

DAS ONLINE-SUPPLEMENT DES FORSCHUNGSJOURNALS

FORSCHUNGSJOURNAL SOZIALE BEWEGUNGEN 36. JG. Heft 1 | 2023

Dorothea Elena Schoppek, Clemens Schürmann, Pablo Kriegler, Sarah Stemmler¹

Umkämpfte Verkehrswende

Vom Dannenröder Wald in die Breite der Gesellschaft?

Zusammenfassung: Der Beitrag beschäftigt sich mit der Besetzung im Dannenröder Wald und deren Rolle im Transformationskonflikt um die deutsche Verkehrswende. Während die Besetzung einen wichtigen Beitrag zum Bewegungsaufbau geleistet und als Kristallisationspunkt für Akteur*innen unterschiedlicher Initiativen gedient hat, ist ihr Effekt auf die Transformation des deutschen Verkehrssystems zum jetzigen Zeitpunkt schwer abzuschätzen. Eine etwaige Begrenzung dieses Effekts scheint weniger in der Aktionsform der Besetzung zu liegen als vielmehr in der tief verankerten Hegemonie des Autos. Der Beitrag diskutiert, welche Rolle die Besetzung im Kampf gegen diese Hegemonie spielen kann und welcher strategischen Interventionen es zusätzlich bedarf.

Schlüsselwörter: Waldbesetzung; Hegemonie des Autos; Verkehrswende; Transformationsstrategien

Abstract: The paper deals with the occupation in the 'Dannenröder Wald' and its role in the transformation conflict around the German 'Verkehrswende'. While the occupation has made an

¹ Dorothea Elena Schoppek arbeitet als Politikwissenschaftlerin an der Technischen Universität Darmstadt und forscht zu Fragen sozial-ökologischer Transformationsprozesse. Clemens Schürmann ist Politikwissenschaftler und für Klimagerechtigkeit aktiv. Pablo Kriegler ist Politikwissenschaftler und arbeitet am Institut für Politikwissenschaft der Technischen Universität Darmstadt. Sarah Stemmler ist Politikwissenschaftlerin und arbeitet im Bereich politische Bildung. E-Mail: schoppek@pg.tu-darmstadt.de.

important contribution to movement building and served as a crystallisation point for actors from different initiatives, its effect on the transformation of the German transport can hardly be determined yet. A possible limitation of this effect seems to lie less in the form of action of the occupation and rather in the deeply rooted car hegemony. The paper discusses what role the occupation can play in the struggle against this hegemony and which additional strategic interventions are needed. **Keywords:** forest occupation; car hegemony; Verkehrswende; strategies of transformation

1 Einleitung

Seit die Forderung nach einer sozial-ökologischen Transformation durch die Politisierung der Klimafrage im öffentlichen Diskurs angekommen ist, kämpfen gesellschaftliche Kräfte auf unterschiedlichen Ebenen und in verschiedenen Konstellationen um die Deutungshoheit dieses Begriffes. Auf den ersten Blick scheint sich diese Auseinandersetzung zwischen Profiteur*innen des bestehenden fossilen Produktionsregimes und progressiven, »grünen« Kräften aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft abzuspielen. Auf den zweiten Blick wird allerdings deutlich, dass es nicht nur eine ökologische, sondern auch eine soziale Spaltungslinie gibt. Während Vertreter*innen eines ökologischen Modernisierungsdiskurses auf die Begründung des Kapitalismus setzen und somit die sozialen Kräfteverhältnisse weitgehend unangetastet lassen, identifizieren Sympathisant*innen der Klimagerechtigkeitsbewegung die kapitalistischen Strukturen als das eigentliche Problem (Brand/Wissen 2022).

Mit diesen unterschiedlichen Problemdeutungen gehen auch divergierende strategische Ansätze einher (vgl. Ruser 2020). Insbesondere die aktivistische Szene der Klimagerechtigkeitsbewegung ist in den vergangenen Jahren verstärkt durch direkte Aktionen und zivilen Ungehorsam² gegen klima- und biodiversitätsfeindliche Infrastrukturprojekte wie etwa die Abholzung von Wäldern für den Tagebau (z.B. Hambacher Wald) oder den Bau von Autobahnen (z.B. Dannenröder Wald) in Erscheinung getreten. Dabei hat sie eine kontroverse Debatte um Effektivität, Legitimität und Verhältnismäßigkeit von Strategien des zivilen Ungehorsams sowohl im öffentlichen Mediendiskurs als auch innerhalb der Bewegung selbst entfacht. Während ziviler Ungehorsam und direkte Aktionen von einigen »angesichts

² Wir sind uns der differenzierten Diskussion um diese beiden Begriffe und ihre Trennschärfe bewusst (vgl. etwa Celikates 2016: 984, der beide Konzepte als sich überschneidend betrachtet). In diesem Artikel benutzen wir sie deckungsgleich und meinen damit Aktionsformen, die unmittelbar in politische Geschehnisse eingreifen und dabei auch Gesetzesüberschreitungen als Mittel zum Zweck in Kauf nehmen.

des Zeitdrucks und der offensichtlichen globalen Ungerechtigkeit« als notwendig und legitim erachtet werden, betonen andere, dass »die Idee einer klimagerechten Welt [...] nur Erfolg haben [kann], wenn es eine gemeinschaftliche Erzählung, einen gemeinsamen Willen dahinter gibt, der nicht nur von einer kleinen Gruppe getragen wird«³.

Vor diesem Hintergrund interessieren wir uns ganz spezifisch für die Besetzung im Dannenröder Wald und fragen, welche Rolle eine solche Besetzung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten spielen kann. Dabei fokussieren wir sowohl auf den Bewegungsaufbau als auch auf potenzielle gesamtgesellschaftliche Effekte.

Unter Transformation verstehen wir hierbei mit Andy Stirling umkämpfte und eigendynamische Prozesse,

»[die] plurale, emergente und schwer kontrollierbare politische Neuausrichtungen mit sich bringen, [...] die herrschende Strukturen in Frage stellen und konkurrierende (oder gar unbekannte) Ziele verfolgen« (Stirling 2014, 1; Übers.: Die Autor*innen).

Waldbesetzungen sind diesem Verständnis zufolge nur ein Puzzle-Teil innerhalb eines größeren Transformationsprozesses, dessen Ausgang nicht strategisch geplant und durchgesetzt werden kann, in dem intendiertes Handeln aber eine wichtige Rolle spielt.

Zur Beantwortung unserer Forschungsfrage beleuchten wir zunächst die bisher noch überschaubare Literatur zu Waldbesetzungen im Kontext der deutschen Klimagerechtigkeitsbewegung (2), um auf den aktuellen Stand der Forschung aufbauen zu können. Anschließend führen wir das theoretische Instrumentarium unserer Analyse ein: Wrights Arbeiten zu Transformationsstrategien (3.1) und neo-gramscianische Überlegungen zum Ringen um Hegemonie (3.2). Im empirischen Analyseteil (4) werten wir neun semi-strukturierte Leitfadeninterviews aus, die wir mit Personen geführt haben, die als Besetzer*innen, Teilnehmer*innen des Unterstützungscamps und in einer Bürger*inneninitiative im Dannenröder Wald aktiv waren.⁴ Darüber hinaus haben Teile des Autor*innenteams punktuell teilnehmende Beobachtungen im Camp durchgeführt. Wir nutzen diese Daten, um ein besseres Verständnis von den präfigurativen und auf Bruch ausgelegten Strategien der Besetzung zu gewinnen (4.1).

Zur Analyse des polit-ökonomischen Kontextes beziehen wir uns zum einen auf bestehende theoretische Analysen zur »Hegemonie des Autos« (Haas 2020; Büttner/ Schmelzer 2021) und zum

³ »Fridays for Future vs. Ende Gelände: 'Ihr müsst ein Wagnis eingehen', *taz.de* (11.6.2020).

⁴ Wir bedanken uns herzlich bei unseren Gesprächspartner*innen für die vielfältigen Einblicke.

anderen auf aktuelle Umfragedaten zum Mobilitätsverhalten sowie Medienberichterstattung über den Konflikt im Dannenröder Wald (4.2). Zur Beantwortung unserer Fragestellung verfolgen wir einen explorativen Ansatz in dem Sinne, dass wir zwar mit einem theoretischen Gerüst arbeiten, ohne aber konkrete Thesen für die Beantwortung unserer Forschungsfrage vorab zu formulieren, sondern diese aus der Auseinandersetzung mit dem Material gewinnen. Mit dieser Vorgehensweise möchten wir Erkenntnisse über einen neuen Forschungsgegenstand, den Transformationskonflikt im Dannenröder Wald, gewinnen und somit Anknüpfungspunkte für weitere Forschung eröffnen.

2 Forschungsstand

Die Forschung zu Waldbesetzungen im Kontext der deutschen Klimagerechtigkeitsbewegung ist – wie das spezifische Phänomen selbst – noch relativ jung und entsprechend überschaubar.⁵ Erste Arbeiten zur Besetzung des Hambacher Waldes im Rahmen des Anti-Kohle-Protests beschäftigen sich mit dem aktivistischen Alltag der Besetzer*innen (Pfeifer/ Schneider/ Stadtmann 2017), deren Motivation und Widerstandsformen (Kaufer/ Lein 2018) und mit der Frage nach möglichen Bündnissen mit anderen Akteur*innen der Klima(gerechtigkeits)bewegung (Kaiser 2020; Kaufer/ Lein 2018). Eine zentrale Erkenntnis hierbei ist die Bedeutung von Begegnungsformaten, in denen unterschiedliche Flügel der Klima(gerechtigkeits)bewegung miteinander in den Austausch kommen und einen gemeinsamen Minimalkonsens entwickeln können (Kaiser 2020: 58). Obwohl diese Studien die Besetzung im Hambacher Wald als eine Intervention im Konflikt um sozial-ökologische Veränderungen betrachten und sich mit bewegungs-internen Bündnispotenzialen und -hindernissen befassen, wird die Waldbesetzung weniger aus einer gesamtgesellschaftlichen Transformations-Perspektive analysiert, welche über Fragen der bewegungsinternen Konstellation hinausgeht.

Einen stärker gesamtgesellschaftlichen Fokus haben die Studien von Liersch und Stegmaier (2022) sowie Mohr und Smits (2022), die beide theoretisch in der *sustainability transition*-Forschung verortet sind und sich daher für den Wandel von sozio-technischen Regimen, in diesem Fall des fossilen Energieregimes, interessieren. Beide Studien betonen die Relevanz konfligierender *frames* und Narrative in transformativen Prozessen. Insbesondere Liersch und Stegmaier (2022) konzentrieren sich hierbei auf den Kampf um Deutungshoheit zwischen Kohlegegner*innen und Befürworter*innen und kommen zu dem Schluss, dass dieser auf einen Konflikt um den Primat der Ökonomie gegenüber der Ökologie hinausläuft. Mohr und Smits (2022) Analyse zielt vor allem auf die Bedeutung der Herausbildung eines sogenannten *sense of place*, der wiederum das emotionale

⁵ Eine prominente Ausnahme bildet hierbei die Waldbesetzung gegen die Startbahn West in Frankfurt/Main Anfang der 1980er Jahre. Auch im Zuge der Anti-Atom-Bewegung kam es in den 1980ern zu Waldbesetzungen, die allerdings temporären Charakter hatten.

Zusammengehörigkeitsgefühl einer Bewegung stärken kann. Sie versuchen zudem aufzuzeigen, welchen konkreten Einfluss die Besetzung des Hambacher Waldes auf die Verhandlungen der »Kohlekommission« hatte.

Anknüpfend an diese Analysen zum Hambacher Wald interessieren wir uns für den Transformationskonflikt im Dannenröder Wald, bei dem es nicht um Kohle und die Energiewende, sondern um die Verkehrswende geht. Mit Hilfe eines hegemonietheoretischen Ansatzes versuchen wir zum einen, die strategischen Dynamiken zwischen Bewegungsaufbau und gesamtgesellschaftlicher Wirkung in den Blick zu nehmen und somit die Schwerpunkte der oben genannten Studien miteinander zu verknüpfen. Zum anderen ermöglicht es ein solcher Zugang, die zugrundeliegenden gesellschaftlichen Strukturen zu analysieren, die einer Transformation der Mobilität im Weg stehen sowie strategische Perspektiven zu deren Überwindung aufzuzeigen.

3. Theoretische Perspektiven auf Transformation

Im Folgenden führen wir die theoretischen Perspektiven ein, welche die Auswertung des empirischen Materials angeleitet haben.

3.1 Wandel durch Freiräume und durch Bruch

Den theoretischen Rahmen unserer Untersuchung der Waldbesetzung und ihrer Rolle für den Bewegungsaufbau bilden vor allem die Arbeiten Wrights. Dieser unterscheidet grundsätzlich zwischen drei verschiedenen Strategien gesellschaftlichen Wandels: einer Transformation durch (revolutionären) Bruch, einer Transformation durch Freiräume sowie einer symbiotischen Transformation (Wright 2017).⁶ An Wright anzuknüpfen erscheint uns aus zwei Gründen besonders fruchtbar: Zum einen kommen durch das Herausarbeiten der drei unterschiedlichen Strategien die Stärken und Schwächen der jeweiligen Ansätze besser zum Tragen. Vor allem aber hält Wright diese Strategien der Transformation nicht nur für miteinander verbindbar (Wright 2017: 492), sondern geht davon aus, dass es dieser Verbindung für eine gelingende Transformation bedarf. Beide Erkenntnisse sind für die Untersuchung transformatorischer Effekte der Besetzung wichtig: Im Dannenröder Wald sehen wir einerseits starke Elemente einer auf Freiräumen basierenden Transformationsstrategie vertreten, andererseits aber auch Dynamiken, die eher einer Bruch-Strategie zuzuordnen sind.

⁶ Wright unterscheidet nicht immer trennscharf zwischen Strategien und Logiken der Transformation. Wir sprechen in der Folge immer von »Strategien«, wobei dies nicht impliziert, dass die jeweiligen Strategien den Akteur*innen *als* ebensolche bewusst sein müssen. Überdies hat Wright später seine Einteilung weiter ausdifferenziert (Wright 2019), worin wir jedoch keinen Mehrwert für unsere Analyse sehen.

Betrachten wir zunächst die Strategie der Freiräume. Diese folgt nach Wright dem Ansatz eines »Aufbaus alternativer Institutionen und der bewussten Förderung neuer gesellschaftlicher Verhältnisse, die emanzipatorische Ideale verkörpern und in erster Linie durch [...] [direkte] Aktion geschaffen werden« (Wright 2017: 439).

Im Zentrum einer Freiraum-Strategie steht demnach die Vorwegnahme alternativer Lebensweisen, sozialer Verhältnisse und Ideale im Hier und Jetzt, in »realen Utopien«. Genau dieses Schaffen alternativer Räume und Lebensformen macht unseren Erhebungen zufolge einen (wenn nicht *den*) wesentlichen Teil der Waldbesetzung aus (siehe 4.1). Freiraum-Strategien, die sich auch mit dem Begriff der Präfiguration⁷ fassen lassen (Monticelli 2018; vgl. Yates 2015, 2021), können durch eine Reihe verschiedener Mechanismen zum Bewegungsaufbau beitragen (Yates 2021; siehe 4.1). Gleichzeitig gibt es anhaltende Debatten über die Begrenztheit von Freiraum-Strategien und vor allem über die Frage, wie erfolgsversprechend entsprechende Projekte im Hinblick auf eine gesamtgesellschaftliche Transformation sind bzw. sein können. Drei gängige Bereiche der Kritik lassen sich ausmachen: Präfigurative bzw. Freiraum-Projekte seien (1) kleinteilig, räumlich begrenzt und nicht skalierbar, (2) oft übermäßig selbst-, identitäts- und/oder prozessbezogen und in der Konsequenz sowohl potentiell exklusiv als auch apolitisch, und (3) aufgrund von (1) und (2) leicht vom bestehenden System kooptierbar bzw. tolerierbar (Wright 2017: 441; Yates 2021: 10; vgl. Monticelli 2018: 510ff.). Insgesamt seien sie deswegen ungeeignet, sich gegen herrschende Institutionen durchzusetzen und zu einer gesellschaftlichen Transformation beizutragen.

Über die Freiräume hinaus sehen wir im Dannenröder Wald auch weitere Dynamiken vertreten, die eher einer Strategie des Bruchs zuzuordnen sind. Diese Strategie, die etwa in klassischen staatszentrierten Revolutionsverständnissen vorherrscht, beruht vor allem auf einem starken Element der Konfrontation mit bestehenden Strukturen und Herrschaftsverhältnissen. Wichtig ist es an dieser Stelle zu betonen, dass sich derartige Strategien des Bruchs »nicht auf totalisierende Brüche in ganzen Gesellschaftssystemen beschränk[en müssen]« (Wright 2017: 420). Vielmehr kann auch punktuelle Konfrontation einer Strategie des Bruchs folgen (ebd.), und genau dies ist beim Widerstand gegen die Rodung im Dannenröder Wald der Fall: Die Besetzer*innen stellen sich mit ihren Direkten Aktionen (bzw. zivilem Ungehorsam) der exekutiven Gewalt – in Form der Polizei – konfrontativ entgegen. Damit versuchen sie sehr konkret und materiell, staatliche Machtausübung zu (unter)brechen.

⁷ Unter Präfiguration wird eine politische Praxis verstanden, die in ihrem Handeln Veränderungen und Ideale, welche sie erreichen bzw. umsetzen möchte, vorwegnimmt (oder dies versucht).

3.2 Hegemonietheoretischer Zugang

So hilfreich Wrights Typologie sowohl für eine Kategorisierung von transformativen Strategien als auch für ein Nachdenken über unterschiedliche Transformationslogiken ist, so wenig Einblick gibt sie jedoch in die Mechanismen des für notwendig erachteten Zusammenwirkens dieser Strategien. Außerdem liegt der Analysefokus stärker auf (intendierten) transformativen Handlungen einzelner Akteure, so dass die »pluralen, emergenten und schwer kontrollierbaren« Dimensionen von Transformation weniger in den Blick geraten. Aus diesen Gründen schlagen wir ein hegemonietheoretisch fundiertes Gesellschaftsverständnis als ergänzende und übergeordnete Perspektive vor⁸. Ein solches Verständnis geht davon aus, dass Herrschaft in modernen, liberalen Demokratien hegemonial abgesichert wird.

Das ursprünglich von Gramsci erarbeitete Konzept der Hegemonie bezieht sich auf eine Form der Herrschaftsausübung durch Konsens, bei der es gelingt, die Partikularinteressen herrschender Gruppen als Universalinteressen der Gesamtgesellschaft darzustellen. Die Organisation eines solchen Konsenses umfasst sowohl materiell-ökonomische als auch ideologische und alltagspraktische Dimensionen (Brand/ Wissen 2017: 56ff.; Haas 2020: 812ff.). Materiell-ökonomisch basiert Hegemonie immer auf spezifischen Produktionsverhältnissen, welche nicht nur die ökonomische Herrschaft einer bestimmten Gruppe absichern, sondern auch Zugeständnisse und Verbesserungen für subalterne Gruppen mit sich bringen.

Ideologisch und alltagspraktisch funktioniert die Organisation eines Konsenses durch eine diskursive Normalisierung und eine praxis-bezogene Routinisierung. Dabei ist Hegemonie stets umkämpft und muss politisch in diversen Konflikten durch Bündnisbildung und strategische Interventionen immer wieder neu ausgehandelt werden. Ein hegemoniales Herrschaftsverhältnis reproduziert sich nicht automatisch und kann sowohl im Sinne einer »passiven Revolution«⁹ inkrementell angepasst als auch durch eine Gegen-Hegemonie abgelöst werden. Vor diesem Hintergrund lässt sich Transformation im oben ausgeführten Sinne verstehen als »der Übergang von einer hegemonialen Ordnung zur anderen durch tiefgreifende, umfassende und nicht vollständig kontrollierbare Prozesse des sozialen Wandels« (Schoppek 2021: 2; Übers.: Die Autor*innen).

⁸ Wright selbst verweist zwar an unterschiedlichen Stellen auf Gramsci (Wright 2017: 393ff.; 447f.), bezieht dessen Theorie gesellschaftlicher Herrschaftsausübung und Machtverschiebung aber nicht konsequent in die Analyse der einzelnen Transformationsstrategien mit ein.

⁹ Den Begriff »passive Revolution« nutzt Gramsci als Bezeichnung für Prozesse, in denen hegemoniale Herrschaft durch inkrementelle Veränderungen, Zugeständnisse und die Kooptation von Kritiker*innen abgesichert wird (vgl. Sum/ Jessop 2013: 412).

Ein hegemonietheoretisch fundiertes Gesellschaftsverständnis macht einerseits deutlich, warum isolierte Transformationsstrategien zu kurz greifen, und hilft andererseits dabei, ihre jeweiligen Stärken und Schwächen in Bezug auf die unterschiedlichen Dimensionen von Herrschaft zu identifizieren (Schoppek/ Krams 2021). Darüber hinaus bietet es einen Rahmen, innerhalb dessen das Zusammenwirken von Strategien untereinander und mit kontingenten Entwicklungen analysiert werden kann. Aus diesen Gründen verstehen wir die Waldbesetzung im Dannenröder Wald als eine strategische Intervention im transformativen Kampf gegen eine »Hegemonie des Autos« (Haas 2020).

4. Transformationskonflikt im Dannenröder Wald

Im Folgenden untersuchen wir zunächst, welche transformativen Strategien in der Waldbesetzung angewendet werden und wie sich diese auf den Bewegungsaufbau auswirken. Darauf aufbauend loten wir im Rückgriff auf eine hegemonietheoretische Perspektive das Potential des Dannenröder Waldes für gesamtgesellschaftliche transformatorische Effekte aus.

4.1 Bewegungsaufbau: Der »Danni« als Vernetzungsort und Kristallisationspunkt

Über ein Jahr lang haben Aktivist*innen den Dannenröder Wald, der für eine Trasse der Autobahn A49 gerodet werden sollte, besetzt, bis es im Dezember 2020 zur vollständigen Räumung kam.¹⁰ Bereits seit den 1970er Jahren gab es Widerstand gegen den (Weiter-)Bau der A49 in Hessen, der lange vor allem von lokalen Gruppen, Bürger*innen-Initiativen und Naturschutzverbänden getragen war. Grund für den anhaltenden Protest ist u.a. der Umstand, dass es sich beim Dannenröder Wald um einen rund 250 Jahre alten, intakten Mischwald handelt, der in weiten Teilen als Wasserschutzgebiet ausgewiesen ist und der Trinkwasserversorgung in der Region dient.¹¹

Auf Basis der Interviews zeigen wir im Folgenden auf, dass es vor allem Freiraum-Strategien sind, die im Dannenröder Wald zum Tragen kamen und die auf wichtige Weise zur Reproduktion und Mobilisierung der Verkehrswende-Bewegung in Deutschland beigetragen haben, weniger (aber auch) zu deren Koordination. Unter Reproduktion verstehen wir mit Yates (2021: 1045) das Aufrechterhalten von Ressourcen, Fähigkeiten und sozialen Beziehungen, welche die gemeinsame Handlungsfähigkeit einer Bewegung gewährleisten. Hier ist zunächst hervorzuheben, dass unsere Gesprächspartner*innen den Dannenröder Wald als einen gemeinsamen Lern- und Erfahrungsraum

¹⁰ Ebenso betroffen vom Autobahn-Ausbau und zwischenzeitlich besetzt waren Teile des Herrenwaldes sowie des Maulbachwaldes, beide in unmittelbarer Nähe des Dannenröder Waldes.

¹¹ Unsere Gesprächspartner*innen führen darüber hinaus vielfältige Motivationen für ihren Aktivismus an, die wir hier nicht im Detail ausführen können. Dazu zählen die Klimakrise, das Ausbleiben der Verkehrswende, aber auch mangelhafte demokratische Entscheidungsprozesse.

beschreiben und diesen Aspekt zumeist stark betonen: (Aktivistisches) Wissen wird einerseits in der alltäglichen Lebenspraxis der Besetzung weitergegeben und gemeinsam neu erschlossen, andererseits auch in eigens organisierten »Skillshares«, die sich unterschiedlichen Bereichen wie z.B. Kletterfähigkeiten oder Baumhausbau widmen. Bewegungsrelevante Fähigkeiten wurden zudem auch im Nachgang der eigentlichen Besetzung verbreitet, so etwa auf dem »Klimacamp« in Dannenrod im April 2021, auf dem Seminare und Workshops stattfanden, oder in bewegungsinternen Publikationen, die Erfahrungen und strategische Einsichten aus der Waldbesetzung festhalten.

Mindestens genauso wichtig wie die Wissensvermittlung erscheint uns im Hinblick auf die Reproduktion ein weiterer Punkt, der aus den Interviews deutlich wird: das Aufbauen und Stärken sozialer Beziehungen sowie einer spezifischen Form des Zusammenlebens. Prinzipien wie gegenseitige Rücksichtnahme bzw. Awareness, Diskriminierungssensibilität und Hierarchiefreiheit präfigurieren alternative Lebens- und Beziehungsweisen und machen für die Befragten ein wesentliches Merkmal der Besetzung aus. Die Ausbildung kollektiver Identität(en) leistet so einen wichtigen Beitrag zur Reproduktion der Bewegung (vgl. Melucci 1989). Hierzu gehört auch die gemeinsame Erfahrung von Selbstwirksamkeit und Handlungsmacht, die oft von unseren Gesprächspartner*innen angeführt wurde. Exemplarisch werden einige dieser Aspekte in folgender Äußerung deutlich:

»Die Besetzung war halt mehr als einfach nur ne Blockade, sondern es war ja auch einfach ein Lebensraum und ein Austauschraum, wo Menschen sich bilden und sich ausprobieren und sich selbst und andere halt auf eine andere Art und Weise kennenlernen konnten und ganz viel lernen und erfahren konnten« (Interview mit Aktivist*in).

Zweitens hat die Besetzung im Dannenröder Wald wesentlich zur Mobilisierung der Bewegung beigetragen. Mobilisierung meint hier den Einsatz von Ressourcen sozialer Bewegungen, oft – aber nicht notwendigerweise – zur Erreichung spezifischer (koordinierter) Ziele (Yates 2021: 1045). So hat der Dannenröder Wald es unseres Erachtens erstmals geschafft, einen Vernetzungsort für Akteur*innen des gesamten Spektrums der Verkehrswende-Bewegung zu schaffen und diese im Kampf gegen die A49 zusammenzuführen: von lokalen Bürger*inneninitiativen und Anwohner*innen über Umweltverbände und NGOs bis hin zu aktivistischen Aktionsbündnissen und anarchistisch orientierten Gruppen bzw. Einzelpersonen.

In dieser Hinsicht erfüllte der Dannenröder Wald, wie oft konstatiert wurde, eine ähnliche Funktion wie der Hambacher Wald für die Anti-Kohle-Bewegung: Auch hier bildete sich während der Besetzung ein starker »sense of place« (vgl. Mohr/ Smits 2022) aus, der den Dannenröder Wald zum Anziehungspunkt für verschiedene Akteur*innen machte. Dass es dabei zu Begegnungen und

Austausch zwischen sehr unterschiedlichen Menschen aus »bürgerlichen« wie aktivistischen Kreisen kam, wird von mehreren Interviewpartner*innen positiv hervorgehoben und bekräftigt weitere Befunde aus der Forschung zum Hambacher Wald.

Gleichzeitig lässt sich konstatieren, dass eine Anschlussfähigkeit der eigentlichen Besetzung für viele Außenstehende nur begrenzt gegeben ist. Dies liegt unter anderem an besetzung-internen Normen, die für viele »Outsider« eine Hürde darstellen können, sowie an regelmäßigen Konfrontationen mit der Polizei. Für entscheidend in Bezug auf Mobilisierungseffekte halten wir nicht zuletzt, dass diese räumlich wie zeitlich nicht auf die Besetzung im Dannenröder Wald beschränkt waren, sondern auch wesentlich zum Entstehen zahlreicher weiterer Waldbesetzungen beigetragen haben.¹² Auch hierfür erscheint uns der Dannenröder Wald als präfigurativer Ort, als inspirierende »reale Utopie« (Wright 2017) zentral gewesen zu sein. Drittens und letztens stellt sich die Frage, welche Rolle die Besetzung in Bezug auf die Koordination der Verkehrswendebewegung gespielt hat. Auch hier knüpfen wir an Yates an, der unter Koordination vor allem das Festlegen von Handlungszielen sowie Plänen zu deren Erreichung im Rahmen (kollektiver) Entscheidungsprozesse versteht (Yates 2021: 1046).

An dieser Stelle ist es wichtig, Koordination nicht nur als intendierte Folge von Handlungen zu begreifen, sondern auch als emergenten Effekt (ebd.). Ebendiese Beobachtung konnten wir in der Auswertung unserer Interviews machen: Strategische Effekte – wie etwa das Schaffen eines Kristallisationspunktes für die Verkehrswendebewegung – waren oftmals nicht oder nur teilweise geplant, sondern auch das Ergebnis von Eigendynamiken. Wenig überraschend ist diese Feststellung insofern, als »die Besetzung« kein geschlossen agierender Akteur war, sondern sich aus zahlreichen Gruppen und Einzelpersonen zusammensetzte, die sich zwar untereinander abstimmten, aber dennoch autonom handelten.

Die Bedeutung von Freiraum-Strategien im Dannenröder Wald für die Reproduktion und Mobilisierung der Verkehrswendebewegung hervorzuheben ist auch deshalb wichtig, weil es sich hierbei um Prozesse handelt, die oft »'latent', unsichtbar, [und] wenig theoretisiert sind [und] denen sowohl in aktivistischen Kreisen als auch von Akademiker*innen ein geringer Stellenwert zugeschrieben wird, jedenfalls im Vergleich zur Arbeit der Koordination« (Yates 2021: 1049, Übers.: Die Autor*innen).

¹² Siehe etwa: »Das Halbjahr auf den Bäumen«, taz.de (03.06.2021); »Asphalt-Protest-Karte: Wald statt Asphalt!«, robinwood.de (26.08.2021). Die Besetzungen (die sich meist, aber nicht ausschließlich gegen Autobahnausbau wenden) wurden auch von aktivistischer Seite gesammelt und mit Informationen versehen: wiki.lantifa.org/wiki/Main_Page.

Gleichzeitig halten wir eine eingehendere Beschäftigung mit Fragen der Koordination für die strategische Ausrichtung der Verkehrswendebewegung für unumgänglich (siehe 4.2.2). Ebenso sollte an dieser Stelle festgehalten werden, dass der Bewegungsaufbau im Dannenröder Wald – auch wenn er wesentlich auf Freiraum-Strategien fußt – ohne den Aspekt des Bruchs nicht denkbar wäre: Wo Aktivist*innen sich weigern, Hierarchien und Ungerechtigkeiten zu akzeptieren, weil sie ihren Idealen widersprechen, konfrontieren sie auch die Staatsgewalt mit ihrem Ungehorsam. Der Bruch mit bestehenden Strukturen ergibt sich aus dem erkämpften Freiraum dort, wo dieser an seine Grenzen stößt – und aus dem Schutz des Waldes, der Widerstand notwendig macht. Die Verbindung zwischen Transformationsstrategien des Freiraums und des Bruchs, deren Notwendigkeit Wright auf theoretischer Ebene postuliert, wird dergestalt im Dannenröder Wald praktisch.

4.2 Gegen-Hegemonie: Vom »Danni« in die Breite der Gesellschaft?

Eine hegemonietheoretische Perspektive betrachtet die Waldbesetzung im Kontext gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse. In unserem Fall liegt der Fokus auf jenen Kräfteverhältnissen, die eine Transformation des Mobilitätssektors begünstigen bzw. erschweren. Der hegemonietheoretische Zugang hilft erstens dabei, den gesellschaftlichen Kontext zu erschließen, vor dessen Hintergrund Transformationskonflikte stattfinden. Zweitens und darauf aufbauend ermöglicht ein solcher Zugang, Dynamiken strategischer Interventionen in den Blick zu nehmen und ihr transformatives Potenzial zu bewerten.

4.2.1 Gesellschaftlicher Kontext: Hegemonie des Autos

Der gesellschaftliche Kontext, vor dessen Hintergrund im Dannenröder Wald und an anderen Orten Konflikte um eine Verkehrswende stattfinden, ist von Haas als »Hegemonie des Autos“ bezeichnet und analysiert worden (Haas 2020). Als solche definiert er in Anlehnung an Gramsci die materielle und ideologische Fixierung der deutschen Gesellschaft auf das Automobil, die durch konsensuale Arrangements im Kultur- und Alltagsleben, aber auch in der Produktion abgesichert wird. Neben der materiellen Bedeutung des Automobils für die deutsche Wirtschaft und seiner kulturellen Aufladung wird die Hegemonie des Autos zudem durch lobbyistische und staatliche Beharrungskräfte stabilisiert (ebd.: 814, 823).

Die starke Verankerung des Automobils im Alltagsleben zeigt sich etwa in einer Erhebung des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2018. Hier gaben 70 Prozent der Befragten an, mehrfach in der Woche das eigene Auto zu nutzen, 40 Prozent davon täglich. Zum Vergleich: Nur 10 Prozent gaben die tägliche Nutzung des Öffentlichen Verkehrs an (UBA/ BMU 2018). Laut einer Studie der Boston

Consulting Group würde die überwiegende Mehrheit der Deutschen zudem auch dann das eigene Auto behalten, wenn gut ausgebaute Alternativen zur Verfügung stünden¹³. Die Erhebung des Umweltbundesamtes zum Umweltbewusstsein der Deutschen von 2020 zeichnet ein ähnliches Bild: »Die Ergebnisse legen nahe, dass einer Verkehrswende mit einer gewissen Zurückhaltung begegnet wird, insbesondere, wenn der Autoverkehr betroffen ist« (UBA/ BMUV 2020: 73).

Büttner und Schmelzer machen dafür insbesondere Mobilitätsgewohnheiten verantwortlich, die mit sogenannten Mobilitätsmentalitäten, also spezifischen Komplexen von Bewertungs-, Empfindungs- und Handlungsmustern einhergehen (Büttner/ Schmelzer 2021: 89). Denn das Auto stellt für große Teile der Bevölkerung nicht nur einen unverzichtbaren Gebrauchsgegenstand, sondern auch ein Symbol für Freiheit, Fortschritt und Wohlstand dar (Haas 2018: 545). Historisch zeigt sich, dass derartige Mobilitätsmentalitäten nur sehr langsam veränderbar sind. Außerdem verläuft ein Wandel selten als geradliniger Prozess, sondern ist vielmehr durch »Gleichzeitigkeiten, fließende Übergänge und variierende Veränderungstempi« (Büttner/ Schmelzer 2021: 78) gekennzeichnet. Veränderungen gingen dabei in der Vergangenheit oft von kleineren Bewegungen aus und wurden erst im Anschluss durch gezielte staatliche Eingriffe gesteuert.

Trotz dieser Befunde zeichnen sich erste Risse in der Hegemonie des Autos ab (Haas 2020). In der materiellen Dimension sind diese durch veränderte Wettbewerbsbedingungen und neue Mobilitätsdienstleistungen konstituiert. Neben dem Bedeutungsverlust des Verbrennungsmotors seien hier beispielhaft »Ridesharing« und Leih-Modelle für Lastenräder genannt. Kulturell zeigen sich Risse z.B. an der Abkehr von Teilen der jüngeren Generationen vom Auto. Auf institutioneller Ebene steigt der Druck durch neue Gesetzgebungen, die gegen Luftverschmutzung vorgehen sollen; und im Hinblick auf die Alltagspraktiken durch Veränderungen im *Modal Split* (Haas 2020: 823): Insbesondere intermodale Mobilitätspraktiken, also die kombinierte Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel, können hier zu einem Bedeutungsverlust des Automobils beitragen (Haas 2018: 552, vgl. Canzler 2016).

Dennoch hat z.B. der Dieselabgasskandal gezeigt, dass es weiterhin sehr starke Beharrungskräfte im Automobilsystem gibt (Haas 2020: 816). Aktuelle Diskussionen um ein allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen bestätigen dies. Des Weiteren wird umweltschädliches Verhalten im Verkehrsbereich sogar nach wie vor subventioniert¹⁴, zuletzt etwa durch die Einführung von

¹³ »Europaweiter Vergleich. Italiener würden eher aufs Auto verzichten als Deutsche«, spiegel.de (10.9.2021).

¹⁴ »Umweltschädliche Subventionen: fast die Hälfte für Straßen- und Flugverkehr«, umweltbundesamt.de (28.10.2021).

Tankrabatten. Zudem gibt es immer wieder Bestrebungen, die Hegemonie des Autos zu erneuern. Haas nennt hier »Free-Floating-Carsharing« und die Aufwertung des Autos zu einem »dritten Lebensraum« durch fortschrittliche Infotainment-Lösungen als Beispiele (ebd.: 823). Zentral ist hierbei auch die von der Autoindustrie forcierte und von der Regierung unterstützte Strategie, die Mobilitätswende auf eine reine Antriebswende zu verengen (Hohn 2022: 80). Ein solcher bloßer Umstieg auf E-Mobilität wäre mit gravierenden ökologischen und sozialen Folgen insbesondere im Globalen Süden verbunden.

4.2.2 Politisierung, Allianzen und Angebote: Elemente einer radikalen Verkehrswende

Vor dem Hintergrund dieser Analyse der die »Hegemonie des Autos« stabilisierenden Faktoren wollen wir abschließend die Rolle der Besetzung im Dannenröder Wald beleuchten. Wo liegen ihre Chancen, die oben aufgezeigten Risse zu vertiefen, und wo bedarf es (zusätzlich) anderweitiger strategischer Intervention?

Insbesondere die konfrontativeren Aktionsformen im Kontext der Waldbesetzung, wie z.B. die regelmäßigen Auseinandersetzungen mit der Polizei im Zuge der Räumung oder die prominenten Abseilaktionen einzelner Klimaaktivist*innen, haben große Ablehnung durch Teile der Gesellschaft erfahren.¹⁵ Vereinzelt wurden Klimaaktivist*innen gar als »Terroristen« bezeichnet, die »unseren Staat [erpressen] und [...] für ihren Egoismus und gegen jeden Einzelnen in dieser Gesellschaft [kämpfen]«. ¹⁶

Wie der Vergleich mit der gesellschaftlichen Akzeptanz gegenüber radikalen Aktionen in anderen Bereichen zeigt, sind es jedoch weniger die Aktionsformen an sich als vielmehr die transformativen Ziele, die bislang von großen Teilen der Gesellschaft abgelehnt werden. Im Bereich der Energiewende gab es laut einer Greenpeace-Studie bereits 2018 bundesweit eine eindeutige Mehrheit von 75 Prozent für ein Gesetz zum schrittweisen Kohleausstieg (Greenpeace 2018: 10). Die Abholzung des Hambacher Waldes, der einem Braunkohletagebau weichen sollte, lehnten gar 83 Prozent der Befragten ab¹⁷. Ein Leben ohne Kohlestrom ist demnach für große Teile der Bevölkerung vorstellbar, ein Leben ohne Auto bisher nicht. Den Hauptgrund hierfür stellen die von Büttner und Schmelzer (2021) postulierten Mobilitätsmentalitäten dar.

¹⁵ »31 Millionen Kosten für ‚Danni‘-Einsatz – Waldbesetzer zahlen 410,40 Euro«, welt.de (4.8.2021); »Camps geräumt. Gute Arbeit im Dannenröder Forst«, faz.net (9.12.2020).

¹⁶ »Sie nennen sich Aktivisten. Aber tatsächlich betreiben sie Terrorismus«, welt.de (27.10.2020).

¹⁷ »Greenpeace-Umfrage: Breite Mehrheit fordert dauerhafte Rettung des Hambacher Walds«, presseportal.greenpeace.de (15.06.2019).

Insofern werden Besetzungen alleine kaum dazu in der Lage sein, die Hegemonie des Autos zu brechen. Dennoch argumentieren wir, dass sie eine wichtige Rolle im Konflikt um Transformation spielen. Denn die Kritik der Besetzer*innen geht über die Ablehnung eines spezifischen Bau-Projekts hinaus. Kritisiert wird stattdessen ein automobilzentriertes Verkehrssystem, dem es eine klimaverträgliche und sozial gerechte Vision von Mobilität entgegenzusetzen gilt. Damit einher geht die Ablehnung einer imperialen Lebensweise (Brand/ Wissen 2017), die die Natur als bloße Ressource begreift.

Der wichtigste Beitrag der Waldbesetzung im Dannenröder Wald besteht damit in der (Re-) Politisierung des Verkehrswende-Themas. Die Reproduktion und Mobilisierung innerhalb der Bewegung und die Entstehung neuer Besetzungen schaffen auch über den Dannenröder Wald hinaus die dafür notwendige Öffentlichkeit. Natürlich bleibt der konkrete Einfluss der Besetzung auf die Verhinderung künftiger Bau-Projekte spekulativ und ein tatsächlicher Beitrag zur Mobilitätswende ist schwer messbar. Doch die Konfrontation mit spezifischen gesellschaftlichen Kräften sorgt für den Aufbau von Diskursmacht.

Die gezielte Vernetzungsarbeit mit NGOs, Verbänden, Parteien und Bürger*inneninitiativen kann darüber hinaus eine größere Öffentlichkeit für gegen-hegemoniale Positionen schaffen. Durch derartige Kooperationen werden konfrontative Positionen breiter gestreut und gewinnen an Akzeptanz. Auch wenn die Verkehrswendebewegung hier noch am Anfang steht, lassen sich bereits die Forderung der Grünen im Bund, ein Straßenbaumoratorium zu verhängen¹⁸, oder die Aufsetzung der aktuellen Stunde vom 7. Oktober 2020 im Bundestag¹⁹ als Erfolge werten. Im Ampelkoalitionsvertrag findet sich zudem die Ankündigung eines Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans 2040 »auf Basis neuer Kriterien«, laufende Mobilitätsprojekte sollen überprüft werden (Koalitionsvertrag 2021: 48f.).

Um die materiell, kulturell und alltagspraktisch verankerte Hegemonie des Automobils zu brechen, braucht es strategische Interventionen in unterschiedlichen Bereichen und auf verschiedenen Ebenen. Hierzu gehört neben einer weiteren Politisierung des Themas, zu der Besetzungen wie im Dannenröder Wald einen entscheidenden Beitrag leisten können, eine veränderte Subventionspolitik, die Einbindung von Beschäftigten in einen Konversionsprozess sowie attraktive alternative Mobilitätsinfrastrukturen für Menschen, die bisher auf das Auto angewiesen und/oder von dessen Vorteilen überzeugt sind. Hierzu gibt es bereits eine Reihe an Maßnahmenvorschlägen wie

¹⁸ »Grüne wollen Autobahnbaustopp«, sueddeutsche.de (4.10.2020).

¹⁹ »Vier Fraktionen gegen Baustopp für Autobahnen und Bundesstraßen«, bundestag.de (7.10.2020).

beispielsweise eine ökologische Steuerreform oder den Ausbau von Grunddienstleistungen, die im Rahmen einer ‚nachhaltigen Sozialpolitik‘ umgesetzt werden könnten (Fritz/ Bohnenberger 2020: 278f.). Dass der Staat grundsätzlich die Handlungsfähigkeit besitzt, die Transformation des Verkehrssektors entscheidend voranzutreiben, hat nicht zuletzt die Corona-Krise gezeigt (Haas et al. 2020).

5. Fazit und Ausblick

Unsere Analyse des Transformationskonflikts im Dannenröder Wald verdeutlicht die Relevanz einer Forschungsperspektive, welche die Wechselwirkungen zwischen Akteur*innen und Strategien auf der einen Seite und dem gesellschaftlichen Kontext auf der anderen Seite in den Blick nimmt. Die gängige, in der Einleitung aufgegriffene ausschließende Gegenüberstellung unterschiedlicher Transformationsstrategien – ziviler Ungehorsam versus breite Bündnisse – halten wir hierbei für verkürzt. Stattdessen zeigt unsere Analyse, dass es zum einen zwischen strategischen Effekten auf den Bewegungsaufbau und auf gesamtgesellschaftliche Verhältnisse zu unterscheiden gilt. Während die Besetzung im Dannenröder Wald einen wichtigen Beitrag zur Reproduktion und Mobilisierung der Verkehrswendebewegung geleistet hat, ist ihr gesamtgesellschaftlicher Effekt insbesondere in einer weiteren Politisierung der Mobilitätsdebatte zu sehen. In diesem Sinne bringt die Besetzung eine Perspektive in den Diskurs ein, welche die grün-kapitalistischen Modernisierungsbestrebungen durch eine sozial-ökologische Position herausfordert.

Zum anderen wurde deutlich, dass die gesamtgesellschaftlichen Effekte von Transformationsstrategien nicht vorrangig von der Wahl der Aktionsform abhängen. Während im Fall des Transformationskonflikts im Hambacher Wald eine große Unterstützung aus der Breite der Gesellschaft beobachtet werden konnte, erfuhr die Besetzung im Dannenröder Wald weitaus weniger Rückhalt. Diesen Umstand erklären wir in Rückgriff auf Haas Analyse zur »Hegemonie des Autos« mit der tiefen materiellen, besonders aber auch kulturellen Verankerung des Individualverkehrs in Deutschland.

Anders als im Fall der Kohle, zu der nur ausgewählte Gruppen eine identitäre Bindung haben, bedarf es im Falle des Autos eines neuen gesellschaftlichen Konsenses. Zu diesem gehören nicht nur ein attraktives, alternatives Arbeitsangebot für die etwa 800.000 Beschäftigten in der Automobilindustrie (Candeias 2022) sowie neue Allianzen zwischen Klimaaktivist*innen und Arbeiter*innen (vgl. Wissen 2020; Autor:innenkollektiv climate.labour.turn 2022), sondern auch ein ernstzunehmendes Mobilitätsangebot jenseits des Autos für die »Konsument*innen des Individualverkehrs«. Vor diesem Hintergrund bleibt abzuwarten, wie sich die Erfahrungen mit dem 9€-Ticket sowie die derzeit

diskutierten Nachfolgetickets mittel- bis langfristig auf die Mobilitätsmentalitäten und das daraus folgende Mobilitätsverhalten der Deutschen auswirken werden. In der Debatte um ein 29€- oder ein 69€-Ticket zeigt sich bereits, dass diese Fragen eine starke verteilungspolitische Dimension besitzen. Nur wenn es gelingen wird, neben den ökologischen auch die sozialen und kulturellen Dimensionen einer Verkehrswende zu adressieren, erscheint eine Transformation über die Begründung des Kapitalismus hinaus möglich.

Literatur

Autor:innenkollektiv climate.labour.turn 2022: Mein Pronomen ist Busfahrerin. Ökologische Klassenpolitik und neue Allianzen. In: Candeias, Mario / Krull, Stephan (Hg.): Spurwechsel. Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion. Hamburg: 81-116.

Brand, Ulrich/ Wissen, Markus 2017: *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München.

Brand, Ulrich/ Wissen, Markus 2022: Emanzipatorische Perspektiven im "Anthropozän". Über die Grenzen des grünen Kapitalismus und die Notwendigkeit einer radikalen Alternative. In: *Prokla* 52(2): 263-281. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v52i207.1992>.

Büttner, Melissa/ Schmelzer, Matthias 2021: Fossile Mentalitäten. Zur Geschichte der fossilen Durchdringung moderner Vorstellungswelten. Working Paper Nr. 3. Mentalitäten im Fluss: Jena. Jena. URL: http://www.flumen.uni-jena.de/wp-content/uploads/2021/06/Working-Paper-Nr.-3_Schmelzer-und-Buettner_Fossile-Mentalitaeten-Zur-Geschichte-der-fossilen-Durchdringung-moderner-Vorstellungswelten.pdf.

Candeias, Mario 2022: ...das braucht unglaublich viel Arbeitskraft! Beschäftigungspotenzial alternativer Produktion als Basis der Mobilitätswende. In: Candeias, Mario / Krull, Stephan (Hg.): Spurwechsel. Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion. Hamburg: 385-402.

Canzler, Weert 2016: Automobil und moderne Gesellschaft. Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Band 6. Münster.

Celikates, Robin 2016: Democratizing civil disobedience. In: *Philosophy & Social Criticism* 42(10): 982-994. DOI: <https://doi.org/doi:10.1177/0191453716638562>.

Fritz, Martin/ Katharina Bohnenberger 2020: Sozialpolitik for Future. Wie nachhaltige Sozialpolitik Klimagerechtigkeit schafft. In: Forschungsjournal Soziale Bewegungen 33(1): 269-281. DOI: <https://doi.org/10.1515/fjsb-2020-0022>

Greenpeace 2018: Soziale Akzeptanz eines Kohleausstiegs in Deutschland und in den Kohlerevieren: Ergebnisse einer Umfrage und Conjoint-Analyse. URL: greenpeace.de/sites/default/files/publications/2018-05-07_energie_kohle_studie_-_soziale_akzeptanz.pdf, Zugriff: 7.6.2022.

Haas, Tobias 2018: Das Ende des Autos, wie wir es kannten? Automobile Subjektivitäten im Wandel. In: Prokla 48 (193): 545-559. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v48i193.1145>.

Haas, Tobias 2020: Cracks in the gearbox of car hegemony: struggles over the German Verkehrswende between stability and change. In: Mobilities 15 (6): 810-827. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1817686>.

Haas, Tobias/ Jürgens, Isabel/ Brunnengräber, Achim (020) Die Corona-Pandemie als Transformationsbeschleuniger. Die Auswirkungen der Krise auf die Verkehrswende in Deutschland. In: Forschungsjournal Soziale Bewegungen 33(4): 834-843. DOI: <https://doi.org/10.1515/fjsb-2020-0074>.

Hohn, Stefan 2022: Ein bisschen Fortschritt, kein Wagnis. In: Kurswechsel 1/2022: 79-83.

Kaiser, Ruben 2020: Bäume, die die Welt bedeuten. Der Hambacher Forst als Symbol der deutschen Klimabewegung. In: Soziologiemagazin 2/2020: 51-67. DOI: <https://doi.org/10.3224/soz.v13i2.05>.

Kauer, Ricardo/ Lein, Paula 2018: Widerstand im Hambacher Forst: Analyse einer anarchistischen Waldbesetzung. In: Forschungsjournal Soziale Bewegungen 31(4): 1-12. DOI: <https://doi.org/10.1515/fjsb-2018-0096>.

Koalitionsvertrag 2021: Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP). URL: bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf, Zugriff: 7.6.2022.

Liersch, Carina/ Stegmaier, Peter 2022: Keeping the forest above to phase out the coal below: The discursive politics and contested meaning of the Hambach Forest. In: Energy Research & Social Science 89 102537: 1-19. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2022.102537>.

Melucci, Alberto 1989: Nomads of the present. Social movements and individual needs in contemporary society. London u.a.

Mohr, Almut/ Smits, Mattijs 2022: Sense of place in transitions: How the Hambach Forest Movement shaped the German coal phase-out. In: Energy Research & Social Science 87 102479: 1-11. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102479>.

Monticelli, Lara 2018: Embodying Alternatives to Capitalism in the 21st Century. In: tripleC 16(2): 501-517. DOI: <https://doi.org/10.31269/triplec.v16i2.1032>.

Pfeifer, Thomas/ Schneider, Tim/ Stadtmann, Mats 2017: Aktivismus im Hambacher Forst-Alltag als politisches Mittel. Forschungsprojekt "Globale politische Ökologien der Kohle" im Masterstudiengang Geographie.

Ruser, Alexander 2020: Radikale Konformität und konforme Radikalität? Fridays for Future und Ende Gelände. In: Forschungsjournal Soziale Bewegungen 33(4): 801-814. DOI: <https://doi.org/10.1515/fjsb-2020-0071>.

Schoppek, Dorothea Elena 2021: How do we research possible roads to alternative futures? Theoretical and methodological considerations. In: Journal of Critical Realism 20(2): 146-158. DOI: <https://doi.org/10.1080/14767430.2021.1894908>.

Schoppek, Dorothea Elena/ Krams, Mathias 2021: Challenging change: understanding the role of strategic selectivities in transformative dynamics. In: Interface 13(1): 104-128.

Sum, Ngai-Ling/ Jessop, Bob 2013: Towards a Cultural Economy. Putting Culture in its Place in Political Economy. Cheltenham.

Stirling, Andy 2014: Emancipating Transformations. From controlling 'the transition' to culturing plural radical progress. STEPS Working Paper 64. Brighton.

UBA/ BMU 2018: Umweltbewusstsein in Deutschland 2018. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Berlin. Umweltbundesamt: Dessau-Roßlau.

UBA/ BMUV 2020: Umweltbewusstsein in Deutschland 2020. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz: Berlin. Umweltbundesamt: Dessau-Roßlau. Wissen, Markus 2020: Klimakrise und

Klassenkampf. Zum Verhältnis von ökologischen und sozialen Konflikten. In: Prokla 50(3): 441-464.
DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v50i200.1900>.

Wright, Erik Olin 2017: Reale Utopien. Wege aus dem Kapitalismus. Berlin.

Wright, Erik Olin 2019: How to Be an Anticapitalist in the 21st Century. London.

Yates, Luke 2015: Rethinking Prefiguration: Alternatives, Micropolitics and Goals in Social Movements.
In: Social Movement Studies 14(1): 1-21. DOI: <https://doi.org/10.1080/14742837.2013.870883>.

Yates, Luke 2021: Prefigurative Politics and Social Movement Strategy: The Roles of Prefiguration in the Reproduction, Mobilisation and Coordination of Movements. In: Political Studies 69(4): 1033-1052. DOI: <https://doi.org/10.1177%2F0032321720936046>.