

„Rettet den Diesel!“

Wie Stadt-Land-Disparitäten zu politischen Spaltungen gewendet werden

Gisela Mackenroth

Beitrag zur Veranstaltung »Stadt-Land-Disparitäten: (neue) regionale Spaltungen und Spannungen in der Gesellschaft« der Sektion Stadt- und Regionalsoziologie

Einleitung

Stadt-Land-Beziehungen sind gegenwärtig Gegenstand einer interdisziplinären Debatte. Neben empirischen Untersuchungen werden dabei „Ruralität“ und „Urbanität“ bzw. „Zentrum“ und „Peripherie“ begrifflich analysiert (Hellbrecht 2019). Diskutiert wird außerdem, inwiefern ländliche Räume zukünftig bedeutsamer Teil gesellschaftlicher Transformationen sein können (Mießner, Naumann 2019, S. 9ff.), beispielsweise in sozialökologischen Fragen. Beobachtet werden jedoch auch wachsende Stadt-Land-Disparitäten, wenn es um sozioökonomische Lebensverhältnisse oder die Anbindung an soziale und technische Infrastrukturen geht. Zurück gehen diese Disparitäten auf einen Strukturwandel von Land- und Energiewirtschaft, in dessen Folge der ländliche Raum in spezifischer Form von einer neoliberalen sozialstaatlichen Transformation betroffen ist (Mießner, Naumann 2019). Zwischen Stadt und Land stellen sich damit Fragen der Verteilungsgerechtigkeit. Deren Aushandlung ist auch an Anerkennungs- und Repräsentationsverhältnisse geknüpft (Redepenning, Singer 2019). Dass derlei ungleiche Entwicklungen zwischen Stadt und Land gegenwärtig selbst Anlass und Gegenstand sozialer Konflikte sind, haben 2018 die Proteste der „*Gilets Jaunes*“, der Gelbwesten, in Frankreich prominent verdeutlicht. Anlass war dort ein punktuelles klimapolitisches Reformvorhaben, dem die Proteste die grundsätzliche Frage nach einer gerechten Verteilung sozialer Lasten gegenübergestellt haben. Dabei haben sie auf räumlich gelagerte Ungleichheiten sozialer Teilhabe und politischer Repräsentation verwiesen. Eine verarmte Peripherie ging in den Konflikt mit der reichen, elitär wahrgenommenen Stadt (Harding 2019, S. 28). Der Protest, der vor allem wachsende Lücken sozialstaatlicher Sicherung und Einkommensungleichheiten thematisierte, verstrickte sich stellenweise – darauf wies u.a. jüngst Alain Badiou (2020) hin – mit nationalistischen und protektionistischen Standpunkten. Seine Globalisierungskritik öffnete er damit für rechtspopulistische Argumentationen. Ansatzpunkte für eine transnationale Solidarität gegenüber der nationalstaatlichen Krise des Sozialstaats, die Badiou etwa in Bündnissen mit Migrant*innen sieht, blieben so verstellt (Badiou 2020, S. 12ff. und 37f.). Für den Protest aus der fran-

zösischen Provinz bleibt damit die Frage, an welchen Stellen es noch um Klassenpolitik geht und an welchen um die nationalistische Verteidigung von Privilegien.

In der Debatte um Ursachen eines gegenwärtigen gesellschaftlichen Rechtsrucks in Deutschland wurde diese Frage ebenfalls aufgeworfen (Eversberg 2018) und der Annahme entgegengehalten, dass Erfolge der Rechten im ländlichen Raum bzw. in peripherisierten Regionen einen Protest gegen dortige Ausschlüsse von politischer Repräsentation ausdrücken (z.B. Hillje 2017). Der Artikel möchte die Frage weiterverfolgen, wie Stadt-Land-Beziehungen in gesellschaftlichen Konflikten – etwa um soziale Gerechtigkeit oder eine ökologische Transformation – Gegenstand rechtspopulistischer Strategien werden können. Grundlage ist die qualitative Untersuchung der Proteste gegen die Dieselfahrverbote in Stuttgart.

2019 formierte sich dort gegen diese Maßnahme zur Luftreinhaltung Protest. Ausgestattet mit Warnwesten, nahmen die Demonstrierenden symbolischen Bezug auf die französischen Proteste der *Gilets Jaunes*. Damit hoben sie Zentrum und Peripherie bzw. Stadt und Land als Pole unterschiedlicher Interessen hervor. Bei den in ihrer Selbstbeschreibung „unpolitischen“ Fahrverbotsprotesten von „Bürgern“ und „Dieselfahrern“ ließen sich darüber hinaus Sympathien zu rechtspopulistischen bzw. rechten Parteien und Gruppen sowie Vereinnahmungen durch diese beobachten. Die Veranstalter*innen der Demonstrationen grenzten sich öffentlich gegen rechte Gruppierungen ab (Hunger 2019). Darin weist der Stuttgarter Protest Parallelen zu demjenigen der Gruppe „Land schafft Verbindung“ auf, die 2019 mit dem erklärten Selbstverständnis „Wir sind einfach nur Landwirte“ verschiedene Städte als Ort des Protests aufgesucht hat. Auch hier bestanden Verbindungen zu rechtspopulistischen Parteien und Gruppen (Maurin 2019, 2010).

Wie lässt es sich erklären, dass rechtspopulistische Politikangebote in den skizzierten Konfliktlinien zwischen Stadt und Land bzw. Zentrum und Peripherie Anschluss finden? Zunächst können hier tatsächliche Disparitäten zwischen sozioökonomischen Lebenslagen und politischer Repräsentation vermutet werden (empirische Ansätze bieten hierfür z.B. Hochschild 2016; Hillje 2017). Fragen regionaler sozioökonomischer Ungleichheiten sind in den angeführten Stadt-Land-Konflikten jedoch jeweils unterschiedlich gelagert. Im Stuttgarter Fall der Fahrverbotsproteste steht dem Stadtraum ein wirtschaftlich ähnlich prosperierendes Umland gegenüber.

Im Folgenden möchte ich durch eine Analyse raumbezogener Praktiken und Argumentationen während der Stuttgarter Proteste die Einbindung und Funktionsweise rechtspopulistischer Strategien und Haltungen eingehender untersuchen. Vorbereitend werde ich zunächst rechtspopulistische Kommunikationsstrategien aufzeigen und Abgrenzungsversuche dagegen durch die Organisator*innen diskutieren. Anschließend möchte ich herausarbeiten, wie sich gerade im räumlichen Bezug der politischen Haltungen unterschiedliche sozioökonomische Situationen, Interessenslagen und Lebensentwürfe zu einer gemeinsamen politischen Subjektivität zusammenfinden. In einer zusammenführenden Betrachtung werde ich argumentieren, dass der räumliche Bezugsrahmen der Proteste an rechte Motive der Großstadtfeindschaft anknüpft. Die rechtspopulistische Gegenüberstellung von Stadt und Land – so möchte ich schlussfolgern – prägt die Konfliktaustragung in demokratiefeindlicher Stoßrichtung.

Methodische Perspektive auf den Protest gegen die Fahrverbote

Zuerst seien der Protestanlass und Konfliktgegenstand skizziert: Seit 2008 wurde in Stuttgart eine erhöhte Luftbelastung an der Messstation der Kreuzung Neckartor und im angrenzenden Wohngebiet

gemessen. Gegen die Schadstoffbelastung an der Straßenkreuzung hat sich durch Anwohner*innen Protest formiert. Anwohner*innen und die Deutsche Umwelthilfe (DUH) reichten zudem Klage gegen die Stadt Stuttgart ein. 2018 bzw. 2019 wurde die Stadt dazu verpflichtet, Fahrverbote in ihren Luftreinhalteplan aufzunehmen und hat diese Fahrverbote 2019 für ältere Dieselfahrzeuge entsprechend eingeführt. Dieser Beschluss wurde durch Demonstrationen gegen die Fahrverbote an der fraglichen Messstation am Neckartor und am Rathaus beantwortet. An diesen Protesten haben sich die AfD und die rechte Betriebsratsliste Zentrum Automobil sichtbar durch Banner, Parteisymbole u.ä. beteiligt. Nach Gegenprotesten schlossen die Veranstalter*innen dieser Demonstration jegliche Symbole politischer Parteien und Gruppen von der Veranstaltung aus. In den darauffolgenden Wochen meldeten die Freien Wähler, die CDU und die AfD jeweils weitere Kundgebungen neben dieser Hauptdemonstration an.

Die Demonstrationen haben wir im Rahmen des Forschungsprojekts „Populismus, Demokratie, Stadt“ empirisch untersucht.¹ Materialgrundlage der folgenden Analyse sind leitfadengestützte Interviews mit Beteiligten am Konflikt. Wir haben Expert*inneninterviews mit verkehrspolitischen Vertreter*innen der Stadt Stuttgart durchgeführt, die an der Einführung der Fahrverbote beteiligt waren. Zudem haben wir Interviews mit lokalen umweltpolitischen Initiativen geführt, die sich seit vielen Jahren für saubere Luft in Stuttgart und eine klimagerechte Verkehrspolitik einsetzen. Schließlich haben wir Organisator*innen der Demonstrationen gegen die Fahrverbote interviewt. Die Erhebung haben wir darüber hinaus durch mehrere teilnehmende Beobachtungen der Demonstrationen ergänzt. Im Rahmen dieser teilnehmenden Beobachtungen haben wir Kurzinterviews mit Teilnehmenden erhoben. In diesem Beitrag werde ich den Fokus auf diese Kurzinterviews sowie auf die Interviews mit den Initiator*innen der Hauptdemonstration legen. Vergleichend gehe ich auf Interviews mit umweltpolitischen Aktivist*innen ein. Zudem beziehe ich mich auf eine durchgeführte Inhaltsanalyse rechter Medien und parlamentarischer Dokumente der AfD, in denen wir Vorstellungen von Stadt im Diskurs neuen Rechten rekonstruiert haben. Hierbei lag ein Schwerpunkt auch auf der Kampagne der AfD für den Diesel (Bescherer et al. 2019).

In meiner Analyse möchte ich die soziologische Perspektive um methodische Vorarbeiten der politischen Geographie und neuen Kulturgeographie ergänzen. Ich gehe damit von der Annahme aus, dass Raum in Wechselwirkung mit sozialer Praxis als Teil gesellschaftlicher Wirklichkeitskonstruktion hervorgebracht wird. Räumliche Wirklichkeit wird also auch sprachlich konstruiert, ist Teil gesellschaftlicher Wissensbestände und prägt soziale Praktiken (Werlen 2008, u.a. S. 278ff.). Gerade in raumbezogenen Konflikten – etwa Nutzungs- oder Verteilungskonflikten, wie demjenigen um die Dieselfahrverbote – sind derlei diskursive Formen des Geographie-Machens zu berücksichtigen. Hier treten diese mit Moralvorstellungen, Gerechtigkeitsfragen und Rechtfertigungsstrategien in Verbindung. Räumliche Wirklichkeit ist in diesen Konflikten umkämpft bzw. wird neu verhandelt. Für die Beleuchtung solcher Konflikte kann die Analyse raumbezogener Argumentationsweisen erkenntnisreich sein. Mit ihnen werden vorherrschende Überzeugungen zur Sprache gebracht, die alltäglichem Geographie-Machen vorausgehen. Raumbezogene Annahmen lassen sich hier in ihrer gesellschaftlichen Verankerung rekonstruieren (Felgenhauer 2009). Für die Untersuchung des Fallbeispiels ergibt sich damit die Feststellung: In den eingangs angesprochenen raumbezogenen Konflikten zwischen Stadt und Land wird deren Beziehung – etwa als Konflikt zwischen „Zentrum“ und „Peripherie“ – politisch.

¹ Die Erhebung habe ich gemeinsam mit meinen Kolleginnen Anne Burkhardt und Luzia Sievi im an der Universität Tübingen angesiedelten Teilprojekt durchgeführt.

Im Folgenden möchte ich die Analyse beginnen, indem ich rechtspopulistische Argumentationsstrategien während der Hauptdemonstrationen gegen die Dieselfahrverbote rekonstruiere.

Rechtspopulistische Kommunikationsstrategien

Während der Hauptdemonstrationen gegen die Fahrverbote lassen sich nicht nur personelle Überschneidungen mit der AfD und Zentrum Automobil beobachten. Plakate, Sticker, Schlagworte auf Warnwesten, Sprechchöre sowie gehaltene Reden weisen auch Bezüge zu rechtspopulistischen Semantiken und Kommunikationsstrategien auf. Diese waren auch dann noch Teil der Hauptdemonstration, als Symbole von AfD und Zentrum Automobil bereits ausgeschlossen waren.

Während der Hauptdemonstrationen dominieren personalisierende Verweise auf „die Merkel“ oder eine vermeintlich „korrupte“ „links-grüne-Mehrheit“, die skandalisiert wird. Die Fahrverbote werden auf Plakaten als „politische“ oder „kalte“ Enteignung sowie als „Verbotspolitik“ und „Demokratie“ kritisiert. Der Dieselmotor wird zum Teil einer nationalen Identität erklärt, die mit den Fahrverboten gedemütigt werde. Dabei formiert sich eine nationalistische Deutung des Konflikts. Konstatiert wird etwa: „Auf nichts dürfen wir mehr Stolz sein in unserem Land.“ Den Protest gegen die Fahrverbote verbinden einige Teilnehmer*innen mit der Forderung „Hol Dir Dein Land zurück.“ Diese Artefakte, die die Protestzüge begleiten, werden inhaltlich durch Wortbeiträge während der Demonstrationen aufgegriffen und fortgeführt.

In den Protesten gegen die Dieselfahrverbote findet sich damit ein rechtspopulistischer Modus der Kritik wieder, der auf Legitimationsprobleme politischer Entscheidungen aufmerksam macht, zugleich jedoch selbst demokratische Strukturen zu destabilisieren sucht. Erkennbar werden eine moralisierende, skandalisierende und personalisierende Elitenkritik, Mutmaßungen über korrupte, undemokratische Entscheidungen sowie eine interessengeleitete Überzeichnung von Problemlagen (Jörke, Selk 2017, S.67 ff.). Die angeführten Selbstzeugnisse des Protests schließen damit diskursiv an die unter dem Slogan „Ja zum Diesel!“ bzw. „Trau Dich Stuttgart“ initiierte öffentliche Kampagne der AfD für den Diesel an (Bescherer et al. 2019, S. 16ff.), was ich exemplarisch in einem Facebook-Post der AfD Stuttgart veranschaulichen möchte: „Wehren wir uns – gerade hier in der Autostadt Stuttgart – gegen den ideologisch verkleisterten bürgerfeindlichen Angriff linksgrüner Traumtänzer auf den Diesel“ (AfD Stuttgart, 22.9.2017).

Indem sich die Forderungen der Teilnehmer*innen der Hauptdemonstration allein auf eine Rücknahme der Fahrverbote konzentrieren und andere Konfliktdimensionen, wie Gesundheitsrisiken in Folge der Schadstoffbelastung oder andere Lösungsmöglichkeiten, wie einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, weitgehend außen vor lassen, sind die Problemdarstellungen während des Protests von interessengeleiteten Überzeichnungen dominiert. Die Proteste verfolgen dabei einen reaktiven Modus des Protests, der sich darauf fokussiert, gesellschaftliche Veränderungen rückgängig zu machen – in diesem Fall Schritte einer umweltpolitisch orientierten Verkehrspolitik. Neben den bisher rekonstruierten rechtspopulistischen Motiven verweist der Politikwissenschaftler Cas Mudde darauf, dass das ‚Volk‘, für das von Rechtspopulist*innen herrschaftskritisch argumentiert wird, als moralische und regional gebundene Gemeinschaft gedacht wird (Mudde 2004, S. 545f.). Diese gelte es von Fremdbestimmung zu befreien. Im Fall der Fahrverbotsdemonstrationen findet sich dieser Aspekt in der politischen Gemeinschaft der Dieselfahrer*innen wieder. Die Selbstbeschreibung auf Plakaten, in Reden und unseren Forschungsinterviews lautet wiederkehrend: „wir sind parteineutral“, „wir sind Bürger“ oder „wir sind Dieselfahrer“. Dieses „wir“ wird einer vermeintlich korrupten grünen Regierung gegen-

übergestellt, die regelmäßig als „Demokratie“ delegitimiert wird. Gegen sie gelte es sich zu „wehren“. Die Demonstrierenden binden dieses „wir“ räumlich an eine Stuttgarter Identität der „Autostadt“ oder an eine Identifikation mit Baden-Württemberg: eine Region, die ihrer Ansicht nach ihre Innovativität, ihren Wohlstand und ihr Gesellschaftsbild aus der Automobilindustrie bzw. konkret dem Verbrennungsmotor heraus bezieht.

Abgrenzungsversuche nach Rechts

Parallel zu den rekonstruierten rechtspopulistischen Kommunikationsstrategien grenzen sich die Organisator*innen der „unpolitischen“ Hauptdemonstration ausdrücklich gegen rechte Parteien und Gruppierungen ab. Unsere Interviewpartner*innen vollzogen diese Abgrenzungen ebenfalls. Dabei ist die vordergründige Ablehnung von rassistischen Positionen der Rechten und von Gewaltbereitschaft leitend. So stellt ein Organisator fest:

„Ich erinnere mich natürlich daran, dass es auch Diskussionen gab mit gewissen Leuten, die ein zu anstößiges Plakat in die Höhe gehoben haben. Wir haben uns darin nicht wiedergefunden und wollten das auf der Demo nicht, weil wir sind eine Gemeinschaft und wenn da jemand anfängt, irgendjemand zu beleidigen, das ist nicht mein Ding.“

Diese Abgrenzung wird allerdings an anderen Stellen im Interview zurückgenommen, indem rechte bzw. rechtspopulistische Proteststrategien relativiert werden, was sich in folgendem Erzählausschnitt des Organisators nachvollziehen lässt:

„Auf der Demo waren mehr ältere Leute, eigentlich friedlich und ohne Gewalt, bis auf halt diese Grünenhetze, was man dann betrieben hat. ‚Grüne weg. Grüne raus.‘ Und alles. Die [Grünen] hatten aber tatsächlich Angst, dass es hier in Stuttgart eskaliert. Ich musste selber lachen. [...] Die Grünen haben halt einfach dieses Spiegelbild abgegeben, dass sie ja [...] gegen das Autofahren sind. Und das haben die Leute [...] dann rausposaunt. Ich habe auch ein bisschen mitgemacht.“

Die Veranstalter*innen der Hauptdemonstrationen grenzen sich nach Rechts ab, erweitern aber mit den skizzierten rechtspopulistischen Strategien ein vermeintlich rechtfertigbares Spektrum rechts-offener Praktiken und Haltungen. Das erklärte Selbstverständnis als „unpolitisch“, kombiniert mit „wir sind Bürger“ oder „Dieselfahrer“ schließt nicht nur, wie beschrieben, an rechtspopulistische Protestgemeinschaften an. Es ermöglicht auch, die behauptete Abgrenzung nach Rechts zu unterlaufen und AfD-Wähler*innen als legitimen Teil des Protests zu akzeptieren. Der interviewte Mitorganisator stellt für die Proteste nach Ausschluss von Parteisymbolen etwa fest: „Aber dann gibt’s natürlich auch den Großteil, der die Schnauze voll hat von den ganzen Parteien, [...]. Deswegen denk ich, dass da schon genug Leute dageblieben sind, die auch die AfD wählen würden. Aber ich habe gesagt: Es ist parteineutral, wir sind die Bürger und wir gehen als Bürger auf die Straße und nicht als irgendeine Partei.“ Die erkennbar widersprüchliche Beziehung der Fahrverbotsdemonstrationen zu rechtspopulistischen Strategien und Haltungen möchte ich weitergehend verstehen, indem ich rekonstruiere, wie Stadt-Land-Beziehungen in den Protesten thematisiert werden.

Neue Stadt-(Um)Land-Differenzen – Der Stadtrand als Grundlage politischer Subjektivität

Beim hier untersuchten städtischen Protest in einem wirtschaftlich ebenso prosperierenden Umland lassen sich keine maßgeblichen ökonomischen, kulturellen oder infrastrukturellen Stadt-Land-Disparitäten ausmachen, die im Sinne von Ungerechtigkeitserfahrungen als Grundlage für einen Rückzug auf rechte Haltungen verstanden werden könnten. Mit dem Beispiel der Stuttgarter Proteste möchte ich entsprechend nachvollziehen, wie Stadt-Land-Beziehungen bzw. Disparitäten im Protest überhaupt erst argumentativ hervorgebracht werden. Davon ausgehend frage ich weiter, wie diese den Konflikt strukturieren und an materielle Realitäten anzuschließen suchen.

In Interviews am Rande der Hauptdemonstration betonen die Teilnehmenden, dass die Autos „von der Straße gejagt“ oder „aus der Stadt rausgesperrt“ würden. Es ist der Blick des Umlands, der Vorstadt bzw. der Pendler*in oder des bzw. der Durchreisenden, aus dem heraus die politische Position begründet wird. Daran schließt auch ein interviewter Veranstalter an: „[...] [D]ie ganzen Pendler, die durch Stuttgart müssen, die [...] keine andere Chance haben, weil [...] andere Straßen sind dafür nicht ausgelegt, [...] die trifft es halt am härtesten.“ Indem die Demonstrierenden um ihren individuellen, privaten automobilen Zugriff auf die Stadt fürchten, sehen sie sich durch die Fahrverbote auch in ihrer gesamten Lebensweise einschränkt. Der Veranstalter betont beispielsweise die folgende Bedeutung des Autos für sich: „Für mich steht diese freie Mobilität an erster Stelle [...]. Ich will das [Verkehrsmittel] nutzen, was ich gerade brauche für mein Bedürfnis, womit ich meine zu erledigenden Dinge erfüllen kann.“ Dieses Bedürfnis, das Auto zu nutzen, stellt er für andere als Notwendigkeit dar: „[Familien] sind angewiesen auf das Auto, weil die Kinder zu ihren Hobbys müssen, der Einkauf erledigt werden muss, [...] man fährt in den Urlaub. Und das ist für mich die eigentliche Nutzung des Autos.“ In dieser automobilen Perspektive wird ein funktionaler Bezug zur Stadt erkennbar: Man „muss da durch“ oder auch „rein“, hat „keine andere Chance“. Der funktionale Fokus, mit dem die Demonstrierenden die Stadt wahrnehmen, liegt auf der Einfallstraße nach Stuttgart. Von einer Wahrnehmung städtischen Zusammenlebens etwa bleibt mit dieser Deutung des Nutzungskonflikts städtischer Wohn- und Mobilitätsräume nicht viel. Auch lebensweltliche Aspekte in Stadt-Land-Beziehungen bleiben mit diesem funktionalen Blick auf die Stadt unterbelichtet.

Stadt und Land stehen in diesen Argumentationen einander in einer Innen-Außen-Beziehung als Stadt-Umland-Differenz gegenüber. Die von den Demonstrierenden kritisierten Einschränkungen ihrer automobilen Lebensweise weiten sich damit für sie zum Interessenkonflikt aus: innen die elitäre Stadt, außen das von urbanen Eliten fremdbestimmte (Um)Land. Diese urbanen Eliten spiegeln sich für die Demonstrierenden insbesondere in der grünen Landesregierung wider – ansässig in Stuttgart: „Das hat die grüne Landesregierung [...], Herr Kretschmann verursacht, [...] getrieben von seinem Verkehrsverhinderungsminister. Die wollen einfach die Autos von der Straße jagen und enteignen“ – stellt beispielsweise ein Demonstrant fest.

Die Innen-Außen-Grenze ist dabei prinzipiell verschiebbar und strategisch gesetzt. Innen ist die Elite im städtischen Rathaus oder Landtag, außen ist der bzw. die Autofahrer*in. Dieser bzw. diese kann aus dem prosperierenden Umland von Stuttgart kommen oder auch aus weiter entfernten Dörfern nach Stuttgart fahren, die tatsächlich keine Nahverkehrsanbindung haben. Der Standpunkt einer von der Stadt ausgeschlossenen Peripherie wird auch von den Demonstrierenden für sich reklamiert, die selbst eigentlich in Stuttgart wohnen. Mit dieser Konstruktion einer Stadt-(Um)Land-Differenz sind Vorstellungen und Rechtfertigungen der eigenen vermeintlich unpolitischen, tatsächlich jedoch privilegierten Lebensweise verbunden. Gestützt durch die selbsterklärte Protestgemeinschaft der „Diesel-

fahrer“ und „Bürger“, die von außen auf die Stadt blicken, wird die Vorstadt bzw. das Umland also zum Identitätsangebot für die Demonstrierenden. Die automobilen Raumanneignung ist dabei Grundlage einer Allianz von Vertreter*innen unterschiedlicher Interessen- und Klassenlagen, die ansonsten im Widerspruch zueinander stehen. Verdeutlichend möchte ich folgende Feststellung eines Demonstranten der bisherigen Analyse hinzufügen: „[Die DUH] [...] schränkt hier die Lebensweise der Menschen ein oder beziehungsweise sperrt gewisse Leute, gerade sozial Schwächere, einfach aus der Stadt aus.“ Die Proteste beziehen sich einerseits auf die Sozialfigur des „Schwächeren“ bzw. „sozial Benachteiligten“, der bzw. die sich kein neues Auto leisten kann und, weil das Wohnen in der Stadt zu teuer ist, in der Peripherie wohnen muss. Zugleich ist für die Demonstrierenden die Verteidigung einer Lebensweise sowie von Freiheit, Autonomie und Eigentum, konkret Haus und Auto, zentrales Protestanliegen. Die mitgeführte Raumkonstruktion einer Stadt-(Um)Land-Differenz, führt also dazu, dass sich die Konfliktdefinition der Demonstrierenden auf einander gegenüberstehende Partikularinteressen verengt. Anliegen ist damit die gemeinsame Rechtfertigung eines automobilen Status quo und die Verteidigung von Privilegien, was sich im regressiven Protestziel, die Abschaffung der Fahrverbote, niederschlägt.

Was bleibt von der Stadt?

Die aufgezeigte argumentative Geographie der Proteste möchte ich nun auf ihre Folgen für die lokale Austragung des Konflikts und damit auf ihre Folgen für ein demokratisches Zusammenleben innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und Land hin untersuchen. Wie also wird die Stadt im eröffneten Interessenkonflikt zwischen Stadt und Land gesehen? Deutlich wurde bisher, dass die Stadt für die Demonstrierenden zum Ort der politischen Elite gegenüber der eigenen Betroffenheit erklärt wird. Dabei wird sie zum amorphen Gegner der eigenen Lebensweise. Ein städtisches oder gar urbanes Zusammenleben bleibt dabei außen vor. Dass das Neckartor, an dem sich der Konflikt um die Fahrverbote entzündete, auch Wohnort, Fahrradweg, Park und Fußweg ist, wird ausgeblendet. Die Demonstrierenden reduzieren die Straße auf einen Ort der Durchsetzung der eigenen Interessen. Die Funktion von Straße als alltäglicher Austragungsort von Konflikten und von unterschiedlichen Interessen und Lebenssituationen klammern sie hingegen aus.

Kontrastiert man die räumlichen Bezüge der Fahrverbotsgegner*innen mit denen der Befürworter*innen der Fahrverbote, die seit 2008 für eine geringere Belastung der Luft eintreten, wird deutlich, dass mit den 2019 aufkommenden Demonstrationen gegen die Fahrverbote nicht einfach eine weitere Position hinzukommt. Während die Fahrverbotsbefürworter*innen seit Jahren an elaborierten Lösungen der Mobilitätsprobleme arbeiten, wirken die Gegner*innen der Fahrverbote auf die einseitige Durchsetzung ihres Interesses hin. Sie zielen also darauf, den Modus der Konfliktbearbeitung als solchen zu verändern. Dies möchte ich zum näheren Verständnis weiter ausführen. Die interviewten Aktivist*innen für saubere Luft beziehen sich auf unterschiedliche Lebenslagen und machen die sich daraus ergebenden unterschiedlichen Mobilitätsprobleme zum Teil des eigenen politischen Anliegens. In den Interviews wird folgende Sichtweise auf den Konflikt erkennbar: Indem das Neckartor Knotenpunkt regionalen Verkehrs ist, muss der Anwohner*innenprotest auf grundsätzliche Fragen der Mobilität hinweisen, die über die Stadt hinausgehen und die es entsprechend gemeinsam, auf regionaler Ebene zu bearbeiten gilt. Ein Aktivist und Anwohner zeigt sich beispielsweise auch an der Gestaltung der Pendler*innen-Mobilität interessiert:

„[D]ie Hälfte von den Leuten fährt ja nicht mit dem Auto. [...] [Es] gibt eben die Menschen, die seit Jahren mit den Öffentlichen unterwegs sind [...]. Die kommen eben

auch von den Kreisstädten außen rum, da fahren sie dann jeden Tag mit ihrer S-Bahn da rein, auch wenn es eine Plage ist [...]. Natürlich geht es um viel mehr, wenn es um die Frage geht, wie verträglich ist denn das Mobilitätsverhalten.“

Die umweltpolitischen Aktivist*innen berücksichtigen in ihrem Standpunkt also ähnliche Lebenslagen – Pendler*innen, Handwerker*innen, Rentner*innen –, wie sie auch die Gegner*innen der Fahrverbote für sich beanspruchen. Durch die umweltpolitischen Aktivist*innen werden diese verschiedenen Lebenslagen angeführt, um die eigene Position von einer lokalen Betroffenheit in eine allgemeine verkehrspolitische Debatte zu überführen – in der Stadt und ‚mit‘ dem Umland. Bei den Gegner*innen der Fahrverbote habe ich dagegen eine Homogenisierung der Protestgemeinschaft im Sinne eines gemeinsamen Interesses rekonstruiert, nämlich jenes die Fahrverbote zu kippen. Der urbane Raum – der sich in diesem Fall durch die Überkreuzung heterogener Lebenslagen, Notwendigkeiten und Bedürfnisse – in alltäglicher Mobilität konstituiert, führt die umweltpolitischen Aktivist*innen zu einer Diskussion verschiedener und widersprüchlicher Interessenslagen. Die Fahrverbotsgegner*innen erklären die Stadt schlicht zum Gegner. Die Lebensrealitäten dort wohnender Menschen klammern sie aus. Anders bei den umweltpolitischen Aktivist*innen: Die Wahrnehmung des Stadtraums relativiert ihre eigene Position und führt dazu, auch Widersprüche innerhalb des eigenen politischen Standpunkts zu verhandeln. So erzählt ein lokaler Aktivist im Interview beispielsweise von Überschneidungen mit mietenpolitischen Standpunkten: „[Wir] haben festgestellt, dass es ein Problem war, jetzt direkt die Menschen zu gewinnen, die an der Messstation gewohnt haben in dem Wohnhaus, das eben das Meiste abgekriegt hat. Die haben Sorge gehabt: [...] wenn das besser wird, dann werden die Mieten steigen.“

Schlussfolgerung – solidarische Stadt-Land-Beziehungen als Grundlage für eine demokratische Konfliktaustragung

Im Vergleich mit den Konfliktdefinitionen umweltpolitischer Aktivist*innen wird deutlich, wie die erkennbaren rechtspopulistischen Argumentations- und Kommunikationsstrategien gerade durch die zu Grunde liegende Stadt-Umland-Gegenüberstellung auch die Form der Konfliktaustragung selbst prägen.

Der Protest gegen die Fahrverbote läuft einem demokratischen Potential urbaner Konflikte, d.h. der konflikthaften Aushandlung von Heterogenität entgegen. Derlei Arenen verweigert sich der Protest in seinem automobilen Straßenfokus und dem teils kontrafaktischen Selbstbild, eben nicht Städter zu sein. Der funktionale Blick von außen auf die Stadt birgt vielmehr das Potential, an Motive rechter Großstadtfeindschaft anzuknüpfen. Das Ideal ist damit eine funktional geordnete, autofreundliche Stadt und eine auf Enturbanisierung hinauslaufende Vorstadtidylle (Bescherer u.a. 2019, S. 9ff. und S. 12ff.). Die Stadt als Ort von (in diesem Fall sozialökologischer) Modernisierung und sozialer Transformation erklären die Demonstrierenden hingegen in regressiven, rechtspopulistischen Argumentationsstrategien zum Feindbild. Dies hat Folgen für eine demokratische Konfliktaustragung: Aus der Perspektive umweltpolitischer Aktivist*innen ist das Neckartor, von dem der verkehrs- und umweltpolitische Konflikt ausgeht, ein Ort vielgestaltiger Interessen und Lebensweisen. Für die Gegner*innen der Fahrverbote ist die Stadt vor allem ein Ort, von dem sie sich ausgeschlossen sehen. Einer vermeintlich homogenen Protestgemeinschaft von Autofahrer*innen steht für sie eine ebenso homogen gezeichnete elitäre Stadtbewohner*innenschaft gegenüber. Der so konstruierte eindimensionale Konflikt zwischen Stadt und Land führt dazu, dass sich der Protest gegen die Fahrverbote, auf die offensi-

ve Durchsetzung eigener Interessen zielend, von Praktiken demokratischer, deliberativer Aushandlungsprozesse entfernt. Der Rückzug der Fahrverbotsgegner*innen auf eine vermeintlich periphere Sprecherposition im Konflikt, die gerade in der Elitenkritik zur Sprache kommt, könnte als Provinzialisierung des eigenen Standpunkts verstanden werden. Die rechtspopulistischen Strategien versuchen, Konfliktdefinition und den Austragungsmodus von einer grundsätzlichen umweltpolitischen Diskussion zum Interessenskonflikt zuzuspitzen. Auf die Frage, die in den Interviews auch für die umweltpolitischen Aktivist*innen offen bleibt, welche Gegenstrategien dem entgegengesetzt werden können, könnte die raumbezogene Analyse folgende Potentiale aufzeigen: Gegenüber der rechtspopulistischen Provinzialisierung des eigenen Standpunkts könnte die Konfliktdefinition der lokalen Umweltaktivist*innen, die über den lokalen Kontext, also die Stadt, hinauszugehen sucht, als Urbanisierung und Ansatz für eine Demokratisierung von Stadt-Land-Beziehungen verstanden werden. Mit dieser Perspektive ließen sich tatsächliche räumliche Disparitäten und Gerechtigkeitsfragen im Nutzungskonflikt auf der Basis von Solidarbeziehungen bearbeiten. Ansatzpunkte für gemeinsame Perspektiven zwischen Stadt und Land zeigt der umweltpolitische Aktivismus an den Stellen auf, an denen sich ökologische Anliegen bzw. Fragen von Klimagerechtigkeit mit Fragen sozialer Gerechtigkeit vermengen: Das alltägliche Problem, im ländlichen Raum vom öffentlichen Nahverkehr abgehängt zu sein, wird in rechtspopulistischen Strategien der Fahrverbotsgegner*innen für die eigenen Interessen instrumentalisiert. Für die umweltpolitischen Aktivist*innen ist dies Teil einer gerechten gesellschaftlichen Verteilung von sozialen Lasten und ökologischen Folgeschäden. Derlei Peripherisierungen stehen damit in einem gemeinsamen sozialökologischen Problemzusammenhang mit einer hohen Schadstoffbelastung (und in der Folge Gesundheitsrisiken) in städtischen Wohnlagen, die vor allem materiell benachteiligte Städter*innen trifft. Gegenüber regressiven, rechtspopulistischen Verengungen von Konflikten ließe sich diese Öffnung für Diskussionen, die über lokale Betroffenheit hinausgehen, als Gegenstrategie sehen. Das Fallbeispiel, bei dem im lokalen Konflikt rechtspopulistische Strategien und umwelt- bzw. klimapolitischer Aktivismus unmittelbar beteiligt sind, kann entsprechend Impulse geben für die Bearbeitung der einleitend skizzierten neuen Konfliktlinien zwischen Stadt und Land. Eine raumbezogene Konfliktanalyse kann analytische Vorarbeiten dazu leisten. In diesem Sinne möchte ich sie methodologisch als Beitrag zu einer gesellschaftskritischen Diskussion rechter Dynamiken in gegenwärtigen sozialen Konflikten vorschlagen.

Literatur

- AfD Stuttgart. 22. Sept. 2017. *Facebook-Post des AfD Kreisverbandes Stuttgart*. <https://www.facebook.com/afdstuttgart/photos/a.1227153180634548/1929003687116157/?ttyp=3&theater> (Zugegriffen: 13. Jan. 2021).
- Badiou, Alain. 2020. *Traut den Weißen nicht!* Wien: Passagen.
- Bescherer, Peter, Anne Burkhardt, Robert Feustel, Gisela Mackenroth, Luzia Sievi. 2019. *Antiurbane Utopien. Die Stadt im Diskurs der Rechten*. Working Paper. podesta-projekt.de/wp2 (Zugegriffen: 13. Jan. 2021).
- Eversberg, Dennis. 2018. Innerimperiale Kämpfe. Drei Thesen zum Verhältnis zwischen autoritärem Nationalismus und imperialer Lebensweise. *Prokla. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* 190:43–54.
- Felgenhauer, Tilo. 2009. Raumbezogenes Argumentieren: Theorie, Analysemethoden, Anwendungsbeispiele. In *Handbuch Diskurs und Raum. Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumforschung*, Hrsg. Georg Glazke und Annika Mattissek, 261–278. Bielefeld: transkript.
- Harding, Jeremy. 2019. Unter Gelbwesten. *Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* 76:25–31.

- Hellbrecht, Ilse. 2019. Urbanität – Ruralität. Der Versuch einer prinzipiellen Klärung und Erläuterung der Begriffe. *Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* 76:6–13.
- Hillje, Johannes. 2017. *Rückkehr zu den politisch Verlassenen. Studie in rechtspopulistischen Hochburgen in Deutschland und Frankreich*. <https://www.progressives-zentrum.org/die-verlassenen/> (Zugegriffen: 13. Jan. 2021).
- Hochschild, Arlie Russel. 2016. *Strangers in Their Own Land. Anger and Mourning on the American Right*. New York, London: The New Press.
- Hunger, Anna. 2019. Aufstand der Dieselfreunde. *Kontext: Wochenzeitung*. Ausgabe 409. <https://www.kontextwochenzeitung.de/debatte/409/aufstand-der-dieselfreunde-5692.html> (Zugegriffen: 13. Jan. 2021)
- Jörke, Dirk und Veith Selk. 2017. *Theorien des Populismus zur Einführung*. Hamburg: Junius.
- Maurin, Jost. 2019. Die dicksten Kartoffeln. Große Bauernproteste auf AfD-Linie. *Die Tageszeitung*. 17. Okt. 2019. <https://taz.de/Grosse-Bauernproteste-auf-AfD-Linie!/5633870/> (Zugegriffen: 24. Aug. 2021).
- Maurin, Jost. 2020. Von AfD abgrenzen? Nö! Bauernbewegung in Niedersachsen. *Die Tageszeitung*. 9. März 2020. <https://taz.de/Bauernbewegung-in-Niedersachsen!/5667204/> (Zugegriffen: 24. Aug. 2021).
- Mießner, Michael und Matthias Naumann. 2019. Kritische Geographien ländlicher Entwicklung: Globale Transformationen und lokale Herausforderungen – Zur Einleitung. In *Kritische Geographien ländlicher Entwicklung. Globale Transformationen und lokale Herausforderungen*, Hrsg. Michael Mießner und Matthias Naumann, 9–26. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Mudde, Cas. 2004. The Populist Zeitgeist. *Gouvernement and Opposition* 39:541–563.
- Redepenning, Marc und Raphael Singer. 2019. Raumbezogene Gerechtigkeit als zentrales Element ländlicher Entwicklung: Ein kritischer Blick auf Nancy Frasers Figurationen von Gerechtigkeit aus raumsensibler Perspektive. In *Kritische Geographien ländlicher Entwicklung. Globale Transformationen und lokale Herausforderungen*, Hrsg. Michael Mießner und Matthias Naumann, 58–72. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Werlen, Benno. 2008. *Sozialgeographie*. Bern, Stuttgart, Wien: UTB.