

2 Erkenntnisprozesse

„... es liegt im Charakter der Beschränktheit, ihre individuellen Schranken für die Schranken ... der Welt zu halten.“

Karl Marx⁶¹

Das Thema wird über eine geraume Zeit⁶² mit sehr unterschiedlichen Bearbeitungsintensitäten und Perspektiven auf z. T. identische Sachverhalte bearbeitet.⁶³ Die Ideologisierungen, der historische Wandel und die biografie-, schicht- und kulturspezifischen Fassetten des Gegenstandes machen es schwer, überhaupt Ergebnisse als solche festzuhalten. Dies macht häufiger eine hermeneutisch-zirkuläre Neubetrachtung des Gleichen notwendig, als es erwartbar und wünschenswert ist. Die verschiedenen Erkenntnisprozesse sind bisweilen nicht abschließbar und können nur vereinfacht dargestellt werden. Negativ gewendet verweisen sie i. S. von Marx (s. o.) auf Schranken des Erkennens, denen auch der Forscher unterworfen war und ist. Positiv gewendet könnte mit Brückner formuliert werden: „Wahrheit entwickelt sich im sozialen Austausch, ist kollektive Leistung.“⁶⁴ D. h. die Prozesse des Erkennens sind nicht nur begrenzt, sie lassen sich auch nur begrenzt auf den Forscher zuspitzen, insofern sie mithilfe der im Wissenschaftsbetrieb üblichen Vernetzung in Form von Kongressen, Interviewwerkstätten und Kolloquien zu Stande kommen und auch nicht vorstellbar sind ohne eine Zeit, die bestimmte Themen und Ideen hervorbringt und andere nicht.

Ursprünglich war es der sexistische Werbespot für ein Auto, der zur Befassung mit dem Thema in Form erster Fragen und Thesen zu einem Zusammen-

61 Marx 1975, S. 266. Das Zitat stammt von 1842.

62 Anlass war ein sexistischer Werbespot Ende 1997, eine erste Befassung erfolgte 1999-2000, eine zweite Befassung erfolgte 2009-2014.

63 Die Idee, den Forschungsprozess darzustellen stammt von Lea Hollensteins und Susanne Maurers Verweis auf Riehmman 2000, S. 39ff.

64 Brückner 1968, o. S., zit. nach Leiprecht 1990, Vorwort (schlecht belegt).

hang von „Sexismus und Autokult“ führte. Unter dem Einfluss der kritischen Männerforschung wurde dies auf die Frage nach einem Zusammenhang von Automobilgebrauch und Männlichkeit zugespitzt und als literaturexegetische Diplomarbeit (also ohne eigene Empirie) eingereicht.⁶⁵ Ausgangspunkt war dabei der Befund einer öffentlich-politischen Legitimation des Autos als utilitaristischem Nutzgegenstand zum Transport und die insofern ideologiekritische wie analytische Unterscheidung zwischen „transportbedingtem“ und „nicht-transportbedingtem Automobilgebrauch“. Letzterer wurde als ein Gebrauch verstanden, der zwar subjektiv funktional, aber nicht durch den zweck-mittel-rationalen Personen- und Gütertransport motiviert ist (Zeit- und Geldersparnis, Fehlen anderer Transportmöglichkeiten). Solche Motive wurden gesucht und anschließend mit Kenntnissen über Männlichkeit verglichen.⁶⁶ Ergebnis waren eine ideologiekritische Betrachtung zahlreicher nicht-transportbedingter Motive zum Automobilgebrauch sowie eine Homologie zwischen diesen Motiven und Männlichkeit i. S. von Handlungslogiken, Sozialisationsmustern, Werten und Leitbildern. Dies kulminierte in dem Schluss, es gebe ‚geschlechtsspezifische‘ Unterschiede im Verhältnis zum Automobil und sie entsprängen dieser Passung. Der Zugang über Motive von nicht-transportbedingtem Automobilgebrauch wurde hier angelegt – ein Teil von 5. und 8.3, sowie ein sehr kleiner Teil von 4. beruht auf den Überlegungen dieser Zeit.

Aufgrund des fehlenden empirischen Beleges und der in der Literatur angelegten fehlenden Ausarbeitung zum weiblichen Automobilgebrauch fiel nach vielen Zwischenschritten die Entscheidung für eine empirische Vorgehensweise entlang eines relationalen Verständnisses von Geschlecht. Die qualitative Strategie wurde dabei als Gegengewicht zu den stark theorieorientierten Vorüberlegungen angelegt und es folgte eine umfangreiche Experimentierphase mit verschiedenen qualitativen (Interview-)Verfahren, an deren Ende die Entscheidung für problemzentrierte Interviews stand. Wesentlich war dabei die Vorstellung, anhand von Interviews ‚geschlechtsspezifische‘ Motive nicht-transportbedingten Automobilgebrauches feststellen, relativieren und verfeinern zu können. Das schmerzvolle Bewusstsein um die verifikationsorientierte Logik war ein Anlass, die Methode besonders offen anzulegen und über den gesamten Prozess hinweg (Methodenentwicklung, Auswertung, Reflexion anhand vor-

65 Vgl. Vobker 2000.

66 Hierbei bezog sich der Forscher weitgehend auf Connells Ansatz einer um Hegemonie, Diskurs und körperreflexive Praxis erweiterte sex-gender Vorstellung. Wie bei anderen auch, wurde Geschlecht i. S. Connells v. a. als Strukturkategorie verstanden (vgl. Bereswill 2008, S. 106), obgleich sie stellenweise auch anders gelesen werden könnte.

handener Theorien) besonders viele und heterogene Interview-Werkstätten und Veranstaltungen zu besuchen sowie ein Forschungsjournal als Reflexionsstrategie zu führen.⁶⁷

Es folgten Erhebung und Auswertung. Die Erhebungsmethode bewährte sich im Hinblick auf das Generieren reicher Narrationen und verdeutlichte insofern die Wichtigkeit von nicht-transportbedingtem Automobilgebrauch. Dagegen bewährte sich die zunächst gewählte Begrenzung auf AkademikerInnen weder inhaltlich noch im Hinblick auf die pragmatische Herausforderung der Rekrutierung von Befragten. Viel gravierender aber war, dass sich zwischen befragten Männern und Frauen hinsichtlich ihrer Motive zum Automobilgebrauch nur sehr wenige Unterschiede zeigten. Dies zog Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Unternehmens nach sich. In dieser Zeit fanden viele überaus anregende Gespräche mit Frau Prof. Dr. Susanne Maurer statt. Als Ideengeber wurden kritikreiche Diskussionen von Passagen und Zwischenergebnissen, sowie das ‚methodenlose‘ Ansehen (und Protokollieren) vieler Autofilme und Werbespots eingesetzt. Darüber hinaus wurden die Aufzeichnungen zu den Besuchen von Wagenburgen, Automobilausstellungen und Oldtimer-Treffen erneut gesichtet. Dermaßen verunsichert und angeregt zugleich, wurde schließlich ein

67 Der Forscher hat ab 2009 über den gesamten Promotionsprozess hinweg an vier solchen Zirkeln und zahlreichen Methodenkongressen teilgenommen. Der Forscher dankt in diesem Zusammenhang allen Beteiligten für ihre solidarisch-kritische Haltung und Hilfe, ohne die diese Arbeit nicht zustande gekommen wäre. Dies waren im einzelnen folgende Zirkel und Veranstaltungen:

- Maurer-Colloque 2007 – 2013: Promotionscolloque von Prof. Dr. Susanne Maurer in Marburg mit Denise Bergold-Caldwell, Lucie Billmann, Niels Greiten, Lea Hollenstein, Thomas Hollerbach, Armin Holten, Linda Kargerbauer, Sabine Klinger, Stephanie Kocz, Karola Kreuter, Helga Krüger-Kirn, Beatrice Müller, Marco Schewe, Jasmin Scholle, Maren Schreier, Manuel Wieczorek, Bettina Wuttig, Simon Wütterich und vielen weiteren TeilnehmerInnen.
- IBIKA-Werkstatt (Institut für Biografieforschung und Kulturanalyse e.V.), Interviewwerkstatt in Bremen.
- IPP-Werkstatt (Institut für Public Health und Pflegeforschung an der Universität Bremen), Interviewwerkstatt.
- Diverse Gesprächskreise in Bremen.
- 14. Bundesweiter Workshop zur Qualitativen Bildungs- und Sozialforschung an der Universität Magdeburg (04.-05.2.2011).
- Einführung in Grundlagen und Forschungspraxis der dokumentarischen Methode im ces-Hamburg (06.11.2010).
- Summerschool qualitative und quantitative Methoden der DGFE in Lingen (03.-07.08.2009).
- Summerschool qualitative und quantitative Methoden der DGFE in Ludwigsfelde (18.-22.08.2008).

Nebeneinander verschiedener Geschlechtskonnotationen entdeckt: unerwartet wenig Unterschiede zwischen Männern und Frauen, unerwartete geschlechtlich konnotierte Selbstpräsentationen und symbolische Repräsentationen. Die Frage nach ‚geschlechtsspezifischen‘ Motiven wurde weitgehend durch die nach geschlechtskonnotierten Selbstpräsentationen und symbolischen Repräsentationen abgelöst.

Die induktiven Erkenntnisse wurden nun mit zahlreichen Auswirkungen auf das Forschungsprojekt selbst zurückgekoppelt:

- Nicht-transportbedingter Automobilgebrauch war empirisch so gut belegt worden, dass auf seine ideologiekritische Herleitung verzichtet werden konnte. Zugleich wurde die tautologische Tendenz der Methode offenbar, denn der Vorwurf der Reifizierung von Daten im Hinblick auf einen vorab festgelegten Maßstab lies sich mühelos von der Kategorie Geschlecht auf die Kategorie des nicht-transportbedingten Automobilgebrauches übertragen.
- Die Selbstpräsentationen und symbolischen Repräsentationen waren über die Frage nach nicht-transportbedingten Automobilgebrauch nicht direkt abgefragt, sondern eher en passant entdeckt worden. Andere methodische Zugänge zu ähnlichen Ergebnissen konnten nicht mehr ausgeschlossen werden, zumal das Unterfangen, Männer und Frauen entlang von nicht-transportbedingtem Automobilgebrauch unterscheiden zu wollen, nur begrenzt erkenntnisträchtig war. Nicht-transportbedingter Automobilgebrauch wurde insofern von einer theoretisch-empirischen Schlüsselkategorie zum Thema Geschlecht und Automobilgebrauch zum narrativ-empirischen Türöffner für ein kleineres Thema degradiert. Die Reichweite der empirischen Aussagen war damit überwiegend auf den Zusammenhang von nicht-transportbedingten Automobilgebrauch und Geschlecht begrenzt worden.
- Die mittelbare, z. T. ambivalente und mitunter vom Denken, Handeln und Erleben unabhängige oder damit nur lose verknüpfte Wirkung von symbolischen Repräsentationen passte nicht zu der bisherigen Vorstellung einer subjektiven Funktionalität, in der das Subjekt aus dem „Automobilgebrauch“ einen sehr unmittelbaren Nutzen zieht. Dies zog Auseinandersetzungen mit alternativen Begriffen wie etwa „Bedeutung“⁶⁸ und „Sinn“⁶⁹ des Automobils nach sich.

68 Es findet sich eine Fülle philosophischer und sprachwissenschaftlicher Begriffsbestimmungen für den Begriff „Bedeutung“ (vgl. Brockhaus 2006, Stichwort „Bedeutung“), die zum Gegen-

- In den Interviews wurde die symbolische Repräsentation eines geschlechtsbezogenen Unterschiedes genannt, wonach Männer ein „emotionales“ und Frauen ein „praktisches“ Verhältnis zum Automobil hätten. Die Analogie zwischen dieser Zuschreibung und der Begrifflichkeit des „nicht-transportbedingten Automobilgebrauchs“ warf die Frage auf, ob neben der Erkenntnisgewinnung im Forschungsprozess eine Geschlechterzuschreibung wissenschaftlich reifiziert worden war (vgl. 8.2).
- Die Erweiterung um die Frage nach Geschlecht als Selbstpräsentation und symbolische Repräsentation lies die Vorstellung unterschiedlicher und letztlich auf differenten Sozialisations- und Wertemustern beruhender Nutzungsweisen implodieren. Die wechselseitige Interdependenz dreier Dimensionen und die geringe Anzahl geschlechtlich eindeutig zuzuordnender Nutzungsformen legte jedwede Kausalvorstellung hinfert.

stand kaum passen. „Gemäß dem von G.H. Mead begründeten Symbolischen Interaktionismus ist S. gleich Bedeutung. Der S. entstammt den sozialen Wechsel- und Austauschbeziehungen (Interaktion) zwischen verschiedenen Subjekten.“ Ihm geht es um die symbolhaft vermittelte gegenseitige Anpassung von Handlung (vgl. Hillmann 2007, Stichwort „Sinn“), die stufenweise erlernte Fähigkeit, sich in den konkreten und später den abstrakten anderen hinein zu versetzen und so letztlich die Werte und Normen der Gesellschaft zu lernen (vgl. Hillmann 2007, Stichwort „Mead“). Es geht ihm also um die gesellschaftliche Integration sozialen Handelns und der Begriff ist somit nicht offen genug für eine offene Bezeichnung automobiler Phänomene.

- 69 „Sinn“ stammt aus dem althochdeutschen und meint Weg bzw. Reise. Mit ihm verbinden sich eine unüberschaubare Fülle von Begriffsbestimmungen unterschiedlichster Fächer etwa von Seiten Wittgensteins, Heideggers und Luhmanns (vgl. Brockhaus 2006, Stichwörter „Sinn“, „Hermeneutik“, „Heidegger“, „Gadamer“), deren Abwegigkeit für diese Arbeit schnell deutlich wird. Weber zielt mit „Sinn“ auf soziales Handeln ab und erscheint ebenfalls wenig hilfreich (vgl. Weber 1984, S. 19 – 44). In der Soziologie verweist Sinn darauf, dass für Angehörige eines „Kollektivs und für einzelne Individuen bestimmte Gegebenheiten wert- und bedeutungsvoll, wichtig, interessant, erstrebenswert und dementsprechend sinnvoll sind. (...) S. ist in Ansätzen der Verstehenden Soziologie ein Grundbegriff, der die weitgehende soziokulturell vermittelten, intersubjektiv geteilten und subjektiv bedeutsamen Relevanz-, zweckmäßigkeits- und Zielvorstellungen von Angehörigen einer Kultur und bestimmter sozialer Gebilde bezeichnet. (...) Gemäß dem von G. H. Mead begründeten Symbolischen Interaktionismus ist S. gleich Bedeutung. Der S. entstammt den sozialen Wechsel- und Austauschbeziehungen (Interaktion) zwischen verschiedenen Subjekten.“ (vgl. Hillmann 2007, Stichwort „Sinn“). Sinn meint also die gesellschaftliche Integration individuellen Handelns und ist weit mehr als ein offenes Gefäß zur Beschreibung wichtiger automobiler Phänomene und insofern ungeeignet.

Dies zog verschiedene Entscheidungen nach sich:

- Die niederschmetternden Befunde i. S. von Reifizierung wurden im Hinblick auf die funktionierenden Reflexionsstrategien neu bewertet.
- Der Anspruch, über Automobil und Geschlecht zu schreiben, wurde überwiegend zugunsten der Frage nach nicht-transportbedingtem Automobilgebrauch und Geschlecht aufgegeben, dieses Thema aus den Forschungsanlässen induktiv abgeleitet und die Effektivität des gewählten Zugangs gewürdigt.
- Die Begriffe Automobilgebrauch und subjektive Funktionalität wurden erweitert beibehalten, insofern sich „Gebrauch“ nun auch auf Selbstpräsentationen und symbolische Repräsentationen bezieht.
- Simplifizierende kausale Vorstellungen wurden zugunsten einer systematisierenden Gesamtschau aufgegeben.

Literaturexegetische Erkenntnisse spielten nun wieder eine verstärkte Rolle. Die endgültige Fassung von „(nicht-)transportbedingt“ entstand erst in dieser Phase. „Subjekte ohne soziale Zugehörigkeitsvermittlung durch nicht-transportbedingten Automobilgebrauch“ wie etwa Angehörige von Subkulturen waren zuvor hilfsweise als „DurchschnittsnutzerInnen“ oder später als „non-extreme user“ bezeichnet worden (vgl. 3.) Das Verständnis von Geschlecht veränderte sich in der Auseinandersetzung v. a. zwischen Bereswill, Degele/Winker (vgl. 3.),⁷⁰ den Interviews sowie eigenen Überlegungen – diese Auseinandersetzung zog eine Umstrukturierung aller Betrachtungen entlang der Dimensionen Strukturkategorie – Selbstpräsentation – symbolische Repräsentation nach sich. Die Lektüre der v. a. auf Bruno Latour zurückgehenden ANT (Akteur-Netzwerk-Theorie) forderte die Vorstellung eines subjektiv funktionalen Gebrauches abermals heraus, insofern der Mensch als alleiniger Akteur widerlegt wurde und eine Auseinandersetzung mit Geertz' Kulturbegriff sich als fruchtbar erwies (vgl. 3.).⁷¹

Bis zu diesem Zeitpunkt war der nicht-transportbedingte Automobilgebrauch von Repräsentationen und Selbstpräsentationen als Bezugnahme auf geschlechtskonnotierte Repräsentationen verstanden worden. Nun zeigten sich zwei weitere analytisch davon zu unterscheidende Aspekte, denn zum einen

70 Vgl. Bereswill 2008 und Degele/Winker 2009.

71 Vgl. Bellinger/Krieger 2006 und Latour 1995 exemplarisch für die ANT sowie Geertz 1987, S. 9.

werden Männern und Frauen bei ihrer Selbstpräsentation unterschiedliche Möglichkeiten vorgegeben (z. B. männliche De-Maskulinisierung vs. weibliche Quasi-Emanzipation), zum anderen thematisieren die Repräsentationen (und damit auch die sich darauf beziehenden Selbstpräsentationen) selbst ein Verhältnis von Geschlecht und nicht-transportbedingtem Automobilgebrauch. Das Thema war also insofern auf sich selbst angewendet worden, als dass sich Subjekte geschlechtlich und nicht-transportbedingt auf Repräsentationen beziehen, die genau dieses Verhältnis von Geschlecht und nicht-transportbedingtem Automobilgebrauch zum Thema machen. Damit erfuhren die Antwort auf die Frage nach dem Verhältnis von Automobil und Geschlecht jenseits besonders augenfälliger Phänomene und die Frage nach einer präziseren Fassung einer allgemeinen Automobilkultur eine neue Wendung, denn dieses Verhältnis könnte nun zusätzlich bis hinein in bestehende Repräsentationen nachgewiesen werden (vgl. 7.5 bis 7.7.). Darüber hinaus zog die Entdeckung einander ähnlicher Annahmen in den Befragungen, der Forschungsliteratur und dem hier vollzogenen Forschungsprozess neue epistemologische Fragestellungen nach sich, wie etwa die nach einer Vorstrukturierung im Reden über nicht-transportbedingten Automobilgebrauch und Geschlecht (vgl. 8.2.), die schließlich mit „jenseits stereotyper Zuschreibungen“ sogar Eingang in den Titel gefunden haben.

Insgesamt wurde der Forscher mehrfach ganz erheblich überrascht: Die egalitären Tendenzen im Hinblick auf die Frage nach Geschlecht als Strukturkategorie, die Bedeutung geschlechtsbezogener Selbstpräsentationen und Repräsentationen, die eigene Verwobenheit in Ideologisierung und Reifikationsmuster sowie der Umstand, dass zwei Frauen das Auto jenseits von dessen Transporteigenschaft mit Motiven weiblicher Emanzipation verknüpfen. Insbesondere Letzteres erweiterte das zunächst eher männerkritische Interesse um den Blick auf das Auto als eine (geschlechtlich und) historisch umkämpfte Sphäre und verschiedene damit verknüpfte Dilemmata. Das gesamte Wissen, die Begrifflichkeiten, der Aufbau und alle Vorarbeiten wurden im Gesamtprozess mehrfach multidimensional „auf links gedreht“, erweitert, verändert und neu betrachtet und zu einem komplexen Gesamtbild integriert, in dem die Bedeutung des Themas in einer ganz anderen Weise als ursprünglich vorgesehen bestätigt werden konnte. Insofern verweisen sämtliche Veränderungen auf eine funktionierende qualitative und reflexive Strategie. Dieser Blick auf die Veränderungen soll jedoch nicht über die vielen Kontinuitäten hinwegtäuschen. Durchgängig beibehalten wurden die Perspektiven auf nicht-transportbedingten Automobilgebrauch, auf eine (zumindest implizite) Ideologiekritik, auf

subjektive Funktionalitäten, auf letztlich verstehende Zugänge (seien sie empirisch-narrativ oder literaturexegetisch-quasi-phänomenologisch) und auf den Zusammenhang von Automobil und Geschlecht. Offen blieben von Anfang an eine systematische Betrachtung transportbedingter Aspekte des Themas, die Frage einer statistischen Erfassung, die solide Validierung der explorativen Ergebnisse und eine wirklich profunde Antwort auf berechnete intersektionale Fragen nach der Bedeutung weiterer Ungleichheitsfaktoren wie etwa die Ergänzung von gender um class – race – bodism.⁷²

72 Vgl. Degele/Winker 2009, S. 37ff.

Automobil und Geschlecht

Explorative Analysen jenseits stereotyper
Zuschreibungen

Vobker, M.

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

ISBN: 978-3-658-11584-5