

**ROSA LUXEMBURG STIFTUNG**  
BÜRO BRÜSEL

JANNA ALJETS

# RAUM EINNEHMEN!

MOBILITÄT FÜR ALLE STATT AUTOZENTRISMUS  
UND HEGEMONIALER MÄNNLICHKEIT

EINE STREITSCHRIFT



DE

# JANNA ALJETS

Janna Aljets ist in der Klimagerechtigkeitsbewegung gegen Kohle, Autos und Macker aktiv und hat im Brüsseler Büro der Rosa-Luxemburg-Stiftung den Themenbereich zur Transformation der Automobilindustrie und zur Verkehrswende aufgebaut.

Sie dankt Timo Daum, Isabell Eberlein, Lara Eckstein, Denise Kramer, Tazio Müller, Anna Nygard, Ada Regelman, Alexandra Spaeth, Pilar Vega Vindado sowie der LuX-Redaktion der Rosa-Luxemburg-Stiftung für hilfreiche Kommentare, Ideen, Inspirationen und solidarische Kritik.

Ein feministischer und intersektionaler Blick auf Verkehr und Mobilität	4
Das Auto als ultimativer Ausdruck hegemonialer Männlichkeit	7
Autos und Verkehr werden von „echten Männern“ gelenkt	12
Hegemoniale Männlichkeit im Verkehrssektor	17
Ermächtigung auf der Straße: Feministische Vorreiter*innen	23
Bewegung feministisch, intersektional und gerecht gedacht	31
Glossar zu einigen zentralen Begriffen	38
Literatur	43



**EIN FEMINISTISCHER  
UND INTERSEKTIONALER  
BLICK AUF VERKEHR  
UND MOBILITÄT**



Die Möglichkeit, sich von A nach B zu bewegen, ist eine der Grundvoraussetzungen für eine Teilhabe am sozialen Leben. Diese Grundvoraussetzungen sind aber gesellschaftlich sehr ungleich verteilt und hängen unter anderem vom Wohnort, den finanziellen und körperlichen Möglichkeiten sowie auch von **Geschlecht**<sup>1</sup>, Klasse und ethnischer Herkunft ab. Ebenso wichtig sind aber auch die infrastrukturellen und verkehrsplanerischen Angebote, die politisch ausgehandelt werden. Gerade in Zeiten einer globalen Pandemie, in denen sich immer mehr Menschen vorübergehend nur noch rund um ihren Wohnort herum bewegen können, wird diese unterschiedliche Teilhabe an Mobilität und Möglichkeiten umso offensichtlicher. Unsere Städte sind nicht für alle da.

Straßenschluchten, Geh- und Radwege, Bus- und U-Bahnstationen sowie Park- und Spielplätze gehören zu jedem Stadtbild und scheinen für alle Menschen der Stadt gemacht zu sein. Zugänglichkeit und Verfügbarkeit erscheinen uns als universale Kategorien: Ein Fahrstuhl kann ebenso von allen genutzt werden wie der vierspurige Innenstadtring – beide bieten **Mobilität** für alle Menschen an – oder etwa nicht?

So unterschiedlich Städte unserer Welt und ihre Verkehrssysteme sind, so sehr ähneln sie sich dennoch in einer Sache: In ihnen materialisieren sich der männliche\* Blick, die patriarchalen Verhältnisse und die fordistische Produktions- und Lebensweise. Diese festgefahrenen Macht- und Infrastrukturen privilegieren nur wenige und negieren damit die (Mobilitäts-)Bedürfnisse von vielen anderen.

Diese Streitschrift analysiert die heutige kapitalistisch geformte Stadt, ihren **Verkehr** und die jeweilige (Im-)**Mobilität** ihrer Bewohner\*innen aus einer **feministischen** und **intersektionalen** Perspektive heraus. Zentral ist dabei die These, dass insbesondere der **Autozentrismus**, hier ist die Fokussierung auf und Privilegierung des Automobils gemeint, die **Mobilitätsbedarfe** von Frauen\*, **Schwarzen Menschen** sowie einkommensschwachen Klassen zugunsten eines überholten **Geschlechter-** und Lebensmodells systematisch vernachlässigt. Anders ausgedrückt: Die heutigen Städte und ihre Verkehrsplanungen spiegeln patriarchale, rassistische und klassistische Produktions-,

---

1 Zentrale Begriffe werden zum tieferen Verständnis im Glossar erläutert und sind im Text fett gedruckt.

Konsum- und Denkmuster wider und reproduzieren diese. Dies kulminiert in der Dominanz des Autos über alle anderen Verkehrsmittel und damit in einer Zementierung diskriminierender Macht- und Infrastrukturen. Diese strukturellen Diskriminierungsprozesse wie auch die immer weniger lebenswerten Städte und ein Fortschreiten der Klimakrise erfordern daher eine **intersektionale** Analyse, um **Mobilität** für alle zu ermöglichen und gleichzeitig den **Autozentrismus** zurückzudrängen.

So zeichnet die Autorin diese gesellschaftliche Konstruktion um das Auto herum nach, die sich in unseren Städten und unseren Verkehrssystemen zeigt. Gleichzeitig wird auf alternative Herangehensweisen aufmerksam gemacht: Ausgangspunkt der Analyse ist eine **feministische** Perspektive auf **Geschlechterfragen**, allerdings sollen andere Diskriminierungsformen hiermit durchaus verknüpft werden, da sie im gesellschaftlichen Gefüge nicht unabhängig voneinander stehen. Eine **intersektionale** und nachhaltige Städte- und Verkehrsplanung nimmt Patriarchat, Rassismus und Klassismus sowie die kapitalistische Produktionsweise gleichermaßen gezielt ins Auge. Diese Perspektive auf Stadt und Verkehr erlaubt Zugang zu gerechter **Mobilität** für alle, mehr Ruhe und Platz, Raum für Begegnung und vor allem auch ein sicheres und klimagerechtes Umfeld für alle. Insofern ist gerechte **Mobilität** immer auch ein essentieller Beitrag zu sozialer und ökologischer Gerechtigkeit.





**DAS AUTO ALS  
ULTIMATIVER AUSDRUCK  
HEGEMONIALER  
MÄNNLICHKEIT**

*„You are not born a motorist, you become one.“*

Anna Nygard, Planka.nu

Es ist unstrittig, dass unser heutiges **Verkehrssystem** um das Auto herum und mit dem Automobil als zentrales und wichtigstes **Verkehrsmittel** aufgebaut ist. Dieser **Autozentrismus** geht aber weit über die rein infrastrukturelle Ausrichtung von Stadt und Land auf das Automobil und über die zentrale wirtschaftliche Stellung des gesamten Industriezweigs hinaus. Die Ausrichtung auf das Auto und dessen privilegierte Stellung innerhalb unseres gesamten **Verkehrssystems** ist auch eine **Geschlechterfrage** und unterliegt damit einer starken sozialen Konstruktion. Wie kaum ein anderes Konsum- und Gebrauchsprodukt ist das Auto zutiefst emotional aufgeladen, erfolgreich propagiert von der Autowerbeindustrie als das Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit, aber eben auch für Stärke, Dominanz, Kraft und Technik. Alle diese Begriffe und Konzepte werden synonym auch dafür benutzt, Männlichkeit\* zu konstruieren und aufrechtzuerhalten.

Nicht ohne Folgen bleibt es bis heute, dass PKW-Fahrer meist männlich\*, Beifahrer\*innen eher weiblich\* sind und dass das Schrauben und Polieren den stolzen Vätern und ‚echten Männer\*n‘ vorbehalten ist. Sie verstünden sich schließlich auf Technik und Fortschritt, so eine uralte patriarchale, aber immer noch gängige Vorstellung. Oder wie Dan Albert es formuliert: „Driver’s ed made teenagers into citizens; auto repair made boys into men.“ (Albert 2019)

Margarete Stokowski analysierte brillant, was die hysterische Diskussion um Tempolimits in Deutschland mit angekratzter Männlichkeit\* zu tun hat: „Überall, wo es um Einschränkungen vermeintlich besonders männlicher Tätigkeiten geht, egal ob Fleischessen, Böllern oder schnelles Autofahren, stehen jedes Mal Bataillone von Politikern oder Journalisten bereit, die erklären, dass hier eine vermeintlich gottgegebene menschliche Freiheit mit völlig unvernünftigen, lustfeindlichen Beweggründen wegkastriert werden soll.“ (Stokowski 2019)

Es ist fast lustig, wenn es nicht so traurig wäre. Doch die Analyse deckt sich mit den allseits bekannten Macker- und Machotypen aus der Auto- und Journalismusbranche: Elon Musk, Winterkorn, Ulf Poschardt und weitere halten dieses testosterongetränkte Männlichkeits\*stereotyp aufrecht. „Autos werden mit sexistischen Motiven beworben; ihr Design bedient Geschlechterstereotype; sie begünstigen die Herausbildung einer **hegemonialen Männlichkeit** entlang von Eigenschaften wie Aggressivität, Gewalt und Technologie; und in Zeiten, in denen physische Stärke aufgrund von Veränderungen der Arbeitswelt an Bedeutung verliert, helfen sie Männlichkeit\* entlang von Fragen technischer Kompetenz wiederherzustellen“ (Brand / Wissen 2017: 140).

Hegemoniale Männlichkeit bedeutet dann konkret, dass Motoren laut und schmutzig sein müssen, oder wenigstens in ihrer E-Variante ordentlich PS aufweisen und auch sonst werden Autos immer mehr so gebaut, dass sie wie kleine Panzer die Straßen der Stadt dominieren – und um jeden Preis beeindrucken sollen, wie es immer wieder auch satirisch wahrgenommen wird: „Posen: Verhalten von heterosexuellen männlichen Wagenlenkern zum vermeintlichen Beeindrucken des weiblichen\* **Geschlechts**. Beim Posen wird mit Vorliebe motordröhnend gerade da sinnfrei entlang gerast, wo besonders viele angeekelt teilhaben müssen. Das Herumfahren der testosterongequälten **Verkehrsteilnehmer** diene dazu, sagen PsychologInnen, körperliche Defizite in Zentimetern zu kompensieren.“ (Müllender 2020: 25) So flach dieser Humor erscheinen mag, so ist dennoch nicht von der Hand zu weisen, dass das Posen und Protzen mit Autos kulturübergreifend zur Konstruktion und Aufrechterhaltung von **hegemonialer Männlichkeit** und Dominanz genutzt wird.

Autos sind raumgreifend und bedingungslos, weil sie neben sich höchstens andere kleine Panzer akzeptieren. Fahrräder und Fußgänger\*innen müssen sich fast schon entschuldigend an ihnen vorbeizwängen, denn Straßen und Parkplätze werden für Autos gebaut – und zwar ausschließlich für sie. Der für die Autobauer sehr lukrative SUV-Trend treibt die räumliche Überlegenheit des Autos auf die Spitze. In gewisser Hinsicht erscheint er wie das Pendant zu „Manspreading“ – Männer\* sitzen an öffentlichen Orten mit gespreizter Beinhaltung – und „Mansplaining“ – herablassende Erklärungen eines Mannes\*, der fälschlicherweise glaubt, er wisse mehr über den Gesprächsgegenstand

als seine Gesprächspartnerin. Der Raum wird sich mit dem Auto genommen, ohne Rücksicht auf Verluste, auf andere Mitmenschen, Schwächere, Benachteiligte oder die Umwelt. Das Recht des Stärkeren wird hier bedingungslos ausgelebt, propagiert und gesellschaftlich weitgehend akzeptiert. Oder, wie es die Werbung für den Sportwagen Ford Mustang nicht einmal ironisch ausdrückt: „Denken Sie einmal nicht an Ihre Kinder.“ (Roß 2018) Nur das eigene Ego und die eigenen Wünsche und Herrschaftsgelüste zählen.

Diese Zuspitzung lenkt das Augenmerk auf die katastrophalen Auswirkungen des **Autozentrismus** auf Umwelt und Klima. In gewisser Hinsicht spiegelt der SUV-Trend und die Privilegierung des Autos in unseren **Verkehrssystemen** die „imperiale Lebensweise“ (Brand / Wissen 2017) wider, mit der für unseren Lebensstil und unsere Mobilität Ressourcen auf Kosten von Menschen im **Globalen Süden** oder kommender Generationen übernutzt werden.

Dass auch immer mehr Frauen\* und auch einige PoC-Gruppen Autos fahren und natürlich auch der Trend zu immer größeren und umweltverschmutzenden Autos vor ihnen keinen Halt macht, erscheint zunächst widersprüchlich, aber es widerlegt das Argument in seiner Essenz nicht. Denn bei der Zurschaustellung **hegemonialer Männlichkeit** geht es letztlich um Dominanz und Macht, die auf Kosten anderer ausgeübt wird, nicht um das biologische **Geschlecht** oder die Herkunft. Darüber hinaus verschafften Autos Frauen\* im Rahmen der kapitalistischen Verwertungslogik auch Freiheiten. Die symbolische Unabhängigkeit in Verbindung mit sozialen Aufstiegsbemühungen überschreitet hier also auch Geschlechtergrenzen. Oder anders: Es geht um ein generelles Distinktionsbedürfnis nach unten, eine Zurschaustellung der eigenen gehobenen sozialen Position. Insofern ist und war das Autofahren schon immer auch etwas zutiefst klassistisches. „Der SUV ist ein Mittel, um sich gegen eine undurchschaubare und vielfach bedrohlich erlebte Welt zu wappnen. [...] Insofern wäre SUV-Fahren eine individuelle Strategie [...] – eine Strategie, die gleichwohl das Phänomen, an das sie sich anpasst, selbst verstärkt. Schließlich könnte man es als einen Nebenschauplatz des Klassenkampfes begreifen: Der SUV bringt seine/n BesitzerIn in eine unangreifbare Position, er wird dadurch zu einem Medium, mit dem die Mittelklasse ihre latenten Abstiegsängste bearbeitet“ (Brand / Wissen 2017: 128f.).

Diese Aneignung **toxischer** Verhaltensweisen zum Zwecke der sozialen Abgrenzung ist auch in anderen gesellschaftlichen Bereichen bekannt (Dämon 2018, Gersemann / Kaiser / Michler 2016).

Dieser katastrophale Trend, der die Unfallstatistiken, die Umweltverschmutzung und die Profite von Autokonzernen gleichermaßen in die Höhe schnellen lässt, zieht zudem eine Art Wettrüsten nach sich. SUVs verändern das Sicherheitsbedürfnis aller **Verkehrsteilnehmer\*innen** fundamental. Je mehr große Zwei-Tonnen-Panzer auf den Straßen unterwegs sind, desto höher wird die gefühlte Unsicherheit aller anderen. Da sich normal große Autos angesichts steigender SUVs auf den Straßen für die Fahrer\*innen nicht mehr sicher anfühlen, braucht es nun ein größeres Auto für ein maximales Sicherheitsbedürfnis. Dies wiederum vergrößert die Unsicherheit aller anderen **Verkehrsteilnehmer\*innen**. **Hegemoniale Männlichkeit** und der **Autozentrismus** ziehen also eine Art Teufelskreis nach sich, die ein Auf- und Wettrüsten bedingen, welches auf Kosten der Umwelt und der Freiheit und Sicherheit aller geht. Die steigenden Zulassungen von SUVs bestätigen diese Beobachtung (Greenpeace 2019). Ähnliche Phänomene kennt die kritische und **feministische** Theorie bereits aus vielen anderen gesellschaftlichen Bereichen, in denen **toxische Männlichkeit\*** herrscht – also in praktisch allen. Dabei wünscht sich die Mehrheit der Menschen, vom Auto weniger abhängig zu sein –<sup>2</sup> das Auto wird also, ähnlich wie tradierte **Geschlechterrollen**, mehr und mehr zur Last als dass es zu Freiheit und Unabhängigkeit für alle beiträgt.

---

2 Umweltbundesamt 2017: „Mehrheit der Deutschen will nicht mehr so stark aufs Auto angewiesen sein.“ Dennoch könnte eine Folge der Coronakrise sein, dass sich dies nun wieder umkehrt, weil es ein noch erhöhtes Sicherheits- und Abstandbedürfnis der Menschen gibt und diese nun doch wieder das Auto als hauptsächliches Verkehrsmittel wählen. Dies ist eine große Gefahr der Corona-Folgen auf die Gesellschaft.

An elderly woman with white hair, wearing a bright blue beret and a matching blue coat, is pushing a black metal shopping cart on a paved sidewalk. She is also wearing a plaid skirt, white socks, and black shoes. The cart has a black seat and a wire basket. The background is a grey stone wall.

**AUTOS UND  
VERKEHR WERDEN VON  
„ECHTEN MÄNNERN“  
GELENKT**

*„[T]he assumption that shorter walking trips are irrelevant to infrastructure policy is little short of an assumption that women are irrelevant to infrastructure policy.“<sup>3</sup>*

Caroline Criado-Perez

Doch nicht nur das Auto, sein technischer Fetisch sowie seine emotional konstruierte Tragweite und deren Privilegierung machen Mobilität und **Verkehr** zu einer männlich\* dominierten Branche. Natürlich betrifft das leider immer noch viel zu viele gesellschaftliche Bereiche. Doch der Verkehrssektor scheint ganz besonders ein Bereich zu sein, in dem *weiße* Männer\* noch ganz unter sich sein können (die 1. Klasse in Flugzeugen und Bahnen einmal ausgenommen). Frauen\* oder **Schwarze Menschen** sind kaum sichtbar, ganz zu schweigen davon, dass sie ihre Perspektiven und Belange einbringen könnten. Denn auch hier bedingen und perpetuieren **Geschlecht** und Herkunft Klassenunterschiede.

Der **Gender**-Gap zeigt sich zunächst in einer der mächtigsten Industriebranchen (Aljets 2019): In der Autoindustrie machen Frauen\* schätzungsweise gerade einmal 14 Prozent der Belegschaft aus, was weit unter dem Durchschnitt anderer industrieller Branchen liegt. Der Frauen\*anteil fällt zudem, je weiter die Besoldungsstufe bzw. Qualifikation steigt, in den Vorständen sucht man sie fast vergeblich. Ähnliches gilt für **Schwarze Menschen** bzw. Menschen mit Migrationshintergrund. Insbesondere seit den Gastarbeiter-Generationen werden ihnen oft die am schlechtesten vergüteten Positionen zugewiesen, wenige steigen auf.

Die Frauen\*anteile an der Gesamtbeschäftigtenzahl differieren darüber hinaus zwischen den einzelnen Wirtschaftszweigen: Bei den Automobilherstellern betrug der Frauen\*anteil im Jahr 2008 lediglich zwölf Prozent, bei der Zuliefererindustrie zwischen 12,2 Prozent (Herstellen von Karosserien, Aufbauten und Anhängern) und 18 Prozent (Herstellen von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren) (IG Metall 2010). Nicht zuletzt waren auch bis in die 1980er Jahre noch Frauen\* – bzw. Leichtlohn-

---

3 Criado-Perez 2020, 58.

gruppen vorgesehen, die eine gesonderte (d. h. schlechtere) Bezahlung für weibliche\* Kolleginnen vorsah (DGB 2013).

Wenn fast nur Männer\* Autos bauen, dann bauen sie diese auch vor allem für Männer\*. Der so genannte „**Gender Crash Gap**“ zeigt an, dass Frauen\* aufgrund ihrer anderen Sitzposition und ihres anderen Körperbaus eine höhere Wahrscheinlichkeit haben, sich bei Unfällen schwer zu verletzen. Die verpflichtenden Crashtests mit Neuwagen werden immer noch nur mit Dummies durchgeführt, die männliche\* Körper haben (Dron 2019, Criado-Perez 2020: 253f.). Auch hier wieder wird der zentrale Aspekt der einseitigen Sicherheit sichtbar – die patriarchalen Verhältnisse erlauben Sicherheit für die wenigen (Insassen) und erzeugen Unsicherheit für alle anderen.

Es ist zudem kein Zufall, dass sich die **toxische Männlichkeit\*** durch rücksichtsloses Verhalten im **Verkehr** auch in den Unfallstatistiken widerspiegelt: So sind Männer\* deutlich häufiger Verursacher von schweren und tödlichen Unfällen, auch so verschönigend genannte „Kavaliersdelikte“ wie Trunkenheit, Raserei oder Falschparken kommen in der Mehrheit von Männern\* (Statistisches Bundesamt 2018, Runter vom Gas 2018, Kayser-Bril 2018). Daher waren Versicherungen für Frauen\* auch bis 2013 günstiger, bis ein Urteil des EU-Gerichtshofs dies zu einer unzulässigen Diskriminierung erklärte (Sommer 2012).

Die rein männlich\*-*weiße*<sup>4</sup> Dominanz ist aber natürlich auch in anderen gesellschaftlichen Bereichen mehr oder weniger deutlich sichtbar. So ist das deutsche **Verkehrsministerium**, welches seit seinem Bestehen keine einzige Ministerin hervorbrachte, in den höher gestellten Positionen auffallend männlich\* und *weiß* (BMVI 2020). Diese männliche\* Exklusivität zieht sich in andere Bereiche weiter. So werden **Verkehrs-** und Stadtplanung in den Kommunen und Verwaltungen von Männern\* ausgeführt, Lehrstühle und Professuren zum **Verkehrsbereich** sind von Männern\* besetzt und auch in den politischen Parteien finden sich wenige Frauen\*, die zu diesem Thema sprechen. So genannte **Verkehrsexperten** sind fast immer Männer\*, auf

---

4 Die Technologie autonom fahrender Autos hat offensichtlich Schwierigkeiten, Menschen dunklerer Hautfarbe als Fußgänger\*innen zu erkennen, was fatale Folgen haben kann. Siehe dazu Hern 2019.

Fachkonferenzen nicken sich die wenigen anwesenden Frauen\* heimlich, wissend und bestärkend zu und so wundert es kaum noch, dass **Verkehr** immer noch DAS Männer\*thema zu sein scheint (und nur Jungs mit Autos spielen dürfen).

Dabei ist es auffällig, dass Frauen\* sich nicht nur insgesamt klimafreundlicher verhalten (Räty / Carlsson Kanyama 2010), sondern meistens auch umweltbewusster bewegen, das heißt deutlich häufiger im Umweltverbund aus Fuß, Fahrrad und ÖPNV unterwegs sind und es bis heute mehr Männer\* sind, die mit dem eigenen Auto unterwegs sind (VCD 2009, Umweltbundesamt 2019, Alber 2015).

Man könnte hier fast schon von einer Institutionalisierung der narzisstischen (oft männlichen\*) Fahrerperspektive sprechen, wie Tomas Vašek sie beschreibt: „Es ist der Blick des Fahrers, seine Sicht der Welt – die „Fahrerperspektive“. Der Blick des Autofahrers ist primär nach vorn auf die Straße gerichtet. Was immer ihm beim Fahren begegnet, das nimmt er als potenzielles Hindernis wahr. Die Perspektive des Fahrers ist eine verengte Perspektive, sein Blick ein Tunnelblick, der aufs Fahren selbst fixiert ist, aufs möglichst zügige und unbehinderte Vorankommen. [...] Es geht auch um eine deutsche Lebensform, eine nahezu totale Autokultur, die dieses Land bis in den letzten Winkel durchdringt. Das Auto steckt tief in unseren Köpfen, es bestimmt unser Leben.“ (Vašek 2019). Wobei hier sicherlich von einer gegenseitigen Bestätigung gesprochen werden muss: Die patriarchale Emotionalisierung und Hervorstellung des Autos bedingt und stärkt die Institutionalisierung und Machtposition des Autos und umgekehrt stärken diese Strukturen das emotionale Überlegenheits- und Unerbittlichkeitsgefühl – das eine kann nicht ohne das andere erklärt werden.

Der Philosoph und Autokritiker Peter Sloterdijk fand für die emotionale Bedeutung des Automobils in modernen Gesellschaften sogar folgendes Bild: „Alle Theorien, die das Auto als Transportmittel charakterisieren, vergessen eine ganze Dimension: Das Automobil ist ebenso sehr Rausch- wie Regressionsmittel. Es ist ein **rollender Uterus**, der sich von seinem biologischen Vorbild dadurch vorteilhaft unterscheidet, dass er mit Selbstbeweglichkeit und Autonomiegefühlen verbunden ist.“ (Sloterdijk 1995, Hervorhebung durch Autorin)

Das Auto ist also nicht nur in unseren Köpfen, sondern auch tief in den unteren Lenden verankert. Sichtbar wird das an den fast schon erotischen oder liebehaften Beziehungen zum eigenen Automobil. Doch unterscheidet sich das Auto von seinem hier erwähnten biologischen Vorbild, dem Uterus, wohl auch darin, dass von letzterem keinerlei Gefahr ausgeht, während Automobile wohl zu den tödlichsten Produkten der Massenindustrie gehören. Jedes andere so tödliche Produkt wäre sicher längst vom Markt genommen worden. Allein der Gedanke, ein Automobil mit einem gesicherten Uterus zu vergleichen, mutet wie ein patriarchaler Reflex an und lässt zudem, nebenbei bemerkt, auch unverhoffte Einblicke in patriarchale Wissenslücken über die weiblichen Fortpflanzungsorgane zu.





**HEGEMONIALE  
MÄNNLICHKEIT IM  
VERKEHRSSSEKTOR**

*„If you want to know if an urban environment supports cycling, you can forget about all the detailed ‘bikeability indexes’ – just measure the proportion of cyclists who are female.“<sup>5</sup>*

Jan Garrard, Scientific American 2009

Mehr Frauen\*, **Schwarze Menschen und Menschen mit körperlichen Einschränkungen** in Macht- und Entscheidungspositionen garantieren natürlich noch nicht unbedingt **intersektionale** Stadt- und **Verkehrsplanungen**. Aber fast rein *weiß-männlich\** besetzte Gremien, Expertenpositionen und Entscheidungsträger ermöglichen definitiv nur eine sehr beschränkte **Verkehrsplanung**. Somit dominieren in der **Verkehrsplanung** seit Jahrzehnten die Transport- und **Mobilitätsbedürfnisse** vollzeiterwerbstätiger Männer\* (Criado-Perez 2020: 56f.). Stadtplanung läuft damit Gefahr, dass sich in ihr die fordistisch-kapitalistische Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung widerspiegelt, in der ein (männlicher\*) Alleinverdiener in einem Industriebetrieb für die Kleinfamilie ökonomisch verantwortlich ist. In der Herausbildung der kapitalistischen Produktionsweise wurde diese künstliche Trennung zwischen häuslicher reproduktiver Arbeit und außerhäuslicher produktiver Arbeit verstärkt. Obwohl letztere ohne erstere nicht denkbar wäre und unbezahlte Sorgearbeiten Grundlage und Voraussetzung für andere ökonomische Tätigkeiten sind, wird der bezahlten produktiven Arbeit in dieser Wirtschaftsordnung ein deutlich höherer Wert beigemessen – dies drückt sich in unterschiedlicher materieller und ideologischer Anerkennung aus, die zudem stark mit tradierten **Geschlechterrollen** daherkommen. Überholte **Geschlechterbilder** und Konsummuster rund um Massenprodukte werden durch diese künstliche Trennung gebildet, verfestigt und stetig reproduziert – eben auch in der **Verkehrs-** und Stadtplanung. Die Gesellschaft aber hat diese städtische Form eigentlich längst überholt, denn andere Erwerbs- und Familienformen sowie natürlich auch davon abweichende **Geschlechterrollen** werden vielfach und in diversen Formen gelebt. So gesehen kann die derzeitige Stadt- und **Verkehrsplanung** den veränderten gesellschaftlichen Realitäten überhaupt nicht mehr entsprechen.

Ein zentrales Beispiel für die beschränkte Sichtweise der patriarchalen Wirtschaftsordnung und Stadtplanung sind die **Straßenführungen** zahlreicher Städte. Sie gehen von langen Pendlerwegen aus (vom Zuhause zur Lohnarbeit und zurück), die einmal täglich, meist vom männlichen\* Alleinverdiener der Familie, gefahren werden. Idealerweise werden diese Strecken im privat besessenen Auto mit Verbrennungsmotor auf der städtischen Autobahn zurückgelegt, die sich rücksichtslos vorbei an Wohn- und Einkaufsgebieten schlägt. So sieht es aus, das ideale Familien- und **Mobilitätsbild** der 1950er, welches Städte nach dem Motto der „autogerechten Stadt“ und der „freien Fahrt für freie Bürger“ konzipierte. Straßen führen also durch die Stadt, vorbei am Leben und Wohnen, hin zur Arbeit und dem vermeintlichen Zentrum der produktiven Wirtschaft. Arbeitswege werden als Standard gesetzt, die Wege zur Arbeit seien „Zwangsmobilität“ (European Commission 2014). Als wären andere Wege von weniger Zwang geformt...

Die Arbeiten, die immer noch meist von Frauen\* ausgeführt und daher als „weiblich\*“ konstruiert werden sowie die dazugehörigen Wege verlaufen weniger linear und noch weniger planbar. Sie sind aber nicht von weniger „Zwang“ charakterisiert. **Sorgearbeiten** (Kinder und Ältere versorgen, Einkaufen, Abhol- und Bringdienste etc.) erfordern sehr viel mehr Wegstrecken innerhalb eines Tages, die aber oft deutlich komplexer sind und die idealerweise im direkten Wohnumfeld (Schule, Kita, Arzt, Supermarkt etc.) stattfinden. Das Auto ist hier nicht unbedingt das erste Transportmittel der Wahl (wenn es denn überhaupt zur Verfügung steht) (Sánchez de Madariaga 2018). Sorgearbeitende sind somit viel stärker auf kurze und sichere Fuß- und Radwege und auch einen gut ausgebauten ÖPNV angewiesen – umso mehr seit dem globalen Ausbruch der Coronapandemie. Die Bedarfe dieser so genannten „Mobility of Care“ aber werden mit einem rein *weiß*-männlichen\* Blick auf Städte- und **Verkehrsplanung** übersehen und entsprechend ist der Ausbau dieser vergleichsweise schlecht. Die Priorität wird dann auf schnelle Autostraßen gelegt, nicht aber auf Wege in der Nachbarschaft.

Nicht zuletzt spielen auch der **Transport** und die damit verbundene **Zugänglichkeit** bei Sorgearbeitenden eine ganz andere Rolle. So sind Eltern eben oft mit Kinderwägen und Einkäufen unterwegs, die breitere Gehwege, flache Bordsteinkanten und leichte Ein- und Ausstiege beim ÖPNV erfordern. Diese infrastrukturellen Einrichtungen sind aber auch vor allem für Kinder, ältere Menschen und Menschen mit körperlichen Einschränkungen relevant. Denn für sie stellen manchmal einfache Treppen, Bordsteinkanten oder hohe Einstiege bereits eine hohe Hürde dar, was bei einer gut durchdachten Stadt- und Raumplanung mit berücksichtigt werden müsste. Universale Zugänglichkeit ist hier ein Schlüsselaspekt! Insgesamt haben Sorgearbeitende daher Bedürfnisse an ihre unmittelbare Infrastruktur, die sich vor allem aus ihren unterschiedlichen Rollen, Aufgaben und Voraussetzungen ergeben (Murray 2018).

Neben der **Verkehrssicherheit** wird von einer patriarchalen Stadt- und **Verkehrsplanung** aber als weitere Dimension auch die **physische Sicherheit** von bestimmten Personengruppen im öffentlichen Raum leicht übersehen. **FLINT\*** und **Schwarze Menschen** sind in der Öffentlichkeit deutlich vulnerabler, denn ihre Körper sind fast permanent sexueller Belästigung und rassistischer Diskriminierung und Bedrohung ausgesetzt. Öffentlicher Raum ist dann immer auch potentielle Gefahr, da ihre Körper (sexuell) objektiviert und/oder rassifiziert werden. Diese Gefahren müssen auch bei Wegplanungen und der Wahl des **Verkehrsmittels** mitbedacht werden. In einigen Städten und zu manchen Uhrzeiten gilt dann das Fahrrad als sichere Abwehrstrategie gegen „Cat-Calling“ (verbale sexuelle Belästigung), woanders sind Radfahrerinnen deutlich stärker „Road Rage“ (aggressives Verhalten im Straßenverkehr) und sexistischen Beleidigungen ausgesetzt (Change.org 2018). Unter bestimmten Voraussetzungen kann dann der ÖPNV sicherer sein oder aber er ist besonders unsicher – Sicherheit ist also sehr subjektiv und kontextuell (siehe dazu die Beispiele unten). In manchen Gegenden ist nur das teure Privattaxi ein wirklich sicheres **Verkehrsmittel** gegen physische oder diskriminierende Übergriffe. *Weiße Männer\** sowie Autofahrer\*innen müssen sich diese Fragen praktisch nie stellen.

Die räumliche Infrastruktur kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den öffentlichen Raum sicherer zu gestalten. So sind beispielsweise lange und dunkle Tunnel oder anonyme kleine U-Bahnwaggons oder auch schlecht

beleuchtete Busstationen für viele Menschen Orte der Angst, insbesondere nachts, wenn viele Übergriffe stattfinden. Eine progressive Antwort darauf darf nicht die der ständigen Videoüberwachung sein – stattdessen muss öffentlicher Raum anders gestaltet werden, so dass er sicherer wird. Hier gilt es auch zu beachten, dass das Sicherheitsbedürfnis unterschiedlicher Personengruppen sehr verschieden aussehen kann – dies muss mit ihnen gemeinsam und nicht über ihre Köpfe hinweg entwickelt werden. Deshalb sind Partizipation und Inklusion an dieser Stelle entscheidend.

Darüber hinaus kreiert eine autozentrierte Stadt und Gesellschaft weitere Unsicherheitsfaktoren. Gerade Kinder, Ältere und Menschen mit körperlicher Einschränkung bedürfen eines anderen Tempos. Autozentrierte Räume orientieren sich an möglichen Autogeschwindigkeiten von ca. 50 km/h – entsprechend kurz sind Ampelschaltungen und entsprechend schmal sind die Gehwege. Mit der Orientierung an Autogeschwindigkeiten werden letztlich alle benachteiligt, die sich mit langsameren Methoden fortbewegen wollen oder müssen und schaffen für sie jeweils unsichere Bedingungen durch hohe Unfall- und Verletzungsgefahren.

Nicht zuletzt soll hier dann auch auf den demokratischen Aspekt der **ungerechten Flächen- und Raumverteilung** hingewiesen werden, der von einer autozentrierten und patriarchalen Gesellschaft verursacht wird. Denn fast jeder Raum, der für Autos gebaut und genutzt wird, ist für andere **Verkehrsteilnehmer\*innen** oder andere Nutzungsformen nicht mehr zugänglich – der Raum für Straßen und Parkplätze, Autobahnen und Parkhäuser sowie für Tankstellen ist also nicht nur eine optische Belästigung, sondern ist auch exklusiv Autos vorbehalten und kaum wandelbar. Laut aktueller Richtlinie in Deutschland (FIS 2016) müssten 60 Prozent der Straße für Fuß- und Fahrradverkehr und nur 40 Prozent für den Autoverkehr eingeplant werden, was sowieso schon einer starken Privilegierung des Autos nachkommt. Aber die Realität weicht davon sogar noch stark ab, da Straßenplanungen oftmals von innen nach außen (also vom Auto ausgehend), statt wie von der Theorie angedacht, umgekehrt erfolgen.

Hinzu kommt dann auch die akustische Belästigung durch den **Verkehrslärm**. Auch hier ist es oft so, dass Menschen, die den akustischen Lärm als Unbeteiligte gar nicht verursachen, davon viel schlimmer betroffen sind als Menschen, die abgeschottet im fast schalldichten Auto sitzen können.

Autozentrierte Städte begrenzen so den Raum für soziale Begegnungen. Wenn Menschen danach gefragt werden, was ihnen in der Nachbarschaft wichtig ist, so wünschen sie sich Begegnungsräume, z. B. in Form von Sitzbänken, Parks und **verkehrsfreien** Plätzen – dies ist in Coronazeiten umso wichtiger, um unbedenkliche soziale Kontakte weiterhin ermöglichen zu können. In einer Untersuchung in Bristol wurde gezeigt, dass sich die nachbarschaftliche Interaktion und die sozialen Beziehungen erhöhen, je weniger **Autoverkehr** Straßen aufweisen (Hart / Parkhurst 2011). Autos und deren Infrastruktur verhindern also wichtige soziale Begegnungen! Dies ist insbesondere für Sorgearbeitende, aber auch ältere Menschen wichtig, da sie stark auf ein unterstützendes Umfeld angewiesen sind.

Zudem ist der **Autozentrismus** natürlich auch eine Frage von **Klima- und Umweltzerstörung**. In keinem anderen Sektor sind die Emissionen so gleichbleibend hoch. In Deutschland werden ca. 20 Prozent der Treibhausgasemissionen dem **Verkehrssektor** zugeschrieben – 96 Prozent davon allein dem **Straßenverkehr** (Umweltbundesamt 2016). Wer also nach wie vor Städte und ländliche Räume für Autos baut und nach ihren Bedürfnissen gestaltet, trägt zur Erhitzung des Klimas und der Luftverschmutzung bei. Von beidem sind Frauen\* und Menschen unterer Einkommensklassen deutlich stärker bedroht. Beispielsweise leben gerade Menschen mit wenig Geld an den lautesten und schmutzigsten Straßen, während Reiche sich den Wohnsitz auf dem Land mit langen, staatlich subventionierten Pendelwegen im Auto leisten können (Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2015). Aber auch der Wohnraum in der Stadt ist immer stärker umkämpft und drängt einkommensschwache Haushalte an dreckige und zugebaute Orte der Stadt. Die gesundheitlichen Schäden durch Luftverschmutzung und Lärmbelastigung kommen hier zu einer stark geminderten Lebensqualität noch hinzu.



**ERMÄCHTIGUNG  
AUF DER STRASSE:  
FEMINISTISCHE  
VORREITER\*INNEN**

*„Der öffentliche Raum gehört nicht den sexistischen Automachos allein, sondern uns allen!“*

Aktivist\*innen der Purple Ride Berlin

Der Autozentrismus hat in Ländern wie Deutschland seinen Ursprung, weshalb in diesem Essay bisher ein Fokus auf die Auswirkungen in Deutschland gelegt wurde. Allerdings ist das Phänomen selbst so vergleichbar in allen europäischen und den meisten außereuropäischen Ländern aufzufinden. Auch der Widerstand gegen diesen **Autozentrismus** und die damit verbundene **hegemoniale Männlichkeit** regt sich überall, im Globalen Norden und im **Globalen Süden**. An vielen Orten der Welt organisieren sich **feministische** und/oder queere Aktivist\*innen, um **intersektionale** Perspektiven in die **Verkehrs-** und Stadtplanungen einzubringen, die räumliche Infrastruktur diverser zu gestalten und um sich öffentlichen Raum anzueignen. An dieser Stelle wird daher von einigen Kampagnen und Aktionen erzählt, die **FLINT\***, People of Color und weitere Menschen in ihrer **Mobilität** und Sichtbarkeit ermächtigen und damit gleichzeitig den **Autozentrismus** und die **hegemoniale Männlichkeit** zurückdrängen. Ihre Perspektiven sind inklusiv und erzählen Geschichten davon, wie eine **feministische** und **intersektionale Verkehrswende** gelingen kann.



# CARISHINA EN BICI

## QUITO, ECUADOR

Das ehrenamtliche Kollektiv „Carishina en bici“ hat sich 2009 in Quito mit einigen wenigen Frauen\* gegründet, die das Fahrradfahren für Frauen\* in der ecuadorianischen Hauptstadt attraktiver und bekannter machen wollen. Das Auto dient in der Stadt bislang als Hauptverkehrsmittel, wobei gerade ärmere Menschen auf die öffentlichen Busse angewiesen sind – die Straßen sind vielfach verstopft. Gerade in den Bussen erleben aber viele Frauen\* sexuelle Übergriffe. Das Fahrrad dient daher als Strategie der Ermächtigung, Freiheitsgewinnung und Unabhängigkeit. Das Kollektiv organisiert gemeinsame Fahrradtouren, Demonstrationen und gibt kostenlos Radfahrunterricht von Frauen\* für Frauen\* und will so zu einer gerechteren und humaneren Gesellschaft beitragen.

Mehr Infos: <http://carishinaenbici.blogspot.com>



# CAIRO CYCLING GECKOS

## KAIRO, ÄGYPTEN

Die „Cairo Cycling Geckos“ radeln durch Kairo und helfen den Menschen in den dortigen Armenvierteln mit warmen Speisen. Die Gruppe von jungen Frauen\* auf Fahrrädern hat ein doppeltes Ziel: Erstens stellt das Radfahren für die jungen Frauen\* einen emanzipativen Akt in der traditionellen ägyptischen Gesellschaft dar: Das Radfahren ist in Kairo sehr selten, noch mehr noch für Frauen\*, denn konservative Muslime halten Radfahren für unschicklich und schädlich. Zweitens bringen die jungen Frauen\* per Rad warme Mahlzeiten in die Armenviertel. In den engen Gassen dieser Viertel ist das Rad das ideale Transportmittel. Das Essen ist dort hochwillkommen und die jungen Frauen\* auf dem Rad ermutigen die Mädchen\* dort wiederum, sich mehr zuzutrauen, als ihnen die Gesellschaft traditionell zugesteht. Durch Verbindung aus Wohltätigkeit und Fahrradeinsatz konnte somit ein Vakuum zur Emanzipation genutzt werden. Inzwischen finden monatlich Fahrradevents statt, welche u. a. auch der Stärkung des Selbstbewusstseins junger Mädchen und zur Selbsterfahrung körperlicher Fähigkeiten durch sportliche Aktivität dienen.

Mehr Infos:

[www.arte.tv/de/videos/084346-000-A/aegypten-die-neuen-frauen-von-kairo](http://www.arte.tv/de/videos/084346-000-A/aegypten-die-neuen-frauen-von-kairo)



CAIRO CYCLING  
**GECKOS**

# PURPLE RIDE

## BERLIN, DEUTSCHLAND

Zum Frauen\*kampftag am 8. März findet in Berlin eine Critical Mass für **FLINT\*** Only statt. Laut den Organisator\*innen ist eine Frau\* auf dem Fahrrad immer auch ein politisches Statement. In vielen Ländern der Welt sind Radfahrer\*innen keine Selbstverständlichkeit und an vielen Orten dürfen Mädchen\* nicht Fahrrad fahren lernen. Frauen\* auf Rädern werden bedroht und verfolgt. Doch wer Fahrrad fährt, kann sich unabhängig und frei fühlen und nimmt gleichberechtigt den Platz im öffentlichen Raum ein. Mit lilafarbener Kleidung, Musik und einer Fahrraddemo kämpfen die Aktivist\*innen daher gemeinsam auf dem Fahrrad gegen Mackertum und für die **Mobilitäts-**wende.

Mehr Infos:

[www.facebook.com/events/1268439900031715](https://www.facebook.com/events/1268439900031715)



# STADTPLANUNG AUS FRAUEN\*SICHT

## WIEN, ÖSTERREICH

In Seestadt Aspern, einem Stadtteil in Wien, wird ein wenig **feministische** Utopie und Stadtplanung sichtbar: Der Stadtteil wurde hauptsächlich von Frauen\* geplant und in den Planungsprozessen wurde Wert darauf gelegt, die unterschiedlichsten Perspektiven und Lebensrealitäten abzubilden. Das Ergebnis ist, dass der Stadtteil sehr auf die Bedürfnisse von Familien ausgerichtet ist, die Hälfte der Fläche öffentlicher Raum für alle ist und Gehwege barrierefrei und großzügig gebaut sind. Zudem wurde viel Platz für Begegnung geschaffen, Fußgängerwege erhielten Priorität und die Beleuchtung wurde verbessert. So wurden Spielplätze zwischen Wohnblöcken angeordnet, welche abgetrennt vom weiteren Verkehrsgeschehen sind. Begegnungsflächen sind mittels Wohnhäusern baulich von Verkehrswegen getrennt. Auch der Bereich vor der Schule wurde besonders sicher und verkehrsberuhigt gestaltet, indem keine Straße direkt an der Schule entlangführt, sondern sich nur an der Seite eine Straßenkurve befindet. Ein weiteres interessantes Detail: In Aspern Seestadt sind alle Straßen nach berühmten Frauen\* benannt.

Mehr Infos:

[www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women](http://www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women)

# OVARIAN PSYCO-CYCLE BRIGADE

LOS ANGELES, USA

Die Ovarian Psycho-Cycle Brigade ist eine Gruppe junger **Schwarzer Frauen\***, die sich zu einem Fahrradkollektiv zusammengeschlossen haben, um einen sicheren Ort und familiären Zusammenhalt füreinander zu schaffen. Das Radfahren stärkt hier vor allem die eigene Ermächtigung und erobert den öffentlichen Raum zurück. Ein zentrales Motiv der Gruppe ist die ständige Gewalt, der **Schwarze Frauen\*** in der US-amerikanischen Gesellschaft ausgesetzt sind sowie die allgemein schlechten Voraussetzungen **Schwarzer Frauen\*** in gesellschaftlichen Machtpositionen zu kommen.

Mehr Infos:

<https://ovarianpsycos.com>



# BIKEYGEES

BERLIN, DEUTSCHLAND

Der #BIKEYGEES e.V. hat im September 2015 als kleines Empowerment-Projekt für geflüchtete Frauen\* begonnen, inzwischen ist die Gruppe zu einem gemeinnützigen Verein für Bildungs- und Integrationsarbeit in Berlin und Brandenburg herangewachsen. Sie bieten Radfahrunterricht für Frauen\* und Mädchen\*, mehrsprachigen **Verkehrs**unterricht sowie Grundlagen der Fahrradreparatur an. Grenzen und Barrieren aufgrund von Herkunft, Religion, Sprache oder Status sollen bewusst überwunden werden. Ganz unabhängig davon sollte jede Frau auf der Welt Fahrrad fahren können und dürfen – und damit mobil sein.

Mehr Infos:

<https://bikeygees.org>





**BEWEGUNG  
FEMINISTISCH,  
INTERSEKTIONAL UND  
GERECHT GEDACHT**

*„Nicht der Mensch kreuzt die Fahrbahn,  
die Fahrbahn kreuzt seinen Lebensraum.“*

Postkarte vom Verkehrsclub Deutschland

Wie würden nun aber **Verkehr** und **Mobilität** aus **feministischer** und **intersektionaler** Perspektive aussehen? Wie kann **Verkehr** demokratischer geplant werden? Wie bewegt sich die **feministische** Stadt? Und wer könnte diese voranbringen?

Die **toxische und hegemoniale Männlichkeit** beruht auf dem Prinzip des Stärkeren und ist damit auf Exklusivität aufgebaut. Dies macht autozentrierte städtische Räume sowie ungerechte **Verkehrssysteme** möglich, weil **Mobilität** nicht allen im gleichen Maße zur Verfügung steht und nur die Bedürfnisse von wenigen Platz finden.

Hingegen betonen **feministische** und **intersektionale** Perspektiven Inklusion und die Rücksichtnahme auf die kontextuell Schwächsten und Benachteiligten innerhalb von Gesellschaften. Sie heben aber auch Diversität und die Möglichkeit unterschiedlichster Lebens- und Wirtschaftsweisen hervor und entsprechen damit viel eher den tatsächlichen gesellschaftlichen Realitäten und sich damit verändernden **Geschlechterrollen**. Denn **Mobilität** ermöglicht erst die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und sollte daher schon aus einem demokratischen Anspruch heraus zugänglicher werden. Somit muss **Mobilität** als Teil einer sozialen Daseinsvorsorge angesehen werden. Aus diesem Anspruch heraus ergeben sich aus meiner Sicht fünf Leitlinien für eine gerechte Verkehrsplanung: **Mobilität** für alle, Sicherheit für alle, Fokus auf Beziehungsarbeit, Fehlerfreundlichkeit sowie neue Allianzen. In ihrer konsequenten Umsetzung könnten diese kombinierten Leitlinien zu einer radikalen Wende im **Verkehrssektor** führen.

# MOBILITÄT FÜR ALLE

Während Städte bisher für Autos und damit für die stärksten (und damit meist auch einkommensstärksten) **Verkehrsteilnehmer\*innen** geplant und gebaut sind, müssten Städte heute stattdessen für Menschen (um-)gebaut sein. **Mobilität** muss als Recht für alle Menschen möglich sein, ohne dass mit der **Mobilität** für die Einen Bewegungsfreiheit für die Anderen erschwert oder unmöglich gemacht wird. Das bedeutet in seiner Konsequenz, dass Autostraßen nicht Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen verdrängen dürfen, was heute in der Regel der Fall ist. Gerade der Umweltverbund (Fuß, Fahrrad und ÖPNV) ermöglicht **Mobilität** für sehr viele Menschen, ohne im Verhältnis dazu übertrieben viel Raum von anderen einzunehmen. In Zeiten von Corona braucht es zudem ein verstärktes Sicherheitskonzept für Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Daum 2020). Dies erfordert umso mehr Raum.

**Mobilität** für alle bedeutet auch, dass sie unabhängig von **Geschlecht**, Einkommen, Herkunft, körperlicher Fitness oder Hautfarbe sicher, bezahlbar, barrierefrei sowie umweltfreundlich gewährleistet sein muss. Auch diese Ansprüche weisen deutlich auf kollektive und geteilte **Verkehrsmittel** sowie auf Fahrrad- und Fuß**verkehr** hin. Denn diese Transportmittel nehmen ungleich weniger Platz ein, verbrauchen weniger Ressourcen, sind ruhiger und verpesten die Luft weniger als Autos. Außerdem sind sie in der Regel viel günstiger, was somit für viele Personengruppen inklusiver wirkt. Nicht zuletzt muss auch hier die Vielfalt der Nutzer\*innen im Vordergrund stehen, weshalb es wichtig ist, dass **verkehrliche** Infrastruktur zudem gut multimodal und multifunktional genutzt werden kann. Statt sich also rein auf schnelle Straßen für Autos zu konzentrieren, erfordert **Mobilität** für alle eine deutlich komplexere Planung von **Verkehr** und Mobilitätsangeboten. All dies schließt im Prinzip schon per se die bisher übliche Normalbewegungsform in einem privaten Auto aus.

# SICHERHEIT FÜR ALLE

Ein weiterer Aspekt ist die notwendige Sicherheit des **Verkehrssystems** und der städtebaulichen Infrastruktur in all ihren hier geschilderten Dimensionen.

Erstens muss **Verkehr** sicher für alle sein, denn **Verkehrsmittel** dürfen nicht potentielle Mordinstrumente werden. Die „Vision Zero“ beschreibt die Leitidee, dass **Verkehr** keine **Verkehrstoten** oder –verletzten mehr produziert. Dies erfordert konsequenterweise eine Zurückdrängung des Automobils, da es trotz aller technischen oder städtebaulichen Verbesserungen immer zu **Verkehrstoten** und –verletzten mit Autos kommt. Besonders betroffen sind hiervon oft langsamere **Verkehrsteilnehmende**, die auch schlechter geschützt sind. Eine Stadt mit weniger Autos würde also älteren und körperlich eingeschränkten Menschen, aber auch allen Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen zugutekommen. Dass Kinder ohne Gefahren selbstständig und ohne Eltern-taxi zu ihrer Schule kommen können, sollte heutzutage wirklich kein Privileg mehr von wenigen sein.

Interessanterweise ist die Fahrrad-Infrastruktur ein Schlüssel-Indikator für eine gerechtere, sicherere und inklusivere **Mobilität**. Je besser und sicherer diese ist, desto mehr Frauen\*, Kinder und alte Menschen fahren Rad (Medina 2019). Um genau diese Bevölkerungsgruppen muss es bei einer **feministischen Verkehrsplanung** gehen.

Zweitens geht es aber auch um Sicherheit in Form einer Abwesenheit von Bedrohungen, Übergriffen und Belästigungen. Frauen\*, alte Menschen sowie Kinder haben in der Regel ein deutlich höheres Bedürfnis nach Sicherheit. Dies betrifft dann vorrangig städtebauliche Fragen. Die Orte, an denen *weiße* Männer\* sich ruhig und sicher fühlen können, können für Frauen\* oder **Schwarze Personen** wahre Schreckensorte sein. Dunkle Tiefgaragen, schlecht beleuchtete Bahneingänge und Unterführungen sowie überfüllte Bahnen und permanenter **Autoverkehr** machen Städte unsicher und **Mobilität** zum Spießrutenlauf. Der Anspruch sollte sein, dass niemand mehr im öffentlichen Raum Angst vor Übergriffen haben muss. Diese Bedürfnisse nach physischer und psychischer Sicherheit müssen bei der **Verkehrs-** und Stadtplanung berücksichtigt sein, denn einige Körper sind vulnerabler als andere.

# FOKUS AUF BEZIEHUNGSARBEIT

Eine **feministische** und **intersektionale** Perspektive nimmt außerdem die Wege, die Sorgearbeit erfordern, stärker in den Blick. Die so genannte „Mobility of Care“ ist eine kompliziertere und kleinteiligere **Mobilität** mit verschiedenen Zwecken, sie findet meist in der unmittelbaren räumlichen Nähe statt. Sie ist aber oftmals unsichtbar und unterbewertet, erfährt weniger soziale und finanzielle Wertschätzung und das obwohl diese Sorgearbeiten das Fundament für produktive Arbeiten darstellen. Umso wichtiger ist es, die Wege und Mobilitätsbedarfe von Sorgearbeitenden sichtbar zu machen und sie zu verbessern. Ein besonderes Augenmerk liegt dann auf komplexen Wegen in Kiezen und der unmittelbaren Nachbarschaft. Bedarfe des täglichen Lebens sollten zum Beispiel überall fußläufig erreichbar sein. Dies wäre ein erster Aspekt eines Fokus auf Beziehungsarbeit.

Zum zweiten sollte anerkannt werden, dass Sorgearbeit eben in erster Linie Beziehungsarbeit ist, der Kontakt mit und zwischen Menschen ist absolut essentiell und zentral. Es ist daher nicht erstaunlich, dass viele Frauen\* (wie auch ältere Menschen) mehr Räume für Begegnungen in den Städten brauchen, da ihre Sorgearbeit auch Kontaktarbeit ist (Hegarty 2019). Diese sozialen Kontakte bleiben auch in Coronazeiten essentiell und brauchen umso mehr Platz im öffentlichen Raum, um Ansteckungsgefahren zu minimieren. Mehr Raum für soziale Begegnungen würde ganz nebenbei auch eine soziale Durchmischung verschiedener Personengruppen vereinfachen und Begegnung zwischen heterogenen Gruppen ermöglichen und somit insgesamt Diversität und Akzeptanz fördern. Einfache und einladende Sitzgelegenheiten und Parks können hier bereits die Sorge-, Begegnungs- und Beziehungsarbeiten erleichtern und ermöglichen. Wer aber den städtischen Raum kommerziellen Flächen und Parkplätzen überlässt, macht diese wichtigen sozialen Kontakte unmöglich.

# FEHLERFREUNDLICHKEIT UND MENSCHLICHKEIT / IMPERFEKTION ALS NORMALFALL

Bisher gehen autozentrierte Städte von perfekt funktionierenden Maschinen und Menschen aus. Aber weder die einen noch die anderen funktionieren in der Realität so fehlerfrei, wie man es sich vielleicht wünschen würde. Autos, Busse und Fahrräder werden von Menschen gelenkt, die z. B. durch unaufmerksame Momente, Überforderung oder auch Rücksichtslosigkeit schwere Unfälle verursachen können. Auch Fußgänger\*innen sind nicht immer wachsam, gerade die Allgegenwärtigkeit von Smartphones erhöht die Fehlerquoten. **Verkehr** ist momentan daher nicht „fehlerfreundlich“ oder „menschlich“ organisiert, Fehler führen zu Verletzten und Toten. Das wäre vermeidbar!

Verkehrsplanung muss diese Imperfektion als Normalfall menschlichen Verhaltens anerkennen und Infrastruktur und Verkehrsangebote entsprechend gestalten. Verkehrsangebote müssten zum Beispiel für Menschen organisiert sein, die nicht, noch nicht oder nicht mehr schnell laufen können oder nicht gut sehen oder hören oder sich schlichtweg nicht gut auskennen. Wieder spielt hier der inklusive Fokus auf die Schwächeren und Benachteiligten innerhalb von Gesellschaften die wichtige Rolle. Das kann deutlich längere Ampelschaltungen für Fußgänger\*innen, breitere Radwege, barrierefreie Kennzeichnungen, Fahrstühle und vieles mehr mit sich bringen. Das bedeutet aber auch, das vermeintliche Recht der Schnelleren und Stärkeren, also meist der Autofahrenden, aktiv und gezielt einzuschränken. Ein generelles Tempo 30 vermindert die Unfallgefahren direkt um ein Vielfaches. Denn Verkehrsführung und **Mobilitätsangebote** dürfen keine Gefahr darstellen und keine Einschränkung sein, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.

# NEUE ALLIANZEN FÜR MEHR BEWEGUNG

Voranbringen müsste eine **feministische, intersektionale** und demokratische **Verkehrswende** diejenigen, die von der jetzigen **hegemonialen Männlichkeit** und dem dominanten **Autozentrismus** am meisten betroffen sind und/oder schon jetzt an den Alternativen arbeiten: Eltern, Fahrradaktivist\*innen, Umweltschützer\*innen, People of Color, körperlich eingeschränkte Personen, alte Menschen und Kinder. Es braucht hier noch stärker gemeinsam organisierten Druck von unten, ganz neue Allianzen sind hier denkbar und wünschenswert. Doch auch innerhalb etablierter Institutionen wie Kommunen, Parteien, NGOs und Ministerien braucht es radikale Veränderungen. Mehr dort arbeitende Frauen\* und PoC in diesen sind ein erster Schritt, um inklusivere Sichtweisen in die Arbeit zu integrieren. Noch wichtiger aber wären insgesamt **geschlechtersensible** und **intersektionale** Planungen, die **Verkehr** und **Mobilität** als Teil einer sozialen Daseinsvorsorge verstehen und daher immer im Blick haben, dass alle Menschen gerechten Zugang zu **Mobilität** erhalten.

Am Ende könnten von diesen Leitlinien dann tatsächlich alle profitieren. Klar ist, dass sie die (männliche\*) Dominanz des Autos in unseren Städten so nicht mehr möglich machen würden, egal mit welchem Antrieb und wie groß es ist. Klar ist auch, dass die jeweiligen Wege, Planungen und Umsetzungen in jeder Stadt sehr anders aussehen können und dass diese mit den Menschen erarbeitet werden müssen. Dafür braucht es auch ein Mehr an demokratischer Partizipation und der Schaffung einer besseren Datenlage (Criado-Perez 2020, Badstuber 2019) durch **intersektionale** und **geschlechtersensible** Untersuchungen. In jedem Fall würde eine solche Stadt- und **Verkehrsplanung** aber mehr Zugang, Gerechtigkeit, Ruhe, Platz, frische Luft, Sicherheit und (Begegnungs-)Raum für alle schaffen.



**GLOSSAR ZU  
EINIGEN ZENTRALEN  
BEGRIFFEN**

Über unsere Sprache (re-)produzieren wir unsere Weltansicht und unsere Wahrheiten, zementieren damit gesellschaftliche Machtstrukturen oder aber zweifeln sie an. Sprache hat damit ein großes kritisches Potential und ist immer politisch, denn sie ist auch Ausdruck herrschender Vorstellungen und gesellschaftlicher Konstruktionen. Einige zentrale Begriffe werden in diesem Essay voraussetzungsvoll benutzt und können auf unterschiedliche Arten und Weisen verstanden werden. Daher sollen sie an dieser Stelle etwas genauer erklärt werden.

### AUTOZENTRISMUS

Mit dem umgedeuteten Begriff Autozentrismus ist in diesem Essay die zentrale Ausrichtung, Privilegierung und Fokussierung von **Verkehrssystemen** sowie von Stadtplanungen gemeint, die das privat besessene Auto als hauptsächliches und wichtigstes Verkehrsmittel ansehen und ihm somit den entsprechenden Raum, die finanziellen Mittel sowie infrastrukturellen Anpassungen zugutekommen lassen. Alternative Verkehrsmittel müssen sich im Autozentrismus störungsfrei unterordnen.

### FEMINISMUS

Mit „Feminismus“ sind gesellschaftliche, politische und akademische Strömungen und soziale Bewegungen gemeint, die herrschende patriarchale und binäre Geschlechterordnungen kritisch analysieren und für Gleichberechtigung, Menschenwürde und Selbstbestimmung aller Menschen jeglichen Geschlechts sowie gegen Sexismus eintreten. Feministische Theorie und Praxis hat den Anspruch, die Gesamtheit gesellschaftlicher Verhältnisse im Blick zu haben und dabei ungerechte Geschlechterverhältnisse und die dazugehörige soziale Ordnung zu kritisieren.

### FLINT\*

Abkürzung für Frauen\*, Lesbian\*, Inter\*-, nicht-binäre und Trans\*-Menschen. Menschen also, die an unterschiedlichen Stellen in ihrem Leben Erfahrung mit Sexismus oder (Geschlechter-)Diskriminierung gemacht haben (können).

## **FRAUEN\* UND MÄNNER\* / MÄNNLICH\* UND WEIBLICH\***

Hinter den Worten ein Sternchen zu setzen, soll auf die soziale Konstruktion dieser Kategorien aufmerksam machen. Das Sternchen zeigt an, dass Worte wie Frau/Mädchen\*/Mann/Junge/weiblich/männlich soziale Zuschreibungen sind und erlernte Rollen und Verhaltensweisen ermöglichen, nicht aber auf biologischen und unveränderbaren Tatsachen beruhen. Zudem zeigt das Sternchen die größtmögliche Vielfalt innerhalb dieser sprachlich binären Geschlechtergrenzen an.

## **GESCHLECHT & GENDER**

Mit „Geschlecht“ oder „Gender“ wird sich auf die soziale Konstruiertheit, unabhängig von biologischen Gegebenheiten bezogen. Hier liegt die Annahme zugrunde, dass gesellschaftliche und historische Kontexte Geschlechterrollen formen und reproduzieren, sie daher auch veränderbar und fließend sind. Geschlecht bewegt sich nicht innerhalb starrer Grenzen, es sind breite, sehr diverse und veränderbare Kategorien, die innerhalb ihres Kontextes gelesen werden müssen.

## **GLOBALER SÜDEN UND GLOBALER NORDEN**

Der Begriff „Globaler Süden bzw. Norden“ bezieht sich weniger auf die geografische Südhalbkugel als auf historische und politische Machtverhältnisse, die durch Kolonialismus, Rassismus und die kapitalistische Wirtschaftsordnung entstanden sind. Analog dazu könnten „Zentrum“ und „Peripherie“ gesetzt werden, würde hier aber das wirtschaftliche Ungleichgewicht zulasten der Betonung rassistischer Machtverhältnisse überbetonen.

## HEGEMONIALE (UND TOXISCHE) MÄNNLICHKEIT

Der Begriff „Hegemoniale Männlichkeit“ ist auf den italienischen Theoretiker Antonio Gramsci und sein Konzept der kulturellen Hegemonie zurückzuführen und wurde 1995 von der Soziologin Raewyn Connell in feministische Diskurse eingeführt. Er beschreibt die Konstruktion von der dominanten sozialen Position von Männern\*, die Frauen und davon abweichenden Männlichkeiten (z. B. Homosexuelle) unterordnet. Das Konzept will komplexe Machtbeziehungen zwischen sozialen Klassen innerhalb einer Gesellschaft analysieren und betont die permanent notwendige Aufrechterhaltung der dominanten, hegemonialen Position, die je nach Kontext oder Zeit anders aussehen kann. Toxische Männlichkeit betont die zerstörerischen und aggressiven Ausprägungen dieser Konstruktionsbemühungen, um den hegemonialen Status abzusichern.

## INTERSEKTIONALITÄT

Intersektionalität beschreibt die Überschneidung und das Zusammenwirken von verschiedenen Diskriminierungsformen in einer Person. Intersektionale Diskriminierung liegt vor, wenn eine Person aufgrund verschiedener, zusammenwirkender Persönlichkeitsmerkmale Opfer von Diskriminierungsformen wie Rassismus, Antisemitismus, Sexismus, Homophobie, Behindertenfeindlichkeit/Ableismus oder Klassismus wird. Dies führt zu eigenständigen Diskriminierungsformen. Eine intersektionale Perspektive erlaubt den Blick auf die Verschränkung dieser unterschiedlichen, nicht vergleichbaren Diskriminierungserfahrungen. Gerade die Schwarze Frauen\*bewegung hat dafür gesorgt, dass rassistische und klassistische Erfahrungen stärker in der bislang *weißen* Frauen\*bewegung anerkannt und bearbeitet werden.

## MOBILITÄT

Mobilität bezeichnet die realisierte oder potentielle Fähigkeit eines Menschen, sich selbstständig von einem Standort zu einem anderen zu begeben. Mobilität dient der Befriedigung von Bedürfnissen (z. B. soziale Kontakte, Nahrung, Lernen etc.) durch die räumliche Veränderung. Die jeweilige Mobilität eines Menschen ist von zahlreichen internen und externen Faktoren abhängig, sie ist außerdem ein vielschichtiges und potentiell multimodales Phänomen. Mobilität nimmt den Raum einer Strecke zwischen A und B wahr, also die gesamte Qualität, Erfahrung und Möglichkeit der Strecke.

## SCHWARZE MENSCHEN UND PEOPLE OF COLOR (POC) / WEISS

Der Begriff „Schwarze Menschen und „People of Color“ greift die Selbstbezeichnung von Menschen mit Rassismuserfahrungen auf. In beiden Begriffen steht die Selbstermächtigung im Vordergrund, gleichzeitig soll auf die soziale Konstruktion von Kategorien wie „race“ aufmerksam gemacht werden, die Diskriminierung und Rassismus erst ermöglichen. Umgekehrt wird „weiß“ in diesem Essay bewusst kursiv gedruckt, um auf die soziale Konstruktion dieser Kategorie zu verweisen, die nur in ihrem historischen und kulturellen Kontext gelesen werden kann und die in der Regel den so zugeschriebenen Personen Vorteile und Privilegien verschafft. Alle diese Begriffe haben nichts mit biologischen oder sichtbaren Merkmalen zu tun, sondern mit politischen Verhältnissen.

## VERKEHR

Verkehr bezeichnet die rein funktionale, schnellstmögliche Überwindung einer Strecke zwischen A und B. Verkehr ist das Instrument, das man dann für die konkrete Umsetzung dieser Strecke benötigt. Verkehr umfasst Fahrzeuge, Infrastrukturen und die Verkehrsregeln und ist auch sehr gut messbar. Verkehrsmittel und deren dazugehörige Planung und Bereitstellung sollen Menschen (und Waren) Mobilität ermöglichen, die sie meist zur Erfüllung anderer Bedürfnisse brauchen. Aus dem Mobilitätsbedürfnis entsteht also eine Verkehrsnachfrage.



**LITERATUR**

# LITERATURVERZEICHNIS

- Alber, Gotelind (2015): Beim Klima zählt auch das Geschlecht. In: Zeit Online, 27.11.2015, [www.zeit.de/kultur/2015-11/klimakonferenz-paris-mann-risiko-geschlechtergerechtigkeit-10nach8](http://www.zeit.de/kultur/2015-11/klimakonferenz-paris-mann-risiko-geschlechtergerechtigkeit-10nach8) (30.10.2020).
- Albert, Dan (2019): Are We There Yet? The American Automobile Past, Present, and Driverless. New York/London: W. W. Norton Company.
- Aljets, Janna (2020): Die europäische Automobilindustrie unter Druck – und warum das eine Chance sein kann. In: [www.rosalux.eu/policy-paper-europäische-automobilindustrie](http://www.rosalux.eu/policy-paper-europäische-automobilindustrie) (30.10.2020).
- Badstuber, Nicole (2019): Mind the Gender Gap: The Hidden Data Gap in Transport. In: London Reconnections, [www.londonreconnections.com/2019/mind-the-gender-gap-the-hidden-data-gap-in-transport](http://www.londonreconnections.com/2019/mind-the-gender-gap-the-hidden-data-gap-in-transport) (30.10.2020).
- Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2015): Berlin Environmental Atlas on Environmental Justice. In: [www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ek901.htm](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ek901.htm) (30.10.2020).
- BMVI (2020): Organigramm. In: [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Z/organigramm-anhang.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Z/organigramm-anhang.html) (30.10.2020).
- Brand, Ulrich / Wissen, Markus (2017): Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus. München: oekom verlag.
- Change.org (2018): Zeigen Sie #Automachos klare Kante. Sorgen Sie für faire und sichere Verhältnisse! In: Change.org, [www.change.org/p/klare-kante-gegen-automachos-spdberlin-gruene-berlin-cducsbt-sorgen-sie-für-faire-verhältnisse-auf-der-straße](http://www.change.org/p/klare-kante-gegen-automachos-spdberlin-gruene-berlin-cducsbt-sorgen-sie-für-faire-verhältnisse-auf-der-straße) (30.10.2020).
- Criado-Perez, Caroline (2020): Unsichtbare Frauen. Wie eine von Daten beherrschte Welt die Hälfte der Bevölkerung ignoriert. Aus dem Englischen übersetzt von Stephanie Singh. München: btb.
- Dämon, Kerstin (2018): Frauen an der Spitze verändern das Betriebsklima – aber anders als Sie denken. In: Wirtschaftswoche, 11.09.2018, [www.karriere.de/geschlechterstereotypen-frauen-an-der-spitze-veraendern-das-betriebsklima-aber-anders-als-sie-denken/23037694.html](http://www.karriere.de/geschlechterstereotypen-frauen-an-der-spitze-veraendern-das-betriebsklima-aber-anders-als-sie-denken/23037694.html) (30.10.2020).
- Daum, Timo (2020): Reset: Der Verkehr nach Corona? Warum der öffentliche Verkehr sich neu erfinden muss. In: Rosa-Luxemburg-Stiftung Brüssel: [www.rosalux.eu/de/article/1739.reset-der-verkehr-nach-corona.html](http://www.rosalux.eu/de/article/1739.reset-der-verkehr-nach-corona.html) (30.10.2020).
- Deutscher Gewerkschaftsbund, DGB (2013): Gleiches Geld für gleichwertige Arbeit. In: <https://frauen.dgb.de/+co++54aeb962-31c0-11e3-8336-00188b4dc422> (30.10.2020).

Dron, Will (2019): Volvo closes the gender crash gap. The Times, March 24 2019, [www.thetimes.co.uk/article/volvo-closes-the-gender-crash-gap-nf68hz7wr](http://www.thetimes.co.uk/article/volvo-closes-the-gender-crash-gap-nf68hz7wr) (30.10.2020)

European Commission (2014): Europeans' Satisfaction with Urban Transport. In: <http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/resultdoc/download/documentky/61244>

Forschungs-Informations-System für Mobilität und Verkehr, FIS (2016): Qualitätsindikatoren für den Fußgängerverkehr. In: [www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/231076](http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/231076) (30.10.2020).

Garrard, Jan zitiert nach: Baker, Linda (2009): How to Get More Bicyclists on the Road. In: Scientific American, 01.10.2009, [www.scientificamerican.com/article/getting-more-bicyclists-on-the-road](http://www.scientificamerican.com/article/getting-more-bicyclists-on-the-road) (30.10.2020).

Gersemann, Olaf / Kaiser, Tina / Michler, Inga (2016): Was die Macht mit Frauen macht. In: Die Welt, 25.01.2016, [www.welt.de/wirtschaft/karriere/article151419730/Was-die-Macht-mit-Frauen-macht.html](http://www.welt.de/wirtschaft/karriere/article151419730/Was-die-Macht-mit-Frauen-macht.html) (30.10.2020).

Greenpeace (2019): Ein dickes Problem. Wie SUVs und Geländewagen das Klima und unsere Städte zerstören. In: [www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s02571\\_gp\\_report\\_suv\\_09\\_2019\\_es.pdf](http://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s02571_gp_report_suv_09_2019_es.pdf) (30.10.2020).

Hart, Joshua / Parkhurst, Graham (2011): Driven to excess: Impacts of motor vehicles on the quality of life of residents of three streets in Bristol UK. In: Eco-Logica (Hg.), World Transport, Policy & Practice 17.2, 12–30, [www.eco-logica.co.uk/pdf/wtpp17.2.pdf](http://www.eco-logica.co.uk/pdf/wtpp17.2.pdf) (30.10.2020).

Hegarty, Stephanie (2019): What would a city designed by women be like? In: BBC News, 06.11.2019, [www.bbc.com/news/av/world-50269778](http://www.bbc.com/news/av/world-50269778) (30.10.2020).

Hern, Alex (2019): The racism of technology – and why driverless cars could be the most dangerous example yet. In: The Guardian, 13.03.2019, [www.theguardian.com/technology/shortcuts/2019/mar/13/driverless-cars-racist](http://www.theguardian.com/technology/shortcuts/2019/mar/13/driverless-cars-racist) (30.10.2020).

IG Metall (2010): Frauenbeschäftigung in der Automobilbranche. Entwicklung und aktuelle Situation. In: [www.igmetall.de/download/0157928\\_langfassung\\_automobilindustrie\\_10032010\\_483a2e0bcf73d4f229df5aaa968426f65a73ea53.pdf](http://www.igmetall.de/download/0157928_langfassung_automobilindustrie_10032010_483a2e0bcf73d4f229df5aaa968426f65a73ea53.pdf) (30.10.2020).

Kayser-Bril, Nicolas (2018): License to Kill. In: <https://blog.nkb.fr/license-to-kill> (30.10.2020).

Medina, Miguel Ángel (2019): Las mujeres necesitan más los carriles bici que los hombres para pedalear. In: El País, 29.11.2019, [https://elpais.com/sociedad/2019/11/18/actualidad/1574106321\\_138788.html](https://elpais.com/sociedad/2019/11/18/actualidad/1574106321_138788.html) (30.10.2020).

Murray, Christine (2018): What would cities look like if they were designed by mothers? In: The Guardian, [www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers](http://www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers) (30.10.2020).

Müllender, Bernd (2020): A wie Autorüpel, U wie Unfall. In: Die Tageszeitung, 29.02.2020, <https://taz.de/!5665727> (30.10.2020).

- Rätty, Riitta / Carlsson Kanyama, Annika (2010): Energy consumption by gender in some European countries. In: *Energy Policy* 38(1), 646–649.
- Roß, Marvin (2018): Tweet, 31.05.2018. In: Twitter, [https://twitter.com/M\\_arvinR\\_oss/status/1002102147843051521](https://twitter.com/M_arvinR_oss/status/1002102147843051521) (30.10.2020).
- Runter vom Gas (2018): Frauen oder Männer: Wer fährt besser Auto? In: [www.runtervomgas.de/impulse/artikel/frauen-oder-maenner-wer-faehrt-besser-auto.html](http://www.runtervomgas.de/impulse/artikel/frauen-oder-maenner-wer-faehrt-besser-auto.html) (30.10.2020).
- Sánchez de Madariaga, Inés (2018): Mobility of Care. In: YouTube, <https://youtu.be/Mgt8S33GFno> (30.10.2020).
- Sloterdijk, Peter (1995): „Rollender Uterus“. Der Philosoph Peter Sloterdijk über Menschen und Autos. In: *Der Spiegel* 8/1995, <https://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/9158902> (30.10.2020).
- Sommer, Marcel (2012): Der Lady-Tarif hat ausgedient. In: *Zeit online*, 8. November 2012, [www.zeit.de/auto/2012-11/autoversicherung-unisex](http://www.zeit.de/auto/2012-11/autoversicherung-unisex) (30.10.2020).
- Statistisches Bundesamt (2018): Verkehrsunfälle. Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr. In: [www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-frauen-maenner-5462407177004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-frauen-maenner-5462407177004.pdf?__blob=publicationFile) (30.10.2020).
- Stokowski, Margarete (2019): Fragile Rollenbilder. Männlichkeit am Limit. In: *Spiegel online*, 22.01.2019, [www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/tempolimit-und-gender-maennlichkeit-am-limit-a-1249258.html](http://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/tempolimit-und-gender-maennlichkeit-am-limit-a-1249258.html) (30.10.2020).
- Umweltbundesamt (2016): Emissionsquellen. In: [www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#energie-verkehr](http://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#energie-verkehr) (30.10.2020).
- Umweltbundesamt (2017): Mehrheit der Deutschen will nicht mehr so stark aufs Auto angewiesen sein. In: [www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/mehrheit-der-deutschen-will-nicht-mehr-so-stark](http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/mehrheit-der-deutschen-will-nicht-mehr-so-stark) (30.10.2020).
- Umweltbundesamt (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. In: [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-29-texte\\_101-2019\\_mobilitaetsverhalten.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-29-texte_101-2019_mobilitaetsverhalten.pdf) (30.10.2020).
- Vašek, Thomas (2019): Die Deutschen müssen das Auto loswerden. In: *Zeit online*, 28.04.2019, [www.zeit.de/kultur/2019-04/deutsche-autofahrer-autobranche-bedeutung-symbol](http://www.zeit.de/kultur/2019-04/deutsche-autofahrer-autobranche-bedeutung-symbol) (30.10.2020).
- Verkehrsclub Deutschland, VCD (2009): Gender Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. In: [www.schule.at/fileadmin/DAM/Gegenstandsportale/Gender\\_und\\_Bildung/Dateien/VCoS-tudie\\_Gender\\_Gap\\_\\_Hintergrundbericht.pdf](http://www.schule.at/fileadmin/DAM/Gegenstandsportale/Gender_und_Bildung/Dateien/VCoS-tudie_Gender_Gap__Hintergrundbericht.pdf) (30.10.2020).

# INSPIRATIONEN UND LESETIPPS

Bauhardt, Christine (2007): Feministische Verkehrs- und Raumplanung. In: Schöller, Oliver, Canzler, Weert, Knie, Andreas (Hg.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Diehl, Katja: She drives mobility Podcasts, <https://katja-diehl.de/sdmpodcast> (30.10.2020).

Eberlein, Isabell (2018): Zu Frauen und Fahrrad. In: fahrrad-initiativen.de, [www.fahrrad-initiativen.de/beitraege/isabell-eberlein-zu-frauen-und-fahrrad](http://www.fahrrad-initiativen.de/beitraege/isabell-eberlein-zu-frauen-und-fahrrad) (30.10.2020).

Garling, Ashley (2019): Gender-Fueled Fraud in the Auto Industry. In: Women's E-News, <https://womensenews.org/2019/03/gender-fueled-fraud-in-the-auto-industry> (30.10.2020).

Kern, Leslie (2020): Feminist City. Claiming Space in a Man-Made World. London: Verso Books.

Kurz, Constanze (2002): Frauenbeschäftigung und Strukturierungsprozesse der Erwerbsarbeit in der Automobil- und Elektroindustrie. SOFI-Mitteilungen, [www.sofi-goettingen.de/fileadmin/SOFI-Mitteilungen/Nr.\\_30/kurz.pdf](http://www.sofi-goettingen.de/fileadmin/SOFI-Mitteilungen/Nr._30/kurz.pdf) (30.10.2020).

Leyendecker, Katja (2019): VeloWomen keynote – Emanzipation durch Rad und Raum. Blog, <https://katsdekker.wordpress.com/2019/06/16/velowomen-keynote-emanzipation-durch-rad-und-raum> (30.10.2020).

Leyendecker, Katja (2019): Meine\* Sicht auf die Verkehrswende – \*weibliche (?). Blog, <https://katsdekker.wordpress.com/2019/08/06/vortrag-in-braunschweig-august-2019> (30.10.2020).

Murray, Christine (2018): What would cities look like if they were designed by mothers? In: The Guardian, [www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers](http://www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers) (30.10.2020).

Vobker, Mark (2015): Automobil und Geschlecht. Explorative Analysen jenseits stereotyper Zuschreibungen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Women in Mobility: Verkehrs- und Mobilitätsnetzwerk von und für Frauen, [www.womenin-mobility.de](http://www.womenin-mobility.de) (30.10.2020).

# ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

Die Rosa-Luxemburg-Stiftung ist eine international tätige, linke, nicht profit-orientierte Organisation für politische Bildung und steht der deutschen Partei „Die Linke“ nahe. Seit 1990 widmet sich die Stiftung der Untersuchung sozialer und politischer Prozesse und Entwicklungen weltweit. Wir arbeiten im Kontext der wachsenden mannigfaltigen Krise unseres gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Systems.

In Zusammenarbeit mit anderen progressiven Organisationen aus allen Teilen der Welt setzen wir uns für demokratische und soziale Teilhabe, Empowerment benachteiligter Gruppen und eine alternative wirtschaftliche und soziale Entwicklung ein. Durch unsere internationalen Aktivitäten wollen wir politische Bildungsarbeit durch wissenschaftliche Analysen, öffentliche Programme und gemeinsame Projekte mit unseren Partnerorganisationen leisten. Wir arbeiten für eine gerechtere Welt auf der Grundlage internationaler Solidarität.

[www.rosalux.eu](http://www.rosalux.eu)

Rosa-Luxemburg-Stiftung Büro Brüssel  
Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Brüssel, Belgien  
[www.rosalux.eu](http://www.rosalux.eu)

Büroleiterin, V.i.S.d.P.  
**Anna Schröder**

Brüssel, 2021

Autorin  
**Janna Aljets**

Lektorat  
**Linguanet, Brüssel**

Fotos (Bearbeitung Artberg)

© AutofreiesBerlin Cover

© Women's day Every – day pt.2, Photo and artwork by Bordalo II S. 4

© Collectif 1060/0 S. 6

D-15 photography CC S. 7

Bas Bogers / flickr CC BY-NC 2.0 S. 12, 31

Martin Fisch CC BY-SA 2.0 S. 16

Chris Yarzab / flickr CC BY 2.0 S. 17

© RIOT PANT PROJECT / Lexi Sun S. 23

Sand im Getriebe / flickr CC BY 2.0 S. 24

Andreas Levers / flickr CC BY-NC 2.0 S. 38

Comrade King / flickr CC BY-SA 2.0 S. 43

Gestaltung und Produktion  
**HDMH sprl**

Gedruckt in Belgien

Diese Veröffentlichung wurde vom Bundesministerium  
für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung finanziert.



Die heutigen Städte und ihre Verkehrsplanungen spiegeln patriarchale, rassistische und klassistische Produktions-, Konsum- und Denkmuster wider und reproduzieren diese. Dies kulminiert in der Dominanz des Autos über alle anderen Verkehrsmittel und damit in einer Zementierung diskriminierender Macht- und Infrastrukturen. Diese strukturellen Diskriminierungsprozesse wie auch die immer weniger lebenswerten Städte und ein Fortschreiten der Klimakrise erfordern daher eine intersektionale Analyse, um Mobilität für alle zu ermöglichen und gleichzeitig den Autozentrismus zurückzudrängen.

Eine intersektionale und nachhaltige Städte- und Verkehrsplanung nimmt Patriarchat, Rassismus und Klassismus sowie die kapitalistische Produktionsweise gleichermaßen gezielt ins Auge. Diese Perspektive auf Stadt und Verkehr erlaubt Zugang zu gerechter Mobilität für alle, mehr Ruhe und Platz, Raum für Begegnung und vor allem auch ein sicheres und klimagerechtes Umfeld für alle. Insofern ist gerechte Mobilität immer auch ein essentieller Beitrag zu sozialer und ökologischer Gerechtigkeit.