

Die Bewegung gegen die Startbahn-West, die in den 1980er Jahren mehr als ein regionales Phänomen war, ist teils in Vergessenheit geraten. Ins Gedächtnis haben sich oft nur die Schüsse auf Polizeibeamte während einer nächtlichen Demonstration von 1987 eingebrannt. Aber etwa die Hüttendorfräumung 1981, die Zehntausende mobilisierte, war ein politisches Schlüsselereignis für viele Beteiligte. Die damalige Debatte um Militanz kann auch von aktueller Relevanz sein. Von Wolf Wetzel.

Am 2. November jährte sich die gewaltsame Hüttendorfräumung am Frankfurter Flughafen zum 40. Mal. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Hüttendorfes werden völlig überrascht, als Hundertschaften der Polizei um neun Uhr morgens das Dorf umstellen und die Bewohner vom Gelände treiben. Kurz danach beginnen Bagger und Räumgeräte mit dem Abriss der Hütten. Die Bürgerinitiative (BI) gibt einen bundesweiten Alarm aus, dem bis in die Nachmittagsstunden über 10.000 Menschen folgen. Es kommt zu von SEK-Einheiten verübten brutalen Polizeiausfällen, bei denen auch Gasgranaten und ‚Pepperfog‘ eingesetzt werden.

Im Laufe des Tages weitet sich der Protest über die Rhein-Main-Region aus: Um 17 Uhr versammeln sich etwa 4.000 Startbahngegner auf dem Frankfurter Paulsplatz. In einem Demonstrationszug ziehen sie zum Hauptbahnhof und blockieren dort die Gleise. Unter Schlagstockeinsatz wird der Hauptbahnhof geräumt. Daraufhin zieht die Demonstration weiter zur Alten Oper und zur Börse. Schülerinnen und Schüler in Groß-Gerau hatten schon mittags zu Tausenden den Bahnhof blockiert, in Rüsselsheim passierte das Gleiche. Es kommt zu Demonstrationen in Fulda, Berlin, Heidelberg, Freiburg, Göttingen, Darmstadt, Gießen, Hamburg, Bremen, Stuttgart, Tübingen ...

Seitdem steht der „2.11.“ im Rhein-Main-Gebiet für eine gewaltsame Politik der Landesregierung, die die ökonomischen und militärischen Interessen an einem zentralen Weltflughafen über alles (andere) stellt/e. Aus diesem Anlass werden von der Bürgerinitiative (BI) verschiedene Veranstaltungen durchgeführt, unter anderem eine Podiumsdiskussion, die sich das Thema gesetzt hat: „Aus der Geschichte lernen.“

Eine gute Gelegenheit, einen Blick zurück nach vorne zu wagen

Wenn ich bei Veranstaltungen meine politische Herkunft beschreibe, sage ich u.a., dass ich durch die Startbahnbewegung geprägt wurde, es war fast so etwas wie eine zweite Sozialisation. Oft schaue ich dabei in fragende Gesichter und muss dann gegebenenfalls ein wenig ausholen. Tatsache ist wohl, dass das, was in den 1980er Jahren zu den politischen Kristallisationspunkten zählte (Häuserkampf, Anti-AKW-Bewegung, internationalistische Bewegungen etc.), heute weitgehend in Vergessenheit geraten ist.

Das trifft auch auf die Startbahnbewegung zu, die in den 1980er Jahren mehr als ein regionales Phänomen war. Ins Gedächtnis haben sich oft nur die Schüsse auf Polizeibeamte während einer nächtlichen Demonstration am 2.11.1987 eingebrannt. Zwischen der besagten Hüttendorfräumung 1981, die Zehntausende mobilisierte und ganz sicher ein Schlüsselereignis für viele wurde, und den tödlichen Schüssen 1987 liegen sechs sehr ereignisreiche, prägende und faszinierende Jahre.

Die Debatte um die Schüsse

Dass die tödlichen Schüsse an der Startbahn, vor allem ihre (Aus-)Deutung gerade auch unter den Beteiligten, ein zentrales Ereignis sind (und bleiben werden), zeigte sich auch auf einer Buchvorstellung, die am 4.1.2016 im Rathaus in Walldorf stattfand und dieser Fleißarbeit gewidmet war: „50 Jahre Protest gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens“.

Obwohl heute mehr als 25 Jahre dazwischenliegen, hatte man das Gefühl, als wäre vieles gestern gewesen. Manche Wortbeiträge erinnerten an Stellungnahmen, die in den ersten Wochen nach den tödlichen Ereignissen abgegeben wurden. Was in der ersten Aufregung verständlich ist, ist jedoch mehr als 25 Jahre später Ausdruck einer politischen Vereisung, Ausdruck einer nie stattgefundenen Diskussion.

Umso fataler sind die politischen Konsequenzen, die scheinbar daraus gezogen wurden. Auch bei der Buchvorstellung war mehrmals davon die Rede, dass die *tödlichen Schüsse* dem Anliegen der Flughafenausbaueegner bis heute schwer geschadet, ihr Anliegen diskreditiert haben. Sie hätten der Startbahnbewegung den Todesstoß versetzt. Schuld an allem seien ‚die Autonomen‘: Sie hätten dafür gesorgt, dass die Falle der hessischen Landesregierung zugeschnappt sei (womit die Gewaltfalle gemeint ist) und dass die Protestbewegung „ins Unrecht gesetzt werden konnte“. Diese Meinung vertritt Gerhard Krum in dem Buch-Beitrag: „*Schmeißt die Zwillen weg*“ (S.54) – noch heute.

Wie kann man einen Protest erfolgreich gestalten?

Völlig unabhängig von Erinnerungen sind die Fragen, die tatsächlich gestellt werden müssen und auf die man immer wieder Antworten (wahrscheinlich auch manchmal nicht dieselben) finden muss, sehr aktuell – mehr denn je: Wie kann man einen Protest erfolgreich gestalten? Gewährleistet ein friedlicher Protest einen solchen Erfolg? Werden die guten Argumente gegen ein solches ‚Projekt‘ unter ‚Steinen‘ begraben?

Zu Recht besteht Gerhard Krum in dem Beitrag „*Feuer frei? Nachdenkliches zu den*

Todesschüssen an der Startbahn West“ (S.52/53) darauf, die Schüsse auf Polizisten während einer nächtlichen Aktion am 2.11.1987, an der sich über 300 Startbahngegner beteiligten, weder mit gewalttätigen Verhältnissen zu erklären, noch mit einem ‚Psychopathen‘, den man als Schuldigen ausfindig gemacht hat. Das ist in der Tat auf die eine oder andere Weise geschehen, vor allem in den ersten Wochen – als die allermeisten über das *Wer*, das *Wie* und *Warum* rätselten.

Danach ist sehr viel passiert, an Recherchen, an Reflexionen und inhaltlichen Auseinandersetzungen, die in das einfließen müssen, was man heute darüber wissen muss und welche „Lehren“ man daraus ziehen kann.

So wurde sehr schnell ein „Ermittlungsausschuss/EA“ gegründet, der über drei Jahre alles zusammengetragen und begleitet hatte. Doch nicht nur diese mühsame und kontinuierliche Arbeit ist zu erwähnen, sondern auch der gemeinsame, monatelange Diskussionsprozess vieler Startbahngruppen, mit dem Ziel, eine politische Einordnung und eine gemeinsame Haltung zu den bevorstehenden Prozessen und den darin involvierten Angeklagten einzunehmen. All das findet sich in der vierseitigen „*Plattform zum 2.11-Prozess*“, die 1988 breit publiziert wurde und tatsächlich eine tragfähige Basis für die kommenden Jahre bot.

Allen Beteiligten war klar, dass die Schüsse keineswegs eine irgendwie geartete Konsequenz aus dem militanten Widerstand waren. Sowohl in der Vorbereitung, als auch in den vielen Aktionen davor, bestand Konsens darin, dass der Einsatz von Schusswaffen weder klammheimlich noch unausgesprochen gedeckt wird. Im Gegenteil: Wir wussten sehr wohl, dass eine Eskalation der (Gegen-)Gewalt weder die Ohnmacht befriedigt, noch eine Antwort auf den politischen Stillstand sein kann.

Die Diskussionen über Grenzen und Notwendigkeit von (Gegen-)Gewalt, die Weigerung, politische Schwierigkeiten und Ohnmachtserfahrungen ‚militaristisch‘ zu überspringen, wurden vor dem 2.11.1987 geführt. Dass sich an dem gefundenen Konsens nicht alle halten, markieren Grundverständnis und Bruchstelle von Bewegungen zugleich.

Selbstverständlich haben die *Schüsse* bis heute ihre Spuren, ihre Geschichten und Spuren hinterlassen. Am allergefährlichsten sind die Schlüsse, die ohne jede Diskussion, durch Auslassung der konkreten Umstände und eigener Verortung gezogen wurden und werden.

Und es gibt eine Art, die den tragischen Umständen am 2.11.1987 überhaupt nicht gerecht wird: Wenn man mit dem stillen Verweis auf die *Schüsse* ein Leichentuch über alle anderen Ereignisse, Brüche und Streitpunkte legt. Das ist nichts Spezielles für die Startbahnbewegung, sondern ein Umstand, der sich leider sehr oft wiederholt.

Diese Leerstellen sind bis heute virulent – nicht nur im Protest gegen den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens. Man kann genauso gut den *Stuttgart-21*-Protest in Erinnerung rufen oder die jahrzehntelange Widerstandsgeschichte gegen die Castortransporte im Wendland.

Wie reagiert man auf staatliche Repression?

Mit diesem Blick nähert man sich Fragen, die man eben nicht auf ein Ereignis zusammendampfen kann: Wie reagiert man auf die massive staatliche Repression, die die Startbahnbewegung in den vielen Jahren zum Teil sehr schmerzlich zu spüren bekommen hat? Was macht man, wenn alle politischen Mittel (Hüttendorf, Demonstrationen, Platzbesetzungen, Volksbegehren, Aufklärung) gegen eine Wand aus Beton fahren? Was macht man, wenn die Antwort auf den Protest, der eine breite Unterstützung (30.000 bei dem Versuch, die Rodung zu verhindern, 200.000, die einen Volksentscheid befürworteten) genoss, nur noch mehr Repression ist, am allerwenigsten die Bereitschaft, die Zustimmung zu einer weiteren Startbahn mit demokratischen/politischen Mitteln zu suchen?

Ohnmacht, Erschöpfung und Ratlosigkeit waren lange vor den Schüssen spürbar und die Frage, wie man den Bürgerkrieg der Herrschenden nicht annimmt, war lange vor dem 2.11.1987 eine unbeantwortete: Wie steigt man in den Ring, ohne getroffen zu werden? Wie kann man gewinnen, ohne in den Ring zu steigen?

Dazu gehört aber auch das Eingeständnis, dass ein großer Teil der Startbahnbewegung resigniert hatte, als die Startbahn 18 West im Jahr 1984 eingeweiht, im wahrsten Sinne des Wortes durch den Wald und die Köpfe der Menschen geprügelt wurde.

Danach gab es tatsächlich einen ‚Führungswechsel‘, ein Großteil der alten BI-Strukturen löste sich auf, ein kleiner Teil wollte den Widerstand auf parlamentarischer Ebene „fortführen“ – in Gestalt von grünen Listen und Beteiligung an (Landtags-)Wahlen.

Protest-Rituale?

Denen, die nicht resigniert hatten, die nicht glauben wollten, dass man den Kampf gegen die Startbahn West nur in die Parlamente verlagern müsse, wurde vorgeworfen, dass sie „verbissen“ an Ritualen festhalten würden. Das Urteil darüber war schnell gefällt: „Die Politik der Nadelstiche war von Anfang ein Kampf um eine verlorene Sache.“ (Gerhard Krum)

Es lohnt sich, bei dieser Betrachtung kurz zu verweilen. Rituale sind in ihrer negativen

Konnotation Handlungen, die sich nur selbst gefallen und genügen, die keine Wirkung, keine Ausstrahlung über die daran Beteiligten hinaus haben und an den tatsächlichen Verhältnissen nichts ändern, nichts ändern wollen.

Dass der Ansatz, an der Startbahn zu bleiben, diese auch im Betrieb nicht in Ruhe zu lassen, rituell und sinnlos war, ist ein mehr als zweifelhaftes Fazit. Vor allem dann, wenn man die verschiedenen politischen Strategien/Optionen miteinander vergleicht, die 1984 zur Disposition standen: Was hat der „parlamentarische Widerstand“ gebracht? War er erfolgreich oder ein Ritual, das bestenfalls risikoärmer und auskömmlicher war?

Gerade im Rückblick auf diese Phase der Startbahnbewegung wäre doch das erste ehrliche Fazit, dass beide, miteinander verfeindete Strategien erfolglos waren. Weder vor Ort noch in irgendwelchen Stadtparlamenten konnte am Faktum des Flughafenausbaus etwas geändert werden.

Und selbstverständlich ist die Frage der Ohnmacht, auf Granit zu beißen, kein spezielles Problem der Startbahnbewegung der 1980er Jahre! Und genau so wenig ist die Frage der Mittel eine gelöste! Der Versuch, den Widerstand gegen die Startbahn West im legalen Bereich (Stichwort ‚legitimer Widerstand‘) zu halten, in der Hoffnung, dass die Breite der Bewegung und die Wirkung der Argumente bei den politisch Verantwortlichen ankommen, ist, leicht belegbar ..., nicht aufgegangen. All das passierte lange vor den *Schüssen* am 2.11.1987.

Und selbstverständlich muss sich auch die Restbewegung – nach 1984 – damit auseinandersetzen, dass die Strategie, den Preis für den Flughafen letztendlich unbezahlbar zu machen, nicht aufging. Das lag natürlich auch daran, dass man sich nicht wirklich vergegenwärtigte, dass der Flughafen/FRAPORT über einen Etat verfügt, der so hoch ist wie der der hessischen Landesregierung und letztendlich noch auf diesen direkt oder versteckt zugreifen konnte.

Die politische wichtige Frage jedoch, die sich bei allen Großprojekten in dieser Größenordnung stellt, ist doch, was ein *David* anders, besser machen kann/soll, gegen einen *Goliath*, der in der Zuspitzung immer mit *Bürgerkrieg* droht, einem also die Waffen aufzwingt, die man selbst nicht hat (und will).

Und natürlich ist die Frage der Mittel keine der 1980er Jahre und schon gar keine, die gelöst wurde. Man kann mit wütend geworfenen Steinen Rituale einleiten oder auch mit Demonstrationen. Beides kann ins Leere laufen!

Haben aktuelle Proteste aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt?

Und damit sind wir mitten im Protest der Gegenwart. Haben diese Proteste aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt? Schaffen sie es, der Gefahr der Ritualisierung ein Schnippchen zu schlagen?

Wenn es an den (falschen) Mitteln liegt, warum sind dann ‚friedliche‘ Proteste nicht erfolgreich – weder in Stuttgart gegen *Stuttgart-21*, noch im Kelsterbacher Wald, gegen die reibungslos durchgezogene Nordbahn, ein Protest, der gar kein Feuer gefangen hatte, der über die zähen und ausdauernden Aktivistinnen und Aktivisten selten hinausging?

1984 hat ein Teil der Startbahnbewegung ihre Parlamentarisierung als Ausweg, als Lösung gewählt. Diese Option ist heute offensichtlich mehr als hinfällig und verbraucht. Der andere, weniger geschützte Weg ist die Konfrontation und die Einsicht, dass noch gar nichts gewonnen ist, wenn man recht hat, wenn man sich im Recht fühlt, wenn man auf das Recht verweist.

Um diese schwierige Frage geht es. Es fehlt dabei nicht an Ideen und Möglichkeiten. Alle wissen, dass die wirkliche Grenze keine politische, keine ideologische ist. Es geht schlicht um die Frage: Wie viel Risiko will ich, wollen wir, müssen wir eingehen?

Der Autor war seit 1980 aktiv in der Startbahnbewegung. Er war am Ermittlungsausschuss (1987-91) und an dem Grundsatzpapier zur Startbahnbewegung und den anstehenden Prozessen beteiligt.

2008 publizierte er die Erzählung Tödliche Schüsse, die auf über 15 Interviews mit damals Beteiligten fußt und mit langen Einblendungen die verschiedenen Phasen der Startbahnbewegung einfängt: Tödliche Schüsse – Eine dokumentarische Erzählung, Unrast Verlag, Münster, 2008

50 Jahre Protest gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens | BAND I. Hg. Walter Kerber, Wilma Früchwart-Treber, Dirk Treber, 2015, Buchbeitrag: Tödliche Schüsse – 25 years later (S.56-59)