



»Wider die Windschutzscheiben-Perspektive«

Christine Bauhardt, Professorin für Gender und Globalisierung, über die feministische Verkehrskritik

Langsamverkehr statt Hochgeschwindigkeit, netzförmige Wegeketten statt Konzentration auf zentrenorientierte Linien, ÖPNV statt Individualverkehr: Die feministische Kritik an der aktuellen Verkehrsplanung und -politik ist fundamental – und vernünftig. Doch sie dringt auf die Entscheidungsebenen nicht vor.

Christine Bauhardt

Jahrgang 1962, ist Politikwissenschaftlerin und Raumplanerin und seit 2005 Professorin für Gender und Globalisierung an der Humboldt-Universität zu Berlin, dort zurzeit auch Sprecherin des Zentrums für transdisziplinäre Geschlechterstudien.

Sie hat in Deutschland und Frankreich studiert und als Gastwissenschaftlerin in Marseille und Paris gearbeitet. 1994 promovierte sie mit einer Arbeit zum Zusammenhang von Stadtentwicklung und Verkehrspolitik aus feministischer Perspektive.

Ihre Forschungsschwerpunkte sind:

- Theorie und Politik räumlicher Planung
- Migration und Stadtentwicklung
- Nachhaltigkeit und Geschlechterverhältnisse.

Publikationen (Auswahl)

Christine Bauhardt: Entgrenzte Räume. Zu Theorie und Politik räumlicher Planung, VS Verlag Wiesbaden, 2004
 – dies. (Hg.): Räume der Emanzipation, VS Verlag Wiesbaden 2004.

FrauenRat: Was will feministische Verkehrsforschung? Und welche Folgen hat sie für die Praxis?

Christine Bauhardt: Feministische Verkehrsforschung ist eine Infragestellung traditioneller Verkehrspolitik. Sie wendet sich gegen die Dominanz des Autoverkehrs, der Windschutzscheiben-Perspektive von Autofahrern und Entscheidern; sie stellt die technisch-ökonomische Rationalität in der Verkehrspolitik grundsätzlich in Frage, also den Mythos der Beschleunigung. Ihre Hochphase hatte sie in den Neunzigerjahren, hat sich aber wissenschaftlich nicht durchgesetzt. Sozialwissenschaftliche Ansätze haben es in der Verkehrsforschung insgesamt schwer, denn sie gilt nach wie vor als ingenieurwissenschaftliche Domäne. Die meisten feministischen Verkehrswissenschaftlerinnen sind aber Sozialwissenschaftlerinnen und keine Ingenieurinnen. Im Bereich der Planung haben es einige Praktikerinnen dank der Debatten um Gender Mainstreaming geschafft, entsprechende Projekte auf lokaler Ebene zu implementieren. Ich bin da aber eher kritisch.

In welcher Hinsicht?

Die mir bekannten Projekte sind ziemlich kleinteilig, da geht es vor allem

um die Beteiligungsebene. Zum Beispiel darum, wie die Bedürfnisse von Frauen in die Planungen des ÖPNV einbezogen werden können. Das haben wir bereits vor zwanzig Jahren gefordert! In Berlin wird tatsächlich endlich überlegt, wie man z.B. die Mobilitätsbedürfnisse von Verkäuferinnen, die sich durch die Deregulierung des Ladenschlusses ergeben haben, berücksichtigt. Natürlich ist das in Ordnung, aber die feministische Verkehrskritik, die auf Entschleunigung setzt, auf eine orts- und alltagsbezogene Mobilität, diese Kritik kommt in den Gender-Mainstreaming-Projekten nicht zum Tragen.

An die große Politik führt sie nicht heran. Es werden nach wie vor Autobahnen gebaut, und die Politik der Bahn ist auf Hochgeschwindigkeit, auf Linienkonzentration und auf die Zentren großer Städte ausgerichtet. Feministische Ansätze hingegen vertreten eine Flächenerschließung mit Langsamverkehr und einer Netzstruktur. Daraus ergeben sich viele Anknüpfungspunkte an die ökologische Diskussion. Doch schon in den Neunzigerjahren hat eine Verbündung zwischen ökologisch orientierten Verkehrskritikern und feministischen -kritikerinnen nicht richtig geklappt, weil häufig die Ökologie-

Aspekte gegen die Emanzipationsansprüche von Frauen ausgespielt wurden.

Bietet die Klimadebatte dafür nicht neue Anknüpfungspunkte?

Alles scheint wieder bei Null anzufangen. Das hat auch damit zu tun, dass sich in der Verkehrsforschung und -politik die Vorstellung durchgesetzt hat, dass Verkehr ein so komplexes Bündel von ökonomischen, psychologischen, sozialen, emotionalen Interessen und Eigenwilligkeiten mobiler Subjekte ist, dass er sowieso nicht steuerbar ist. Es gibt im Moment keine Bereitschaft mehr, über die Einschränkung oder Begrenzung individueller Mobilität nachzudenken, keine relevanten Kräfte, die das thematisieren. Die Vorstellung, dass individuelle Mobilität das höchste Gut ist, wird inzwischen von allen gesellschaftlichen Kräften geteilt. Jede Form des Begrenzens widerspricht der Logik der freien Marktkräfte.

Wollen feministische Verkehrskritikerinnen individuelle Mobilität allgemein beschränken?

Nein. Es geht ihnen um die Bereitstellung von Mobilitätsmöglichkeiten, die der Komplexität von Mobilitätsbedürfnissen im Alltag gerecht werden. Und es geht um Entschleunigung. Diese hat zwei Ebenen: eine individuelle, die des Lebensstils, und eine politische. Auf der einen Seite kann ich meine individuelle Zeit und Mobilität so organisieren, dass ich den Stress, der durch Beschleunigungsprozesse entsteht, reduziere. Ich kann Fahrrad fahren oder mit dem Zug anstatt zu fliegen, ich kann an der Ostsee Urlaub machen anstatt in der Südsee. Da ist ja auch die Tendenz von Bewegungen wie »Slow Food« zum Beispiel: für sich selbst einen Weg zu finden, aus der Beschleunigungsideologie auszusteigen. Auf der Ebene der Politik ist es die Frage: Wofür wird Geld investiert? Es macht natürlich – finanziell und politisch – einen Unterschied, ob ich einen Fahrradweg baue oder eine ICE-Trasse. Hier ist die Ebene, wo es politisch interessant wird: Es geht um die Umleitung von

Investitionen zugunsten von mehr Qualität im Nahraum und im Alltag. Die Tatsache etwa, dass ich mit dem ICE nur noch 1,5 Stunden von Berlin nach Hannover unterwegs bin anstatt zwei, macht keinen wirklich großen Unterschied. Wohl aber die Tatsache, dass dieser Zug dazwischen nirgendwo mehr hält und die Menschen, die in Stendal oder Magdeburg wohnen, ihn nicht mehr nutzen können und für die gleiche Strecke nun deutlich länger brauchen. Das heißt, die Beschleunigung von manchen bedeutet die Entschleunigung von vielen. Denn es gibt natürlich auch eine unfreiwillige Entschleunigung durch Abkoppelung von der Hochgeschwindigkeit oder vom öffentlichen Verkehr allgemein.

Persönlich, um noch mal auf Ihre Frage nach Beschränkung zurückzukommen, vertrete ich die Position, dass es ohne die politisch und planerisch flankierte Beschränkung des Autoverkehrs nicht gehen wird. Ich forsche u.a. über Paris, und dort sieht man, was möglich ist.

Was können die PariserInnen, was wir nicht können?

Die rot-grüne Stadtregierung hat dort massiv in den Autoverkehr eingegriffen, um die Mobilitätsbedürfnisse des Langsamverkehrs zu befriedigen, also den ÖPNV zu stärken, die Fortbewegung zu Fuß und zu Fahrrad zu unterstützen und insgesamt die Mobilitätsbedingungen im öffentlichen Raum zu verbessern. D.h. sie verstehen Verkehrspolitik als eine Politik des öffentlichen Raumes. Das liegt auch an technischen Restriktionen, denn der Untergrund von Paris ist so durchlöchert, dass man unterirdisch das Netz nicht erweitern kann. Wenn man also die nach wie vor extrem hohe Nachfrage nach Verkehrsleistung bedienen will, kann man das nur an der Oberfläche. Dort aber ist die Flächenkonkurrenz zwischen ÖPNV und Autoverkehr bereits seit den Sechzigerjahren groß. Also haben sich die PariserInnen entschieden, den ÖPNV zu fördern und den Autoverkehr zurückzudrängen, und zwar durch technische, politische und auch

bewusstseinsbildende, akzeptanzfördernde Maßnahmen. So wurden die Busspuren massiv verbreitert; dafür musste eine Autospur weggenommen werden. Es wurde eine neue Straßenbahn – ebenfalls auf Kosten von Autospuren – gebaut, die im Süden von Paris alle Métro-Endstationen miteinander verbindet und somit eine Querverbindung schafft, die nicht über das Zentrum führt, sondern der flächenerschließenden Netzstruktur dient. Außerdem hat die Straßenbahn den Vorteil oberflächiger Zugänge. D.h. der Zeitgewinn ist enorm, weil man nicht mehr gezwungen ist, kilometerweit durch die Gänge zu laufen und treppauf, treppab zu rennen, um zur Haltestelle zu kommen. Straßenbahnen sind daher auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen leichter zu erreichen. Kurz: Die Tram ist nach den Kriterien feministischer Verkehrsforschung das bestgeeignete motorisierte Verkehrsmittel, was Flächenerschließung, Langsamverkehr, Verdichtung von Taktzeiten, Sicherheit und Nutzungsvielfalt betrifft.

Ist in Paris der Autoverkehr dadurch wirklich zurückgegangen?

Ja, zum einen sind Straßen zurückgebaut worden, die Bürgersteige sind zum Teil enorm verbreitert worden, es gibt jetzt Fahrradwege, nicht rasend viele, aber doch ausreichend, um das Fahrradfahren in Paris überhaupt zu ermöglichen. Außerdem sperrt die Stadt am Sonntag die verkehrsreichste Straße entlang der Seine und die kleineren Straßen in manchen Bezirken, um zu zeigen, wie eine Stadt aussieht, die nicht völlig dem Autoverkehr ausgeliefert ist.

Natürlich geht das nicht ohne Murren. Aber dennoch wird durch ein anderes Angebot auch eine bestimmte Nachfrage erzeugt. Dahinter stehen der politische Wille und die Entscheidung: Wir wollen etwas anderes in dieser Stadt, einen anderen Verkehr, eine andere Organisation des öffentlichen Raumes.

*Mit Christine Bauhardt sprach
Ulrike Helwerth.*