



Die »Gelbwesten«

Ein Zeichen der gesellschaftlichen Spaltung Frankreichs

JÉRÔME FOURQUET, SYLVAIN MANTERNACH

Februar 2019

- Wer unterstützt die »Gelbwesten-Bewegung«? Was sind die politischen, soziologischen und geographischen Hintergründe einer Bewegung, deren Vorläufer offenbar die Protestbewegung gegen ein schärferes Tempolimit auf Landstraßen war?
- Zum einen sind es vor allem diejenigen, die überdurchschnittlich stark auf ihr Auto angewiesen sind. Zum anderen der Teil der Bevölkerung, der am unteren Ende der Einkommenspyramide steht. Wer gerade so über die Runden kommt, für den wirken sich Steuererhöhungen bei unvermeidlichen Ausgabenposten besonders drastisch aus.
- Nicht mehr am gesellschaftlichen Leben und Konsum teilnehmen zu können, erzeugt bei diesen Gruppen massive Abstiegsängste, auch wenn sie einer Beschäftigung nachgehen.
- Die zunehmende Bedeutung von umweltpolitischen Maßnahmen mit finanz- oder steuerpolitischer Auswirkung trägt zum Entstehen einer neuen Kluft zwischen gesellschaftlichen Schichten bei. Einkommen und Lebensstil wirken sich hier gleichermaßen aus.

Die Protestbewegung gegen die 80 km/h: Ein Vorläufer der »Gelbwesten-Bewegung«

Schon seit der Ankündigung des Vorhabens, die Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen von 90km/h auf 80km/h zu senken, stieß diese Maßnahme auf starke Ablehnung. Im Januar 2018 wies eine erste Umfrage¹ darauf hin, dass 71 Prozent der Bevölkerung dies ablehnten, fast jeder zweite Befragte war sogar strikt dagegen (46 Prozent). Leicht nachvollziehbar war die Ablehnung in den ländlichen Gegenden am heftigsten: 78 Prozent der Bewohner lehnten sie ab, (53 Prozent waren strikt dagegen) gegenüber 58 Prozent der Bewohner des Großraumes Paris. Obwohl die Regierung eine Reform nach der anderen angekündigt hatte und der Themenkatalog umfangreich war, hat gerade diese Maßnahme die Gemüter stark bewegt. So hatten im Februar 2018 nicht weniger als 74 Prozent der Bevölkerung mit ihrem sozialen Umfeld über dieses Thema gesprochen. Es lag sogar an zweiter Stelle der Gesprächsthemen der Französischen und Franzosen, wie eine monatliche politische Übersicht des Ifop-Fiducial für die Zeitschrift Paris-Match zeigt. Im Juli 2018, zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Maßnahme war es sogar auf Platz eins der Themen aufgerückt, über die mit dem sozialen Umfeld gesprochen wurde.

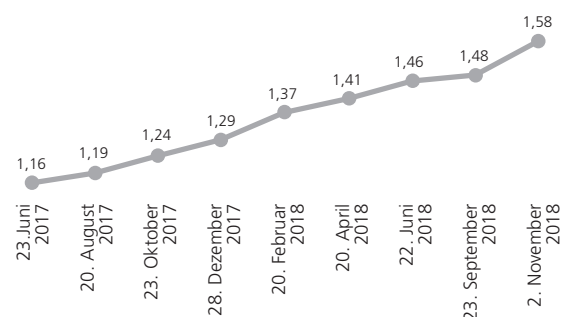
Neben der großen, durch Meinungsumfragen gemessenen Resonanz, drückte sich die starke Skepsis eines großen Teils der Bevölkerung in Protestaktionen aus, die auf Initiative von Organisationen wie den »40 millions d'automobilistes« (40 Millionen Autofahrer) oder der »Fédération française des motards en colère (FFMC)« (Vereinigung der französischen Motorradfahrer in Wut) ins Leben gerufen wurden und schon alleine in den Monaten vor dem Inkrafttreten dieser Maßnahme über 250 Aktionen landesweit durchführten. Allein am Wochenende des 14.–15. April 2018 wurden fast 30 Kundgebungen von verschiedenen Gruppen, Vereinen und Organisationen organisiert. Diese Protestbewegung gegen die 80km/h kündigte bereits den Unmut der Autofahrer an, der sich einige Monate später mit größerer Kraft entlud. Aber dieser Protest fungierte zugleich auch als Probelauf für die »Gelbwesten-Bewegung«.

1. Online-Umfrage von Ifop-Fiducial für CNews und Sud Radio am 9. und 10. Januar 2018 unter einer repräsentativen nationalen Stichprobe von 1 000 Personen.

In der Tat findet man einige Akteure in beiden Bewegungen wieder, wie auch gemeinsame Aktionsmuster, Kritikpunkte und Argumente. Ebenso wurden die gleichen Organisationen, die schon gegen das Tempolimit protestiert hatten, auch gegen die Kraftstoffsteuerverhöhung aktiv. Die Aktionen gegen die 80km/h fanden im Übrigen dezentral in allen Regionen Frankreichs statt und kündigten bereits die Verteilung der verschiedenen Blockadestellen der »Gelbwesten« über das ganze Land an. Bereits damals stand der Überdruß der Autofahrer, die die Steuererhöhungen »satt haben« im Zentrum der Protestbewegung, wovon die Parolen auf den Demonstrationen der Motorradfahrer in Paris am 30. Juni zeugten. « Non à la sécurité rentière », (wörtl. »Nein zur sicheren Abgabe« als Wortspiel «sécurité rentière» zu «sécurité routière» [Verkehrssicherheit]), « État bandit » (Räuber-Staat), « Halte au racket, Manu » («Hör auf mit der Schutzgelderpressung, Manu [Emmanuel Macron]») oder « Édouard aux besoins d'argent² » («Édouard [Philippe] ist geldgierig« Wortspiel zu «Edward aux mains d'argent» Edward mit den »Scherenhänden«, hier z. B. »Scheffelhandschen«.)

Die Gebührenerhöhung und Verschärfung der Fahrzeug-Hauptuntersuchung, die Erhöhung der Straßenmaut und der Parkgebühren, sowie der explosionsartige Anstieg der bei stationären Radarkontrollen geblitzten Autofahrer in den Monaten nach Inkrafttreten des Tempolimits auf 80km/h, haben den Unmut der Autofahrer geweckt. Diese Wut nährte sich in gleichem Maße aus der starken Erhöhung der Kraftstoffpreise, insbesondere des Diesels, der sich im Schnitt von 1,16€/l im Juni 2017 auf 1,46€/l im Juni 2018 erhöhte.

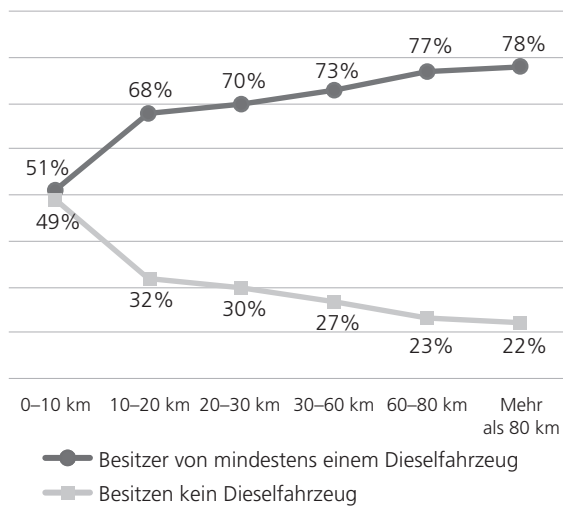
Juni 2017 – November 2018: Eine sehr starke Erhöhung des Dieselpreises (in Euro pro Liter)



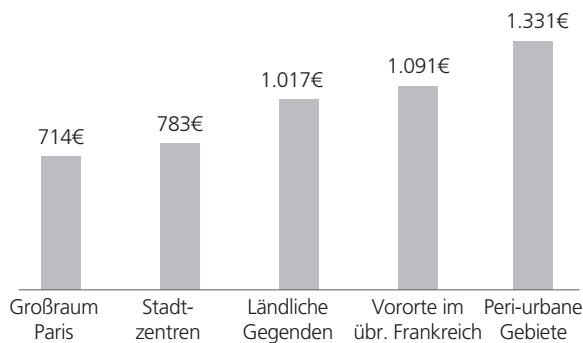
2. Vgl. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h: Motorradfahrer demonstrieren ihre Wut in Paris, Le Monde 30. Juni 2018.

Wie die Ifop-Daten zeigen, trat die Verärgerung mit noch größerer Intensität in den ländlichen Gegenden und im städtischen Umland zu Tage, da der Anteil der Besitzer von Dieselfahrzeugen in ländlichen Gegenden und im städtischen Umland höher ist als anderswo. Während nur die Hälfte der französischen Haushalte, die weniger als 10 km vom Zentrum eines Stadtgebietes entfernt wohnen, ein Dieselfahrzeug besitzen, steigt dieser Anteil um fast 20 Prozentpunkte, sobald man sich nur 10 km vom Zentrum entfernt (68 Prozent), um bei den Personen, die weiter als 60 km von einem Ballungsgebiet entfernt wohnen, auf 77 Prozent anzusteigen.³

Mehr Besitzer von Dieselfahrzeugen im städtischen Umland und ländlichen Frankreich...



... Und weitaus höhere Kraftstoffausgaben im städtischen Umland

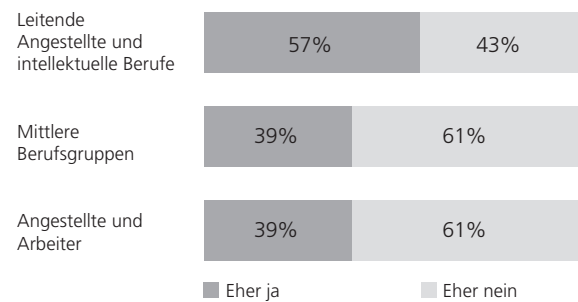


Die Kraftstoffausgaben eines Haushaltes unterscheiden sich somit sehr stark je nach Wohnort.

3. Vgl. hierzu Bereich Meinung und Unternehmensstrategie: *Emmanuel Macron et les catégories populaires*, Ifop Focus, Nr. 169, Oktober 2017.

Die Auswirkung der von der Regierung angekündigten Steuererhöhung trafe somit automatisch diejenigen Personengruppen viel härter, die stärker vom Auto abhängig sind, um zur Arbeit zu fahren oder ihre täglichen Besorgungen zu erledigen. Sie besitzen darüber hinaus weitaus häufiger Dieselfahrzeuge und könnten sich trotz staatlicher Zuschüsse einen Fahrzeugwechsel nicht leisten. Ähnliches spielte sich bereits im Herbst 2009 ab, als die Kraftstoffsteuer aus ökologischen Gründen um eine Kohlenstoffsteuer ergänzt werden sollte. Während 60 Prozent der »kleinen Leute« dies ablehnten, begrüßten leitende Angestellte und intellektuelle Berufe, die über höhere Einkommen verfügen und auch verstärkt im Herzen der großen Ballungsräume leben, dieses mehrheitlich.

Die Kohlenstoffsteuer ist unumgänglich, um die Nutzung der umweltbelastenden Energien zu reduzieren, die zur Klimaerwärmung beitragen



In diesen hochexplosiven Kontext fiel die Absichtserklärung der Regierung, die Steuern auf Kraftstoffe und insbesondere auf Diesel erhöhen zu wollen. Wie sensibel die öffentliche Meinung darauf reagiert hat, konnte man an dem beeindruckenden Erfolg, der auf Change.org gestarteten Petition gegen die Kraftstoffsteuererhöhung erkennen. Die Brisanz des Kraftstoffpreises in unserer Gesellschaft kann fast schon mit der des Weizenpreises unter dem »Ancien Regime« im Vorfeld der französischen Revolution verglichen werden.

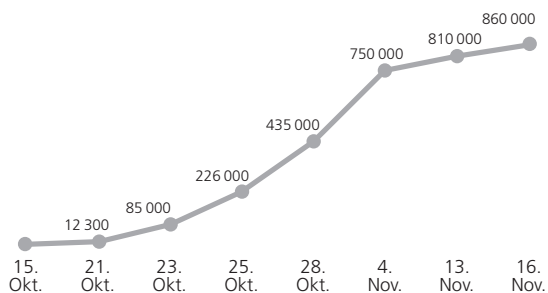
Die Regierung, wie andere vor ihr, hat ohne Zweifel diesen Grundsatz unterschätzt. So wurde im September 2000 die Regierung Jospin völlig überrascht, als die öffentliche Meinung massiv die Forderung der Spediteure unterstützte⁴ als Ausgleich für die gestiegenen Kraftstoffpreise die Mineralölsteuer zu senken, obwohl sie wenige

4. Nach einer CSA Umfrage für *Le Parisien*, äußerten 88 Prozent der Befragten, sie unterstützen (64 Prozent) oder sympathisieren mit (24 Prozent) dieser Bewegung.

Monate zuvor große Steuersenkungen erlassen hatte und sich deshalb vor sozialem Unmut relativ sicher wähnte. 18 Jahre später fallen offenbar die geplante Streichung einiger Sozialversicherungsbeiträge und der Wohnsteuer kaum ins Gewicht angesichts des starken Anstiegs der Kraftstoffpreise und der auf sie erhobenen Steuern. Auch hier sah sich die Regierung mit einer mächtigen Protestwelle konfrontiert, die sie nicht hatte kommen sehen.

Die Petition von Priscillia Ludosky, einer »Normalbürgerin«, die diese am 15. Oktober ins Netz stellte, bekam innerhalb von zehn Tagen 226.000 Unterschriften. Das Phänomen entwickelte sich rasant und erreichte am Vorabend des 17. Novembers bereits 860.000 Unterschriften. In diesem Klima der allgemeinen Erregung entstand die »Gelbwesten-Bewegung«, die zunächst Blockaden an den Verkehrsachsen errichtete.

Entwicklung der Zahl der Unterschriften unter der Petition von Priscillia Ludosky auf Change.org



Die Beweggründe für eine Unterstützung der »Gelbwesten-Bewegung«

Dieser Aufruf zur Blockade stieß auf Wohlwollen und Zustimmung der Bevölkerung. Wenige Tage nach der Mobilisierung zeigte eine Umfrage, dass 47 Prozent der Franzosen die Bewegung unterstützten und 22 Prozent mit ihr sympathisierten, ohne sie zu unterstützen. 16 Prozent sagten, sie sei ihnen gleichgültig und nur 15 Prozent hatten eine ablehnende Haltung⁵.

5. Ifop-Fiducial Online-Umfrage für CNews und Sud Radio am 13. und 14. November 2018 unter einer repräsentativen nationalen Stichprobe von 1 006 Personen.

Diejenigen, die am stärksten vom Auto abhängig sind, zeigen sich besonders empfänglich für die Wut der »Gelbwesten«

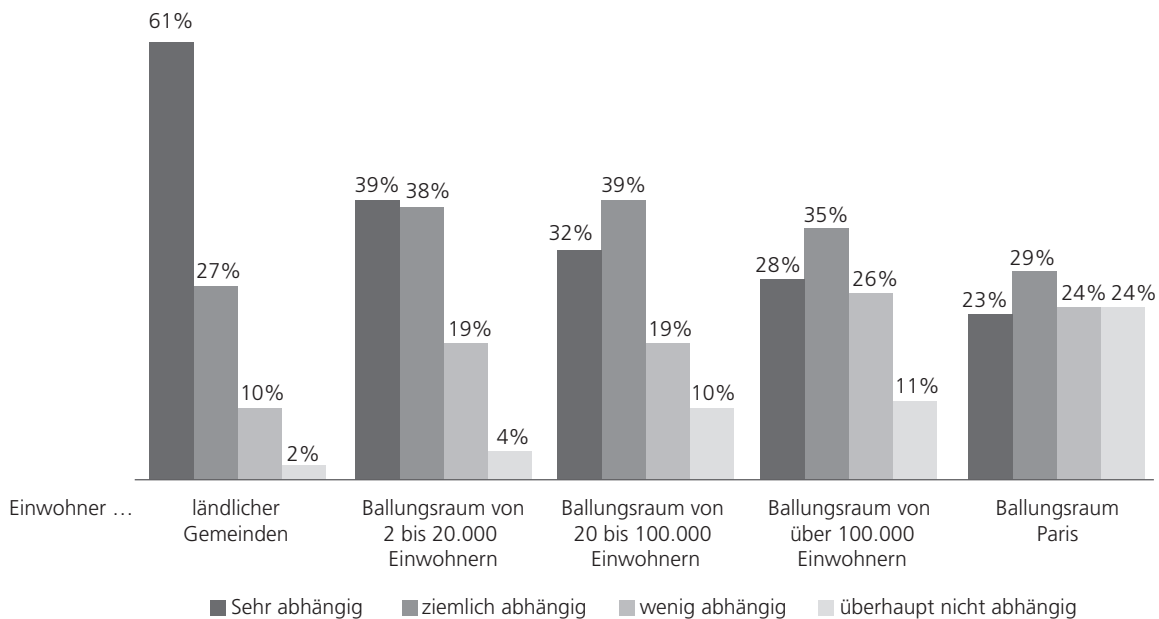
Wenn man diese Umfrageergebnisse im Detail analysiert, erkennt man, dass die Unterstützung zunächst klar mit dem Grad der Abhängigkeit vom Auto als Verkehrsmittel im täglichen Leben zusammenhängt. Unter den Befragten, die sich als stark vom Verkehrsmittel Auto abhängig bezeichnen, erreicht die Unterstützungsquote 59 Prozent und 49 Prozent unter jenen, die davon ziemlich abhängig sind. Aber sie ist deutlich geringer unter jenen, die im Alltag kaum oder gar nicht abhängig vom Auto sind: nur 32 Prozent Unterstützer findet man in dieser Bevölkerungsgruppe. Auch wenn die Bewegung sich immer mehr zu einem Rundumschlag gegen die Steuerlast entwickelt hat, rekrutiert sie ihre Unterstützer vor allem unter den Franzosen und Französischen, für die das Auto unverzichtbar bleibt und die somit am stärksten von der Kraftstoffpreiserhöhung betroffen sind. Wie die folgende Grafik zeigt, ist diese Personengruppe vor allem in den ländlichen Gegenden und Kleinstädten anzutreffen.

Geldknappheit am Monatsende versus Weltuntergang⁶ – oder wenn die ökologische Wende die Kluft zwischen den Klassen wieder aufreißt

Neben der starken Abhängigkeit vom Verkehrsmittel Auto (57 Prozent der Unterstützer der »Gelbwesten« leben im ländlichen Raum gegenüber nur 35 Prozent im Großraum Paris) verdeutlichte auch die geographische Verteilung der Blockaden am 17. November das städtisch zersiedelte und das ländliche Frankreich und deren jeweilige Unterstützung der »Gelbwesten-Bewegung« sowie die Tatsache, dass diese eine sehr deutliche soziale Dimension bekommen hat. Die von den Medien befragten Demonstranten betonten immer wieder, dass die Erhöhung der Kraftstoffpreise der Tropfen war, der das Fass zum Überlaufen brachte. Sie brachten ihre Frustration und ihren Ärger über die Verschlechterung ihrer Lebensbedingungen zum Ausdruck. Diejenigen, die auf die Straße gehen oder die Bewegung unterstützen, repräsentieren jene, bei denen am Monatsende Ebbe in

6. Wir haben diese Formulierung von Jean-Marc Jancovici übernommen.

Abhängigkeitsgrad vom Auto im Alltag, abhängig vom Wohnort



der Kasse ist. Es sind jene Franzosen und Französinnen⁷ die nicht oder gerade so über die Runden kommen, da unvermeidbare Ausgaben (wie Miete, Versicherung, Heizung...) unablässig steigen.

In den Äußerungen der in Reportagen interviewten »Gelbwesten«, kehrte häufig die Aussage wieder, dass nach dem Bezahlen von Miete, Einkäufen und Sprit, nichts mehr übrigbliebe. Obwohl diese Personen sich noch vor wenigen Jahren Freizeitvergnügungen oder Ausgehen leisten konnten, scheinen diese »kleinen Extras« heute für viele unerschwinglich. Es ist daher zweifellos kein Zufall, dass es am 18. November bei Disneyland Paris Protestaktionen der »Gelbwesten« gab, was es zahlreichen Besuchern ermöglichte, kostenlos in diesen sehr beliebten Freizeitpark zu kommen. Für Menschen, die einer Arbeit nachgehen, ist das Fehlen dieses Spielraums im Haushaltsgeld schwer zu ertragen.

7. Die Reportagen über die Kundgebungen vom 17. November haben klar gezeigt, dass auch zahlreiche Frauen auf die Barrikaden gingen. Mehrere Frauen haben auch eine aktive Rolle bei der Mobilisierung in den sozialen Netzwerken gespielt, wie z.B. Priscillia Ludosky, die die Petition auf Change.org, gestartet hat, Jacline Mouraud, Verfasserin des Videofilms Aufschrift »coup de gueule« der millionenfach im Internet angesehen wurde oder Laëtitia Dewalle, Galionsfigur der Bewegung im Département Val-d'Oise (Region Paris). Die Umfrageergebnisse zeigen ebenfalls eine starke Unterstützung der Bewegung durch Frauen: 45 Prozent gegenüber 50 Prozent bei den Männern. Weitab aller Klischees einer Mobilisierung der »Autofans« ist die Bewegung der »Gelbwesten« keine rein männliche Protestbewegung zur Verteidigung eines Hobbys oder einer männlichen Autokultur. Es ist der Protest der »kleinen Leute« in der Bevölkerung, in dem die Frauen sehr stark vertreten sind, seien es alleinerziehende Mütter, Frauen, die in Teilzeit arbeiten oder nur eine kleine Rente beziehen.

Diese Situation führt auch zu Angst und erscheint als Zeichen eines Abstiegs, da die Möglichkeit, ins Kino oder von Zeit zu Zeit mit seinen Kindern essen zu gehen, ein Statusmerkmal dafür ist, dass man zum Kern der französischen Gesellschaft gehört. Auf diese »kleinen Freuden« verzichten zu müssen, hat auch eine starke symbolische Dimension: es zeigt diesen Menschen, dass sie im Begriff sind, nach und nach aus der Mittelschicht abzugleiten. Auch wenn viele von ihnen Arbeit haben und dieser Status ihnen in ihren Augen einen Platz in der unteren Mittelschicht sichern sollte, haben sie den Eindruck, es ginge für sie auf der sozialen Leiter abwärts⁸ [8] und zwar unaufhaltsam in Richtung Armut und Bedürftigkeit.

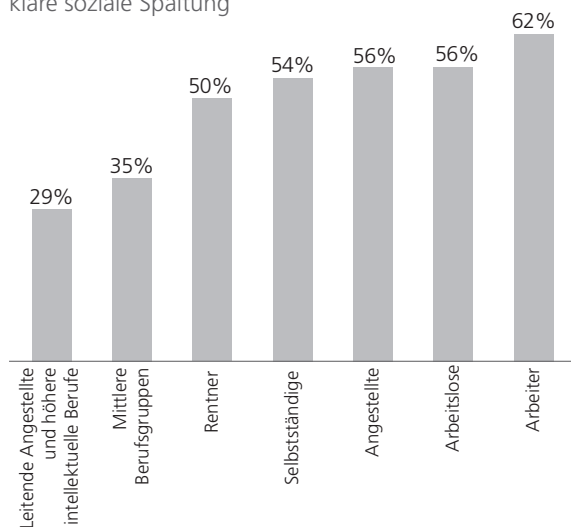
Um richtig zu verstehen, worum es hier geht, muss man den Ausdruck »Kaufkraft« wörtlich nehmen. Wörtlich beschreibt dieser Begriff die »Kraft« oder »Macht«, die man besitzt, um Güter oder Dienstleistungen zu erwerben. In einer Konsumgesellschaft, wie der unseren, ist die Ausübung dieser Macht ein Kriterium, das Bürger und aktive Konsumenten von den Randgruppen der Gesellschaft trennt, die nicht über diese »Macht« verfügen. Für die Mitglieder der unteren Mittelschicht und die »kleinen Leute« beschneidet dieser Anstieg der unvermeidlichen Ausgaben und der Steuerlast nicht nur zunehmend ihre

8. Vgl. Philippe Guibert und Alain Mergier, Le Descenseur social. Enquête sur les milieux populaires, Paris, Plon/Fondation (Stiftung) Jean-Jaurès, 2006.

Kaufkraft, er stellt ebenso ihren Status als aktive Mitglieder der Gesellschaft in Frage. Wenn einem »nachdem alles bezahlt ist, am Ende des Monats nichts mehr übrigbleibt«, dann ist man kein wirklich freier Bürger mehr, und hat keine souveräne Kontrolle mehr über sein Leben.

Für diese Mitglieder der Mittel- und Unterschicht steht der Preisanstieg an der Zapfsäule beispielhaft für die Steigerung ihrer unvermeidlichen Ausgaben. Dies ist für sie umso weniger akzeptabel, als viele französische Bürger_innen den Benzinpreis als den für sie bedeutendsten »Steuereintreiber« betrachten, da viele aus dieser Bevölkerungsgruppe aufgrund ihres niedrigen Lohnniveaus kaum oder gar nicht der Lohn- bzw. Einkommensteuer unterliegen. Für diejenigen, die viel fahren müssen und die keinen Einfluss auf die Höhe ihres Einkommens haben, ist dieser steuerliche Aderlass sehr schmerzhaft⁹. Es ist deshalb nicht überraschend, dass eine sehr deutliche Kluft zwischen den sozialen Schichten in ihrer Haltung gegenüber der »Gelbwesten-Mobilisierung« erkennbar ist.

Die Unterstützung der »Gelbwesten« zeigt eine klare soziale Spaltung



9. Ähnliches gilt für den Umgang mit Tabak. Laut INPES waren 2014 ganze 38 Prozent der Arbeiter Raucher gegenüber 19 Prozent bei den leitenden Angestellten. Die vom Staat regelmäßig angekündigten Preiserhöhungen für Tabak betreffen mehr die unteren Gesellschaftsschichten, die Tabak und Benzin als große Steuereinnahmequelle des Staates ausgemacht haben. Diesel, Tabak, das ist ein hoch explosiver Cocktail, den Regierungssprecher Benjamin Griveaux »zusammenmixte«, als er einige Wochen vor Beginn der »Gelbwesten«-Bewegung erklärte: »Die Wählerschaft von Wauquiez (Vorsitzender der bürgerlichen Rechtspartei «Les Républicains»), das sind die Typen, die Kippen rauchen und Diesel fahren.«

Daher sind es Arbeiter, Arbeitslose und Angestellte, aus deren Kreisen die größte Unterstützung für die »Gelbwesten« kam, dicht gefolgt von den Selbstständigen (zu denen viele Handwerker zählen, die weite Strecken zurücklegen müssen und die traditionell eine negative Einstellung zu Steuern und Abgaben haben) sowie Rentnern, einer ebenfalls großen Gruppe, von denen ein Großteil die Bewegung unterstützte. Die Unterstützung ist deutlich geringer unter den »intermediären Berufen«¹⁰ und wird sehr niedrig unter den leitenden Angestellten und höheren intellektuellen Berufen.

Dementsprechend ist in diesen Milieus die Gleichgültigkeit (23 Prozent gegenüber 16 Prozent in der Gesamtbevölkerung) wie auch Ablehnung gegenüber der Bewegung (25 Prozent gegenüber 15 Prozent in der Gesamtbevölkerung) am höchsten. Unter den Unterzeichnern von Petitionen gegen die Bewegung oder jenen, die die »Gelbwesten« in sozialen Netzwerken kritisierten, waren die CSP+ (Unternehmer, Händler, leitende Angestellte, Intellektuelle und intermediäre Berufe*) deutlich überrepräsentiert, da diese nicht chronischer finanzieller Unsicherheit ausgesetzt sind und zumeist in den großen Ballungszentren wohnen, in denen der öffentliche Nahverkehr die Abhängigkeit vom Auto deutlich entschärft. Dies erklärt auch den geringen Grad der Anteilnahme dieser Gruppen an den Protesten. Hingegen sind sie hinsichtlich Fragen wie Luftverschmutzung und Klimaveränderung kulturell und durch die Lage ihres Wohnorts deutlich sensibler, weshalb einige von ihnen die Unverantwortlichkeit und Engstirnigkeit derer anprangerten, die sich gegen ökologisch motivierte Steuererhöhungen auf Kraftstoffe wehrten.

Diese sich gegen eine Erhöhung der Ökosteuer wendenden »Gelbwesten« verdeutlichen zwei Weltanschauungen, denen zwei unterschiedliche sozioökonomische Ausgangslagen zugrunde liegen. Eine Ifop-Umfrage für die Zeitung »Le Journal du dimanche«¹¹ verdeutlicht diese Vertiefung der Kluft zwischen sozialen Schichten anhand unterschiedlicher Prioritäten bei Maßnahmen der öffentlichen Hand. 62 Prozent der Franzosen sind der Ansicht, dass man in den nächsten Jahren der Kaufkraft Priorität einräumen müsse und sind bereit, bei der Ener-

10. In der Nomenklatur des Insee bezeichnet dieser Ausdruck das Herz der Mittelklasse, nämlich Positionen zwischen leitenden Angestellten und Arbeitern, aber auch selbständige Krankenschwestern u.a.*

11. Telefonumfrage am 16. und 17. November 2018 unter einer repräsentativen nationalen Stichprobe von 963 Personen.

giewende Abstriche zu machen, während 33 Prozent genteiliger Meinung sind. Führungskräfte und höhere intellektuelle Berufe sind die einzigen, die sich mehrheitlich (56 Prozent) für die Energiewende entscheiden, während 71 Prozent der »einfachen Leute« die Kaufkraft wichtiger finden (gegenüber 41 Prozent unter den Führungskräften). Führungskräfte, bei denen das Geld am Ende des Monats nicht knapp wird, konzentrieren ihre Sorge auf eine von den anderen als eher abstrakt empfundene Herausforderung: die Klimaerwärmung.

Wie die folgende Tabelle zeigt, hat sich die Kluft zwischen Führungskräften und Mittelklasse gegenüber den unteren Schichten mit der Dauer der Proteste eher verschärft. Während die bereits geringe Unterstützungsquote bei Führungskräften und der Mittelschicht ungefähr 20 Punkte abnahm, lag sie bei Angestellten und Arbeitern weiterhin bei über 56 Prozent. Die Kluft bei den Sympathien für die Bewegung zwischen Führungskräften und Arbeitern macht somit gewaltige 40 Punkte aus. Dieser tiefe soziologische Graben korrespondiert mit den letzten Aussagen des Staatschefs. Er hatte sein Scheitern eingestanden für das Bemühen, die Französinen und Franzosen mit ihrer Führung auszusöhnen.

Entwicklung der Unterstützung der »Gelbwesten-Bewegung« in verschiedenen Bevölkerungsgruppen

	6./7. Nov.	13./14. Nov.	20./21. Nov.	Trend
Alle Franzosen	51 %	47 %	42 %	-9 Punkte
Leitende Angestellte, intellektuelle Berufe	38 %	29 %	20 %	-18 Punkte
Intermediäre Berufe	51 %	35 %	30 %	-21 Punkte
Angestellte	57 %	56 %	56 %	-1 Punkt
Arbeiter	60 %	62 %	61 %	+1 Punkt

Eine politisch stark polarisierte Haltung gegenüber der Bewegung

Neben dieser sehr deutlichen Kluft zwischen den sozialen Schichten, ist die Unterstützung der »Gelbwesten« auch politisch stark polarisiert. Der soziale Unmut wird nämlich auch von politischem Protest begleitet. Die Wähler von Marine Le Pen (68 Prozent) und Nicolas Dupont-Aignan (65 Prozent) sind führend bei den Un-

terstützern dieser Bewegung¹². Die Klage über eine »exzessive« Besteuerung und die Interessenvertretung der Autofahrer gehören schon lange zum Repertoire dieser Parteien, die bereits mehrere Kampagnen gegen das vermeintliche »Raubrittertum« gegenüber Autofahrern, wie z.B. durch stationäre Radarfallen, Autobahnmaut oder wie erst kürzlich, durch die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h, lancierten. Allgemein lässt die staatsfeindliche und steuerfeindliche Rhetorik (auf dem Spruchband am Kopf des Demonstrationszuges auf den Champs-Élysées war zu lesen: »Der Staat tötet das Volk«) an die Rede eines Pierre Poujades denken¹³. Der Aufruf zum »Marsch auf den Elysée-Palast« erinnert an die Parolen des Boulangismus oder der sogenannten »Ligen« zwischen den beiden Weltkriegen, auch wenn ihr Aktionsrepertoire weitaus weniger gewalttätig ist als dies damals der Fall war. Dies soll keine Gleichsetzung sein, denn der historische Kontext ist jeweils sehr unterschiedlich und die Unterstützung der »Gelbwesten« kennt eine große politische Vielfalt. Dennoch siedelt die »Ausdrucksweise« der Gelbwesten diese näher bei diesen politischen Gruppierungen an als bei anderen.

Die Wählerschaft von Jean-Luc Mélenchon (Parteichef von »La France insoumise«) unterscheidet sich davon. Zwar ist auch hier die Unterstützungsquote mit 45 Prozent beträchtlich, aber doch wesentlich geringer als bei der extremen Rechten. Sowohl der Anführer der Linksaußen-Partei »La France insoumise« als auch die Führung der Protestgewerkschaft CGT bemühen sich schon seit Beginn der Präsidentschaft von Macron ihren Kampf aufeinander abzustimmen und doch haben sie sich gleich zu Beginn von der Bewegung distanziert. Ihre geschichtliche und politische Kultur ließ für sie schnell klar werden, dass diese Wutbezeugung, obschon sie von der Basis ausgeht, nicht mit ihrem Vokabular und auch nicht ihren Überzeugungen konform geht. Schließlich wird bei der Linken eine tendenziell hohe Besteuerung, aus der öffentliche Dienstleistungen finanziert und ungleiche Vermögens-

12. Hier sei bemerkt, dass z.B. Frank Buhler, dessen Aufruf, die Straßenverkehrsachsen des Landes zu blockieren, in den sozialen Netzwerken sehr starke Verbreitung fand, ein Führungskader der national-souveränen Partei »Debout la France« ist, die sich für die zweite Wahlrunde bei den Präsidentschaftswahlen 2017 dem Front National angeschlossen hat. Vgl. Tristan Berteloot, »Gilets jaunes : un mouvement aux coutures opaques«, *Libération*, 13. Novembre 2018

13. Eine weitere Parallele zum Poujadismus, die feindliche Einstellung gegenüber großen Einkaufsmärkten bei Verteidigung der »kleinen Händler« konnte man ziemlich regelmäßig in aus dem Munde gewisser »Gelbwesten« vernehmen, deren selbsternannte Sprecher übrigens häufig Handwerker, Einzelhändler, Freiberufler oder Ein-Mann-Firmen sind.

verhältnisse ausgeglichen werden sollen, als absolut legitim angesehen.

Am rechten Rand ist die Besteuerung weniger populär. Dies kann auch als Erklärung dienen, warum trotz ihrer grundsätzlichen Abneigung für diese Art von Protesten 42 Prozent der konservativen François Fillon-Wähler (also ungefähr wie bei den Mélenchon-Wählern) die »Gelbwesten« unterstützen. Die gesetzestreue und ordnungsliebende Haltung der braven Fillon-Wähler wurde offensichtlich durch den Ärger über die »exzessive« Besteuerung verdrängt. Dazu kommt, dass sich die große Zahl der von der Anhebung der allgemeinen Sozialbeiträge betroffenen Rentner_innen unter den Fillon-Wählern (jeder zweite Fillon-Wähler ist Rentner_in) und die immer sehr empfindlich auf Steuer- und Abgabenbelastungen reagierenden Freiberufler_innen in diesem Umfrageergebnis bemerkbar machen.

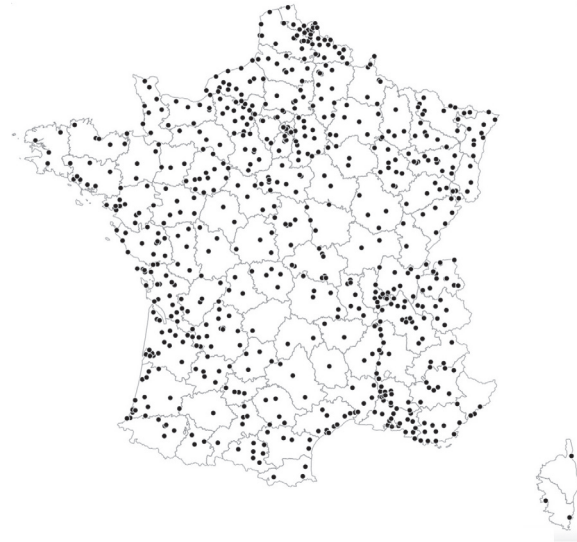
Die Wähler_innen von Benoît Hamon und Emmanuel Macron teilen sich ihrerseits zwei Eigenschaften, die sie viel weniger anfällig für diese Bewegung machen (jeweils nur 28 Prozent und 29 Prozent Unterstützer). Sie sind wie die rechte Wählerschaft ordnungsliebend und misstrauen Wutausbrüchen, die zu Unordnung und Gewalt führen können. Wie auch in der linken Kultur sind für sie Steuern legitim und deren Ablehnung wäre in ihren Augen grober Populismus.

Landkarte eines Bauernaufstandes in Neongelb

Am Samstag, dem 17. November 2018 hat das Innenministerium annähernd 2.000 Straßenblockaden gezählt, die sich auf 700 Gemeinden verteilten. Abgesehen von ihrer Entstehung in sozialen Netzwerken und der Tatsache, dass die Bewegung jenseits von Partei- und Gewerkschaftsbewegungen entstanden ist, ist ihre weite geographische Streuung eine ihrer wichtigsten Besonderheiten. Stärker als bei anderen, traditionellen sozialen Bewegungen, ist die Zählung der Teilnehmer dieser Protestkundgebungen von »Gelbwesten« ungenau, was der Natur der Aktionen geschuldet ist (Straßensperren mit »Filterfunktion« durch Fußgänger, Auto- und Motorradkorsos, klassische Demonstrationen ...). Daher stellt die Anzahl der gezählten Straßensperren und der betroffenen Gemeinden einen objektiveren Indikator der Größenordnung dar, die diese Bewegung erreicht hat.

So zeigt auch die Karte mit den Sammlungspunkten¹⁴, die wir erstellt haben, die Mobilisierung des ländlichen, peripheren Frankreichs.

Die »Gelbwesten« oder die Wut des französischen Umlandes



- Gebiete, in denen eine oder mehrere Straßenblockaden vorgesehen waren

Quelle: www.blockage17novembre.com

Das Frankreich städtischer Zersiedelung und des ländlichen Raums

Dennoch war das gesamte Land nicht überall gleichermaßen betroffen. Die Landkarte dieser Kundgebungen scheint entlang zweier Hauptparameter strukturiert zu sein. Einerseits handelt es sich im Zusammenhang mit der Erhöhung der Kraftstoffpreise als auslösendem Element dieses Widerstandes, um das Verhältnis, das man auf dem Land zum Auto hat. Man kann eine hohe Dichte an Sammelpunkten im Umland der wichtigsten Metropolen erkennen, Gegenden in denen zahlreiche Pendler wohnen. Rund um Paris ist dies der Fall für das Département Seine-et-Marne, eine der Wiegen der Bewegung und im Seine-Tal. Man findet das gleiche Phänomen im Gürtel um Lyon mit einer starken Mobilisierung im Département

14. Die Demonstranten wurden aufgerufen, sich an ca. 700 Sammelpunkten einzufinden, bevor Blockade-Aktionen durchgeführt wurden, entweder am Standort oder verteilt an anderen Orten der gleichen Gemeinde. Die Karte zeigt die 700 Gemeinden, bei denen am 17. November 2018 eine Blockade erfasst wurde, Gemeinden in denen ca. 2000 Aktionen stattgefunden haben.

Rhône, aber auch im Norden des Departements Isère oder im Süden des Departements Ain. Das gleiche Bild findet man in einem Umkreis von 30 bis 40 km von Bordeaux. Parallel zum städtischen Zersiedelungsprozess (dessen Kreisverkehre und Gewerbegebiete, von den »Gelbwesten« zurecht als Symbole betrachtet werden) zeichnen sich auf der Landkarte auch die großen Verkehrsachsen ab: Rhône-Tal (vom Südosten zum Nordosten), Garonne-Tal (Südwesten) und Seine-Tal, sowie teilweise auch das Loire-Tal sowie einige Küstengebiete im Südosten Frankreichs. Diese Gegenden sind dicht besiedelt (dieser Faktor ermöglicht eine bessere Mobilisierung) und verzeichnen ein hohes Verkehrsaufkommen, was erklärt, warum bei der Erhöhung von Kraftstoffpreisen so sensibel reagiert wird.

Auch die Bewohner der abgelegeneren ländlichen Gegenden bekommen die Preiserhöhungen an den Zapfsäulen in aller Härte zu spüren, daher auch die Aktionen in den Dörfern und Kleinstädten, die gewerkschaftliche Kundgebungen eigentlich kaum kennen, wie man am Fall des Departements Sarthe (Nord-Westen) mit seinen zahlreichen Sammlungsstellen sehen kann. Die Verteilung nach Einwohnerzahlen der 700 Gemeinden, in denen ein Sammlungspunkt gezählt wurde, bestätigt die zahlenmäßige Dominanz von Frankreichs Dörfern und Kleinstädten.

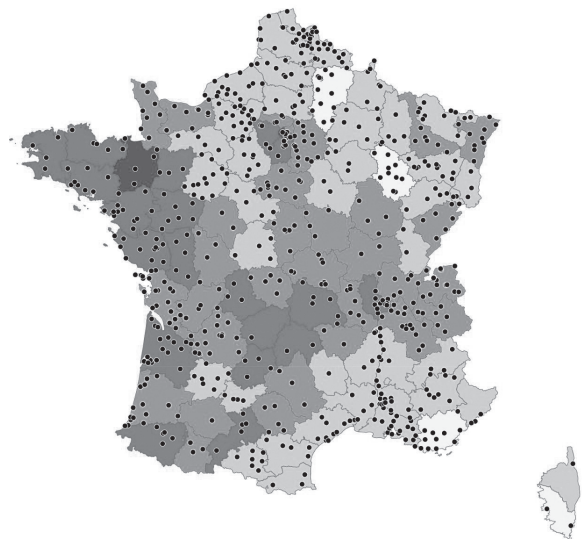
Verteilung nach Größe der Gemeinden, in welchen mindestens ein Sammlungspunkt gezählt wurde

Einwohnerzahl	Anzahl der Gemeinden der jeweiligen Kategorie	Prozentsatz der Gemeinden dieser Kategorie
Weniger als 2000	97	14 %
Von 2000 bis 5000	131	19 %
Von 5000 bis 20000	291	42 %
Von 20000 bis 50000	116	17 %
Von 50000 bis 100000	31	4 %
Mehr als 100000	34	4 %
Insgesamt	700	100 %

Ein Drittel der Gemeinden zählte unter 5.000 Einwohnern und 42 Prozent zwischen 5.000 und 20.000. Diese Einwohnerzahlen entsprechen häufig denen von Kantonshauptstädten und Unterpräfekturen.

Die politische Dimension der Bewegung

Wenngleich die Frage des Kraftstoffpreis, bzw. der Abhängigkeitsgrad vom Auto, eine der wichtigsten Antriebskräfte der Bewegung darstellt, so entsprang ihre Intensität einer eher politischen Logik. Die Analyse der Forderungen und Parolen vor der Mobilisierung hatten aufgezeigt, dass die »Gelbwesten-Bewegung« im Laufe der Zeit mehr und mehr einen Macron-feindlichen Tonfall annahm. Die Wählerschaft des Präsidenten konnte sich also nur schwerlich dieser Bewegung anschließen. Man kann übrigens auch eine geringe Sammlungspunktdichte in den Departements beobachten, die in der ersten Runde der Präsidentschaftswahlen überwiegend für Emmanuel Macron gestimmt hatten. Dies trifft zum Beispiel auf einige Departements im Zentrum Frankreichs zu, obwohl diese sehr ländlich geprägt sind und dort die Autonutzung unverzichtbar ist. Auch in der Bretagne, einer Hochburg von Macron bei der Präsidentschaftswahl, gab es keine stärkere Mobilisierung.



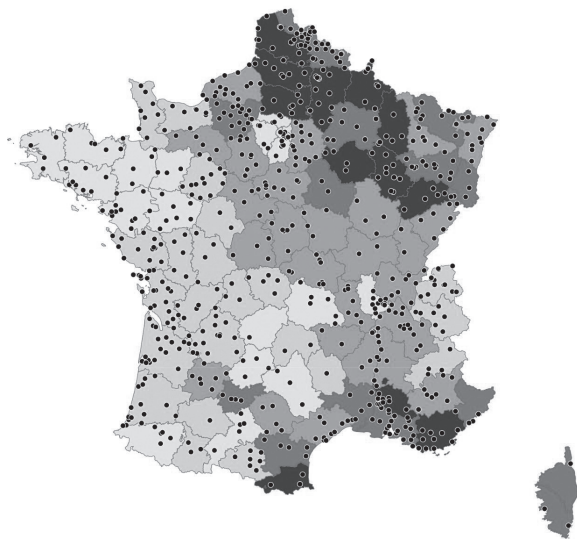
Wähler_innen von Emmanuel Macron bei der ersten Runde der Präsidentschaftswahlen 2017 (in Prozent der abgegebenen Stimmen)

- > 30
- 26–30
- 22–26
- 18–22
- < 18

- Gemeinden, in denen eine oder mehrere Straßenblockaden geplant waren

Quelle: Ministère de l'intérieur/www.blockage17novembre.com

Im Gegenzug fällt eine besonders starke Mobilisierung in einigen Bastionen des Front National auf, was die starke Unterstützung der »Gelbwesten« durch Sympathisanten von Marine Le Pens »Rassemblement national« bestätigt, wie aus Umfragen hervorgeht. Im Südosten sind zahlreiche Gemeinden mit Protestkundgebungen zu finden. Auch die Hochburgen des Front National im nicht grenznahen Osten sowie im Norden sind dabei. Die Pariser Region bietet ein anschauliches Bild dieser unterschiedlichen Mobilisierungsgrade. In einem Macron-Departement westlich von Paris (Les Yvelines) wurden tatsächlich nur vier Sammlungspunkte gezählt, wohingegen nicht weniger als 15 in einem anderen Departement östlich des erweiterten Pariser Vorort-Gürtels (Seine-et-Marne) organisiert wurden, dort allerdings mit einem sehr viel größeren Hang zum Front National und »einfacheren« Bewohnern.



Wähler_innen von Marine Le Pen bei der ersten Runde der französischen Präsidentschaftswahlen 2017 (in Prozent der abgegebenen Stimmen)

- > 30
- 26–30
- 22–26
- 18–22
- < 18

- Gemeinden, in denen eine oder mehrere Straßenblockaden geplant waren

Quelle: Ministère de l'intérieur/www.blockage17novembre.com

Natürlich kann das Wahlverhalten allein nicht auf die geographische Verteilung der »Gelbwesten« schließen lassen. Wie wir gesehen haben, speist diese Verteilung sich auch aus sozialen Komponenten und Lebensstilen,

die sich über das Verhältnis zum Auto definieren. So wurden am 17. November 2018 südlich der Bretagne (Departement Vendée), wo Emmanuel Macron ein gutes Wahlergebnis von 26,3 Prozent erzielt hat, nicht weniger als 13 Sammlungspunkte gezählt. Umgekehrt meldete man aus dem Grenzgebiet der östlichen Pyrenäen, wo viele Front National Wähler leben (Departement Ost-Pyrenäen) nur drei. Die Nähe zu Spanien, wo Kraftstoffe wesentlich günstiger sind, erklärt sicherlich zum Teil die geringere Mobilisierung in diesem Departement. Zahlreiche Grenzbewohner fahren zum Tanken nach Spanien. Man findet das gleiche Phänomen im spanischen Baskenland wo 90 Prozent der Kundschaft der grenznahen Tankstellen aus Frankreich kommt (Département Pyrénées-Atlantiques)¹⁵. In diesem Departement wurde bei den Grenzstädten überhaupt kein Sammlungspunkt gezählt, obwohl manche Städte viele Einwohner haben (zwischen 13.000 und 16.000) und obwohl man einen Sammlungspunkt wesentlich weiter im Norden in Gemeinden mit weniger Einwohnern gezählt hatte (zwischen 3.500 und 6.600 Einwohner).

Die ökologische Wende verschärft die Spaltung und verändert das Wahlverhalten in den Bezirken

Die Regierung hat durch ihre Ankündigung, die Öko-Steuer auf Kraftstoff zu erhöhen, nicht nur eine gesellschaftliche Mobilisierung ganz neuer Art ausgelöst, auf die sie gut hätte verzichten können, sondern auch die Unzufriedenheit ihr gegenüber weiter verstärkt. In der Ifop-Fiducial Umfrage für die Zeitung »Le Journal du dimanche«, hat Emmanuel Macron bei der Bewertung zwischen Oktober und November 2018 fünf Punkte verloren. Dass eine solche Maßnahme mit Akzeptanzproblemen zu kämpfen haben würde, war vorhersehbar. Man kann davon ausgehen, dass die Regierung dieses Risiko einzugehen bereit war, weil sie den Kampf gegen die Klimaerwärmung als vorrangig eingestuft hat. Der Erfolg der beiden Aktionstage zum Klima, die gerade stattgefunden hatten, aber auch der Höhenflug der Grünen bei den Wahlen in Deutschland, Belgien und Luxemburg haben dabei ebenfalls eine Rolle gespielt. Die Regierung hat zweifellos angenommen, dass diese Anzeichen ein Kippen der öffentlichen Meinung in Europa zugunsten

15. Vgl. Daniel Corsand, » En Espagne, les stations-service profitent de la flambée des prix des carburants en France », France Bleu, 18. September 2018.

eines dringenden Handlungsbedarfes für die Umwelt anzeigten. In dieser Lesart wurde davon ausgegangen, dass eine Erhöhung der Ökosteuer leichter als in der Vergangenheit akzeptiert würde.

Wähler in den Metropolen zu binden,
kann die Wähler des französischen
»Umlandes« verprellen

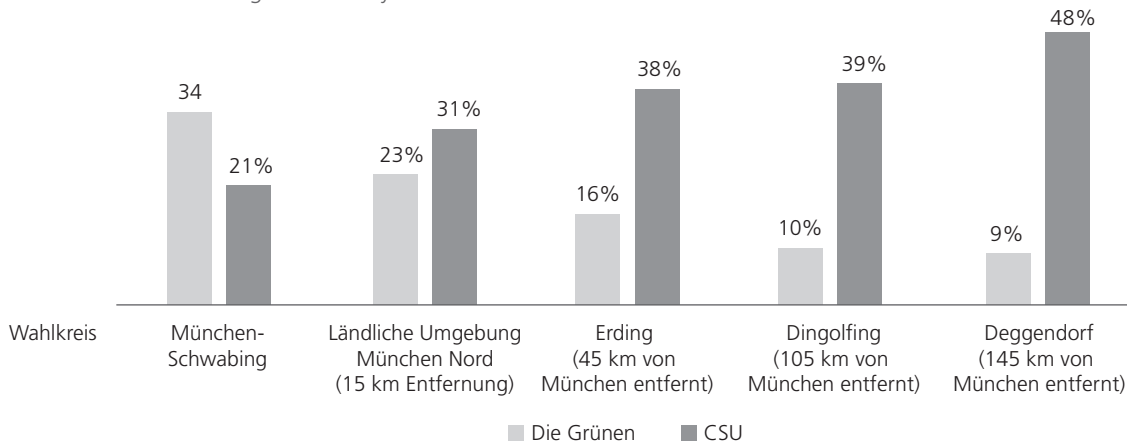
Der Durchbruch der Grünen in anderen europäischen Ländern fand in einem Kontext statt, in dem die traditionellen, sozialdemokratischen Parteien Verluste erlitten und andererseits eine akademische, städtische Wählerschaft hinzugewonnen werden konnte, die in den großen Ballungsgebieten lebt. Vermutlich dachten die Verantwortlichen in der Regierung, dass die Partei »La République en Marche« (LREM) bei den Europawahlen auf Konkurrenz durch eine europäische Grünen-Ökolisten stoßen könne, da der Rücktritt von Umweltminister Nicolas Hulot die präsidentiale Mehrheit bei diesem Thema zusätzlich geschwächt hatte. Neben der Dringlichkeit der Klimaproblematik ging es also darum, dieses Thema selbst zu besetzen und sich eine Wählerschaft zu sichern, die sonst versucht sein könnte, für die europäischen Grünen zu stimmen. Die Ergebnisse der Landtagswahlen in Bayern vom Oktober haben zum Beispiel klar gezeigt, dass die deutschen Grünen (die sich politisch deutlich mehr auf das Zentrum zubewegt haben), eine Wählerschaft für sich gewinnen konnten, ähnlicher jener, die in Frankreich Emmanuel Macron unterstützt hatte. Wie aus der folgenden Grafik ersichtlich wird, haben die bay-

rischen Grünen ihr bestes Wahlergebnis in München erzielt, einer großen, internationalen Metropole. Die Ergebnisse werden schwächer, je mehr man sich von der Landeshauptstadt entfernt. Eine ähnliche Kluft wie zwischen dem bayrischen Umland und der Metropole München konnte im Mai bei den französischen Präsidentschaftswahlen beobachtet werden.

Angesichts eines schwierigen Wahlumfeldes und zur Sicherung der Spitzenposition von LREM bei den Europawahlen, ist die Konkurrenz durch die »Grünen« bei den akademischen Wähler_innen in den großen, städtischen Zentren ein Szenario, das um jeden Preis vermieden werden soll. Die Entscheidung, hier ein Signal zu senden für ein starkes Umweltengagement der Regierung, muss auch in diesem Zusammenhang gesehen werden. Damit ging die Regierung das Risiko ein, die Bindung seiner Wählerbasis durch ein verstärktes Abhängen anderer Bevölkerungsgruppen zu bezahlen. Die Entstehung der Bewegung der »Gelbwesten« hat dies bestätigt und den Bruch erzeugt zwischen dem Präsidenten und den »einfachen Leuten« sowie der unteren Mittelschicht, die in mittelgroßen Städten, ländlichen Gebieten und im weiteren Umland der Städte leben.

Die Spaltung der gesellschaftlichen Schichten hatte sich bereits zu Beginn der Präsidentschaft stark vergrößert. Der Abstand bei den Beliebtheitswerten betrug zwischen Arbeitern und Führungskräften mehr als 20 Punkte, eine Differenz, die so bei den beiden vorangegangenen Präsidentschaften nicht existierte. Dieser Kluft fügten sich jetzt weitere hinzu, eine räumliche und eine des Lebens-

Die Landtagswahlen am 14. Oktober 2018 in Bayern: ein Durchbruch für die Grünen in den Großstädten aber schwaches Wahlergebnis im bayrischen Umland.



stils. So liegen die Beliebtheitswerte von Emmanuel Macron bei denjenigen, die im täglichen Leben wenig oder nicht vom Auto abhängig sind noch bei 34 Prozent, bei 29 Prozent bei denjenigen, die ziemlich abhängig sind und nur noch bei 17 Prozent bei jenen, die sehr vom Auto abhängig sind.

Mit der zunehmenden Bedeutung der Umweltproblematik beobachten wir also das Entstehen einer neuen Kluft und einer Umorientierung der Wählerschaft, die mit dem Lebensstil zusammenhängen. Amerikanische Forscher haben z.B. anhand einer Analyse von Bildern des Autoverkehrs in verschiedenen amerikanischen Städten gezeigt, dass ein klarer Zusammenhang zwischen Fahrzeugtypen und politischer Orientierung zu erkennen ist. In Städten, in denen es mehr Limousinen als Vans und Pick-Ups gibt, liegt die Wahrscheinlichkeit bei 88 Prozent, dass mehrheitlich für die Demokraten gestimmt wird, während in Städten, in denen man mehr Vans und Pick-Ups als Limousinen begegnet, die Prävalenz für eine Republikanische Wählerschaft bei 82 Prozent liegt¹⁶.

»Der Fessenheim-Effekt«

Wenn man nach Frankreich zurückkehrt, so stellt man auch hier fest, dass Entscheidungen bei Energieversorgung und Umwelt nicht ohne politische Auswirkung sind. Bei der »Gelbwesten-Bewegung« haben wir das bei Steuern und Kraftstoff gesehen. Gleichzeitig konnte eine weniger spektakuläre Auswirkung auf das Wahlverhalten infolge einer Entscheidung im Zusammenhang mit einem Atomkraftwerk beobachtet werden. Bei der zweiten Runde der Präsidentschaftswahlen erhielt Marine Le Pen über 56 Prozent der Stimmen in Fessenheim und bekam auch in den Nachbargemeinden die meisten Stimmen (bei einem Stimmendurchschnitt von 42 Prozent im Département). Die Arbeit vieler Einwohner aber auch der Wohlstand von Fessenheim und den Anrainergemeinden droht mit der Schließung des Atomkraftwerkes zu verschwinden, was hinsichtlich der Zukunft dieses Industriezweigs eine legitime Beunruhigung nährt. Das gleiche Phänomen kann man mehr oder weniger stark im Umfeld anderer französischer Atommeiler finden, wo der Front National häufig gute Wahlergebnisse erzielt. Dies trifft insbesondere auf die Regionen zu, in denen sich, wie in Fessenheim, die vier ältesten Atomkraftwerke

Frankreichs befinden, bei denen eine drohende Schließung am wahrscheinlichsten ist. In einigen östlichen Départements, wo Marine Le Pen sehr gute Wahlergebnisse erzielt hat, sind die Ergebnisse in den Städten Chooz (45 Prozent) und Cattenom (37,4 Prozent) dennoch weniger hoch als in den zuvor beschriebenen Gemeinden. Eine mögliche Erklärung liegt vielleicht in der Tatsache, dass die Kraftwerke von Chooz und Cattenom zu den neuesten Atommeilern Frankreichs gehören, und daher in den nächsten Jahren weniger von einer Schließung bedroht sind.

Ähnliches lässt sich auch andernorts beobachten. So erinnert die Lage der Gemeinden mit einem Atomkraftwerk an diejenige amerikanischer, deutscher oder britischer Kohlebecken. Die Bewohner dieser Gegenden sind wie die »Gelbwesten« die Verlierer des neuen Energiekonzeptes, das sich gerade etabliert. Damit die Energiegewinnung gemeinsam gemeistert werden kann, müssen diesen Menschen Alternativen oder ein Ausgleich angeboten werden. Man kann sie nicht einfach ihrem Schicksal überlassen.

Der vorliegende Text ist die Übersetzung einer verkürzten Version der von der Fondation Jean-Jaurès im November 2018 herausgegebenen Studie « Les gilets jaunes, un révélateur fluorescent des fractures françaises ».

<https://jean-jaures.org/nos-productions/les-gilets-jaunes-revelateur-fluorescent-des-fractures-francaises>

16. Nicole Kobie, »The algorithm knows how you will vote based on the car you drive«, Wired, 2. Dezember 2017.



Die Autoren

Jérôme Fourquet leitet seit 2011 die Abteilung »öffentliche Meinung und Unternehmensstrategie« des Umfrageinstituts Ifop.

Sylvain Manternach ist Geograf und Kartograf und wurde am Institut français de géopolitique ausgebildet.

Impressum

Friedrich-Ebert-Stiftung Paris | 41 bis, bd. de la Tour-Maubourg
75007 Paris | France

Tel. +33 1 45 55 09 96

www.fesparis.org
fes@fesparis.org

Eine gewerbliche Nutzung der von der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

Das Büro der Friedrich-Ebert-Stiftung in Frankreich wurde 1985 in Paris eröffnet. Seine Tätigkeit zielt darauf, unterhalb der Ebene des Austauschs und der Zusammenarbeit zwischen den Regierungen Deutschlands und Frankreichs eine Vermittlerfunktion im deutsch-französischen Verhältnis zu erfüllen. Dabei steht im Mittelpunkt, Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung sowie Akteuren der Zivilgesellschaft Gelegenheit zu geben, sich zu Themen von beiderseitigem Belang auszutauschen und die Probleme und Herausforderungen, die die jeweils andere Seite zu bewältigen hat, kennenzulernen. Deutsche und französische Partner der FES können dadurch zu gemeinsamen Positionen insbesondere zur europäischen Integration gelangen und bei der Formulierung von Lösungen für die jeweils eigenen Probleme auf vorhandene Kenntnisse und Erfahrungen des Nachbarlandes zurückgreifen.

Langjährige Veranstaltungsreihen sind die Deutsch-französischen Strategiegespräche (« Cercle stratégique ») über aktuelle außen- und sicherheitspolitischen Themen, Jahreskonferenzen zu aktuellen wirtschaftspolitischen Fragen (« Cercle des économistes ») und das Deutsch-französische Gewerkschaftsforum.

Weitere Publikationen:

Gilles Finchelstein

Profil der Anhänger der Sozialistischen Partei

<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/paris/15193.pdf>

Gilles Finchelstein

Profil der Anhänger von La République en Marche

<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/paris/15192.pdf>

Benjamin Schreiber

Kampf gegen Windmühlen?

Frankreichs Gewerkschaften verzweifeln an Macron

<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/paris/14536.pdf>

Fourquet, Jérôme

Europa und die Zuwanderung

Die Wahrnehmung von Migration in Europa und die damit verbundenen Vorstellungen in Frankreich

<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/paris/13831-20171213.pdf>

Finchelstein, Gilles; Teinturier, Brice

La France insoumise und den Front National trennt mehr als viele glauben machen

<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/paris/13687.pdf>

Schreiber, Benjamin

Den Arbeitsmarkt reformieren

Präsident Macron macht Druck bei seinem Kernprojekt

<http://library.fes.de/pdf-files/id/13537.pdf>

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung.