

Simon Schaupp*

Das Ende des fossilen Klassenkompromisses Die Gelbwestenbewegung als ökologischer Konflikt des »Hinterlands«

Zusammenfassung: Der Klassenkompromiss der frühindustrialisierten Länder beruht auf der Verfügbarkeit billiger fossiler Brennstoffe; der individuelle Autobesitz wurde zu seinem Kennzeichen. Infolge der ökologisch-ökonomischen Krise und deren staatlicher Bearbeitung in einer Strategie der Austeritätsökologie gerät dieser fossile Klassenkompromiss zunehmend unter Druck. In der Folge entstehen neue ökologische Klassenkonflikte, die hier am Beispiel der französischen Gelbwestenbewegung untersucht werden. Das Zentrum dieser Konflikte ist das »Hinterland« (Neel), das von Deindustrialisierung und austeritätsökologischen Maßnahmen wie der französischen Treibstoffsteuer besonders betroffen ist.

Schlagwörter: Austerität, Auto, Deindustrialisierung, Klassen, ökologische Krise

The End of the Fossil Class Compromise The Yellow Vest Movement as Ecological Conflict of the »Hinterland«

Abstract: Class compromise in the global North is based on the availability of cheap fossil fuels; individual car ownership became its hallmark. As a result of the ecological-economic crisis and state responses in the form of an austerity ecology, this fossil class compromise is increasingly coming under pressure. As a result, new ecological class conflicts are emerging, which are examined here using the example of the French yellow vest movement. The center of these conflicts is the »hinterland« (Neel), which is particularly affected by deindustrialization and austerity-ecological measures such as the French fuel tax.

Keywords: Austerity, Car, Classes, Deindustrialization, Ecological Crisis

* Simon Schaupp ist Soziologe und arbeitet als Oberassistent an der Universität Basel.

Einleitung

Gesellschaftliche Krisen gehen stets mit einer Neuaushandlung der Machtverhältnisse zwischen den Klassen einher. So bringt auch die sich zuspitzende Klimakrise neue ökologische Klassenkonflikte hervor. Darunter fallen Auseinandersetzungen entlang von Klassenlinien, die sich an politisch-ökonomischen Bearbeitungsstrategien der ökologischen Krise entzünden. In Deutschland sind dies vor der Bundestagswahl 2021 etwa Diskussionen um Benzinpreise und seit längerer Zeit die Auseinandersetzungen um den Braunkohleabbau. In Frankreich hatte Präsident Emmanuel Macron im Herbst 2018 angekündigt, eine zusätzliche »Ökosteuer« auf Treibstoff einführen zu wollen. In der Folge schwappte eine Welle der Empörung durch ganz Frankreich, die sich in einer der größten europäischen Protestbewegungen der letzten Jahre manifestierte. Hunderttausende kamen in gelben Warnwesten (Gilets Jaunes) gekleidet zu Demonstrationen zusammen. Viele von ihnen blockierten über Monate hinweg Kreisverkehre und Mautstellen auf Autobahnen.

Es ist kein Zufall, dass die Gilets Jaunes – ebenso wie die anderen oben genannten ökologischen Klassenkonflikte – ein wesentlich ländliches bzw. *periurbanes*-Phänomen sind.¹ Dieser Begriff entstammt dem französischen Wort *périurbanisation* und verweist auf Räume, die durch die Verstädterung ehemals agrarisch-ländlicher Gebiete geprägt sind (Donzelot 2004). Wenn wir mit Patrick Küpper (2016) davon ausgehen, dass »Ländlichkeit« umso ausgeprägter ist, je geringer die Siedlungsdichte, je höher der Anteil land- und forstwirtschaftlicher Fläche, je höher der Anteil der Einfamilienhäuser und je schlechter die Erreichbarkeit großer Zentren ist, sind periurbane Räume zwischen Stadt und Land zu verorten. Dieser Artikel interpretiert die Bewegung der Gilets Jaunes als spezifische Zuspitzung eines ökologischen Klassenkonflikts, der sich aus den politisch-ökonomischen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte in periurbanen Räumen nicht nur in Frankreich, sondern auch in anderen frühindustrialisierten Gesellschaften ergibt.

Leben und Arbeiten in periurbanen Räumen bedeutet fast immer Autofahren. Im Zuge der ökologischen Krise gerät das Automobil jedoch zunehmend unter Druck, was zu verschiedenen Verwerfungen führt. Die Dimensionen dieser Verwerfung lassen sich nicht allein durch die spezifischen Mobilitätsanforderungen erklären, die aus der Zerstreuung der öffentlichen Infrastruktur im periurbanen Raum erwachsen. Stattdessen soll hier die Verstrickung dieser Raumordnung mit zwei für ländliche und periurbane

1 Das gilt, wie wir unten sehen werden, sowohl für die Herkunft der Protestierenden als auch für ihre Aktionsformen.

Räume zentralen politisch-ökonomischen Entwicklungen herausgearbeitet werden: Erstens die Einbettung des Automobils in einen *fossilen Klassenkompromiss*. Zweitens die Herausbildung eines konfliktbeladenen »Hinterlands« (Neel 2018) in den nichturbanen Räumen der frühindustrialisierten Ökonomien, die ehemals den Großteil der produzierenden Industrie beheimateten und nun Schauplätze umfassender Deindustrialisierung sind.

Das Auto ist jedoch nicht nur individuelles Fortbewegungsmittel, sondern – das zeigt der erste Abschnitt dieses Artikels – historisch auch der zentrale materielle Ausdruck des *fossilen Klassenkompromisses*. Bereits Habermas (2011) und Dahrendorf (1969) haben festgehalten, dass der Pazifizierung des Klassenkonflikts bzw. dem »demokratischen Klassenkampf« (Korpi 2018) ein kontinuierliches Wirtschaftswachstum zugrunde liegt. Darüber hinaus basierte sowohl die fordistische als auch die postfordistische Variante des Klassenkompromisses auf der Verfügbarkeit billiger fossiler Brennstoffe. Diese erlaubten einen allgemeinen Produktivitätszuwachs, der zur Grundlage des Massenkonsums wurde. Im Besonderen erlaubten sie jedoch die Verbreitung des PKWs, der zentralen Warengruppe des Klassenkompromisses. Die Transformation des Autos vom Luxusgut zum allgemeinen Privileg der »Mittelschicht« wurde begleitet von einer infrastrukturellen Transformation in den frühindustrialisierten Ländern, die das Auto zu einer *conditio sine qua non* der ökonomischen und sozialen Partizipation machte. In diesem Sinne kann von einer erzwungenen Automobilität gesprochen werden – insbesondere im Hinterland.

Der zweite Abschnitt des Artikels zeigt zunächst, dass die Ankündigung der französischen Regierung, die Benzinsteuern zu erhöhen, die unterprivilegierte Bevölkerung des Hinterlands besonders hart traf. Die Reform kann in diesem Sinne als Teil einer Austeritätsökologie² bezeichnet werden: eine Bearbeitung der ökologischen Krise auf Kosten der unteren Gesellschaftsschichten. Diese Austeritätsökologie unterminiert den in den letzten Dekaden in verschiedenen Formen weitgehend intakten Klassenkompromiss – insbesondere im Hinterland, da dort die Austeritätsökologie auf eine langfristige Entwicklung der Deindustrialisierung trifft und so besondere Spannungen verursacht. Diese Entwicklungen befördern, wie der darauffolgende Abschnitt zeigt, neue ökologische Klassenkonflikte, wie etwa die Bewegung der Gilets Jaunes. Das Fazit schließt mit der Feststellung, dass diese Konflikte eine Herausforderung für alle Formen der Nachhaltigkeit darstellen.

2 Der Begriff wurde von Philipps (2015) geprägt und verweist auf eine teils fragwürdige Kritik an ökologischen Ansätzen, die darauf abzielen, den individuellen Konsum zu reduzieren. Hier wird der Begriff in modifiziert Form verwendet, die sich auf staatliche Austeritätspolitik im engeren Sinne bezieht (vgl. Schaupp 2020).

Das Auto und der fossile Klassenkompromiss

Als Klassenkompromiss wird eine Befriedung des Interessenkonflikts zwischen Kapital und Arbeit bezeichnet. Dabei handelt es sich nach Erik Olin Wright (2000: 958) nicht um eine statische Situation des Kräftegleichgewichts. Vielmehr beruht die Idee des Klassenkompromisses auf der Annahme einer »Win-Win-Situation«, in der beide Parteien ihre Position durch verschiedene Formen der aktiven Zusammenarbeit verbessern können. Historisch kam es in den frühindustrialisierten Ländern zum ersten Mal im Rahmen des Fordismus zu einer Situation des gefestigten Klassenkompromisses. Durch die höhere Produktivität der rationalisierten Industrieproduktion verringerte sich der prozentuale Anteil der Löhne an den Gesamtkosten der Unternehmen, während die Reallöhne der Beschäftigten moderat stiegen. Zusätzlich erhöhte die Verbilligung von Industrieprodukten die Kaufkraft der Beschäftigten. Die Staaten profitierten von dieser Situation und nutzten ihre wachsenden Steuereinnahmen für den Ausbau der Sozialsysteme. Diese Konstellation ermöglichte es, den offenen Klassenkonflikt zu ersetzen durch institutionalisierte Auseinandersetzungen um die Beteiligung am Wirtschaftswachstum (Hoffmann 1982).

Die materielle Voraussetzung dieser Wachstumspolitik – und damit auch des Klassenkompromisses – waren fossile Brennstoffe (Altvater 2005; Malm 2016). Über diesen allgemeinen Zusammenhang hinaus manifestiert sich der fossile Klassenkompromiss jedoch vor allem in zwei Phänomenen, denen im periurbanen Raum eine besondere Bedeutung zukommt: Erstens die Förderung fossiler Brennstoffe; Zweitens der automobiler Individualverkehr. Timothy Mitchell (2013) hat gezeigt, wie zentral die fossilen Industrien für die Herausbildung der Institutionen des demokratischen Klassenkampfes waren. Im Bereich der industriellen Beziehungen ist dabei in Deutschland insbesondere der Braunkohleabbau relevant. So trat 1951 das Montanmitbestimmungsgesetz in Kraft, das in den Aufsichtsräten von Bergbauunternehmen eine Parität zwischen Anteilseigner*innen und Arbeitnehmervertreter*innen vorsieht. Noch immer werden trotz allgemeinem Rückgang 81 Prozent der Bergbaubeschäftigten von einem Betriebsrat vertreten, was diese Branche zum Vorreiter der Mitbestimmung macht (Dribbusch/Birke 2012: 11). Gleichzeitig ist sie auch ein Pionier des Wandels der deutschen Gewerkschaften zu »intermediären Organisationen« (Müller-Jentsch 2009), deren Anspruch weniger in der Vertretung der Interessen von Lohnabhängigen als in der Vermittlung zwischen Unternehmen und Beschäftigten besteht. So waren die Baugewerkschaft IG Bau-Steine-Erden und die Bergarbeitergewerkschaft IG Bergbau & Energie die ersten, die sich bereits in den 1970er-Jahren, als dieser Begriff

in den anderen deutschen Gewerkschaften noch verpönt war, als »sozialpartnerschaftlich« bezeichneten (Kädtler 2012: 358). Da die Förderung der fossilen Energieträger fast immer in nichturbanen Räumen angesiedelt ist, waren die mit ihr verknüpften sozialpartnerschaftlichen Institutionen dort noch wichtiger für die Herausbildung »industrieller Bürgerrechte« (Marshall 1965) als in den Städten.

Im Zentrum dieses Artikels soll mit dem Auto jedoch die zweite Manifestation des fossilen Klassenkompromisses stehen, die für die Bewegung der *Gilets Jaunes* zentral ist. So ist es wohl nur geringfügig zugespitzt, den Klassenkompromiss der fordistischen Ära aus der Perspektive der Beschäftigten als einen Handel von striktem Gehorsam gegenüber der Fabrikdisziplin im Tausch gegen ein Auto zu beschreiben. In diesem Sinne erklärt Michael Brie treffend:

»Die Verwandlung des eigenen Körpers in eine Maschine, acht Stunden am Tag, fünf Tage in der Woche, hat die maschinelle Überhöhung männlicher Körperlichkeit in der Freizeit zur Kehrseite und als Ausgleich. Kein öffentliches Transportmittel, nur das private Eigentum kann derartige persönliche Kosten aufwiegen. Lohnarbeit wird als Abhängigkeit, das Auto als Freiheit erlebt. Und die Massenproduktion von Autos durch Lohnarbeit sichert die massenhafte Gleichheit in dieser Freiheit.« (Brie 2009: 177)

Während die zentrale Stellung des Automobils in den frühindustrialisierten Gesellschaften meist als eine Frage der Kultur (Gartman 2004, Paterson 2007) oder der Ideologie (Gorz 1974) diskutiert wird, stehen hier vor allem materiell-institutionelle Faktoren im Vordergrund. Die Durchsetzung des Automobils war wesentlich das Resultat eines Konkurrenzkampfes zwischen verschiedenen Kapitalfraktionen, namentlich den Eisenbahn- und den Ölunternehmen (Sachs 1984; Wolf 1986). In den USA entwuchs das Auto bereits mit dem Beginn der massenhaften Produktion von Fords Model T im Jahr 1908 dem kleinen Markt für Luxusgüter. In Bezug auf die Anzahl der produzierten Autos war jedoch Frankreich bis 1933 Weltmarktführer und für bis zu 49 Prozent der globalen Produktion verantwortlich (Bellu 1998: 18). Danach wurde Frankreich zunächst von Großbritannien und kurz darauf von Deutschland als Weltmarktführer in der Autoproduktion eingeholt. In Deutschland war das Auto mit der Idee des Volkswagens aufs Engste mit der »Volksgemeinschaft« als speziell faschistischer Variante des Klassenkompromisses verbunden. Nachdem sich der ursprüngliche Volkswagen jedoch als großangelegtes Betrugsprojekt zur Finanzierung der deutschen Aufrüstung herausgestellt hatte, fand er erst in den 1950er-Jahren tatsäch-

liche Verbreitung. Bis 1970 verfügte mehr als die Hälfte der westdeutschen Arbeiter*innenhaushalte über ein Auto (Burkart 1994: 228). Auch in Frankreich wurde die Automobilindustrie zu einem zentralen Objekt staatlicher Wirtschaftspolitik. So wurde nach dem Zweiten Weltkrieg die französische Automobilindustrie auf insgesamt sieben Hersteller reduziert. Diese wiederum wurden im Rahmen der allgemeinen Ressourcenknappheit gezwungen, von der Produktion von Luxuswagen auf erschwinglichere Modelle umzustellen, was einen wichtigen Schub für die französische Massenmotorisierung darstellte (Bellu 1998).

Während die Rücksichtslosigkeit der frühen Automobilbesitzer noch den Hass der unteren Klassen auf sich zog, pazifizierte die Massenmotorisierung diese Gefühle bald. Das lag zwar auch an der Durchsetzung einer »fordistischen Konsumnorm« (Wissen 2020) bei den Arbeiter*innen. Diese konnte sich jedoch nur durchsetzen, weil der Automobilbesitz in den frühindustrialisierten Ländern für viele zur materiellen Voraussetzung für den Zugang zu Erwerbsarbeit und sozialer Partizipation wurde: Die Verbreitung des Automobils hatte einen Umbau der gesamten Infrastruktur der frühindustrialisierten Länder zur Folge. Das nationalsozialistische Deutschland war mit dem Ausbau der Reichsautobahnen (die zunächst freilich weniger dem Individualverkehr als vielmehr der Kriegslogistik dienten) ein Vorreiter dieser Entwicklung. Neben dem Volkswagen waren die Ausbaumaßnahmen selbst ein Kernbestandteil des faschistischen Klassenkompromisses, da sie in der NS-Propaganda als Lösung für das Problem der Massenarbeitslosigkeit präsentiert wurden (Schütz/Gruber 2009). Aber auch die Städte selbst wurden dem Autoverkehr angepasst. So kam es in allen frühindustrialisierten Ländern, insbesondere aber in Frankreich, zu einer massiven Sub- bzw. Periurbanisierung (Donzelot 2004). In den so entstehenden Vor- und Zwischenstädten (Sieverts 2012) sind Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie etwa die Shopping Malls, in denen sich der Einzelhandel konzentriert, nur mit dem Auto erreichbar (Freund/Martin 1996). Diese Strukturierung des öffentlichen Raums trug auch zum ausgeprägt patriarchalen Charakter des fordistischen Klassenkompromisses bei. So orientierte sich die automobilen Verkehrsplanung wesentlich an den Mobilitätsbedürfnissen männlicher Erwerbstätiger und erschwerte Frauen die Vereinbarkeit von Reproduktions- und Lohnarbeit (Bauhardt 2007).

Der Wandel der öffentlichen Infrastruktur hat in den meisten frühindustrialisierten Ländern schon lange die Schwelle überschritten, nach der der automobilen Individualverkehr zur Norm wird. Infolgedessen haben die Nicht-Auto-Mobilen mit einem Verlust an sozialen Partizipationschancen zu rechnen, etwa einem erschwerten Zugang zum Arbeitsmarkt und komparative

Zeitverluste. Aufgrund dieser Verschiebungen wurde das Auto tatsächlich zur *conditio sine qua non* der sozialen Integration in den frühindustrialisierten Gesellschaften (Burkart 1994). In Frankreich ist diese Ausrichtung des öffentlichen Raums am automobilen Individualverkehr besonders ausgeprägt. Dies betrifft vor allem den periurbanen Raum, die »*désert français*« oder die »leere Diagonale«, die sich von Nordosten nach Südwesten durch Zentralfrankreich zieht. Sie zeichnet sich durch eine Zerstreuung der einzelnen Wohnsiedlungen, Einkaufszentren und öffentlichen Dienstleistungen aus, die in diesem Ausmaß in Europa einzigartig ist. Diese Struktur geht zurück auf eine starke Förderung der Periurbanisierung in den 1980er- und 1990er-Jahren. So sollten kleinere Städte mit allen Mitteln entwickelt werden, auch wenn dies bedeutete, dass eine Vielzahl voneinander getrennter peripherer Ortschaften entstand (Donzelot 2004). Diese Raumordnung macht das Auto zu einer lebenswichtigen Notwendigkeit.

Auch in Hinblick auf die Produktion ist die Automobilindustrie zentral für den fordistischen Klassenkompromiss. Zunächst verfügen die Beschäftigten aufgrund der zentralen Bedeutung des Sektors in allen frühindustrialisierten Ländern über ein hohes Maß an Produktionsmacht. In den meisten Fällen lenkten die entsprechenden Gewerkschaften diese Macht in den Aufbau sozialpartnerschaftlicher bzw. korporatistischer industrieller Beziehungen. Ulrich Brand und Markus Wissen (2017: 139) sprechen in diesem Zusammenhang von einem »automobilen Konsens«. Das Resultat war die neue soziale Gruppe der wohlhabenden und -integrierten Industriearbeiter*innen und die Ausbreitung industrieller Bürgerrechte wie intermediärer betrieblicher Mitbestimmung, auch über diesen Sektor hinaus. So waren es in den USA zuallererst die Automobilarbeiter*innen bei Ford selbst, die in den Genuss von höheren Löhnen, sozialer Absicherung und Gesundheitsschutzstandards kamen. In Frankreich konnte sich bis 1968 kein mit den anderen europäischen Staaten vergleichbarer Klassenkompromiss herausbilden. Auch hier stellte die Automobilindustrie jedoch eine Ausnahme dar. So gilt etwa eine Betriebsvereinbarung bei Renault im Jahr 1955 als Vorreiter des Arbeitsfriedens. Darin wurden nicht nur hohe Löhne ausgehandelt, die an Preise und Produktivität gekoppelt waren, um eine langfristige Planung zu ermöglichen und einen regelmäßigen Anstieg der Nachfrage zu gewährleisten. Vor allem vereinbarten die Unterzeichner*innen erstmals, alle Verhandlungs- und Schlichtungsmöglichkeiten auszuschöpfen, bevor sie zu Arbeitskämpfmaßnahmen greifen würden (Howell 1992: 42).

Der automobilen Konsens erstreckt sich auch auf die Staatlichkeit der frühindustrialisierten Länder Europas. In Deutschland ist die Auto-Lobby derart tief mit dem Staat verwoben, dass die Bundesregierung strengere Abgasnor-

men auf europäischer Ebene konsequent blockiert (Haas/Sander 2020). Ähnliches gilt für Frankreich, das eine der höchsten Besitzraten von Kraftstofffahrzeugen in Europa aufweist. Aufgrund der bevorzugten Besteuerung von nicht raffiniertem Kraftstoff machten Dieselfahrzeuge im Jahr 2018 nicht weniger als 59 Prozent des gesamten privaten Fahrzeugbesitzes aus (2000: 35%). Die Kraftstoffsteuer stellt infolgedessen die viertwichtigste Einnahmequelle des französischen Staates dar (Martin/Israr 2021: 602).

Im Gegensatz zur Nivellierung der fordistischen Phase zeichnet sich die postfordistische Phase des fossilen Klassenkompromisses durch eine Individualisierung des Konsums aus. Insbesondere das Auto sollte die unterschiedlichen Identitäten und Lebensstile in einer pluralisierten Konsumkultur ausdrücken (vgl. Haas 2018). Gleichzeitig verbarg es qualitative Klassenunterschiede unter der Illusion der Massenindividualität (Gartman 2004). Infolgedessen verdreifachte sich zwischen 1982 und 2017 die weltweite Automobilproduktion (OICA 2018). Insgesamt lässt sich festhalten, dass die materielle Grundlage des Klassenkompromisses, sowohl in seiner fordistischen als auch seiner postfordistischen Variante fossile Brennstoffe sind. In der ökologischen Krise gerät dieser fossile Klassenkompromiss jedoch stark unter Druck.

Die Austeritätsökologie im Hinterland

Der Verkehrssektor und insbesondere der automobile Individualverkehr sind nach dem Energiesektor die zweitgrößte Quelle von CO₂-Emissionen weltweit. In Frankreich war er im Jahr 2017 für 30 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich, vor allem getrieben vom Autoverkehr, der 16 Prozent aller nationalen Emissionen verursachte (Duboua-Lorsch 2020). Zur ökologischen Modernisierung des Verkehrssektors werden insbesondere zwei Strategien verfolgt: Erstens die Förderung von Elektromobilität und zweitens steuerpolitische Anreizsysteme. Die ökologischen Probleme und sozialen Konflikte, die mit der Umstellung auf Elektromobilität einhergehen, haben jüngst relativ viel Aufmerksamkeit erhalten (z.B. Becker u.a. 2019; Blöcker 2020). Im Folgenden steht die fiskalische Dimension der ökologischen Modernisierung des Verkehrssektors im Zentrum.

Als ein klassisches Beispiel für eine solche fiskalpolitische Intervention kann der Plan einer Ökosteuer auf Treibstoff der französischen Regierung unter Emmanuel Macron gelten. Sie kündigte im Herbst 2018 an, zusätzliche Abgaben von sieben Cent pro Liter Diesel und drei Cent pro Liter Benzin erheben zu wollen, nachdem im selben Jahr bereits ein Preisanstieg von 18 Prozent zu verzeichnen war. Kurz zuvor hatte Macron die sogenannte Solidaritätssteuer auf Reichtum abgeschafft, was zu einer Steuersenkung für wohlha-

bende Haushalte führte. Zusätzlich trugen Macrons öffentliche abwertende Äußerungen zur Gesundheitsversorgung und der Arbeitslosenversicherung im Juni und September 2018 zu seinem Image als »Präsident der Reichen« bei (Shultziner/Kornblit 2020: 536).

Dieses Vorgehen reiht sich ein in eine Form der Krisenbearbeitung, die als Austeritätsökologie bezeichnet werden kann (Schaupp 2020). Diese Strategie zielt auf die Beschränkung der Nutzung (fossiler) Ressourcen durch Preispolitik. Typische Formen sind die Besteuerung von umweltschädlichen Produkten oder der Verkauf von Verschmutzungsrechten. Während Ökosteuern und Emissionshandel theoretisch auch der Umverteilung dienen könnten, zielen ihre austeritätsökologischen Varianten darauf ab, Umweltverschmutzung teuer und so zu einem knappen Gut zu machen, das sich weniger Personen leisten können als zuvor. Typischerweise tritt die Austeritätsökologie mit dem Slogan an, »wir alle« müssten den Gürtel enger schnallen. Tatsächlich nimmt sie eine steigende soziale Ungleichheit in der Ressourcennutzung zumindest billigend in Kauf (Huber 2019). Diese Politik zeigt Wirkung. So hat die ärmste Hälfte der Europäer*innen ihre Emissionen zwischen 1990 und 2015 um fast ein Viertel gesenkt, während die Emissionen der wohlhabendsten zehn Prozent weiter steigen (Oxfam 2020).

Anders als klassisch neoliberale Austeritätspolitiken stößt die Austeritätsökologie oft quer durch alle politischen Lager auf Befürwortung, da sie auf die Tatsache verweisen kann, dass eine Verallgemeinerung des Lebensstils des globalen Nordens mit den ökologischen Grenzen des Planeten nicht vereinbar ist. In der Konsequenz richtet sie sich jedoch, ebenso wie alle vorherigen Varianten der Austeritätspolitik auch gegen den Sozialstaat. Aus ihrer Perspektive liegt das Problem des Sozialstaats darin, dass dieselben Mechanismen, die sozioökonomische Ungleichheiten entschärfen, die Einbeziehung einer wachsenden Zahl von Menschen in ökologisch problematische Produktions- und Konsumpraktiken gewährleisten. Indem die Wohlfahrtsstaaten aufgrund ihres Dekommodifizierungseffekts zur Demokratisierung des Überflusses beitragen, würden sie der notwendigen Reduktion des Konsums zuwiderlaufen (kritisch: Büchs/Koch 2017).³

Aufgrund der beschriebenen zentralen Stellung des Autos für den fossilen Klassenkompromiss waren Macrons austeritätsökologische Maßnahmen eine konfliktträchtige Angelegenheit. Das trifft insbesondere auf das

3 In diesem Sinne wird etwa auf der Website der grünen Heinrich-Böll-Stiftung gefordert, im Namen der Nachhaltigkeit sozialstaatliche Errungenschaften wie Kündigungsschutz, Flächentarifverträge und Mindestlöhne abzuschaffen und durch ein Grundeinkommen in Höhe des Existenzminimums zu ersetzen (Straubhaar 2006).

periurbane Frankreich und die leere Diagonale zu. Der Grund dafür liegt in der oben beschriebenen, auf Automobilität ausgerichteten Raumordnung, aber auch in einer spezifischen politisch-ökonomischen Entwicklung im periurbanen Raum, die in verschiedenen frühindustrialisierten Ländern zur Herausbildung eines konfliktbeladenen »Hinterlands« führte. Mit diesem Begriff verweist Phil Neel (2018) darauf, dass in den frühindustrialisierten Ökonomien der Großteil der industriellen Mehrwertproduktion im periurbanen Raum, oder dem »nahen Hinterland« verortet war. Infolge des mit der Ölkrise 1973 beginnenden »langen Abschwungs« (Brenner 2006), der zu einem kontinuierlichen Sinken der Investitionsquoten in der materiellen Produktion führte, begann jedoch ein Deindustrialisierungsprozess, der das Hinterland zur ökonomischen Peripherie machte, in der sich nun soziale Konflikte zuspitzten. Der US-amerikanische »rustbelt« ist das Sinnbild dieses Prozesses. Neels Analyse ist ihrem Anspruch nach aber im Wesentlichen eine »internationale Geographie«, da die ihr zugrundeliegende Krise kapitalistischer Produktion eine wesentlich internationale ist (Neel 2018: 20). Das Konzept lässt sich deshalb weitgehend auf Frankreich übertragen (siehe auch Reuss 2019). Auch Frankreich durchlief im Zuge der Anpassung an eine globalisierte Wirtschaft einen Prozess der Deindustrialisierung, der denjenigen der anderen industrialisierten Länder sogar noch übertraf. Seit 1980 haben die Industriebranchen die Hälfte ihrer Beschäftigten eingebüßt. Insgesamt gingen 2,2 Millionen Arbeitsplätze verloren, die meisten davon im periurbanen Raum (Aussiloux u.a. 2020). Diese Entwicklung verschärfte sich nach der sogenannten Finanzkrise von 2008 noch einmal. Gleichzeitig ist infolge der Gentrifizierung die Bevölkerung des französischen Hinterlands in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen (Donzelot 2004). Sie lebt nun in deindustrialisierten Gebieten, in denen die Arbeitslosigkeit steigt und die meisten Jobs gering qualifiziert und prekär sind, während die großen Arbeitgeber nur mit dem Auto erreichbar sind (Guilluy 2015).

Die ökologische Krise hat den Druck auf die ökonomische Struktur des Hinterlands noch einmal erhöht. Insbesondere kommt es in den frühindustrialisierten Ländern zu einem Rückbau des Kohlebergbaus und der Umstellung der Automobilproduktion auf E-Autos, mit dem etwa ein Drittel der Arbeitsplätze in diesem Bereich gefährdet sind (Dörre u.a. 2020). Beide Entwicklungen betreffen vor allem das Hinterland, wie in Deutschland etwa am Beispiel des Braunkohlebergbaus in der Lausitz und des Automobilstandorts Thüringen deutlich wird. Auch Maßnahmen ökologischer Modernisierung, die nicht direkt auf die ökonomische Infrastruktur des Hinterlands abzielen, entfalten dort – wie wir hier am Beispiel der Treibstoffsteuer gesehen haben – eine besondere Wirkung. Infolge dieser Entwicklung kommt es im

Hinterland zu neuen Formen eines ökologischen Klassenkonflikts, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach in den frühindustrialisierten Ländern zu spitzen wird.

Die Gilets Jaunes und der ökologische Klassenkonflikt

Die austeritätsökologischen Maßnahmen Macrons wurden mit einer Welle der Empörung beantwortet. Hunderttausende demonstrierten über Monate hinweg gegen die Reformen. Über zwei Drittel der Bevölkerung erklärten in Umfragen ihre Sympathie für die Bewegung der Gelbwesten (Wahl 2019: 12).

Offensichtlich handelt es sich bei der Gelbwestenbewegung zumindest teilweise um einen ökologischen Konflikt. In der internationalen Debatte ist der prominenteste Begriff bei der Analyse derartiger Phänomene derjenige des »ökologischen Verteilungskonflikts« (Martinez-Alier/O'Connor 1996). Dieser stellt den ungleichen Zugang zu natürlichen Ressourcen ins Zentrum. Bei den Gelbwestenprotesten handelt es sich aber um eine andere Kategorie von Konflikten, nämlich solche, die als Reaktion auf die Bearbeitung der ökologischen Krise entstehen. In der deutschen soziologischen Debatte werden derartige Auseinandersetzungen im Anschluss an Karl Polanyis (1973) Begriff der großen Transformation meist als »Transformationskonflikte« beschrieben (Becker u.a. 2019; Dörre u.a. 2020). Dieser Begriff »impliziert, dass Länder wie die Bundesrepublik vor einer Nachhaltigkeitsrevolution stehen, zumindest aber einen Green New Deal erfordern, der die Konversion von Produkten und Produktionsverfahren einschließt.« (Sittel u.a. 2020: 131) Der Begriff des Transformationskonflikts ist insofern plausibel, als dass viele Konflikte sich auf Situationen der Neuaushandlung von Strukturen der Ressourcen- und Risikoverteilung beziehen, die sich als nicht mehr funktionsfähig erweisen. Allerdings impliziert er, dass eine sozial-ökologische Transformation tatsächlich bereits stattfindet, was äußerst fraglich ist. Zwar ist der Nachhaltigkeitsdiskurs im politischen Geschehen allgegenwärtig (Neckel 2018). Allerdings stellen austeritätsökologische Maßnahmen, wie die hier untersuchten Treibstoffsteuern keine sozial-ökologische Transformation im oben zitierten Sinn dar. Vielmehr sind sie in ihrer Form politisches *business as usual* und zielen ihrem Inhalt nach gerade auf die Aufrechterhaltung des Status quo der Kapitalakkumulation und damit die Vermeidung einer sozial-ökologischen Transformation (Blühdorn 2020).

Ich schlage deshalb vor, Phänomene wie dasjenige der Gilets Jaunes mit dem Begriff des »ökologischen Klassenkonflikts im Hinterland« zu beschreiben. Dieser Begriff geht nicht a priori von einer bereits stattfindenden sozial-ökologischen Transformation aus. Stattdessen fokussiert er einerseits auf die

Tatsache, dass in jeder Krise die Machtverhältnisse zwischen den Klassen ein Stück weit neu ausgehandelt werden. So wird in der ökologischen Krise der über Jahrzehnte hinweg stabile fossile Klassenkompromiss erodiert, indem mittels Austeritätsökologie die Krisenkosten auf die unteren Klassen abgewälzt werden, was neue Klassenkonflikte hervorbringt. Andererseits betont der Begriff, dass diese Konflikte zunächst vor allem im Hinterland ausgetragen werden, dessen zentrale Stellung in der industriellen Mehrwertproduktion von der ökonomisch-ökologischen Krise besonders betroffen ist. Diese beiden Aspekte sollen im Folgenden erläutert werden.

Das Institut Montaigne (2019) beschreibt die *Gilets Jaunes* als eine »Bewegung der Arbeiter*innenklasse«. Das Einkommen der Protestierenden liegt deutlich unter dem nationalen Durchschnitt, was für 65 Prozent der Befragten dazu führt, dass sie Schwierigkeiten haben »über die Runden zu kommen«. Drei Viertel der Befragten gaben zudem an, täglich ein Kraftfahrzeug zu benutzen. Innerhalb kürzester Zeit brachte die Bewegung eine Vielzahl heterogener Forderungen hervor, die sich jedoch meist an der »moralischen Ökonomie« eines sozialdemokratischen Keynesianismus orientierten (Hayat 2020). Die Bewegung begann also als Revolte der Autofahrer*innen und weitete sich sukzessive zu einem Klassenkonflikt aus.

Der Konflikt wurde jedoch fernab von den Institutionen des demokratischen Klassenkampfes, also den Parteien und Gewerkschaften, ausgetragen. Zwar erklärten innerhalb weniger Tage nach der ersten Großdemonstration am 17. November 2018 fast alle Parteien und politischen Strömungen Frankreichs ihre Unterstützung für die *Gilets Jaunes*. Die erste Ausnahme war freilich Macrons Partei *République en marche*, die zweite waren die Grünen (EELV). Letztere erklärten zwar ihr Verständnis für die Proteste, beharrten aber auf der Wichtigkeit der Kraftstoffsteuer für den Klimaschutz (Aguiton/Khalfa 2019: 99). 75 Prozent der Demonstrierenden misstrauten jedoch politischen Parteien im Allgemeinen, weshalb es die große Mehrheit der Protestierenden ablehnte, mit irgendeiner Partei in Verbindung gebracht zu werden (Institut Montaigne 2019). In diesem Sinne hatte die Bewegung auch weder feste Anführer*innen noch Sprecher*innen. Den beiden Männern, die die Bewegung mit ihren Social-Media-Beiträgen ins Leben gerufen hatten, gelang es nicht, ihren weiteren Kurs zu bestimmen (Chamorel 2019: 55). Entscheidungen wurden stattdessen auf landesweiten Delegiertentreffen, der sogenannten »Versammlung der Versammlungen« getroffen.

Die Bewegung wandte vor allem zwei charakteristische Taktiken an: Erstens blockierte sie in zahlreichen Städten und Gemeinden Mautstellen an Autobahnen und Kreisverkehre und legte so die französischen Logistikkorridore lahm. Teils lebten die Protestierenden mehrere Wochen in improvisierten Un-

terständen an den blockierten Kreisverkehren. Die zweite Aktionsform waren zentrale Massendemonstrationen an Samstagen in Paris und anderen Großstädten. Diese Demonstrationen schlugen regelmäßig in »Riots« um. Dabei kam es zu Straßenschlachten mit der Polizei, die Hunderte von Verletzten zur Folge hatten. In den meisten Fällen weigerten sich die Protestierenden, die Demonstrationen im Vorhinein anzumelden, was von der Polizei mit gewaltsamer Repression beantwortet wurde. Nach Einbruch der Dunkelheit kam es darüber hinaus zu Plünderungen und zu Sachbeschädigungen, bei denen neben Autos und Geschäften in Reichenvierteln auch der Arc de Triomphe beschädigt wurde (Shultziner/Kornblit 2020: 539).

Joshua Clover (2016) erklärt den Bedeutungsgewinn des Riot als Form des Klassenkonflikts gegenüber klassischeren Formen wie dem Streik mit den Deindustrialisierungstendenzen in den kapitalistischen Zentren. Der demokratische Klassenkampf ist an kontinuierliches Wirtschaftswachstum, aber auch an eine starke, organisierte Industriearbeiterschaft gebunden. Allerdings kommt es, wie oben gezeigt, in Frankreich und anderen frühindustrialisierten Ökonomien seit den 1980er-Jahren zu einem Prozess der Deindustrialisierung, der insbesondere das Hinterland betrifft. Im Zuge der ökologisch-ökonomischen Krise spitzt sich dieser Prozess noch einmal zu. Für Clover ist der Riot als »Zirkulationskampf« nun eine Reaktion auf die Verschiebung der Profitgenerierung von der Produktions- in die Zirkulationssphäre. Während Streiks Preis und Bedingungen der Verausgabung von Arbeitskraft betreffen, geht es beim Riot um den Preis der Waren – hier dem Benzin. Während die Pauschalität von Clovers These in ihrem globalen Anspruch fragwürdig erscheint (Moody 2018), bietet sie doch für ein Verständnis der Gilets Jaunes wichtige Ansatzpunkte. Clover selbst (2018) interpretiert die Bewegung vor dem Hintergrund seiner Theorie als ein frühes Beispiel einer herannahenden Welle von »Klima-Riots«.

Jedenfalls ist es infolge des Zusammenwirkens der räumlichen Abhängigkeit vom Auto und der politisch-ökonomischen Abwertungstendenzen des Hinterlands nicht überraschend, dass die Bewegung der Gelbwesten ihre wesentliche Basis im periurbanen Raum der leeren Diagonale fand. Bereits am 12. Januar 2018 hatte ein Maurer aus der Gemeinde Périgueux im Südwesten Frankreichs die Bewegung »Colére« gegen die Erhöhung der Kraftstoffsteuer, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Landstraßen und die Erhöhung der Sozialabgaben für Rentner*innen gestartet, die sich mit einem Motorradverband und einem Autolobbyverband zusammentat und Demonstrationen organisierte. Vor allem aus dieser Bewegung ging die Facebook Gruppe »Gilets Jaunes« hervor, die zu den weiteren Protesten mobilisierte (Farbiaz 2019: 32f.).

Die Verwerfungen des Hinterlands und die dabei entstehenden Klassenkonflikte nehmen äußerst heterogene politische Stoßrichtungen an und bieten insbesondere auch rechten Umtrieben einen äußerst fruchtbaren Nährboden (Dörre 2020; Förtner u.a. 2021; Neel 2018). Dass die *Gilets Jaunes* sich dieser Tendenz verwehrt haben, ist vor diesem Hintergrund umso relevanter. So hatte etwa die rechtsextreme Partei *Rassemblement National* versucht, die Bewegung in Richtung einer anti-ökologischen Revolte zu beeinflussen. Damit scheiterte sie zwar, allerdings gaben in Umfragen ca. 19 Prozent der *Gilets Jaunes* an, *Rassemblement National* zu wählen. Im Vergleich zu den 39 Prozent für die Präsidentschaftskandidatin der Partei bei den vorherigen Wahlen ist diese Zahl zwar vergleichsweise klein, nichtsdestotrotz machte diese Strömung einen bedeutenden Teil der Bewegung aus. In späteren Umfragen schrumpfte dieser Anteil allerdings immer weiter (Aguiton/Khalfa 2019: 102f.). Ein entscheidendes Datum für den Verlauf der Bewegung in Hinblick auf die Umweltfrage war der 8. Dezember 2018, an dem ein geplanter Aktionstag der *Gilets Jaunes* mit den Klimaprotesten im Zusammenhang mit dem COP24-Gipfeltreffen zusammenfiel. Verschiedene linke und ökologische Gruppierungen hatten dafür geworben, die beiden Aktionstage zu verbinden. Andere Organisationen wiederum, wie etwa der WWF, hatten dazu aufgerufen, nicht zu demonstrieren, um ebendiese Vermischung zu vermeiden (Farbiaz 2019: 40). An den meisten Orten setzten sich diejenigen Kräfte durch, die für ein Bündnis warben, sodass die gemeinsame Demonstration für soziale Gerechtigkeit und ökologische Nachhaltigkeit eine der größten der Bewegung wurde. In der zweiten »Versammlung der Versammlungen« am 7. April 2019 in Saint-Nazaire gaben die Gelbwesten dann die folgende Erklärung ab:

»Wir sind uns der Umweltkatastrophen bewusst und erklären: »Ende der Welt, des Monats – die gleiche Logik, der gleiche Kampf!« Es ist die gleiche Logik der unendlichen kapitalistischen Ausbeutung, die die Menschen und das Leben auf der Erde zerstört. Die Begrenzung der Ressourcen zwingt uns, die Frage nach ihrer Verteilung und nach der Kontrolle über die Produktion zu stellen. Der Klimawandel, die Zerstörung der biologischen Vielfalt und die atomare Bedrohung gefährden unsere Zukunft. Gemeinschaftsgüter (Wasser, Luft, Boden, Recht auf eine gesunde Umwelt) dürfen nicht zu Waren werden. Die CO₂-Steuer ist ein klassisches Beispiel für eine falsche Umweltpolitik, die diejenigen bestraft, die für die Umweltprobleme gar nicht verantwortlich sind. Es gibt jedoch Verursacher und Umweltverschmutzer, gegen die wir durch gemeinsame Aktionen gezielt vorgehen müssen. Die *Gilets Jaunes* fordern all jene, die der Plünderung aller Lebensformen ein Ende setzen wollen, dazu

auf, den Kampf gegen das gegenwärtige System zu führen, um gemeinsam mit allen notwendigen Mitteln, eine neue soziale und ökologische Bürgerbewegung zu schaffen. Empörung reicht nicht mehr aus, wir müssen handeln.« (Vernhes 2019: 77f.)

Diese Erklärung zeigt, dass der ökologische Klassenkonflikt durchaus auch die Form einer »Umweltpolitik von unten« (Schaupp 2020) annehmen kann, die Interessen der Lohnabhängigen und Nachhaltigkeit systematisch zusammendenkt. Die Tatsache, dass sich linke und ökologische Gruppierungen konsequent in die Gelbwestenproteste einmischten, anstatt auf das Auftauchen rechter Kräfte nur mit Distanzierungen zu reagieren, hat bei der weitgehenden Verdrängung der letzteren aus der Bewegung eine wichtige Rolle gespielt.

Fazit

Der Fall der Gelbwesten steht für eine spezifisch periurbane Form ökologischer Klassenkonflikte. Auf den ersten Blick handelt es sich um einen Konflikt zwischen Nachhaltigkeit auf der einen und der Abhängigkeit vom Automobilverkehr auf der anderen Seite. Es liegt nahe, diesen Konflikt auf die spezifisch französische Raumstruktur in der »leeren Diagonalen« zurückzuführen, die deren Bewohner*innen zur Automobilität zwingt. Diese Raumordnung ist aber aufs Engste verwoben mit zwei politisch-ökonomischen Faktoren, die über den französischen Fall hinausweisen, da sie in ähnlicher Weise auch für die ländlichen bzw. periurbanen Räume anderer frühindustrialisierter Ökonomien zutreffen.

Erstens ist das Automobil – neben der Förderung fossiler Energieträger selbst – ein zentraler Faktor des fossilen Klassenkompromisses. Dabei handelt es sich keineswegs nur um eine kulturelle Norm, sondern um ein tief in der Raumstruktur und den politisch-ökonomischen Institutionen verankertes materielles Arrangement. Die Automobilität hat auf den Ebenen des Konsums, der industriellen Beziehungen und der Staatsfinanzierung den Klassenkompromiss und damit einen relativ stabilen sozialen Frieden zu wesentlichen Teilen ermöglicht. Ähnliches gilt in Deutschland für die Kohleförderung. Diese beiden Strukturen stehen in der ökologischen Krise zunehmend zur Disposition – bislang jedoch nicht im Sinne einer sozial-ökologischen Transformation, sondern im Sinne einer Austeritätsökologie, die vor allem auf eine ökologische Modernisierung als Aufrechterhaltung des Status quo abzielt. Der *zweite* wichtige Faktor ist die Tatsache, dass die Austeritätsökologie in den periurbanen Räumen auf eine langfristige

Entwicklung der Deindustrialisierung trifft, die durch den gegenwärtigen Rückbau der fossilen Industrien noch einmal verschärft wird. Dies trägt zur Entstehung eines ökonomisch entwerteten Hinterlands und einer entsprechenden Prekarisierung der dort lebenden Bevölkerung bei. Gleichzeitig vertieft die Abwanderung der großen Unternehmen noch einmal die Abhängigkeit vom Auto.

Während die *Gilets Jaunes* eine in vielerlei Hinsicht außergewöhnliche Bewegung sind, so laufen die beschriebenen politökonomischen Entwicklungen in den meisten frühindustrialisierten Ländern in eine ähnliche Richtung. Entsprechend lassen sich ökologische Klassenkonflikte des Hinterlands auch in anderen Regionen, wie z.B. in Teilen Ostdeutschlands, beobachten. Auch hier treffen Maßnahmen ökologischer Modernisierung auf eine bereits zuvor bestehende Deindustrialisierungstendenz, was zu massiven gesellschaftlichen Konflikten führt (vgl. Haas 2020). Die Form, die diese Konflikte annehmen, ist dabei abhängig von den politökonomischen Rahmenbedingungen, wie etwa der Beschäftigungsstruktur oder der Rolle der Gewerkschaften und Parteien. Entsprechend verläuft etwa der ökologische Klassenkonflikt im deutschen Hinterland in wesentlich stärker institutionalisierten Bahnen als in Frankreich. Das bedeutet aber auch, dass bei den *Gilets Jaunes* die Skepsis gegenüber Parteien im Allgemeinen zum Zurückdrängen des *Rassemblement National* beitrug, während sich die *AfD* in Ostdeutschland immer stärker als vermeintliche institutionelle Alternative zur Austeritätsökologie etablieren kann.

Eine ökologische Erneuerung des Klassenkompromisses, etwa in Richtung eines *Green New Deal* liegt gleichwohl im Bereich des Möglichen. Auch diese Strategie bleibt jedoch auf das Wirtschaftswachstum angewiesen, weshalb sie langfristig an ökologische Grenzen stoßen dürfte (Smith 2021). Aber auch jenseits der institutionalisierten Mechanismen des Klassenkompromisses tun sich Optionen einer Umweltpolitik von unten auf. Wie eine solche aussehen könnte, deuten auch die *Gilets Jaunes* an, die sich nach anfänglichen Animositäten an die Klimabewegung angenähert haben. In jedem Fall erweist sich die Tatsache, dass der Klassenkompromiss auf der Verfügbarkeit billiger fossiler Brennstoffe und der Massenmotorisierung beruht, als ein Problem für alle Spielarten der Nachhaltigkeit. Denn ist letztere ernst gemeint, so läuft sie zwangsläufig auf eine Überwindung der fossilen Energie und der individuellen Automobilität hinaus. Ein solcher Übergang aber wird nicht ohne weitreichende Konflikte möglich sein. Dabei bilden die hier im Zentrum stehenden Klassenverhältnisse bei weitem nicht die einzige Konfliktlinie, sondern kreuzen sich etwa mit globaler Ungleichheit, patriarchalen Geschlechterverhältnissen und Rassismus.

Literatur

- Aguiton, Christophe / Khalfa, Pierre (2019): Von der Arbeiterbewegung zu den Gilets Jaunes. Metamorphosen sozialer Bewegung und ihres Verhältnisses zur Politik. In: Wahl, Peter (Hg.): Gilets Jaunes. Anatomie einer ungewöhnlichen sozialen Bewegung. Köln: 95-113.
- Altvater, Elmar (2005): Das Ende des Kapitalismus, wie wir ihn kennen: Eine radikale Kapitalismuskritik. Münster.
- Aussiloux, Vincent / Frocrain, Philippe / Harfi, Mohammed / Lallement, Rémi (2020): Les politiques industrielles en France – Évolutions et comparaisons internationales. Paris.
- Bauhardt, Christine (2007): Feministische Verkehrs- und Raumplanung. In: Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: 301-319. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-531-90337-8_14.
- Becker, Karina u.a. (2019): Das Wertschöpfungssystem »Automobil« im Umbruch. In: Dörre, Klaus u.a. (Hg.): Große Transformation? Zur Zukunft moderner Gesellschaften: Sonderband des Berliner Journals für Soziologie. Wiesbaden: 245-258. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-658-25947-1_13.
- Bellu, Serge (1998): Histoire mondiale de l'automobile. Paris.
- Blöcker, Antje (2020): Auf dem Sprung in die E-Mobilität? Transformationsdynamiken im Autoland Sachsen. In: Dörre, Klaus u.a. (Hg.): Abschied von Kohle und Auto?: Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität. Frankfurt/M.: 181-222.
- Blühdorn, Ingolfur (2020): Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit: Warum die ökologische Transformation der Gesellschaft nicht stattfindet. Bielefeld.
- Brand, Ulrich / Wissen, Markus (2017): Imperiale Lebensweise: Zur Ausbeutung von Mensch und Natur in Zeiten des globalen Kapitalismus. München.
- Brenner, Robert (2006): The Economics of Global Turbulence: The Advanced Capitalist Economies from Long Boom to Long Downturn, 1945-2005. London/New York.
- Brie, Michael (2009): Sind wir Auto? In: Luxemburg 9(1): 165-172.
- Büchs, Milena / Koch, Max (2017): Postgrowth and Wellbeing: Challenges to Sustainable Welfare. New York. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-59903-8>.
- Burkart, Günter (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilismus. In: Soziale Welt 45(2): 216-241.
- Chamorel, Patrick (2019): Macron Versus the Yellow Vests. In: Journal of Democracy 30(4): 48-62. DOI: <https://doi.org/10.1353/jod.2019.0068>.
- Clover, Joshua (2016): Riot. Strike. Riot: The New Era of Uprisings. London.
- (2018): The Roundabout Riots. In: Versoblog, URL: <https://www.versobooks.com/blogs/>, Zurriff: 24.6.2021.
- Dahrendorf, Ralf (1969): Herrschaft, Klassenverhältnis und Schichtung. In: Adorno, Theodor W. (Hg.): Spätkapitalismus oder Industriegesellschaft?: Verhandlungen des 16. Deutschen Soziologentages in Frankfurt am Main 1968. Stuttgart: 88-99.
- Donzelot, Jacques (2004): La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification. In: Esprit 303(3/4): 14-39.
- Dörre, Klaus (2019): Risiko Kapitalismus. In: Dörre, Klaus u.a. (Hg.): Große Transformation? Zur Zukunft moderner Gesellschaften: Sonderband des Berliner Journals für Soziologie. Wiesbaden: 3-33. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-658-25947-1_1.
- (2020): In der Warteschlange: Arbeiter*innen und die radikale Rechte. Münster.
- Dörre, Klaus u.a. (Hg.) (2020): Abschied von Kohle und Auto?: Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität. Frankfurt/M.
- Dribbusch, Heiner / Birke, Peter (2012): Die Gewerkschaften in der Bundesrepublik Deutschland. Organisation, Rahmenbedingungen, Herausforderungen. Berlin.

- Duboua-Lorsch, Lucie (2020): Der Verkehr und das Klima: Quell harter Debatten in Frankreich. Euractiv. URL: <https://www.euractiv.de/>, Zugriff: 19.3.2021.
- Farbiaz, Patrick (2019): Kurze Geschichte der Gilets Jaunes. In: Wahl, Peter (Hg.): Gilets Jaunes: Anatomie einer ungewöhnlichen sozialen Bewegung. Köln: 7-29.
- Förtner, Maximilian / Belina, Bernd / Naumann, Matthias (2021): The revenge of the village? The geography of right-wing populist electoral success, anti-politics, and austerity in Germany. In: Environment and Planning C: Politics and Space 39(3): 574-596. DOI: <https://doi.org/10.1177/2399654420951803>.
- Freund, Peter / Martin, George (1996): The commodity that is eating the world: The automobile, the environment, and capitalism. In: Capitalism Nature Socialism 7(4): 3-29. DOI: <https://doi.org/10.1080/10455759609358705>.
- Gartman, David (2004): Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car. In: Theory, Culture & Society 21(4-5): 169-195. DOI: <https://doi.org/10.1177/0263276404046066>.
- Gorz, André (1974/2009): Die gesellschaftliche Ideologie des Autos. In: Ders. (Hg.): Auswege aus dem Kapitalismus. Beiträge zur politischen Ökologie. Zürich: 52-64.
- Guilluy, Christophe (2015): La France périphérique: Comment on a sacrifié les classes populaires. Paris.
- Haas, Tobias (2018): Das Ende des Autos wie wir es kannten? Automobile Subjektivitäten im Wandel? In: PROKLA 193 48(4): 545-559. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v48i193.1145>.
- (2020): Die Lausitz im Strukturwandel. Der Kohleausstieg im Spannungsfeld zwischen autoritärem Populismus und progressiver Erneuerung. In: PROKLA 198 50(1): 151-169. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v50i198.1853>.
- / Sander, Hendrik (2020): Decarbonizing Transport in the European Union: Emission Performance Standards and the Perspectives for a European Green Deal. In: Sustainability, 12 (20). DOI: <https://doi.org/10.3390/su12208381>.
- Habermas, Jürgen (2011): Theorie des kommunikativen Handelns. Frankfurt/M.
- Hayat, Samuel (2020): Die moralische Ökonomie und die Macht. In: Sozial.Geschichte Online 26: 101-113.
- Hoffmann, Jürgen (1982): »Das Ende der Fahnenstange« – Sozialdemokratie und keynesianischer Klassenkompromiß in der Bundesrepublik. In: PROKLA 49 12(4): 9-30. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v12i49.1495>.
- Howell, Chris (1992): Regulating Labor: The State and Industrial Relations Reform in Postwar France. Princeton. DOI: <https://doi.org/10.1515/9781400820795>.
- Huber, Matthew (2019): Ecological politics for the working class. In: Catalyst: a Journal of Theory and Strategy 3(1). URL: <https://catalyst-journal.com/>, Zugriff: 2.4.2021.
- Institut Montaigne (2019): The Yellow Vest protesters: the tip of the French social crisis? URL: <https://www.institutmontaigne.org/>, Zugriff: 2.4.2021.
- Kädtler, Jürgen (2012): Editorial: Sozialpartnerschaft in der Krise – Bewährung oder Krise der Sozialpartnerschaft? In: Industrielle Beziehungen 19(4): 357-366.
- Korpi, Walter (2018): The Democratic Class Struggle. London. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780429441714>.
- Küpper, Patrick (2016): Abgrenzung und Typisierung ländlicher Räume. In: Thünen Working Paper 68. URL: <https://www.econstor.eu/>, Zugriff: 29.6.2021.
- Malm, Andreas (2016): Fossil Capital: The Rise of Steam Power and the Roots of Global Warming. London.
- Marshall, Thomas H. (1965): Citizenship and Social Class. In: Class, Citizenship, and Social Development. Essays by T. H. Marshall. New York.
- Martin, Mathilde / Islar, Mine (2021): The »end of the world« vs. the »end of the month«: understanding social resistance to sustainability transition agendas, a lesson from the Yellow Vests in France. In: Sustainability Science 16(2): 601-614. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11625-020-00877-9>.

- Martinez-Alier, J. / O'Connor, Martin (1996): Ecological and economic distribution conflicts. In: Costanza, Robert/Martinez-Alier, Juan/Segura, Olman (Hg.): *Getting Down to Earth: Practical Applications of Ecological Economics*. Washington, D.C.: 153-183.
- Mitchell, Timothy (2013): *Carbon Democracy: Political Power in the Age of Oil*. London.
- Moody, Kim (2018): Review Essay: Are Strikes Over? In: *Against the Current* 194, URL: <https://againstthecurrent.org/>, Zugriff: 24.6.2021.
- Müller-Jentsch, Walther (2009): *Gewerkschaften als intermediäre Organisationen*. Wiesbaden.
- Neckel, Sighard u.a.(Hg.) (2018): *Die Gesellschaft der Nachhaltigkeit: Umriss eines Forschungsprogramms*. Bielefeld. DOI: <https://doi.org/10.14361/9783839441947-002>.
- Neel, Phil A. (2018): *Hinterland: America's New Landscape of Class and Conflict*. London.
- Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (2018): *2017 Production Statistics*. URL: <https://www.oica.net/>, Zugriff: 8.4.2021.
- Oxfam (2020): *Confronting Carbon Inequality in the European Union* (8.12.2020). Brüssel. URL: <https://www.oxfam.org/>, Zugriff: 8.4.2021.
- Paterson, Matthew (2007): *Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy*. Cambridge.
- Phillips, Leigh (2015): *Austerity Ecology & the Collapse-Porn Addicts: A Defence Of Growth, Progress, Industry And Stuff*. Winchester/Washington.
- Polanyi, Karl (1973): *The Great Transformation: Politische und ökonomische Ursprünge von Gesellschaften und Wirtschaftssystemen*. Berlin.
- Reuss, Jacqueline (2019): *Yellow Vests in a New Social Landscape*. In: *The Brooklyn Rail*. URL: <https://brooklynrail.org/>, Zugriff: 2.2.2021.
- Sachs, Wolfgang (1984): *Die Liebe zum Automobil: Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek.
- Schaupp, Simon (2020): *Jenseits der Austeritäts-ökologie. Einführung in eine Umweltpolitik von unten*. In: *Sozial.Geschichte Online* 28: 43-68.
- Schütz, Erhard / Gruber, Eckhard (2009): *Mythos Reichsautobahn*. Augsburg.
- Shultziner, Doron / Kornblit, Irit S. (2020): *French Yellow Vests (Gilets Jaunes): Similarities and Differences With Occupy Movements*. In: *Sociological Forum* 35(2): 535-542. DOI: <https://doi.org/10.1111/socf.12593>.
- Sieverts, Thomas (2012): *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Basel/Gütersloh.
- Sittel, Johanna u.a. (2020): *Vor der Transformation. Der Mobilitätskonflikt in der Thüringer Auto- und Zulieferindustrie*. In: Dörre, Klaus u.a. (Hg.): *Abschied von Kohle und Auto?: Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität*. Frankfurt/M: 129-180.
- Smith, Tone (2021): *Wie radikal ist der Green New Deal?* In: *PROKLA* 202 51(1): 9-30. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v51i202.1928>.
- Straubhaar, Thomas (2006): *Grundeinkommen: Nachhaltigkeit für den Sozialstaat Deutschland*. URL: <https://www.boell.de/>, Zugriff: 8.4.2021.
- Vernhes, Marie-Dominique (2019): *Politische Inhalte und Aktionsformen der Gilets Jaunes*. In: Wahl, Peter (Hg.): *Gilets Jaunes: Anatomie einer ungewöhnlichen sozialen Bewegung*. Köln: 71-85.
- Wahl, Peter (2019): *Zur Anatomie einer ungewöhnlichen sozialen Bewegung*. In: Wahl, Peter (Hg.): *Gilets Jaunes: Anatomie einer ungewöhnlichen sozialen Bewegung*. Köln: 7-29.
- Wissen, Markus (2020): *Klimakrise und Klassenkampf: Zum Verhältnis von ökologischen und sozialen Konflikten*. In: *PROKLA* 200 50(3): 441-464. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v50i200.1900>.
- Wolf, Winfried (1986): *Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Strasse. Geschichte, Bilanz, Perspektiven*. Hamburg.
- Wright, Erik Olin (2000): *Working-Class Power, Capitalist-Class Interests, and Class Compromise*. In: *American Journal of Sociology* 105(4): 957-1002. DOI: <https://doi.org/10.1086/210397>.