

# 1 Einleitung

*„Was ich nicht hatte, aber gerne gehabt hätte war eine Carrerabahn. Die habe ich nicht gekriegt als Mädchen. Sauerei. (...) Meine Brüder hatten ... so was. Du als Mädchen wirst da echt vernachlässigt.“*

*Martina<sup>2</sup>*

## Forschungsanlässe

Automobil *und* Geschlecht? Die Alltagskultur ist voller Forschungsanlässe, die für eine Bearbeitung des Themas sprechen:

- 1.) Im Hinblick auf (das gesellschaftlich strukturierte) Handeln, Denken und Erleben von Subjekten lässt obiger Interviewausschnitt den Blick in die Kinderzimmer lohnend erscheinen. Mit Bat-Mobilen, Transformers-Modellen, gewöhnlichen Spielzeugautos, Kinderschuhem inklusive Reifenimitat und Warnblinker sowie T-Shirts mit Motiven aus Autofilmen (z. B. Cars) benutzen Kinder geschlechtsstereotyp adressierte symbolische Repräsentationen des Autos als Spielzeug (vgl. o. g. Interviewpassage). Im Zuge ihrer Sozialisation verbringen sie damit viel Zeit. Dies bleibt häufig, aber nicht immer unwidersprochen.<sup>3</sup> Die AkteurInnen der Kinderausstattung (z. B. Kinder, Familien, Handel und Industrie) variieren und reproduzieren diese

---

2 Anonymisierter Name aus Pretest I, 00:07:02 – 00:07:29. Die Interviewpassage ist humorvoll aber nicht ohne Ernst.

3 So hat der Forscher 2011 das Spiel zweier männlicher Kinder (\*2010 und \*2008) unterschiedlicher Familien beobachtet. Bei einem der beiden wurde das fast ausschließliche Spiel mit Autos gefördert. Der andere setzte sich erstmalig in einen Pappkarton und sagte mit sichtlichem Vergnügen „brumm brumm“, was einen Elternteil zu der erzürnten Reaktion veranlasste „Also von mir hat er das nicht!“ Jenseits der kaum lösbaren Frage, ob die dabei implizierte Ablehnung einer automobil- oder geschlechterkritischen Haltung entspringt: Es ist bemerkenswert, dass ein männliches Kleinkind offenbar fast zwangsläufig mit Autospielzeug in Berührung kommt und dass die Verantwortung dafür zum Thema gemacht wird.

Adressierung, wie auch immer sie handeln mögen, denn sie kommen nicht umhin, (implizit) darauf zu verweisen. Doch auch für die Altersgruppe der Jugendlichen und Erwachsenen lassen sich Hinweise für eine Strukturierung subjektiven Handelns, Denkens und Erlebens finden. So gilt/galt der Automechaniker als Traumberuf vieler junger Männer.<sup>4</sup> Bus- und Lasterfahrer sind ganz überwiegend männlich. Das Kümmern ums familieneigene Auto wurde z. T. als beliebteste Haushaltstätigkeit von Männern identifiziert (z. B. Waschen).<sup>5</sup> Das Auto ist eines der Standard-Smalltalk-Themen in vielen Männerrunden. Gleichzeitig drängen Frauen wie z. B. Auto-Überführerinnen<sup>6</sup> in bislang männlich dominierte Fahrberufe.<sup>7</sup> Frauen-Autohäuser gehen mit der Feststellung an den Markt, dass der Verkauf oft nur auf Männer ausgerichtet sei, und setzen mit ihrem geschlechtsspezifischen Marktsegment darauf, sich davon zu unterscheiden.<sup>8</sup>

- 2.) Darüber hinaus ist eine Vielzahl gruppenförmig organisierter und teilweise jugendlich geprägter (Sub-)Kulturen zu nennen, die sich mit dem Auto nach außen darstellen.<sup>9</sup> Sie waren und sind personell überwiegend männlich besetzt und bedienen(t)en sich häufig einer männlich konnotierten Ästhetik von Kraft, Geprotze, Geschwindigkeit, Konkurrenz, Bastlertum<sup>10</sup> und Technikfaszination.<sup>11</sup> Zunehmend treten einzelne weibliche Kulturen hinzu oder Frauen integrieren sich in bislang rein männlichen Kulturen.<sup>12</sup>
- 3.) Doch nicht nur im Hinblick auf Subjekte und Gruppen wird ein Verhältnis von Automobil und Geschlecht nahegelegt, auch einige symbolische Repräsentationen sprechen dafür. So werden mit dem Auto nach wie vor eine ganze Reihe geschlechtskonnotierte Vorstellungen verbunden. Darüber hinaus geistert z. B. der sexistische Topos „Mit dem richtigen Auto kriegst

---

4 Vgl. Hacke 2007, S. 34 und Schnack/Neutzling 1996, S. 221 f.

5 Vgl. Garvey 2001, p. 139.

6 Vgl. Weserkurier 18.03.2011, S. 16.

7 Vgl. Weserkurier 05.03.2011, S. 1.

8 Vgl. Taz 11.01.2010, S. 13.

9 Bekannt geworden sind Golf GTI- und Opel-Manta-Clubs. Es gibt viele mehr, z. B. Oldtimer, Porsche, Mercedes. Vgl. auch Belk 2004.

10 Die Doku-Soap *Die Ludolfs – 4 Brüder auf'm Schrottplatz*, Deutschland, 2006 – 2011 ist ein gutes Beispiel für die öffentliche Inszenierung dieses männlichen Bastlertums. Vgl. auch Weserkurier 22.04.2009.

11 Vgl. Weserkurier 27.05.2011, S. 9. Hier wird von einem eigenwilligen männlichen Autoliebhaber berichtet, der eine Wohnanlage errichtet, deren Fahrstuhlanlage es den BesitzerInnen ermöglicht, mitsamt ihrer Oldtimer in ihr Wohnzimmer zu gelangen und es dort stehen zu lassen.

12 Vgl. Lumsden 2010.

Du jede Frau!“ immer noch durch die urban legends. Pornografie<sup>13</sup> und Kunst verwenden Autos als Kulisse zur Darstellung von Frauen und die genannten Kulturen können auf die Darstellung aufreizend bekleideter Frauen zurückgreifen (auf Motorshows,<sup>14</sup> in Bastlerkatalogen und mindestens bis in die 80er-Jahre als sog. „Boxenluder“ im Motorsport). Auch die Automobilwerbung spielt mit solchen Sexualisierungen. Da wird auf den Topos vom Sex im Auto angespielt. Da werden Autos mit Hilfe von Frauen, die gesellschaftlichen Normen von Attraktivität entsprechen, in Fernsehspots und auf Automessen präsentiert.<sup>15</sup> Da wird auf Vorstellungen angespielt, wonach das Auto Männern bei der Herstellung erotischer Kontakte zu Frauen behilflich ist.<sup>16</sup> Da wird mit einer stereotyp vorausgesetzten Geschlechterordnung in Bezug auf das Auto gespielt.<sup>17</sup> Da werden Autos mit Beschreibungen wie „Großstadtindianer“, „maskuline(r) Charakter“, „keine Potenzprobleme“ und als rauer „Bursche“ männlich konnotiert.<sup>18</sup> Da wird gleichzeitig eine selbstbewusste Frau in einem Pkw präsentiert, der eine weibliche Käuferschicht ansprechen soll. Frauenautorennen kommen in der bislang rein männlichen Sphäre auf und werden in der Presse als Besonderheit dargestellt.<sup>19</sup> Die Filmindustrie (re-)produziert all diese Themen in vielfältigster Weise. Ein nicht genauer definiertes Genre des „Autofilms“

- 
- 13 Als Beleg für diese Behauptung mögen Internetseiten dienen, die i. S. dieser Arbeit eher Materialcharakter denn den Charakter eines wissenschaftlichen Beleges haben. So lassen sich etwa unter [www.google.de](http://www.google.de) mit den Begriffen „Frau und Auto“ oder unter <http://www.autonet.at/de/videos?cat=carsandgirls> zahlreiche pornografische Verknüpfungen finden (recherchiert am 01.11.2012). Eine pornografische Zeitschrift widmet dem Thema eine Special Edition: Playboy. Cars. Autos, die Männern Spaß machen, 2012.
- 14 Beispielfhaft sei aus dem Zeitungsbericht von der Car-Style-Messe Bremen die Kommentierung des entsprechenden Fotos zitiert: „Blondine Constanze seift sich beim Autowaschen gleich mit ein. Sehr zur Freude der männlichen Besucher.“ Vgl. Kurier am Sonntag 26.09.2010, S. 25.
- 15 Vgl. den Fall Deborah Renshaw in 4., den grauen Kasten „IAA“ in 6., sowie einen Werbeclip für den Toyota Auris aus 2008 unter <http://www.youtube.com/watch?v=Q0O7K9RzcQ8> recherchiert am 23.09.2013.
- 16 Vgl. z. B. einen Werbespot von Renault aus 2007 unter [http://www.myvideo.de/watch/900893/Renault\\_Clio\\_Werbung](http://www.myvideo.de/watch/900893/Renault_Clio_Werbung) recherchiert am 20.09.2013.
- 17 Vgl. ein Spot von Mercedes, in dem ein Paar den gemeinsamen Urlaub plant. Die Frau denkt an die Urlaubsziele und der Mann an das dortige Fahrerlebnis, recherchiert unter <http://www.youtube.com/watch?v=Dyk9MKShKH0> am 20.09.2013.
- 18 Vgl. Bremer Nachrichten 08.01.2011a, S. F 2. „Den maskulinen Charakter untersteichen auch ... Bi-Xenon-Scheinwerfer... der raue Bursche ... hat dazugelernt ... Unter der Motorhaube kannten schon seine Vorgänger keine Potenzprobleme...“.
- 19 Vgl. Weserkurier 18.03.2009, S. 7.

thematisiert Geschlecht in wenigstens vier unterschiedlichen Weisen.<sup>20</sup> Überwiegend wird a.) das Auto dabei Mittel (männlicher) Wettkämpfe, Verbrechen(sverfolgung) und Identität. Frauen spielen als Fahrerinnen in diesen Filmen keine tragende Rolle. Bekannt sind etwa *Vanishing Point*, *Blues Brothers* und *Tage des Donners*.<sup>21</sup> b.) Gelegentlich werden Zuschnitte dieser Art durch eine fahrende Partnerin oder Gegenspielerin des männlichen Protagonisten *ergänzt* wie etwa bei *Mad Max 1* bis 3.<sup>22</sup> c.) Gleichzeitig sind Gegenläufigkeiten zu diesem Grundschemata erkennbar. Filme wie etwa *Thelma and Louise* scheinen u. a. mit der Besonderheit zu spielen, Frauen zu automobilen Protagonistinnen und Hauptfiguren zu machen.<sup>23</sup> d.) In Filmen wie *Christine* werden Autos anthropomorph und damit implizit vergeschlechtlicht dargestellt. Sie haben teilweise geschlechtlich belegte Eigenschaften und Gefühle.<sup>24</sup>

## Forschungsstand

Angesichts dieser überbordenden Fülle von Forschungsanlässen gerät die Literaturrecherche zu einer Enttäuschung. a.) Die zeitgenössische überwiegend englischsprachige Mobilitätsforschung fokussiert nicht auf Geschlechterfragen, sondern kreist um die Auswirkungen von Tourismus, Globalisierung, (Fern-) Mobilisierung sowie Infrastruktur- und Ressourcenüberlastung für Mensch und Natur. Alternative Techniken und Organisationsformen zum Automobil, bzw.

- 
- 20 Die Gruppierung dieser Filme stammt vom Forscher, der all diese Filme gesehen hat. Sie nimmt weder in Anspruch, das Genre des sog. „Autofilms“ trennscharf zu definieren, noch den einer methodisch ordentlichen Filmanalyse, einer Filmsystematik oder auch nur einer vollständigen Liste aller Filme. Hilfsweise wurden hier bekannte Filme, in denen das Auto eine erhebliche Rolle spielt, im Hinblick auf ihre Thematisierung von Geschlecht unterschieden.
- 21 Ähnlich verhält es sich mit den Filmen *Dirty Mary – Crazy Larry*, *Grand Prix*, *Fast Company*, *Talladega Nights*, *Two Lane Blacktop*, *Le Mans*, *Die Autos die Paris auffraßen*, *Teo gegen den Rest der Welt*, *Driver*, *Transporter 1-3*, *Sugarland Express*, *Starsky & Hutch*, *Grease*, *Duell*, *Tucker*, *Die Ludolfs*, *Green Hornet*, *Bullit*, *Taxi Taxi 1-2*, *60 Sekunden*, *Gran Torino*, *A-Team*, *Magnum*, *Auf Achse*, *Ein Colt für alle Fälle*.
- 22 Einen ähnlichen Zuschnitt haben *Das große Rennen um die Welt*, *Mad Max 1 – 3*, *Death Race*, *The Fast and the Furious 1 – 4*, *Michel Vaillant*, *James Bond*.
- 23 Weitere Beispiele sind *Italian Job*, *Harold & Maude*, *Death Proof*, *Night on Earth*, *Baise moi*.
- 24 Das Auto *Christine* bedroht das Leben „ihres“ Fahrers als dieser sich in eine („andere“) Frau verliebt. In *Cars* haben die Autos unterschiedliche Geschlechter und verlieben sich teilweise ineinander. In *Dudu*, *Herbi*, *Cars*, *Transformers*, *Knight Rider* und *Trucks out of Control* werden Autos zu männlichen Freunden oder Gegnern.

deren soziale Auswirkungen werden diskutiert.<sup>25</sup> Teilweise wie etwa bei Urry/Dennis wird dabei das absehbare Ende der automobilen Ära vorausgesetzt.<sup>26</sup> Darüber hinaus findet sich eine Vielzahl von Schriften, die sich dem Automobil in höchst affirmativer Weise nähern. Oft geschieht dies mit einem technikhistorischen Blick wie bei Schrader.<sup>27</sup> b.) Automobil und Geschlecht ist ein gängiger Topos in der Populärkultur und jede Recherche danach erzeugt eine erdrückende und überwiegend wertlose Anzahl von Treffern. Viele Titel entpuppen sich als belletristisch und populärwissenschaftlich. Exemplarisch seien Ausstellungen<sup>28</sup> oder künstlerische Bildbände wie der von Tubbs genannt, in denen das Automobil mit Geschlecht verknüpft wird – etwa als männlicher Wagemut oder weibliche Eleganz.<sup>29</sup> Wenn es sich um seriöse Titel handelt, ist Geschlecht meist nur eine Randnotiz wert<sup>30</sup> oder aber gängige Stereotype werden ungeprüft übernommen.<sup>31</sup> c.) Bei aller Randständigkeit des Themas in der wissenschaftlichen Literatur ist eine zunehmende Beschäftigung für die Jahre 2000 bis 2013 festzustellen. Dies geschieht jedoch weiterhin in höchst unbefriedigender Weise. Viele AutorInnen setzen bei der Untersuchung das Auto implizit als Transportgegenstand voraus oder bringen diese utilitaristische Bedeutung mit anderen Bedeutungen durcheinander und werden damit vielen o. g. Forschungsanlässen gar nicht gerecht. Auf eine relationale Betrachtung von Geschlecht wird überwiegend zugunsten der Betrachtung von Männern bzw. Männlichkeit verzichtet. Geschlecht wird oft als (naturalistisch-biologische) Strukturkategorie bzw. als unabhängige Variable unreflektiert vorausgesetzt. Soweit Ansätze mit einem mehrdimensionalen Verständnis von Geschlecht den genannten Forschungsanlässen prinzipiell gerecht werden, unterscheiden sie diese Dimensionen nicht systematisch. Die Literatur beschränkt sich oft auf die Untersuchung besonders augenfälliger Phänomene wie etwa von Jugend-(Sub-)Kulturen, professionellen FahrerInnen oder Personen aus der Autobranche. Von dort aus unternimmt sie bisweilen gewagte Generalisierungen auf eine

25 Vgl. Cosmopolities 2010 – 2013. Die Tagung „Foucault and Mobilities“ vom 6.-7.1.2013 in Luzern bekräftigte diesen Eindruck.

26 Vgl. Urry/Dennis 2010 mit dem Titel „After the car“.

27 Vgl. Schrader 1989.

28 Vgl. etwa Autostadt GmbH 2006.

29 Vgl. Tubbs 1978 thematisiert so etwas wie weibliche Eleganz auf S. 42f., 62f., 101 und männlichen Wagemut auf S. 18, 104 – 115.

30 So schreibt Wagenknecht 2011 eine „Diskursanalyse zur Rolle des Autos in der Filmtheorie“, in der Geschlecht faktisch nicht mehr als eine Randnotiz darstellt.

31 Vgl. z. B. Schmidt 1999b, S. 9, Urry 2004, p. 31, footnote 4, Urry 2007, p. 132f und Kapitel 4 dieser Untersuchung.

Art „allgemeine Automobilkultur“, wie etwa Walker es mit dem Begriff „car culture“ tut (vgl. 4.), und argumentiert oft ahistorisch, insofern sie die Veränderung der Geschlechterverhältnisse seit den 70er-Jahren außer Acht lässt. Die verschiedenen Ansätze finden wenig bis gar keine gegenseitige Beachtung. Eine systematische Betrachtung der gesamten Literatur liegt bislang nicht vor. Seriöse Autorinnen wie Cockburn und Wajcmann spezifizieren sich nicht auf das Auto, sondern beschäftigen sich globaler mit dem Zusammenhang von Technik und Geschlecht (vgl. 4.).<sup>32</sup>

Der Preis dieser Begrenzungen ist hoch. Die Verkehrsplanung unterstellt Transport, verkennt alle anderen Bedeutungen des Autos und arbeitet insofern nicht gegenstandsadäquat. Die Erziehungswissenschaften bringen sich um die Chance, jugendliche Verkehrsdelikte, Jugend-(Sub-)Kulturen und wesentliche (frühkindliche) Sozialisationsfaktoren wie Spielzeug zu verstehen. Die Kulturwissenschaften übersehen die Breite eines ihrer ureigensten (aber nicht auf Symbolwelten begrenzten) Gegenstände. Die Frauen-, Geschlechter- und Männerforschung ignoriert ein omnipräsentes Forschungsfeld.

## **Themenzugang und Aufbau**

Ein bilanzierender Blick auf o. g. Forschungsanlässe verdeutlicht erstens, wie wenig diese das Auto als Transportgegenstand von A nach B thematisieren. Subjekte, die Autofilme konsumieren oder einen Fahrberuf wählen, erfüllen damit nicht ihr persönliches Transportbedürfnis. Zweitens werden zeitgenössische Veränderungsprozesse deutlich. Darüber hinaus und drittens weisen viele der Anlässe auf ein Forschungsfeld jenseits besonders augenfälliger Phänomene hin, dem die Literatur mit ihrem Fokus auf automobile Berufe und Jugend-(Sub-)Kulturen überhaupt nicht Rechnung trägt. Viertens fällt die Fülle der mit den Forschungsanlässen angesprochenen Dimensionen auf. Es geht nicht nur um das Handeln, Denken und Erleben von Subjekten, sondern auch um die eigene Präsentation in gruppenförmigen Zusammenhängen des sozialen Nahraums sowie um symbolische Repräsentationen wie Leitbilder, Ideologien, Bilder, Topoi, Kunst und Kultur. Diese Phänomene stehen in einer wechselseitigen Interdependenz und sind nicht trennscharf zu unterscheiden. Selbstpräsentationen in gruppenförmigen Kontexten stützen sich anlehnend oder ab-

---

32 Im Entstehen, aber noch nicht fertig gestellt, ist eine viel versprechende Arbeit von Göde Both zu impliziten Geschlechtervorstellungen bei der Entwicklung selbst gesteuerter Automobile.

grenzend auf gängige Leitbilder – sie sind darauf angewiesen und können sie gleichzeitig verändern. Geschlechtsbezogene Leitbilder, Ideologien, Bilder, Topoi, Kultur und Kunst beziehen sich einerseits auf das tatsächliche Handeln, Denken und Erleben von Subjekten und zugleich prägen sie dieses. Das Subjekt steht vor der Herausforderung, die Selbstpräsentation, wie sie in seinem gruppenförmig organisierten Umfeld akzeptiert ist, mit dem eigenen Handeln, Denken und Erleben zu integrieren. Aus dem Vorhaben, das Verhältnis von Automobil *und* Geschlecht in dieser Vielschichtigkeit zu beschreiben, ergeben sich deshalb verschiedenste Herausforderungen:

- 1.) Es ist eine thematisch breite Herangehensweise notwendig, die offen ist für verschiedenste Phänomene, Veränderungen und Dimensionen, ohne sie vorab zu eng festzulegen, wie das bei vielen anderen Untersuchungen geschieht. Dies spricht für möglichst breite Blickwinkel, historische Kontextuierungen und dafür, nicht ausschließlich den Fokus Geschlecht zu verwenden. Darüber hinaus ist es an der Zeit, sich auf unscheinbarere Erscheinungen und (Alltags-)Kulturen jenseits augenfälliger Phänomene zu konzentrieren.
- 2.) Die Arbeit sollte den Fehler vieler Arbeiten vermeiden, aus der Untersuchung von Männern auf Geschlecht zu schließen, sondern Geschlecht relational fassen. Darüber hinaus sollte sie Geschlecht im Hinblick auf verschiedene Dimensionen verstehen.<sup>33</sup> Die Arbeit muss insbesondere, aber nicht nur, bei der Suche nach Mustern subjekthaften Handelns, Denkens und Erlebens mit dem Dilemma umgehen, nicht ohne geschlechtliche Unterscheidungskategorien auszukommen, die diese reifizieren werden.<sup>34</sup> Diese Herangehensweise trägt der geschlechterforscherischen Hinwendung zu interaktions- und diskurstheoretischen Ansätzen Rechnung, ohne die Frage nach einer Strukturkategorie Geschlecht als erledigt, sondern nur als verkompliziert zu betrachten.<sup>35</sup> Der Forscher muss mit dem Umstand um-

---

33 Dies korrespondiert auch mit bilanzierenden Ansätzen, die zwischen gesellschafts-, interaktions- und diskurstheoretischen Zugängen der Geschlechterforschung unterscheiden, vgl. Bereswill 2008, S. 100.

34 Vgl. Degele 2008, S. 133 – 141, die die Reifizierungsgefahr in der Operation des Vergleichs (entlang impliziter und vorgefertigter Maßstäbe) angelegt sieht und den Vergleich daher als Angleichung und Nostrifizierung kritisiert. Wird dies konsequent zu Ende gedacht – diesen Schluss formuliert sie nicht selbst – dann lässt sich dies Gefahr für alle Aspekte von Geschlechterforschung formulieren.

35 Eine vollständige Abkehr von dieser Frage unterschlägt, dass der jetzige Erkenntnisstand nicht ohne den vorherige zustande gekommen wäre, dass er eine gewisse Berechtigung

gehen, dass auch er unter dem Einfluss symbolischer Repräsentationen steht.<sup>36</sup> Diese könn(t)en dazu führen, dass stereotype (Geschlechter-)Zuschreibungen in subjekthaftes Handeln, Denken und Erleben hineingelesen werden oder anders herum. Noch schlimmer wäre eine stillschweigende Kontamination des Forschungsdesigns mit solchen gesellschaftlichen Zuschreibungen, weil damit der Erkenntnisprozess an sich beeinträchtigt wäre. Dies macht Reflexionsstrategien notwendig.

- 3.) Darüber hinaus bedarf es angesichts der Literaturlücken einer Entscheidung über die empirische Methode, denn o. g. Phänomene legen nicht nur Feldstudien (z. B. Autoausstellungen), sondern auch ethnografische Beobachtungen (z. B. Verkaufssituationen), Filmanalysen, quantitative (Verkaufs-)Studien (z. B. ‚geschlechtsspezifische‘ Verkaufszahlen), Gruppenbefragungen (z. B. Leitbilder) und Einzelinterviews (Handeln, Denken und Erleben) nahe. Einige dieser Alternativen verheißten Erkenntnisse, die auf sehr begrenzte Gruppen und Situationen (z. B. Verkaufssituationen), auf indirekte Aussagen über Subjekte (z. B. Filmanalyse) oder auf nackte – qualitativ wenig aussagekräftige – Zahlen begrenzt sind. Interviews bieten demgegenüber die Möglichkeit, Subjekte nicht nur direkt, sondern über alle möglichen sie betreffenden Themen und Medien offen und reich sprechen zu lassen und je nach Erkenntnisinteresse zu mischen. Jedes der o. g. Phänomene ist auf ein gewisses Zutun (und sei es Passivität) von Subjekten angewiesen und insofern kommen Interviews grundsätzlich in Frage.
- 4.) Zudem ist die Frage des inhaltlichen Zugangs zu präzisieren, denn – so wird später noch gezeigt werden – ohne Zuspitzung ist es nicht möglich, Subjekte zu diesem Thema sprechfähig zu machen. Dieser inhaltliche Zugang muss so offen gewählt werden, dass o. g. Forschungsanlässe zur Sprache kommen können. Dies ist mit der eingangs erwähnten Gemeinsamkeit, dass es nicht um die Verwendung des Autos zum Transport von A nach B geht, der Fall. Dieser Zugang ähnelt jedoch gängigen und in 7. noch ausführlich zu behandelnden Geschlechterzuschreibungen. Es ist dies die Vorstellung, Männer hätten ein „emotionales“ und Frauen ein „praktisches“

---

hat(te), in einem erweiterten Verständnis durchaus noch vorkommt, vgl. Bilden/Dausien (Hg.) 2006 und in weiten Teilen der Sozialen Arbeit (vgl. Bilden/Dausien 2006, S. 14) z. B. der Jugendhilfe weiterhin sehr wichtig genommen wird (eigene Erfahrungen des Forschers). Eine solche Abkehr würde alte Beschränktheiten gegen neue eintauschen und einem Fortschrittsglauben folgen, in dem alte Positionen endgültig gegen neue eingetauscht werden.

36 Die Bezeichnung „Forscher“ wurde von Maurer 1996, passim übernommen weil sie die beste einheitliche Begriffwahl zwischen Bezeichnungen wie Autor, Verfasser, Beobachter, Interviewer oder „ich“ darstellt.



Verhältnis zum Auto. Frauen wird dabei stereotyp eine sachbezogene Verwendung zum Transport unterstellt – Männer wird dieses rein sachbezogene Verwendungsinteresse nicht zugeschrieben. Ihnen wird u. a. unterstellt, dass sie auch ohne sachlich nachvollziehbaren Grund gern große und schnelle Autos fahren, die sie häufig auch übermäßig putzen. Die gewählte inhaltliche Zuspitzung könnte reifikationslogisch wirken, denn es könnte sich dabei um eine verwandelte und scheinbar geschlechtsübergreifende Wiederholung der männlichen Zuschreibung einer „emotionalen“ Verwendung handeln (vgl. 8.2).<sup>37</sup> Epistemologisch ist die Nähe des Zugangs zu einer solchen Geschlechterzuschreibung also nachteilig. Sie macht umfangreiche Reflexionsstrategien notwendig. Auf der anderen Seite birgt die inhaltliche Zuspitzung die Chance, en passant zu fragen, inwieweit diese Geschlechterzuschreibung subjekthaftes Denken, Handeln und Erleben wirklichkeitsnah beschreibt.<sup>38</sup> Der Vorteil des Vorgehens ist, dass sich mit Hilfe der Literatur damit in 5. und 6. eine empirische Methode entwickeln lässt.

Das gesamte Konzept (Vielfalt der Dimensionen, Umgang mit Reifizierungsfallen bzw. Reflexionsbedarf, Interviews und inhaltlicher Zugang dazu) wird nicht gewählt ohne das demütige Wissen um einen höchst hilfsweisen ersten und noch näher auszuarbeitenden offenen und explorativen Zugang. So spielen Aspekte des historischen Wandels und die Interdependenz der Dimensionen bei der Literaturexegese und den Schlussfolgerungen ebenso eine große Rolle wie als Hintergrundfolie zur Auswertung von Interviews, aber beides kann mit der gewählten empirischen Methode nur lückenhaft und spekulativ beschrieben werden. Fortan wird das Verhältnis von Geschlecht und Automobil jenseits seiner Verwendung als Transportgegenstand untersucht. Damit wird in allen Dimensionen nach solchen Zusammenhängen gefahndet, die letztlich von den Subjekten (gebrochen oder nicht) dargestellt werden. Diese Herangehensweise schließt Aussagen über das Verhältnis von Automobil und Geschlecht aus, soweit dies Aspekte des Transportes betrifft oder dazu quantitative Erhebungen nötig sind. Die inhaltliche Zuspitzung spiegelt das sich aus den Forschungsan-

---

37 Theoretisch ist noch eine weitere Reifikation in der Form denkbar, dass der Gegenstand mit dieser Zuspitzung so geschnitten wird, dass er auf Männer passt und auf Frauen nicht. Ergebnis wäre dann eine bereits im Gegenstandszuschnitt angelegte ‚Geschlechtsspezifität‘. Darüber zu philosophieren ist müßig, denn es ergeben sich kaum Geschlechtsunterschiede und damit auch keine Reifikation in diesem Sinne (vgl. 7.4). Die andere Reifikationslogik hingegen gibt Anlass, zu einer umfassenden Reflektion in 8.2.

38 Dies ist umso sinnvoller, als dass diese Vorstellung auch in der Forschung vertreten wird. Vgl. Urry 2004, p. 31, footnote 4 and Urry 2007, pp. 132f.

lassen ergebende Interesse wieder. Sie schafft *einen* und nicht den ausschließlichen Zugang ins Feld. Sie ist nicht deduktiv, sondern induktiv und v. a. forschungspragmatisch begründet. Angesichts o. g. Forschungsanlässe ist der Zugschnitt sinnvoll gewählt und dieser Zwischenbefund ist Anlass, nun das Vorgehen (a – c) und die Forschungsfrage (c) dieser Arbeit zusammenzufassen:

- a) Welche Verwendungen des Autos jenseits seiner Eigenschaft als Transportgegenstand von A nach B lassen sich mit Hilfe der Literatur beschreiben? (vgl. 5.)
- b) Wie lässt sich daraus eine Untersuchungsmethode für die Frage nach Geschlechterkonnotationen in den unterschiedlichen Dimensionen entwickeln? (vgl. 6.)
- c) Wie lässt sich das Verhältnis von Automobil (jenseits seiner Eigenschaft als Transportgegenstand) und Geschlecht (in seinen unterschiedlichen Dimensionen) jenseits der beschriebenen augenfälligen Phänomene beschreiben (vgl. 7.) und reflektieren (vgl. 8. bis 9.)? Lässt sich eine Art allgemeine Automobilkultur beschreiben?

Damit sind die Alleinstellungsmerkmale dieser Arbeit angesprochen. Eine systematische Sichtung der Literatur zum Thema Automobil und Geschlecht liegt bislang ebenso wenig vor wie der Fokus auf die weniger augenfälligen Phänomene. Es fehlen die systematische Unterscheidung verschiedener Dimensionen von Geschlecht und der Fokus auf den Automobilgebrauch jenseits seiner Transporteigenschaft. Zwar ist es mühsam, erst Automobilgebrauch an sich zu beleuchten, um daraus ein Untersuchungsinstrument für Automobilgebrauch und Geschlecht zu erarbeiten, aber die Befragungen kommen nicht ohne einen solchen Anlass aus. Darüber hinaus liegt eine systematische Sichtung dieser Literatur bislang ebenfalls nicht vor und die vorgelegte Phänomenologie von Automobilgebrauch stellt einen erheblichen Erkenntnisgewinn dar. Die bereits jetzt vollzogenen Vorgriffe deuten einen sehr viel komplexeren Erkenntnisprozess an, als es der darstellungslogische Aufbau dieser Arbeit wiedergibt. Um dennoch auch einen Blick auf den Verlauf zu ermöglichen, wird dieser in einem gesonderten Kapitel dargestellt (2.). Darüber hinaus finden sich in manchen Kapitel sog. graue Kästen mit Auszügen aus dem Forschungsjournal. Auch diese verweisen auf den Erkenntnisprozess und dessen Unabgeschlossenheit. Der Aufbau folgt im Geertz'schen Sinne einer Oszillation zwischen theoreti-

Automobil und Geschlecht

Explorative Analysen jenseits stereotyper  
Zuschreibungen

Vobker, M.

2016, XVIII, 513 S. 12 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-11584-5