

Anmoderation und Vorstellung:

Anja: Hallo und herzlich willkommen zurück bei Verkehrsvisionen, dem feministischen Podcast zur Mobilitätswende vom VCD Nordost.

Heute nehmen wir schon unsere dritte Folge auf und Anja/ich ist/bin wieder gesund und dabei.

Uli: In der letzten Folge habe ich mit der Verkehrsplanerin Juliane Krause über ihre langjährige Erfahrung im Bereich Gender und Mobilität gesprochen, sie hat darüber geredet, warum gendergerechte Verkehrsplanung für alle Menschen vorteilhaft ist, die Entwicklung der Thematik in den letzten dreißig Jahren aus ihrer Sicht beschrieben und uns von ihren Projekten berichtet. Falls ihr dieses spannende Gespräch noch nicht gehört habt, holt das ruhig mal nach.

Anja: Heute begrüßen wir die Kulturanthropologin und Forscherin in den Gender Studies Urmila Goel. Herzlich willkommen, Urmila!

Urmila: Danke für die Einladung. Ich freue mich, dabei zu sein.

Uli: Ich kenne Urmila schon seit einigen Jahren, wir sind uns an der HU Berlin begegnet, ich war ihre Studentin, studentische Mitarbeiterin und inzwischen lehren wir gemeinsam.

Anja: Urmila ist wie ich im Vorstand des VCD-Nordost und mit uns beiden Teil des Podcast-Teams. Auch wenn wir drei uns schon gut kennen, kannst du dich für unsere Zuhörer:innen noch einmal vorstellen?

Urmila: ...

Wie Uli schon gesagt hat, bin ich primär Wissenschaftlerin. Und zwar forsche ich in der Europäischen Ethnologie und den Gender Studies. Meine Schwerpunkte sind dabei Rassismus und Migration sowie Geschlecht und Sexualität sowie deren Verflechtungen. Das hört sich erstmal nicht nach Verkehr an. Und Verkehr ist auch nicht mein wissenschaftlicher Schwerpunkt.

Er ist mir aber ein wichtiges ehrenamtliches Anliegen. In den 1990ern war ich beim VCD Kiel und dem Landesverband Schleswig-Holstein aktiv. Und vor kurzem habe ich mein VCD-Engagement im Landesverband Nordost wieder aufgegriffen.

Vor zwei Jahren habe ich zudem damit angefangen, mich auch in der Lehre mit dem Themenfeld Verkehr zu beschäftigen, insbesondere in Verbindung mit Geschlecht.

Anja: Bevor wir einsteigen haben wir auch für dich drei kleine Fragen zum Aufwärmen:

- **Fahrrad oder ÖPNV?**
- **Urmila:** Am liebsten fahre ich Fahrrad. Das Fahren gibt mir - bei guten Verkehrsverhältnissen - so ein Gefühl der Freiheit und Entspannung. Ich war ja gerade

sechs Monate in Delhi in Indien und habe mich da nicht getraut, Fahrrad zu fahren. Das hat mir gefehlt. Aber immerhin gibt es dort eine tolle Metro. ÖPNV ist eine gute zweite Option.

- Pragmatisch oder grundsätzlich?
- **Urmila:** Wohl eher grundsätzlich. Also, ich beginne in der Regel nicht damit, mich zu fragen, was ist pragmatisch durchsetzbar, sondern will erstmal grundsätzlich verstehen, was passiert, und das dann auch anderen vermitteln. Ich bin davon überzeugt, dass wir für nachhaltige Veränderung eine Veränderung der Denkweisen brauchen, und dafür brauchen wir kritisches Hinterfragen.
- Frauen oder Gender???
- **Urmila:** Auf jeden Fall Gender. Frauen ist mir zu eng und zu fest. Ich hinterfrage ja gerne, und das kann ich mit dem Bezug auf Gender viel besser als mit der Kategorie Frauen.

Anja: Du hast uns ja gerade schon ein bisschen was von deinem Hintergrund erzählt, aber wie genau bist du eigentlich dazu gekommen, dich mit dem Thema Gender und Mobilität zu beschäftigen?

Urmila: ...

Gute Frage, ich weiss gar nicht so genau, ob das mein Thema ist.

Anders als im Fall der Expertinnen in den ersten beiden Podcasts, ist das wie gesagt nicht mein Schwerpunktthema.

Ich bin keine Verkehrsplanerin oder Verkehrswissenschaftlerin.

Es ist eher so, dass ich, seitdem ich Gender Studies mache, anders auf die Welt und auch Mobilität schaue. Und das weniger in dem Sinne, dass Frauen anders mobil sind. Gender heißt für mich, wie vorhin schon angedeutet, nicht primär, in den Kategorien Frauen und Männer zu denken.

Uli:

- Was verstehst du unter Gender?
- Warum lohnt es sich deiner Meinung nach, die beiden Themenfelder zusammenzudenken?

Urmila:

Gender und Queer Studies haben mir eine Perspektive gegeben Welt neu zu sehen das zu hinterfragen, was wir für normal halten.

Gender ist ein Ordnungssystem.

Es konstruiert Frauen und Männer, die sich komplementär ergänzen und unterschiedliche Rollen haben. Die ungleich sind.

Das hat reale Konsequenzen und es ist wichtig diese zu behandeln, deswegen ist die Arbeit von Leuten wie Ines und Juliane total wichtig.

Mir geht es aber eher darum, aufzuzeigen, welche Konsequenzen die Aufrechterhaltung der Ordnung hat und dass es auch anders ginge.

Es geht mir um Machtungleichheiten und die Macht dessen was als normal angesehen wird.

Bei Gender und Mobilität geht es unter anderem darum, wie sie sich gegenseitig produzieren. Die Geografin Leslie Kern stellt in ihrem Buch "Feminist City" schön dar, wie Bilder über Frauen* und der Wunsch, sie zu kontrollieren, die Stadtplanung prägen und dazu führen, Genderdifferenzen zu festigen.

Es gibt auch viel Forschung dazu, wie Automobilität mit Männlichkeit verbunden ist und wie Männlichkeit durch bestimmte Mobilitätspraxen hervorgebracht wird.

Ein solcher Blick geht nicht davon aus, dass Frauen und Männer unterschiedlich mobil sind, sondern dass die Differenzen zwischen Frauen und Männern unter anderem auch dadurch hergestellt werden, wie der Verkehr organisiert ist.

Um die Mobilitätswende zu fördern, müssen daher die Vorstellungen von Normalität hinterfragt werden.

Es muss zum Beispiel damit umgegangen werden, dass das Auto mit Männlichkeit verbunden ist. Aber nicht, indem danach gesucht wird, was Männern alternativ angeboten werden kann, um ihre automobilen Männlichkeit herzustellen. Das wäre nicht feministisch. Es geht darum auch die Vorstellungen von Gender, und in diesem Fall spezifisch von Männlichkeit, zu ändern.

Anja: Du bist gerade dabei, das Konzept der Autonormativität zu entwickeln. Was steckt dahinter?

Urmila: In meiner Forschung beschäftige ich mich viel mit Machtverhältnissen wie Rassismus, Ableismus und Heteronormativität. Also den Machtverhältnissen, die regeln wer in Deutschland als zugehörig verstanden wird (Rassismus), wer als gesund verstanden wird (damit beschäftigt sich Ableismus, der Begriff wird hergeleitet von disabled, also behindert) und wie die Geschlechterordnung geregelt wird (Heteronormativität - also die Normierung von Zweigeschlechtlichkeit und Heterosexualität). Dabei geht es immer darum, was als normal konstruiert wird und was als anders.

In einem Seminar zu Verkehr an der Humboldt Uni, an dem Studierende der Europäischen Ethnologie und den Gender Studies teilgenommen haben, darunter auch Uli, ist die Idee entstanden, Automobilität auch als Machtverhältnis zu verstehen. Das war motiviert durch einen Text von John Urry, der Automobilität als System versteht.

Autonormativität ist das Machtverhältnis, das Autofahren und auch Fliegen zur normalen Mobilität erklärt und alle anderen Bewegungsformen als Abweichung versteht, die die Normalität potentiell stören. Bei Machtverhältnissen geht es immer um den Zugang zu Rechten und Ressourcen. Sie rechtfertigen, wer mehr Rechte und Ressourcen bekommt und wer weniger. Im Falle der Autonormativität werden Auto- und Flugverkehr bevorzugt. Sie bekommen mehr Mittel und haben mehr Rechte als andere Verkehrsteilnehmende.

Anja: Kann man Autonormativität "sehen"?

Urmila:

Ja, diese ungleiche Verteilung von Rechten und Ressourcen kann mensch sehen. Das sehen wir zum Beispiel in der Aufteilung des Straßenraums, wieviel Platz Autos bekommen und wie wenig andere Verkehrsmittel. Man kann es aber auch sehen darin, wie öffentliche Mittel verteilt werden, gerade hat die Ampelregierung ja zum Beispiel beschlossen viel Geld in den Ausbau von Autobahnen zu stecken und sehr wenig in den Rad- oder Fußverkehr und definitiv zu wenig in den öffentlichen Verkehr. Mensch sieht die Autonormativität aber auch in Gesetzen und Regeln, die es zum Beispiel nicht ermöglichen, den Autoverkehr einzuschränken, um die Lebensqualität zu erhöhen. Autos dürfen nur eingeschränkt werden, wenn die Sicherheit gefährdet ist. Und wir können es sehen in der Rechtsprechung, wenn Auto- oder LKW-Fahrende nur sehr geringe Strafe dafür bekommen, dass sie eine Zufußgehende oder Radfahrende getötet haben. Wir sehen es aber auch beim Aufschrei gegen die Aktionen der Letzten Generation. Stau gibt ist etwas sehr normales, das auch toleriert wird, wenn Autos ihn verursachen. Die Weigerung von Autofahrenden Rettungsgassen zu bilden, wird als kaum änderbar angenommen. Aber wenn nun Klima-Aktivist_innen Autos behindern, dann wird das zum Skandal gemacht und sie für Verkehrstote verantwortlich gemacht.

An diesen Beispielen sieht mensch wie stark die Autonormativität in der Gesellschaft verankert ist, wie selbstverständlich es ist, Automobilität als Normalität zu behandeln, und damit sehen wir auch, wie schwierig es ist, das zu hinterfragen und ändern.

Anja: Wie kann uns das Konzept helfen, unser Umfeld besser zu verstehen?

Urmila: Automobilität als ein Machtverhältnis zu verstehen, ermöglicht es uns zu verstehen, warum es nicht allein um sachliche Argumente geht. Es lässt uns verstehen, warum Änderungen von Infrastruktur und Materiellem nicht reicht, um eine Mobilitätswende zu erreichen. Es geht darum, zu verstehen, wie Normalitäten produziert und ungleiche Verteilung gerechtfertigt wird. Das muss geändert werden.

Uli: Was wünschst du dir für die Zukunft der Mobilität?

Urmila: Ich wünsche mir, dass wir diese Autozentrierung aufbrechen können und statt der Autos die Menschen und die Umwelt in den Mittelpunkt stellen.

Ich wünsche mir, dass es zur Normalität wird, die verschiedenen Bedürfnisse von Menschen, und auch der Umwelt, zu berücksichtigen und die Folgen von Mobilität für Andere mitzubedenken. Ich wünsche mir Menschenfreundlichkeit als Normalität.

Uli: Hast du einen Tipp für unsere Hörer:innen mitgebracht, die sich noch weiter mit dem Themenkomplex beschäftigen wollen?

Urmila:

Leslie Kern: Feminist City

Podcast mit Govind Gopakumar in der Reihe The Feminist City aus Bangalore

Katharina Manderscheid: Soziologie der Mobilität

Vielen Dank

Nächsten Monat hört ihr uns wieder, bis dann