

Gender-responsive Verkehrspolitik-Ansätze und Instrumente zur Transformation

Vortrag zur Zweiten Feministischen Klimakonferenz von Grüner Klub im Rathaus Wien, Grüne Bildungswerkstatt, FREDAGrüne Zukunftsakademie und Green European Foundation am 23. September 2023 in Wien, PANEL 2: LÖSUNGSANSÄTZE

Nimmt man die internationalen Verpflichtungen, die die Staaten innerhalb der Klima-Rahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) und auf den UN-Gipfeln (Conferences of the Parties - COP) dazu eingegangen sind, sowie die Erkenntnisse der wissenschaftlichen zwischenstaatlichen Institution International Panel on Climate Change (IPCC) der UN ernst, dann stehen heute dringend Transformationen an. Eine der wichtigsten – auch in Hinsicht auf Bewegungsfreiheit der Menschen im Raum - ist eine transformatorische Verkehrswende. Mit Blick auf Abbau ungerechter Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit kann eine solche transformatorische Verkehrswende nur gelingen, wenn sie klima-, versorgungsökonomisch und sozial verträglich ist.

Politisch maßgeblich gestaltet wird in Deutschland und anderen europäischen Staaten jedoch eine verkehrspolitische Klimastrategie, die Hoffnungen in Technologie-zentrierte <Lösungen> zumeist auf der individuellen Ebene setzt, die mit viel öffentlichem Geld an Unternehmen angereizt wird, wie Umstieg auf Elektro-Automobilität, autonomes Autofahren, Drohnen für Paketzustellung durch Angebots-Großunternehmen, Digitalisierung einer Vernetzung von öffentlichem Verkehr mit Sharing- und Mobilitätsangeboten Privater etc. Dabei bleiben Frauen, nicht den dominanten Maskulinitäts-Konstruktionen entsprechende Menschen und die Gesellschaft insgesamt auf der Strecke.

Aufbauend auf der wissenschaftlichen Reflexion der letzten fündunddreißig Jahre (Spitzner/Beik 1995; Spitzner 2004; Bauhardt 1999; Röhr et al. 2018; Spitzner et al. 2020; Spitzner 2021) lassen sich aus meiner Sicht die folgenden Schlußfolgerungen ziehen.

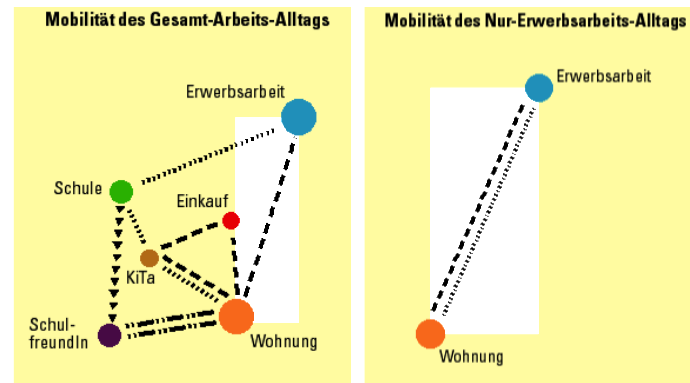
Kernproblem, warum weder die Gesellschaft und ihre Realitäten in den Blick genommen werden noch eine Transformation angegangen wird, ist eine <Gender>-Prägung der Strukturierung der fachlichen Realitäts-Rezeptionen und <Rationalität> im besonders relevanten <Klima-Sektor> Verkehr (wie übrigens auch Energie): die fachlich strukturell wirksame Prägung durch Androzentrismus.

Androzentrismus meint eine Denk-, Sicht- und Orientierungsweise politischer, wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und gesellschaftlicher Sachverhalte, die Männer und Männlichkeit (im Sinne von Gender: Maskulinität) als Maßstab und Norm erachtet. Die ihm zugrundeliegenden gesellschaftlichen Konstrukte von Männlichkeit entsprechen dabei keineswegs den männlichen Lebensrealitäten. Ebenso wenig wollen viele Männer den propagierten Maskulinitätsmodellen entsprechen. Lebensbedingungen, (ökonomische) Praxis und Perspektiven von nicht-maskulinen Menschen, insbesondere Frauen, sowie <Weiblichkeit> werden dagegen als <Besonderheit>, als Abweichung von der Norm erachtet: «Androzentrismus kann als eine gesellschaftliche, wissenschaftliche oder politische Fixierung auf das <Männliche> begriffen werden. Durch die damit verbundenen Machtansprüche ist er eine spezifische Form von Sexismus, in der das Weibliche nicht direkt als minderwertig bezeichnet wird [...]. Vielmehr wird das mit <Weiblichkeit> konnotierte durch Androzentrismus indirekt disqualifiziert: Es wird marginalisiert, als <für das Eigentliche> (des Sachzusammenhangs, des Politikgegenstands o.ä.) bzw. <für das Ganze> (der Politik für den demokratischen Souverän, des Politikbereichs [, der wissenschaftlichen oder planerischen Fragestellung] o.ä.) unmaßgeblich abgewertet, männlichen (Wert-) Maßstäben unterworfen und für definierbar gehalten in von diesen abgeleiteten Kategorien. Androzentrismus besitzt damit eine struktureffiziente indirekte geschlechterhierarchisierende gesellschaftliche Wirksamkeit.» (Spitzner u.a. 2020: 50)

Man vergleiche etwa, welche unterschiedliche verkehrsplanerische und -politische Optimierungspfade sich im Hinblick auf raum-/Orts-integrierende, zeit-politische, Verkehrsmittel-bezogene oder Verkehrsteilnehmer*innen-Zusammensetzung denk- und sichtbar werden anhand der Diskrepanz zwischen dem verkehrswissenschaftlichen Verständnis von <Mobilität> (rechts in Abb.) zu empirisch erkennbaren Schemata praktizierter Mobilität (links) beispielsweise der <Arbeitsmobilität>.

Realitäts-Rezeption:

Verkehrliche Abbildung (Re-Konstruktion) der Lebensverhältnisse von Menschen - z.B. Arbeitsmobilität



Quelle: Spitzner/Beik (1995): Reproduktionsarbeits-Mobilität (f. Bundesforschungsministerium) - WI, AB, Nachhaltigkeit, Gender & Bewegungsfreiheit
23.09.2023 Zweite Feministische Klimakonferenz – Rathaus Wien - Meike Spitzner 5

Die verschränkt Gender-, soziale, versorgungsökonomische, Umwelt-, Nachhaltigkeits- und Klima-Problematik von Verkehr liegt in mehrfachen Risiken aus dem strukturellen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeits- und Klima-Transformation: Risiken

- der unsachgemäßen Wahrnehmung und Bearbeitung der Probleme, Herausforderungen und Klima-Transformationspotenziale,
- der Ineffizienz von Anstrengungen und vermeintlichen Optimierungspfaden,
- der Gender-bedingten Belastung für alle, insbesondere durch irreführende Prioritäten, fehlsteuernde politische Instrumente, (nicht-intendierte) Konterkarierung staatlicher Daseinsvorsorge-Verpflichtungen,
- der Feminisierung der Klima-Verantwortung (Schultz und Wichterich, bereits 1993): die Abwälzung politischer Verantwortung ins <Private> und <Weibliche>, die Externalisierung der Verantwortung aus <maskuliner> Wirtschaft und maskulin geprägten Handlungsfeldern,
- des Vermännlichungsdrucks auf alle Engagierten, insbesondere weil die Gender-hierarchisierende Kraft von Androzentrismus so implizit und nicht leicht bzw. nicht ohne Arbeit erkennbar ist, so dass stets ein hohes Risiko fehlenden Problembewußtseins und unwillentlicher Reproduktion besteht,
- des (unfreiwilligen) Reduktionismus auf <End-of-the-Pipe>-Strategien, deren Irreführungen im Umweltbereich bereits in den 1970er Jahren thematisiert wurden, so dass kaum Chancen entstehen, entsprechend dem Verursacherprinzip Einfluß auf die (gender-bedingte) Problem-Verursachung zu nehmen.

Das Androzentrismus-Risiko unsachgemäßer Wahrnehmung der Probleme z.B. zeigt sich, wenn mit öffentlicher E-Automobilitäts-Förderung die Haushalte neuerdings als <produktive> Orte erkannt werden, allerdings nur solche in Eigenheim-Einfamilienhäusern und nur indem sie als <Tankstelle> für E-Automobilitäts-Strom adressiert und subventioniert werden (vgl. BMVBS 2011), während jedoch die strukturelle Erzeugung von immer mehr Verkehrsbedarf *nicht* adressiert wird.

Das Androzentrismus-Risiko der Gender-bedingten Belastung für alle zeigt sich zum Beispiel in Deutschland, wenn einerseits mit dem sog. Dienstwagen-Privileg die Pkw (vorrangig männlicher höher-positionierten Erwerbsarbeitenden) dreifach steuerlich subventioniert werden, wodurch das Wachstum an Neuwagen (etwa 62% des jährlichen Neuwagenbestands) maßgeblich bestimmt wird – jährlich größer, schwerer, mehr Kraftstoff verbrauchend. Während andererseits die ökonomisch-sozial-ökologische Krise der Versorgungsökonomie (vgl. Spitzner/Beik 1995) für Deutschland u.a. bedeutet, dass 825 Milliarden Euro die Summe darstellt, auf die sich der monetäre Wert der unbezahlten Arbeit der Frauen pro Jahr beläuft – soviel wie fast alle Ausgaben, die Bund, Länder und Gemeinden im selben Zeitraum (Rudolph et al. 2021). Dies würde ich gern als Gender-bedingte und Gender-hierarchisch ausbeutende <jährliche Care-Staatsschuld> bezeichnen – die öffentliche und

politische Finanzierungs-Verantwortung wird allerdings bis heute negiert. Zum Dritten zeigt sich die Gender-bedingte Belastung für alle darin, dass die Preissteigerung von 2000 zu 2018 für Kauf und Unterhalt von Kfz nur 36% betrug, jedoch die für Bahntickets 57% und für ÖPNV gar 79% (Frey et al. 2020).

Angesichts der sechs genannten Nachhaltigkeits- und Klima-Risiken aus dem strukturellen Androzentrismus im Verkehrs-Sektor für die Chancen auf Erreichen von belastbaren Transformations-Pfaden erscheinen die folgenden Strategien als dringend angeraten:

1. Zur Sicherung sachgemäßer Wahrnehmung und Bearbeitung der Probleme (und von Effizienz): Strategie einerseits aktiver und systematischer Androzentrismus-Überprüfung/Eindämmung und andererseits einer systematischen Gleichstellungswirkungsprüfung (ex ante GIA).

Letzteres, das Ex ante-Gender Impact Assessment ist als Tool gerade in Bezug auf Klima vom Umweltbundesamt weiterentwickelt worden (Spitzner 2022, 2020). Bei ersterem geht um Verpflichtung (einschl. finanzieller u.a. Sanktionierung) aller wissenschaftlichen, planerischen und politischen Grundlagen, die zu Entscheidungsfindungen herangezogen werden, darauf, dass sie ausweisen können, dass potenzielle Androzentrismen gezielt und systematisch analysiert worden sind, er adressiert wird und überwunden ist (vgl. auch die rechtlich verankerten Gender Mainstreaming-Gebote).

Zuvorderst verlangt dies die Pflicht, belastbare Datengrundlagen zu schaffen durch nicht-androzentrische Datenkategorien. Nach Sexus dis- und reaggregierte Daten reichen nicht aus. Gerade im Verkehr, für Klimastrategien, Transformation und klimapolitische Instrumente brauchen wir Gender-bezogene Datenbestände, etwa zur versorgungsökonomischen Mobilität. Skandalöse Zustände, dass letztere unsichtbar gemacht wird, indem sie aufgesplittet auf viele androzentrische Datenkategorien verteilt <versteckt> wird, führten dazu, dass über Jahrzehnte deren, was Wege betrifft, fast gleicher quantitativer Stellenwert wie Pendlermobilität, welche planerische, finanzielle und politische Priorisierung erfährt, nicht ausgewiesen war und ist – und keine Konsequenzen folgten.

2. Strategie der Befreiung von Gender-bedingten Belastung für alle.

Diese umfasst Überwindung irreführender androzentrischer Prioritäten, Ersetzen fehlsteuernder androzentrischer politischer Instrumente (etwa einen Großteil der preisökonomischen Klima-Instrumente im nicht-akkumulationszentrierten ökonomischen Sektor, Emissionshandel-Ausweitung auf Haushalte), gezielte Eindämmung androzentrischer Konterkarierung der staatlichen Daseinsvorsorge-Verpflichtungen, eine gezielte Diskussion um die jeweiligen Stellenwerte von Versorgungsökonomie, Gemeinökonomie, mittelständischer Ökonomie und akkumulationszentrierter Ökonomie.

3. Strategie der gezielten Vorsorge gegen die Feminisierung der Klima-Verantwortung.

Zentral ist hier die Einführung Emanzipativer Suffizienz-Rechte als bürgerliches Klima-Recht der Versorgenden und privaten Haushalte. Emanzipative Suffizienz ist definiert als die Freiheit und das Recht, die Bewältigung des Alltags sowie die Versorgung der Haushaltsmitglieder in versorgungsökonomischer Rationalität und Qualität vollziehen zu können, unter Sicherung der eigenständigen Existenz der Versorgenden, Verminderung gender-einseitiger Belastungen und Stärkung gesellschaftlicher Gestaltungsmacht, ohne Erhöhung der Naturzerstörung (z.B. Erhöhung des Energiebedarfs) sowie nicht zulasten der sozialen und natürlichen Mit-, Um- und Nachwelt (Spitzner/Buchmüller 2016; Spitzner 2021). Die Strategie umfasst auch substanzielle Prioritäten-Veränderungen zugunsten der Freiheit von Nötigung zu <Wachstum-Mitmachen-Müssen>, etwa Nötigung zu Motorisierung durch inakzeptable Erreichbarkeiten, strukturelle maskuline Gewalt im öffentlichen Raum etc..

4. Einführung von (auch institutionellen und (planungs-)prozeduralen) Maskulinitäts-Politiken als Strategie der gezielten Eindämmung von Vermännlichungsdruck auf alle.

Dazu gehört, den Androzentrismus zum Thema und zu Referenz machen – durch *alle*. Und dazu gehört, auf veränderte Rahmenbedingungen für das Handeln und Engagement zielen: gestaltungs- und definitionsmächtige Strukturen zu thematisieren statt die Überschätzung individueller und <<Bottom Up>>-Ansätze fortzuschreiben.

5. Strategie der Adressierung (gender-bedingter) Problem-Verursachung (Verursacherprinzip) und Absage an einen Reduktionismus auf End-of-the-Pipe-Ansätze.

Konkret bedeutet dies, Instrumente gegen strukturelle Erzeugung von Verkehrsaufwand zulasten der Haushalte und der Versorgenden (Care-Givers) einzuführen. Und da liegen konkrete Vorschläge auf dem Tisch: die Verkehrserzeugungsabgabe (anhand unternehmerisch generierten Kund*innen-, Beschäftigten-, Belieferungs- und Entsorgungsverkehrs), die (Güter-) Verkehrswürdigkeitsprüfung, Verkehrsauswirkungs-Prüfung aller Gesetze, Emanzipative Suffizienzrechte (bürgerliches Klimarecht)).

Literatur

Bauhardt, Christine (1999): Bürgersteige und Straßenbahnen für die Frauen – den Männern ICE und Transrapid? Zur Verhältnismäßigkeit von Investitionsentscheidungen für den Infrastrukturausbau. In: Collmer, Sabine/Döge, Peter/Fenner, Brigitte (Hrsg.): Technik – Politik – Geschlecht. Zum Verhältnis von Politik und Geschlecht in der politischen Techniksteuerung. Bielefeld, Bd. 112, S. 111-125.

BMVBS Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (2011): Elektromobilität – Mein Haus, meine Tankstelle. Werbe-Plakat zur Ankündigung eines hervorgehobenen Forschungsprojekts zum Betrieb von Elektrofahrzeugen mit Hilfe des Energie-Plus-Hauses. http://www.bmvbs.de/DE/Home/home_node.html - 15. Juni 2011.

Frey, Kilian, Andreas Burger, Katrin Dziekan, Christiane Bunge, und Benjamin Lünenbürger (2020): Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

Röhr, Ulrike; Alber, Gotelind; Göldner, Lisa (2018): Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Forschungsreview, Analyse internationaler Vereinbarungen, Portfolioanalyse. UBA-Texte 23/2018. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-03-15_texte_23-2018_gender-klima.pdf

Rudolf, Christine; Funke, Claire; Schön, Lilly; Knobloch, Ulrike; Reiche, Ulrike (2021): Makroskandal - Drei Zahlen sprechen Klartext für Deutschland. <https://www.closecondatagap.de/zahl-3-825/> sowie <https://www.closecondatagap.de>

Spitzner, Meike; Beik, Ute (1995/1999): Reproduktionsarbeits-Mobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien. In: Spitzner, Meike; Hesse, Markus; Holzapfel, Helmut (Hg.) (1999): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität - Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Forschungsberichte Bd.5. Wuppertal: Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität, ISBN 3-929944-21-9, 40-140. https://www.researchgate.net/publication/259182750_Reproduktionsarbeitsmobilitaet_-_theoretische_und_empirische_Erfassung_Dynamik_ihrer_Entwicklung_und_Analyse_kologischer_Dimensionen_und_Handlungsstrategien?ev=prf_pub

Spitzner, Meike; Buchmüller, Sandra (2016): Energiesuffizienz - Transformation von Energiebedarf, Versorgungsökonomie, Geschlechterverhältnissen und Suffizienz. Bericht zum emanzipativen Suffizienzansatz, zur neuen genderreflektierten Methodik und Auswertung einer Fokusgruppe (Wuppertal Report 8). ISSN 1862-1953. <https://energiesuffizienz.files.wordpress.com/2014/06/wr8.pdf> und <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/6439>.

Spitzner, Meike; Hummel, Diana; Stieß, Immanuel; Alber, Gotelind; Röhr, Ulrike (2020): Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. UBA-Texte 30/2020. Berlin: Federal Environment Agency. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/interdependente-genderaspekte-der-klimapolitik> (sowie auch <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7561>)

Spitzner, Meike (2021): Für emanzipative Suffizienz-Perspektiven. Green New Deal statt nachhaltiger Bewältigung der Versorgungsökonomie-Krise und Verkehrsvermeidung? In: Prokla 202 (51.Jg., Heft 1, März 2021): 95-114. <https://www.prokla.de/index.php/PROKLA/article/view/1934>

Spitzner, Meike (2022): Ensuring the gender dimension: The gender impact assessment tool. In: DLR Projektträger, EU-Büro des BMBF (ed.) (2022): Turning the wheels – Sex and gender in research on mobility. European Research Area Workshop Series on the Gender Dimension in Research, Workshop on November 10, 2022. https://www.euburo.de/files/FIF_Meike_Spitzner_Presentation-2022-11-10_Web.pdf