratisch, 64 S., 3 €
- ISBN 978-3-86747-059-9



Den Kopf entlasten?
Kritik an vereinfachten Welterklärungen.

Den Kopf entlasten?
Kritik an vereinfachten Welterklärungen.

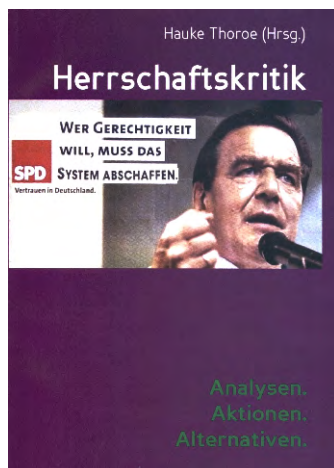
- Quadratisch, 72 S., 3 €
- ISBN 978-3-86747-064-3



Demokratie. Die Herrschaft des Volkes. Eine Abrechnung

Ist Herrschaft des Volkes wirklich etwas Gutes? Volk als konstruiertes, identitäres Subjekt existiert nur in Form seiner Stellvertretung. Wenn die dann herrscht „im Namen des Volkes“ über die Menschen – was ist daran gut? Wenn dann noch Bomben fallen, um die Demokratie weltweit zu exportieren – was unterscheidet diese Kriege von der brutalen Kolonisierung, von religiös motivierten Missionen oder Kreuzzügen früherer Zeiten?

- 12,5 x 22 cm, 208 S., 2006, 14 €
- ISBN 978-3-86747-004-9



Herrschaftskritik

Viele Beispiele für Formen der Herrschaftsausübung im Alltag. Ein Buch wie ein Operationstisch gesellschaftlicher Verhältnisse.

- A5, 164 S., 2010, 10 €
- ISBN 978-3-86747-038-4

Analysen.
Aktionen.
Alternativen.

aktionsversand.siehe.website

Workshops, Vorträge, Lesungen ...

Kritik der Demokratie

Demokratie heißt Volksherrschaft. Sie funktioniert also immer über den Bezug auf einen imaginierten, organischen „Volkskörper“. Dieser „demos“, in anderen demokratischen Gebilden auch als Plenum, Belegschaft, Fangemeinde oder Mitgliedschaft geformt, ist zentraler Baustein der Demokratie. Doch dieses Konstrukt, die Idee von „Völkern“ oder anderen kollektiven Einheiten, kommt nicht ohne Grenzen aus und basiert immer auf dem Ausschluss von Gruppen und Menschen, die als das Außen definiert werden. Ohne Herrschaft geht das nicht. Verschärft wird diese durch die Notwendigkeit der Stellvertretung, denn der Willen des Ganzen existiert nur durch die, die im Namen des Ganzen reden. Parlamentarismus ist dabei eine Show, mit der durch gewählte Abgeordnete die Angehörigen des halluzinierten Gesamtwillens angeblich vertreten werden – eine mehrfach gestufte Lüge, wie der Einführungsvortrag in die Kritik der Demokratie zeigen soll.

Den Kopf entlasten: Kritik an vereinfachten Welterklärungen

„Monsanto ist schuld ... Nein, die Bilderberger ... Quatsch, das Finanzkapital macht alles kaputt ... Hinter allem stecken zwei Bankierfamilien ... Europa wird immer mehr amerikanisiert ... Geht doch gar nicht, weil die BRD ohnehin von den USA besetzt ist ... oder gar nicht existiert ... zumindest sollen die vielen Flüchtlinge Deutschland kaputt machen, das ist alles geplant ...“

So oder ähnlich erklären Reichsbürger, Chemtrailgläubige, AfD, USA- und Israelhasser die Ursachen empfundener Missstände. Was sie gemeinsam haben: Sie vereinfachen, verkürzen komplexe Herrschaftsanalysen und spielen mit den Mitteln des Populismus. Statt Menschen zu eigenständigem Denken und kritischem Hinterfragen anzuregen, wandeln sie Ohnmacht oder Empörung in billige Zustimmung. Mit plumpen Feindbildern und verkürzten Ursache-Wirkungsketten stacheln viele zum Hass gegen unerwünschte Bevölkerungsgruppen, denen die Schuld für das Böse auf der Welt zugeschoben wird – der Antisemitismus ist nur ein Beispiel dafür, welche Folgen das haben kann.

Weitere Angebote:

- ▶ Lesung aus dem Buch „Demokratie“
- ▶ Workshops zu speziellen Fragen, z.B. Kritik an Wahlen oder Kritik an Basisdemokratie

Ein paar SeitenHiebe ...

SeitenHieb ist der Name eines nicht-kommerziellen Verlags. Er wurde 2006 von Aktivistis aus selbstorganisierten, nicht-hierarchischen Aktionsgruppen gegründet und ist seither offen für alle, die ihre Veröffentlichungen (auch) in den Buchhandel bringen wollen, ohne sich dafür an kommerzielle, hierarchische Verlage zu ketten. Denn leider sind auch linke und anarchistische Verlage oft so drauf, suchen diskursive Dominanz, sind ideologisch eingengt oder schlicht von den Zwängen des kapitalistischen Wirtschaftens verschlungen.

Unsere Themen

Ein deutlicher Schwerpunkt liegt im Umweltschutz. Ihr findet Bücher zu:

- ▶ Gentechnik, Landwirtschaft, Tierrechte
- ▶ Verkehrswende
- ▶ Umwelt und Herrschaftsfragen (emanzipatorische Ökologie)
- ▶ Kritik an Nachhaltigkeitskonzepten, Agenda 21 und Konsumkritik

Etlche Werke beschäftigen sich mit politischer Theorie – aber das dann auch mit sehr klaren Positionen, null weichgespült!

- ▶ Herrschaftsfreie Utopien
- ▶ Demokratiekritik
- ▶ Kritik an Polizei und Justiz

Prägend sind Reader, Bücher und DVDs zu Direct Action, Antirepression und viele Aktionsbeschreiben – so wie dieses Buch. Nützlich auch die Sammlungen mit Tipps für Gruppenabläufe und Selbstorganisation.

Wir laden zum Lesen ein! Nur selbst Aktionen machen ist schöner ...

Wir sind ein selbstorganisierter, nicht-kommerzieller Verlag, der zum Mainstream so gar nicht passen will.



SeitenHieb & friends

Hallo du. Hier am Ende des Buches haben wir einige Werbeseiten untergebracht. Wir hoffen, das ist okay. Denn wir sind selbst politische Aktivistis und verfolgen keine kommerziellen Interessen. Daher können wir all das, was wir weitergeben können an Wissen, Unterstützung und Materialien, nur bei unseren Workshops und in unseren Veröffentlichungen vorstellen – in der Hoffnung, dass es die Richtigen erreicht. Der SeitenHieb-Verlag ist kein kommerzielles Unternehmen, sondern Bewegung in Papierform. Nicht nur zum Lesen, sondern vor allem zum Aktivwerden – oder auch als Plattform auch für eure Veröffentlichungen!

Wem das nicht reicht, findet uns im Internet: www.seitenhieb.info. Herzlich willkommen!

Bücher zu politischer Kritik



Mensch Macht Tier

Themen: Speziesistische Ideologie, Tierrechte, Konstruktion von Arten, Veganismus, Containern, Jagd und Tierrechtsaktivismus.

- A5, 116 S., 4
- ISBN 978-3-86747-013-1



DVD „Aufstieg und Fall einer Patentlösung“

Dokumentation der Pro-Gentechnik-Politik und des Widerstands am Beispiel Mecklenburg-Vorpommern.

- DVD, 120 min, 7 €
- ISBN 978-3-86747-073-5



Jörg Bergstedt Nachhaltig, modern, staatstreu?

Staats- und Marktorientierung politischer Konzepte von Agenda 21 bis Tobin Tax: Aktuelle Vorschläge aus politischen Gruppen werden auf ihre Wirksamkeit untersucht. Die Herrschaftsfrage wird gestellt: Steigern die Vorschläge Macht- und Ausbeutungsverhältnisse?

- A5, 220 S., 23 Fotos, 2002, 14 €
- ISBN 978-3-86747-007-0
- Titelbild kann abweichen



DVD „Die Mischung macht's!“

Strategien erfolgreicher Widerstandsaktionen am Beispiel Gentechnik

- DVD, 108 min, 7 €
- ISBN 978-3-86747-068-1

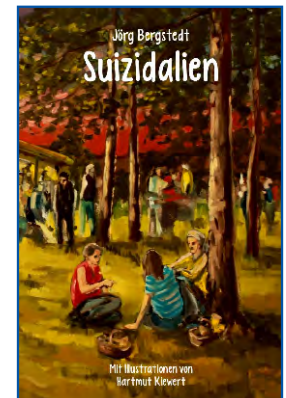
Verlag SeitenHieb
Duburger Str. 47,
24939 Flensburg
Bestell-Tel.
0461-52055625
Mail: bestellung@seitenhieb.info

www.seitenhieb.info

Roman „Suizidalien“

Ein Platz, an dem Menschen auf ihren Tod warten. Wie gehen sie miteinander um?

- Taschenbuch, 160 S., 10 €
- ISBN 978-3-86747-055-1



Bestellschein für aktionsversand.siehe.website

Senden an: Aktionsversand, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen-Saasen
06401-903285, Fax 03212-1434654, versand@projektwerkstatt.de

REIHE „DirectAction“: Tipps für kreativen Protest

- St. Direct Action-Reader ... 6 €
- St. Antirepression-Reader ... 6 Euro
- St. Gespräche über Direct Action ... 4 €
- St. Blockadefibel ... 2 €
- St. Handbuch der Schlossöffnung ... 2 €
- St. Widerstand im Alltag ... 1 €
- St. Kommunikation subversiv ... 1 €
- St. Die Mischung macht's ... 1 €
- St. Kreativ demonstrieren ... 1 €
- St. Der Ton macht die Aktion ... 1 €
- St. Geschlechterverhältnisse ... 1 €
- St. Antimilitarismus ... 1 €
- St. Rechtstipps gegen Recht-Extremisten ... 1 €
- St. Kreative Antirepression ... 1 €
- St. Achtung! Polizei! ... 1 €
- St. Gerichtsverfahren ... 1 €
- St. Upps – ein Genfeld! Was jetzt? ... 1 €
- St. Aneignung jetzt! ... 1 €
- St. Armfesselbau für Lock-ons ... 1 €
- St. Verkehrswende-Aktionen ... 1 €
- St. Abschiebung – was tun? ... 1 €
- St. Wahlen stören und nutzen ... 1 €

Die Bücherkiste

Ihr wollt einen Büchertisch machen, bei einer Veranstaltung Bücher zum Verkauf auslegen? Dann schicken wir Euch gern eine Kiste mit Büchern zu. Ihr bezahlt, was Ihr verkauft – und behaltet einen Teil der Einnahmen für Euch! Ihr könnt auch Schwerpunkte festlegen, was Ihr braucht. **Auf Kommission zur Rabattstufe I (siehe Preise ab 3 Stück im Internet) plus Versandpauschale 10 €.**

Ausstellungen

Wir haben einige Ausstellungen zu den Themen Direct-Action, Gentechnik (vor allem über konkrete Aktionen als Anschauung), Verkehrswende-Aktionen und Hierarchieabbau in Gruppen. **Pro Ausleihe 20 € ... am besten mit der Bücherkiste verbinden, dann entfällt die dortige Versandpauschale!**

REIHE „Scharfzeichner“: Kritik an den Verhältnissen

- St. Demokratie. Die Herrschaft des Volkes. Eine Abrechnung ... 14 €
- St. Kritik der Demokratie ... 3 €
- St. Nachhaltig, modern, staatsreu? ... 14 €
- St. Herrschaftskritik ... 10 €
- St. Anarchie ... 14 €
- St. Den Kopf entlasten? ... 3 €
- St. Das System ist schuld ... schafft Alternativen! ... 1 €
- St. beziehungsweise frei ... 1 €
- St. Keine soll das Land regieren! ... 1 €

REIHE „FragendVorán“: Herrschaftsfrei und visionär

- St. Herrschaftsfrei wirtschaften ... 4 €
- St. Technik ... 4 €
- St. Mensch Macht Tier ... 4 €
- St. Autonomie und Kooperation ... 14 €
- St. Freie Menschen in freien Vereinbarungen ... 14 €
- St. Herrschaft ... 3 €
- St. Gespräche über Anarchie ... 4 €

REIHE „DrehScheibe“: DVDs voller Filme

- St. DVD „Die Mischung macht's!“ ... 7 €
- St. DVD „Aufstieg und Fall einer Patentlösung“ ... 7 €

St. DVD „Macht macht Umwelt kaputt“ ... 7 €

St. DVD „Berufsrevolutionäre“ ... 7 €

REIHE „AktenEinsicht“: Blicke hinter die Kulissen

- St. Strafanstalt ... 14 €
- St. Tatort Gutfleischstraße (Fiese Tricks von Polizei & Justiz) ... 18 €
- St. Strafe – Recht auf Gewalt ... 4 €
- St. Gefangen ... 3 €
- St. Im Namen des Flummiballs ... 3 €
- St. Gespräche über Repression ... 4 €
- St. „Mit solidarischen ...“ Texte und Bilder von Gefangenen ... 2 €
- St. Weggesperrt ... 1 €

REIHE „VonUnten“: Organisation in Alltag und Politik

- St. HierarchNIE!-Reader ... 6 €
- St. Selbstorganisations-Reader ... 6 €
- St. Gewalt ... 3 €
- St. Offene Räume ... 3 €
- St. Gespräche über Organisation ... 4 €
- St. Von uns bekommt Ihr nix! ... 1 €

REIHE „UmWeltzer“: Emanzipatorische Ökologie

- St. Anti-Auto-Aktionsbuch ... 9 €
- St. Aktionsbuch Verkehrswende ... 15 €
- St. Broschüre „Organisierte Unverantwortlichkeit“ ... 2 €
- St. Monsanto auf Deutsch ... 18 €
- St. Aktionsmappe Umwelt ... 15 €
- St. Umweltprogramm einer Gemeinde ... 4 €
- St. Macht und Umwelt ... 3 €
- St. Gentechnik und Macht ... 3 €
- St. Konsumkritik-Kritik ... 3 €

ROMANE

- St. Die Aliens sind unter uns ... 10 €
- St. Suizidalien ... 10 €
- St. Hinter den Laboren ... 10 Euro

REIHE „ZeitSprünge“: Aktuelle Blicke zurück

- St. Deutschlands Mitte - aber rechts daneben! ... 12,50 €
- St. Vom Fulda Gap zur UNESCO-Modellregion? ... 12,50 €

ZEITUNG Contraste

- St. Aktuelle Ausgabe ... 1 €
- St. Alle verfügbaren Ausgaben (mind. 40 Ausgaben) ... 20 €
- St. (weitere)
- St. (weitere)

Porto und Versand je nach Kosten. Rechnung wird mitgeschickt.

ABSENDER Laden/Gruppe:

Kontaktperson: Tel.:

Str/Nr: PLZ/Ort:

Mail: Unterschrift:

aktionsversand.siehe.website



Projekthäuser &

offene Aktionsplattformen

- ★ Ein Haus oder Räume organisieren, klarmachen oder besetzen.
- ★ Ausstattung und Aktionsmaterialien zusammenschmeißen.
- ★ Den Ort für Trainings und Workshops nutzen – das Aktionsmaterial ist ja da.

- ★ Keine Sicherungen einbauen – die Offenheit des Raumes (nicht der Leute gegenüber Polizei & Co.) schützt vor Repression. Denn es hätte immer jedi sein können ...

hierarchie.siehe.website

Ideen zum Dominanzabbau in Gruppen, bei Seminaren, Camps und Aktionen. Tipps zu offenen Räumen und Plattformen. Viele konkrete Methodenbeschreibungen.

Welch eine Vorstellung: In vielen Städten und Regionen gibt es Häuser voller Aktionsmaterialien für Menschen, die sich für Aktionen zusammenfinden, etwas vorbereiten – ganz schnell oder über ein paar Tage. Kein Plenum, Vorstand oder Chef muss gefragt werden (währenddessen die Abschiebung, der Genversuch, der Nazi-Infostand oder die Parlamentsentscheidung längst durch sind ...), kein Passwort, kein Hausrecht – einfach ein offener Bereich innerhalb einer verregelten Gesellschaft. Wie bunt könnte der Widerstand sein ... aber der fehlt bisher im Land der FunktionärInnen, Vereinslogos und Bündnisse statt Aktionen.

Offene Häuser, Aktionsplattformen, Projektwerkstätten, Traumschulen – wie sie heißen, ist egal. Aber viele und spannende Orte sollten es sein.

www.stiftung-freiraume.de

Die Stiftung ist ein Werkzeug. Wie ein Hammer: Den nimmt mensch, wenn er gebraucht wird. So auch die Stiftung – ohne Vereinsmeierei, no Logo! Die Stiftung sammelt Geld, Häuser und Infrastruktur (Wägen, Maschinen, Geräte für kreatives Engagement), aber nie für sich selbst. Stattdessen will sie Rechtsträger und Unterstützer von Projekten sein, um das Eigentum zu neutralisieren, Übernahmen und die schleichende Zerstörung von innen zu verhindern.

Stiftung
FreiRäume

Foto: Projektwerkstatt in Saasen (Kreis Gießen), seit Jahren eine offene Aktionsplattform mit Bibliotheken, Seminarräumen und Übernachtungsplätzen für Aktivistis (www.projektwerkstatt.de/saasen).

Das K20-Projekthaus in Einbeck-Salzerhelden entstand 2020 und ist nicht nur zügig in Eigenarbeit renoviert worden, sondern auch sehr schnell zu einem Ort geworden, von dem viele Projekte ausgehen. Sowohl bei lokalen und regionalen Aktivitäten als auch bei spektakulären bundesweiten Aktionen sind Menschen aus dem K20-Umfeld dabei. Das Haus mit seiner Infrastruktur dient dabei als Treffpunkt und Arbeitswerkstatt.
<https://k20-projekthaus.de>



Das Buch ist ein Ideen-Feuerwerk, um mit kleinen und großen, vor allem spektakulären Aktionen und niveauvollen Vorschlägen für eine Verkehrswende das Auto Stück für Stück zu verdrängen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zum Durchbruch zu verhelfen.

Ein Blick in den Inhalt:

Vorwort	4
Von kleinen Anfängen zur umfassenden Kampagne für eine Verkehrswende	5
Sich einmischen – Recherche- und Beteiligungsmethoden	10
Viele, viele Aktionsideen – entdecke die Möglichkeiten	15
Raddemos und sowas Ähnliches	30
Alles, was Recht ist	33
Verkehrswendepläne für eine Stadt bzw. Region entwickeln	40
Klare Positionen: Das Warum und Wie der Verkehrswende	43
Für kurze Wege streiten	49
Da geht mehr: Aktionstage, Blockaden und Besetzungen	51
Tipps zur Organisierung	58
Unsere Unterstützung für eure Verkehrswende	64



Autor:
Jörg Bergstedt

seitenhieb.info
9 Euro • ISBN
978-3-86747-100-2

