

Autozentrierte Gesellschaft

Anke Kläver

Das 9-Euro-Ticket verändert gerade die Sicht auf Mobilität in Deutschland, das als „Autoland“ gilt: Die Autoindustrie hält uns angeblich wirtschaftlich am Leben, es gibt 49 Millionen private PKWs, es wird schneller damit gefahren als in anderen Teilen Europas und die Infrastruktur ist komplett darauf ausgerichtet. Ist dieser Sachverhalt auch ein Fall für die Ungleichheits- und Geschlechterforschung? Sandra Beaufays sprach mit Anke Kläver, Mobilitätsforscherin und Doktorandin am Potsdamer Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung, über unsere autozentrierte Gesellschaft.

Frau Kläver, ist die Mobilitätsfrage eine Gerechtigkeitsfrage?

Ja. Aktuell ist es so, dass Menschen aufgrund verschiedener sozio-demografischer Variablen in ein bestimmtes Mobilitätsverhalten hineingedrängt werden und dass teilweise gar nicht die Option auf eine freie Verkehrsmittelwahl besteht, oder darauf, wie man sich in der Stadt oder auf dem Land fortbewegen möchte. Für Kinder zum Beispiel, die ja rein rechtlich noch gar kein Auto fahren dürfen, muss eine eigene Mobilität gewährleistet werden, die auch sicher ist. Und das wird durch die Zentrierung auf das Auto gefährdet. Der erstrebenswerte Zustand wäre aber, eine Infrastruktur und ein Verkehrssystem so zu bauen, dass es allen Menschen unabhängig von ihren körperlichen oder sozio-demografischen Voraussetzungen möglich ist, sich frei zu bewegen.

Spielt auch Geschlecht eine Rolle - als sozio-demografische Komponente?

Es gibt verschiedene Dimensionen, die einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und das Mobilitätsverhalten im Alltag haben. Dabei spielt auch Geschlecht eine große Rolle. Das soziale Geschlecht kann in Kombination mit anderen sozio-demographischen Variablen [statistische Unterschiede im Mobilitätsverhalten](#) erklären. Auch aufgrund von unterschiedlichen Erwartungshaltungen und Rollenzuschreibungen bewegen sich Menschen anders fort. Dadurch entstehen unterschiedliche Anforderungen und Bedürfnisse, was Raum und Verkehr angeht. Viel geht mit der Übernahme von Care-Arbeit einher. Menschen, die Care-Arbeit übernehmen - und das sind in unserer Gesellschaft überwiegend Frauen - haben [in der Regel kleinteiligere Wege](#), die sie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurücklegen. Dennoch nimmt statistisch die Autoanzahl zu, sobald Paare Kinder bekommen.

Wie kommt das denn?

Wir sind konfrontiert mit einem Netz von verschiedenen Dimensionen und Kräften, die Einfluss auf unsere autozentrierte Lebensweise haben, zu nennen ist hier beispielsweise die Verkehrs- und Stadtplanung. Wie [Städte und Infrastrukturen seit den 1950er-Jahren](#) gestaltet wurden, priorisiert den Autoverkehr. Darum ist es auch zu kurz gedacht, Menschen ausschließlich individuell für ihr nicht nachhaltiges Mobilitätsverhalten verantwortlich zu machen. Es ist auch auf eine große Fehlsteuerung der letzten Jahrzehnte

zurückzuführen, dass es keine attraktiven Alternativen gibt. Schon das sternförmige Straßennetz vieler Städte verdeutlicht, dass die Straßen eher für lange Strecken, vom Wohn- zum Arbeitsort geeignet sind, sie sind nicht angelegt für die kleinteiligeren Wege. Je nach Stadt ist ein Umbau nicht ganz einfach, aber dennoch möglich, wie wir an einigen europäischen Großstädten wie Paris sehen.

Was müsste umgebaut werden und wie?

Was wir benötigen, ist eine Art 15-Minuten-Stadt – zusammenhängende Infrastrukturen, die es ermöglichen, Wohnort, Arbeitsort, Einkaufsorte und Naherholung näher zusammenzubringen. Dazu müsste eine Umstrukturierung und Neugestaltung stattfinden.

Es gibt ja auch noch eine emotionale Komponente der Autozentrierung. Die Bindung zu diesem Verkehrsmittel erfolgt ja nicht nur über alltagspraktische Erwägungen.

Nein, es sind unglaublich viele Werte damit verbunden. Die Automobilität hat sich sehr tief in den Denk- und Handlungsmustern der Menschen verankert, das Auto ist mit Werten verbunden wie Wohlstand, Schnelligkeit, Fortschritt, aber auch mit Männlichkeit: [Wolfgang Sachs](#) sagt, dass in dem Moment, in dem das Auto zum Massengut wurde, also durch den Fordismus, gleichzeitig die zuvor männlich konnotierte körperliche Arbeit zurückgebaut wurde. Arbeitsprozesse wurden technologisiert und auf Kopfarbeit verlagert. Dadurch hat sich auch die Darstellung von Männlichkeit rund um die Frage der Technik verschoben. Mit dem Auto hat also auch eine Rekonstruktion von Männlichkeit stattgefunden.

In der Verkehrsbranche sind hauptsächlich Männer beschäftigt. Welchen Einfluss hat das auf Planungsprozesse?

Es stimmt, aktuell haben wir vorwiegend Männer in der Planung sitzen und weniger Frauen, Menschen mit Migrationsgeschichte oder Menschen, die mobilitätseingeschränkt sind. Wenn wir keine diverse Perspektive in Planungs- und Entscheidungsprozessen haben, wird immer nur eine begrenzte Perspektive umgesetzt. Umso diverser die Planung und Umsetzung ist, desto mehr Bedürfnisse von Menschen können natürlich berücksichtigt werden. Es ist nicht ganz leicht, sich eine Stadt und Mobilität mit den Augen von Kindern vorzustellen oder aus Sicht einer Schwangeren, eines alten Menschen. Deshalb ist es im Verkehrskontext ähnlich wie in vielen anderen Planungsprozessen, dass wir einfach eine größere Perspektivenvielfalt brauchen.

Sehen Sie überhaupt einen Wandel in Richtung vielfältigerer Mobilität?

Teils teils. Auf der einen Seite haben wir [Beharrungskräfte, die weiterhin stark auf Automobilität fokussiert](#) sind, gleichzeitig zeichnet sich ein Wandel ab. Es verändert sich etwas, auch wenn es schneller gehen könnte. Gerade institutionelle Veränderungen, in den Verwaltungen und Gesetzen, brauchen aktuell lange. Die Beharrungskräfte setzen sich zusammen aus einer ökonomischen, einer institutionellen und einer kulturellen Perspektive. Automobilität wird immer noch in Verbindung zu Wirtschaftswachstum gesehen, die Wirtschaft hat sich stark von der Automobilindustrie abhängig gemacht. Das Zweite ist, wie sich Automobilität auch über die Zeit in Institutionen niedergeschlagen hat, in Gesetzen, aber auch in Organisationen. Dann gibt es die kulturelle Vorstellung vom Auto, also die Werte, die damit verbunden werden. Diese drei Dimensionen haben sich in den Alltagspraxen und in der Wahrnehmung niedergeschlagen.

Was heißt das praktisch?

Wir haben nicht nur Gesetze, die Automobilität begünstigen, sondern sind darüber hinaus konfrontiert mit einer großen Zahl an Menschen, die Autofahren für das Normalste überhaupt halten. Da einen Wertewandel zu vollziehen, braucht Zeit. Wir haben 60 Jahre lang das Auto normalisiert, jetzt braucht es auch Zeit, das wieder aus den Köpfen und den Praxen herauszubekommen. Leider haben wir diese Zeit eigentlich nicht und [es fahren weiterhin Autos auf Kosten von anderen Menschen](#). Um vom Auto wegzukommen, brauchen wir nicht nur eine ökologische Sensibilisierung, sondern auch eine soziale – wer profitiert, wer ist ausgeschlossen, wer trägt die Folgen? Wir brauchen also ein Verständnis dafür, dass das Auto nicht normal ist, aber gleichzeitig auch institutionelle und wirtschaftliche Veränderungen.

Gibt es denn konkrete an Veränderungsversuche?

In Berlin gibt es zum Beispiel das Mobilitätsgesetz, das erstmals Rad- und Fußverkehr und ÖPNV priorisiert. Nicht zuletzt infolgedessen werden in Berlin gerade Straßen umgestaltet und Flächen umgewidmet. In der öffentlichen Debatte wird dabei häufig betont, dass das zu lange dauert. Wenn wir aber berücksichtigen, in welchen Abhängigkeiten durchführende Institutionen stecken, vor welchen Herausforderungen sie stehen, wie lange es dauert, bis Haushaltsmittel beschlossen sind und nicht zuletzt, dass es einen personellen Generationenwechsel mit alten und neuen Sichtweisen gibt, ist klar, dass der Wandel nicht von heute auf morgen geht. Gleichzeitig braucht es ein gesundes Maß an Druck und Rückhalt aus der Zivilgesellschaft und der Politik.

Welchen besonderen Forschungsbedarf sehen Sie im Hinblick auf bedarfsgerechte Mobilität?

Wir brauchen noch mehr Wissen über Benachteiligungen. Die Geschlechterforschung kann da viel zu einer diverseren Forschungsperspektive beitragen, sie ermöglicht Perspektiverweiterungen. Das hört auch nicht bei Geschlecht auf, sondern bezieht ja weitere soziale Dimensionen mit ein. Was wir bisher in der Forschung sehen, sind viele Einzeldimensionen: Wie beeinflusst Einkommen das Mobilitätsverhalten und die Autobesitzquote beispielsweise. Da brauchen wir eine viel verschränktere Forschung im Sinne intersektionaler Perspektiven. Es muss viel mehr darum gehen, wie sich die verschiedenen Benachteiligungskategorien, die bislang primär einzeln erforscht werden, sich in Körpern von Individuen überschneiden. Deshalb sollte es eine aktive und bewusste Einbeziehung der jetzt noch ausgeschlossenen Körper in die Planungs- und Entscheidungsprozesse geben, [um ungerechte Privilegien zu beseitigen](#). Es gibt schon ein zunehmendes Bewusstsein über unterschiedliche Benachteiligungen. Aber wir müssen noch mehr benachteiligten Gruppen eine Stimme geben, um sie in der Planung auch zu berücksichtigen. Es geht dabei nicht darum, für marginalisierte Gruppen zu planen, sondern Menschen aktiv einzubeziehen.

Das Interview führte [Dr. Sandra Beaufays](#).

Literatur

Brandt, Ulrich & Wissen, Markus (2017): Imperiale Automobilität. In Ulrich Brand & Markus Wissen: Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus. München: oekom.

Canzler, Weert (1996): Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes. Ed. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin: sigma.

Infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (Ergebnisbericht im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur). Zugriff am 09.08.2022 unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf.

Paterson, Matthew (2007): *Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy*. Cambridge: Cambridge University Press.

Sachs, Wolfgang (1990): *Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Hamburg: Rowohlt.

Sheller, Mimi (2018): *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London: Verso.

Ypma, Lieke; Ines Kawgan-Kagan; Lena Osswald & Frieda Bellmann (2021): *Female Mobility*. Zugriff am 09.08.2022 unter <https://www.womeninmobility.org/femalemobility>.

Zitation

Anke Kläver: Autozentrierte Gesellschaft, in: *blog interdisziplinäre geschlechterforschung*, 01.01.1970, www.gender-blog.de/beitrag/autozentrierte-gesellschaft/, DOI: <https://doi.org/10.17185/gender/20220823>

Beitrag lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



DuEPublico

Duisburg-Essen Publications online

UNIVERSITÄT
D U I S B U R G
E S S E N

Offen im Denken

ub | universitäts
bibliothek

Dieser Text wird via DuEPublico, dem Dokumenten- und Publikationsserver der Universität Duisburg-Essen, zur Verfügung gestellt. Die hier veröffentlichte Version der E-Publikation kann von einer eventuell ebenfalls veröffentlichten Verlagsversion abweichen.

DOI: 10.17185/gender/20220823

URN: urn:nbn:de:hbz:465-20220823-105933-9



Dieses Werk kann unter einer Creative Commons Namensnennung 4.0 Lizenz (CC BY 4.0) genutzt werden.