

Bastelraum mit Geschichte oder Bastion gegen den Quartiersabstieg?

Querelen um einen Leipziger Garagenhof

Peter Bescherer, Robert Feustel

1. Einleitung

»Im Prinzip, meine ich, sind unsere Garagenprobleme nicht eine Lebenswichtigkeit, ja? Das Leben geht weiter, alles geht weiter. In dem Sinne, ne. Es ist eben Verärgerung, die da produziert wird und ich denke, es gibt große Bauprojekte in Berlin oder in Dresden und so weiter, das bewegt die Massen. Hier ist es doch begrenzt.«

Mit dieser etwas melancholischen, aber klaren und sachlichen Einschätzung beendet Herr Heinrich¹ unser letztes Gespräch. Der Garagenhof, auf dem wir gemeinsam stehen, wird abgerissen. Hier stellt er, wie einhundert andere Bewohner_innen des Quartiers, seit vielen Jahren sein Auto unter. Aber der Ort ist weit mehr als das: Er ist Bastelraum und Treffpunkt. Ist die Wohnung das private und familiäre, so sind die Garagen das soziale Zentrum. Hier verbringt Herr Heinrich viel Zeit und pflegt Freundschaften. Es war ein nervenaufreibender Kampf. Aber letztlich hatte die kleine Gemeinschaft von Pächter_innen keine Chance. Auf dem Gelände wird ein dringend benötigter Campus mit zwei Schulen und einem Begegnungszentrum errichtet. Dafür müssen die alten Bauten weichen, die typisch für den Osten Deutschlands sind.

Was am Ende als simpler Sachverhalt zu notieren ist, hat einen längeren, konfliktreichen Vorlauf. Seitdem 2013 bekannt wurde, dass die Stadt Leipzig unter anderem auf dem Gelände des Garagenhofs den Neubau plant, gab es Einwände, Kritik und Missverständnisse. Es stand viel mehr auf dem Spiel als der Verlust von knapp einhundert überdachten Parkplätzen. Lebensentwürfe prallten aufei-

1 Namen und personenbezogene Angaben wurden verfremdet.

ander. Ganz allgemein war ein Konflikt entbrannt, der viele Elemente aktueller Krisensymptome in komprimierter Form repräsentiert. Deshalb ist die Auseinandersetzung um das Gelände im östlichen Stadtgebiet Leipzigs interessant und vielsagend. Die Beschreibung und Deutung dieses Streits ist zugleich Teil eines größeren Forschungszusammenhangs, der auf Befunde über die wechselseitigen Beziehungen von Stadtentwicklung, Rechtsruck und radikaler Demokratie zielt.² Verschiedene Mittel der empirischen Sozialforschung kommen dabei zur Anwendung. Interviews mit Expert_innen und Dokumentenanalysen sollen Auskunft darüber geben, ob und wie städtische Probleme, etwa die Wohnraumversorgung oder die Beteiligung an städtebaulichen Projekten wie im Fall des Schulcampus, einen Problemrohstoff darstellen, den Rechte verarbeiten und für sich nutzen können. Interviews und Fokusgruppen mit politisch Aktiven sollen Einblicke geben, wie Zivilgesellschaft und städtische soziale Bewegungen auf populistische und rechtsautoritäre Anrufungen in der Stadtgesellschaft reagieren. Die Untersuchung der Feinstruktur konkreter Konflikte soll schließlich Motive, Deutungen und Handlungsstrategien in exemplarischer Weise erkennen lassen und die Rolle rechter Argumentationsweisen im Kontext der Stadtentwicklung zu rekonstruieren helfen. Mit den »Garagenproblemen« liegt ein solcher Konflikt vor, den wir im Folgenden genauer beschreiben und analysieren werden.

Der empirischen Erforschung und Beschreibung dieses Mikrokonflikts liegt ein ethnographisches Herangehen zugrunde (vgl. Breidenstein u.a., 2013). Neben Interviews und der Auswertung vorliegender Schriftdokumente (Lokalpresse, Stadtratsprotokolle, Petitionen etc.), also expliziten Situationen der Datenerhebung, stützen wir uns auf Erfahrungen im Sozialraum der »Beforschten« sowie auf informelle Gespräche. Zumindest ausschnitthaft und mit besonderem Fokus (vgl. Knoblauch, 2001) gelingt es so, Akteur_innen im Vollzug ihrer Praxis zu beobachten und ihr implizites Wissen in die Analyse einzubeziehen. Beim vorliegenden Aufsatz handelt es sich ansatzweise um den Versuch einer dichten Beschreibung (vgl. Geertz, 1983), die Deutungen und Interpretationen sichtbar macht, zugleich aber – vor allem hinsichtlich der weit verbreiteten Heuristik von politischem Angebot und politischer Nachfrage – verallgemeinernde Schlussfolgerungen zieht.

In diesem Sinne legt der Konflikt um den Garagenhof – verdichtet in einer kleinräumlichen Auseinandersetzung – Konturen viel größerer Dynamiken frei. Sie betreffen die Bewertung spezifisch ostdeutscher Lebensentwürfe und das Gefühl, vom Zeitgeist abgehängt und von der Politik ignoriert zu werden. Fragen nach mangelnder Beteiligung in Bezug auf Stadtentwicklung lassen sich genauso erkennen wie gestiegene Ansprüche, wenn es um Mitsprache geht. Mithin steht die Demokratie selbst zur Disposition, werden doch vormals stabile Legi-

2 Es handelt sich um ein Verbundprojekt an den Universitäten Jena und Tübingen, gefördert vom BMBF im Zeitraum 2017 bis 2020. Untersucht werden die Städte Leipzig und Stuttgart.

timationsmuster politischer Entscheidungen in Zweifel gezogen. Zudem werden Versuche rechtsautoritärer Akteur_innen erkennbar, in lokalpolitischen Auseinandersetzungen zu intervenieren. Gleichzeitig jedoch sticht der Eigensinn der Adressat_innen rechter Politik ins Auge: Sie erkennen sehr wohl, dass die Unterstützung seitens der AfD Kalkülen folgt, die nicht ihre eigenen sind, reagieren aber ihrerseits kalkulierend. Die Instrumentalisierer_innen werden von ihnen versuchsweise instrumentalisiert.³ Der Garagenkonflikt offenbart zudem Elemente eines rechten Stadtbildes, das auf Segregation setzt und dem alten Bild einer fordistischen Autostadt anhängt. Dies zeigte sich auch in der bisweilen abwegigen Vorstellung, dass ein Quartier ohne ausreichend Parkplätze gleichsam automatisch dem Verfall erliegen müsse.

Kurzum: Der populistische Moment (vgl. Goodwyn, 1978; Dubiel, 1985), der die Gesellschaft seit einigen Jahren erfasst und einen rechten Sog ausgelöst hat, materialisiert sich auch im Kontext von Städten und Stadtentwicklungsprozessen, wie der Garagenfall zeigt.⁴ Einerseits als Realität, denn es handelt sich um tatsächliche Defizite, wenn innerhalb von Städten rasante Veränderungen auf eher traditionelle (oder tradierte) Lebensstile und Erwartungen treffen und wenn Beteiligung im Spiel neoliberaler Stadtpolitik zur Worthülse wird. Andererseits als Fiktion, wenn – vor allem von rechten Akteur_innen – Behauptungen aufgestellt und Bilder gezeichnet werden, die wenig Widerhall im Wirklichen finden und die Fremden als Eindringlinge im Quartier für unliebsame Entwicklungen verantwortlich machen. Die Stadt zeigt sich hier einmal mehr als ein »widersprüchliches soziales Verhältnis« und eine »Projektionsfläche von Sehnsüchten und Ängsten« (Siebel, 2004, S. 19).

Gleichzeitig lässt sich erkennen, wie komplex Städte bisweilen sind. Die Differenz zwischen Zentrum und Peripherie, zwischen dynamischen und – wenn man so will – progressiven Ecken und eher traditionellen Arrangements oder zwischen Urbanität und Ruralität (vgl. Förtner u.a., 2019) ist mitunter so kleinräumlich, dass nicht einmal der Maßstab Quartier die Dinge angemessen umschreibt. Die Garagen liegen in einer Wohnanlage, in der traditionelle Lebensentwürfe dominieren – nur wenige Querstraßen entfernt von einer Gegend, die bisweilen als »hip« und dynamisch umschrieben wird.

Die folgende Fallbeschreibung und -analyse greift auf verschiedene Materialien zurück. Dazu gehören Interviews mit der Leipziger Stadtverwaltung, mit Vertreter_innen der Garagengemeinschaft und Politiker_innen der Leipziger AfD.

3 Als »Instrumentalisierung der Instrumentalisierer« hat Wolfgang Engler auf einer Veranstaltung am 20. September 2018 in Leipzig das Verhältnis beschrieben, das viele ostdeutsche AfD-Sympathisant_innen zu »ihrer« Partei hätten.

4 Vgl. zu rechten Bewegungen und zum Aufstieg der AfD im Kontext von Debatten der Stadtforschung die Beiträge in sub(urban) 1-2/2019.

Außerdem sind zwei Ortstermine mit Gruppengesprächen und die teilnehmende Beobachtung bei zwei Informationsveranstaltungen⁵ Grundlage der Untersuchung. Ergänzend haben wir Material herangezogen, das öffentlich zugänglich ist, etwa Dokumente von Stadtrat und Quartiersmanagement, außerdem Pressemitteilungen bzw. Schriftstücke, die uns von den Beteiligten zur Verfügung gestellt wurden (dabei handelt es sich um Petitionen, Aufrufe, Lageskizzen, Briefe etc., die von der Garagengemeinschaft erstellt wurden). Zudem können wir auf einzelne soziodemographische Daten zurückgreifen, die wir bei den aktiven Mitgliedern der Garagengemeinschaft erhoben haben. Der Zugang zur Auseinandersetzung um das Gelände erfolgte über die Lokalpresse und die unmittelbare Kontaktaufnahme zur Garagengemeinschaft durch den Telefonanruf bei einem der Sprecher, auf den wir durch eine Petition aufmerksam wurden und dessen Name im Telefonbuch aufgeführt war. Anfänglich überwog Skepsis bei den Betroffenen gegenüber unserer Anfrage, wich allerdings recht schnell einer vertrauensvollen Offenheit. Der Zugang zum zuständigen Fachamt der Stadtverwaltung war unproblematisch, ebenso jener zur Stadtratsfraktion der Leipziger AfD. Die Interviews wurden als offene Leitfadengespräche mit narrativen Elementen geführt; entsprechende Stimuli sollten längere Erzählungen anregen, orientiert an selbst gesetzten Bedeutungsrahmen der Befragten. Konkret thematisiert wurden die Geschichte des Konflikts, die Erfahrungen mit Kommunalpolitik und Stadtverwaltung, das Verhältnis zwischen den beteiligten Akteur_innen und Vorstellungen davon, wie Städte und Quartiere, wie Politik und Verwaltung beschaffen sein sollten.

Um ein Bild des Konflikts zu zeichnen und es in den größeren Rahmen von Stadtentwicklung und rechter Stadtpolitik einzuordnen, werden wir zunächst die Szenerie skizzieren, also das Quartier im Kontext einer dynamischen Stadt mit ihren Entwicklungsprozessen (Kap. 1). Anschließend kommt die Planungsgeschichte zur Sprache, samt kritischer Einwände und dem Versuch der Garagengemeinschaft, Einfluss zu nehmen (Kap. 2). Neben nachvollziehbaren Differenzen zwischen unterschiedlichen Interessengruppen deutet sich auch ein typisches Problem neoliberaler Stadtplanung an: Man spricht von Beteiligungskultur, belässt es aber de facto bei Informationsvermittlung. Als die Stadtverwaltung auf das Planungsrecht pochte und die Frustration seitens der Garagengemeinschaft zugleich zunahm, kam schließlich die AfD ins Spiel, die als einzige der im Stadtrat vertretenen Parteien auf die Garagengemeinschaft zuging und sich als politische Vertretung anbot (Kap. 3). Im Rückblick auf den Konflikt, der durch den Abriss der Garagen mehr oder weniger beigelegt wurde, zeigt sich ein mehrschichtiges Bild, das manche forschungsleitenden Erwartungen bestätigt und andere unterläuft. Deutlich wird zumindest, dass es auch in Städten, die teils zu

5 Für die teilnehmende Beobachtung und die Feldnotiz zu einer der beiden Veranstaltungen danken wir Hans Stephan, Universität Jena.

Recht als urban und progressiv gelten, Entwicklungen gibt, die den autoritären Populismus begünstigen können.

2. Stadt der Extreme – Quartier der Extreme?

Leipzig wurde als »Stadt der Extreme« beschrieben (vgl. Rink, 2015). Nachdem lange Zeit die Abwanderung dominierte, die der Stadt ökonomisch zusetzte und viel Leerstand hinterließ, gilt Leipzig seit einigen Jahren als Boomtown. Die Rede von »Hypezig« und dem »kleinen« oder »neuen Berlin« ist doppelbödig und nur teils berechtigt. Und dennoch zeugt sie von einer erheblichen Dynamik, die Leipzig erfasst hat. Die Einwohner_innenzahl ist von 2008 bis 2017 um ca. 75.000 auf über 590.000 gewachsen. Zwar lassen sich nach wie vor große Unterschiede zwischen verschiedenen Quartieren beobachten. Dennoch steigen die Mieten inzwischen überall und bezahlbarer Wohnraum ist knapp. Es wird enger und teurer.⁶

Der Leipziger Osten ist von einer besonderen Dynamik gekennzeichnet. Die drei Quartiere, die sich im Umfeld des Garagenhofs befinden, wachsen überdurchschnittlich stark, von 2007 bis 2017 konnte eine Zunahme der Bevölkerung um durchschnittlich fast 50 % verzeichnet werden. Das ist weit über dem Leipziger Durchschnitt. Die Zahl der Personen mit Migrationshintergrund liegt mit bis zu mehr als 40 % in einem der drei Quartiere ebenfalls deutlich über dem Leipziger Mittel, das bei 14,1 % liegt. Der Ausländer_innenanteil liegt bei bis zu mehr als 30 % und damit ebenfalls deutlich höher als im Leipziger Durchschnitt. Auch der Anteil der Empfänger_innen von Transferleistungen sticht mit bis zu 30 % gegenüber 14,2 % deutlich heraus; entsprechend handelt es sich um die einkommensschwächsten Quartiere der Stadt. Die Mieten schwanken um die fünf Euro pro Quadratmeter und sind damit leicht unterdurchschnittlich. Auffällig ist zudem, dass bei der Bundestagswahl 2017 Die Linke und die AfD viele Stimmen hinzugewonnen haben und die CDU deutlich an Zuspruch verlor. Allerdings lag die AfD mit zwölf bis 15 % in den drei Quartieren, die den Garagenhof umgeben, im gesamtstädtischen Mittelfeld.

Diese Zahlen legen verschiedene Wachstumsprobleme nahe, die sich in den letzten Jahren auffällig in den Vordergrund gedrängt haben. Das starke Bevölkerungswachstum ist vor allem auf (Binnen-)Migration zurückzuführen, die die Stadtteile im Umfeld des Garagenhofs erheblich veränderte. Allerdings fällt auf, dass kleinräumliche Segregationstendenzen zu beobachten sind: Während bestimmte Straßenzüge durchaus migrantisch geprägt sind, wohnen viele Altein-

6 Die hier und im Folgenden genannten Zahlen zur Entwicklung der Gesamtstadt sowie des untersuchten Quartiers sind dem Statistikportal der Stadt Leipzig entnommen: www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/unsere-stadt/statistik-und-zahlen/

gesessene zwar unweit entfernt, aber dennoch abgeschieden. Der Garagenhof befindet sich in einem Areal, das eher von einer älteren und alteingesessenen Bewohnerschaft dominiert wird. Das ist deshalb relevant, weil die AfD ihre Intervention zugunsten der Garagenpächter_innen mit dem Interesse verband, weitere Migrationsbewegungen zu unterbinden, und die Parkplatzfrage in diesem Sinne politisierte.

Diese Zahlen zeigen, dass die Dynamik erheblich ist, die Leipzig nach einer langen Phase des Schrumpfens erfasst hat. Rasante Veränderungen und enormer Zuzug ließen bei manchen die Vermutung aufkommen, dass Spannungen und Probleme zu erwarten seien: mehr Menschen auf weniger Raum, ein größeres soziales Gefälle und steigender Konkurrenzdruck auf dem Mietmarkt. Die Kriminalitätsentwicklung jedoch, die ein Indikator für zunehmende soziale Spannungen sein kann, gibt in den Quartieren und der ganzen Stadt keinen Anlass zur Sorge (vgl. Landeskriminalamt Sachsen, 2019). Ganz im Gegenteil: Trotz Verdichtung sinken die Zahlen.

Vor dem Hintergrund des rasanten Wachstums überrascht es wenig, dass der Bedarf an Bildungseinrichtungen länger schon steigt. Im Leipziger Osten fehlt zudem ein Gymnasium, was mit dem Zuzug auch bildungsaffinerer Schichten Jahr für Jahr schwerer wiegt. Dementsprechend forcierte die Stadt seit 2012 die Planungen, und der Stadtrat votierte 2013 für den Bau einer Quartiersschule auf jenem städtischen Grundstück, auf dem auch der Garagenhof liegt. Es handelt sich um einen größeren Entwurf mit drei Gebäuden (Oberschule, Gymnasium und Sporthalle), denen nicht nur das Gelände der Garagen, sondern auch ein angrenzender Wertstoffhof und zwei (Zufahrts-)Straßen weichen müssen.

3. Garagengemeinschaft und Gesellschaft: Planung, Beteiligung, Protest

Die Jahre nach dem Stadtratsbeschluss gingen mit einer Machbarkeitsuntersuchung am geplanten Standort, den nötigen städtebaulichen Gutachten und den konkreteren Planungen ins Land. Ein so großer Eingriff in die Struktur eines Quartiers bzw. einer Wohngegend lässt Kritik und Widerstand erwarten. Allerdings fokussierte die Auseinandersetzung fast ausschließlich den Garagenhof, während die Schließung und Verlegung des Wertstoffhofs genauso nur sekundär von Belang war wie der Abriss bzw. die Verlegung von Straßenzügen. Um den Konflikt und seine Dimensionen zu verstehen, ist es allerdings wichtig, die Bedeutung von Garagen im Osten Deutschlands im Allgemeinen und die der Akteur_innen vor Ort kurz hervorzuheben.

Garagen waren und sind, wie angedeutet, weit mehr als Schutzräume für Autos. Die älteren Pächter_innen, die den Verein tragen und die Auseinanderset-

zung mit der Stadt vorantrieben, sind bereits seit etwa 45 Jahren vor Ort. Einige von ihnen hatten 1972 begonnen, das Gelände in Eigenregie zu erschließen und die Garagen zu errichten. Im Kontext der DDR-Mangelwirtschaft war dies mit viel Aufwand verbunden und setzte eine privilegierte Position voraus: Einerseits im Hinblick auf Baumaterialien und Kompetenzen, und andererseits war es zu jener Zeit nicht gewöhnlich, überhaupt ein Auto zu besitzen. Aus dieser Richtung besehen waren die Garagen von Beginn an ein Statussymbol, das auch soziales und symbolisches Kapital verkörperte. Der Hof etablierte sich fortan als Treffpunkt, wie es in der DDR insgesamt üblich war. Über viele Jahrzehnte entstand eine enge Gemeinschaft, die den Hof betrieb und mit viel Hingabe pflegte. Die Bausubstanz erschien bei unserem Ortstermin zwar hier und dort schon etwas anfällig. Aber gepflegt wirkte die Anlage allemal. Eine Mischung aus Angst vor »hässlichen Schmierereien« und einer offen kommunizierten Akzeptanz gegenüber den neuen Zeiten hat dazu geführt, dass alle Wände des Geländes professionell mit Graffiti bemalt sind, auch um »mit der Jugend im Quartier« in Kontakt zu kommen. Symbolisch für die Wertschätzung des Ortes ist eine von uns in Augenschein genommene Garage, in die mit viel Aufwand ein unterirdischer, gefliester Raum hineingebaut wurde, um ohne viel Aufwand Autos von ihrer Unterseite her begutachten und reparieren zu können. Die Garagen waren also Werkstatt und Bastelraum, sozialer Treffpunkt und Ausdruck einer gehobenen Position zugleich.

Ohne Zweifel hat die Wiedervereinigung vieles, wenn nicht fast alles verändert, auch in Leipzig. Die Garagenhöfe allerdings sind räumliche und soziale Arrangements, die den Bruch erstaunlich schadlos überstanden hatten. In gewisser Weise lebten soziale und praktische Traditionen aus DDR-Zeiten fort, wenn auch unter veränderten Vorzeichen. Solange in Leipzig und anderswo Freiflächen und leere Häuser das Bild prägten, gab es keine Veranlassung, das Garagenkleinod politisch oder stadtplanerisch zu thematisieren. Während also in den 1990er Jahren beinahe alle sozialen und ökonomischen Zusammenhänge und Strukturen abgerissen und neue zusammengesetzt wurden, während alles Alte in kurzer Zeit entweder zerschlagen oder als sozialistisch gebrandmarkt wurde, blieben die Garagen zusammen mit ihrem sozialen Gefüge während dieser turbulenten Zeit intakt. Bisweilen hat es den Anschein, dass positive Elemente des DDR-Lebens und bestimmte Anerkennungsstrukturen besonders auf den Garagenhöfen eher im Stillen in die neuen Zeiten hinübergerettet wurden. Anders formuliert: Die DDR-typischen Sozialräume sind bis auf ein paar flache Bauten für Autos verloren gegangen. Daher lässt sich vermuten, dass das Gelände für seine Nutzer_innen noch an Bedeutung gewonnen haben dürfte: Hier konnten lange gehegte Traditionen und soziale Verbindungen überdauern; hier mischte sich das Gute der neuen Zeit (also Konsumgüter, vor allem Ersatzteile und Werkzeug etc.) mit den etablierten Anerkennungsstrukturen der alten Welt. Der drohende Abriss ist also symbolisch überladen; die Lösung des darunter oder dahinter liegenden Pro-

blems (also die verschwundene Sozial- und Anerkennungsstruktur) liegt tatsächlich in der Vergangenheit. Während gesamtgesellschaftlich eine Art Entwertung von DDR-Erwerbsbiographien zu beobachten war, stabilisierte sich ein sozialer Kontext, in dem das angeblich oder tatsächlich veraltete und »nur« sozialistische Erbe beruflicher Kompetenzen weiterhin Anerkennung fand. Umso schwerer wiegt der Abriss, auch wenn die aktiven Garagenbesitzer_innen bereits alt sind und die anderen Pächter_innen deutlich weniger emotionale Bindung und Vehemenz mitbringen dürften.

Nachdem die Garagenpächter_innen (die aktiven Figuren, die mit uns sprechen, sind ausschließlich Männer) von den Planungen erfahren hatten, wandten sie sich mit einer Reihe von Briefen, schriftlichen und mündlichen Anfragen sowie Petitionen an die kommunalen Fachämter, den Stadtrat, den Oberbürgermeister und den Sächsischen Landtag, um den Komplex vor dem Abriss zu bewahren. Als Gründe brachten sie in einer Petition vor, dass die Anwohner_innen zukünftig in ihrer »Wohn- und Lebensqualität stark eingeschränkt« werden würden. Die Befürchtungen drehen sich zum einen um die Verkehrsbelastung im Quartier: Die ohnehin angespannte Parkplatzsituation werde sich eklatant verschlechtern, und die Zufahrt zum Wohngebiet werde mit der veränderten Straßenführung erschwert. Eine zweite Reihe von Protestmotiven bezieht sich auf Fragen der Sicherheit und Sauberkeit: Die geplante neue Wegführung sei gerade für Ältere beschwerlich und gefährlich, die Pkw seien von Vandalismus bedroht, der Wegfall des Wertstoffhofs werde zur Vermüllung des Viertels führen. Besonders die angrenzenden Gärten würden eine Menge Sperrmüll produzieren, der dann keine Abnehmer_innen mehr finden würde.

Die Notwendigkeit von Bildungsangeboten im Quartier stellen die Garagenpächter_innen nicht grundsätzlich infrage. Die verfallene Schule, die neben den Neubauten rekonstruiert werden soll, sei tatsächlich ein »Schandfleck«. Gleichwohl, und in diesem Vorwurf kulminiert die Empörung, seien sie als Betroffene nicht in die Planung einbezogen worden und eine »echte« Beteiligung habe nicht stattgefunden. Es habe lediglich Informationsveranstaltungen gegeben, für die, so ein Interviewpartner, »allgemein schwer zugängliche Orte« gewählt wurden und die an Terminen stattfanden, die »nicht popularisiert« worden seien. Die Veranstaltungen hat der Befragte nicht gut in Erinnerung behalten:

»Die meisten haben da einfach abgeschaltet und, ich sage es jetzt mal so banal, es ist einfach wie so ein bisschen DDR-Politik. Also die stellen sich vorne hin, stellen ihr großartiges Projekt vor, und ihr müsst das jetzt alle schlucken, fertig.«

Während der Stadtrat ursprünglich beschlossen hatte, den Garagenhof in die Bauplanung »bei Bedarf« einzubeziehen und den Mitgliedern der Garagengemeinschaft zugesichert wurde, dass in der Planung Alternativen bedacht wür-

den, sahen diese sich im weiteren Verlauf getäuscht. Bereits in der Ausschreibung zum Architekt_innenwettbewerb war Gegenteiliges zu lesen: Der Garagenhof solle »aufgegeben und im Zuge der Campuserweiterung zurückgebaut« werden. Was offenbar die ganze Zeit schon feststand, wurde den Garagenpächter_innen zunächst als Verhandlungssache präsentiert. Die Verwaltung war offenbar sehr früh zu der Ansicht gelangt, dass der Bedarf zur Bebauung der Fläche des Garagenhofs gegeben ist. Bei den Mitgliedern der Garagengemeinschaft entstand der nachvollziehbare Eindruck, hintergangen worden zu sein. In diesem Sinne bemerkt Herr Heinrich:

»Das ist aber bei jeder Entscheidungsfindung bei Objekten, die in der Stadt verwirklicht werden, eine Voraussetzung, dass die Entscheidung getroffen wird von den Architekten nach der Machbarkeit. Und die Stadt hat aber vorgegeben, dass das Areal vom Garagenhof einbezogen wird.«

Die Stadtverantwortlichen bestätigen dieses böse formuliert »doppelbödiges Spiel« indirekt. Es bleibt unklar, ob überhaupt und wenn ja, wann feststand, dass die Garagen auch weichen müssen. Es ist nicht auszuschließen, dass es von Anfang an klar war. Der vom zuständigen Fachamt als Illustration eines »Dialogs im Stadtteil« veröffentlichte Zeitstrahl weist selbst darauf hin, dass in den entscheidenden Planungsphasen (2014 bis 2016) »keine breite Beteiligung« der Anwohner_innen stattfand. Es seien lediglich »Informationen auf Nachfrage« erfolgt.

Der Vergleich zu DDR-Planungsprozessen mag der Frustration und einem eingefärbten Blick der Akteur_innen geschuldet sein (für viele von ihnen war das DDR-Regime vermutlich aufgrund ihrer Privilegien nicht nur von Nachteil, wie unsere soziodemographischen Daten vermuten lassen). Dennoch taucht hier ein Muster vorgetäuschter Beteiligung am Planungsprozess auf. Es ist zwar vorgesehen und durchaus gängig, Bürger_innen nicht außen vor zu lassen. Allerdings ist deren Partizipation eher symbolischer Art und dient »lediglich der Legitimation von bereits beschlossenen Projekten, der Einbindung von kritischen Stimmen oder der Erfüllung gesetzlicher Beteiligungsverpflichtungen« (Rosol & Dzudzek, 2014, S. 212). Die Stadtvertreter_innen betonen wiederholt, dass sie rechtlich nichts falsch gemacht hätten, also auch ihren Beteiligungs- oder genauer gesagt Informationspflichten nachgekommen seien:

»Wir haben die ganze Zeit immer schon auch die Garagenbesitzer *beteiligt, informiert*. Wir haben öffentliche Veranstaltungen dazu gehabt. Es war also immer bekannt, dass auch die Grundstücke der Garagen einbezogen werden.«

Nicht zufällig prallen zwei Verben aufeinander, die Unterschiedliches bezeichnen. Es war unschwer zu bemerken, dass es nie Möglichkeiten gab, ernsthaft auf den

Prozess Einfluss zu nehmen, jedenfalls nicht im Hinblick auf die Garagen. An diesem Beispiel zeigen sich die Schwierigkeiten einer neoliberalen Stadtregierung recht präzise, die Beteiligung fordert und verhindert (vgl. Heeg & Rosol, 2007; Metzger, 2017) und die auf gestiegene Erwartungen trifft, was die praktische Mitbestimmung angeht. Im »Integrierten Stadtentwicklungskonzept« INSEK der Stadt Leipzig (2018, S. A-10) spielt Beteiligung eine wichtige Rolle. Unter anderem heißt es darin:

»Die Stadtverwaltung setzt gesetzliche und politische Vorgaben um, sie selbst ist Gestalterin von Entwicklung, Kommunikatorin und Initiatorin der Werte- und Beteiligungskultur.«

In der Praxis allerdings gilt: informieren statt partizipieren.⁷

Für die befragten Mitglieder der Garagengemeinschaft ist das umso schlimmer, als dass sie sich auch als Experten verstehen, ausgestattet mit jahrzehntelanger Erfahrung. Die meisten von ihnen sind mittlerweile über 70 Jahre alt und zählten zur DDR-Elite. Ihre berufliche Vergangenheit verbrachten viele als Ingenieure, Chemiker oder Physiker, einige waren Mitglieder der SED. Sie bezeichnen sich selbst als »tragende Intelligenz der damaligen DDR«, was ihr Verhältnis zur Stadtverwaltung prägt: »Das ist eine Angst von den Angestellten uns gegenüber, dass keiner sich an die von uns aufgeworfenen Probleme herantraut.« Gerade das Gefühl, »fachlich fundierte« Vorschläge machen und erkennen zu können, dass der Standort etwa aufgrund des zu hohen Grundwasserspiegels zu kostspielig und ungeeignet für die geplante Bebauung sei, hinterlässt bei den Betroffenen den Eindruck, mit dem Abriss des Garagenhofs werde ihre Lebensform abgewertet. Ihr Expert_innenwissen werde nicht ernst genommen, ihr sozialer Bezugspunkt und ihre Art der Gemeinschaft nicht wertgeschätzt. Das stimmt, wie wir im Interview mit einer Person im zuständigen Amt der Stadtverwaltung erfahren konnten. Offenkundig ironisch berichtet sie:

7 In einem Faltblatt der Stadt zum Neubau, das 2017 veröffentlicht wurde, steht zum Thema Beteiligung: Von 2013 bis 2014 »wurde unter Beteiligung verschiedener Vertreter/-innen aus Schulen, Vereinen, Institutionen, Fachämtern und externen Experten ein inhaltliches Konzept zur Quartiersschule erarbeitet und im Forum Leipziger Osten diskutiert. In Workshops und thematischen Arbeitsgruppen zu pädagogischer Ausrichtung, außerschulischen Angeboten und zur Nutzung als Quartierszentrum wurden die Inhalte erarbeitet, gebündelt und in gemeinsamen Foren abgewogen. Die Visionen werden in fortlaufenden Beteiligungen konkretisiert.« In Bezug auf diesen Zeitraum können wir leider nicht einschätzen, wie ernsthaft es um die Beteiligung der Anwohner_innen bestellt war. Die Zusammenstellung der ersten Zusammenkünfte spricht eher für gezielt geladene Gäste.

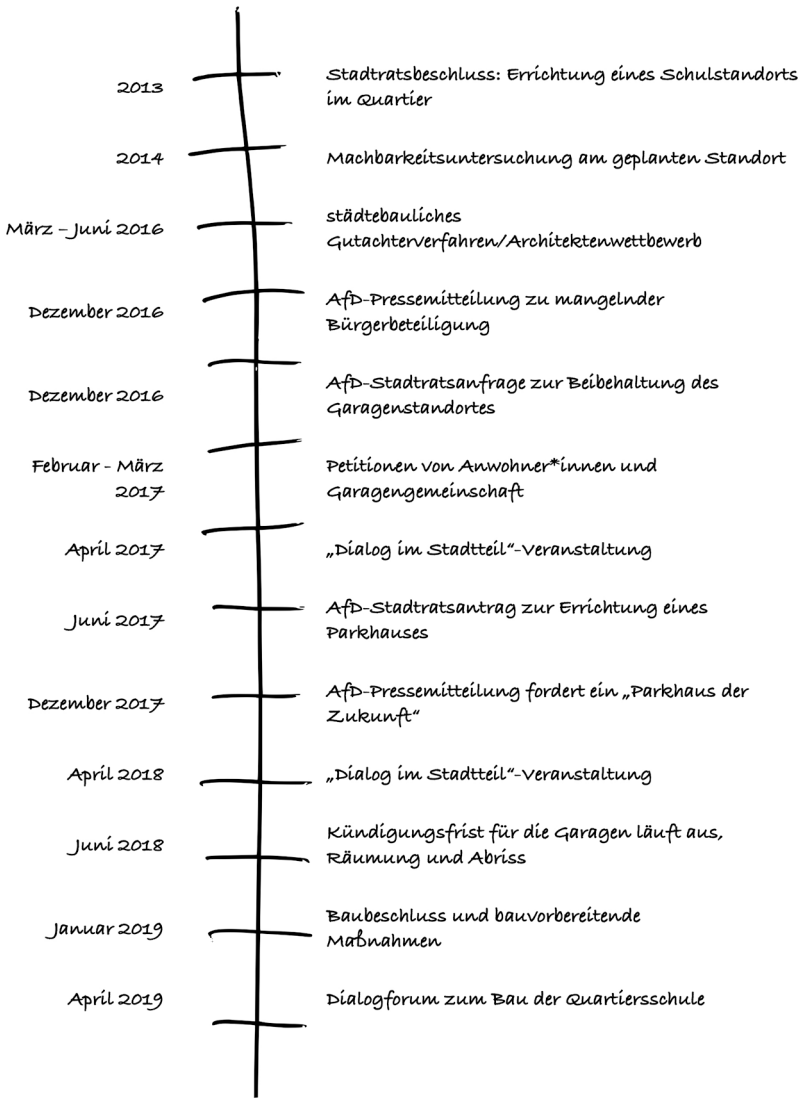
»Ja. Von den Garagenbesitzern kamen im Laufe des Verfahrens viel gute Vorschläge. Man könnte und man sollte doch und man könnte die Kleingärten wegnehmen, man könnte dort bauen und selbst wenn dort Vernässungsbereiche sind, wäre es doch gut, dort eine Schule hinzubauen, weil Pompeji auch auf Sumpf gebaut wurde. Und das würde sogar die Kosten verringern, weil man braucht dann ja auch keinen Keller. Also ganz viele hervorragende Vorschläge.«

Das überrascht allerdings wenig. Die Einwände der Garagenbesitzer_innen sind vielleicht nicht völlig haltlos, aber länger nicht mehr auf dem technischen Stand der Dinge. Es nimmt daher wenig Wunder, dass die Stadt mit Behauptungen zum Grundwasser und ähnlichen Einwänden nicht viel anfangen konnte und sich auf die rechtlich unanfechtbare Position zurückzog: Es handelt sich um ein städtisches Grundstück, sodass ein formales Beteiligungsverfahren ohnehin unnötig sei. Hinzu kommt, dass die sachlichen Einwände der Garagengemeinschaft wechselten und umso häufiger und eigenwilliger wurden, je näher der Kündigungsstermin rückte. Am Ende standen sogar Frischluftschneisen zur Debatte, die mit den Neubauten angeblich geschlossen werden würden. Dass die Stadtverwaltung und professionelle Planungsbüros nicht auf diese Art von Einwänden und Vorschlägen eingehen, die teils mit händisch angefertigten Skizzen und Berechnungen untermauert wurden, ist naheliegend. Und tatsächliche Beteiligung ist schwierig bis unmöglich, wenn vermeintlich aus Erfahrung überlegenes Wissen gegen die zeitgenössische Expertise ausgespielt werden soll. Die alten Experten_innen hatten kaum Fragen an die neuen oder führten Zweifel an. Sie wussten schlicht ganz genau, dass der Campus nicht vernünftigerweise auf dem Gelände der Garagen zu bauen sei. Das einzige wirklich für die Garagenpächter_innen akzeptable Ergebnis wäre zudem ein Neubau mit Erhalt ihres Hofes gewesen. Der Spielraum war also auch von dieser Seite her eher klein.

Und dennoch sorgten die Ignoranz und die Art der Kommunikation für Befremden, weil einigermaßen offensichtlich wird, dass Alt auf Neu trifft, dass traditionelles Wissen und seine Akteur_innen abgewertet, weil übergangen werden. Im Interview stellt die besagte Person der Stadtverwaltung unumwunden fest, dass der geplante Neubau ausschließlich auf dem gewählten Gelände möglich sei. Es gebe schlicht kein anderes städtisches Areal, das die passende Größe habe und auch sonst allen Anforderungen gerecht werden würde. Die Garagengemeinschaft zieht ein anderes Fazit: Allein ästhetisch sei ihr Garagenhof der Stadtverwaltung ein Dorn im Auge, so die Interviewten.

»Stellen Sie sich vor, Sie bauen dort ein schickes neues Gebäude. [...] Im Hintergrund sehen Sie so einen alten DDR-Garagenhof. Finden Sie das schick? Nein. Also der muss weg.«

Abbildung 1: Abfolge wichtiger Ereignisse in der Auseinandersetzung um den Garagenhof



Quelle: eigene Darstellung

4. Heute die Garage, morgen die ganze Welt: Gelegenheitsfenster für die AfD

Der Kontakt der Garagenpächter_innen mit der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik war nicht erfreulich und schon gar nicht von Erfolg gekrönt. Wie erwähnt wandten sie sich an eine ganze Reihe politischer Akteur_innen, die jedoch allesamt nicht reagieren. Auch zivilgesellschaftliche städtische Akteur_innen hüllten sich in Schweigen, wenn sie denn je vom Konflikt Kenntnis erlangten. Der Schulcampus und die Garagen waren schließlich nicht ihr Thema. Zu weit weg, zu marginal, in keinem Szeneviertel gelegen. Und die betroffene Klientel passt weniger ins Profil überwiegend linker stadtpolitischer Aktivist_innen. Nur die AfD-Fraktion im Leipziger Stadtrat nutzte die Chance, um buchstäblich als Alternative aufzutreten. Die Garagengemeinschaft sei auf sie zugekommen, erklärt uns eine Person von der AfD im Interview. Allerdings erst, nachdem keine andere Fraktion reagiert habe. Anschließend sei man tiefer in die Sache eingestiegen, habe sich »alles vor Ort angesehen« und ältere Dokumente zum Thema studiert. Es folgten Anfragen und Anträge im Stadtrat und Pressemitteilungen.

Das Kalkül der kleinen Fraktion (vier Abgeordnete in der Wahlperiode 2014–2019) ist nicht unmittelbar ersichtlich. Dennoch lassen sich einige Vermutungen anstellen, warum die Partei sich des Falls annahm. Zunächst sticht ins Auge, dass alle anderen die Garagenbesitzer_innen ignoriert haben. Das machte es der AfD leicht, sich abzuheben und als Partei aufzutreten, die sich kümmert. Im Interview nimmt der bzw. die Abgeordnete immer wieder Bezug darauf. Wenn niemand anderes zuhört, drängt sich gewissermaßen ein tatsächliches oder angenommenes Demokratiedefizit in den Vordergrund, worauf die AfD als Partei gegen das Establishment sehr gern hinweist. Wenn die Dinge richtig laufen würden, bräuchte es die AfD nicht, so das Argument:

»Also, ich sag, die AfD muss es nicht geben, wenn die Parteien, die es schon immer gab, sich darum gekümmert hätten. Das ist ja bloß entstanden aus der Situation heraus. Die Partei, die jetzt hier amtierende, löst das nicht.«

Das gilt offenbar im Allgemeinen und im Fall der Garagen. Die erwähnte Differenz zwischen Anspruch und Wirklichkeit bürgerschaftlicher Beteiligung nimmt die Fraktion in einer Pressemitteilung mit dem Titel »Bürgerbeteiligung? Klasse statt Masse!« aus dem Dezember 2016 auf und argumentiert beinahe synchron mit den Garagenbesitzer_innen: »Zu den sogenannten ›Workshops‹ kommen meist nur wenige ›echte‹ Bürger«, heißt es. Eine Antwort darauf, wer die falschen Bürger_innen seien und warum echte Bürger_innen in Führungszeichen abgebildet werden, bleibt der Text freilich schuldig. »Echte Bürger_innen« im Sinne der AfD entsprechen vermutlich traditionellen Lebensformen, »falsche« allen

anderen. Beiläufig werden so Feindbilder (etwa: einfache Leute vs. Berufspolitzer_innen, Alteingesessene vs. Studierende, Ehrbarkeit und Bescheidenheit vs. Anspruchsdenken) bespielt und subtile Ausgrenzungen formuliert.

»Die AfD-Fraktion fragt sich, liegt das an den angesetzten Tageszeiten, zu denen viele arbeiten müssen? Oder sind es verklausulierte, mit Denglisch und Verwaltungsdeutsch unverständlich gehaltene Arbeitstitel? Oder ist es nicht zuletzt die Fülle von Bürgerbeteiligungen, die mancher Bürger nur schwer überschauen kann? [...] Als eines der schlechten Beispiele sei hier der Schulhausneubau [...] genannt. Hier lud die Verwaltung die Bürger vor Ort ein, diese beteiligten sich und brachten ihre Vorstellungen ein. Ergebnis: Anstatt deren konstruktive Hinweise für das Campus-Konzept – wie versprochen – zu berücksichtigen, erfolgte das Gegenteil: Nichtbeachtung und daher Bürgerfrust!«⁸

Es ließe sich auch so formulieren: Die AfD nutzt mehr oder weniger geschickt jene Lücken oder jenen populistischen Moment neoliberaler Politik und Verwaltung und sucht den Schulterschluss besonders zu den Personen im Stadtkontext, die weniger Gehör fanden. Ebenfalls typisch für rechtspopulistische Haltungen ist, dass Beteiligung und Demokratie überhaupt nur dann für funktionstüchtig erklärt werden, wenn die Interessen der eigenen Klientel (in diesem Fall die Garagenpächter_innen) eins zu eins beachtet werden. Die Kompromissneigung ist schwach ausgeprägt, was beständig als Mangel der Anderen verkauft wird.

Dieser Einsatz für Außenseiter_innen hat freilich einen spezifischen Fokus. Die AfD würde sich kaum für Wagenplatzbewohner_innen ins Zeug legen. Daher liegt die Vermutung nahe, dass eine gewisse Sympathie mit einer älteren Generation autoaffiner Ex-DDR-Bürger_innen das Interesse unterstützt hat. Zwar betont unser_e Interviewpartner_in, dass die Zusammenarbeit themenbezogen war und andere parteipolitische Aspekte keine Rolle spielten. Und dennoch ist eine angenommene ideologische Nähe wahrscheinlich: Ältere, weiße Herren, die vermutlich mit der Gesellschaft im Allgemeinen und den dynamischen Veränderungen in der Stadt im Konkreten ihre Schwierigkeiten haben, suchen eine politische Repräsentation. Es handelt sich also um eine günstige Gelegenheit, als »Partei des kleinen Mannes« aufzutreten und möglicherweise so Wähler_innen zu gewinnen. Das verlangt freilich einen Spagat zwischen unmittelbarer Klientelpolitik für die Garagenbesitzer_innen und den breiter gestreuten Interessen eines ganzen Quartiers. Die Informationsveranstaltungen zeigten deutlich, dass der Schulneubau auf breite Zustimmung stieß. Nicht wenige Bürger_innen des Viertels betonten,

8 Nichtbeachtung stimmt nicht. Mit ihrem Vorschlag, eine Sporthalle in Stapelbauweise zu errichten, fanden die Garagenbesitzer_innen Gehör, auch wenn dies nicht zur Rettung ihres Hofes führte.

dass der Campus überfällig sei. Es gab also keine Möglichkeit, prinzipiell gegen den Neubau zu argumentieren. Der Weg zum Entwurf und die symbolischen wie praktischen Kosten allerdings ließen sich durchaus von rechts politisieren. Und dennoch bleibt zweifelhaft, ob es parteipolitisch geschickt war, die Planungen mit einer Bestandsschutzforderung für die Garagen zu attackieren.

Ein anderes rechtspopulistisches Grundmuster erklärt möglicherweise besser, warum sich die Leipziger AfD dennoch vehement für den Erhalt des Hofes einsetzte: Die autogerechte Stadt der 1950er Jahre ist ihr eine Herzensangelegenheit, weit über den Leipziger Rahmen hinaus. Im Kontext der Diskussionen um den Dieselmotor und mögliche Fahrverbote kam diese rechtspopulistische Kontur deutlich zum Vorschein, wie Anne Burkhardt in einem Beitrag zur Umwelt- und Verkehrspolitik der Rechten gezeigt hat (Burkhardt, 2019). Immer wieder stellt die AfD den öffentlichen Nahverkehr im Kontrast zum »freiheitlichen« Individualverkehr als »sozialistisches Experiment auf dem Rücken der Steuerzahler« dar (AfD Kompakt, 2018). In Bussen und Bahnen »wird man von Bettlern, Musikanten, Obdachlosenzeitungsverkäufern oder einfach nur armen Irren genervt. Inzwischen auch regelmäßig beklaut, geschlagen, vergewaltigt oder sogar getötet«, meint Junge-Freiheit-Autor Ronald Berthold (2016). »In einen Kollektivverkehr gepresst, lassen sich die Menschen leichter gängeln, steuern und kontrollieren«, ergänzt Carl Reinhold (2018, S. 35) in der rechten Monatszeitschrift Compact. Gleichzeitig gilt das Auto – diese »vollendete Konstruktion aus Aluminium, Kohlefaser und Titan« (Dassen, 2017, S. 56) – als Ausdruck eines ursprünglichen, ungezügelter Lebensgefühls: »Es bedeutet, die Freundin zur Ausfahrt einladen oder mit den Jungs den Sonnenuntergang bretern zu können« (ebd., S. 58). Das Fahrzeug ist »Freund« und »Teil der Familie«. Als »des Deutschen liebstes Kind« wird die »tiefe Verbundenheit von Mann und Maschine, Ross und Reiter« (Dassen, 2016, S. 51) beschworen. Das sind zwar nicht die Worte der Leipziger AfD. Aber ihr Einsatz für die Garagen und überhaupt für Straßen und Parkplätze wirkt bisweilen wie die praxisnahe Umsetzung solcher Vorstellungen, also einer »automobilen Subjektivität« (Haas, 2018).

Indirekt wird die Stadt bzw. der Garagenhof zu einer Art Austragungsort eines Kampfes um alte, männliche Werte (vgl. im Kontext der rechten Debatte zu den Dieselfahrverboten Burkhardt, 2019). Auch wenn die Leipziger AfD die großen verkehrspolitischen Töne eher meidet (der Dieselskandal stand zum Zeitpunkt unserer Feldforschung noch nicht in voller Blüte), ist ihr doch viel an einem reibungslos fließenden Verkehr gelegen, zu dem auch ausreichend Parkmöglichkeiten gehören. Die Stadt sei »gar nicht auf das Problem Parkplätze eingegangen«, heißt es im Gespräch mit dem bzw. der Stadtratsabgeordneten. Aktuell herrsche schon eine auffällige »Parkplatznot«, wie wir vor Ort beobachten könnten. »Sie kriegen jetzt schon keinen Parkplatz«, argumentierten auch die Garagenbesit-

zer_innen. Mehrfache Ortsbesuche zu unterschiedlichen Tageszeiten bestätigten diese Aussagen jedoch nicht.

Die reaktionäre, auffällig eng an die Deutschen mit ihren Autos gebundene Vorstellungswelt der Leipziger Rechtspopulist_innen zeigt sich verdichtet, wenn die antizipierte Zukunft des Viertels ohne Garagenhof zur Sprache kommt. Das Quartier werde dann nämlich zum »Problemviertel. Und zwar ist es so: Wenn die Parkplatzsituation sich verschärft, werden Leute dort wegziehen. [Und dann] können dort nur Leute einziehen, die kein Auto haben.« Das führe dazu, dass »das Niveau sinkt«. Unser_e Interviewpartner_in von der AfD gibt ungefragt an, dass die Garagengemeinschaft das so nicht argumentiert. »Das formuliere ich jetzt so, weil ich die Zahlen aus dem Sozialausschuss kenne.« Da er bzw. sie dort anständig behandelt werde, weiß er bzw. sie, »wie ein normales Viertel zum Problemviertel wird«. Und das beginne mit den Parkplätzen. Wer also kein Auto hat, ist automatisch einkommensschwach.

Doch die durch Parkplatzmangel drohende Abwertung des Quartiers habe nicht zuletzt mit Migration zu tun. »Es gibt im Osten diese X-Straße, die ist ja in ganz Deutschland berühmt durch die Kriminalität«, erklärt er bzw. sie. Es wäre wie ein »Klein-Istanbul«. Seine konkreten Erfahrungen mit Nichtdeutschen seien zwar durchweg positiv, aber prinzipiell sei Migration doch schwierig. Wenn die Parkplätze fehlen, gebe es »Ausstrahlungseffekte«: »[L]etztes [stand] in der LVZ⁹ [...], dass eben diese Kriminalität, die in der X-Straße besonders bekannt und berühmt ist, dass die sich inzwischen nach Y ausdehnt«, also in jenes angrenzende Viertel, wo sich der Garagenhof befindet. Die Argumentation erinnert an die sogenannte Broken-Windows-Theorie, die dem Gegenstand entsprechend als Broken-Parking-Theorie reformuliert wird: Wenn ein sichtbares Element der räumlichen und sozialen Ordnung gefährdet ist, folgen alle anderen gleichsam automatisch. Fehlen Parkplätze, ziehen die etablierten weißen Männer mit ihren Familien in Scharen weg. Einkommensschwache und Migrant_innen rücken nach, was eine Abwertungsspirale in Gang setzt und das Viertel schädigt. Der bzw. die Interviewte gibt sich alle Mühe, den Eindruck zu vermeiden, dass die AfD »nur ein Thema« habe. Und dennoch wird Migration letztlich in vollem Umfang verantwortlich gemacht: Gebe es nicht in unmittelbarer Umgebung so viele Ausländer_innen »auf einen Haufen«, bestünde nicht die Gefahr, dass sie umziehen und das Viertel abwerten, weil es verfällt und verschmutzt.

Letztlich kann auch die AfD nichts an den Planungen ändern, was ihr, nach Aussage der von uns interviewten Person, eigentlich von Anfang an klar war.¹⁰ Die

9 Leipziger Volkszeitung.

10 »Wir haben gesagt: Wir werden die Garagen höchstwahrscheinlich nicht erhalten und wir können da auch nix dafür tun, dass die erhalten werden, wir können uns nur einsetzen, dass das Parkplatzproblem gelöst wird.«

Pächter_innen räumten im Sommer 2018 ihre Garagen aus, der Kündigungstermin rückte näher. Zu diesem Zeitpunkt war offensichtlich, dass zwischen jenem Termin und den ersten Bauarbeiten viel Zeit vergehen würde, vermutlich fast ein Jahr. Das ärgerte die Garagengemeinschaft, dürfte aber bei Bauvorhaben dieser Größenordnung nicht überraschen.

5. Was in der populistischen Lücke passiert: Instrumentalisierung der Instrumentalisierer_innen?

Der geschilderte Fall ist u.E. exemplarisch, weil er Hinweise auf das Verhältnis von lokalen Konflikten auf der einen Seite und der politischen Großwetterlage auf der anderen gibt. Die Planungen des Schulcampus und die Kritik daran stehen im Kontext neoliberaler und postpolitischer Tendenzen der Stadtentwicklung in einer Stadt der Extreme bzw. in einem Quartier, das sich rasant verändert. Das Wachstum wird zudem nur teilweise oder gar nicht reguliert; die politischen und rechtlichen Bedingungen, was Bauvorhaben und die Quartiersentwicklung angeht, sind weniger sozial orientiert, sondern rollen den roten Teppich für die Immobilienwirtschaft aus. Das führt zu einem angespannten Wohnungsmarkt, der dringend benötigten Wohnraum vor allem im hochpreisigen Segment bereithält. Die Stadt reagiert zwar, aber beständig verspätet. Hinzu kommen Mechanismen gestiegener Erwartungen an Teilhabe und eine neoliberale Politik, die Beteiligung zwar hochhält und konzeptuell unterstützt. In der Praxis allerdings entpuppt sich dies in Teilen als Rhetorik.

Kulturelle Dynamiken dürften nicht weniger schwer wiegen, wenn es um Konflikte im Viertel geht. Der Leipziger Osten entwickelt sich vom abgehängten Quartier mit überdurchschnittlich vielen Wohnungen mit Kohleöfen zum hippen Szeneviertel. Es kommt zur Verdrängung langjähriger Bewohner_innen und die Alteingesessenen mit ihren Garagen geraten kulturell und sozialräumlich unter Druck. Die AfD schließlich sieht genau da ihre Interventionsmöglichkeiten und inszeniert sich als Repräsentantin der ausgeschlossenen »eigentlichen« Bürger-schaft. Zwar war der Tonfall im Interview betont gemäßigt. Dennoch bediente sich das AfD-Stadtratsmitglied aller typisch rechtspopulistischen Muster: Die Demokratie sei mehr oder weniger kaputt, weil grüne und linke Eliten regieren, die den Deutschen nicht mehr zuhören und notorisch den Klimaschutz ins Zentrum stellen. Dieser sei nur »Ideologie«, während Umweltschutz konkret sei. Das alles zeige sich am Auto und an der Ignoranz der Stadt, was die angenommene Parkplatzproblematik angeht. Migration sei das größte Problem. Vor allem wenn zu viele Menschen kämen, die sich dann nicht mehr integrieren und ganze Quartiere zu Problemvierteln werden lassen. Der Garagenkonflikt beinhaltet vieles im

Kleinen, was die oft beschriebene Spaltung Deutschlands oder den Kulturkampf zwischen Alt und Neu auch im Großen ausmacht.

Der Blick unter die Oberfläche des skizzierten Konflikts durchbricht aber auch schematische Anordnungen und Erwartungen. Vor allem fiel auf, dass die Garagengemeinschaft zwar die Dienste der AfD gern in Anspruch nahm, sich aber ideologisch nicht auf sie eingelassen hat. Wir hatten durchaus erwartet, dass die Akteur_innen – aufgrund ihrer sozialen Position, der systematischen Abwertung ihrer Lebensweise bzw. ihrer Kompetenzen und einer eigentlich wenig überraschenden Angst vor rasanten Veränderungen – politisch und ideologisch näher bei der AfD stehen müssten. Stattdessen aber war ihr Umgang mit den Rechtspopulist_innen instrumentell. Wolfgang Engler verdichtet diese distanzierte Haltung in einem Interview mit der Frankfurter Rundschau:

»Wir warnen ja gern, dass die Menschen sich von den Rechten nicht instrumentalisieren lassen sollen. Aber diese Warnung wird als überheblicher moralischer Appell wahrgenommen. Wir sind nicht blöd, das nehmen wir in Kauf, lautet die Reaktion.« (Rennefanz, 2018)

Die Zurückweisung der Ansprüche (im Hinblick auf ihre Biographien, ihre Expertise und die Geschichte der Garagengemeinschaft seit den 1970er Jahren) hinterlässt – trotz aller formalen Korrektheit – eine Lücke im Vertrauen, wenn es um die Stadt und den Staat überhaupt geht. Diese Lücke wird jedoch nicht durch rechte Politik passgenau gefüllt oder im Sinne der AfD absorbiert. Die folgende Interviewsequenz verdeutlicht das distanzierte Verhältnis der Garagengemeinschaft zur AfD, deren Interesse am Konflikt als Instrumentalisierung durchaus kritisch gesehen wird:

- | | |
|--------------|--|
| Befragter: | Die AfD ist auch diejenige Partei, die zum Beispiel im Bauausschuss unbequeme Fragen stellt. Das heißt, in unserem Interesse werden Probleme durch die Vertreter von der AfD in die Tagesordnung gebracht. Das ist ja nicht einfach jetzt eine Tagesordnung in einem solchen Gremium zu bestimmen und die AfD muss da ganz schön kämpfen, um sich durchzusetzen. |
| Interviewer: | Mhm. Und sie treffen sich dann... |
| Befragter: | Es tut mir leid, aber es ist halt so. |
| Interviewer: | Was tut Ihnen leid? |
| Befragter: | Dass ich das Beispiel der AfD jetzt positiv bringen musste. |

Die lokalen Bedingungen erweisen sich als komplex, und die Verantwortung für Missstände lässt sich selten konkret zuschreiben. Die AfD greift das Thema der fehlenden bzw. falschen Bürger_innenbeteiligung zwar auf und fordert statt der-

selben eine richtige, was auch immer das heißen mag. Darüber hinaus hat sie politisch wenig anzubieten, sieht man vom vorgeschlagenen Bau eines Parkhauses als »Ausgleichsmaßnahme« einmal ab. Ein solcher Bau wäre auch nur dann eine Lösung, wenn man Probleme von sozial verträglicher Mobilität und Klimabelastung als »Ideologie« abtut und ansonsten »den kleinen Mann« mit Auto als prototypischen »Vertreter des Volks« vor Augen hat. Die Intervention der Partei verschiebt den Fokus vielmehr auf die Ebene politisch-publizistischer Dramatisierung, auf der sie ohne Bezug zum spezifischen Kontext auskommt.

Die Bewohner_innen im Quartier, so das von uns interviewte AfD-Stadtratsmitglied,

»wollen nicht hintendran gesetzt werden und so enden wie die anderen Problemviertel, in denen das schon so ist, dass dann nur noch die wohnen, die gar kein Auto sich mehr leisten können und die dann vielleicht, sag ich mal, zugewandert sind, die eben nichts anderes finden als dieses Viertel.«

Die Bedürfnisse der Garagenpächter, die zwar die Parkplatzsituation öffentlich thematisierten, aber im Interview eher einen Verlust an Identifikationsmomenten schilderten und deutlich machten, dass sie keine Angst vor Migration haben,¹¹ kommen in der AfD-Erzählung hingegen nicht oder nur oberflächlich vor. Die Pächter erzählte uns ungefragt, dass man auf Landes- und vor allem auf Bundesebene die Politik der AfD äußerst kritisch betrachten müsse. Lokal sei sie aber die einzige Partei, die als ihre Fürsprecherin auftritt. Hier zeigt sich ein Kalkül, das rechte und autoritäre Politikansätze nüchtern gegen die Funktion als Interessenvertretung abwägt. Die Annäherung an die AfD gleicht in diesem Fall eher dem Versuch einer »Instrumentalisierung der Instrumentalisierer_innen« als einer überzeugten Hinwendung zur rechtspopulistischen Programmatik. Ohne Zweifel nimmt die Garagentgemeinschaft rechtes Denken und rechte Inhalte in Kauf, wenn sie mit der AfD kooperiert. Das bleibt politisch fragwürdig, aber vor dem Hintergrund der Biographien und der Lebensweise wenig überraschend.

Mittlerweile sind die Garagen abgerissen. Der Bau der Quartiersschule hat begonnen. Es ist ruhig geworden. Die letzte Bürger_innenversammlung war von Detailfragen geprägt, die Garagenpächter_innen sind nur sehr vereinzelt in Erscheinung getreten. Das Quartier wird sich stark verändern, und es dürfte nicht lange dauern, bis der Konflikt in Vergessenheit gerät. Auch wenn die AfD nichts tun konnte und lokalpolitisch wenige produktive Politikansätze vorzuweisen hat,

11 Wir standen in einer größeren Runde mit etwa zehn Garagenpächtern. Die Stimmung war locker, die Gelegenheit gewissermaßen günstig. Wir hatten jedenfalls nicht den Eindruck, dass sich die Akteure aufgrund sozialer Erwünschtheit zügeln würden.

ist sie seit der letzten Stadtratswahl mit nunmehr elf Sitzen ausgestattet. Was sie damit anfangen kann, wird sich zeigen.

Die beschriebene Auseinandersetzung um den Garagenhof ist hinsichtlich Reichweite, Schauplatz und der Beteiligten begrenzt. Daher lassen sich nur sehr behutsam Argumente entwickeln, die über den Gegenstand selbst hinausweisen. Eine Extrapolation in diesem Sinne betrifft die Differenz zwischen rechtspopulistischem Angebot und sehr spezifischer lokaler Nachfrage. Kleinräumliche Forschung zu diesen Themen wird – vor allem in Deutschland – bisher nur spärlich betrieben (vgl. hingegen für Italien Verga, 2016).

Bezogen auf rechte Stadtpolitik sprechen Beobachter_innen von einer »revanchist urban strategy« (Uitermark & Duyvendak, 2008, S. 1485) im Interesse des Kapitals und der weißen Mittelklassen. Für unsere Leipziger Mikrostudie kommt eine ostdeutsche Spezifik hinzu. Erkennbar wird, dass der räumliche Bezug die Kontur der diskutierten Probleme verändert: Während im Quartier die Allianz mit rechten Akteur_innen von Vorteil und daher passend erscheint, wird sie im Hinblick auf Landes- und Bundespolitik ausgeschlossen. Im Fall der Garagen geht es zudem nicht unmittelbar um Revanchismus, sondern um den Erhalt längst vergangener sozialer Muster. Die Garagen sind gewissermaßen ein Symbol für den Verlust von Sozialräumen und Anerkennung; sie sind, wenn man so will, nur das letzte Glied in einer langen Kette von sozialen und nicht unbedingt ökonomischen Verlusterfahrungen. Und dennoch stimmt einiges mit anderen rechten Vereinnahmungsversuchen überein: das Ideal der Autostadt, der Fokus auf Ordnung und Sicherheit und – vonseiten der AfD – die Verschiebung des Problems auf Migration.

Der Streit um den drohenden Abriss der Garagen verweist auf die erwähnte Lücke zwischen rechtem Politikangebot und spezifischer, bisweilen lokal differenzierter Nachfrage. Vielleicht ist es sinnvoll, für den Garagenkonflikt und allgemeiner im Hinblick auf rechte Akteur_innen im Stadtraum nicht unmittelbar nach Ursache und Wirkung zu fragen; also nicht zu entscheiden, was mehr Gewicht hat: die Lebenswirklichkeit in der Stadt und deren Veränderungen oder die mittlerweile eingeübten rechten Debatten um Migration, Eliten etc. Der Garagenkonflikt zeigt die Verknüpfung von zwei Dynamiken: Einerseits beeinflusst die Debattenlage im Großen, die Politik auf Landes- und Bundesebene, die Konflikte im Kleinen (top-down), weil sie verschobene Deutungsmuster anbietet, mit deren Hilfe städtische Konflikte neu gerahmt oder repolitisiert werden können. Die AfD ging in unserem Beispiel diesen Weg und verknüpfte die lokale Problemlage mit jener von Migration und Unsicherheit, auch wenn beide Faktoren für unsere Gesprächspartner_innen weniger Bedeutung hatten. Andererseits liefern städtische Entwicklungen, also bauliche Veränderungen, Aufwertung und steigende Mieten, Anlässe, um Konfliktdynamiken größeren Maßstabs im Kleinen wiederzuerkennen. Dies kann die rechte Besetzung städtischer Themen vorantreiben (bottom-up). Der Streit um die Garagen ist auch ein Ausdruck für den

Kampf zwischen einer traditionellen, wenn man so will fordistischen Autostadt und neuen, eher grünen Stadt- und Mobilitätskonzepten. Rechte Akteur_innen können in dieser Gemengelage einen Pol besetzen und ihn für ihre Zwecke politisch vermarkten. Wir haben es also mit einer Wechselwirkung zwischen zwei Polen zu tun: Die großen Debatten erlauben eine rechtspopulistische Reformulierung oder Besetzung des Problems; kleinteilige Problemlagen und Defizite in der Stadtentwicklung, etwa mangelnde oder eher vorgetäuschte Beteiligung wie im Fall des Schulcampus, liefern mindestens potentiell Anlässe dafür, rechtspopulistische Deutungsangebote auch im Hinblick auf diese Themen anzuwenden bzw. zur Geltung zu bringen. Diese Wechselwirkungen zwischen einem neuen rechten Politikangebot und ihrer Nachfrage dürften regional und thematisch erhebliche Unterschiede aufweisen. Bisweilen nutzen die einen Akteur_innen die anderen jenseits ideologischer Konturen als operative Fürsprecher_innen in der eigenen Sache. Die Garagenbesitzer_innen haben ein spezifisches Profil und spezifische Interessen. Dennoch überlagern sich für eine gewisse Zeit die Interessen, was rechtem Denken auch zum Aufschwung verhelfen kann – solange kein anderes politisches Angebot diese Räume besetzt.

Literatur

- AfD Kompakt. (2018). Kein Nachtragshaushalt für linke Klientelprojekte. Ausgabe 25.9.2018. Zugriff am 11.05.2019 von <https://afdkompakt.de/2018/09/25/kein-nachtragshaushalt-fuer-linke-klientelprojekte>
- Berthold, R. (2016). Berlin, wie haste dir verändert! Junge Freiheit, 26/2016 Zugriff am 11.05.2019 von <https://jungefreiheit.de/kultur/gesellschaft/2016/berlin-wie-haste-dir-veraendert>
- Breidenstein, G., Hirschauer, S., Kalthoff, H. & Nieswand, B. (2013). Ethnographie. Die Praxis der Feldforschung. Konstanz: UVK.
- Burkhardt, A. (2019). Umwelt- und Verkehrspolitik: Von »Großstadtnatur« und »Feinstaubhysterie«. In P. Bescherer, A. Burkhardt, R. Feustel, G. Mackenroth & L. Sievi (2019), *Antiurbane Utopien. Die Stadt im Diskurs der Rechten*. Working Paper (S. 16-20). Zugriff am 20.10.2019 von <https://podesta-projekt.de/wp2>.
- Dassen, M. (2016). Fahrergenuss statt Autofrust. Compact. Magazin für Souveränität, 6/2016, 51-53.
- Dassen, M. (2017). Auto-Aus für Deutschland? Compact. Magazin für Souveränität, 1/2017, 56-58.
- Dubiel, H. (1985). Das Gespenst des Populismus. Merkur, 39 (8), 639-651.
- Förtner, M., Belina, B. & Naumann, M. (2019). Stadt, Land, AfD. Zur Produktion des Urbanen und des Ruralen im Prozess der Urbanisierung. sub|urban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung, 7(1/2), 23-44.

- Geertz, C. (1983). *Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Goodwyn, L. (1978). *The populist moment. A short history of the agrarian revolt in America*. Oxford: Oxford University Press.
- Haas, T. (2018). Das Ende des Autos, wie wir es kannten? *Prokla. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft*, 48 (4), 545-559. doi: 10.32387/prokla.v48i193.1145.
- Heeg, S. & Rosol, M. (2007). Neoliberale Stadtpolitik im globalen Kontext. Ein Überblick. *Prokla. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft*, 37 (4), 491-509. doi: 10.32387/prokla.v37i149.495.
- INSEK (2018). Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2030. Zugriff am 11.05.2019 von https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_De26_Stadtentwicklung_Bau/61_Stadtplanungsamt/Stadtentwicklung/Stadtentwicklungskonzept/Leipzig-2030_Beschluss_Gesamtfassung.pdf
- Knoblauch, H. (2001). Fokussierte Ethnographie. *Sozialer Sinn*, 2 (1), 123-141.
- Landeskriminalamt Sachsen (2019). Polizeiliche Kriminalstatistik. Jahresüberblick 2018. Zugriff am 11.05.2019 von <https://www.polizei.sachsen.de/de/dokumente/Landesportal/PKSXJahresXberblickX2018.pdf>
- Metzger, J. (2017). Postpolitics and Planning. In M. Gunder, A. Madanipour & V. Watson (Hg.), *The Routledge Handbook of Planning Theory* (S. 180-193). London: Routledge.
- Reinhold, C. (2018). Diesel & Dussel. *Compact. Magazin für Souveränität*, 4/2018, 34-35.
- Rennefanz, S. (2018). »Auch die AfD wird den Osten enttäuschen«. *Frankfurter Rundschau*. Zugriff am 11.05.2019 von <https://www.fr.de/politik/auch-wird-osten-enttaeuschen-11038260.html>
- Rink, D. (2015). Leipzig – Stadt der Extreme. *Leipziger Blätter Sonderheft 1000 Jahre Leipzig*, 4-7.
- Rosol, M. & Dzudzek, I. (2014). Partizipative Planung. In B. Belina, M. Naumann & A. Strüver (Hg.), *Handbuch Kritische Stadtgeographie* (S. 212-217). Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Siebel, W. (2004). Einleitung: Die europäische Stadt. In W. Siebel (Hg.), *Die europäische Stadt* (S. 11-50). Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Uitermark, J. & Duyvendak, J. W. (2008). Civilising the City: Populism and Revanchist Urbanism in Rotterdam. *Urban Studies*, 45 (7), 1485-1503. doi: 10.1177/0042098008090685.
- Verga, P. L. (2016). Rhetoric in the Representation of a Multi-Ethnic Neighbourhood: The Case of Via Padova, Milan. *Antipode*, 48 (4), 1080-1101. doi: 10.1111/anti.12229.