

Hintergrundpapier für den Vierten Gleichstellungsbericht der
Bundesregierung

Patriarchale Strukturen im Kontext einer ökologischen Transformation des Verkehrssektors

Indikatoren, Auswirkungen und Lösungen

Boris von Heesen



Vierter
Gleichstellungs-
bericht

Impressum

Dieses Dokument wurde im Auftrag der Sachverständigenkommission für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung erstellt. Der Inhalt des Dokuments wird vollständig von den Autor*innen verantwortet und spiegelt nicht notwendigerweise die Position der Sachverständigenkommission wider.

Herausgeberin

Geschäftsstelle Vierter Gleichstellungsbericht
der Bundesregierung
Bundesstiftung Gleichstellung
Karl-Liebknecht-Str. 34
10178 Berlin
www.gleichstellungsbericht.de

Stand: August 2024
Erscheinungsjahr: 2025

Zitierhinweis

von Heesen, Boris (2025): Patriarchale Strukturen im Kontext einer ökologischen Transformation des Verkehrssektors. Indikatoren, Auswirkungen, Lösungen. Hintergrundpapier für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung, Berlin: Bundesstiftung Gleichstellung.

Umschlaggestaltung

www.zweiband.de

Inhalt

1	Ausgangssituation	4
2	Indikatoren patriarchaler Strukturen im Kontext Verkehr	5
	2.1 Politik	5
	2.2 Automobilindustrie	6
	2.3 Verbände und staatliche Behörden	7
3	Gesellschaftliche Folgen	9
	3.1 Öffentliche Investitionen in den Verkehr	9
	3.2 Zulassungszahlen	10
	3.3 Verkehrsübertretungen	10
	3.4 Unfallstatistik sowie volkswirtschaftliche Folgekosten	11
	3.5 Belastungen männlicher Biografien durch patriarchale Strukturen	12
4	Patriarchale Strukturen und der ländliche Raum	12
5	Lösungsansätze	13
	Literaturverzeichnis	15

1 Ausgangssituation

Nahezu ein Viertel (22 Prozent) der Treibhausgasemissionen in Deutschland wird über den Verkehrssektor ausgestoßen (UBA 2024). Somit ist der Verkehr – neben Industrie und Energiewirtschaft – einer der zentralen Ansatzpunkte für eine ökologische Transformation. Die Perspektive der Gleichstellung rückt zunächst aufgrund der deutlich unterschiedlichen Nutzung der Verkehrsmittel ins Blickfeld. Laut Auswertungen im Mobilitätspanel des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) legen Männer im Jahr 2019 im Vergleich zu Frauen knapp 50 Prozent mehr Kilometer am Steuer eines Pkw zurück. Frauen hingegen nutzen Öffentliche Verkehrsmittel deutlich häufiger. Ihre Mobilitätszeit im öffentlichen Personennah- und Fernverkehr fällt im letzten Erhebungsjahr vor Corona knapp 21 Prozent höher aus (Ecke et. al. 2020: 120). Die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Priorisierung der Automobilität in Deutschland spielt bei diesen Missverhältnissen im Hinblick auf eine geschlechtergerechte ökologische Transformation eine zentrale Rolle.

Der Begriff Autonormativität (Goel/Mausolf 2022) eignet sich hierfür als angemessene Zustandsbeschreibung. Unter Autonormativität wird die unhinterfragte Normalität verstanden, mit der Autos die Mobilität in Deutschland dominieren; sie bestimmen die Norm. Andere Fortbewegungsformen wie das Fahrrad, das Laufen, der ÖPNV oder die Mobilität mit einem Hilfsmittel werden als Abweichung von ebendieser Norm angesehen. Autonormativität führt in der Folge zu einem Machtgefälle in zweierlei Hinsicht. Die selbstverständliche Vorfahrt des Automobils hat eine ungleiche Ressourcenverteilung zur Folge: Mehr Fläche, mehr öffentliche Investitionen, mehr Subventionen und mehr Rechte erhalten in unserer Gesellschaft diejenigen, die ein Automobil entwickeln oder es nutzen. Die so entstehenden externen Kosten wie Artensterben, Umweltverschmutzung, Unfallfolgen oder Krankheiten durch Luftverunreinigung werden unhinterfragt von der Gesellschaft übernommen (Goel/Mausolf 2022). Wie ich im Folgenden zeigen werde, liefert das Patriarchat den Konstruktionsplan für diese Autonormativität. Exzellente miteinander vernetzte Männer in Machtpositionen aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung schaffen auch noch im Jahr 2024 die Rahmenbedingungen für eine Mobilität, die das Automobil ins Zentrum setzt. Dabei verschließen sie die Augen vor einer gerechten und nachhaltigen Verkehrswende.

In diesem Papier zeige ich zunächst auf, wo männliche Dominanz an den Schlüsselstellen des politischen und wirtschaftlichen Systems den Nährboden für die automobilen Vorfahrt schafft. Danach trage ich konkrete Auswirkungen einer so entstandenen patriarchalen Autonormativität auf die Gesellschaft zusammen. Schließlich setze ich einen Fokus auf den ländlichen Raum, bevor ich mögliche Lösungsansätze vorstelle. Ausführlich beschreibe ich die Inhalte dieses Hintergrundpapiers in meinem neuen Buch Mann am Steuer. Wie das Patriarchat die Verkehrswende blockiert, das im März 2025 erscheint (von Heesen 2025).

2 Indikatoren patriarchaler Strukturen im Kontext Verkehr

2.1 Politik

Die sogenannte „Patriarchale Dividende“ (Connell 2015: 133) ist eines der Schlüsselkonzepte der Geschlechterforschung. Es beschreibt den allgemeinen Vorteil, den Männer in einer Gesellschaft erfahren, die Frauen strukturell ungleich behandelt. Raewyn Connell schreibt: „Männer profitieren vom Patriarchat durch einen Zugewinn an Achtung, Prestige und Befehlsgewalt. Sie profitieren aber auch materiell“ (Connell 2015: 136). An diesem Punkt setzen die autonormativen patriarchalen Subventionen des Verkehrssektors an. Einerseits das Dienstwagenprivileg, bei dem Mitarbeitende über ihre Arbeitgeber über sogenannte Motivationsfahrzeuge gegenüber der Anschaffung eines privaten Pkw geschätzte 60 Prozent sparen können. Bezahlt werden diese Subventionen in Höhe von drei bis sechs Mrd. € jährlich von allen Steuerzahlenden (Jakob 2023: 56). Dabei werden knapp 80 Prozent aller Dienstwagen von Männern in Anspruch genommen. Zudem sind die Fahrzeuge, die Männer bei ihren Arbeitgebern auswählen, aufgrund von mehr Gewicht und Leistung im Vergleich durchschnittlich 9000 € teurer als die Wagen, die Frauen wählen (Compensation Partner 2019).

Auch von der Entfernungspauschale, die den Staat jährlich sechs Mrd. € kostet, profitieren vornehmlich in Lohnarbeit stehende Männer (Jakob 2023: 55). Deutlich höhere Erwerbsquoten bei Männern von 65 Prozent gegenüber 55 Prozent bei Frauen sind ein erster Indikator für die Ungerechtigkeit. Verstärkt wird der Effekt durch ein starkes Gefälle bei Vollzeitquoten von 87 Prozent bei Männern gegenüber 50 Prozent bei Frauen (Destatis 2024). Die Pendlerpauschale ermöglicht es Arbeitnehmenden, den Kostenaufwand für den Weg zur Arbeit steuerlich geltend zu machen. Für die ersten 20 Kilometer beträgt die Pauschale 30 Cent, danach sogar 38 Cent als Ausgleich für den 2021 eingeführten CO₂-Preis (Jakob 2023: 55).

Schließlich zählt auch das über Jahrzehnte von Männern in der deutschen Verkehrspolitik blockierte Tempolimit als eine Art indirekte patriarchale Dividende. Vorwiegend Männer in Lohnarbeit, die über besonders große, leistungsstarke und verbrauchsintensive Fahrzeuge verfügen (s. Kapitel 3.2, Zulassungszahlen), wird durch ein blockiertes Tempolimit ein unnötiger Freifahrtschein ausgestellt. Die Folgen eines Verkehrsregelwerks ohne durchgängiges Tempolimit sind vielschichtig. An erster Stelle steht die beeinträchtigte Sicherheit auf deutschen Straßen. Die Gewerkschaft der Polizei (GDP) geht davon aus, dass die Anzahl der Todesfälle nur durch ein Tempolimit um ein Drittel gesenkt werden könnte und viele Schwerverletzte gar nicht in der Statistik auftauchen würden (GDP 2022). Durch ein Tempolimit könnten zudem laut Umweltbundesamt jährlich acht Mio. Tonnen CO₂ eingespart werden (UBA 2024). Dadurch könnte nicht nur die Lücke von 29 Mio. Tonnen CO₂, die bis 2030 eingespart werden müssen, verkleinert werden. Zudem würde die Menge gesundheitsschädlicher Abgase und der daraus resultierenden Gesundheitskosten deutlich reduziert werden.

Gestaltet und erhalten wird diese autonormative patriarchale Dividende seit Jahrzehnten von Männern in der Verkehrspolitik auf Bundes- und Länderebene, aber auch in Kommunen und Landkreisen. Es ist hinlänglich bekannt, dass das Verkehrsministerium im Bund seit Gründung der Bundesrepublik noch nie von einer Frau geführt wurde. Aber auch hinter den Kulissen der Hausleitung sind Männer deutlich überrepräsentiert: Nur neun der 52 Staatssekretär*innen seit 1949 waren Frauen. Das Bindeglied zwischen Deutschen Bundestag und Verkehrsministerium ist der Verkehrsausschuss. Auch dieses Gremium, das Gesetzentwürfe debattiert und Anhörungen von Sachverständigen organisiert, hat eine

hohe Anziehungskraft auf Männer. Von 33 im Verkehrsausschuss vertretenen Abgeordneten des Deutschen Bundestages gehörten im Sommer 2024 nur sechs dem weiblichen Geschlecht an. Das ist mit 18 Prozent Frauenanteil noch einmal deutlich weniger als die 37,5 Prozent im Deutschen Bundestag (Deutscher Bundestag 2024).

Auch auf Länderebene wird die Verkehrspolitik vorwiegend von Männern gestaltet, aber es gibt mehr Lichtblicke als in Berlin. Immerhin sechs der 16 Ministerien, in denen das Verkehrsressort verortet ist, werden von Frauen als Ministerinnen geführt. Eine Quote, die mit 37,5 Prozent der Geschlechterverteilung des Deutschen Bundestages entspricht. Auf Ebene der Staatssekretär*innen sind im Jahr 2024 38 Prozent Frauen in Verantwortung. Dieses Verhältnis rutscht in den Ausschüssen der Länder allerdings wieder auf 27,6 Prozent ab. Niedersachsen mit sieben Prozent Frauenanteil im Verkehrsausschuss und Bayern mit elf Prozent bilden ernüchternde Schlusslichter.

Ein starker Indikator für den androzentrierten Blick auf das Verkehrsgeschehen der Kommunen und Landkreise in Deutschland lässt sich anhand der Geschlechterverteilung der Oberbürgermeister*innen bzw. Landrät*innen nachweisen. Der Anteil an Oberbürgermeisterinnen lag in einer Untersuchung im Auftrag der Heinrich-Böll-Stiftung nur bei 8,2 Prozent (Holterkamp et al. 2017). Ähnlich auf Kreisebene, wo die nur knapp 11 Prozent Frauen das Amt als Landrätin bekleiden (Deutscher Landkreistag 2023).

2.2 Automobilindustrie

Eine Analyse der Wirtschaft und ihrer Lobbyverbände im Kontext einer schleppenden ökologischen Transformation führt unweigerlich zu der in Deutschland übermächtigen Autoindustrie. Ihre direkten Drähte und engen Verbindungen in die Politik lassen sich an vielen Stellen nachweisen. So legte eine parlamentarische Anfrage im Jahr 2021 beim damaligen Verkehrsminister Andreas Scheuer offen, dass er seit 2018 insgesamt 80 Treffen mit der Automobilindustrie wahrgenommen hatte und nur eines mit Umweltverbänden (Balsler 2021). Auch die aktuelle Hausleitung des Verkehrsministeriums ist eng mit den männlichen Vorständen verwoben: So setzt sich der Verkehrsminister immer wieder für den Erhalt der Verbrennungstechnologie unter Einsatz von E-Fuels ein, wie zahlreiche Posts auf X und Äußerungen in anderen Medien und Foren belegen (z. B. Volker Wissing auf X, 21.02.2024). Dabei weist die Wissenschaft immer wieder nachdrücklich darauf hin, dass diese klimaneutral gewonnenen synthetischen Kraftstoffe in absehbarer Zeit nicht in ausreichender Menge verfügbar sein werden (Ueckerdt/Odenweller 2023). In diesen Kontext passt auch die Berichterstattung um den neuen angeblich klimafreundlichen synthetischen Kraftstoff HVO 100 durch das ZDF Magazin Monitor (Metzger/Niedermeier 2024). Hier wurde publik, dass Männer auf höchster Ebene des Verkehrsministeriums nicht nur einem fragwürdigen Kraftstoff den Weg an die Zapfsäulen geebnet hatten. Zudem sollten gegen Bezahlung „VIP-Termine“ mit Staatssekretär und Minister möglich gemacht werden.

Wie deutlich patriarchale Subventionen zu Fehlallokationen unter dem Gesichtspunkt einer geschlechtergerechten ökologischen Transformation führen, wird bei einem genaueren Blick auf die Produktpalette der deutschen Automobilhersteller deutlich. Als gäbe es keine Klimakrise, Extremwetter oder die wissenschaftlich nachgewiesene Überschreitung von sechs der neun definierten planetaren Grenzen (BMUV 2023), baut die deutsche Autoindustrie immer größere, schwerere sowie leistungstärkere Fahrzeuge. Das wird dokumentiert durch die Vielzahl der verfügbaren Sport Utility Vehicle (SUV) sowie die deutlich gestiegenen Zulassungszahlen in diesem Segment. So war im Jahr 2023 jedes dritte der 2,8 Mio. neu zugelassenen Fahrzeuge ein SUV (Kraftfahrbundesamt 2024a). Mittlerweile

fahren über sechs Mio. dieser übergroßen Pkw auf deutschen Straßen (Kraftfahrbundesamt 2024b). Drei weitere Beispiele zeigen die Ignoranz der Automobilindustrie gegenüber Klimakrise, Umwelt- und Gesundheitsbelastungen:

- Im Jahr 2025 wird die Volkswagentochter Audi in die Formel 1 einsteigen. Zwar werden dann mit neuem Reglement Hybrid-Rennwagen sowie E-Fuels zum Einsatz kommen (Still 2024). Allerdings dienen die Elektromotoren lediglich der noch effizienteren Beschleunigung, und bis heute ist nicht gesichert, ob ausreichend synthetische Kraftstoffe zur Verfügung stehen werden (Haidinger/Newbold 2024).
- Mercedes bietet mit dem AMG-One ein von der Formel 1 inspiriertes Rennauto für die Straßen an. Für einen Preis von über drei Mio. € kann dann mit über 1063 PS vollkommen legal bis zu 352 km/h über deutsche Autobahnen gefahren werden. Der Konzern missbraucht in dem Fahrzeug innovative Technik, die ursprünglich für Elektrofahrzeuge entwickelt wurde. Damit der Straßenrennwagen möglichst schnell beschleunigen kann, werden vier Elektromotoren verbaut. Diese haben zwar nur eine Reichweite von knapp 18 km (Mercedes AMG 2024), ermöglichen aber trotzdem steuerliche Vergünstigungen.
- Bei BMW kann man mit dem Hybrid-XM einen SUV der Superlative erwerben. Auch hier dienen Elektromotoren vornehmlich der Beschleunigung. Für 180.000 € kann dann ein Fahrzeug mit 653 PS Systemleistung erworben werden, das 2,7 Tonnen in 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt. Sogar der ADAC schreibt, dass der XM trotz E-Antrieb nie politisch korrekt sein wird und „dass es laut wird, wenn der V8 Motor einmal brennt“ (Hoberg 2023).

Betrachtet man die Geschlechterverteilung in den Vorstandsetagen der deutschen Automobilkonzerne, wird die Männerdominanz sehr deutlich: Basierend auf einer Eigenrecherche beträgt der Frauenanteil in allen Tochterunternehmen des Volkswagenkonzerns nur 13 Prozent (von Heesen 2025, i.E.). Allein in der Gruppe der Ingenieur*innen, die mit ihrer Fachkompetenz Einfluss auf die Produktpalette nehmen können, sinkt der Frauenanteil auf fünf Prozent. In allen Unternehmen der Mercedes Benz Group arbeiten auf höchster Führungsebene immerhin 16 Prozent Frauen. Beim Rivalen aus München hingegen beträgt der Anteil an Frauen in Vorständen bzw. Geschäftsführungen aller verbundenen Unternehmen (BMW, Mini und Rolls Royce) nur 7,6 Prozent.

In Anbetracht dieser Geschlechtersituation in den drei größten deutschen Automobilkonzernen muss die Frage erlaubt sein, wo die deutsche Autoindustrie im Hinblick auf Nachhaltigkeit sowie die ökologische Transformation stehen würden, wären die Gremien diverser und gleichstellungsorientierter besetzt.

2.3 Verbände und staatliche Behörden

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) ist mit seinen über 22 Mio. Mitgliedern mit Abstand der größte und einflussreichste Verband in der Bundesrepublik (ADAC 2024a). Geführt wird er von einem dreiköpfigen männlichen geschäftsführenden Vorstand sowie einem Präsidium bestehend aus acht Männern. Der Verwaltungsrat, er setzt sich aus Vertreter*innen der Regionalverbände zusammen, hat unter seinen 18 Köpfen nur zwei Frauen (ADAC 2024b). Die männliche Dominanz in den Gremien sorgt für einseitige politische Positionen, die lohnarbeitende Männer mit großen und leistungsstarken Kraftfahrzeugen zuallererst in den Blick nehmen. So setzt sich der ADAC (trotz eines anderslautenden Votums seiner Mitglieder) immer wieder gegen Tempolimits ein (ADAC 2024c), trommelt für den Erhalt des Verbrennungsmotors unter Einsatz von E-Fuels (Rudschies 2024) oder lehnt ein vollständiges

Alkoholverbot für Menschen ab, die ein Fahrzeug führen (ADAC 2022). Zudem engagiert sich der Verband von der Kinder- und Jugendarbeit bis in den Profibereich für den Motorsport. Dabei ist mittlerweile gut erforscht und nachgewiesen, dass Rennsportveranstaltungen vornehmlich von Männern verfolgt werden und dass zudem eine Korrelation dieser Zielgruppe mit risikoorientiertem und zu schnellem Fahren besteht (Holte 2012: 27).

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) setzt sich satzungsgemäß für die Verkehrssicherheit aller Menschen ein, die sich im Straßenverkehr bewegen. Finanziert wird er zu 80 Prozent aus Mitteln der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung e.V. (DGUV) sowie dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Der DVR koordiniert Verkehrssicherheitskampagnen, formuliert aber auch Empfehlungen für den Politikbetrieb (DVR 2024a). Obwohl der Verband gegensätzliche Positionen zum ADAC vertreten sollte, tut er sich schwer mit dem satzungsgemäßen Einsatz für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Wäre dem so, müsste der DVR solche Zielgruppen deutlich stärker in den Fokus seiner Kampagnen nehmen, die für den Großteil der schweren Verkehrsunfälle verantwortlich sind: männliche Autofahrer. Auch den Gremien des DVR ist bekannt, dass Männer im Vergleich zu Frauen mit dem Pkw fast viermal häufiger Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit Todesfällen sind (Destatis 2022b: 132). Zudem sind Männer am Steuer fünfmal häufiger unter Alkoholeinfluss mit einem Kraftfahrzeug in Unfälle verwickelt (Destatis 2022a: 39). Eine breit angelegte geschlechtsspezifische Kampagne sucht man in der Geschichte des Verbands jedoch vergeblich. Die Geschlechterverteilung im Vorstand sowie die Herkunft der Mitgliedsunternehmen könnte ein Indiz dafür sein, warum der DVR hier so zögerlich agiert. Nur fünf der 35 Vorstandsposten (14 Prozent) werden aktuell von Frauen ausgefüllt. Zudem sitzen im Vorstand acht Interessensvertreter der Automobilindustrie nur jeweils einer Person gegenüber, die Radfahrende oder Fußgänger*innen vertritt. Von den 202 Mitgliedsunternehmen stammen 94 aus der mächtigen männlich geprägten Autoindustrie oder ihren Verbänden (DVR 2024b).

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) als dritter scheinbar unabhängiger Verband hat enormen Einfluss auf die Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen. Die FGSV erstellt Empfehlungen für das technische Regelwerk für das gesamte bundesdeutsche Straßen- und Verkehrswesen. Diese werden häufig von der Politik aufgegriffen, beeinflussen maßlich die Gesetzgebung und prägen Verkehrsplanung und -entwicklung. Organisiert in der FGSV sind Fachpersonen und Forschende aus den Bereichen Straßenbau, Verkehrsmanagement oder Infrastrukturplanung. 2020 rückte der Verein erstmals in den Fokus einer breiteren Öffentlichkeit. Ursache war das kritische Diskussionspapier „Zur Reformbedürftigkeit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ (Becker/Schwedes 2020: 31). Dort bezeichnen die Verfasser den Verband als ein geschlossenes System, eine Expertokratie und verweisen auf den hohen Männeranteil von 87 Prozent. Die Kritik zeigt zunächst Wirkung. In dem Papier „E Klima 2022“ wurden Empfehlungen für die Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen zur Erreichung von Klimaschutzziele gegeben. Zukünftig solle der Rad- und Fußverkehr in der Verkehrsplanung der FGSV bevorzugt und die Autozentrierung überwunden werden (FGSV 2022: 21). Allerdings machte sich zügig Ernüchterung breit, als die FGSV 2023 die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 23) veröffentlichte (Schäfer 2023). Mit der Fürsprache für großzügigere Parkplätze in Parkhäusern, Tiefgaragen und im Straßenraum wolle man dem Trend zu immer größeren Fahrzeugen gerecht werden. Robin Kulpa, Verkehrsexperte bei der Deutschen Umwelthilfe, nennt die EAR 23 eine Kapitulation vor der Autoindustrie (Kissel 2023).

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit Sitz in Bergisch Gladbach ist eine technisch wissenschaftliche Einrichtung des Bundes und untersteht dem Bundesministerium für Digitales und

Verkehr (BMDV). Aufgabe der Behörde ist es, die Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der Straßen zu verbessern (BASt 2024a). Dabei arbeitet die BASt u. a. auch mit der FGSV und dem DVR zusammen. In fachlichen und verkehrspolitischen Fragen versorgt die BASt das BMDV mit wissenschaftlich gestützten Entscheidungshilfen. Die Anstalt öffentlichen Rechts arbeitet national und international auf dem Gebiet des Straßenwesens und wirkt weltweit maßgeblich bei der Ausarbeitung von Vorschriften und Normen mit. Seit 1970 ist die BASt zentrale Stelle für Unfallforschung im Straßenverkehr in Deutschland (Service Bund 2024). In dieser Funktion liefert sie wertvolle Informationen über volkswirtschaftliche Folgen von Verkehrsunfällen (siehe Kapitel 3.4). Im Zentrum eines autonormativen Politik- und Verwaltungsapparates verortet, reichen die Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten der BASt in vielfältige Felder des Verkehrswesens. Im Organisationsplan, der die Führungsstruktur des Hauses abbildet, finden sich allerdings nur 10 Frauen, die mit 35 Männern zusammenarbeiten. Präsident ist mit Prof. Markus Oeser selbstverständlich ein Mann, wie auch schon alle seine neun Vorgänger im Amt seit der Gründung im Jahr 1951. Alle technischen Hauptabteilungen werden von Männern geleitet und das Geschlechterverhältnis im wissenschaftlichen Beirat der BASt beträgt 13 Männer zu fünf Frauen (BASt 2024b). Damit ist die hoch angesehene Behörde ein Symbol der patriarchalen autonormativen Struktur des deutschen Straßenverkehrssektors.

3 Gesellschaftliche Folgen

Die Dominanz von Männern in Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Verbänden hat den Autozentrismus in Deutschland verfestigt und so eine ökologische Transformation des Verkehrssektors verhindert bzw. ausgebremst. Die gesellschaftlichen Folgewirkungen sollen anhand von drei exemplarischen und empirisch belegten Dimensionen veranschaulicht werden.

3.1 Öffentliche Investitionen in den Verkehr

Der Fokus auf Automobilität lässt sich transparent an den öffentlichen Investitionen in die Straße im Vergleich zum Schienennetz ablesen. So wurden in den Jahren 2010 – 2022 im Vergleich zum Bahnnetz mehr als doppelt so viele staatliche Mittel in das öffentliche Straßennetz investiert. 173,2 Mrd. € haben CSU-Minister in diesem Zeitraum für Straßen und Brücken ausgegeben (Statista 2024a), aber nur 85,5 Mrd. € für Schienen und Bahnhöfe (Statista 2024b). Zudem schrumpfte das deutsche Schienennetz zwischen 1995 – 2020 um 15 Prozent, während die Straßen um 18 Prozent ausgebaut wurden (Rudolph et al. 2023: 9).

Wie schlecht Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern abschneidet, zeigt eine aussagekräftige Kennzahl. Im Jahr 2023 lagen die Pro-Kopf-Investitionen des Staates in das Schienennetz bei 115 €. Die Schweiz investierte im selben Jahr mit 477 € mehr als viermal so viel und Österreich mit 336 € fast dreimal so viel (Allianz pro Schiene 2023). Zwar hat sich die Investitionsschiefelage in Deutschland im Jahr 2023 mit einer ungefähren Gleichverteilung der Mittel auf Schiene und Straße weitgehend aufgelöst, die Versäumnisse der letzten Jahre und Jahrzehnte sind so allerdings nicht annähernd aufzuholen. Das verdeutlicht ein erneuter Blick über die Grenze zu den deutschsprachigen Nachbarn. 2023 wurden in der Schweiz 59 Prozent der Mittel in die Schiene investiert, in Österreich waren es sogar 70 Prozent (Statista 2023).

Die Ursachen für die Misere der Deutschen Bahn dürfen nicht allein beim Management gesucht werden. Vielmehr liegt die wesentliche Quelle für den Abstieg des deutschen öffentlichen Nah- und Fernverkehrs in einer langjährigen autofokussierten Investitionspolitik des Bundesverkehrsministeriums.

3.2 Zulassungszahlen

Es konnte aufgezeigt werden, dass Schlüsselpositionen in Verkehrspolitik, Automobilindustrie sowie Pkw-Verbänden bzw. Behörden eine hohe Anziehungskraft auf Männer haben. Ursächlich hierfür sind mit großer Wahrscheinlichkeit überholte männliche Stereotype wie Leistung, Status, Durchsetzungskraft und Dominanz. Genau diese Stereotype reproduzieren besonders die deutschen Autokonzerne und sind damit außerordentlich erfolgreich. Das bildet sich auch in der Struktur der Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamts (KBA) in Flensburg ab.

Männer und Frauen haben zum 1. Januar 2024 ungefähr gleichverteilt die Erlaubnis einen Pkw zu führen. 11,4 Mio. Männern stehen hier 11 Mio. Frauen gegenüber (KBA 2024c). Eine große patriarchale Lücke allerdings tut sich auf, werden die zugelassenen Fahrzeuge nach dem Geschlecht differenziert (KBA 2023b):

- In der kleinsten vom KBA erfassten Leistungsklasse bis 1399 Kubikmeter – hier sind in der Regel Kleinwagen sowie die sparsame untere Mittelklasse vertreten – sind Frauen mit 51 Prozent noch leicht überrepräsentiert.
- In der mittleren Kategorie von 1400 bis 1999 Kubikmeter rutschen sie auf nur noch 33 Prozent ab.
- In der höchsten Kategorie, in der die obere Mittelklasse, sehr sportliche Karossen und die Oberklasse abgebildet wird, ist mit 21 Prozent nur noch knapp jedes fünfte Fahrzeug auf eine Frau zugelassen.

Dieses Phänomen des sinkenden Frauenanteils bei steigender Fahrzeugleistung bildet sich auch nach Marken und Typen ab. So sind immerhin noch 40 Prozent der Fahrzeuge der Marke Volkswagen und 32 Prozent der Marke Audi auf Frauen zugelassen. Bei Fahrzeugen über 200 KW (270 PS) sind nur noch 19 Prozent der Fahrzeuge von Mercedes und nur 16 Prozent von BMW auf Frauen zugelassen. Bei dem sehr sportlichen Schlüsselprodukt 911 von Porsche sind nur 15 Prozent der Fahrzeuge auf Frauen registriert (ebd.).

3.3 Verkehrsübertretungen

Es ist dann nur eine logische Folge, dass sich die Gruppe, die deutlich größere, leistungsstärkere und schnellere Automobile fährt, stärker im Fahreignungsregister des KBA in Flensburg abbildet. Zwar haben sich 2,5 Mio. Frauen einen Platz in der gefürchteten Punktedatenbank „erfahren“. Dem stehen allerdings 7,7 Mio. Männer gegenüber, was zu einem Verhältnis von 75,7 Prozent zu 24,3 Prozent führt (KBA 2024c). Differenziert man nach Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr, bekommt man ein besseres Verständnis: Ordnungswidrigkeiten sind in 76 Prozent und Straftaten in 86 Prozent von Männern begangen worden. Demnach gilt auch hier: je heftiger die Verkehrsübertretung, desto höher der Männeranteil (KBA 2023a). So wird beispielsweise das Delikt „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ in knapp 91 Prozent der Fälle von Männern begangen. Ähnlich verhält es sich bei Fahrten unter Drogen- bzw. Alkoholeinfluss, bei denen in knapp 90 Prozent der Fälle ein Mann am Steuer sitzt (ebd.). Diese deutliche Männerdominanz bildet sich dann auch im gefürchteten dreistufigen Fahreignungsbewertungssystem ab, das rechtlich in § 4 des Straßenverkehrsgesetzes geregelt ist:

- In Stufe 1 erfolgt eine schriftliche Ermahnung, sobald vier bis fünf Punkte gesammelt wurden. Hier beträgt das Geschlechterverhältnis im Jahr 2022 87 Prozent Männer zu 13 Prozent Frauen (KBA 2023c).
- In Stufe 2, wenn das Konto auf sechs bis sieben Punkte angewachsen ist, erhalten die Betroffenen eine schriftliche Verwarnung. Der Männeranteil beträgt hier 90 Prozent (ebd.).
- In Stufe 3, bei Erreichen von acht Punkten, folgt die endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis. Hier dominieren die Männer mit 93 Prozent der Führerscheinentzüge (ebd.).

3.4 Unfallstatistik sowie volkswirtschaftliche Folgekosten

Wer schnelle Fahrzeuge fährt und diese dann – wie vom KBA dokumentiert – bis an die Grenzen und darüber hinaus ausreißt, verursacht mit höherer Wahrscheinlichkeit Verkehrsunfälle. Solche Daten werden regelmäßig über die Verkehrs- und Unfallstatistik des Statistischen Bundesamts (Destatis) erfasst und sind für alle Menschen öffentlich zugänglich. In der Masse der verfügbaren Informationen eignet sich eine Dimension besonders, das Unfallgeschehen geschlechtsspezifisch zu differenzieren. Destatis erfasst die Hauptverursacher von Unfällen am Steuer eines Pkw nach Geschlecht und den Unfallfolgen. Dabei wird nach Unfällen mit Personenschäden sowie schwerwiegenden Sachschäden unterschieden (Destatis 2022b):

- Bei leichtverletzten Unfallopfern sind in 64 Prozent der Fälle Männer die Hauptverursacher.
- Gibt es Schwerverletzte steigt der Männeranteil auf 66 Prozent.
- Sind Menschen nach einem Unfall gestorben, springt der Männeranteil auf über 78 Prozent.
- Schwerwiegende Unfälle mit Sachschäden sind in 72 Prozent der Fälle von Männern zu verantworten.

Eine Aufteilung der volkswirtschaftlichen Kosten nach Geschlechtern wird möglich, weil die oben schon erwähnte BAST jährlich entsprechende Daten ermittelt. In einem komplexen Modell werden seit 1996 beispielsweise die Kosten der medizinischen Versorgung, Kosten der Rechtsprechung, der Polizei oder der Versicherungen ermittelt (Braun et. al. 2010). Dabei unterscheiden die Fachpersonen des BAST ebenso wie Destatis nach den Dimensionen Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete sowie schwerwiegende Unfälle mit Sachschäden. So ist es möglich, die Daten der beiden Bundesbehörden miteinander zu verknüpfen, um dann die Kosten nach Geschlecht zu differenzieren. Für das letzte Erhebungsjahr 2022 hat die BAST volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 35,18 Mrd. € zusammengetragen: 1,86 Mrd. € für Leichtverletzte, 7,56 Mrd. € für Schwerverletzte, 3,48 Mrd. € für Getötete sowie 22,29 Mrd. € für Sachschäden nach schwerwiegenden Unfällen (BAST 2024c). Nach Isolierung der Kosten für Pkw-Unfälle können die vier Kostendimensionen problemlos nach dem Verursacherprinzip auf die Geschlechter verteilt werden. Nachdem die Kosten der von Frauen verursachten Unfälle, von denen der Männer abgezogen wurden, verbleiben für das Jahr 2022 Mehrkosten durch Männer in Höhe von ca. 12,57 Mrd. €. Der Betrag ist ein vorsichtiger unterer Wert. Die umfassenden Kosten für leichte Sachschäden wurden in dieser Kalkulation nicht berücksichtigt. Darüber hinaus ist es kaum möglich, vielfältige indirekte bzw. intangible (nicht zurechenbare) Kosten zu erfassen. So sind beispielsweise Produktionsverluste aufgrund von Krankheit und Tod sowie die Einbußen von Lebensqualität aufgrund von Behinderungen nur schwer zu ermitteln.

3.5 Belastungen männlicher Biografien durch patriarchale Strukturen

Männer gestalten die patriarchale autonormative Automobilität in Politik, Wirtschaft und Verwaltung. Sie werden aber auch von ihr geformt und in vielen Fällen bestimmt sie ihr Leben. Mitursächlich hierfür ist das auch heute noch vorherrschende stereotypisierte Diktat der Lohnarbeit. Das belegt die oben erwähnte höhere Erwerbsquote von Männern von 65 Prozent gegenüber 55 Prozent bei Frauen sowie Vollzeitquoten von 87 Prozent vs. 50 Prozent (Destatis 2024). Verstärkt wird dieser Effekt, sobald Kinder unter 18 Jahren in einem Haushalt leben. Dann gehen 92 Prozent der Männer in eine Vollzeitbeschäftigung, allerdings nur 32 Prozent der Frauen (Keller/Körner 2023: 94). Man könnte es auch so formulieren: Männer werden in vielen Fällen durch explizite und implizite Erwartungen der Gesellschaft über das System der Lohnarbeit effektiv von ihren Kindern getrennt. In einem vorherrschend maskulinen Biotop werden sie dann, vielfach ohne es zu bemerken, in einen Konkurrenzkampf mit anderen Männern gezwungen, um dann hoffentlich materielle und immaterielle Anerkennung zu erhalten. Dieser Prozess hat einen hohen Preis. Männer investieren enorm viel Geld und Zeit, um vermeintlichen Stuserwartungen gerecht zu werden. Das Automobil ist dann prädestiniert dafür, solche Erwartungen bzw. Anforderungen zu erfüllen. Ein mit Status aufgeladenes Auto erzählt der Umwelt, was ein Mann geschafft hat und demnach wer er scheinbar ist. Die in Kapitel 3.2 dargestellten Zulassungszahlen sind hierfür ein starker Indikator. Gleichzeitig vernachlässigen viele Männer die Selbstfürsorge für ihre seelische und körperliche Gesundheit. Männer ernähren sich ungesünder und konsumieren deutlich mehr Alkohol, Tabak sowie illegale Drogen (von Heesen 2022: 47 ff.). Nahezu dreiviertel aller Suizide werden von Männern begangen (Destatis 2023), häufig deshalb, weil sie in ihrer männlichen Sozialisation nicht gelernt haben ihre Gefühle wahrzunehmen und daraus abgeleitet ihre Bedürfnisse zu erfüllen.

Selbstverständlich ist das Automobil nur ein kleiner Baustein im komplexen System überholter Rollenbilder, die Männer daran hindern aus dem Gefängnis der Stereotype auszubrechen. Die Symbolik des Autos darf bei dieser Analyse allerdings nicht unterschätzt werden. Abgeschlossen und isoliert von der Außenwelt (und seinen Gefühlen) sitzt der Mann bildlich gesprochen in einem Metallkasten und rast einsam mit überhöhter Geschwindigkeit vor sich selbst davon.

4 Patriarchale Strukturen und der ländliche Raum

Es fehlen empirische öffentliche Daten, um über den ländlichen Raum im Hinblick auf patriarchale Autonormativität und ihren Einfluss auf eine ökologische Transformation belastbare Aussagen treffen zu können. Das bedeutet jedoch nicht, dass solche Daten nicht vorhanden wären. Das Kraftfahrtbundesamt könnte beispielsweise über die Orte der Zulassung wertvolle Informationen liefern. So wäre es möglich, Zulassungsdaten nach Wohnortgrößen auszuwerten. Informationen über die Personen, auf die ein Fahrzeug zugelassen wurde, die Leistung der zugelassenen Fahrzeuge, das Fahrzeugalter oder bestimmte Fahrzeugtypen würden dann wertvolle Rückschlüsse zulassen. Zudem wäre es möglich Einträge im Fahreignungsregister (FAER) sowie Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Straßenverkehr nach Wohnortgrößen auszuwerten.

Aufgrund häufig fehlender Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr, aber auch begrenzter Angebote des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs, kann davon ausgegangen werden, dass die oben beschriebenen patriarchalen Phänomene im ländlichen Raum stärker ausgeprägt sind. Die Menschen, und dabei häufig Männer, benötigen ein Fahrzeug, um zur Arbeit zu kommen. Aufgrund begrenzter kultureller Angebote

sind besonders junge Menschen in hohem Maße auf einen Pkw angewiesen, wodurch Wert und Status eines Automobils zusätzlich aufgeladen werden. Hierbei handelt es sich um erste Thesen, die durch empirische Primär- und Sekundärforschung verifiziert werden müssen.

5 Lösungsansätze

Die im Verkehrssektor sowie in den privaten Haushalten immer noch vorherrschende patriarchale Autonormativität blockiert eine gleichstellungsorientierte ökologische Transformation. Die Folge sind zugeparkte Innenstädte, mangelhafte öffentliche Verkehrsinfrastruktur, verschleppte Radwegprojekte sowie die Benachteiligung von Menschen, die zu Fuß gehen oder die sich mit einer Beeinträchtigung im öffentlichen Raum bewegen. Gleichzeitig hat die Autofixierung, insbesondere von Männern, Konsequenzen: unnötig viele Verkehrsoffer sowie Verkehrsunfälle mit enormen volkswirtschaftlichen Folgekosten, ganz zu schweigen von Traumatisierungen und seelischen Leiden durch Trauer und Verlust. Immer mehr und immer größere Fahrzeuge führen zu Engpässen sowie einem rauen Klima auf den öffentlichen Straßen. Schließlich Belastungen der Umwelt sowie der Gesundheit der Bevölkerung durch überflüssige Schadstoffemissionen. Die Liste der möglichen Handlungsoptionen ist lang. An dieser Stelle können nur einige erste Impulse gegeben werden:

- **Kommunikation:** Ein naheliegendes und niedrighschwelliges Instrument, um Autonormativität zu dekonstruieren, sind bereits verfügbare amtliche statistische Daten. Das KBA, die BAST, aber auch Destatis sitzen, bildlich gesprochen, auf Datenschätzen. Solche Daten, die patriarchale Strukturen im Mobilitätssektor offenlegen, verbergen sich allerdings häufig im Dickicht von Datenbanken oder Tabellenbänden. Es braucht deshalb eine Kommunikationsstrategie, die diese Daten miteinander verbindet und sie dann prominent der Öffentlichkeit zugänglich macht. So könnte einmal im Jahr eine kooperative Pressekonferenz von KBA, Destatis sowie BAST auf die Schieflage der Geschlechter in den Feldern der Mobilität sowie ihre sozialen Konsequenzen aufmerksam machen.
- **Digitaler Gleichstellungsmonitor:** Flankiert werden könnte die jährliche Kommunikation der Datenlage durch einen staatlichen digitalen Gleichstellungsmonitor, in dem alle Felder der Ungleichheit der Geschlechter fortlaufend erfasst und online veröffentlicht werden. Eine staatliche Agentur wäre dann damit beschäftigt, fortwährend Daten zu sammeln und so aufzubereiten, dass Politik, Medien und Bürger*innen aktuelle und verlässliche Daten erhalten. Der Gleichstellungsatlas des BMFSFJ ist ein ermutigender Anfang. Damit ein solches Projekt die Mitte der Gesellschaft erreicht, braucht es ein Budget, eine Organisationsform sowie eine enge Anbindung an den Politikbetrieb.
- **Aufbrechen der Stereotype:** Es ist ein Generationenprojekt, aber die Gesellschaft muss sich mit den Geschlechterstereotypen auseinandersetzen, die am Ende in ungleiche Statistiken münden. Menschen leiden massiv unter diesen Geschlechterklischees und ihre Folgen verursachen enorme volkswirtschaftliche Schäden. Die in Kapitel 3.4 zusammengetragenen Kosten sind ein Beleg dafür. Deshalb würde es sich lohnen, eine nationale Initiative zur Dekonstruktion von Geschlechterstereotypen anzustoßen. Ein solches auf Dauer angelegtes Projekt müsste sich wie ein roter Faden durch die Institutionen ziehen. Jugendämter, Kitas, Schulen, Unternehmen und Behörden müssten sensibilisiert und aktiviert werden, um ungesunde Geschlechterstereotype, unter denen alle Menschen leiden, wahrzunehmen und zu überwinden.

-
- **Diversitätsoffensive:** Unsere Gesellschaft braucht mehr Geschlechterdiversität in Parlamenten, in den Führungsebenen von Behörden und Unternehmen, aber auch beim Fachpersonal in Kitas, Grundschulen oder in Pflegeinstitutionen. Eine größere Heterogenität in Herkunft, Ausbildung und Geschlecht bringt vielfältige Erfahrungen und Sichtweisen zusammen und berücksichtigt so die Lebensrealitäten aller Menschen. Die Folgen einer homogenen männlichen Dominanz in der Verkehrspolitik, in den Vorständen der Autokonzerne, aber auch in relevanten Verbandsgremien legt dieses Papier eindrücklich offen. Eine ökologische Transformation des Verkehrssektors muss deshalb eng geknüpft sein an Diversität sowie Gleichstellung der Geschlechter.

Literaturverzeichnis

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (2024a): Mitgliederrekord beim ADAC: Wir sind 22 Millionen!, <https://www.adac.de/der-adac/verein/corporate-news/22-millionen/> (Abruf: 24.08.2024).

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (2024b): Management, <https://www.adac.de/der-adac/verein/management/> (Abruf: 24.08.2024).

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (2024c): Tempolimit auf Autobahnen: Die Fakten, <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/positionen/tempolimit-autobahn-deutschland/> (Abruf: 24.08.2024).

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (2022): Standpunkt. Alkoholverbot für Kraftfahrer, https://assets.adac.de/image/upload/v1672756657/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/alkohol-nullkommanull-promille-adac-sp_svwfyd.pdf (Abruf: 24.08.2024).

Allianz pro Schiene (2023): Deutschland investiert zu wenig in die Schieneninfrastruktur, <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/investitionen/> (Abruf: 24.08.2024).

Balser, Martin (2021): 80:1 für die Autoindustrie. In: *Süddeutsche Zeitung*, 28.06.2021, <https://www.sueddeutsche.de/politik/scheuer-verkehrsminister-terminkalender-autoindustrie-1.5335058> (Abruf: 24.08.2024).

BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen (2024a): Beschreibung, <https://www.service.bund.de/Content/DE/DEBehoerden/B/BAST/Bundesanstalt-Strassenwesen.html?nn=4641496> (Abruf: 24.08.2024).

BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen (2024b): Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland, https://www.bast.de/DE/Statistik/Unfaelle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf;jsessionid=7C5BF2DF8A1554DBC9E4A86792DC97E9.live11292?__blob=publicationFile&v=18 (Abruf: 24.08.2024).

Becker, Udo; Schwedes, Oliver (2020): Zur Reformbedürftigkeit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Plädoyer für ein repräsentatives Verfahren bei der Festlegung von Richtlinien im Straßenverkehr. Fachgebiet für integrierte Verkehrsplanung, https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP16_BeckerSchwedes.pdf (Abruf: 24.08.2024).

BMUV – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2023): Planetare Belastbarkeitsgrenzen, <https://www.bmuv.de/themen/nachhaltigkeit/integriertes-umweltprogramm-2030/planetare-belastbarkeitsgrenzen> (Abruf: 24.08.2024).

Braun, Herbert; Kranz, Thomas; Westerkamp, Ulrich (2010): Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), Reihe M 208 (Mensch und Sicherheit), Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln,

<https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/209/file/M208.pdf>
(Abruf: 24.08.2024).

Compensation Partner (2019): Firmenwagenmonitor 2019 – Eine empirische Untersuchung über die Verbreitung von Firmenwagen in deutschen Unternehmen, <https://www.compensation-partner.de/downloads/firmenwagenmonitor-2019-studie.pdf> (Abruf: 24.08.2024).

Connell, Raewyn (2015): Der gemachte Mann – Konstruktion und Krise von Männlichkeiten, Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Destatis (2024): Teilzeitquote erneut leicht gestiegen auf 31 % im Jahr 2023, Pressemitteilung Nr. N017, 26.04.2024, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/04/PD24_N017_13.html#:~:text=67Prozent20Prozent25Prozent20allerProzent20MProzentC3ProzentBCtterProzent20arbeitenProzent20inProzent20TeilzeitProzent20CProzent209Prozent20Prozent25Prozent20allerProzent20VProzentC3ProzentA4ter&text=HierProzent20lagProzent20dieProzent20Teilzeitquot eProzent20von,arbeitetenProzent20zuProzent2016Prozent20Prozent25Prozent20inProzent20Teilzeit
(Abruf: 24.08.2024).

Destatis (2023): Todesursachen. Suizide 2023, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Gesundheit/Todesursachen/Tabellen/suizide.html#119324> (Abruf: 24.08.2024).

Destatis (2022a): Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2021, https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-alkohol-5462404217004-1_2021449.pdf?__blob=publicationFile (Abruf: 24.08.2024).

Destatis (2022b): Verkehr. Verkehrsunfälle 2021, https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-jahr-2080700217004.pdf?__blob=publicationFile (Abruf: 24.08.2024).

Deutscher Bundestag (2024): Verkehrsausschuss – Mitglieder, <https://www.bundestag.de/verkehr>
(Abruf: 24.08.2024).

Deutscher Landkreistag (2023): Die 294 deutschen Landkreise, ihre Kreistage und Landräte 2022/23. Schriften des Deutschen Landkreistages, Band 150, <https://www.landkreistag.de/images/stories/publikationen/bd-150.pdf> (Abruf: 24.08.2024).

DVR – Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2024a): Beschlüsse der DVR, <https://www.dvr.de/ueberuns/beschluesse> (Abruf: 24.08.2024).

DVR – Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2024b): Die Mitglieder des DVR, <https://www.dvr.de/ueberuns/mitglieder> (Abruf: 25.08.2024).

Ecke, Lisa; Chlond, Bastian; Magdolen, Miriam; Vortisch, Peter (2020): Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2019/2020: Alltagsmobilität und

Fahrleistung. Karlsruher Institut für Technologie (KIT) – Institut für Verkehrswesen, https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_19_20.pdf (Abruf: 24.08.2024).

GDP – Gewerkschaft der Polizei (2022): Pressemitteilung, Tempolimit rettet Leben – auch ohne längere Laufzeiten der Atomkraftwerke, https://www.gdp.de/nrw/de/stories/2022/11/2022-11-11_tempolimit-rettet-leben-auch-ohne-laengere-laufzeiten-der-atomkraftwerke (Abruf: 24.08.2024).

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2023): EAR 23 – Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, <https://www.fgsv-verlag.de/ear-23> (Abruf: 24.08.2024).

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Kommission Nachhaltigkeit) (2022): E Klima 2022 – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Ausgabe 2022, <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990.v.pdf> (Abruf: 24.08.2024).

Goel, Urmila; Mausolf, Ulrike (2022): Autonormativität. Warum Autos unser Leben bestimmen. In: VCD Nordost aktuell, 24.05.2022, <https://nordost.vcd.org/startseite/detail/autonormativitaet-warum-autos-unser-leben-bestimmen> (Abruf: 24.08.2024).

Haidinger, Sven; Newbold, James (2024): "ADAC könnte Zeichen setzen": Wieso die DTM auch 2024 kein E-Fuel einführt. In: *Motorsport total*, 19.01.2024, <https://www.motorsport-total.com/dtm/news/adac-koennte-zeichen-setzen-wieso-die-dtm-auch-2024-kein-e-fuel-einfuehrt-24011901> (Abruf: 24.08.2024).

Hoberg, Fabian (2023): Testfahrt BMW XM: Die rollende Provokation. In: ADAC.de, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/bmw/bmw-xm/> (Abruf: 24.08.2024).

Holte, Hardy (2012): Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Reihe M 229 (Mensch und Sicherheit), <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/2013-2012/2013-03.html> (Abruf: 24.08.2024).

Holtkamp, Lars; Wiechmann, Elke; Buß, Monika: Genderranking deutscher Großstädte 2017 – Nur 8,2 Prozent der Oberbürgermeister/innen sind weiblich. In: boell.brief, Demokratiereform #3 der Heinrich Böll Stiftung, https://www.boell.de/sites/default/files/demokratiereform-03_genderranking_-_baf.pdf (Abruf: 23.12.2024).

Jakob, Michael (2023): Wege zu einer sozial gerechten Verkehrswende – Wie wir Mobilität nachhaltig gestalten können, München: Hanser Verlag.

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2024a): Fahrzeugzulassungen im Dezember 2023 – Jahresbilanz. Pressemitteilung Nr. 01/2024), https://www.kba.de/DE/Service/Nachrichten/2024/PM/PM_Nr_01_2024_Fahrzeugzulassungen_12_2023.html (Abruf: 24.08.2024).

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2024b): Jahresbilanz – Zahlen, Daten, Fakten, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html#:~:text=Zahlen%2C%20Daten%2C%20Fakten,4%20Millionen%20auf%20Kfz%2DAnh%C3%A4nger (Abruf: 24.08.2024).

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2024c): Fahrerlaubnisbestand (FE 4), https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Kraftfahrer/fe4_uebersicht.html;jsessionid=730A2A4A19BEB7FAB0B0D775136C0EA4.live11291?nn=3514348 (Abruf: 24.08.2024).

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2024d): Bestand im Fahreignungsregister (VA 1), https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Kraftfahrer/va1_uebersicht.html?nn=3514348 (Abruf: 24.08.2024).

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2023a): Zugang in das Fahreignungsregister (VA 2), https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Kraftfahrer/va2_uebersicht.html?nn=3514348 (Abruf: 24.08.2024).

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2023b): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Haltergruppen und Wirtschaftszweigen (FZ 23), https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz23_b_uebersicht.html;jsessionid=730A2A4A19BEB7FAB0B0D775136C0EA4.live11291?nn=3514348 (Abruf: 24.08.2024).

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2023c): Maßnahmenstufen – Im Fahreignungsregister eingetragene Ermahnungen, Verwarnungen und Entziehungen im Jahr 2023, https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Massnahmenstufen/2023/2023_massnahmenstufen_tabellen.html?nn=3510518&fromStatistic=3510518&yearFilter=2023&fromStatistic=3510518&yearFilter=2023 (Abruf: 24.08.2024).

Keller, Matthias; Körner, Thomas (2023): Closing the gap? Erwerbstätigkeit und Arbeitszeit von Müttern und Vätern nach 15 Jahren Elterngeld. Statistisches Bundesamt, WISTA 4, https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2023/04/erwerbstaetigkeit-arbeitszeit-042023.pdf?__blob=publicationFile (Abruf: 17.12.2024).

Kissel, Lukas (2023): Immer mehr XXL-Autos – Parkplätze sollen deutlich breiter werden. In: *Spiegel.de*, 15.09.2023 <https://www.spiegel.de/auto/parkplaetze-expertengremium-fgsv-empfiehltdass-sie-kuenftig-deutlich-groesser-werden-a-600d75b9-4243-4442-9941-f6870dadd804> (Abruf: 24.08.2024).

Mercedes AMG (2024): The One and only, <https://www.mercedes-amg.com/de/home/fahrzeuge/amg-one/hypercar.html> (Abruf: 24.08.2024).

Metzger, Niels; Niedermeier, Nathan (2024): Mit Vollgas ins Lobby-Desaster. Die Shady HVO100-Diesel-Connection der FDP. In: *ZDF.de*, 16.07.2024, <https://www.zdf.de/politik/frontal/kampagne-kraftstoff-hvo100-lobbyismus-wissing-verkehrsminister-100.html> (Abruf: 24.08.2024).

Rudolph, Frederic; Riach, Nils; Kees, Jessica (2023): Auf dem Abstellgleis. Wie europäische Staaten den klimafreundlichen Schienenverkehr systematisch vernachlässigten. Greenpeace, https://www.greenpeace.de/publikationen/20230919Lost_Tracks_0.pdf_2.pdf (Abruf: 24.08.2024).

Rudschies, Wolfgang (2024): Synthetische Kraftstoffe: Sind E-Fuels die Zukunft der Mobilität?. In: *ADAC.de*, 09.04.2024, <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/alternative-antriebe/synthetische-kraftstoffe/> (Abruf: 24.08.2024).

Statista (2024a): Brutto-Anlageinvestitionen in Straßen und Brücken des staatlichen Verkehrsbereiches in Deutschland in den Jahren 2010 bis 2022, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1448657/umfrage/brutto-anlageinvestitionen-staatlicher-verkehrsbereich-strasse/> (Abruf: 24.08.2024).

Statista (2024b): Brutto-Investitionen* in das Schienennetz der Deutschen Bahn in den Jahren 2010 bis 2023, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1403191/umfrage/investitionen-in-das-streckennetz-der-deutschen-bahn-bis-2022/> (Abruf: 24.08.2024).

Statista (2023): Vergleich zwischen den staatlichen Investitionen in die Schienen- und die Straßeninfrastruktur in ausgewählten Ländern im Jahr 2023, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1401813/umfrage/aufteilung-der-investitionen-in-die-verkehrsinfrastruktur-nach-laendern/> (Abruf: 24.08.2024).

Still, Benedikt (2024): Entwicklung der Audi Power Unit für die Formel 1: „Bedeutende Meilensteine und Ziele erreicht“, <https://www.audi-mediacyber.com/de/pressemitteilungen/entwicklung-der-audi-power-unit-fuer-die-formel-1-bedeutende-meilensteine-und-ziele-erreicht-16078> (Abruf: 24.08.2024).

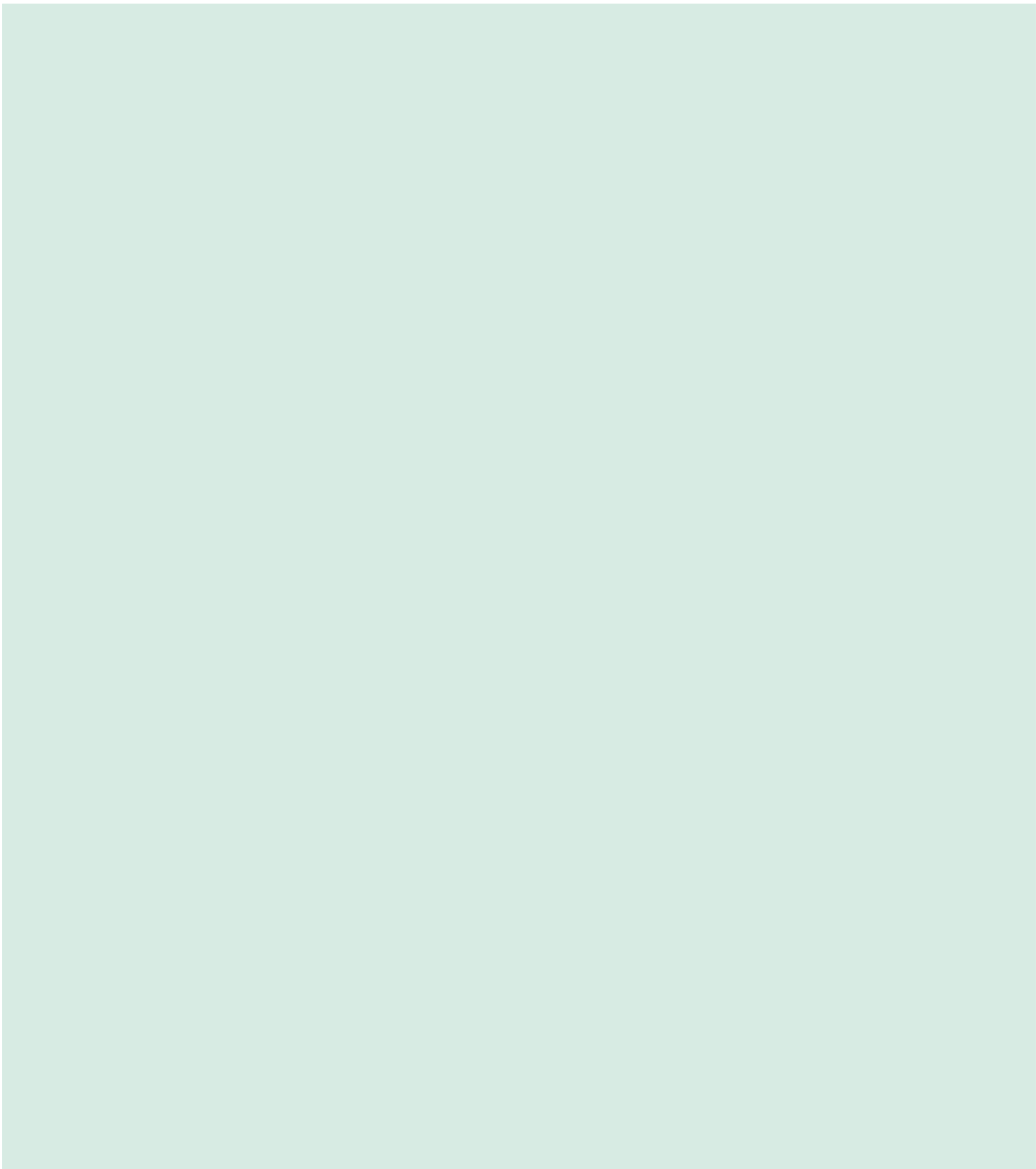
UBA – Umweltbundesamt (2024): Klimaschutz im Verkehr, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#referenzentwicklung> (Abruf: 24.08.2024).

Ueckerdt, Falko; Odenweller, Adrian (2023): E-Fuels – Aktueller Stand und Projektionen. Potsdam Institut für Klimafolgenforschung, https://www.pik-potsdam.de/members/Ueckerdt/E-Fuels_Stand-und-Projektionen_PIK-Potsdam.pdf (Abruf: 24.08.2024).

von Heesen, Boris (2025): Mann am Steuer. Wie das Patriarchat die Verkehrswende blockiert. Wilhelm Heyne Verlag, München (i. E.).

von Heesen, Boris (2022): Was Männer kosten – der hohe Preis des Patriarchats. Wilhelm Heyne Verlag, München.

Wissing, Volker [@Wissing] (21.02.2024): *Ein starres Festhalten am Verbrenner-Aus in 2035 ist nicht zielführend. Technologieoffen die Menschen bezahlbar und klimafreundlich mobil halten, ist es. Die EU-Kommission sollte die Vereinbarungen zu e-Fuels nun schnell umsetzen.* Post auf der Social Media Plattform X, <https://x.com/wissing/status/1760341809694199976?s=46&t=4tCEjnX2ziqAvoooy-MpYA> (Abruf: 24.08.2024).



**Bundesstiftung
Gleichstellung**