

## **SheDrivesMobility 161 - Boris von Heesen & Maren Urner**

Katja (0:15)

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl, ich bin Bestseller-Autorin, Speakerin, ich bin die, die sich für die internationale Verkehrswende einsetzt und denkt, wann geht das nun endlich mal los? Und ich freue mich heute auf diese Folge ganz besonders, weil ein Mann mal darüber sprechen wird, wie problematisch eigentlich Automobilität und das Patriarchat so sind. Also auch das Auto im Patriarchat und umgekehrt. Boris von Heesen hat ein neues Buch herausgegeben, das heißt „Mann am Steuer“, wie das Patriarchat die Verkehrswende blockiert. Ich durfte das Vorwort schreiben und habe mir natürlich gleich eine Person hinzugeholt, die noch mal ins Gehirn und Herz guckt, was ist denn da so los mit dem Auto? Das ist Maren Urner, auch sie hat viele erfolgreiche Bestseller geschrieben, die ich allesamt verlinken werde und sie schaut als Neurowissenschaftlerin, also als eine Expertin des Gehirns rein, warum ist es so, dass Fakten nicht dafür Sorge tragen, etwas zu verändern, was dringend überfällig ist? Ihr hört diesen Podcast, wenn ihr euch dafür interessiert, was für eine Rolle die Mobilität mit dem Auto so in der Gesellschaft, in der Politik, in den Verbänden, in den Autoindustrien unseres Landes hat. Ihr hört rein, wenn euch interessiert, was die Lösungen sein könnten, denn damit endet das Buch von Boris. Er macht nicht nur eine Situationsanalyse, wie problematisch alles ist - da erfahrt ihr auch sehr viele Zahlen, Daten, Fakten - sondern er beschließt sein Buch mit dem Blick darauf, was wir tun, was können wir machen. Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann freue ich mich natürlich über Sternchen, über Bewer-

tungen, über Texte, die sich unter dem Podcast finden. Ich freue mich über einen Kaffee bei Kofi, ich freue mich, wenn du meinen Newsletter abonniert, der alle Woche, jedes Mal am Wochenende zu dir kommt mit den neuesten Infos zur Verkehrswende, meist leider noch international mit Vorbildern, weil wir in Deutschland ja noch nicht begonnen haben, aber das können wir gemeinsam tun. Und deswegen gibt es jetzt auch seit neuestem die sogenannte She Drives Mobility Academy, da kannst du auf Videos schauen aus meinem zweiten Buch, die Menschen kennenlernen, mit denen ich sprechen durfte. Nun aber, viel Freude bei dieser Folge über das Patriarchat am Steuer.

Katja (2:38)

So, jetzt habe ich hier zwei Menschen sitzen. Die eine habe ich immer noch nicht in echt getroffen. Wir verpassen uns manchmal sogar, wenn wir im selben Kino sind, aber es ist eine andere Geschichte. Ihr merkt es wahrscheinlich an den Sondierungsgesprächen, die gerade so erfolgen, dass die Verkehrspolitik eventuell nicht besser werden wird in Deutschland. Aber umso wichtiger ist es meiner Meinung nach, ein bisschen in die Analyse zu gehen. Einmal von Fakten, da habe ich Boris von Hesen jetzt gerade bei mir im Zoom-Call mit „Mann am Steuer“ ein neues Buch herausgegeben und Maren Urner ist für mich ja immer mein Rettungsanker, wenn ich sage, warum ist das so? Warum kriegen wir Menschen nicht dazu, das Schöne zu wollen? Können sie es nicht sehen? Und das ist für mich so ein perfekter Match von euch beiden, einmal mit den Fakten so ein bisschen umzugehen, aber gleichzeitig auch durch Maren vielleicht erklärt bekommen, warum das einfach manchmal auch nicht hilft, Dinge zu wissen und warum uns das vielleicht nicht genug emotionalisiert. Was ich ganz toll finde, kann ich schon vorweg ein bisschen spoilern. Das Buch von Boris endet

mit einer Art Labor. Was können wir denn jetzt tun? Und das ist vielleicht auch das Schöne, dass der Podcast so ausklingen wird. Aber erstmal würde ich bitten, für alle, die euch noch nicht kennen, euch kurz vorzustellen. Ladies first, sage ich jetzt einfach mal. Maren (3:56)

Ja, ich bin eigentlich ja heute nur sozusagen Zusatzgast, weil es geht natürlich um Boris' Buch vor allem. Aber ich fange trotzdem gern an. Ja, ich bin Maren Urner, bin, wie ich immer sage, von Haus aus Neurowissenschaftlerin, vor allem, weil mich die Fragen beschäftigen, die sich darum drehen, wie wir Informationen, und mittlerweile sage ich gern in Klammern: „nicht“ verarbeiten. Also wie wir sie verarbeiten, aber vor allem eben auch nicht verarbeiten und was wir daraus machen und warum wir manchmal so schlecht darin sind, Katja, das, was du auch gerade schon gesagt hast, gut, wenn es um das eigene Wohl und das Wohl unserer Mit- und Umwelt geht, zu handeln. Und gleichzeitig bin ich jetzt seit letztem September Professorin für nachhaltige Transformation. Also ich habe es geschafft, zwei Unwörter in eine Professur zu packen und leite dort einen neuen Masterstudiengang an der FH Münster und der hat einen noch längeren Titel, nachhaltige Transformationsgestaltung. Kann man sich besser über die Abkürzung NTG merken. Und ansonsten schreibe ich auch zwischendurch mal Bücher und versuche mir die Zeit irgendwie, ja zu vertreiben.

Katja (5:04)

Danke dir. Boris, was muss man über dich wissen?

Boris (5:07)

Ja, Boris von Hesen. Ich bin von Haus aus Wirtschaftswissenschaftler, beziehungsweise ich habe Betriebswirtschaftslehre studiert. Ich leite im Hauptjob, weil ohne den geht es leider noch nicht, einen Jugendhilfeträger hier in Darmstadt, der so die gesamte Palet-

te der Jugendhilfe abdeckt. Und mich interessiert das Thema, welchen Einfluss das Thema Geschlecht auf unser Verhalten hat, auf unsere Gestaltung unserer Beziehungen, aber auch die Gestaltung der Mobilität. Und da natürlich als Mann schaue ich auf Männlichkeit, Männlichkeiten. Das ist ja ein unheimlich variabler Begriff. Und ich glaube, ich bin ganz stark so von Gerechtigkeit ... Ich frage mich immer, warum mache ich das eigentlich? Und ich glaub, Gerechtigkeit ist das Thema. Ich habe eine Schwester und ich habe einen Sohn und eine Tochter. Und ich glaube, das sind starke Motivatoren, um sich von der Seite der Gerechtigkeit dem Thema zu widmen.

Katja (6:04)

Ja, was ich an dem Buch ganz fantastisch fand, dass du auch immer und immer wieder zugibst, Dinge nicht zu wissen. Und damit würde ich gerne anfangen, weil es hat mich erstaunt, dass Boris von Hesen manche Sachen noch nicht wusste. Also du schreibst im Buch am Anfang, ich bin erschüttert, ja eigentlich nach dem Motto, wie tief das Problem sozusagen in unserer Gesellschaft steckt. Magst du mal ein bisschen, bevor wir jetzt so auf das Buch an sich eingehen, was hat dich schockiert? Was war für dich so, dass du sagst, das kann doch nicht wahr sein?

Boris (6:37)

Also der Auslöser für das Buch war ja mal das Buch davor: „Was Männer kosten“, und da hatte ich so einen kleinen Teil Straßenverkehr. Und das war so schief, die Unfallstatistiken, dass ich gesagt habe, okay, da musst du genauer hinschauen. Und dann habe ich mir den gesamten Sektor der Mobilität, besonders der Automobilität, angeschaut. Und dann schaue ich natürlich immer auf die Geschlechterverteilung. Und das war das, was ich nicht wusste, dass es noch nie eine Verkehrsministerin gab seit der Gründung der

Bundesrepublik. Aber dass, wenn man dann auch hinter diese Statistiken schaut, dass der Anteil der Staatssekretärin enorm niedrig ist und dass in den Verkehrsausschüssen, sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene, das so deutlich wird, welche Anziehungskraft der Verkehr, der sehr stark automobil geprägt ist, was das für eine Anziehungskraft für Männer hat, das sind ... zwischen 80 und 90 Prozent Männer sitzen in diesen Ausschüssen. Und das zieht sich dann ... wie so ein roter Faden geht das dann weiter. Und bildet sich ab in den Bundesbehörden, die mit Straßenverkehr zu tun haben, Bundesanstalt für Straßenwesen oder auch die Lobbyorganisationen wie der legendäre ADAC. Viele Menschen wissen das ja nicht, dass ... Also erst mal hat der ADAC mittlerweile mehr Mitglieder als die katholische Kirche, 22 Millionen. Das sagt ganz schön was über das Automobil und Deutschland. Und da sitzen im Vorstand und im Präsidium 100 Prozent Männer. Man muss sagen alte weiße Männer und ich darf das sagen, weil ich bin selbst ein alter weißer Mann. Und das ist schon grotesk, weil diese Organisation hat so viel Einfluss. Sie haben praktisch die goldene Clubkarte ins Verkehrsministerium. Und das zieht sich dann halt weiter in die angedockten Lobbyorganisationen und kommt halt irgendwann auch bei den Männern da draußen an auf der Straße. Auf die sind viel größere Fahrzeuge zugelassen auf groteske Art und Weise und bildet sich dann, da sprechen wir bestimmt gleich noch drüber, in Punktestatistiken, Verkehrsübertretungen und Unfällen wieder. Und das ist ... dass es so extrem ist und wir eigentlich überall über 80, 85 Prozent liegen. Je extremer, desto höher der Männeranteil. Über die Autoindustrie habe ich jetzt noch gar nicht gesprochen. Da ist es am aller grotesksten. Es gibt praktisch keine Ingenieurinnen in der Automobilindustrie, die übernehmen manchmal Marketing und PR. Ich glaube, bei BMW ist eine Inge-

nieurin mit im Vorstand. Ich glaube, bei Audi auch. Aber insgesamt liegt der Frauenanteil bei den Automobilkonzernen, die ja auch Optionen gehabt hätten, nachhaltiger sich mit anderen Verkehrsmitteln zu vernetzen, liegt der Frauenanteil unter 10 Prozent. Das hat mich tatsächlich überrascht und jede Statistik in dem Bereich, die man aufmacht, ist wieder eine neue Überraschung für mich.

Katja (9:29)

Ja, danke für den kurzen Abriss. Und ich kann mir schon vorstellen, wenn bestimmte Herren, was sie leider aber auch nicht tun, meinen Podcast jetzt zu hören bis zu dieser Stelle, da ist schon das „Ja, aber!“ im Kopf. Das ist ja immer was, da kommt „Ja, aber!“ Maren, wie guckst du drauf? Boris hat gerade eigentlich nur Fakten genannt, aber wahrscheinlich ist das schon wieder etwas, was emotionalisiert. Und wir sind ja gerade so ein bisschen auf der Metaebene noch. Wie guckst du als Neurowissenschaftlerin so auf dieses System Auto, wie ich es mal nennen?

Maren (9:59)

Ja, du hast schön gesagt, es gibt nie nur Fakten, ist meine Antwort darauf. Weil unser Gehirn eben kein - also quick and dirty zusammengefasst - eben kein Computer ist, wo wir Tasten wie Speichern und Löschen haben, sondern die fallen ja immer ... neue Fakten oder ich sag's mal ganz allgemein, neue Informationen fallen ja immer in ein schon vorhandenes Becken. Also ich mag da dieses Bild, dass ich damals im Studium über den Konstruktivismus lernend gelernt habe, einer Badewanne und diese Badewanne sieht halt ... also wir sind so eine Badewanne, kann man sich schön vorstellen, so eine alte, rostige Badewanne. Und da ist halt so ein Wasserstand drin und der ist natürlich je nach Wetterlage bei uns selbst unterschiedlich. Sag ich gleich was zu. Aber auch vor allem ist meine Badewanne eine andere als deine und eine andere als die von Bo-

ris. Das heißt, die gleiche Information, der gleiche Lichtstrahl, der zum Beispiel auf das Wasser in dieser Badewanne reinfällt, wird ganz anders interpretiert, wird anders aufgefangen, anders reflektiert natürlich auch. Also ich sende auch dann anders zurück. Und meine Badewanne, das nur am Rande, weil es jetzt hier gerade noch nicht so wichtig ist, aber vielleicht auch im späteren Verlauf des Gesprächs, ist eben auch nicht die gleiche wie gestern. Sprich, wenn du mir Dinge in einer unterschiedlichen Stimmung, in der ich gerade bin oder vielleicht auch in einem unterschiedlichen sozialen Kontext ... Boris hat ganz, ganz viele Kontexte gerade erwähnt, in denen wir uns sozial bewegen können. Nicht nur politisch und gesellschaftlich, wirtschaftlich aufgeteilt, sondern eben auch: „Wo gehört man dazu?“ Er hat Gruppen angesprochen. Also ich werfe einfach mal so ein paar Dinge, die in meinem psychologisch-neurowissenschaftlich tickenden Hirn bei so einer Beschreibung dann auf der Metaebene passieren, hier mit rein. Du hast angesprochen zum Beispiel, ADAC mehr Mitglieder als die katholische Kirche, und ich hatte direkt so einen Slogan im Kopf, so nach dem Motto, naja, die neue oder gar nicht neue, sondern die Religion „Das Auto“. Also da spielt natürlich ganz viel Wertvorstellung, Wertesysteme. Wo möchte ich mich dazugehörig fühlen? Wann bin ich wer? Also diese Definition von Erfolg anknüpfend an darauf oder der Basis darunter der Definition von „Was ist normal?“, das was Boris auch gesagt hat. Also ist es normal ein Auto zu haben. Dreht sich alles um Auto. Das sind ja die Themen, die euch beiden noch viel stärker im Bereich der Mobilität umtreiben als mich. Und ich dann immer auch durch Gespräche mit Katja, die ja noch mal krasser eigentlich auch auf diese Selbstverständlichkeit, dass Autos als Fortbewegungsmittel so irritiert mittlerweile reagiere, dass ich einfach nur denke, was haben wir da gemacht als Menschen?

Was haben wir uns für Normalitäten geschaffen? Und das, um jetzt die Frage auch noch mal auf die Herren, die das Ganze jetzt nicht hören werden, wahrscheinlich, vermutlich, es sei denn, wir setzen sie in eine Zelle und packen Kopfhörer auf den Kopf und machen so eine Art Zwangsveranstaltung draus. Ich weiß nicht. Das ist ja jetzt auch nicht so unser Ding. Ohne euch da jetzt zu nahe treten zu wollen oder für euch sprechen zu können. Wer weiß. Aber ja, was würde es mit denen machen? Genau dieses „Ja, aber!“ würde hochblöppen und „Ja, aber!“ dann gefolgt vielleicht von so Dingen ... Ich kann natürlich nicht in deren Köpfe gucken. Auch als Neurowissenschaftlerin kann ich keine Gedanken lesen. Aber zu sehen, was dann natürlich, wenn man sich dieser Welt zugehörig fühlt, und das tun wir eben in weitem Maße nicht. Also ich weiß gar nicht, ob ihr ein Auto, Katja, glaub du besitzt keins. Bei Boris weiß ich es nicht. Ich ... Ja, wir besitzen ... die schütteln den Kopf. Ich übersetze mal kurz. Wir besitzen alle kein Auto. So also allein da fällt schon ganz viel weg. Auch an Identifikation, an Zugehörigkeit, an potenzieller Mitgliedschaft im ADAC und so weiter und so fort. Und wenn mir das jemand nimmt und das ist jetzt der entscheidende Punkt. Wie wollen wir darüber reden? Letzter Aspekt vielleicht kurz zu der Frage, weil sie natürlich so groß ist und ich versuche mindestens ein paar Einblicke zu geben. Wenn mir das jemand nimmt oder zumindest angreift über eine rein faktische Schilderung, ja, also einfach ja nur Fakten aufzählt, die aber natürlich gleichzeitig nicht nur unterschwellig mit signalisieren: „Ich finde das nicht gut, dass das so ist.“ Das schwingt bei Boris einfach mit. So und das ist natürlich dann für mich, wenn ich mich als Teil dieses Systems sehe oder diese Ordnung dieser Struktur aus Normalität und Erfolgs Definitionen ist es ein Angriff an mich. Und das muss man ganz sensibel ... und ich meine das ist Boris täglich Brot.

Ganz sensibel kommunizieren natürlich, wenn man da noch einen Dialog offen halten möchte.

Katja (14:28)

Ja genau. Und weil du es gerade ... das passt so gut, weil ... also ich glaube, dass ... da muss ich einfach jetzt mal selbstständig die 97 ersten Seiten von Boris Buch geben. Das ist pure Fakten, dass man ... also man liest mit einem Kopfschütteln, um bei dem Bild zu bleiben. Also ich nicht, aber andere vielleicht nicht so geballt und ähnlich wie bei meinen Büchern, man muss über diesen ersten Part auch rüberkommen, weil das ist etwas, das haben die Leute auch gespiegelt, dass es diese ganzen Fakten, wenn man die so geballt auf einem Ort liest, dass es fast unerträglich ist. Zeigt aber auch, und darauf gehen wir vielleicht später auch nochmal ein, wie groß die Verdrängung ist und wie viel man verdrängen muss an Fakten, um sich weiterhin erlauben zu können, Auto zu nutzen, so wie wir das tun. Was ich gut finde, du hast am Ende von diesem Faktengewitter den Begriff der Autonormativität, kein ganz einfaches Wort, nochmal aufgegriffen und du wagst es sogar zu schreiben, die Mobilitätswende ist feministisch. Also da gehen ja immer bei mir gefühlt die Türen zu, wenn ich intersektionale Verkehrswende oder Feminismus in den Mund nehme. Magst du, Boris, nochmal auf diesen Begriff eingehen, weil das ist von Maren ganz gut an-moderniert worden. Was ist denn diese Norm eigentlich und woran spiegelt sie sich wieder?

Boris (15:46)

Ja. Vielleicht als ganz kurze Ergänzung, bevor ich die Frage beantworte, was total spannend ist, was Maren beschrieben hat dieses „Ja, aber!“, immer wenn jetzt zu meinem Buch irgendein Beitrag war und du hast ja selber auch kommentiert, zum Beispiel bei LinkedIn zu dem Thema, dann dauert es irgendwie nur gefühlt

zehn Sekunden, dann kommen die ersten Männer, aber auch ganz viele progressive Männer, die es unterstützen, muss man auch sagen, aber die dieses „Ja, aber!“ ausrufen und die dann Gründe gegen die Fakten finden. So: Ja, aber ich sehe vorm Kindergarten vor der Tür immer nur Frauen im SUV. Und ich fand diesen herrlichen Begriff, den du da geprägt hast, Katja, anekdotische Evidenz, den habe ich mir jetzt auch angeeignet, den die Leute dann immer bringen.

Katja (16:28)

Anekdotische Evidenz ist keine Statistik, genau.

Boris (16:31)

Genau, genau, und das ist einfach herrlich, aber genau da kommt es dann und das ist ein Abwehrmechanismus, weil es mich persönlich betrifft. Das finde ich gut. Vielen Dank, dass du den Begriff Autonormativität gebracht hast, und ich habe großen Wert darauf gelegt im Buch, du hast ja auch schon Cara New Deggit erwähnt, immer wieder Frauen zu erwähnen, die Dinge zuerst gemacht haben, die den Weg bereitet haben, für das, was ich denke, und das ist Dr. Urmila Goel und Ulrike Mausolf, die haben diesen Begriff Autonormativität, wenn ich es richtig verstanden habe, in einem Workshop für den VCD entwickelt und dort das erste Mal rausgebracht und ich finde ihn einfach fantastisch, weil er meint im Grunde genommen, dass wir in unserer Gesellschaft das Auto zur Norm definiert haben und alles andere als eine Abweichung von der Norm. Und was ist Autonormativität als ganz schönes Beispiel? Wenn wir, die wir häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, ärgern wir uns einfach oft über hupende Autos, die gar nicht hupen müssten. Also da erschrecken sich die Menschen und das ist so normal geworden, dass Autos hupen dürfen und ältere Menschen, Menschen auf dem Fahrrad, Menschen, die mit dem Rolli

unterwegs sind, die erschrecken sich einfach zu Tode und niemand, wenn man die jetzt ansprechen würde, würde sagen, du sollst doch nicht hupen, dann würden die ganz verstört gucken, weil es ist halt Autonormativität. Und genauso, wenn ich in Darmstadt über die Heidelberger Landstraße möchte, die ... in der Mitte fährt zum Glück eine Straßenbahn, aber ich muss immer zwei Schritte gehen und kann da nicht durchgehen. Das ist Autonormativität, damit die Autos schön fließen. Und deswegen finde ich den Begriff so gut und ich glaube, du hast gesagt, die Verkehrswende, die Mobilitätswende ist feministisch. Ich glaube wirklich, dass nur wenn wir das Thema Geschlecht in den Raum stellen, dass wir dann eine erfolgreiche Veränderung unserer Mobilität hinbekommen. Weil alles wird immer nur aus männlicher Sicht gedacht. Diese ganzen Männer, die meinen es manchmal gar nicht böse, aber die sind halt so geprägt und so hereingeboren worden. Man kann ihnen das aber spätestens dann vorwerfen, wenn sie sensibilisiert dafür sind, dass alles nur aus männlicher Sicht gestaltet wird. Und deswegen glaube ich, hätten wir mindestens Parität, das ist das, wofür ich mich einsetze, dann würde die Verkehrswende wesentlich dynamischer, wesentlich schneller vonstatten gehen. Und dann kann es gelingen, die Autonormativität zu durchbrechen. Das ist so meine Hoffnung.

Katja (18:57)

Bevor ich Maren dazu nochmal reinhole, da möchte ich dir aber auch hier auf der Tonspur nochmal ein Lob aussprechen. Dass du wirklich ... weil, das ist für mich manchmal relativ unerträglich, dass Frauen Bücher schreiben und einfach verschwinden und dann kommt sieben Jahre später ein Typ, macht das gleiche nochmal und es ist ein Bestseller. Und Cara New Deggitt, es ist ein unglaublich kurzer Essay, Petromaskulinität heißt der, ist auch

mittlerweile auf Deutsch erhältlich, ich habe ihn damals auf Englisch gelesen. Und er ist unerträglich. Es sind glaube ich nur 70 Seiten und du blätterst jede Seite um, als wäre es eine Steintafel. Und sie, um es jetzt auch mal kurz zu pitchen, sie stellt den Zusammenhang her zwischen dem weißen Cis-Patriarchat und dem, was Trump so macht, warum Verbrennen auch politisch ist. Also eine ganz klare Empfehlung, das ist mir bei deinem Buch wirklich positiv aufgefallen, und das ist schon schlimm. Also es dürfte mir ja eigentlich gar nicht auffallen, weil es normal sein sollte. Aber jetzt würde ich gerne Maren das Wort ergehen.

Maren (19:56)

Ja, „normal“ ist ja eins meiner Lieblings- und gleichzeitig Hasswörter, und deshalb, du hast es gerade nochmal erwähnt „weil es normal sein sollte“ ... Und ich möchte ganz kurz die beiden ersten Fragen, die wir sozusagen abgehandelt oder besprochen haben, zusammenbringen, weil diese Normalität ja dadurch entstanden ist, weil das Fakt ist, was Boris in der ersten Antwort geschildert hat. Nämlich wir, eine männlich dominierte - „demolierte“, oh Gott, freudscher Versprecher ...

Boris (20:27)

... dämonisierte ...

Maren (20:28)

Dämonisierte! Eine männlich dominierte Entscheidungskultur auf allen gesellschaftlichen Ebenen, die unsere Mobilitätregeln haben. Das hast du am Anfang ja exemplarisch geschildert, sowohl politisch als auch wirtschaftlich. Das heisst, es ist natürlich völlig „klar“ - in Anführungsstrichen - dass wenn dort bestimmte Dinge als erfolgreich und normal gelten, diese dann auch umgesetzt werden. Und so haben wir uns ein selbst - wir als Gesellschaft gesprochen - selbst erhaltendes System geschaffen, wo das gar nicht aufgebro-

chen werden kann. Und deshalb ist natürlich die logische Konsequenz, die Boris geschildert hat, dass die Mobilitätswende feministisch geprägt sein muss. Also weil man ja sonst gar nicht die Menschen, die ja gar nicht rauskommen können, ja ... weil sie genau in diesen Normalitätsvorstellungen verharren bleiben werden, wenn das nicht aufgebrochen wird. Also das ist vielleicht ganz schön, um dieses Bild vollständig zu machen aus dem ersten „So ist das“ und „Das ist das Ergebnis daraus“ und „Wie kommen wir dann da raus?“ Also diesen Dreischritt wir jetzt eigentlich schon haben.

Katja (21:31):

Das war ja bei mir, als ich dann im Mobilitätsunternehmen Abteilungsleiterin wurde und damit in dem Bereich, wo ich tätig war, die erste Frau und die einzige Frau. Und da irritierst du, ob du willst oder nicht. Allein deine Anwesenheit macht was. Da wird auf einmal über sexistische Sprüche nachgedacht, da wird irgendwie weiterhin sich zwar am Wochenende getroffen zum Fußball, aber die Frau wird nicht gefragt, ob sie mit will. Aber es findet statt, dass man es mitbekommt. Allein das schon. Das hat Boris auch ganz gut beschrieben, diese Männerbünde hinter verschlossenen Türen. Und ich glaube, was die Chance vom Feminismus ist, auch da gehen wir später noch drauf ein, sie befreit ja alle. Also es gibt diesen weißen Feminismus, der sehr kritisch zu sehen ist, wo Frauen sich dafür einsetzen, dass 50% weiße Cis-Frauen an den Tischen sitzen. Aber in dem Moment, und da hat Boris komplett recht, in dem Moment, wo wir diesen ersten Schritt gehen und diese Irritation schaffen, kommen weitere Schritte automatisch in Gang. Weil vielleicht auch mal gefragt wird, wer fehlt hier eigentlich am Tisch der Macht? Wie sollten wir eigentlich zukünftig Mobilität auch aushandeln? Denn das habe ich ja auch gemerkt und das zeigt auch dein Buch, Boris. Mobilität ist wie so ein dünner

Lack, der über allen möglichen Themen liegt. Aber eigentlich geht es ja gar nicht um Mobilität. Es geht um die Aushandlung einer guten Zukunft im Heute und die Chance, endlich mal das, was wir ja die ganze Zeit behaupten, alle mitnehmen. Das richtet sich nämlich auch nur an Autofahren, wenn das gefordert wird. Und ich habe heute, kann ich schon wieder aus meinen Kommentarspalten bei LinkedIn berichten, ich habe mein MBA nebenberuflich gemacht in Münster. Da hat heute so ein Typ vom autonomen Fahren so geschwärmt. Und ich habe gesagt, wir müssen aufpassen, dass wir nicht so technikbegeistert sind, dass wir vergessen, ein System zu bauen, wo das autonome Fahren eine Lücke füllt und nicht weitere Probleme schafft. Und mein Prof schreibt drunter, ach Katja, immer diese kapitalistischen Unternehmen. Das war der Kommentar. Also ich habe wirklich richtig viel geschrieben, habe eine Studie verlinkt, warum es super super wichtig ist, systemisch drauf zu gucken und ohne dem Herrn nahe treten zu wollen, er findet einfach die Technik geil und findet es herablassend von mir. Und dann sind wir schon beim nächsten Part sozusagen. Also du fängst ja an mit Politikverbänden und so weiter. Du hast ja auch dann diese Statistiken im Straßenverkehr plus Belastung für die Gesellschaft, weil das finde ich ganz cool an deinem Zugang. Du kommst ja manchmal auch ganz pragmatisch mit Nummern und sagst, das kostet ganz schön viel und sollten wir nicht andere Wege gehen? Also wenn wir jetzt so auf den zweiten Part mal gucken, was sagt denn die statistisch bewiesene Unsinnigkeit von Autoverkehr jemandem von der FDP, um es jetzt mal ganz plakativ zu machen. Wie könnte man auch so vielleicht Menschen mal erreichen mit Fakten, dass man wirtschaftlich drauf guckt?

Boris (24:39):

Ja, also es ist schon schwer, jemanden von der FDP, glaube ich, mit

mir in einen Raum zu bekommen. Wenn das dann geschieht, dann wird es natürlich spannend, weil dann ... häufig sind es ja Juristen, Wirtschaftswissenschaftler. Aber da wird es glaube ich wieder ... da kommt wieder der Kompetenzbereich von Maren. Warum schaffen die es nicht, sich da zu öffnen? Die sind da wirklich wie in so einer Muschelschale gefangen und schaffen es nicht, externe Kosten durch Marktversagen wirklich ehrlich anzuschauen. Und wenn wir anschauen, welche Schäden unsere Art zu wirtschaften nicht nur in Deutschland, sondern weltweit verursacht hat und was passiert mit unserem Planeten, wenn es so weitergeht, dann müsste sogar der beste Ökonom, weil er halt ein Ökonom ist und weil er weiter rechnen will, weil er weiter gute Geschäfte machen will, sich dafür sensibilisieren. Und strategische Planung ist ein ganz großes Thema in der BWL, also langfristige Planung. Dann müssten die sich total dafür interessieren. Das schaffen sie nicht. Und trotzdem versuche ich es, um dann da deine Frage zu beantworten. habe ich mir halt angeschaut, die .. erst mal die Zulassungszahlen, und die sind wirklich krass, also 80 Prozent der Fahrzeuge in der höchsten Fahrzeugklasse sind auf Männer zugelassen, und ich bin dann ja so richtig rein gegangen in einzelne Fahrzeugtypen und das steigt exponentiell an, je mehr PS ein Fahrzeug hat und es gibt so ein Extrembeispiel, ein Ferrari mit 1000 PS, da sind 99 Prozent dieser Fahrzeuge sind auf Männer zugelassen. Ja, das sind Hybridfahrzeuge, die könnten sogar Steuerbeförderung abgreifen, als Dienstwagen, aber diese Elektromotoren sind nur dafür da, damit dieser Ferrari Stradale an der Ampel nicht von nem Tesla abgehängt wird, weil ... Diese Elektromotoren reichen nur 18 km, danach sind die leer. Aber der Elektromotor funktioniert effektiver und hat ne höhere Beschleunigung und deswegen nutzt man sich, mißbraucht im Grunde genommen, Zukunfttech-

nologie, um die in nem Verbrenner einzubauen. Ja, und dann schaue ich mir natürlich die Statistiken an, die Unfallstatistiken, die immer dann besonders dramatisch werden, wenn Menschen sterben, und ungefähr 80% aller Todesfälle sind Männer am Steuer die Hauptverursacher zu verantworten. Und wenn die alkoholisiert waren, und die sind halt viel häufiger alkoholisiert, da sind wir auch bei diesen Themen, die mich sehr interessieren, Suchtmittel und Männlichkeit, ... brauchen wir, um das zu konstruieren, war der Hauptverursacher alkoholisiert? und es ist ein Mensch gestorben, sind in 95% der Fälle Männer am Steuer. Also das ist das Extreme. Und dann bin ich einfach hingegangen und hab geguckt mit Zahlen, die da sind, also mit Daten von der Bundesanstalt für Straßenwesen und mit Zahlen vom statistischen Bundesamt. Also die Bundesanstalt rechnet Kosten durch, Verkehrsunfälle, und das statistische Bundesamt sagt, welchen Anteil haben Frauen, welchen Anteil haben Männer. Das habe ich übereinander gelegt und habe geguckt, ganz ehrlich, okay, welche Kosten verursachen Frauen und - fair ist fair - welche Kosten verursachen Männer, und hab die voneinander abgezogen und da kommen dann 12 Milliarden Euro an Mehrkosten durch männliche Hauptverursacher im Straßenverkehr zustande. Und das ist ne Summe ...

Katja (28:14):

was ja gesellschaftliche Kosten sind

Boris (28:15):

Das sind gesellschaftliche Kosten, und wenn wir die hochrechnen in 10 Jahren, dann ... also damit können wir ne Zeitenwende im Mobilitätssektor ...

Katrin (28:26):

Ins kleinste Dorf im Bus und ne Fahrrad-Situation fahren, also damit hätten wir alles gelöst, eigentlich, ja. Aber das würde ich gerne

zu Maren überleiten, weil du hast ja schon ein bisschen anmoderiert, Boris, dass das trotzdem nicht ankommt und dass das die FDP und du in einem Raum eher selten stattfindet. Maren, was ist da los, dass man bei allem Möglichen wirtschaftlich guckt, aber bei so etwas dann wieder weg-guckt, muss man ja schon fast sagen.

Maren (28:49):

Ja, ich versuch mal drei Gedanken, die aufeinander aufbauen könnten und anknüpfen an das, was Boris gesagt hat. Also ich fang mit dem Leichten an, die Situation an der Ampel und die drei Elektromotoren. Und wir können da jetzt natürlich so ein bisschen zynisch lächelnd drauf gucken und sagen, na ja, was für Idioten, ja, Entschuldigung! - da die sich ja jetzt selbst da noch dieses Rennen geben müssen. Oder so ein bisschen, ich sag mal, von der neurowissenschaftlichen Sicht biologisch, evolutionsbiologischen Brille, die ich mir häufig versuche aufzusetzen, drauf gucken, und das führt dann gleich zum zweiten Punkt auch: Ist das der Gipfel der Zivilisation? Ja? Ist das das, wofür wir ... also, das ist ja Wahnsinn, was für ne Technik, das ist ja - also das meine ich jetzt komplett ernst! - Was für Leistung, in dem Sinne nicht von PS, sondern technische, menschliche Leistung, die überhaupt solche Geräte nenne ich das jetzt einmal, würde ich da wahrscheinlich jetzt schon geohrfeigt werden, wir es schaffen zu bauen, wir jetzt als Spezies, um dann was zu tun? Dieses Rennen an der Ampel gewinnen zu können, ja Erst mal diese Frage im Raum, und wirklich, nicht als Angriff, sondern einfach mal diese Frage sich ehrlich zu stellen, zu reflektieren, und die bringt uns natürlich unweigerlich zu dem, was Boris auch angesprochen hat, die Frage nach der Männlichkeit oder dem Männerbild. Und wenn ich da jetzt von meiner Position schon drauf gucke, und das grob zwei Einflussfaktoren-Bereiche, vielleicht so am besten zusammen gefasst. Wir haben das Bio-

logische auf der einen Seite, also womit werden wir geboren, und wir haben den Einfluss durch unsere Lebenszeit, also das was wir im Englischen als Nature versus Nurture zusammen fassen. So wieviel bekommen wir von der Natur mit, und wie viel werden wir geprägt, und jetzt kommt - seit einigen Jahrzehnten ist das mittlerweile auch sehr gut bekannt und wird immer besser erforscht, kommt natürlich noch die Schwierigkeit dazu, die beiden interagieren natürlich die ganze Zeit, also mein Genmaterial hat natürlich einen Einfluss darauf, wie ich mit der Umwelt umgehe, und das hat wiederum dann Folgen, also das Feld der Epigenetik. So, worauf möchte ich hinaus, bevor wir jetzt komplett abdriften irgendwie in die Biologie, dass diese Frage nach dem Männerbild für mich da zentral ist, wie stark sie durch unsere Biologie oder eben die Biologie der Männer - wir haben einen hier jetzt im Call dabei -, ja wir unterscheiden uns durch Chromosomen so, ne, können wir das analysieren und wie viel davon kulturell ist. Und wir denken nochmal zurück an die Situation an der Ampel. Und das werden wir nie komplett herausfinden. Das ist aber auch nicht notwendig. Dafür bräuchten wir ja Parallelwelten und so weiter und müssten sehr unethische Studien durchführen. Aber was wir herausfinden können, ist einen ehrlichen Dialog darüber zu führen. Und das bringt mich zu der Situation, mit der Boris angefangen hat und der Frage, naja, würde das gelingen, ihn und FDP-WählerInnen oder PolitikerInnen in einen Raum zu bringen und so weiter. Nämlich wieder der Frage nach der Identität und der Zugehörigkeit. Nicht nur meinem Geschlecht gegenüber, sondern natürlich auch dem, was wir eben als Normalität, Normativitäten, Erfolg und so weiter, Parteizugehörigkeiten beschrieben haben und wie wir es geschafft haben. Und das ist das, was mich dann als Mensch und Neurowissenschaftlerin einerseits fasziniert und gleichzeitig frus-

triert am menschlichen Gehirn, diesen selbstzerstörerischen Kurs so sehr zu verteidigen, dass wir bereit sind, dafür zu sterben. Also dass wir diese selbstzerstörerische Komponente wirklich bis zum Ende - viele VertreterInnen unserer Spezies - bis zum Ende anscheinend bereit sind zu gehen. Was müssen wir dafür wissen? Das wisst ihr beide, das wissen hoffentlich alle, die zuhören, aber leider immer noch nicht alle Menschen genug. Wir haben sechs von neun planetaren Belastungsgrenzen bereits überschritten. Wir sind auf dem allerbesten Wege, unsere eigene Lebensgrundlage unter anderem durch unser Verhalten in der Mobilität nachhaltig kaputt gemacht haben zu werden. Und das, um daran aufrecht zu halten zu können, wer - ich komme wieder zurück zu dem Bild an der Ampel - wer wann wie wo den Längsten hat. Und das ist fatal.

Katja (32:50):

Vor allen Dingen ist es etwas, was ich noch ergänzen wollen würde, einmal das Selbstzerstörerische, was natürlich aber automatisch andere mit in den Abgrund reißt. Das ist halt für mich, und das thematisiert Boris ja auch ... jeden Tag sterben acht Menschen auf Deutschlands Straßen. Tausend werden bis zu schwerst verletzt, und da ist ein Leben auch vorbei. Also da verdrängen wir gerne, wenn wir hören, schwer verletzte Personen wollen wir uns gar nicht so Gedanken machen. Was heißt denn das eigentlich für die Person, die da betroffen ist? Und ich habe gerade vorgestern eine Debatte geführt zu Vision Zero, also der Vision, null Verkehrstote anzustreben. Und das erste, was immer ..., ne, es kommen zwei Sachen. 80 Prozent aller Unfälle passieren im Haushalt, wo ich sage, ja, das ist dann nicht öffentlicher Raum und damit sollte man vielleicht auch Dinge tun, aber der Vergleich hinkt. Und das zweite ist, dass Leute sagen, das ist ja nicht möglich, wie soll das denn gehen?

Wo ich sage, ja, das ist vielleicht nicht möglich, aber wir sollten es zumindest versuchen. Aber wir merken, bei solchen Diskussionen, was du da gerade gespiegelt hast, Maren, das ist ja wieder diese Verdrängung der Verantwortung, die wir halt haben. Und ich habe, Gott sei Dank, auch ab und zu mal sehr reflektierte Menschen in meinen Lesungen sitzen, die gar nicht unbedingt jetzt kommen, weil ich sage, ich möchte halt die Welt neu gestalten, sondern die kommen „die will ich mir mal angucken, die Frau Diehl, ob die wirklich ... von der haben wir schon so viel gehört“. Und da hatte ich mehrere Männer tatsächlich und das fand ich total schön, die mir gespiegelt haben, also eine Mail geschrieben haben nach der Lesung, wo sie im Publikum saßen: „Frau Diehl, ich kann überhaupt nicht mehr so unbeschwert Autofahren. Ich habe begriffen, dass ich der Stärkste bin, ich kann das gar nicht mehr so genießen“, und das fand ich total interessant, weil es ja zeigt, in dem Moment - und das wieder zu den Räumen, wo wir uns begegnen sollten und kommunizieren und das gemeinsame Feld auch herausarbeiten - in dem Moment, wo man sich die Zeit nimmt, das mal zu reflektieren, da passiert ja dann doch was. Und das fand ich schon auch so eine Art Hoffnungsschimmer, wo vielleicht Menschen, Männer heimlich Boris' Buch lesen, hoffentlich, und es nicht zugeben und das seh ich so wie bei Fifty Shades of Grey, da hatten doch die Frauen immer so Schutzumschläge, dass man das nicht sieht. Und genau, wie siehst du das, Boris, also, weil Maren hat ja gerade so ein bisschen hergeleitet, wie verpacken wir das vielleicht auch, wie können wir vielleicht ... mich macht immer so traurig, dass das immer so schnell endet, dass diese Kommunikation vom Gegenüber ja manchmal gar nicht gewollt ist, weil man eben doch an sich selber das üben müsste, die Veränderung. Also, wenn du jetzt auf deine Arbeit guckst, die das natürlich super ergänzt,

was sind die Türen, die man öffnen kann, um in die Kommunikation zu genau diesen Themen und der Verantwortung eben auch, die man hat abzukommen?

Boris (39:54):

Ja. Oh mein Gott, super, Steilvorlagen, toll, was Maren eben gesagt hat, weil das ist ja das, was mich total beschäftigt. Ich sag ja auch im Buch irgendwo, ich weiß gar nicht wo, dass im Grunde genommen das Automobil so eine ideale, also ideale, aber dramatische Fortschreibung von ungesunden Bildern von Männlichkeit ist. Also, für Abgeschottetsein, für Sichsein, keinen Zugang zur Gefühlswelt haben, konkurrenzorientiert sein, laut sein, dominant sein, also es ist fast grotesk, wenn du so die psychologische Forschung zu Männlichkeitsthemen anschaust und dann das Automobil anguckst. Aber wie kriege ich die Männer in Bewegung und ich hab's am Anfang nicht erwähnt, aber ich mache noch, neben meinem Job begleite ich Männer in Krisensituationen, das sind Männer, die gewalttätig geworden sind oder die Gewalt erfahren haben oder die zum Beispiel auch aufgrund von Verkehrsdelikten mir zugewiesen werden. Ich hab da so einen Namen hier in der Region und wenn es um Männlichkeits-Geschlechterthemen geht, dann kriege ich die zugewiesen. Und es ist tatsächlich die Gefühlsebene, also dass ich sie versuche an ihre Gefühle ran zubekommen und es ist total erstaunlich und ich hab immer so eine Tempobox da stehen, wenn ich mit denen über Gefühle arbeite, dann kommt die immer zum Einsatz, weil die dann irgendwann merken nach der siebten, achten Sitzung, okay, da ist ja eigentlich Angst und nicht Wut, da ist ja eigentlich Scham und nicht Unsicherheit. Und wir Männer, ich nehme mich da wirklich explizit mit rein, sind einfach, das ist uns abtrainiert worden, uns mit unseren Gefühlen auseinanderzusetzen und das spiegelt sich in der Mobilität und in der Po-

litik und in der Welt wieder. Und ich sage den Männern halt auch immer, wenn ich über solche harten Sachen wie Kosten rede, dann sage ich, die Kosten sind nur ein Trick, eigentlich geht es doch darum, dass Einzelschicksale leiden und auch ihr, also wir Männer leiden ja darunter. Wir werden von unseren Gefühlen abgetrennt, wir landen in Verkehrsunfällen, wir werden von anderen Männern angegriffen. Ich sage immer, zuallererst muss es um Gerechtigkeit gehen, das muss unser Hauptantrieb sein, damit es für die Welt besser wird, aber letztendlich wird es, wenn wir diesen Wahnsinn „Patriarchat“ überwinden, für alle besser, auch für die Männer. Und das ist so ein Moment, wo ich die als Mann natürlich leichter irritieren kann und wenn ich als Mann über feministische Verkehrswende rede, dann denken die so, was ist denn das für ein Typ? Und das macht mir mittlerweile Spaß, weil die Argumente sind einfach voll auf meiner Seite. Es geht um Gerechtigkeit. Lass uns mal über Feminismus reden. Der ist entstanden, weil die Hälfte der Bevölkerung ungerecht behandelt wurde, und es ist doch normal, dass wir Männer uns an die Seite derjenigen stellen sollten, die ungerecht behandelt worden sind. Nehmt doch mal dieses komische lila Gefühl, was ihr bekommt, wenn ihr von Feminismus hört, weg. Schaut einfach mal auf das Wort und dann lasst uns mal darüber reden. Und dieses Argument, dass die Männer auch gewinnen, das funktioniert bei vielen. Bei vielen natürlich auch nicht, muss man natürlich auch sagen. Und die kommen auch gar nicht zu meinen Veranstaltungen oder Lesungen, weil die natürlich denken, der spinnt. Aber damit muss man natürlich leben.

Katja 33:07:

Ich leite gleich mal zu Maren über, weil ich muss an einen Spruch von Maren denken, weil ich habe sie mal in einem Podcast, den wir schon aufgenommen haben, gefragt, warum das so ... Ich war in

Lützerath und da wurde ja immer von dem leeren Dorf Lützerath gesprochen. Aber da haben 300 Menschen gelebt, allerdings ohne Lohnarbeit, sondern in so einer Form Tauschgeschäft mit der Bevölkerung, ohne Miete zahlen, ohne, ich sage jetzt mal klassische Lebensläufe. Und die wurden so unsichtbar gemacht bis hin in die Partei „Die Grünen“, wo man ja eigentlich auch progressiv arbeitende oder denkende Menschen vermutet. Und dann habe ich Maren gefragt, warum ist das denn so? Und dann hat sie gesagt, ja, ihr stellt das System infrage, was denen Halt gibt. Also das ist ganz normal, wieder mal, dass man natürlich Ängste hat, wenn man sagt, was ist denn, wenn der Dienstwagen jetzt nicht mehr zeigt, wie erfolgreich ich bin? Was ist denn, wenn Menschen gar nicht mehr so krass Lohnarbeit machen, sondern eher als Gemeinschaft gucken, wer kann eigentlich hier was erledigen, auch ohne monetäre Bezahlung? Und ich glaube, das ist eine gute Einladung, auch an Maren da nochmal drauf zu gucken. Man kann es nicht sehen im Podcast, aber sie hat fast ein Schleudertrauma vom Nicken bekommen, während du geredet hast, Boris. Also eine Sache würde ich trotzdem gerne mitgeben. Ich werde ja immer als die Emotionale und die Ideologische geframed. Also es ist total für mich interessant, was Boris gesagt hat, dass da viele Gefühle sind bei diesen Männern, die da so in der Abwehr sind. Und dann lege ich jetzt nochmal eine Kirsche auf die Torte, indem ich sage, ja, und zusätzlich sagen sie mir, Frau Diehl, jetzt sind Sie aber ein bisschen emotional, und Sie haben ja hier irgendwie ihre eigene Agenda und das ... seien sie doch mal nicht so ideologisch. Bin ich vielleicht manchmal ein Spiegel? Maren, was meinst du?

Maren (40:48):

Ja, oder Boris, sag gerne, weil du gerade einen Satz ... weil du ja vielleicht nochmal mehr mit den Männern da Austausch hast.

Boris (40:55):

Einen Satz, also ich glaube, Männer, die anderen Menschen vorwerfen, sie seien zu emotional, das ist Teil der Abspaltung. Das ist Teil der Abspaltung.

Maren (41:07):

Also das Fatalste, also stimme ich komplett zu, das Fatalste, um nochmal zu diesem selbstzerstörerischen Kurs zu kommen, ist ja, dass wir alles wissen, um das zu ändern oder das ändern könnten. Es ist kein Wissenschaftsproblem. Wir brauchen keine zusätzliche Forschung dafür, um herauszufinden, dass auch Männer Emotionen haben - Überraschung! - dass sie genauso emotional sind wie Frauen. Deshalb war mir so wichtig, eben diese beiden Komponenten mit Natur und Umwelt, beziehungsweise Genetik und Erziehung - Erziehung jetzt nicht nur von den Eltern gemeint, sondern alles das, was wir erleben - zu machen, weil es einfach so wunderbar und ganz einfach, hoffe ich, nachvollziehbar verdeutlicht, wie sehr es immer, und da kommen wir dann auch zu dem vielleicht dritten, letzten Teil mit der Lösungsorientierung natürlich, weil es immer um die Geschichten geht, die wir uns erzählen. Und wir haben viel hier jetzt schon über die Geschichten von Normalität und Erfolg und wer bedeutet in welcher Gruppe etwas, der Gruppe der Männer zum Beispiel, der Gruppe einer bestimmten Partei, der Gruppe der autofahrenden Menschen und so weiter und so fort gesprochen. Und Geschichten jetzt nicht nur bezogen auf Netflix, Hollywood und Theaterstücke gemeint sind, sondern eben Geschichten, um diese ganz harten, realen Fakten, um nochmal zum Anfang zurückzukommen, im Sinne von „Wer bestimmt?“ Nehmen wir den Fakt, dass es noch nie eine Verkehrsministerin auf Bundesebene gab. Und das andere, das war, ist der Fakt, den ich jetzt allen Leuten immer unter die Nase reibe übrigens, Boris, und frage,

welche zwei Bundesministerien hatten noch nie eine Frau an der Spitze? Also ich liebe diesen Fakt, ja, Finanzen und Verkehr. Und gleichzeitig es eben auch zeigt, weil es sind nur Geschichten, die wir uns erzählen, wir können diese Geschichten ändern. Und das ist der große Unterschied zu den Naturgesetzen. Das sind Dinge, die wir uns irgendwann mal überlegt haben. Und an ganz vielen Stellen, sage ich mittlerweile ganz bewusst, sind wir als Menschheit falsch abgebogen oder zumindest in den westlich-zivilisatorischen - Blick zurück zu dieser Ampelsituation, die wir eben hatten - westlich-zivilisatorisch aufgeklärten was-auch-immer Welt, nehmt den Begriff eurer Wahl, da haben wir auf das falsche Pferd oder die falschen Geschichten gesetzt, die uns auf diesen selbstzerstörerischen Kurs gebracht haben. Und das Tolle ist, wir wissen alles, was wir wissen müssen, um das zu ändern. Und wir haben sogar schon bessere Geschichten parat. Und jetzt kommt dieses „Was können wir dafür tun?“, indem wir helfen, sie zu erzählen. Und das kann bedeuten, einen Podcast wie diesen zu machen, aus meiner Sicht. Das kann bedeuten, die Arbeit von Boris zu machen und sich als Mann, und das ist ja das Entscheidende: Katja und ich könnten das nicht so machen, nicht weil wir zu doof dazu sind, sondern weil wir würden ja gar nicht die Credibility kriegen. Es sei denn, wir würden uns verkleiden als Mann und das einigermaßen gut machen. Und das ist völlig okay, das ist Psychologie. Und deshalb bin ich so dankbar für Menschen wie Boris, dass sie das tun, was sie tun. Und da halt an- aufzubrechen, falsche Geschichten von wie emotional man sein kann, soll und welche Emotionen man überhaupt hat, um auf der individuellen Ebene anzufangen. Dass Wut eben meistens aus einer Angst kommt und so weiter und so fort. Und auch Hass meistens aus einer Angst, einer nicht adressierten Angst kommt.

Boris (44:26):

Absolut!

Maren (44:27):

Und das können wir alle uns jeden Tag fragen und dann Teil der Lösungen werden.

Katja (44:32):

Ja, guck mal, Boris, jetzt liegt der Ball doch direkt vor deinem Fuß. Was machen wir denn jetzt mit dem ganzen Bums? Du hast dir das gottseidank ... Also man geht so ein bisschen durch das Tal der Tränen und man denkt so, oh, oh, oh, aber du hast ja das Buch enden lassen mit deinem Labor. Was können wir denn tun? Oder nachfragen wie Maren, wie kriegen wir es in die Köpfe und in die Herzen?

Boris (44:54):

Ja, also vielleicht noch eine Sache zu Maren, so dass ich das als Mann ... da rausgehen kann. Das hat absolut Vorteile, um mit den Männern zu interagieren. Ich glaube aber trotzdem, der effektivste ...- und das ist auch meine Erfahrung und deswegen bin ich auch so dankbar, dass Katja das Vorwort geschrieben hat - ... dass wenn wir das zusammen machen, also wenn die Männer nicht alleine, sondern wenn Männer zusammen mit Frauen, mit Menschen, die sich keinem Geschlecht zuordnen, je nachdem, aber dass wir einfach gemeinsam auftreten, das steigert unsere Glaubwürdigkeit noch mehr. Und was können wir machen? Ja, ich bin immer ein Optimist, auch wenn es noch so dramatisch ist und ich habe die planetaren Grenzen ja auch drin im Buch und das macht mir Angst und ich muss es manchmal abspalten, um meinen Alltag einigermaßen leben zu können. Da denke ich dann immer an Marens Buch, wenn ich dann merke, wie kriege ich das eigentlich hin? Und ja, es gibt ein ganzes Strauß, ich greife einfach mal drei Punkte

raus, die ich glaube, die wirklich sinnvoll wären. Das allererste, was ich wichtig fände, und das war auch schon beim letzten Buch so, ich glaube, die Behörden, mit deren Daten ich gearbeitet habe, die müssten diese Daten jedes Jahr einmal prominent veröffentlichen. Das Kraftfahrtbundesamt, die Bundesanstalt für Straßenwesen, Destatis, ohne die Männer zu bashen, sondern auf eine konstruktive Art und Weise zu sagen, Leute, wir müssen darüber reden, wir müssen uns das anschauen, wir müssen uns die Zulassungszahlen, die Punkte anschauen, das ist so schräg, und das hat solche Konsequenzen für unser Zusammenleben, darüber müssen wir reden. Da muss es eine Pressemitteilung geben. Also das ist sehr niedrig hängende Frucht. Das zweite, was ich vorschlage, ist ein bisschen komplizierter. Ich nenne es Verkehrserziehung reloaded, vom Bobbycar zum Rollator. Das ist so eine lebenslange Mobilitätsbildung. Wir kennen das wahrscheinlich noch aus der Grundschule, dass man irgendwann mal auf dem Schulhof mit dem Fahrrad herumgefahren ist und dann kam jemand von der Verkehrspolizei. Ich habe ehrlich gesagt nicht viel mehr erlebt. Der nächste Kontakt mit Verkehrsbildung war dann tatsächlich der Führerschein. Und da, das beschreibe ich relativ präzise, dass ich sage, und damit greife ich auch auf ganz viele Quellen zu, die das sowieso auch schon gemacht haben, dass ich sage, wir bräuchten eine Behörde, so ähnlich wie die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, die uns unser ganzes Leben lang begleitet und uns darüber sensibilisiert, wie Mobilität gut funktioniert in unserem Land. Und da müssen wir natürlich anfangen, Autonormativität zu durchbrechen. Denn Mobilität ist so viel mehr als ins Auto zu steigen. Das ist Fahrradfahren, das ist zu Fuß gehen, das ist mit Öffentlichen fahren, Carsharing-Modelle zu nutzen, Mitfahrgelegenheiten zu nutzen. Das ist so vielschichtig. Und jede Lebensphase hat auch ande-

re Mobilitätsbedürfnisse. Aber wir werden dann da alleingelassen. Und das meine ich mit diesem Projekt Mobil 2040, wo ich sage, wir bräuchten eigentlich eine Behörde, die uns da begleitet. Und in dieser Behörde darf auf keinen Fall jemand sitzen von der Automobilindustrie, sondern das müssen kompetente Fachpersonen sein, so wie ihr beide zum Beispiel, die dann da beratend tätig sind und sagen, wie denn Mobilität in unserem Land sinnvoll gestaltet werden kann. Und das ist, glaube ich, so das Größte. Und das Dritte, was ich - sehr praktisch - , wozu ich aufrufe, dass jeder einzelne Mensch Autonormativität durchbrechen kann, indem sie überprüft, was habe ich denn für eine Mitgliedschaft in meinem Portemonnaie stecken. Und ganz, ganz viele haben, auch aus meinem privaten Umfeld, haben eine ADAC-Mitgliedschaft. Und die wissen nichts vom VCD und die wissen nichts vom ADFC. Die kennen das nicht. Und da können wir im Grunde genommen ... ich schreibe ein Buch davon, wir müssen daran arbeiten, dass die mindestens eine Million Mitglieder jeweils haben, weil nur so haben die eine starke Stimme, und jeder Einzelne hat da auch eine Stimme und die kann ja auch wieder anderen Leuten davon erzählen. Das sind so drei sehr greifbare Punkte, wie wir gemeinsam was verändern können. Katja (48:52):

Danke dir dafür, auch dass es so schön konkret ist. Ich habe gleich auch wieder Bilder im Kopf. Ich habe ja eine neue Hüfte bekommen und bin fünf Wochen, glaube ich, dreimal die Woche erst mit Unterarm-Gehstützen, auch ein schönes Wort, und dann halt immer besser laufend zu meiner Krankengymnastik im Emsland gelaufen, wo meine Eltern ja leben. Da hingen Bobbicans in den Bäumen oder an den Bäumen, um darauf hinzuweisen, dass eventuell mein Kind auf dieser Straße stattfindet. In den ganzen fünf Wochen habe ich kein Kind gesehen. Das fand ich völlig entsetzlich.

Also war halt klares Zeichen für mich, dass es ein Wohngebiet ist, dass auch da reduziertes Tempo ist, aber dass es da auch Normativ-Kinder nicht auf der Straße gibt, sogar schon in solchen Bereichen im eher ländlichen Raum. Dann fällt mir ein, mit der Norm, die wir da haben, dass ja tatsächlich, und das ist genau was du sagst, es ist schwieriger, das ist, glaube ich auch nochmal wichtig, das ist ja das, was Maren immer mit dem Gehirn, was Verbrennung vermeidet, indem es gerne Routinen hat und indem es gerne Dinge, die ihm vertraut sind, hat. Das Deutschland-Ticket war zum Beispiel etwas, was natürlich barrierefreier ist, weil du musst dich nicht mit Warten, Übergangstarifen und was auch immer beschäftigen, sondern du steigst ein und du kannst regional durch ganz Deutschland fahren. Und ich glaube, es hat ganz viele Menschen auch eingeladen, die nicht vorne beim Busfahrer fragen, ich muss da und da hin, was kostet mich das? Das will man ja nicht bekennen, dass man da nicht wissend ist.

Boris (50:25):

Scham!

Katja (50:26):

Und dann, dritter Punkt, ich hatte bei meinen Lesungen, und da habe ich wirklich gedacht, wir Erwachsenen sollten einfach mal zehn Jahre das Zepter abgeben über diese Welt. Im vierten Grundschuljahr macht man anscheinend jetzt, das Wort, Achtung, den Fahrradführerschein und da lassen erwachsene Menschen tatsächlich Kinder auch durchfallen. Also es saßen traumatisierte Erwachsene in meinen Lesungen, die gesagt haben, das war so peinlich, das hat mich so lange beschäftigt, ich bin da durchgefallen. Und das ist natürlich etwas, wo man auch merkt, was man bei so Kindern auslösen kann, wenn man so eine dann auch schambehaftete Situation schafft. Beispiel aus Paris, Anne Hidalgo, Ober-

bürgermeisterin, hat jetzt dafür gesorgt, dass alle Kinder Fahrradunterricht haben, weil viele Menschen, die zum Beispiel aus bestimmten Ländern flüchten, kennen das ja gar nicht. Da ist es zum Teil ja sogar Frauen verboten, Fahrrad zu fahren. Plus, die lernen kleine Reparaturen zu machen. Das ist doch mal ein ganz anderer Ansatz, als einen Fahrradführerschein zu machen. Und jetzt würde ich gerne abschließend auf Maren schwenken. Diese Vorschläge, die Boris ja sehr konkret gemacht hat, wie machen wir Herz und Hirn auf, damit die aufnahmefähig sind für solche Ideen?

Maren (51:47):

Vielen Dank für die ganzen ganz konkreten, greifbaren Dinge, die ihr gesagt habt. Und ich fange bei dem ersten „Konstrukt“ an. Das hat ja was mit unserer Aufmerksamkeit zu tun, und das passt gut zu dem Beispiel mit den Zahlen und bei dir mit den Bobbycars. Worauf richten wir unsere Aufmerksamkeit? Was wird uns präsentiert? Ich sage immer, unsere wichtigste Ressource ist unsere Aufmerksamkeit, und wirtschaftlich drauf geschaut, ganz nüchtern die Fakten, können wir auch sagen, es ist global die wertvollste Ressource in Form von Daten dann mittlerweile, also hat Erdöl abgelöst. Und das können wir alle mitbestimmen und jetzt ist ja die Frage nach dem „Wie?“, wie du zu Recht fragst, Katja, weil wir können natürlich hingehen und sagen, eh, das ist alles scheiße und überhaupt ihr seid scheiße und so in diesen Meckermodus, Anklagemodus, Verurteilmodus. Wir wissen alle, was das macht. Niemand möchte gesagt bekommen, dass er doof ist. Punkt. Einfach niemand, es sei denn man hat ein sehr schräge pathologische Ausprägung, diese Fälle jetzt mal ausgenommen. Das heißt, das wird keinen Dialog eröffnen. Dafür muss man auch nicht Psychologie studieren, dafür muss man einfach nur ein Mensch sein, der mit anderen Menschen schon mal geredet hat und das ausprobieren

hat. Das heißt, wir brauchen natürlich Formen der Normalitäts-Veränderung, die einladend sind, die Spaß machen, wo Leute zu Lust haben. Und da bin ich bei dem Beispiel aus Frankreich, Paris und Anne Hidalgo. Und es gibt auch Workshops, es gab damals bei Perspective Daily, dem Onlinemagazin, was ich mitgegründet habe, einige Artikel darüber, als viele geflüchtete Frauen, das was du auch sagst, Katja, nach Deutschland gekommen sind und sich lokal Menschen einfach zusammengeschlossen haben, andere Menschen und denen gezeigt haben, wie man Fahrrad fährt und so. Und damit Partizipation und Emanzipation zu lernen, ja, also dazu einzuladen, weg von dem, und das ist immer mein übergeordnetes Ding, weg von dem „Wogegen?“ hin zu einem „Wofür?“. Was ist das, was wir gewinnen? Auch da finanziell gesprochen, denn letztendlich, das sagt jetzt die emotionale Neurowissenschaftlerin hier, die die ganze Zeit was von Gefühlen faselt, am Ende und am Anfang ist alles eine Kosten-Nutzen-Analyse, auch in unserem Gehirn. Was kriege ich dabei? Und das ist genau der Punkt, das zu verstehen, Herz und Hirn, wie du schön gesagt hast, ja, es geht immer um das Abwägen. Und unser Hirn und wir, häufig unbewusst, wägen die ganze Zeit ab, „What's in for me?“ So, und wenn wir keine guten Geschichten von dem „What's in for me?“ schaffen, dann wird das nicht gelingen, so. Das ist das Drama der letzten Jahrzehnte, der nennen wir es Umwelt-, Öko-, Was-auch-immer-Bewegung, ja. Und das abschließend vielleicht zu kreieren, ist das Tolle, macht auch noch Spaß, also findet sogar unser Gehirn auch noch toll, weil auch wir, alle Menschen, finden diesen Wofür-Modus viel schöner, Belohnungssystem aktiv, Kitsching und so weiter, wenn wir gemeinsam mit anderen Menschen etwas auf die Beine stellen. Und deshalb fühlt sich für mich gerade, und ich hoffe auch ein bisschen für euch zu sprechen, dieser Podcast ge-

rade gut an, so. Also natürlich ist es hart und anstrengend, über diese Themen zu reden, ja. Jeder, der das leugnet, sage ich, dann macht ihr es nicht ehrlich. So, das geht unter die Haut, das geht ans Hirn und überall hin, ja. Aber gleichzeitig ist es das Schönste oder eines der schönsten Dinge, die man tun kann, aus meiner Sicht, weil es einen ja immer wieder auch bestärkt zu sagen, hey, es lohnt sich weiterzumachen, es ist relevant, was wir tun, und das hat nichts mit Selbstbeweihräucherung oder sich wichtig fühlen zu tun, sondern das sind die Fragen, die wir mit Spaß, aber eben auch radikal ehrlich adressieren müssen.

Katja (55:17):

Danke dir. Boris, dir würde ich gerne eine Famous Last Words übergeben, weil du ja, also ich habe im Vorgespräch gesagt, du bist mir medial überall begegnet, also das Thema scheint ja schon auch stattzufinden mit dem neuen Buch. Aber wie sind denn so die Reaktionen, spiegelt das das wieder, was Maran schildert, dass auch die Lust an der Veränderung vielleicht entdeckt wird, oder was hast du jetzt so für ein Gefühl nach den ersten Tagen mit deinem neuen Buch?

Boris (55:42):

Also es ist jetzt drei Wochen raus und ich glaube, es ist gespalten. Also es gibt auf der einen Seite ganz viel Support und Unterstützung und es wird aufgegriffen und es wird geteilt, aber es gibt auch Ablehnung. Und da kommen wir halt wieder an die Gefühls-ebene, die ganzen Männer werden mit etwas konfrontiert, was ihnen nicht gut tut oder was sie in Frage stellt und dann reagieren sie auf die unterschiedlichste Art und Weise und werfen sich in die Kommentarspalten rein und haben unheimlich viel Zeit auch. Also ich finde es fantastisch, wie viel die schreiben. Und es zeigt aber auch ja, dass sie beschäftigt und dass es relevant ist. Also wären

keine Debatten in diesen Kommentarspalten, dann würde es ja heißen, dass es nicht relevant ist. Und trotzdem glaube ich, dass das Buch erstmal verstanden werden muss, weil es natürlich im ersten Moment mal wieder erschreckt, wie auch das letzte Buch. Aber im Grunde genommen, und das sage ich ja schon in der Einleitung, es geht darum, dass es allen Menschen besser geht. Und dafür müssen es jetzt erstmal ein paar Leute gelesen haben und dann entstehen hoffentlich auch wieder Debattenräume, so wie bei „Was Männer kosten“, und dann kommt es vielleicht auch bei der Politik an, so wie bei „Was Männer kosten“, und da freue ich mich dann natürlich, sobald die Menschen, die in Charge sind, sich da mal ein paar Gedanken drüber machen, dass das so nicht weitergehen kann. Und dann bin ich auch happy. Ich bin eigentlich jetzt schon happy, dass was passiert ist.

Katja (57:13):

Wow, es gibt kein besseres Schlusswort. Ich danke euch für die Zeit, die ihr hier gewidmet habt. Ich werde alles Mögliche verlinken, eure Bücher und so weiter und ich wünsche euch jetzt noch einen schönen Tag.

Boris (57:26):

Danke.

Marten (57:27):

Dir auch, danke!