

2 Theoretische Auseinandersetzung: Verkehrsverhalten im Gender-Kontext

Im Fokus dieser Arbeit stehen Unterschiede im alltäglichen Verkehrsverhalten zwischen Männern und Frauen und die Dynamik dieses Verhältnisses. Um solche Unterschiede zu verstehen, ist zunächst eine Auseinandersetzung mit dem Konstrukt Geschlecht sowie Theorien zur Erklärung spezifischer Verkehrsverhaltensweisen erforderlich. Daher werden nachfolgend theoretische Zugänge zu den Begriffen ‚Geschlecht‘, ‚Gender‘ und ‚Geschlechterverhältnis‘ dargestellt (Kapitel 2.1). Daran schließen Überlegungen zum Zusammenhang dieser Konstrukte mit dem Verkehrsverhalten an (Kapitel 2.2). Daraus wird abgeleitet, was in den weiteren Ausführungen unter den Begriffen ‚Geschlecht‘, ‚Gender‘ und ‚Geschlechterverhältnis‘ verstanden wird (Kapitel 4).

2.1 Geschlecht: Naturgegebenes oder konstruiertes Merkmal?

Ohne Frage hat das Geschlecht in unserem Alltag eine herausragende Bedeutung. Doch warum kommt gerade dem Geschlecht eine solche Wichtigkeit als Unterscheidungsmerkmal zu? Hierzu gibt es unterschiedliche Theorien: Einerseits wird das Geschlecht als gegebene Strukturkategorie, die Gesellschaft ordnende Kategorie angesehen (gesellschaftstheoretische, deterministische Perspektive). Hiernach basieren Geschlechterunterschiede auf einer gegebenen, auch biologischen Unterscheidung nach Männern und Frauen. Sozialkonstruktivistische Ansätze hingegen basieren auf der Unterscheidung zwischen der biologischen und sozialen Dimension des Geschlechts (‚sex‘ und ‚gender‘) (vgl. Hopfner 2000: 71) und stellen deren kausalen Zusammenhang in Frage. Es werden zwar in beiden Theorien biologisches und soziales Geschlecht unterschieden, doch herrschen unterschiedliche Auffassungen über deren Zusammenhang.

2.1.1 *Geschlecht als Strukturkategorie und Ordnungsprinzip der Gesellschaft– Gesellschaftstheoretische, deterministische Zugänge*

In den gesellschaftstheoretischen, deterministischen Zugängen wird das Geschlecht als Ordnungsprinzip der Gesellschaft aufgefasst. Diese ordnende Funktion beinhaltet eine historisch begründete Hierarchie zwischen den Geschlechtern, wobei das männliche dem weiblichen Geschlecht übergeordnet ist. Beispielsweise unterliegt demnach die geschlechtsspezifisch ungleiche Aktivitätsbeteiligung einer übergeordneten Hierarchie der Geschlechter. Zwar ist das Geschlecht nur eine unter vielen Ordnungskategorien, doch stellt MEUSER (2008: 638) fest, dass „die moderne Gesellschaft nicht angemessen beschrieben werden kann, wenn man die Bedeutung der Geschlechterklassifikation unberücksichtigt lässt. Geschlecht ist ein *major status*.“

Die soziale Rolle als männliche oder weibliche Person hängt nach BECKER-SCHMIDT (1993) mit der biologischen Geschlechtszugehörigkeit zusammen. So sind ihrer Auffassung nach Männer und Frauen „qua Genus eingegliedert in einen gesellschaftlichen Strukturzusammenhang: das Geschlechterverhältnis“ (1993: 38), das biologische Geschlecht ist hiernach „die unumstößliche Grundlage von gender“ (ebd.: 42). Zentral ist bei dieser Perspektive die übergeordnete Position der Geschlechterordnung. Zwar spielen Geschlechterrollen die zentrale Rolle in der Gesellschaft, doch wird dieser Unterscheidung unterstellt, sie sei durch biologische Merkmale von Männern und Frauen determiniert bzw. sei eine unabdingbare, gegebene Unterscheidung (ebd.). Unterschiede in der Aktivitätsbeteiligung gemischtgeschlechtlicher Paare sind demnach durch die Geschlechtszugehörigkeit und daran geknüpfte Geschlechterrollen vorgegeben (vgl. Bereswill 2008: 101).

Beispielsweise nach MEUSER (2008) werden in den meisten Kulturen mit den Kategorien Mann und Frau unweigerlich verschiedene ‚typische‘ Charakteristika assoziiert. Beispiele hierfür sind die gesamtgesellschaftliche und haushaltsbezogene Arbeitsteilung sowie als ‚männlich‘ oder ‚weiblich‘ angesehene Berufsfelder und innerhalb dieser unterschiedliche hierarchische Positionen. Nach Meuser (ebd.: 637) sind „soziale Ordnungen [...] immer auch Geschlechterordnungen“, was der Begriff Geschlechterverhältnis beschreibt. „Geschlecht ist ein sozialer Platzanweiser: Zur sozialen Gruppe der Frauen oder der Männer gerechnet zu werden, bestimmt über die Lage auf dem Arbeitsmarkt, über Wohlstand, über den Einfluss auf politische Prozesse und zieht unterschiedliche kulturelle Bewertungen, Privilegien oder Sanktionen nach sich (...)“ (Bereswill 2008: 102, vgl. auch Becker-Schmidt 1993: 37). Hier sei auf das Argument von BECKER-SCHMIDT (2008: 72) verwiesen, wonach auch in gleichen Berufsfeldern etwa durch die schlechtere Bezahlung von Frauen Unterschiede bestehen.

2.1.2 *Geschlecht als soziale Konstruktion – Interaktionstheoretische und sozialkonstruktivistische Zugänge*

In der theoretischen Diskussion um den Begriff ‚Geschlecht‘ hat sich der sozialkonstruktivistische Zugang durchgesetzt. Hierbei wird von einer weitgehenden Unabhängigkeit sozialer Rollen vom biologischen Geschlecht ausgegangen. Innerhalb dieses Theoriefeldes werden unterschiedlich radikale Auffassungen vertreten. Beispielhaft seien hier die Ansichten von SIMONE DE BEAUVOIR und JUDITH BUTLER gegenübergestellt. BUTLER (1991: 22ff.) sieht zwar das Geschlecht im Sinne der Geschlechtsidentität als sozial konstruiert an, vertritt trotzdem die Meinung, die Zuschreibung weiblicher/ männlicher Geschlechtsidentität zu weiblichen/ männlichen Körpermerkmalen sei nicht völlig aufzulösen, aber ebenso wenig naturgegeben. Ohne solche Zuschreibungen bestünden nach BUTLERS Auffassung keine Geschlechterunterscheidungen. DE BEAUVOIR (1992) hingegen sieht die konstruierten Geschlechtsidentitäten als beliebig austauschbar und vom biologischen Geschlecht völlig losgelöst an. Dies formuliert sie durch die zugespitzte Aussage „Man kommt nicht als Frau zur Welt, man wird es“ (ebd.: 334).

Im Rahmen der Theorie des Sozialkonstruktivismus kommt somit der Unterscheidung von biologischem und sozialem Geschlecht entscheidende Bedeutung zu². Das biologische Geschlecht („Sex“) wird durch physische Merkmale beschrieben, während das soziale Geschlecht („Gender“) psychologisch, kulturell und sozial definiert ist (vgl. West und Zimmerman 1987: 125). Die sozialkonstruktivistischen Theorien sehen das soziale Geschlecht nicht als unmittelbares Resultat biologischer Charakteristika. „Somit ist gender nicht an ein biologisches Substrat gebunden. Gender-Grenzen können durchbrochen werden (...)“ (Lorber 1999: 61). Diese Veränderbarkeit sieht auch BUTLER: „Die Geschlechtsidentität ist also weder das kausale Resultat des Geschlechts, noch so starr wie scheinbar dieses“ (Butler 1991: 22).

Zur deutlicheren Unterscheidung beider Dimensionen von Geschlecht und zur Betonung der sozialen Konstruktion von ‚Gender‘ führten WEST und ZIMMERMAN (1987) als erste den Begriff des ‚Doing Gender‘ ein. „Doing gender involves a complex of socially guided perceptual, interactional, and micropolitical activities that cast particular pursuits as expressions of masculine and feminine ‘natures’“ (West und Zimmerman 1987: 126). Das Konzept des ‚Doing Gender‘ ist die Basis sämtlicher sozialkonstruktivistischer und interaktionstheoretischer Theorien. ‚Doing Gender‘ umfasst die Vorstellung, dass die Zugehörigkeit zur Gruppe der Männer oder Frauen kein naturgegebenes Individualmerkmal ist, sondern die Unterscheidung von Geschlechtern das Resultat eines aktiven, sozialen

² Die Begrifflichkeit und Unterscheidung zwischen ‚Sex‘ und ‚Gender‘ geht auf John Money (1950) zurück (vgl. Sauer 2006: 51).

Prozesses ist. „We claim that gender itself is constituted through interactions" (West und Zimmerman 1987: 129). So reproduziert sich die im Laufe der historischen Entwicklung entstandene Zweigeschlechtlichkeit und Unterscheidung kontinuierlich (vgl. Gildemeister 2010: 141; Wetterer 2010: 122). Das betrifft auch das Geschlechterverhältnis. Nach LORBER (1999: 79) wird neben den Geschlechteridentitäten auch eine Rangordnung zwischen den Geschlechtern kontinuierlich reproduziert, wobei die ‚männliche‘ Geschlechtsidentität als höherrangig gewertet wird. „Die für sie [die interaktionstheoretischen Theorieansätze] zentrale Frage lautet, wie Frauen und Männer zu verschiedenen und voneinander unterscheidbaren Gesellschaftsmitgliedern werden und zugleich das Wissen miteinander teilen, dass dies natürlich, normal und selbstverständlich ist" (Wetterer 2010: 123).

Basierend auf den Annahmen der sozialkonstruktivistischen Theorie stellen sich WEST und ZIMMERMAN die Frage, ob Gender als konstruierte Kategorisierung der Gesellschaft vermeidbar ist. Sie kommen zu einer klaren Verneinung. "It is unavoidable because of the social consequences of sex-category membership: the allocation of power and resources not only in the domestic, economic, and political domains but also in the broad arena of interpersonal relations" (West und Zimmerman 1987: 145). Geschlechtszugehörigkeit ist demnach in fast jeder Situation relevant und tief im alltäglichen Handeln und Denken verwurzelt, es ist in der Gesellschaft zu tief verankert, als dass ein absoluter Verzicht auf dieses Konstrukt denkbar wäre. Durch diese Verwurzelung wird es teilweise als biologisch bedingt interpretiert (vgl. ebd.; Lorber 1999: 55).

Wie HOPFNER (2000: 75) anmerkt, stellt sich aus der Perspektive der sozialkonstruktivistischen Ansätze die Frage nach den Mechanismen und Motivationen, die hinter der Reproduktion eines hierarchischen Geschlechterverhältnisses stehen. So resultiert aus den Interaktionen immer wieder das bewährte Unterscheidungssystem inklusive des hierarchischen Geschlechterverhältnisses. HOPFNER sieht eine Erklärung in den gesellschaftlichen Verhaltensnormen. Solche Überlegungen zur Reproduktion des hierarchischen Geschlechterverhältnisses führten zur These der Mittäterschaft der Frauen (vgl. Thürmer-Rohr 1989; Thürmer-Rohr 2008). Diese These reagiert auf die Frage: Wenn die Unterscheidung von Geschlechtern, Geschlechterrollen und das Geschlechterverhältnis durch Verhaltensweisen konstruiert werden und Frauen als untergeordnete Gruppe aus diesem Prozess hervorgehen, warum folgen sie dann diesen Verhaltensweisen? THÜRMER-ROHR weist damit darauf hin, dass Frauen nach der Interaktionstheorie durch ihr Verhalten das Geschlechterverhältnis und ihre gesellschaftliche Position nicht nur tolerieren, sondern mit fördern. „Ihre Handlungen sind nicht nur aufgezwungen (...), sondern sind oft auch selbstgewählt oder selbstgewollt, v. a. aber dem patriarchalen System nützlich“ (Thürmer-Rohr 2008: 89). An dieser Stelle sei aller-

dings darauf hingewiesen, welch lange Tradition und Verankerung im gesellschaftlichen Normen- und Wertesystem bestimmte, auch genderrelevante, genderkonstruierende Verhaltensweisen aufweisen (siehe auch Hopfner 2000).

Sozialwissenschaftliche Studien konkretisieren den Ansatz des ‚Doing Gender‘ und beschreiben das Phänomen des ‚maternal gatekeeping‘ (v. a. Allen und Hawkins 1999). Im Sinne des ‚Doing Gender‘ behalten Frauen demnach bewusst ‚typisch weiblich‘ konnotierte Aktivitäten bei und verhindern gezielt einen Wandel geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung durch eine stärkere Einbringung ihrer Partner in ‚ihren‘ Aufgabenbereich.

2.1.3 Strukturkategorie und Sozialkonstruktion: Schnittpunkte zweier Perspektiven

Die beiden theoretischen Zugänge zum Begriff Gender stehen sich scheinbar konträr gegenüber. Geht man von einer völligen Unabhängigkeit der biologischen und sozialen Dimensionen des Geschlechts aus, stellt sich die Frage nach dem Ursprung jeglicher Unterscheidungen. BUTLER (2004: 185f.) vertritt die Auffassung, dass Geschlechterdifferenzen weder durch den einen, noch den anderen theoretischen Ansatz hinreichend begründet werden: „Sexual difference is neither fully given nor fully constructed, but partially both“ (ebd.: 186). Auch GILDEMEISTER (als Vertreterin des Konstruktivismus) schreibt dem Geschlecht eine Schlüsselrolle zu, „die über (und unter) allen anderen Mitgliedschaftskategorien liegt“ (2007: 66).

Es scheint durch die vorangehenden Ausführungen schlüssig, anzunehmen, dass schon durch die lange Tradition der in der Gesellschaft tief verankerten sozialen Konstruktion von Geschlechterunterschieden das Geschlecht die Rolle einer zentralen Strukturkategorie innehat. Geschlecht als soziale Kategorie, also Gender, bestimmt unsere Gesellschaft, unser Handeln und Denken grundlegend, wenn auch eher unterbewusst.

In diesem komplexen Wirkungs- und Konstruktionsgefüge unterliegen die Interaktionen von Männern und Frauen aufgrund sich wandelnder Selbstbilder und Wertvorstellungen einer Dynamik. Dies trifft auch auf das Geschlechterverhältnis zu. Die sozial konstruierten Geschlechteridentitäten und damit das Geschlechterverhältnis unterliegen einer Veränderung, wie sich etwa durch die zunehmende Beteiligung von Vätern an der Kindererziehung und die zunehmende Frauenerwerbstätigkeit zeigt (siehe Kapitel 1.2 und 3.2). Allerdings wirkt diese Dynamik nicht in allen gesellschaftlichen Gruppen gleich. Während für manche traditionelle Personengruppen die Unterscheidung von Geschlechteridentitäten eine zentrale

Rolle spielt, hat dies in weniger traditionellen Gruppen kaum eine Bedeutung. (vgl. Lorber 1999: 57)

Dieser Arbeit liegt die Auffassung zugrunde, dass heutzutage eine Auflösung von Rollenzuschreibungen zu Geschlechtszugehörigkeiten theoretisch denkbar, aber noch nicht praktisch umsetzbar ist. Möglicherweise spielen hierfür bzw. für die vorhandenen Geschlechternormen noch evolutionsbiologisch begründete Arbeitsteilungsmuster aus Zeiten des Mannes als Jäger und Sammler eine Rolle. Traditierte gesellschaftliche Normen und patriarchale Denkweisen werden offenbar noch immer von Teilen der Gesellschaft als verbindlich wahrgenommen, angenommen und umgesetzt.

2.2 Theorien zur Erklärung des Verkehrsverhaltens und von Verhaltensunterschieden zwischen den Geschlechtergruppen

Einerseits wird die Relevanz von Verhaltensmustern für das Geschlechterverhältnis aus der interaktionstheoretischen Annäherung an den Begriff Geschlecht deutlich (siehe Kapitel 2.1.2). Andererseits ist auch der umgekehrte Wirkungszusammenhang relevant, wonach das Geschlecht Ausgangspunkt von Geschlechterrollen und Verhaltensunterschieden ist (siehe Kapitel 2.1.1). Die Auseinandersetzung mit dem Themenfeld Gender und Verkehrsverhalten umfasst dieser Unterscheidung entsprechend zwei Theorien zum Zusammenhang zwischen Gender und dem Verkehrsverhalten:

Ein eher kulturwissenschaftlich geprägter, qualitativer Ansatz sieht das Verkehrsverhalten als Konstruktionsmodus von Geschlechterrollen und des Geschlechterverhältnisses. Dieser Zugang folgt dem konstruktivistischen Genderansatz (siehe Kapitel 2.1.2). Demnach findet eine Definition und Konstruktion von Geschlechterrollen über bestimmte Verkehrsverhaltensmuster statt (vgl. Cresswell und Priya Uteng 2008: 1; Hanson 2010: 9ff.).

Einen anderen und in der Forschung zum Thema Gender und Verkehrsverhalten dominierenden Zugang verfolgt die quantitativ angelegte Verkehrsforschung. Hierbei ist das Verkehrsverhalten nicht Determinante, sondern Indikator und Resultat des Geschlechterverhältnisses und von Geschlechterrollen. Fokus des Interesses ist, welche Bedeutung das Geschlecht im Sinne von Geschlechterrollen als Determinante für das Verkehrsverhalten spielt (Hanson und Johnston 1985; Nobis und Lenz 2005; Schwanen 2007; Sandow 2008; zu diesen beiden Perspektiven vgl. Hanson 2010).

Wie schon in Bezug auf die Gendertheorien deutlich wurde (siehe Kapitel 2.1), sind beide Sichtweisen miteinander verknüpft. Allerdings versteht in der Ver

kehrsforschung ein Großteil empirischer Studien zum Thema Gender und Verkehrsverhalten das Geschlecht bzw. Geschlechterrollen als Determinanten des Verkehrsverhaltens (vgl. Hanson 2010: 9). Dies ist nicht zuletzt der Verfügbarkeit entsprechender Daten geschuldet, die nahezu ausschließlich eine solche Herangehensweise erlauben. Da sich auch diese Arbeit auf die Bedeutung des Geschlechts als soziale Kategorie für das Verkehrsverhalten konzentriert, liegt der Fokus im Folgenden auf den Erklärungsansätzen, die Gender als Determinante des Verkehrsverhaltens verstehen. Der alternative Ansatz, der das Verkehrsverhalten als Modus der Konstruktion von Geschlechterrollen auffasst, wird im Rahmen der Ergebnisdiskussion herangezogen, hier jedoch nicht weiter differenziert.

Doch wie lassen sich vor diesem Hintergrund geschlechtsspezifische Unterschiede im Verkehrsverhalten theoretisch erklären? Die zahlreichen Ansätze zur Erklärung des Verkehrsverhaltens und diesbezüglicher Unterschiede zwischen den Geschlechtern lassen sich ihrem Grundgedanken nach in verschiedene Argumentationsstränge unterteilen. Allerdings ist eine völlig trennscharfe Abgrenzung nicht möglich. Daher wird in der Beschreibung auch auf Relationen zwischen den Theorien eingegangen. Hier wird eine Einteilung in fünf Kategorien von Theorien vorgenommen:

- Rollentheoretische Ansätze
- Restriktionstheoretische Ansätze
- Rational-ökonomische Ansätze
- Präferenztheoretische Ansätze
- Theorie patriarchaler Machtverhältnisse

Eine Darstellung der bisherigen praktischen Anwendung der jeweiligen Theorien erfolgt in Kapitel 3.3 im Rahmen der Darstellung des Forschungsstandes.

2.2.1 Rollentheoretische Erklärungsansätze: Die Bedeutung sozialer Rollen

In rollentheoretischen Erklärungsansätzen wird davon ausgegangen, dass Verhaltensunterschiede zwischen Männern und Frauen aus den Geschlechterrollen, dem Verhältnis derer zueinander und der damit verknüpften geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung resultieren. Diese geschlechtsspezifischen Aktivitätsmuster als Determinanten des Verkehrsverhaltens finden sich schon in KUTTERS (1972) Theorie verhaltenshomogener Gruppen. Seiner Meinung nach gehen die Merkmale einer Person wie das Geschlecht mit bestimmten Rollenmustern, Aktivitätsmustern und somit auch spezifischem Verkehrsverhalten einher (vgl. Kutter 1972: 127). „Bei der Befriedigung der Grundbedürfnisse realisiert der Einzelne ein individuelles Rollenverhalten, das sich an den Verhaltensnormen der Gesellschaft orientiert. Maßgebende personenspezifische Merkmale für die jeweiligen Rollen innerhalb

der Gesellschaft sind Alter und Geschlecht der Einzelperson“ (Kutter 1972: 29). Diese deterministische Sichtweise entspricht der Auffassung von Geschlecht aus gesellschaftstheoretischer Perspektive, es wird als Ausgangspunkt von Ungleichheiten interpretiert. Hier sei auch auf den ‚constraints‘-Ansatz von HÄGERSTRAND (1970) verwiesen, der das Verkehrsverhalten ebenfalls aus einer deterministischen Perspektive heraus erklärt. Dabei beschreiben die ‚coupling constraints‘ als eine von drei Restriktionsformen (siehe Kapitel 2.2.2) die Alltagsprägung durch andere Personen. Neben der Anwesenheitspflicht am Arbeitsplatz kann das auch die notwendige Kopräsenz von Eltern und Kindern im Rahmen der Betreuung und Versorgung sein. Diese ‚coupling constraints‘ erweisen sich vor dem Hintergrund der Aufgabenteilung als geschlechtsspezifisch.

Bei diesen deterministischen Sichtweisen setzt eine soziologische Kritik an. DANGSCHAT ET AL. (1982: 13ff.) vertreten die Meinung, soziale Rollen seien nicht in der Weise verhaltensbestimmend wie KUTTER es annimmt. Sie lehnen die deterministische Sichtweise in ähnlicher Weise ab, wie die VertreterInnen des Sozialkonstruktivismus die Determiniertheit des Geschlechtes und der damit verbundenen Rollen. Zwar seien mit sozialen Rollen Erwartungen seitens der Gesellschaft verbunden, doch seien diese sozial konstruiert und unverbindlich. Geschlechterrollen und das Geschlechterverhältnis sind dieser Kritik nach völlig flexible Konstrukte, die durch unterschiedliche (Verkehrs-)Verhaltensmuster erst konstruiert werden. Wie schon bei der Betrachtung der theoretischen Zugänge zum Begriff Geschlecht deutlich wurde, ist sicherlich auch hier ein Mittelweg sinnvoll. Aufgrund der gesellschaftlichen Verankerung von Rollenmustern ist auch bezüglich des Verkehrsverhaltens anzunehmen, dass das Geschlecht zwar eine Determinante darstellt, die Freiheit individueller Entscheidungen für bestimmte Verhaltensweisen dadurch jedoch nicht aufgehoben ist.

2.2.2 Restriktionstheoretische Erklärungsansätze: Die Beschränkung des Verkehrsverhaltens

Die Restriktionstheorie basiert auf der Annahme geschlechtsspezifischer Ressourcenverfügbarkeit. Grundlage dessen ist der von HÄGERSTRAND (1970) entwickelte Ansatz der Zeitgeografie, worin Verkehrsverhalten durch sogenannte ‚constraints‘, also Restriktionen und Zwänge, erklärt wird. Er geht davon aus, dass ein Individuum unterschiedliche Rollen spielt und Aufgaben erfüllt, die jeweils an unterschiedliche Orte geknüpft sind. Aus den vielfältigen Rollen resultiert damit der Zwang zu Ortswechseln im Zeitverlauf. Die ‚constraints‘ fasst HÄGERSTRAND in drei Dimensionen: ‚capability constraints‘, ‚coupling constraints‘ (s. o.) und ‚au

thority constraints' (1970: 12). ‚Capability constraints‘ beinhalten physische Möglichkeiten der Fortbewegung ebenso wie die verfügbaren materiellen Mittel, die der Fortbewegung dienen können (z. B. Geld, Pkw). Doch auch Aktivitäten und die damit verbundenen Ortswechsel stellen Restriktionen dar. „Every stay at some station means that the remaining prism is shrinking in a certain proportion to the length of the stay. A stay at a work place for eight hours might cause the remaining prism to disappear entirely if the stopping point lies at a maximum distance from the home base" (ebd. 14). Nicht nur die Aktivitätsdauer, sondern auch die damit verbundenen Wegezeiten stellen hiernach eine Einschränkung des verfügbaren Zeitbudgets dar. Die ‚authority constraints‘ stellen Einschränkungen der Bewegungsfähigkeit von Personen durch externe Regulierungen dar. Räume, die einer Zugangsbeschränkung für bestimmte Personengruppen unterliegen, stellen solche Restriktionen dar. ‚Coupling constraints‘ schlagen sich in erster Linie als zeitliche Restriktionen durch geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und Rollenmuster nieder (s. o.). Bei den ‚capability constraints‘ und den ‚coupling constraints‘ wird der Geschlechtsbezug unmittelbar deutlich. Auch GIULIANO (1983: 104) geht davon aus, dass die finanziellen und zeitlichen Ressourcen, die für die Verkehrsteilnahme von Bedeutung sind, aufgrund geschlechtsspezifischer Einkommenssituationen und Arbeitsteilung ungleich verteilt sind.

Damit besteht hinsichtlich der ‚capability constraints‘ eine Verknüpfung zwischen rollentheoretischen und restriktionstheoretischen Erklärungsansätzen. Etwa die geschlechtsspezifische Erwerbstätigkeit, die eine grundlegende Determinante für die Ressourcenverfügbarkeit einer Person darstellen, ist wesentlich von Rollenmustern geprägt. Wie schon in Kapitel 2.1 deutlich wurde, sind Geschlechterrollen und Geschlechterdifferenzierungen gesellschaftlich so tief verankert, dass sie auch in Bezug auf andere Erklärungsmodelle, hier restriktionstheoretische Modelle, kaum ausgeklammert werden können.

2.2.3 Rational-Ökonomische Ansätze: Abwägung und Aushandlung

Rational-ökonomische Ansätze betrachten das Verkehrsverhalten als Resultat rationaler Entscheidungen. Diese Annahme der Rationalität bezieht sich auf Entscheidungen mit dem Ziel der Nutzenmaximierung von Individuen sowie Haushalten. Auch bei diesen ökonomischen und rationalitätstheoretischen Modellen besteht wieder eine inhaltliche Verknüpfung zur Rollentheorie, da Entscheidungen im Rahmen sozialer Rollen getroffen werden. Mit Blick auf die restriktionstheoretischen Ansätze muss beachtet werden, dass das realisierte Verhalten als Resultat

tat rationaler Entscheidungen auch immer durch die persönlichen, z. T. geschlechtsspezifischen Möglichkeiten und Einschränkungen (s. o.) mitbestimmt wird.

Die Rational-Choice-Theorie, die Theorie des rationalen Verhaltens, findet u. a. Anwendung auf das Verkehrsverhalten. Sie basiert auf der Annahme, dass Personen anhand der drei zentralen Kriterien Zeitaufwand bzw. -ersparnis, Kosten und Komfort ihren Nutzen maximieren (vgl. Götz 2011: 334).

Die nachfolgende Beschreibung von Präferenzen als Verhaltensdeterminanten (Kapitel 2.2.4) verdeutlicht, dass solchen Kriterien auch geschlechtsspezifisch unterschiedliche Bedeutung beigemessen werden kann. Diese Überlegung zu geschlechtsspezifischen Unterschieden bei rationalen Entscheidungen verdeutlicht, dass die Rational-Choice-Theorie nur begrenzt Verkehrsverhalten und insbesondere Verhaltensunterschiede erklären kann. Eine Einbeziehung solcher Präferenzen als Kriterien rationaler Entscheidungen in das Rational-Choice-Modell befürwortet beispielsweise WIESENTHAL (1987: 443). Ein weiterer Kritikpunkt bezüglich der Rational-Choice-Theorie zielt auf die Macht der Gewohnheiten beim Verkehrsverhalten (vgl. Aarts et al. 1998; Thøgersen 2006: 633) und stellt die aktive Entscheidung über jedes Handeln und deren Rationalität in Frage. Der Aspekt der Gewohnheiten wird ebenfalls in Kapitel 2.2.4 als eine emotional-affektive Determinante von Verhaltensunterschieden behandelt.

2.2.4 Präferenztheorie: Die Bedeutung von Einstellung, Wahrnehmung und Routine

Die Präferenztheorie geht von geschlechtsspezifischen Einstellungen, Qualitätswahrnehmungen und Präferenzen, aber auch Gewohnheitsausprägungen als Determinanten von Verkehrsverhalten und diesbezüglichen Unterschieden zwischen den Geschlechtern aus.

Dabei stehen hinsichtlich der Einstellungen Überlegungen zum Umweltbewusstsein im Vordergrund. MATTHIES ET AL. (2002: 165f.) argumentieren, dass Frauen eine größere Verantwortung der Umwelt gegenüber empfinden und sich dadurch eher als Männer veranlasst sehen, ihr Verhalten umweltfreundlich zu gestalten. Dies erklärt BRENNECKE (1994: 7) mit Bezug auf die Rollentheorie: Sie nimmt an, dass bei Frauen durch ihre stärkere Verantwortung für Kinder der Nachhaltigkeitsgedanke ausgeprägter ist und sie „nicht nur „unfreiwillig“, sondern auch „freiwillig“ die „ökologische Avantgarde“ bilden“ (ebd.). GORDON ET AL. (1989:

508) verweisen ebenfalls auf geschlechtsspezifische Präferenzen als Erklärungsansatz für geschlechtsspezifisches Verkehrsverhaltens³.

Zur Erklärung des Verkehrsverhaltens betrachten REDMOND und MOKHTARIAN (2001) sowohl Lebensstile und verkehrsbezogene Einstellungen als auch soziodemographische Merkmale und deren Relation untereinander. Für die soziodemographischen Merkmale, darunter das Geschlecht, stellen sie fest: „These variables affect Attitudes, Personality and Lifestyle characteristics, Travel Liking and Objective Mobility“ (ebd.: 1). Das Geschlecht stellt demnach eine Determinante von Einstellungen und Präferenzen – auch im Bereich des Verkehrsverhaltens – dar.

Neben Präferenzen und Einstellungen können geschlechtsspezifisch ausgeprägte Gewohnheiten Verhaltensunterschiede mitbestimmen. Gerade beim Verkehrsverhalten ist von einem stark gewohnheitsgeprägten Verhaltensmuster auszugehen (vgl. Verplanken et al. 1994), bei dem Geschlechterunterschiede in Form schwächerer Gewohnheiten bei Frauen existieren (vgl. Matthies et al. 2002: 165ff.).

Außerdem können emotional-affektive Aspekte in Form der Wahrnehmung von Mobilität und deren Qualität geschlechtsspezifisch ausgeprägt sein (vgl. Limbourg und Reiter 2010: 215). Dieser psychologischen Herangehensweise nach kann das Verkehrsverhalten im Sinne vielfältiger unterschiedlicher Qualitätsdimensionen wahrgenommen werden. Darunter fallen beispielsweise Identifikationsmöglichkeiten, Kontrolle, Überlegenheit, Spaß, Abenteuer, Regeneration oder Eskapismus (vgl. Dick 2004: 106f.; speziell zum Auto siehe z. B. Hilgers 1994: 60ff.).

Eine Rolle spielt allerdings nicht nur die eigene Wahrnehmung des Verhaltens, sondern auch die Einschätzung der Wahrnehmung des eigenen Verhaltens durch Dritte. Die ‚Theory of Planned Behavior‘ (vgl. Fishbein und Ajzen 1975; Ajzen 1991; im Folgenden TPB) als sozialpsychologisches Handlungsmodell geht davon aus, dass Verhaltensintentionen das realisierte Verhalten maßgeblich beeinflussen. Wie oben beschrieben, kann beispielsweise das Verantwortungsgefühl gegenüber der Umwelt Verhaltensintentionen bestimmen. Die TPB nimmt an, dass das Verkehrsverhalten einer Person auch durch deren Auffassung darüber beeinflusst wird, was das soziale Umfeld von ihr erwartet (vgl. Hunecke 2000: 47f.; Harms et al. 2007: 740; Götz 2011: 335).

Auch Merkmale, die in der Rational-Choice-Theorie als objektive Determinanten bewertet werden, können sich durch eine subjektive Bewertung und Präferenzen durchaus in unterschiedlichen Verhaltensintentionen und Verhaltensmustern niederschlagen (vgl. Bamberg 2001: 130f.). Allerdings ist bei der Umsetzung

³ Hier wird für die kürzeren Distanzen von Frauen, die trotz der Kontrolle diverser zusätzlicher Merkmale Ergebnis der Analysen sind, eingeräumt, Resultat geschlechtsspezifischer Präferenzen zu sein.

von Verhaltensintentionen wiederum der Rahmen der Möglichkeiten (siehe Kapitel 2.2.2) bedeutsam (vgl. Harms et al. 2007: 740). Wie im Rahmen der theoretischen Annäherung an den Begriff Geschlecht bzw. Gender bereits deutlich wurde, spielen auch gesellschaftliche Normen und deren Wahrnehmung eine Rolle für die Reproduktion geschlechtsspezifischer Unterschiede. Dies verdeutlicht in Kombination mit der TPB, warum auch Verhaltensintentionen geschlechtsspezifisch sein können. Hier tangiert die TPB den Bereich übergeordneter gesellschaftlicher Normen, welche im nächsten Abschnitt behandelt werden.

2.2.5 Patriarchalische Machtverhältnisse und soziale Normen

Ein deutlich abstrakterer Erklärungsansatz nimmt an, dass patriarchalische Strukturen und soziale Normen Verhaltensunterschiede zwischen Männern und Frauen bestärken. Die tiefe Verwurzelung der hierarchischen Geschlechterdifferenzierung in der Gesellschaft wurde bereits in Kapitel 2.1 verdeutlicht. Durch ein tradiertes hierarchisches Geschlechterverhältnis ergibt sich auch die Prägung der vorangehend beschriebenen Erklärungsmodelle. Mit Machtverhältnissen sind also nicht allein die ökonomischen Differenzen gemeint, welche beispielsweise persönliche Entscheidungen und haushaltsinterne Aushandlungen beeinflussen (hierzu siehe Walby 1994). Machtverhältnisse im Sinne sozialer Normen stellen einen Orientierungsrahmen für Entscheidungen dar (siehe auch Ausführungen zur TBP, Kapitel 2.2.4). Sie sind insofern übergeordnet, als dass sie Geschlechterrollen und das Geschlechterverhältnis bestimmen (vgl. Bamberg und Schmidt 1993: 27ff.) und können sich somit geschlechtsspezifisch auf das Verhalten auswirken.

2.3 Zusammenfassung der Theorien zu Gender und Verkehrsverhalten

Die vorangehenden Ausführungen zusammenfassend lassen sich zunächst folgende Aspekte festhalten:

- Das Verständnis des Begriffs ‚Geschlecht‘ im Sinne einer sozialen Kategorie ist kein einfaches und ebenso wenig einheitlich.
- Damit hängen zahlreiche theoretische Ansätze insbesondere mit deterministischer Perspektive zur Erklärung von Verhaltensunterschieden zwischen Männern und Frauen zusammen.
- Diese zahlreichen theoretischen Ansätze sind nicht trennscharf und können erst im Zusammenhang miteinander eine tragfähige Erklärung von Verhaltensunterschieden leisten.

Für diese Arbeit ergibt sich daraus die Herausforderung, die Komplexität des Begriffs Geschlecht zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund der sozialkonstruktivistischen und der gesellschaftstheoretischen, deterministischen Perspektive, die durchaus nicht völlig konträr sind, erscheint eine methodische Operationalisierung beider Aspekte spannend. Daher gilt es zu überprüfen, inwiefern dies bislang erfolgt ist (Kapitel 3.2) und in dieser Arbeit realisiert werden kann (Kapitel 6).

Hinsichtlich des Zusammenhangs von Geschlecht, Gender, Geschlechterverhältnis und Verkehrsverhalten gilt es ebenfalls, die dargestellte Komplexität dieses Wirkungsgefüges zu berücksichtigen. Die dargestellten Erklärungsansätze für Verhaltensunterschiede zwischen den Geschlechtern sind nicht getrennt voneinander, sondern immer in ihrem Wechselspiel zu betrachten und theoretisch zur Erklärung geschlechtsspezifischer Verhaltensunterschiede anzuwenden.

Mit Blick auf einen Fokus dieser Arbeit, nämlich eine Trendanalyse des mobilen Alltags im Geschlechterverhältnis, sei noch auf einen Bedeutungswandel der zuvor beschriebenen Erklärungsansätze verwiesen. Vor dem Hintergrund der Individualisierung und Pluralisierung von Lebensformen und Rollenmustern (siehe Kapitel 1.1 und 1.2) geht HAKIM (2006: 285f.) von einer schwindenden Relevanz deterministischer Theorien, insbesondere patriarchalischer Machtverhältnisse, zugunsten einer wachsenden Aussagekraft der Präferenztheorie aus.

Mobiler Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses

Konrad, K.

2016, XXII, 358 S., Softcover

ISBN: 978-3-658-11281-3