Aggressiv, rasend, betrunken – Mann am Steuer

Posted on 20. Mai 2025 by Thomas Gesterkamp

„ANMELDEN, VOLLTANKEN, AUF HOCHGLANZ POLIEREN UND LOS!„

”Die Track & Safety Days by TUNE IT! SAFE! sind ein vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördertes Projekt mit Fahrsicherheitstrainings und Workshops für junge Fahrer/innen von getunten Autos.“ (Bild: Screenshot Website tune it! safe!)

Überdimensionierte Fahrzeuge, aggressives Verhalten, männliche Netzwerke in Konzernen, Parlamenten und Verbänden: Der Ökonom Boris von Heesen hat untersucht, wie patriarchale Strukturen eine nachhaltige Verkehrspolitik blockieren. Im Interview mit Thomas Gesterkamp spricht er über absurde Auswüchse maskuliner Autofantasien. „Der Männeranteil springt auf nahezu 100 Prozent, wenn man die Szenen der illegalen Autorennen und des Autoposing analysiert.“

Thomas Gesterkamp: *Simpel gestrickte Sachbücher behaupteten einst, weibliche Fahrerinnen könnten nicht einparken, unter manchen Männern kursiert bis heute der sexistische Spruch “Frau am Steuer, Ungeheuer”. Mit Ihrem Buchtitel “Mann am Steuer” spielen Sie auf solche Klischees an?*

Boris von Heesen: Natürlich schwingt bei dem Titel mit, dass viele Männer immer noch glauben, sie wären

grundsätzlich die besseren Autofahrer. Wie ich im Buch nachweise, ist das Gegenteil der Fall. Allerdings beschäftige ich mich nicht nur mit autofahrenden Männern, sondern auch im übertragenen Sinne mit Männern am Steuer: in den Spitzenpositionen von Politik, Industrie, Verbänden, Wissenschaft oder Lobbyorganisationen. Sie alle arbeiten im Vorder- und im Hintergrund eng zusammen und ermöglichen dem Automobil Vorfahrten, die es längst nicht mehr geben dürfte.

Das Auto als Ritterrüstung

Warum lieben einige, wenn auch nicht alle Männer ihr(e) Auto(s) so abgöttisch?

Boris von Heesen: Meiner Einschätzung nach eignet sich nichts so sehr für die Fortschreibung männlicher Stereotype wie das Automobil. Männer werden von klein auf bis ins hohe Alter von Rollenbildern und Stereotypen geprägt: Sei laut, sei durchsetzungsstark, sei ein Fels in der Brandung, erlange Ansehen und unterdrücke, wo immer es möglich ist, deine Gefühle. Genau diese Erzählung wird mit einem lauten, leistungsstarken und mit Status aufgeladenen Auto, das den Mann wie eine Ritterrüstung umschließt, fortgeschrieben. Deshalb haben besonders die großen teuren Fahrzeuge eine scheinbar magnetische Anziehungskraft auf Männer.

Ihre Spezialität als Referent zu Männlichkeiten sind ökonomische Berechnungen. Welche volkswirtschaftlichen Kosten verursacht die männliche Leidenschaft für das Auto?

Boris von Heesen: Auf der Basis von Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen und den Statistiken der Verkehrsunfälle von Destatis weise ich nach, dass Männer jährliche Mehrkosten in Höhe von knapp 13 Mrd. Euro verursachen. Wie auch in meinem letzten Buch sind die Zahlen allerdings nur ein Trick, um die Aufmerksamkeit auf eine geschlechterpolitische Schieflage zu lenken. Menschen werden durch Verkehrsunfälle schwer verletzt oder sterben sogar – wenn wir das in Zukunft verhindern wollen, kommen wir nicht umhin, die Geschlechterfrage zu stellen.

Nennen Sie die Ergebnisse wichtiger Statistiken.

Boris von Heesen: Es fängt im Grunde bei den Fahrzeugen an, die Männer durch die Gegend steuern. 80 Prozent in der höchsten Leistungsklasse ab 2000 Kubikmeter Hubraum sind auf Männer zugelassen. Kein Wunder, dass Männer mit den großen und leistungsstarken Autos dann auch die Statistiken des Flensburger Kraftfahrbundesamtes anführen. 78 Prozent der erfassten Geschwindigkeitsverstöße entfallen auf Männer und unglaubliche 92 Prozent der jährlichen Führerscheinentzüge. 70 Prozent der Unfälle mit schwerwiegenden Sachschäden werden von Männern im PKW verursacht und über 78 Prozent der Unfälle mit getöteten

Unfallopfern.

Absurde Auswüchse maskuliner Autofantasien

“Patriarchales Fahren”, wie Sie es nennen, ist also eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer.

Boris von Heesen: Unter diesem Begriffspaar verstehe ich Männer, die ihre PS-starken Boliden rücksichtslos und risikoreich über die Straßen steuern und dabei andere Verkehrsteilnehmende und auch sich selbst gefährden. Es wird überholt, wo nicht überholt werden sollte. Es werden systematisch Geschwindigkeitsbegrenzungen missachtet, es wird getrunken und trotzdem gefahren. Männer verursachen fünfmal mehr Unfälle unter Alkoholeinfluss im Vergleich zu Frauen. Patriarchales Fahren ist eine Form ungesunden männlichen Verhaltens, das seine Ursache in überholten Rollenklischees hat.

Sie prangern die “Auswüchse” des Kults um das Auto an. Was ist gemeint?

Boris von Heesen: Es haben sich Parallelwelten entwickelt, die fast ausschließlich von Männern aufgebaut und besucht werden. Hier finden sich absurde Auswüchse maskuliner Autofantasien. Die Aktivitäten des Verbands der Automobiltuner – ja, so etwas gibt es! – werden beispielsweise durch Polizei, Verkehrsministerium und den Deutschen Verkehrssicherheitsrat unterstützt. Letzterer ist übrigens die vom Bund und den Unfallkassen finanzierte Organisation zur Förderung der Verkehrssicherheit. Der Männeranteil springt auf nahezu 100 Prozent, wenn man die Szenen der illegalen Autorennen und des Autoposing analysiert. Dann gibt es noch die Welt des Motorsports, hier werden keinesfalls nur klassische Autorennen organisiert. Nein, der wichtigste Lobbyverband ADAC veranstaltet in der sogenannten Pocket Bike Serie auch Motorradrennen für Kinder ab sechs Jahren! So werden schon Minderjährige früh an den Wahnsinn herangeführt.

Screenshot: Website ADAC

Frauen haben andere Mobilitätsketten

Das Bundesverkehrsministerium hat noch nie eine Frau geleitet, meist führte es ein autofixierter CSU-Mann. Welche Folgen hat das?

Boris von Heesen: Die Besetzung des höchsten Postens im Ministerium wird nicht alles verändern, hat aber eine enorm wichtige Signalwirkung. Männliche Politiker betrachten die Welt vorwiegend aus der Perspektive der Erwerbsarbeit und mit der ist meist das Pendeln mit dem Auto zum Arbeitsplatz verbunden. Diese Sichtweise befördert Investitionen in die Infrastruktur der Straßen und blendet andere Verkehrsmittel und Formen der Fortbewegung aus. Menschen, die keinen Führerschein besitzen oder sich kein Auto leisten können, werden systematisch benachteiligt. Besonders Frauen, die in der Care-Arbeit immer noch die meiste Verantwortung übernehmen, haben andere Wegemuster und Mobilitätsketten als Männer. Die Verkehrspolitik hat deren Bedürfnisse in den letzten 25 Jahren sträflich vernachlässigt. Gerade die CSU-Minister Ramsauer, Dobrindt und Scheuer haben zwischen 2010 und 2022 im Vergleich zur Schiene mehr als doppelt so viel Geld in den Straßenbau investiert. Menschen, die regelmäßig mit der Bahn fahren müssen oder es wollen, kennen die Folgen dieser Politik.

In Deutschland gibt es eine mächtige Autolobby. Die Vorsitzende des Branchenverbandes ist derzeit aber eine Frau, die frühere CDU-Politikerin Hildegard Müller. Hat das einen Kulturwandel ausgelöst?

Boris von Heesen: Hildegard Müller ist zwar die erste Frau an der Spitze des Verbands der Automobilindustrie, aber ein gutes Beispiel dafür, dass das nicht reicht, um den Wandel anzustoßen. Der Verband wird von drei Männern in der Geschäftsführung operativ geleitet. Im 19-köpfigen Präsidium sitzen nur fünf Frauen und auch die Fachabteilungen werden vorwiegend von Männern besetzt. Einen Kulturwandel haben die wenigen Frauen leider nicht ausgelöst, wenn man sich die Modellpolitik der letzten Jahre anschaut, die den Konzernen aktuell auf die Füße fällt. Immer größere, teurere, mit Status aufgeladene Fahrzeuge, die immer noch mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden, verlieren international an Bedeutung.

Das Automobil definiert die Norm

Worin liegen die wichtigsten Blockaden in der Verkehrspolitik?

Boris von Heesen: Es ist die sogenannte Autonormativität, ein Begriff, der von den Wissenschaftlerinnen Urmina Goel und Ulrike Mausolf entwickelt wurde. Er meint, wie unhinterfragt Autos unsere Mobilität

bestimmen. Das Automobil definiert die Norm. Alle anderen Formen der Fortbewegung, ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, werden als Abweichung von dieser Norm betrachtet. Autonormativität äußert sich auch in komplett zugeparkten Wohnvierteln, voll von Fahrzeugen, die nur herumstehen und an die wir uns gewöhnt haben. Autonormativität bewirkt, dass immer breitere Straßen und größere Parkplätze gebaut werden. Gleichzeitig sind die Ampelphasen für zu Fuß gehende Menschen häufig zu kurz und oder es gibt, so wie in meiner Heimatstadt, unter den mehr als tausend Straßen nur drei ausgewiesene Fahrradstraßen. Solange wir diese tief in unserem Denken und Handeln verankerte Haltung nicht durchbrechen, wird sich nichts bewegen. Im Buch schreibe ich von patriarchaler Autonormativität, weil es Männer sind, die diesen Prozess gestalten und davon profitieren.

Was müsste sich künftig ändern? Was sind ihre Lösungen?

Boris von Heesen: Es gibt einen bunten und vielfältigen Strauß an Wegen aus der maskulinen Autozentrierung hin zu einer für alle Menschen gerechten Mobilitätswende. Ich möchte zwei Lösungen herausgreifen. Der wichtigste und besonders einfach umzusetzende Vorschlag ist die Aufklärung darüber, wie extrem nicht nur Politik, Autoindustrie oder die zuständigen Behörden, sondern auch die Verkehrs- und Unfallstatistiken von Männern dominiert werden. Die meisten Menschen wissen nicht, wie deutlich Mobilität in Deutschland aus männlicher Perspektive gestaltet wird. Ein zweiter etwas komplexerer Vorschlag ist die Etablierung einer lebenslangen Verkehrserziehung, die ich im Buch “Mobil2045″ nenne. Die Idee basiert auf der Einrichtung einer Organisation vergleichbar der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung. Mit ihr sollen Menschen vom Bobbycar bis zum Rollator mit wichtigen Informationen zu einer gesunden, nachhaltigen und gerechten Mobilität versorgt werden – nicht nur regelmäßig in der Schule, auch beim Erwerb des Führerscheins, im Studium, im Betrieb oder beim Übergang in den Ruhestand.

“Die Mobilitätswende ist feministisch”, schreiben Sie. Ist es nicht zu einfach, alle Hindernisse einseitig dem meist männlichen Geschlecht der Akteure anzulasten?

Boris von Heesen: Der Begriff des Feminismus wird meiner Meinung häufig falsch verstanden. Für mich bedeutet er Gerechtigkeit und Chancengleichheit für alle Menschen in unserer Gesellschaft. Demnach verbirgt sich hinter einer feministischen Mobilitätswende die Idee, das Fortbewegung angemessen und gerecht an den Bedürfnissen aller am Verkehr teilnehmenden Menschen ausgerichtet wird. Damit ist nicht gemeint, dass Autos abgeschafft werden sollen oder Männer in der Zukunft der Verkehrspolitik keine Rolle mehr spielen dürfen. Im Gegenteil: Wir brauchen die männliche Perspektive auch weiterhin, aber nun mal nicht ausschließlich. Die dringend notwendige nachhaltige Mobilitätswende muss unbedingt von allen Menschen gestaltet werden, die sich im öffentlichen Raum bewegen.

Unter dem Titel „Die Mobilitätswende ist feministisch“ erschien das Interview zuerst auf der Website der Heinrich Böll Stiftung.

- E-Mail
- teilen
- teilen
- teilen
- teilen

Entdecke mehr von bruchstücke

Melde dich für ein Abonnement an, um die neuesten Beiträge per E-Mail zu erhalten.

Gib deine E-Mail-Adresse ein …

Abonnieren