

SheDrivesMobility 90 - Boris von Heesen

speaker_SPEAKER_00 (0:16)

Hallo und herzlich willkommen bei einer neuen Ausgabe von She Drives Mobility. Mein

Name ist Katja Diehl. Alle 14 Tage lade ich mir hier Gäste und Gästinnen ein, mit denen ich entweder sehr direkt auf die Mobilität schaue, weil ich will natürlich, dass die Verkehrswende endlich beginnt. Denn meiner Meinung nach hat sie in Deutschland noch nicht begonnen, wenn wir auch so in andere Nachbarländer schauen, wie gut die da schon unterwegs sind. Heute habe ich mir einen ganz besonderen Gast eingeladen. Boris von Heesen hat aktuell das Buch „Was Männer Kosten - Der hohe Preis des Patriarchats“ geschrieben. Wir haben auch schon gedacht, wenn das eine Frau geschrieben hätte, ob das überhaupt wo gelesen worden wäre. Ich finde das Buch auf jeden Fall sehr erschreckend und zugleich aber auch eine sehr deutliche Handlungsanweisung. Einfach mal reinzuschauen in die Statistiken. Was kostet uns das Patriarchat eigentlich? Was ist das Patriarchat? Und was kann das Leben danach sein? Auf was können wir uns freuen? Denn die Zahlen zur Mobilität, die Boris recherchiert hat. Erstens sind sie nicht leicht zu finden, weil vielleicht auch bewusst geschlechtsspezifische Daten schwer auffindbar sind. Gleichzeitig hat er aber tief genug gewühlt, um sie dann doch zu finden. Ich nenne einfach mal ein paar. **Führerscheinentzug, 83 Prozent Männeranteil, Geschwindigkeitsübertretung, 78 Prozent Männeranteil, Punkteanteil, Punkte in Flensburg sind 77 Prozent Männer. Und bei der**

MPU, also diesem Test, den man machen muss, wenn man sehr auffällig geworden ist, entweder durch Drogenmissbrauch, Alkoholmissbrauch, mehrfachen Führerscheinentzug, das sind bis zu 95 Prozent wahrscheinlich, die da Männer in diesen Runden sitzen. Es gibt die Autoposer. Es gab Andreas Scheuer, der 80 Treffen mit der Autoindustrie gemacht hat und nur eins mit Naturverbänden. ADAC, ein renommierter 21 Millionen starker Verein, hat bis Herbst 2021 ein rein männliches Gremium gestellt an der Spitze. **Männer machen 15 Kilometer mehr am Tag als Frauen und sie haben 62 Prozent aller Autos, die in Deutschland fahren.** Das zeigt schon so ein bisschen, vielleicht sollten wir doch mal hinschauen, was ist eigentlich der Unterschied zwischen Männern und Frauen, beziehungsweise was können wir tun, dass Männer nicht mehr so auf starke Autos, auf hochmotorisierte Autos, auf große Autos stehen? Und ich glaube schon, dass diese Folge interessant sein kann, auch gerade in Bezug zu Autokorrektur meinem Buch, weil ich will ja eine feministische Verkehrswende und Feminismus heißt für Boris und mich nicht nur Frauen zu bevorteilen, sondern allen das Leben zu ermöglichen, was ihnen am besten tut, also sein zu dürfen, nämlich die Person, die wir sind, ohne Statussymbole, ohne hohe Motorisierungsgrade und vielleicht auch einfach ohne Rollenklischees, die wir aktuell noch so stark haben, denn diese Unfallstatistik, die es da gibt in Deutschland, die zeigt schon auf, dass da ein großes männliches Problem ist. Ich gucke mit Boris also hin. Woher kommt das alles? Was können wir tun? Ich freue mich, wenn ihr Feedback da lasst, wenn ihr den

Podcast She Drives Mobility empfiehlt. Gerne auch das Buch, „Was Männer kosten“ oder auch meins, Autokorrektur, kaufen und nochmal schauen, was können wir tun, damit wir alle gut unterwegs sein können. Viel Spaß mit dieser Folge. Ja, ich bin sehr ge-

spannt auf diese Folge, weil ich mir, ich würde mal sagen, einen Helfer an die Seite hole, der als Herr sich mit einem Thema beschäftigt, was natürlich auch mich umtreibt, was auch so ein bisschen, ja, wie soll ich sagen, es ist so etwas wie der Elefant im Raum, haben wir gerade schon in unserem Vorgespräch gesagt, dass man als Katja, wenn ich speziell bei so Business-Netzwerken wie LinkedIn bestimmte Dinge der Mobilität und vor allen Dingen auch der Automobilität kritisiere, dass sich da sehr schnell Herren auch angegriffen fühlen und auch teilweise, glaube ich, deswegen gar nicht mehr zuhören. Also die Tür geht schon zu, bevor ich den ersten Halbsatz gemacht habe. Also meistens, wenn ich Feminismus sage, wenn ich feministische Verkehrswende sage oder sage, das ist sehr patriarchal, das Verkehrssystem. Lieber Boris, bevor wir ganz tief einsteigen, sag mir doch mal bitte, was machst du eigentlich und wie bist du zu deinem aktuellen Buch gekommen?

speaker_SPEAKER_01 (4:35)

Ja, also erstmal vielen Dank für die Einladung, ich hab mich riesig gefreut. Ich mach

tatsächlich viele Sachen. Also neben dem Schreiben leite ich als hauptamtlicher Vorstand einen Jugendhilfeträger hier in Darmstadt. An einem Tag in der Woche, also die Jugendhilfe mache ich vier Tage, und an einem Tag in der Woche begleite ich Männer, die in Krisensituationen sind. Also das sind in der Regel Männer, die häusliche Gewalt ausgeübt haben, aber auch Männer, die Opfer häuslicher Gewalt sind. Das ist ja auch ein patriarchales Stereotyp, dass das nicht möglich ist, dass Männer auch Opfer sein können. Und dann begleite ich auch Männer, die in Beziehungskrisen sind oder die in Übergängen sind. Zum Beispiel, wenn ein Mann sein ganzes Leben lang gearbeitet hat und der Beruf das alles definie-

rende war, dann steht der Ruhestand an, dann kann ein Mann mal in eine Krise geraten und solche Männer begleite ich. Genau, und dann schreibe ich, das ist jetzt das dritte Buch, was Männer kosten - der hohe Preis des Patriarchats. Und wie bin ich dazu gekommen? Im Grunde genommen durch viele Jahre in der sozialen Arbeit, wo ich erlebt habe, dass überdurchschnittlich viele junge Männer, **mittelalte Männer in der Drogenhilfe ankommen, weil sie einfach extrem viel mehr illegale Drogen konsumieren als Frauen. Also da ist der Anteil ungefähr so 80 zu 20, ein bisschen mehr sogar.** Oder dass jetzt aktuell auch in der Jugendhilfe mehr junge Männer in der Jugendhilfe ankommen als Frauen. Und ich erlebe das natürlich, sage ich mal, ungesundes männliches Verhalten in meiner Männerberatung. Das ist häufig die Ursache für eine Krise, dass Männer bei mir aufschlagen. Und der eigentliche Auslöser war tatsächlich in der Drogenhilfe. Da war ich in einem Konsumraum, den wir damals betrieben haben und da war ich komplett geflasht und überrascht, dass da an diesem Tag, an dem ich dort geholfen habe, war da Geschäftsführer

und wollte das kennenlernen, die Arbeit, da kamen nur Männer. Und das war so ein Moment, wo ich dachte, das gibt's doch nicht. Und da fing ich an zu recherchieren und habe dann so die gesamte Suchthilfe durch recherchiert. Dann die gesamte Kriminalstatistik. Irgendwann kam ich dann auch natürlich auf die Verkehrsstatistik und da habe mir ein kleines Archiv angelegt. Und irgendwann war dann der Punkt da, dass ich gesagt habe, jetzt versuchst du das mal in Buchform zu gießen. So kam's.

speaker_SPEAKER_00 (7:03)

Damit bist du natürlich jemand, der sich auch... Also ich finde es immer super spannend, so

die verschiedenen Perspektiven auf Mobilität so zusammenzuführen. Du bist also jemand, der nicht jetzt Mobilitätsexperte ist, aber du hast dich schon als ein Experte diesem Thema auch der Mobilität gewidmet, gerade bei Männern. Gab es irgendwas, was sehr erstaunlich für dich war oder sehr eklatant?

speaker_SPEAKER_01 (7:25)

Man stumpft so ein bisschen ab. Ich beschäftige mich immer nur mit extrem

ungleichgewichtigen Statistiken, die unsere Gesellschaft belasten. Das ist so die Grundvoraussetzung. **Aber was ich besonders eklatant fand, ist zum Beispiel, dass Männer fünfmal häufiger Unfälle mit Personenschäden verursachen mit einem KFZ, wenn sie unter Alkoholeinfluss stehen.** Fünfmal häufiger ist schon enorm viel mehr. Was fand ich noch besonders spannend, ich überlege gerade, es gab so viele Sachen, die so existieren. Ganz spannend ist auch der Bereich der medizinisch-psychologischen Untersuchungen, MPU, landläufig auch als Idiotentest bekannt. Es gibt keine genauen Zahlen, aber es kursiert immer wieder die Zahl, dass 95 Prozent der TeilnehmerInnen bei diesen Kursen Männer sind. In so einem Kurs landet man, wenn man einen extrem heftigen Verstoß vorgenommen hat oder wenn man seinen Führerschein schon mehrfach verloren hat oder Drogen im Spiel waren.

speaker_SPEAKER_00 (8:36)

Ich hab bei meiner Recherche für mein Buch gemerkt, dass bestimmte Dinge, da schleicht

sich doch der Verdacht ein, ob das bewusst im Dunkeln gelassen wird, nicht nach Geschlechtern getrennt sind. Dass bestimmte Systeme nur Gesamtzahlen erfassen, aber gar nicht reingehen.

Was manchmal sogar Autobesitz ist, ist unklar. Weil dann wird gesagt von Menschen, wo ich sage, Frauen kaufen eher die kleineren Autos. Ja, das liegt daran, weil der Wagen ist auf den Mann zugelassen. Es macht immer die Tür auf, um doch irgendwie Ausreden zu finden, dass die Männer gar nicht so auffälliger sind. Ist dir das auch begegnet bei den statistischen Daten rund um Mobilität, die du gesucht hast?

speaker_SPEAKER_01 (9:22)

Ja, extrem sogar. Und das ist eine Sache, die ich hauptsächlich kritisiere, weil diese

gesellschaftlichen Schäden, die entstehen im Verkehr, die können nur bearbeitet werden, wenn wir die Zahlen auf dem Tisch haben. Und wenn man sich die Daten vom Kraftfahrtbundesamt anguckt, egal ob es jetzt die Punkteverteilung ist, die Führerscheinentzüge oder auch die Zulassungszahlen, dann muss man sehr, sehr tief suchen. Es gibt diese Zahlen, es gibt sie, aber die schlummern in irgendwelchen Tabellenbänden oder Datenbanken, bis man die findet. Und ich habe sie gefunden und zusammengetragen. Meiner Meinung nach aber müssten diese Daten einmal im Jahr mindestens in einer speziellen Pressekonferenz an die Öffentlichkeit, ohne mit dem Finger auf die Männer zu zeigen, sondern einfach ganz nüchtern darauf, sachlich darauf aufmerksam machen, dass wir hier eine Schieflage haben. Weil erst wenn die Daten da sind, können wir auch entsprechende Lösungen entwickeln.

speaker_SPEAKER_00 (10:18)

Das ist ja auch der Antrieb von deinem Buch, weil das ist auch, wo ich immer so ein

bisschen versuche, die Balance zu halten zwischen, ich sag mal, Hard Facts, Soft Facts, wie triggern wir, dass wir was verändern müssen? Denn manchmal sind ja die Fakten auch so offensichtlich wie jetzt bei der Klimaemission durch den Autoverkehr, die seit den 90ern konstant ist, dass man denkt, warum passiert da nichts? Und du hast ja das Buch auch geschrieben, um zu sagen, vielleicht adressiere ich jetzt mal die BWLERInnen oder keine Ahnung was unter meinen Lesenden, dass sie sagen, okay, der hat jetzt Zahlen, Daten Fakten, die dafür sprechen, das Patriarchat rein mal als wirtschaftsmindernden Faktor vielleicht zu sehen. Also ich habe es mir hier auch aufgeschrieben, das ist schon krass, Führerscheinentzug zu 83% Männer, Geschwindigkeitsübertretung 78% Männer, Punkte in Flensburg zu 77% Männer. Das heißt, also da ist etwas, was wirklich in einer gewissen Bandbreite auch an Daten jetzt zeigt, dass es ein toxisches Verhalten gibt. Konntest du das für dich auch so ein bisschen herleiten, was da die Ursachen sein können?

speaker_SPEAKER_01 (11:22)

Ja, die Ursachen, das zieht sich wie ein roter Faden durch das ganze Buch, sind im Grunde

genommen die sozialen Prägungen, die Rollenstereotype, die leider manchmal schon bevor ein kleiner Mensch geboren wird, fangen die an zu wirken. Das ist dann nicht nur das blau- oder rosagestrichene Zimmer, sondern es gibt Studien darüber, dass bei männlichen Babys mit denen wird weniger gesprochen oder der Bauch wird weniger berührt, weil da ist schon so tief innen drin in den Eltern auch angelegt, dass so ein Junge eher funktional aufwachsen muss. Es geht dann im Kindergarten weiter, in der Schule,

in der Ausbildung, bildet sich dann in den Studiengängen ab, dass immer noch viel mehr junge Männer

Ingenieurstudiengänge absolvieren und viel mehr Frauen geisteswissenschaftliche Studiengänge. Ja, es sind im Grunde genommen die Ursachen, sind die Rollenstereotype, die uns prägen und die sich dann natürlich, die dann extrem verstärkt werden in der eigenen Peergroup, wenn ich als junger Mann in einer Gruppe junger Männer bin, die alle so geprägt worden sind, dann multipliziert sich das und wird dann umso stärker.

speaker_SPEAKER_00 (12:28)

Ich hab ja auch auf meiner Lesereise jetzt vor der Sommerpause ein paar Mal mit

OberstufenschülerInnen diskutieren dürfen und war ein bisschen entsetzt. Weil man hat so positive Vorurteile, die Jugend von heute geht auf Fridays for Future-Demos und will was ganz anderes machen. Aber sowohl die Lehrpersonen als auch Eltern haben mir gespiegelt, ab einem gewissen Alter kippt das wieder. Und ich glaube, da kommt genau dieser Faktor rein, erste Berufstätigkeit, dass da die Peergroup sich verändert, dass man auch nach außen zeigen will, erster Job, erstes Auto. Und ich glaube sogar, dass in den Räumen, wo ich die Fragen gestellt habe, wer von euch möchte einen Führerschein machen, wer von euch möchte ein Auto fahren und ein eigenes Auto haben, dass da sogar Menschen, also auch junge Männer saßen, die das vielleicht gar nicht vorhaben, aber erst mal geguckt haben, was der Rest so macht und dann halt in die gleiche Strömung gehen. Hast du Hinweise, warum Mobilität da auch so ein spezieller Bereich ist? Weil natürlich reden wir auch über große Autos, die nicht dem Alltagsbedarf entsprechen, Dienstwagenprivilegien und Ähnliches. Das ist ja schon fast so ein

bisschen Neandertal. Ich habe mehr als du oder wie auch immer.
Was wirkt da, was ist da im Hintergrund?

speaker_SPEAKER_01 (13:37)

Ja, ich glaube schon, dass so diese Rollenstereotype, die ich eben schon erwähnt habe, die

machen sich ja bemerkbar, dadurch, dass ein junger Mann lernt, stark zu sein, keine Schwäche zu zeigen, seine Gefühle abzuspalten, also wie es ihm eigentlich geht und auch möglichst lernen soll, sich durchzusetzen. Also Konkurrenz ist ja so ein sehr patriarchaler Code. Und wenn ich in Konkurrenz mich durchsetzen will, dann kann ich das am besten zeigen, wenn um mich herum ein ganz tolles Blech ist, das eine Edelmarke drauf hat, von der ich gelernt habe, bei Social Media, im Kino, in den Serien, dass es ganz toll ist, wenn ich dann endlich ein großes Auto habe. Und das, glaube ich, ist schon einer der treibenden Kräfte, warum am Ende so viele Männer und viele Leute, das erlebe ich immer wieder, meinen, dass nur bestimmte gesellschaftliche Schichten mit diesen großen, aufgetuneten SUVs herumfahren. Das ist auf keinen Fall so. Das zieht sich fast durch alle gesellschaftlichen Schichten, die die finanziellen Mittel dazu haben. **Das heißt, das ist ein Männlichkeitsthema, das in allen gesellschaftlichen Schichten aufpoppt, dass man ein**

tolles Auto glaubt, besitzen zu müssen, um dann auch was darstellen zu müssen als Mann, als Mensch.

speaker_SPEAKER_00 (14:58)

Ist das vielleicht auch das Problem, dass wir da erstens kein Substitut haben, aber zweitens

auch, dass vielleicht sozusagen das einzig Verbliebene ist, was man so zeigen kann? Weil das ist so ein bisschen auch die These, die ich habe. Du machst natürlich den Eindruck, erst nachdem du ausgestiegen bist, will heißen, das Auto fährt vor. Man hat eine Assoziation. Also auch mit mir macht es was, wenn so ein röhrender Porsche oder was weiß ich, vor mir fährt, da geht auch bei mir was ab. Wahrscheinlich was anderes als bei dem Menschen, der hinter dem Lenkrad sitzt. Aber es ist natürlich etwas, was du mitnehmen kannst, was du zeigen kannst, bevor du selber als Person in Erscheinung trittst.

speaker_SPEAKER_01 (15:37)

Ich weiß nicht, ob es so das letzte Überbleibsel ist, wenn die Autos irgendwann mal nicht

mehr sind. Ich glaube, dass die Menschen, besonders Männer, dann auch sich... Es gibt ja jetzt schon diese SUV-Fahrräder. Ich wusste gar nicht, dass es diesen Begriff gibt. Wäre mal interessant, das geschlechtsspezifisch auszuwerten. Aber ja, es ist tatsächlich so wie so eine 2. Haut um mich herum, mit der ich zeigen kann, wer ich bin. Wenn ich solche Menschen, meistens Männer, erlebe, dann macht das auch was mit mir. Ich versuche dann, wie reagiere ich jetzt, dass der keine Energie daraus zieht? Ich möchte das dann möglichst ignorieren. Das macht es wahrscheinlich auch schon wieder auffällig. Aber es ist schon was Wahres dran. Es ist das, was ich zeigen kann. Ich meine, wir brauchen uns nur dieses Segment der Luxusuhren anzuschauen. Das ist für viele Männer ein enorm wichtiges Feld. Wenn ich aus dem Auto ausgestiegen bin, muss ich dann auch zeigen, was ich am Handgelenk habe. Und das finde ich so schade und so traurig, so verloren. Wer ist denn da eigentlich?

Was ist das denn für ein Mensch? Was hat er für eine Prägung und für Ängste und für Sorgen? Da wird es dann eigentlich spannend.

speaker_SPEAKER_00 (16:47)

Ja, das ist ja auch was, wo man schnell in... Ich hab ja auch Soziologie studiert, das kommt

manchmal auch so durch. Wenn man so was beobachtet, also im Konzern tätig, war ich dann irgendwann Abteilungsleiterin und fast nur Männer um mich rum. Die haben dann ihr Handy, ihr Pad, also alles so hingelegt, teure Füllfederhalter, und da war immer interessant, wer hat jetzt das neueste Pad? Also haben auch nicht alle bekommen, wer hat welchen Dienstwagen, wer hat vorne die Parkplätze bekommen, welche waren sogar mit dem Namen oder dem Nummernschild. Und das ist natürlich für jemanden wie mich, und das hat jetzt, glaub ich, auch gar nicht unbedingt mit Frau zu tun, sondern das gibt auch Männer, die da

nichts mit anfangen können, eine unglaubliche Ausladung auch, wenn du einfach da keinen Wert drauf legst. Also wie siehst du da auch die Möglichkeit, weil ich weiß von Frauen, die sich jetzt Dienstwagen bestellen, um mitzuspielen, aber das eigentlich gar nicht wollen. Gibt's da eine Chance, das irgendwie zu verlassen? Also vielleicht so der erste kleine Inhalt hier in dem Sinne, was sind die Lösungen? Wo hast du für dich was entdeckt, was helfen könnte?

speaker_SPEAKER_01 (17:56)

Es ist komplex. Es ist wirklich komplex. Trotzdem bin ich voller Hoffnung, sonst hätte ich

dieses Buch nicht geschrieben. Und ich glaube, der erste Schritt, da reite ich halt immer wieder darauf rum, weil ich glaube, dass es

der Schlüssel zur kurzfristigen Lösung ist, dass diese Zahlen auf den Tisch müssen. Weil wenn diese Zahlen auf dem Tisch sind, wenn die in den Zeitungen, in den Social Media Accounts praktisch dagegenhalten gegen diese Rollenstereotypprägung, dass ein toller Mittelklasse-Dienstwagen was Tolles ist, da müssen wir irgendwie dagegenhalten. Und dafür müssen diese Zahlen auf den Tisch, was Individualmobilität mit uns macht, mit unserer Gesellschaft macht, dann bewegt sich was. Das könnte kurzfristig geschehen und langfristig. Ja und das ist natürlich ein Generationenprojekt, ein, zwei Generationen ist, dass wir an diese Rollenstereotype rangehen, die schon ganz früh uns darin prägen, wie wir Geschlecht glauben leben zu müssen und wie wir natürlich auch Mobilität glauben leben zu müssen. Und die beiden Dinge sind sehr häufig verschränkt. Das erleben wir, wenn wir darüber sprechen.

speaker_SPEAKER_00 (19:08)

Und da hab ich so zwischen den Zeilen auch so... so What-the-fuck-is-going-on-Momente

bei dir gemerkt. Weil du in diese Gremien ja auch reingeschaut hast. Also ADAC, dann diese ganzen Gremien, die auch die Spurbreite verbreitet haben, weil die Autos ja breiter werden und unglaublich verständnisvoll dafür sind, dass dem so ist. Da hatte ich zumindest das Gefühl, das war dir in der eklatanten Ausprägung nicht bewusst. Da hatte ich das Gefühl, jetzt merke ich bei Boris so richtig, das Stirnrunzeln während er recherchiert und er sagt, was ist das denn hier?

speaker_SPEAKER_01 (19:41)

Ja, das hat mich wirklich ratlos gemacht. Aber dann war auch dann eine Erklärung dafür,

dass diese Zahlen, die ja da sind, nicht so richtig an die Öffentlichkeit gelangen wollen. Also das Kraftfahrtbundesamt ist eigentlich, seit es das gibt, wird es von Männern geleitet. Der ADAC hat, wie gesagt, noch 2019 waren nur Männer und man hat dann eine Mitgliederversammlung am Nürburgring gemacht. Also sehr zukunftsorientiert. Und dann gibt es diesen unglaublichen Verein, von dem ich gar nicht wusste, dass es ihn gibt, bevor

ich recherchiert habe, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., der tatsächlich diese Empfehlungen abgibt für die Politik, wie breit Straßen sein müssen. Und da sitzen, ich glaube, 85 Prozent Männer in den richtig straßenorientierten Gremien sind fast nur Männer. Und die Politik orientiert sich häufig daran. Und man nimmt solche Maße wie Tiguan SUV als Standard für den Straßenbau. Und da bedeuten wenige Zentimeter natürlich ein Flächenfraß von Millionen Hektar, wenn so ein kleiner, scheinbar unbedeutender Verein so eine Empfehlung abgibt. Und was ich noch trauriger finde, ist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, den wir ja von klein auf kennen. Mit dem siebten Sinn gab es das früher noch im Fernsehen, so Verkehrssicherheitsempfehlungen. Und da sitzen auch knapp über 90 Prozent Männer in allen möglichen Gremien. Der wird vom Bund, von den Unfallkassen finanziert. Und der hat einen sehr umfassenden Internetauftritt, aber es gibt keine geschlechtsspezifischen Daten in diesem extrem ungleichen Feld Verkehr. Und da kommt bei mir schon der Verdacht auf, ich glaube nicht, dass das jemand extra macht, aber das unterschwellig so patriarchale Strukturen den Männern, die da an den Hebeln der Macht sitzen, einflüstern, lass mal die ganzen Fakten nicht auf den Tisch bringen. Das brauche ich nicht oder das irritiert nur da draußen. Und das finde ich total schade und das hat mich geärgert, aber auch gleichzeitig eine Erklärung dafür

gegeben, warum so wenig über dieses Ungleichgewicht der Geschlechter im Verkehrswesen berichtet wird.

speaker_SPEAKER_00 (21:47)

Ja, das fand ich auch interessant. Das ist natürlich, jetzt noch mal für die Zuhörenden, das

ist nicht der Schwerpunkt von dem Buch, sondern es geht ja um alle Möglichkeiten. Mich hat zum Beispiel die Zahl, was Hooligans zu betreuen, sag ich jetzt mal, in Anführungsstrichen, durch die Polizei, weil das ist auch immer so ein Unsicherheitsmoment von mir, wenn ich in Hamburg oder in einer anderen Großstadt aussteige und da mal wieder so ein Spiel ist, wo so sehr kribbelige Begegnungen sind, dann komm ich da raus und die sehen alle aus, die Polizist*innen, die sind da auch ein Teil, was das an Kosten verursacht. Du hast aber auch so ein bisschen reingeschaut, natürlich auch auf Umwelt an sich, also auch Fleischkonsum, überhaupt gesunder Lebenswandel. Was ich aber auch spannend fand, und das hast du gerade so ein bisschen angerissen, auch dieses Replizieren von Patriarchat, ob man es will oder nicht, weil man es halt noch nicht durchschaut, dass auch weibliche Influencer teilweise erfolgreich sind und Geld machen, was ja sehr patriarchal auch gewollt ist, aber eigentlich replizieren auch ihre eigene Rolle im Status Patriarchat. Weil ich hatte eine Sendung im ZDF, da war eine Auto-Influencerin, die mir gesagt hat, sie hat noch nie Sexismus erlebt. Und das ist natürlich erstens, würde ich mal behaupten, kann das nicht sein, aber zweitens ist sie natürlich auch mit einem, ja, wie soll ich sagen, mit einer Rolle in diesem System Auto, wo sie natürlich die Gehätschelte vielleicht ist. Also wie hast du diese Influencer-Szene auch noch mal für dich kennengelernt oder betrachtet?

speaker_SPEAKER_01 (23:12)

Ja, das ist... Also, ich glaube, da greift natürlich ganz stark Patriarchat und Kapitalismus

ineinander. Wenn ich dann plötzlich an die Fleischtöpfe komme als Frau, dann unterwerfe ich mich dem System und helfe durch das System Kapitalismus, das Patriarchat am Laufen zu halten, indem ich dann im Grunde genommen den ganzen jungen Mädchen, die mir folgen, Rollen vermittel, die eigentlich dazu dienen, das zu verfestigen, was wir am System da haben. Und das finde ich... finde ich sehr traurig. Das macht mich deshalb auch traurig, weil die Wirkmacht der sozialen Medien so enorm groß ist auf das Rollenverhalten von Jungen und Mädchen, auf ihr Geschlecht, aber auch von Frauen und Männern auf ihr Verkehrsverhalten. Genau dann passiert es, dass Männer einen komisch anschauen, wenn man sagt, ey, überleg doch mal, dir eine Bahncard 100 zu holen, so wie du dich im Verkehr bewegst. Du sparst Zeit, du sparst Nerven. Und dann schauen sie dich manchmal an und sagen, als hätt's das noch nie gegeben, als würden sie niemals in einen Zug einsteigen, was ihr Leben erleichtern würde.

speaker_SPEAKER_00 (24:26)

Du schreibst, wofür ich dir sehr dankbar bin. Da hab ich fünf Ausrufezeichen daneben gemacht. Einer der größten Angriffe auf eine Gesellschaft frei von Geschlechterstereotypen. Läuft seit 15 Jahren, wird jetzt glaube ich eingestellt, aber Germany's Next Topmodel. Das schauen nämlich sogar Leute, die ich kenne, als Guilty Pleasure. Das ist für mich immer wieder unerträglich. Die 1. Staffel hab ich sogar noch mitgeguckt, weil es damals was ganz Neues war. Aber spätestens da, wo die Haare geschnitten werden und Mädchen weinen, das ist die Replikation schlechthin. Was ich

aber auch spannend fand an einem anderen Aspekt, ist, dass du dich mit der sogenannten Kernfamilie beschäftigst hast. Die ja so ein idealtypisches Bild auch ist. Vater, Mutter, Kind, ein Haus, zwei Autos, ein Hund. Und da, das wusste ich auch gar nicht, beziehungsweise hab noch nicht so diesen Link gesetzt, dass das in dem Moment kam, wo Privateigentum in unser Leben kam. Magst du das noch mal schildern? Woher kommt dieses Bild eigentlich, dieses idealtypische?

speaker_SPEAKER_01 (25:28)

Die Anthropologie, da ist ganz viel im Wandel. Und da kommen immer wieder neue Erkenntnisse raus. Aber der Stand der Forschung jetzt ist, dass ungefähr 10.000 bis 3.000 vor Christus in diesem Zeitraum die Jäger und Sammler sesshaft wurden. Und durch die Sesshaftigkeit hat man seine eigenen Grundstücke abgesteckt. Und es kam das Privateigentum. Und dieses Privateigentum, das wollte man sicher vererben. Und zwar an die eigenen Kinder. Und damit man sicher war, dass die eigenen Kinder auch die eigenen Kinder sind, haben die Männer die Frauen im Grunde genommen auf ihren Hof gezwungen,

die konnten nicht mehr weg. So war die bürgerliche oder die Kernfamilie erst mal geboren. Frauen waren in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Auch das Vernetzen von Frauen untereinander war dadurch ganz stark eingeschränkt. Und das hat sich, so ist dann unsere Gesellschaft geprägt worden und war natürlich letztendlich die Quelle des Patriarchats. Und was ich so spannend finde, ist, dass und ich gehöre da selber dazu bis vor wenigen Jahren, das nehme ich da gar nicht aus, dass ganz wenig Menschen so einen kritischen Blick auf dieses, sag ich mal, alles definierende System unserer Welt haben. Weil es hat zwar Vorteile, die ich gar nicht

wegreden will. Es kann ein Schutzraum sein. Es kann starke Förderung von Menschen geben, aber es kann halt auch ein sehr ungesunder Raum sein. Und ich habe da verschiedene Sachen zusammengetragen. Der erste ist das Thema Einsamkeit. Wenn ein Mensch stirbt oder wenn, das ist ja jede dritte Ehe in Deutschland, scheitert, dann entsteht Einsamkeit. Und wir haben 17 Millionen einsame Menschen in diesem Land. Und die Ursache dafür ist zu einem ganz, ganz großen Teil die bürgerliche Kernfamilie, weil alte Menschen nur in diesem kleinen System unterwegs waren. Und wenn dann der Partner oder die Partnerin weggestorben ist oder die Kinder aus dem Haus sind, dann dadurch haben wir Millionen einsame Menschen in Großstädten und auch auf dem Land. Das finde ich so den wichtigsten Punkt. Und dann ist es auch, ja, sag ich mal, ein Hort für Machtmissbrauch, das erlebe ich ja in der Jugendhilfe immer wieder. Nur ganz wenige Menschen wissen, dass von den knapp 900.000 Straftaten, die in Deutschland begangen werden, ungefähr fast ein Viertel, 213.000, glaube ich, laufen im familiären Raum ab. Das ist also auch ein Raum für Machtmissbrauch. Und ja, es ist ein enorm anstrengendes Unterfangen, das am Leben zu halten, weil man muss ja dann zwei Autos, eine Wohnung oder ein Haus, am besten im Immobilienbesitz haben. Und das muss erarbeitet werden und die Kinder müssen betreut werden. Das ist ein enorm, enorm, enorm stressiges Unterfangen. Und der vierte Punkt bestimmt für dich auch sehr interessant ist natürlich, der der Umwelt, die Umweltbelastung. Jeder möchte dann seine eigene Wohnung haben. Es müssen enorm viel, es muss enorm viel gebaut werden. Es muss enorm viel Infrastruktur aufgebaut werden. Es entsteht Flächenfraß. Und ich lade einfach dazu ein, in meinem Buch das mal zu reflektieren und zu gucken, was gibt's für Alternativen? Du kannst ja trotzdem in einer mono-

gamen Beziehung, wenn du das möchtest, zusammenleben und dich einer Gemeinschaft anschließen und mit weniger Ressourcen und mit weniger Raum zusammenleben. Und Menschen, die eigentlich in Einsamkeit leben, könnten ganz viel von ihren Fähigkeiten und ihrer Unterstützung, die sie ja haben, in solche Systeme einbringen. Das war so ein Impuls, den ich in meinem Lösungskapitel mit drin habe.

speaker_SPEAKER_00 (29:03)

Ja, und es ist tatsächlich was, finde ich, was... ähm, ja, so schnell in die Richtung, das darf

man nicht sagen, das darf man nicht denken, da greifst du in das Intimste der Menschen ein.

Aber das ist ja genau wie vorher, dass Katja halt sagt, dass es immer weiße, mittelalte Dudes sind bei LinkedIn, die mir da so belehrend entgegneten. Ich kann das ja nicht... Was soll ich denn sagen, wenn's doch so ist? Ich will jetzt auch nicht die Frauen auffordern, dass sie damit auch beginnen, aber es ist nun mal so. Das ist ja die Kernfamilie. Ich war nämlich letztens auch auf so einem Treffen, wo auch noch mal gesagt wurde, was sind die großen Probleme. Da ging's um Ernährung, Mobilität, aber auch um Wohnen und Gebäudebestand. Und dass in dem problematischsten Gebäudebestand halt ältere Menschen wohnen, die sagen, das lohnt sich für mich nicht mehr, das zu dämmen oder wie auch immer. Dass das auf unglaublich großer Fläche, was du schon gesagt hast, wenn die Kinder ausziehen, der Ehepartner, Partnerin stirbt, eine Person nur noch lebt. Das sind Sachen, die wir aber adressieren müssen. Das finde ich an deinem Buch so gut, dass du immer... Also, du dringst halt vor mit Zahlen. Also, das ist halt nichts, wo du sagst, ich möchte jetzt allein, weil ich das anders finde, euch be-

kehren. Sondern du machst es ja auf Basis von Zahlen. Das ist genau das, was zum Beispiel Leslie Kern, die hat Feminist City geschrieben, die hat gesagt, die Vorstadt ist eigentlich die Hölle der Frauen, zumindest im klassischen patriarchalen System. Die Stadt ist noch Stadt der kurzen Wege und so weiter. Auf dem Land kommt eigentlich das erste Mal das Auto meistens ins Frauenleben. Und das sind natürlich solche Dinge, die so wie so Spurrillen sind. Wo man dann... Man sagt ja auch immer, die folgende Generation wird meistens sogar auch wieder etwas sicherheitsbewusster. Oder macht dann das Gegenteil von den Eltern, keine Ahnung. Und was siehst du denn, weil du grad auch schon gesagt hast, im Lösungskapitel, was siehst du denn in Sachen Mobilität? Was siehst du denn in Sachen Familiensysteme? Hast du konkrete Beispiele oder Anreize, wo man mal hinschauen könnte im Sinne von Lösung und an ein gutes Leben für alle?

speaker_SPEAKER_01 (31:09)

Also eine Sache würde ich gerne erst noch mal sagen, weil die hatten wir jetzt schon öfters,

so die weißen Dudes, zu denen ich ja auch gehöre mit 53. Das ist interessant, weil ich gehöre zu dieser Kernzielgruppe, wenn darüber gesprochen wird. Und ich fühle mich nicht gekränkt, weil ich natürlich mein ganzes Leben lang Privilegien erlebt habe. Und sich damit auseinanderzusetzen und das anzunehmen, das entlastet enorm. Und diese Privilegien im Patriarchat, von denen ich immer wieder rede, da sage ich ja immer, es lohnt sich mal, auf diese Privilegien zuzugehen, näher dran zu gehen und zu schauen, wie groß sind die eigentlich für die Männer? Außer, dass sie jetzt viel Status haben, tolle Autos, erleben sie häufig, dass sie von ihren Kindern effektiv getrennt werden, dass sie keine echten Freundschaften

haben, dass sie sich ungesund ernähren und dann immer noch fünf Jahre früher versterben. Und das hilft manchmal, wenn ich mit diesen Männern rede, die dann erstmal so reflexartig bei Feminismus und Patriarchat sich zurückziehen und fangen schon wieder mit den Privilegien an, ihnen zu erzählen, dass es mir vielleicht auch mal genauso

ging und was ich dann gemacht habe, um das zu überwinden und dass es sehr entlastend sein kann. Und dann helfen natürlich die Zahlen, mit denen ich komme. Aber um auf deine Frage zurückzukommen, ich glaube tatsächlich, dass die bürgerliche Kleinfamilie schon ein Schlüssel ist, um das Patriarchat zu dekonstruieren. Weil das ist ganz viele von den Rollenmustern, die wir einüben und die immer wieder an allen möglichen Stellen bei ungesundem männlichen Verhalten aufpoppen, die haben ihre Quelle auch in der bürgerlichen Kleinfamilie. Wie ein Mann zu sein hat, dass er die Lohnarbeit machen muss, dass er glaubt, einen Anspruch auf Körper zu haben, einen Anspruch auf Mobilität zu haben, das manifestiert sich alles in dieser bürgerlichen Kernfamilie. Und darüber müssen wir viel intensiver reden. Ich habe ja im Buch auch so eine Vision aufgemacht, wie so etwas aussehen kann, dass die meisten Menschen, wenn man mal wirklich faktenorientiert vorgeht und sagt, so eine Gruppe von Menschen, vielleicht 20 Leute, die in einem Gemeinschaftsprojekt leben, dass es sowohl für die einsamen älteren Menschen viel, viel schöner wäre, noch eine Rolle zu haben in so einer Gemeinschaft, dass es für Alleinerziehende enorm entlastend wäre, wenn sie arbeiten gehen können und wüssten, dass eine verlässliche Person ihr Kind abholt und schon was zu essen gemacht hat für das Kind. Wenn sie abends kommt, ist schon sauber gemacht. Und das Ganze ist auch möglich, weil es viel weniger kostet, als wenn jeder sein eigenes System hat. Ich glaube schon, dass

es sich da lohnt, noch mal intensiver drauf zu schauen. Und das machen ja auch schon ganz viele. Carolin Wiedemann hat ja auch dazu ein Buch geschrieben, dessen Titel mir gerade nicht einfällt. Zart und frei. Zart und frei. Ein sehr, sehr empfehlenswertes Buch zu dem Thema.

speaker_SPEAKER_00 (34:15)

Ja, das ist vor allen Dingen auch was, glaube ich, wo wir enttabuisieren müssen, über

solche Dinge auch zu sprechen. Weil aus meinem Leben sind einige Freundschaften, wo dann Kinder ins Leben kamen, verschwunden. Einige sind verfestigt. Nicht unbedingt in dem Sinne, dass man sich ständig sieht, aber dass man Kontakt hält. Ich glaube schon, dass manchmal diese Lebensentscheidungen, die manchmal auch gar nicht unbedingt aktiv sind, sondern halt geschehen, dass die zu einer Spaltung in dem Sinne beitragen, dass Weggeführten, Weggeführten, die wichtig sind, wegbrechen. Plus der Spruch, der mir auch immer einfällt, es braucht ein Dorf, um ein Kind zu erziehen. Dass das ja auch was ist, was auf vielen Schultern lasten sollte. Und nicht nur auf dieser Kernfamilie und dann auch noch meistens der Mutter, die da ja viele Rollen einzunehmen hat. Und die natürlich in der Pandemie auch wieder zurückgeführt worden ist. Und auch Frauen haben die Arbeitszeiten verringert, um Homeschooling und Pflege von Angehörigen zu leisten. Und das ist halt das Interessante. Trotzdem finde ich, dass du diese Zahlen hast. Was ist nochmal die ganz große Zahl?

speaker_SPEAKER_01 (35:26) 63 Milliarden.

speaker_SPEAKER_00 (35:29)

Das ist einfach rein, wo ich so denke, dass es so, selbst wenn ich jetzt nicht so ein

empathischer Person vielleicht wäre, dass das nicht so ein Hinblicken auch im Sinne von, wie gehen wir eigentlich mit Geld um ist.

speaker_SPEAKER_01 (35:43)

Wobei, und das finde ich immer ganz wichtig zu sagen, ich habe da sehr konservativ

gerechnet und ich habe nur dort Zahlen zusammengetragen, wo auch verlässliche Geschlechterverteilungen, amtliche Daten da waren und auch wo Kosten da waren. Wenn keine Kosten da waren, wie zum Beispiel bei Waffenunfällen, Sportunfällen, Obdachlosigkeit oder ganz, ganz spannendes Feld Steuerhinterziehung, da habe ich die Finger von gelassen. **Also es gibt Studien darüber, dass Männer eine schlechtere Steuermoral haben als Frauen und die Kosten für die Gesellschaft von Steuerhinterziehung sind jedes Jahr 130 Milliarden Euro.** Das heißt, ich bin auch sicher, dass Männer hier mit Abstand in Führung liegen werden, aber es gibt keine verlässlichen Zahlen. Heißt im Umkehrschluss, die wahren Kosten sind viel, viel, viel höher als diese 63 Milliarden und das sage ich auch im Buch, alle Menschen, die jetzt Ideen haben, wo man Kosten identifizieren kann, die aufs Patriarchat zurückgehen, die sind jetzt eingeladen und mögen da unterstützen. Das kann kein Einzelner leisten. Das ist ein erster Wurf.

speaker_SPEAKER_00 (36:51)

Ja, cool. Ich danke dir auf jeden Fall sehr für den Austausch. Ich freue mich sehr, mit dir

jetzt verbunden zu sein. Weil das ist so ein schönes Netzwerk, was mit unterschiedlichen Schwerpunkten daran arbeitet, uns so ein bisschen rauszuführen aus dieser Toxizität. Und vor allen Dingen auch daraus, dass wir alle vielleicht irgendwann mal einfach wir sind. Also sein dürfen und nicht irgendwelche Rollen spielen, die uns selber ja auch schaden. Ich werde das auf jeden Fall in den Text bringen, dein Buch und deine beiden anderen Bücher und wünsche dir jetzt noch einen schönen Tag.

speaker_SPEAKER_01 (37:24) Danke dir sehr für die Einladung.

speaker_SPEAKER_00 (37:26) Bis dann, Tschüss!

speaker_SPEAKER_01 (37:27) Tschüss!