

Meike Spitzner*

Für emanzipative Suffizienz-Perspektiven Green New Deal statt nachhaltiger Bewältigung der Versorgungsökonomie-Krise und Verkehrsvermeidung?

Zusammenfassung: Die Transformation des Wirtschaftens, wie sie der Green New Deal vorsieht, steht vor einem vierfachen Risiko: Dies bezieht sich auf die Transformations-tiefe, den wissenschaftlichen und politischen Androzentrismus, die Gender-Mainstreaming-Gebote und die nötige Effektivität und Akzeptabilität der Transformation. Die hier dargelegte These ist, dass es unverzichtbar ist, im Transformations-Konzept selbst die strukturellen Ursachen von Ungleichheiten geschlechtergerechtigkeitswirksam zu adressieren. Wie am Beispiel der Verkehrswende gezeigt wird, ist dies die Voraussetzung dafür, ökonomisch-sozial-ökologische Zusammenhänge zu erkennen und die Klima-, Ressourcen- und ökonomischen Krisen entsprechend politisieren zu können.

Schlagwörter: Green New Deal, Suffizienzpolitik, Androzentrismus, Verkehrswende

For emancipative sufficiency perspectives Green New Deal instead of a sustainable overcoming of the care economy crisis and transport avoidance?

Abstract: The transformation of economies, as envisaged by the Green New Deal, faces a fourfold risk: this relates to the depth of transformation, scientific and political androcentrism, gender mainstreaming imperatives, and the necessary effectiveness and acceptability of transformation. The argument presented here is that it is indispensable to address the structural causes of inequalities in the transformation concept itself in a gender-responsive way. As shown by the example of the transport transformation, this is the prerequisite for recognizing economic-social-ecological interrelationships and being able to politicize the climate, resource and economic crises accordingly.

Keywords: Green New Deal, sufficiency policy, androcentrism, transport transformation

1 **Meike Spitzner** ist Senior Researcher im Forschungsbereich Mobilität und Verkehrspolitik sowie Koordinatorin »Gender« der Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik des Wuppertal Instituts.

Unter dem Green New Deal (GND) versammeln sich unterschiedliche Konzepte einer nachhaltigen ökologischen Transformation des Wirtschaftens. Die in der Zeit der großen Finanzkrise in den Jahren ab 2008 entwickelten Ansätze zielten auf »eine ökonomische und soziale Transformation« (Giegold/Mack 2012: 40) und resultierten aus einer als dreifach erkannten Krise: Finanzkrise, Klimawandel und dem absehbaren Ende der globalen Ölreserven (Green New Deal Group 2008). Dagegen ist das Spektrum aktueller GND-Ansätze breiter. Der sozialistische GND der britischen Bewegung um Corbyn und Labour geht weiter und adressiert (i) soziale Ungleichheit im Sinne einer »Klassen-Frage«, (ii) ökonomisch-sozial-ökologische Problemdynamiken insbesondere in den Bereichen Energie und Verkehr (Labour o.J./2020a) sowie (iii) den gemeinsamen Ursprung der Krisen. Für Corbyn und Labour ist der GND »ein Plan, der anerkennt, dass wirtschaftliche, soziale und Klimagerechtigkeit untrennbar miteinander verbunden sind« (Labour o.J./2020b). Gegenüber diesem und anderen GND-Ansätzen (vgl. etwa Thie 2020 sowie Zeller und Smith in diesem Heft), knüpft der 2019 vorgelegte Green Deal der Europäischen Kommission (EC-GD, Europäische Kommission, 2019) eher an überholte Konzepte ökologischer Modernisierung an.

Der vorliegende Beitrag zeigt, auf welche zentralen ökologischen, Ressourcen- und ökonomischen Krisenlagen sowie Wirkungszusammenhänge sich GND-Konzepte beziehen müssen, um ihrem Anspruch zu genügen, die nachhaltige ökologische Transformation des Wirtschaftens politisch zu adressieren. Dies erfolgt auf der empirischen Basis zentraler analytischer Erkenntnisse der nichtandrozentrischen Nachhaltigkeits- sowie interdisziplinär angelegten feministischen Forschung. Ausgangspunkt sind vier Risiken, die genderhierarchische Konstruktionen für Gesellschaft und Politik produzieren und die an den Verkehrswende-Vorstellungen des EC-GD veranschaulicht werden. Der Beitrag identifiziert die Voraussetzungen für GND-Konzepte, die es ermöglichen, die vier grundlegenden Risiken zu vermeiden. Er zeigt abschließend eine »emanzipative Suffizienz«-Politik und entsprechend umsetzbare Instrumente auf, insbesondere in Hinsicht auf (GND-)Politiken zur Verkehrsvermeidung.

Im Mittelpunkt steht der EC-GD. Er beschwört zwar die Verkehrswende und ähnelt darin der »Energie- und Transportrevolution«, wie sie von der Green New Deal Group (2008: 3) vorgeschlagen wurde. Dabei diskutiert er aber vor allem Effizienzsteigerungen im Güter- und Luftverkehr, die Automatisierung und Digitalisierung »multimodaler Mobilität« und beschränkt sich ansonsten auf eine »Antriebswende« zu (teils hybrider) Elektromobilität.

Das vierfache Risiko eines androzentrischen Zugangs zur ökonomischen Krise und zur Klimakrise

Eine genderreflektierte Betrachtung zeigt, dass GND-Konzepte wie der EC-GD sich im Hinblick auf die ökonomischen Krisen, die gesellschaftlich nutzbaren Ressourcen und den Klimawandel auf basal genderhierarchische Konstruktionen stützen. Daraus resultieren vier brisante Risiken, nämlich: a) tiefgreifende gesellschaftliche Ungerechtigkeitsstrukturen zu verschärfen, b) die gesellschaftlichen und ökonomischen Realitäten nicht erkennen und adressieren zu können, c) geltenden Normsetzungen nicht zu entsprechen und d) weder in ökonomischer noch in klimapolitischer Hinsicht die substanziiell notwendigen Wirksamkeiten zu entfalten.¹

a) Transformations-Herausforderungen von Nachhaltigkeit

Die *Commission for Sustainable Development* der Vereinten Nationen (CSD 2001) hat als Minimalkonsens für Nachhaltigkeit eine Verschränkung zwischen ökonomischen, sozialen, institutionellen und ökologischen Nachhaltigkeitsdimensionen herausgestellt. Davon können exemplarisch die beiden am tiefsten greifenden benannt werden: erstens der durch industrialisierte Staaten verursachte globale Klimawandel und zweitens die nahezu ungebrochene Reproduktion gesellschaftlicher Ungerechtigkeitsstrukturen sowie Brüche demokratischer Verfassungsversprechen, die Ungleichheit bezogen auf Chancen, Lasten und Risiken der Geschlechter mit sich bringen.² Von diesen Ungleichheitsbedingungen sind besonders die hierarchische Definitions- und Gestaltungsmacht qua Gender herauszuheben, der Androzentrismus, der sich in fast alle akademische Disziplinen sowie in technologische und politische Handlungsfelder eingeschrieben hat.

b) Genderbedingter Mangel an Sachlichkeit

Androzentrismus meint eine Denk-, Sicht- und Orientierungsweise politischer, wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und gesellschaftlicher Sachverhalte, die Männer und Männlichkeit (im Sinne von Gender: Maskulinität) als Maßstab und Norm erachtet. Die ihm zugrundeliegenden gesellschaftlichen Konstrukte von Männlichkeit entsprechen dabei keineswegs den männlichen Lebensrealitäten. Ebenso wenig wollen viele Männer den propagierten Maskulinitätsmodellen entsprechen. Lebensbedingungen, (ökonomische) Praxis

1 Diese Risiken eines GND benennt selbst ein Strategiepapier der Grünen-Fraktion im Europäischen Parlament; vgl. Kuhl 2012: 6.

2 Das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) (2017) benennt und quantifiziert hier etwa das *Gender Care Gap*, die ungleiche Verteilung der Haus- und Versorgungsarbeit in Deutschland.

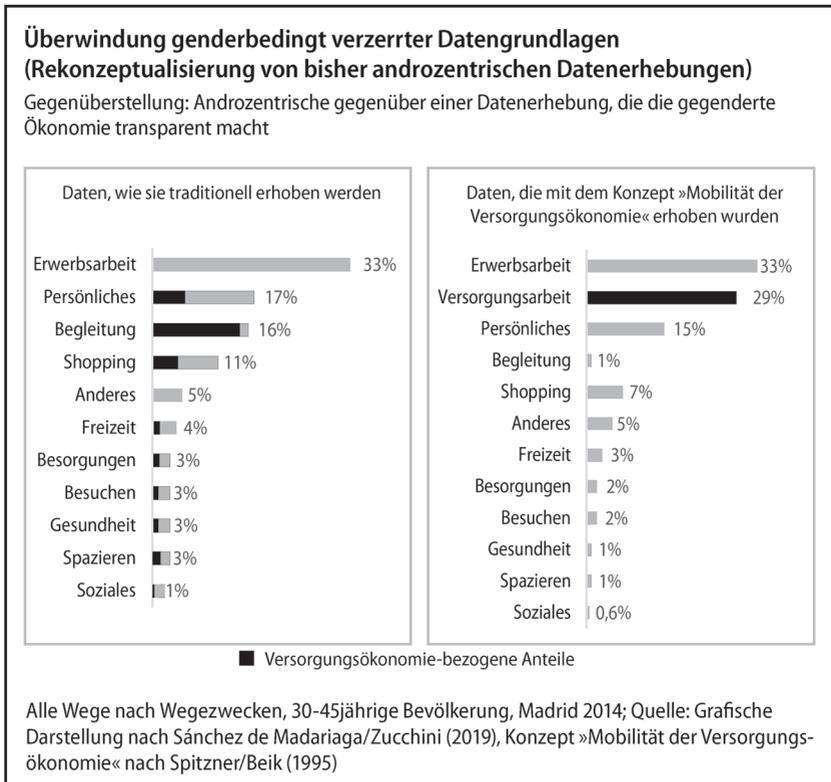
und Perspektiven von nicht-maskulinen Menschen, insbesondere Frauen, sowie »Weiblichkeit« werden dagegen als »Besonderheit«, als Abweichung von der Norm erachtet:

»Androzentrismus kann als eine gesellschaftliche, wissenschaftliche oder politische Fixierung auf das ›Männliche‹ begriffen werden. Durch die damit verbundenen Machtansprüche ist er eine spezifische Form von Sexismus, in der das Weibliche nicht direkt als minderwertig bezeichnet wird [...]. Vielmehr wird das mit ›Weiblichkeit‹ konnotierte durch Androzentrismus indirekt disqualifiziert: Es wird marginalisiert, als ›für das Eigentliche‹ (des Sachzusammenhangs, des Politikgegenstands o.ä.) bzw. ›für das Ganze‹ (der Politik für den demokratischen Souverän, des Politikbereichs o.ä.) unmaßgeblich abgewertet, männlichen (Wert-) Maßstäben unterworfen und für definierbar gehalten in von diesen abgeleiteten Kategorien. Androzentrismus besitzt damit eine struktureffiziente indirekte geschlechterhierarchisierende gesellschaftliche Wirksamkeit.« (Spitzner u.a. 2020: 50)

Diese basale Ungleichheitsorientierung ist, weil sie so implizit ist, in fachlichen Kontexten oft schwer erkennbar. »Da die Gleichsetzung von Mensch mit Mann und von Männlichkeit mit Normalität in fast allen Sachkontexten, Institutionen und Politikfeldern unthematisiert und unproblematisiert praktiziert wird, dabei zugleich jedoch ein Anspruch auf ›wissenschaftliche Objektivität‹ und ›allgemeine Nützlichkeit‹ behauptet wird, wirkt Androzentrismus subtiler geschlechterhierarchisierend, und ist sehr oft eine – auch von Frauen – tief verinnerlichte ›Selbstverständlichkeit‹. Daher bewirkt Androzentrismus eine verzerrte Sicht, bei der der durchdringende Mangel an Genderneutralität der vermeintlich ›normalen Sichtweise‹ nur schwer zu erkennen« (ebd.), zugleich dennoch als »Schaffung von Wissenssystemen ein entscheidender Schlüssel dafür ist, Strukturen ungleicher Machtverteilung durchzusetzen und zu verfestigen« (Muchhala 2020 in Bezug auf einen globalen GND).

Ein Beispiel dafür ist die versorgungsökonomische Mobilität, die der Androzentrismus systematisch unsichtbar macht. Eine grundlegende Untersuchung (Spitzner/Beik 1995) hat dieser verzerrenden Sichtweise die haushaltlichen Wirklichkeiten entgegengestellt und deren verkehrliche Bedeutung, auch in ihrer Größenordnung, transparent gemacht. Bis heute jedoch verweigern die öffentlichen Statistiken die Umstellung auf nichtandrozentrische Daten. Es brauchte 25 Jahre, bis erstmals wieder repräsentative Daten, von privater Seite aktualisiert, vorgelegt werden konnten (siehe Abbildung nächste Seite).

Weiter unten soll darauf eingegangen werden, inwieweit die basale gesellschaftliche Ökonomie beim GND androzentrisch marginalisiert, als un-



maßgeblich für die vom GND bearbeiteten Fragen ökonomischer Transformation systematisch ausgeblendet und maskulinen Wertmaßstäben unterworfen wird. Das trifft zuvorderst die unbezahlte Versorgungsökonomie, die innerhalb und zwischen Haushalten geleistet wird, sowie den bezahlten Care-Sektor, der trotz seiner Bedeutung systematisch abgewertet wird.

Dabei geht es darum, inwieweit in den GND-Konzepten, selbst wenn sie einen »gerechten« Übergang gestalten wollen, ein ökonomischer Androzentrismus festzustellen ist. Es wird zu fragen sein, inwieweit dieser zugleich die gesellschaftlichen und ökonomischen Realitäten verkennt, von denen jedoch ausgegangen werden muss, soll die Krise von Wirtschaften, Klima und Ökologie bewältigt werden.

c) Transformation unter Missachtung geltender gesetzlicher Vorgaben
Zunächst ist es hinsichtlich der Androzentrismus-Problematiken, der *inhaltlichen* Aspekte der Fachpolitiken und der übergreifenden Strategienpolitiken

wichtig, zur Kenntnis zu nehmen, dass sich seit zwei Dekaden national wie international die Geschlechtergleichstellungs-Politiken wesentlich weiterentwickelt haben. Seitdem *Gender-Mainstreaming*-(GM)-Gebote in der EU und in Deutschland verankert wurden, wird die Behauptung vermeintlicher Genderneutralität ohne deren Nachweis immer noch politisch praktiziert, ist aber nicht mehr erlaubt. Es besteht das Risiko, dass eine große Transformation auf der Basis aufbaut, dass geltende gesetzliche Regelungen von Rechtsstaaten gebrochen werden. GM verlangt von allen Fachpolitiken aktive positive fachliche Beiträge der Beförderung von Geschlechtergerechtigkeit.³ Dies gilt auch für die Klimapolitik. Der letzte UN-Weltklimagipfel im Dezember 2019 mündete in einem konkreten »Erweiterten Gender-Aktionsplan«, der die Wissensbestände, Inhalte und Ausrichtung der Klimapolitiken umfasst (vgl. Obergassel u.a. 2020).

d) Notwendige Wirksamkeiten

Konkret nachgewiesen ist für klimarelevante Sektoren wie den Verkehr, dass androzentrische Politikansätze die Wirklichkeiten von Mobilität systematisch aus dem Blick verlieren und sich so Möglichkeiten hin zu Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Minderung der Ressourcenvernutzung selbst verbauen.⁴ Inzwischen fragt das Umweltbundesamt danach, wie gerade *aufgrund* des Adressierens struktureller Ursachen der Ungleichheiten in einem transformatorischen Verständnis »genderresponsive« klimapolitische Maßnahmen wichtige Beiträge zu Erhöhung nicht nur der Akzeptanz, sondern auch der Wirksamkeit der Klimapolitik leisten. »Genderresponsiv« meint, Vorschläge zur Beseitigung von Ungleichheitsverhältnissen zu machen und die Politik entsprechend genderverantwortlich auszurichten.⁵

Anstehende Transformationsprozesse

In der nichtandrozentrisch-genderreflektierten Nachhaltigkeits- und in der feministischen Umweltforschung sowie in der feministisch-ökologischen politischen Auseinandersetzung werden die ökonomischen, sozialen und ökologischen Transformationsprobleme seit langem integriert thematisiert. Sie

3 Zusammenfassung der gesetzlichen und untergesetzlichen Regelungen in Spitzner u.a. 2020 sowie GenderKompetenzZentrum 2010.

4 Erstmals wissenschaftlich herausgearbeitet in dem heute über Researchgate wieder verfügbaren »alten« Grundlagenwerk Spitzner/Beik 1995; vgl. auch Spitzner u.a. 2020.

5 Dieser Begriff ist innerhalb der UN, auch der Verhandlungen unter dem Regime der Klima-Rahmenkonvention, seit längerem gebräuchlich; für den Begriff im Deutschen vgl. die Definition in Spitzner u.a.: 49.

machen Vorschläge für eine Veränderung des Wirtschaftens, die im Folgenden dargelegt werden. In den meisten GND-Konzepten werden sie ignoriert.

Für die feministisch-ökologische Analyse kapitalistischer und wachstumsökonomischer Krisen steht der Zusammenhang zwischen der Krise der gesellschaftlichen Reproduktion und der Krise des gesellschaftlichen Verhältnisses zu Natur und Umwelt im Mittelpunkt (vgl. Braidotti u.a. 1994; Spitzner/Beik 1995; Young 1998; Wichterich 2012; Spitzner/Buchmüller 2016). Der Kern der Kritik ist, dass die Arbeit von Frauen durch die Gesellschaft angeeignet und ausgebeutet wird, als wäre sie eine unendlich verfügbare, voraussetzungslos »nachwachsende« und unentgeltliche Ressource. Die Ausbeutung von Natur und Care-Arbeit ist die Grundlage des Wachstums in jeder Marktwirtschaft. Damit wird jedoch die Ressourcenbasis nicht nur der Erde, sondern auch der Care-Ökonomie höher belastet (vgl. Floro 2012). Die »Krise der Care-Ökonomie« stellt also eine vergeschlechtlichte ökonomisch-ökologisch-soziale Krise dar.

Die schädlichen Auswirkungen einer auf Profitmaximierung basierenden Wirtschaft auf Menschen und Natur bleiben kostenfrei, die Handlungsfolgen werden ökologisch und sozial externalisiert. Nicht nur beeinträchtigen die entsprechende Verknappung und ungerechte globale Verteilung lebenswichtiger Ressourcen wie Luft, Wasser und Nahrung die regenerativen menschlichen Grundlagen. Sie überlasten auch die für die soziale Reproduktion Verantwortlichen, da das Versorgen seiner Natur nach *zeitintensiv* ist. Hier greifen androzentrische Annahmen über Ökonomie nicht: Care-Arbeit ist nur eingeschränkt räumlich und zeitlich flexibilisierbar, Personal nur begrenzt substituierbar. Effizienzsteigerung und Rationalisierung der Versorgungsarbeit sind deshalb kaum möglich (vgl. Davies 1999). Eine Wachstumswirtschaft, die Care-Arbeit als Ressource ausbeuten sowie ihre Handlungsfolgen externalisieren darf, untergräbt damit die gesellschaftlichen Kapazitäten für die soziale Reproduktion. Sie bewirkt zudem die Unterversorgung von Menschen, die auf sie angewiesen sind. Die ökologische Krise und die Krise der sozialen Reproduktion werden so als zwei Prozesse begreifbar, die untrennbar miteinander verbunden sind.

Bisher ist die Rede von sozialer Reproduktion und Care-Ökonomie insgesamt. Care-Ökonomie umfasst hier die Versorgungsökonomie und den Care-Sektor. Die Versorgungsökonomie ist das genderspezifisch externalisierte Wirtschaften und Haushalten im Rahmen der Versorgungsarbeit. Sie wird innerhalb und zwischen Haushalten alltäglich geleistet (ist ökonomische Praxis) und folgt einer bedürftigkeitsorientierten Logik (ökonomische Rationalität). Seitens der androzentrischen Ökonomik wird diese Versorgungsökonomie als nicht-existent bewertet, sie gehört nicht zur Ökonomie

und wird deshalb aus der gesellschaftlichen Finanzierung ausgeschlossen. Der Care-Sektor umfasst die weitgehend unterbezahlten und von Frauen dominierten versorgungsrelevanten Beschäftigungen, etwa personenbezogene Dienstleistungen der Krankenpflege. Frauen tragen in der Versorgungsökonomie und im Care-Sektor allerdings nicht nur die Verantwortung für die Bedarfe und Bedürftigen, sie tragen auch die Finanzierung – in der Schweiz etwa 148 Milliarden Franken im Jahr (Madörin 2019). Und sie tragen zudem die Mehrkosten, die durch die ökologische Krise entstehen.

Ökonomisch-sozial-ökologische Krise der Versorgungsökonomie – am Beispiel Verkehr

Die Krise der Versorgungsökonomie besteht in dem dialektischen Zusammenhang zwischen rationaler und materialisierter infra-/struktureller, politischer und ökonomischer Ausblendung, Abwertung, Nichtbedienung und Externalisierung versorgungsökonomisch relevanter Aufgaben sowie der Generierung ökologischer Probleme. Letztere weisen dabei ihrerseits genderhierarchische Strukturierungen auf. Von dieser Krise gehen Dynamiken aus, die sowohl für das Klima als auch für die Gleichstellung fatal sind – und die genau deshalb eine Klima- und gendertransformative Gegensteuerung notwendig, sinnvoll und effektiv machen.

Dies zeigt sich am Beispiel der Verkehrserzeugung. Sie resultiert aus einer personellen (qua Maskulinität), institutionellen (Nicht-Wahrnehmung von Daseinsvorsorge), zeitlichen (technisch nicht beschleunigbare Aufgaben), ökonomischen (Rückzug des Staats aus sozial orientierter Regulation) und infrastrukturellen Externalisierung versorgungsökonomischer Rationalität und Verantwortungswahrnehmung. Wenn z.B. ein Infrastruktursystem nicht systematisch für seine Gebrauchsfähigkeit für alle Menschen, also für sehr diverse Lebenslagen, verantwortliche Sorge trägt, setzt es Menschen Risiken aus und lässt sie plötzlich zu »Bedürftigen« werden⁶, was wiederum im Bereich der Versorgungsökonomie aufgefangen werden muss. Als Folge zeitigen typische im »Privaten« verfügbare Anpassungsstrategien gleichzeitige Auswirkungen: genderhierarchisierende Lebenslagen in Haushalten, eine Fortschreibung der politischen und ökonomischen Externalisierung (»Privatisierung«) von Reproduktions- und Versorgungsarbeitsaufwand sowie ein Zuwachs des ökologisch problematischen Verkehrsaufwands, eine Verlage-

⁶ Damit erweisen sich solche Infrastruktursysteme als »diskriminatorische Regime« (Crenshaw n. Großmann 2017: 63); vgl. auch die Erkenntnisse aus der Forschung zu Intersektionalität.

rung des Verkehrs auf ökologisch problematische Verkehrsmittel und sozial problematische Mobilitätsrestriktionen in der Gesellschaft.

Die versorgungsökonomische Überlast mündet in – zugleich genderhierarchische Verschärfungen und Verkehrsabhängigkeiten erzeugenden – »Lösungen« wie »globale Sorgeketten«⁷ (Hochschild 2000) und Stadt-Stadtrand-Beziehungen, die sich auch verkehrlich niederschlagen (z.B. in der Problematik des Fernbusverkehrs).

Auch Kuhl (2012: 25) stellt fest, dass die Bereiche marktwirtschaftlicher (private gewerbliche Wirtschaft) und nicht-marktwirtschaftlicher Art (öffentlicher Sektor, private Haushalte) in einer Wechselbeziehung zueinanderstehen und voneinander abhängig sind. Entsprechend würden Veränderungen in dem einen Bereich, wie z.B. Einsparungen oder zusätzliche Ausgaben, unweigerlich Auswirkungen auf den anderen Bereich haben. So fielen bei Deregulierungen im Marktsektor im nicht-marktwirtschaftlichen Bereich Kosten an. Dies gelte insbesondere für die private Haushaltsökonomie, die auf einer nichtmonetären Grundlage mit dem Faktor Zeit Produkte herstellt und Dienstleistungen erbringt. Auch Kuhl verweist auf das Ergebnis einer »zeitlichen Verarmung«: Das Zeitkontingent für die Familienarbeit verknappt sich, sodass sich entsprechend die privaten Kapazitäten für Investitionen in Pflege, Betreuung und Bildung für Erwachsene sowie für abhängige Familienmitglieder (z.B. Kinder) verringern (ebd.: 25).

Am Beispiel der Privatisierung der Deutschen Bahn zeigt sich, wie zum einen Teile der öffentlichen (vorrangig kommunalen, aber eben auch Bundes-) Daseinsvorsorge und gemeinwohl-relevanten Aufgaben an privatwirtschaftliche Akteure übergeben werden. Für deren Dienste müssen die BürgerInnen nun als »KundInnen« zahlen, wodurch sie auf »KonsumentInnen« reduziert werden. Zum anderen werden ehemals vergesellschaftete Aufgaben (im Verkehr insbes. die von der EU als »gemeinwirtschaftlicher Verkehr« bezeichnete) in die privaten Haushalte und damit an die VersorgungsarbeiterInnen und/oder ins Ehrenamt (zurück)verlagert (vgl. Spitzner 2005). Letzteres bezeichnet man als »Feminisierung der Umweltverantwortung«,⁸ auf welche

7 Frauen aus Osteuropa oder Ländern des globalen Südens schließen die Care-Lücke in reicheren Regionen für eine (Visums-)Dauer in Form bezahlter Care-Arbeit, um mit Rücküberweisungen den Familien zu Hause einen sicheren oder höheren Lebensstandard und Bildung zu finanzieren, während ihre eigenen Versorgungspflichten zu Hause wiederum häufig von anderen Frauen übernommen werden; Frauen, die in reicheren Haushalten putzen, können sich eine Wohnung aber nur am Stadtrand leisten.

8 Bereits in den 1990er-Jahren haben Monika Weiland und Irmgard Schultz (1991; vgl. auch Schultz 1993) und Christa Wichterich (1992) die »Feminisierung der Umweltverantwortung« als zentrale Problematik androzentrisch marktzentrierter Umweltpolitiken herausgearbeitet.

als zentrale Problematik androzentrisch marktzentrierter Umweltpolitiken auch im Zusammenhang von Suffizienz noch zurückzukommen sein wird.

Statt dass Verkehrspolitik Maßstäbe anhand ihrer Mobilitätsorientierungen bildet, werden Versorgende, vor allem Frauen, durch strukturelle Bedingungen als Individuen dazu getrieben, selbst ökologisch destruktiv zu agieren:

Die maskulin gegenderte Motorisierung sowie die maskulin genderspezifische Affinität zu Pkw, hochmotorisierten Verkehrsmitteln, Hochgeschwindigkeit haben lange nichts mehr mit den Orientierungen und Praxen der Menschen zu tun, die Versorgungsverantwortung übernommen haben. Frauen wurden in Zukunftsbetrachtungen Ende der 1990er Jahre noch eine »mäßige Mobilität« sowie soziale und naturale, zeitliche und Raum-Bindungen zugeschrieben (vgl. Miegel 1997). Statt einer Politik der »Emanzipation vom Auto« insbesondere von nicht versorgend Tätigen und der hochmotorisierten Männer soll laut EC-GD die Förderung von Elektro-Automobilität im Vordergrund stehen.⁹

Die tendenzielle Nötigung zur Rationalisierung im Sinne von Technologisierung (z.B. Auto-Anschaffung, Haushaltsgeräte) und zur Kommodifizierung der Versorgungsarbeit (z.B. transport- und energie-intensive Fertiggerichte, Wäschetrockner u.a.) entsteht angesichts dessen, dass politisch keine Verantwortung für die Bedingungen einer sozial und ökonomisch nachhaltigen Versorgungsökonomie übernommen wird. Politiken, die absichern, dass alle Haushalte die Güter und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs in ihrer Nähe bekommen können, existieren nicht. Erreichbarkeitsplanungen bezogen auf die Haushalte, Care- und Versorgungsökonomie liegen bis heute nicht den Nahverkehrsplänen zugrunde. So steigt die Transport- und Energieintensität auch der Versorgungsökonomie, und damit auch ihre Emissionen und ihr Ressourcenbedarf.

Mehr Verkehr in Form von Umweg-Erfordernissen, Bewältigen der für versorgungsarme Quartiere und Siedlungen gewachsenen Entfernungen, Bring- und Begleitverkehr ist das, was eine die Bedürftigkeiten des Menschen und die Rationalität der Versorgungsökonomie nicht begreifende und nicht bedienende (öffentliche Nah-) Verkehrspolitik und -planung generiert. Nahverkehrs-Takte werden bis heute nicht auf Teilzeit-Erwerbsarbeit abgestimmt, nicht auf die Schichtzeiten des Krankenhauspersonals, Gehwegbreiten nicht am Nebeneinandergehen, Lastentragen und an den motorischen Bedürfnissen von Kindern orientiert. Warum gibt es Marktbusse nicht als

⁹ In Deutschland kam es bereits zu einer klimapolitisch begründeten, aus Steuermitteln finanzierten, als »Umweltbonus« eingeführten Kaufprämie für Privathaushalts-Elektro-Pkw im Klimaschutzpaket 2019.

Regelangebot in ländlichen Gemeinden? Warum werden (als zeitpolitisches Beispiel, das im Greater London Council als Verkehrsmaßnahme umgekehrt wurde) Lichtsignalphasen systematisch zulasten derer, die Wind und Wetter ausgesetzt sind, geschaltet?

Strukturelle maskuline Gewalt im öffentlichen Raum und öffentlichen Verkehr ist ein uraltes und bekanntes Risiko. Dieses verschärft sich noch dann und dort, wo ihr Raum gegeben wird, etwa durch Verkehrsgestaltungen oder wenn diese potenzielle Gewalt nicht durch soziale Belebtheit »im Zaum« gehalten wird (bei Dunkelheit, an gering bewohnten Orten, Unterführungen, abgelegenen oder unterirdischen Haltestellen etc.). Diese genderbasierte Bedrohung insbesondere von Mädchen und Frauen wird bis heute nicht politisch an der Wurzel angegangen. In GND-Ansätzen ist sie kein Thema.¹⁰ Bewegungsfreiheit sicherzustellen, ein Kern politischer Verkehrsverantwortung, wird den Haushalten und BürgerInnen als private Aufgabe zugeschoben. Diesen bleiben angesichts ihrer begrenzten Gestaltungsmacht nur wenige Möglichkeiten, dem mobilitätsbeschränkenden strukturellen maskulinen Gewaltisiko zu entgehen: »freiwilliger« Mobilitätsverzicht, (vermögensabhängig nur verfügbares) Ausweichen zum segregierten Wohnstandort, vor allem aber (versorgungsökonomische) Begleit-Transportdienste und: Automotorisierung. Der Anteil an den Automotorisierungs-Gründen, der der strukturellen maskulinen Gewalt im öffentlichen Raum geschuldet ist, wird – trotz verkehrspolitischer Thematisierung seit den 1970er Jahren¹¹ – bis heute nicht systematisch untersucht und in den offiziellen Statistiken (selbst des Kraftfahrtbundesamts, das genau mit der regelmäßigen Vorlage der Daten zur Motorisierung beauftragt ist) nicht ausgewiesen, dürfte allerdings eine erhebliche Rolle spielen. GND-Konzepte adressieren – bis auf die o.g. Ausnahme – strukturelle maskuline Gewalt im öffentlichen Raum politisch durchweg nicht.

Die politische Dethematisierung der Krise der Versorgungsökonomie – fortgeführt im EC-GD, in dem diese mit keinem Wort thematisiert wird – führt

10 Corbyn, der den GND-Ansatz der UK Labour-Partei forcierte, erkannte immerhin die sozialen verkehrlichen Auswirkungen, auch wenn daraus keine nennenswert politische Perspektive erwuchs. Er sagte 2015: »Es ist inakzeptabel, dass viele Frauen und Mädchen ihr tägliches Leben anpassen, um zu vermeiden, auf der Straße, in öffentlichen Verkehrsmitteln und an anderen öffentlichen Orten vom Park bis zum Supermarkt belästigt zu werden [...] Dazu könnte gehören, längere Wege zur Arbeit zu nehmen, selbst auferlegte Ausgangssperren zu haben oder bestimmte Verkehrsmittel zu meiden.« (Siehe »Jeremy Corbyn raises possibility of women-only train carriages« (26.8.2015), <https://www.theguardian.com>, Übers.: M.S..

11 Die Diskussion um das kostenlose Frauen-Nachttaxi sollte, neben deren politischer Thematisierung auch die gemeinwirtschaftlichen Kosten und die Reinternalisierung der ökonomischen Kosten maskuliner Gewalt im öffentlichen Raum aufzeigen.

zu Verkehrserzeugung und Automotorisierung. Der dargestellte Druck auf alle Geschlechter zur Anpassung an ökologisch problematische Maskulinität wird politisch fortgeschrieben. Aus solcher Politik folgt entsprechendes Verkehrs»verhalten«: die Tendenz zum »Doing Unsustainability« in Bezug auf problematische Zeit-, Raum- und Natur-Verhältnisse, ein die Strukturen bestärkendes und reproduzierendes rationales Handeln auf individueller Ebene. Dies ist aber nicht der »Moral«, »mangelnder Information« oder »fehlendem Bewusstsein« der BürgerInnen anzulasten, sondern den androzentrisch politisch hergestellten Bedingungen.

Diese Punkte zeigen in Bezug auf Verkehr, dass von GND-Konzepten, die die Krise der Reproduktion und die ökonomisch-sozial-ökologische Krise der Versorgungsökonomie *nicht* reflektieren und *nicht* politisch adressieren, die oben genannten vier Risiken ausgehen.

Der EC-GD begreift Mobilität als bestehend aus »Verkehrsträgern« und deren »Nutzern«:

»Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft- und Schifffahrt) werden zu dieser Verringerung beitragen müssen. Die Verwirklichung einer nachhaltigen Mobilität bedeutet, den Nutzern Vorrang einzuräumen« (Europäische Kommission 2019: 12).

Damit sind die aufgezeigten komplexen Zusammenhänge zwischen versorgungsökonomischen, sozialen und ökologischen Strukturierungen in einem Maße ausgeblendet (Risiko 2), dass Akzeptanz und Wirksamkeiten (Risiko 4) eines solchen GD-Ansatzes sehr fraglich sind. Wie sollen so tragfähige und innovative wirksame politische Handlungsmöglichkeiten erschlossen werden können? Wo bleibt der transformatorische Zugang zu Mobilität insgesamt (vgl. Spitzner 2020)?

Indem der EC-GD (ebd.) darauf abzielt, »den Nutzern [...] erschwinglichere, besser zugängliche, gesündere und sauberere Alternativen zu ihren derzeitigen Mobilitätsgewohnheiten zu bieten«, könnte er die Hoffnung erwecken, dass ein massiver quantitativer und qualitativer Ausbau des Umweltverbunds aus Tag- und Nacht-Fußwegenetzen, differenzierten Radwegenetzen und Bus und Bahn finanziell unterlegt werde. Doch bei näherer Sicht meint »Alternativen« für den EC-GD lediglich Fahrzeugantriebswechsel und Digitalisierung hinsichtlich »Mobilitätsdienstleistungen«. Damit sind diejenigen, die keine Nutzer sind, weil ihnen kein effektiver benutzbarer ÖPNV zur Verfügung gestellt wird (sei es aus ökonomischen Gründen, sei es mangels Daseinsvorsorge für die BürgerInnen oder sei es aufgrund von unfreiwilliger Immobilität,

die der Unzulänglichkeit von Umweltverbund-Verkehrsinfrastrukturen oder der maskulinen Gewalt im öffentlichen Raum geschuldet ist), per se ausgeschlossen aus der gesamten Strategie.

Und: Versorgungsökonomische Rationalität und Praxis werden als überproportional verantwortliches Handeln und reflektiertes Abwägen und Entscheiden gar nicht ernst genommen: Das Verkehrshandeln von BürgerInnen scheint nicht der rationalen Bewältigung von Zeit- und Kraftkonflikten geschuldet, sondern wird als blanke (naheliegend »eingefahrene«) »Gewohnheiten« betrachtet (ebd.:12). Doch also statt besserer Bedingungen für alle nur »mehr Bewusstsein« sowie »mehr Information« für die digital Affinen und Versorgten?

Allein die ungleiche Unterstützung der Versorgungsökonomie und des Care-Sektors in Relation zu den anderen gesellschaftlichen Ökonomien, der öffentlichen Wirtschaft und der Akkumulationsökonomie (etwa der Autoindustrie, der, statt sie mit Rück- und Umbau zu konfrontieren, nun mit öffentlich finanzierten Ladeinfrastrukturen verbesserte Markteintritte angeboten werden, vgl. EC-GD 2019:13), folgt einer Genderhierarchisierung und schreibt die Ungleichheitsorientierung fort. (Risiko 1)

Jüngst hat der Kongress »Frauen machen Mobil(ität)« (2021/noch unveröffentlicht) von Bündnis 90/Die Grünen ein »Recht auf besitzunabhängige Mobilität für alle« verkehrspolitisch ausbuchstabiert und gezielte Umsetzungsvorschläge für eine Umkehrung der Autoverkehrs-begünstigenden verkehrspolitischen Prioritäten zugunsten eines Vorrangs für den Menschen entwickelt. Dagegen enthält der EC-GD (bisher) keine Maßnahmen zur Minderung sozialer Ungleichheiten, auch in der Bewegungsfreiheit. Stattdessen sieht er vor – ohne strukturelle Verkehrserzeugung überhaupt zu thematisieren – die Anwendung des europäischen Emissionshandels auf den Straßenverkehr »in Erwägung zu ziehen«. An Rückbau nimmt er lediglich Abschaffung von Subventionen für fossile Brennstoffe und »wirksame Straßenbenutzungsgebühren in der EU« in den Blick. Zudem sollen »den Luftfahrtunternehmen im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems weniger Zertifikate kostenlos« zugeteilt werden (EC-GD 2019:13). Marktökonomische Instrumente stehen im EC-GD im Vordergrund. Es ist die Frage, ob sie nicht letztlich die unbezahlten versorgungsökonomischen Kontexte belasten. Zu beachten ist allemal: Einkommens-bezogene steuerliche Vergünstigungen grenzen genau unbezahlte Versorgungsökonomie aus.¹²

12 Auf sozialen Ausgleich gerichtete ökologische »Pro-Kopf«-Rückerstattungen für ökologische Preiserhöhungen – wie z.B. das »Energiegeld« der Grünen – kommen allerdings der Versorgungsökonomie als Arbeit für andere auch nicht unmittelbar zugute.

Schlussendlich sieht der EC-GD auch kein *Gender Mainstreaming* der Verkehrs- und anderen Fachpolitiken vor, obwohl dies auf EU-Ebene für alle Programme und Strategien verpflichtend ist (Risiko 3) und von der internationalen Klimapolitik mit dem Gender-Aktionsplan gefordert wird. Es fehlt ein systematisches *ex-ante-Gender Impact-Assessment* der enthaltenen Gesamt- und Einzelstrategien wie der zu Verkehr, wie es in mehreren europäischen Staaten gesetzlich verbindlich gemacht und jüngst in Deutschland für die Klimapolitik weiterentwickelt worden ist.¹³ Wie aber können so – wie gefordert – Vorsorge gegen kontraproduktive »Folgen« des EC-GD in Hinsicht auf Geschlechtergerechtigkeit sowie die aktiven und positiven Beiträge des EC-GD zu deren Beförderung seriös abgeschätzt und durch Daten und plausibilisierte Wirkungsketten validiert werden?

Aus der Betrachtung der aufgezeigten ökonomisch-sozial-ökologischen Zusammenhänge sind mindestens drei Schlussfolgerungen für GND-Konzepte zu ziehen:

Erstens eine *makroökonomische Folgerung*: »Die private Haushaltsökonomie muss systematisch als Bestandteil der Volkswirtschaft betrachtet werden, die bisher nach allgemeiner Lesart lediglich aus der privaten Wirtschaft und dem öffentlichen Sektor besteht. Erst dann wird das Gesamtbild der Produktion ökonomischen, ökologischen und sozialen Wohlstands sichtbar« (Kuhl 2012: 25).¹⁴ Zweitens eine *finanz- und fiskalpolitische Folgerung*: Nachhaltigkeitswirksam dürfte ein Green New Deal nur dadurch werden, dass Fiskalpolitik den Care-Sektor und die Versorgungsökonomie nicht beschneidet (vgl. Muchhala 2020). Im Gegenteil müssen sich drittens *Investitions- und Konjunkturprogramme* genau der Finanzierung dieser Bereiche widmen – angesichts ihrer Systemrelevanz, des ökonomisch-sozial-ökologischen Charakters der Krise der Versorgungsökonomie sowie der verfassungsrechtlich verankerten aktiven Gleichstellungsgebote und der GM-Gebote.

13 Die sieben Genderdimensionen, wie sie jüngst für die Klimapolitik im Auftrag des UBA weiterentwickelt wurden, fokussieren systematisch auf strukturelle gesellschaftliche Genderprobleme, auf Ungleichheit und Machtverhältnisse erzeugende und aufrechterhaltende Faktoren und Wirkungszusammenhänge und zeigen konkrete politische Gestaltungsmöglichkeiten auf. Mit ihrer Hilfe sind auch die grundlegenden nationalen Klimastrategien analysiert und entsprechende Handlungserfordernisse identifiziert worden. Vgl. Spitzner u.a. 2020, Kap. 5 sowie für einen Globalen Green New Deal Muchhala 2020.

14 Madörin verweist zudem unter Bezug auf Baumol auf die ökonomisch-sozial-ökologische Problematik des zunehmenden Preisrelationsgefälles zwischen Akkumulationsökonomie und Care-Sektor in Kombination mit der Versorgungsökonomie. Die Arbeitsproduktivität personenbezogener (Dienst-)Leistungen lässt sich kaum steigern, weil sie zeitintensiv bleibt, sodass die ausstehende Sicherung des ungeheuren Finanzvolumens der Versorgungs-/Care-Ökonomie mit das drängendste ökonomische Problem der Zukunft darstellen wird. Siehe Madörin 2019.

Nagelprobe Suffizienz – Politische Weichenstellungen angesichts der Gender-Brisanz im GND

Der EC-GD für den Verkehr umfasst letztlich lediglich Effizienzsteigerung im Güter- und Luftverkehr, Automatisierung und Digitalisierung »multimodaler Mobilität« und ansonsten nur eine »Antriebswende«. Die nun quantifizierten Klimaziele (Senkung der verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 Prozent) werden mit solchen Anstrengungen nicht erreichbar sein.

Dabei waren wir schon weiter: Die ökologische verkehrspolitische Diskussion betrachtet Emissionen und Ressourcen, worauf der EC-GD reduktionistisch abhebt, lediglich als einen Teil der ökologischen Probleme des Autoverkehrs. Sie integriert auch die weiteren wesentlichen ökologischen Probleme wie Raumentzerrung gegenüber ökologisch und sozial verträglicheren Mobilitätssystemen, Zerschneidung von Natur (problematisch für Biodiversität) und Orten, Bedrohung von Menschenleben. Noch wesentlicher ist: Es gab schon weit avanciertere Lösungskonzepte und -anstrengungen, die zumindest in Deutschland längst unter allen Fraktionen des Bundestages Zustimmung gefunden hatten. Unter »Verkehrswende« wurde – gerade im Hinblick auf Klima – seit Ende der 1980er Jahre *Verkehrsvermeidung* als zentrale Strategie diskutiert, die ergänzt wurde um Strategien der Verkehrsverlagerung, im Personenverkehr die Verlagerung vom Pkw insbesondere zum öffentlichen Verkehr, und der Verkehrsverbesserung. Die Klima-Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages verständigte sich gar auf die Einsicht, dass die Minderung (raum-) *struktureller Verkehrserzeugung* unverzichtbar sei, und titelte ihr erstes Kapitel zu den Emissionsminderungspotentialen im Verkehrsbereich mit »Beeinflussung der verkehrsverursachenden Strukturen«. (Deutscher Bundestag 1994: 72f)¹⁵

Die aus diesen politischen Diskussionen und manchen Umsetzungen hervorgegangenen, im Vergleich zu anderen Sektoren recht früh entwickelten Transformationsansätze des Verkehrsbereichs haben sich sektoral sogar verbreitert: Sie fanden in den letzten Jahren auch Eingang in den (Haushalts-) Energiebereich (vgl. Brischke u.a. 2015).

Hieran ließe sich genau jetzt mit Transformationspolitiken anknüpfen. Strukturelle Verkehrserzeugung zu mindern bedeutet, sich vom Primat ener-

¹⁵ Die Auseinandersetzung mit den Erfordernissen einer »Verkehrswende« im Sinne von »Verkehrsvermeidung« wurde nicht nur im Bundestag, sondern auch vom Sachverständigenrat für Umweltfragen und von der nachhaltigkeitsorientierten Verkehrsforschung von den 1990er bis zur Mitte der 2000er Jahre – zu guten Teilen auch nichtandrozentrisch (vgl. u.a. Hesse 1993; Spitzner 1994) – geführt.

gie- und transportintensiver, die Versorgungsökonomie und Daseinsvorsorge vergessender, auf Wachstum und Akkumulation orientierter Modernisierungspfade zu verabschieden.

Umweltpolitisches Verursacherprinzip sowie das klimapolitische Vorsorgeprinzip (Mitigation) sind konsensuale und legitimierende Prinzipien. Es ist wichtig, dass sie jetzt endlich auch in Hinsicht auf die soziale Reproduktion und gegenüber der Krise der Versorgungsökonomie angewandt werden. Haushalte, somit die Haushaltsversorgenden und die Versorgungsbedürftigen, sind nicht »Verursacher« der Emissionen. Im Gegenteil: Es bedarf der politischen Vorsorge gegen eine Feminisierung der Umwelt-, Klima- und Ressourcenverantwortung und gegen eine akkumulationsökonomische Externalisierung in die Versorgungsökonomie – sie ist eben keine kostenlose Ressource und Senke. Der Technisierungs- und Motorisierungsdruck auf die Versorgungsökonomie, auf die Haushalte muss abnehmen. Nötig ist eine sozial-ökonomisch-ökologisch-institutionell nachhaltige gesellschaftliche Organisation der Versorgungsökonomie und des Care-Sektors, wenn eine Politik der »ökonomischen und sozialen Transformation unserer Wirtschaft« den eingangs umrissenen vier Herausforderungen standhalten will. Die politisch-finanzielle Verantwortung für die soziale Reproduktion als basaler gesellschaftlicher Ökonomie muss als ökologisch-ökonomische Herausforderung begriffen und mit der Entlastung von problematischer Energiebedarfs- und Verkehrserzeugung verbunden werden. Konkret hieße das z.B. umsichtig versorgende Verkehrsinfrastruktursysteme und Sicherung eigenständiger und besitzunabhängiger Mobilität für alle.

Ausblick – Anknüpfen an diskutierte Instrumente

»Emanzipative Suffizienz-Politik«¹⁶ stellt sich der androzentrischen Konstruktion, die Emissions-Verursachung privaten Haushalten zuzuschreiben, sowie der moralisierenden Externalisierung dieser Verantwortung aus Akkumulationsökonomie und Politik in die Versorgungsökonomie entgegen. Sie bezieht sich darauf, dass das Emissionswachstum strukturell erzeugt wird und Androzentrismus hierbei implizite Strukturwirksamkeiten entfaltet. Sie verweist auf entsprechende strategisch-konzeptionelle Korrekturen, insbesondere makroökonomische, fiskalpolitische strategische Ansätze und sol-

16 Dieser Ansatz konnte im Rahmen eines vom BMBF geförderten dreijährigen Projekts »Energiesuffizienz« entwickelt werden (siehe Spitzner/Buchmüller 2016). Dabei gingen wichtige Erkenntnisse aus den frühen verkehrswissenschaftlichen, politisch-parlamentarischen und Frauenbewegungs-Diskursen zur Verkehrsvermeidung ein.

che für Investitions- und Konjunkturprogramme, wie sie oben umrissen wurden. Sie verweist auch auf konkrete ökonomisch wirksame Instrumente, die die strukturelle Erzeugung von Energiebedarfen und von Verkehrsaufwand politisch reduzieren. Dazu gehörten etwa eine Verkehrserzeugungsabgabe für Unternehmen, die aufgrund der Ausnutzung von Bodenpreisgefälle, *Economy of Scale* etc. Nahversorgungen aushebeln und Liefer-, Beschäftigten-, KundInnen- und Entsorgungsverkehre erzeugen.¹⁷ Und es gibt weitere ökonomische Instrumente, die strukturelle Verkehrserzeugung dynamisch mindern können: eine reguläre Verkehrsauswirkungsprüfung von Gesetzen, die steuerliche Besserstellung nahversorgender Unternehmen, die Subventionierung und *public-commons*-orientierte modernisierende Erweiterung bestehender dezentraler versorgungsnahe Infrastrukturen (Volkshochschulen, Stadtteilbibliotheken und Bücherbusse), eine Rückzahlung der Energie-Dividende, die die Akkumulationsökonomie mit der fossilen Naturschätze-Ausbeutung vereinnahmt hat, an die Versorgungsökonomie (vgl. Spitzner u.a. 2015), die Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Dienstwagen, die in Deutschland 62 Prozent der jährlichen Pkw-Neuzulassungen ausmachen, etc.

Diesen »Pull«-Instrumenten stellt eine emanzipative Suffizienz-Politik (als »Push«-Instrument) auf der Haushaltsseite und der Seite der Versorgungsökonomie ein »Suffizienz-Recht«, bürgerliche Nachhaltigkeits- und Klimarechte des Versorgens und der Versorgenden zur Seite: das Recht, sich selbst, die/den PartnerIn und andere versorgen zu können ohne Minderung eigener Lebenschancen und eigenständiger Existenzsicherung und nicht zulasten der sozialen und naturalen Mit- und Umwelt.¹⁸ Dieses könnte ein konkretes materielles Recht auf ausgebauten öffentlichen Verkehr, auf gute Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, auf bezahlbare energiesparsame Wohnungen vor Ort bedeuten. Solche Rechte können Dynamiken entwickeln, indem u.a. öffentliche Haftung und Einklagbarkeiten entstehen. So würde der Verfassungsgrundsatz der Daseinsvorsorge zu einem operationalisierten Rechtsbegriff.

17 Dieses Instrument wurde bereits in den 1990ern interfraktionell legislativ mit großer konstruktiver und abwehrender Resonanz diskutiert – siehe Spitzner u.a. 1992. Inzwischen gibt es in Frankreich etwas Ähnliches: eine Arbeitgeberabgabe (*versement transport*). Auf diese Weise wurden 2015 dort 40 Prozent der Kosten des Nahverkehrs finanziert. Städte mit mehr als 20.000 EinwohnerInnen können selbstständig über die Einführung und die Höhe einer solchen Abgabe entscheiden. Von dieser Möglichkeit machten 85 Prozent dieser Kommunen Gebrauch.

18 Näheres, die Ableitung und die Anwendung auf Haushaltsenergie findet sich in Spitzner/Buchmüller (2016). Bezogen auf die aktuellen Klimaprogramme der Bundesregierung sowie auf den Datenbedarf, um die Erfüllung der Suffizienzrechte auch für politikpraktische Nachsteuerung evaluieren zu können, siehe Spitzner u.a. 2020: Kapitel 5.

Mit diesen Suffizienz-Rechten führt ein nichtandrozentrischer Politikansatz ökonomisch-sozial-ökologischer Transformation weiter als die haltlosen Versprechen eines GND.

Literatur

- Braidotti, Rosi / Charkiewicz, Ewa / Häusler, Sabine / Wieringa, Saskia (1994): *Women, the Environment and Sustainable Development – Towards a Theoretical Synthesis*. London.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) (2017): *Zweiter Gleichstellungsbericht der Bundesregierung*. URL: <https://www.bmfsfj.de/>, Zugriff: 14.10.2020.
- Brischke, Lars-Arvid u.a. (2015): *Energiesuffizienz – Strategien und Instrumente für eine technische, systemische und kulturelle Transformation zur nachhaltigen Begrenzung des Energiebedarfs im Konsumfeld Bauen/Wohnen – Rahmenanalyse*. Heidelberg. URL: <https://energiesuffizienz.files.wordpress.com/>, Zugriff: 27.11.2020.
- CSD Kommission für Nachhaltige Entwicklung (2001): *Report on the Ninth session 5. May 2000 and 16-27 April 2001*. Economic and Social Council Official Records, 2001, zitiert nach Stephan, Petra (2001): *Die Welt auf dem Prüfstand – Nachhaltigkeitsindikatoren im Rio-Follow-up*. Bonn.
- Davies, Karen (1999): *Temporalities of Work and Gender – zur vorfindbaren Diversität von Zeiten und Zeitdominanz*. In: Hofmeister, Sabine / Spitzner, Meike (Hg.): *Zeitlandschaften – Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik*. Stuttgart/Leipzig: 161-182.
- Deutscher Bundestag (1994): *Zweiter Bericht der Enquete-Kommission »Schutz der Erdatmosphäre« zum Thema Mobilität und Klima – Wege zu einer klimaverträglichen Verkehrspolitik*. BT-Drucksache 12/8300 vom 15.7.1994. URL: <http://dipbt.bundestag.de/>, Zugriff: 25.1.2021.
- Europäische Kommission, Directorate-General for Research and Innovation (Hg.) (2020): *Gendered Innovations 2 – How inclusive Analysis Contributes to Research and Innovation*. Policy Review. Luxembourg. URL: <https://ec.europa.eu/>, Zugriff: 11.12.2020.
- Europäische Kommission (2019): *Der europäische Grüne Deal*. COM(2019) 640 final. URL: <https://ec.europa.eu/>, Zugriff: 29.10.2020.
- Floro, Maria S. (2012): *The crises of environment and social reproduction: understanding their linkages*. In: *Journal for Gender Studies* 15(60): 13-31.
- GenderKompetenzZentrum (2010): *Gender Mainstreaming*. URL: <http://www.genderkompetenz.info/>, Zugriff: 15.12.2020.
- Giegold, Sven / Mack, Sebastian M. (2012): *No stabilization of the Euro without a Green New Deal*. Strategic paper by the Greens/EFA in the European Parliament. Düsseldorf. URL: <https://sven-giegold.de/>, Zugriff: 11.11.2020.
- Green New Deal Group (2008): *A Green New Deal. Joined-up policies to solve the triple crunch of the credit crisis, climate change and high oil prices*. The first report of the Green New Deal Group. July 2008. URL: <https://neweconomics.org/>, Zugriff: 30.11.2020.
- Großmann, Katrin (2017): *Energiearmut als multiple Deprivation vor dem Hintergrund diskriminierender Systeme*. In: Großmann, Katrin u.a. (Hg.): *Energie und soziale Ungleichheit. Zur gesellschaftlichen Dimension der Energiewende in Deutschland und Europa*. Wiesbaden: 55-78.
- Hesse, Markus (1993): *Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region*. Marburg.
- Hochschild, Arlie Russell (2000): *Global care chains and emotional surplus value*. In: Giddens, Tony / Hutton, Will (Hg.): *On the Edge: Globalization and the New Millennium*. London: 130-146.
- König, Tomke / Jäger, Ulle (2011): *Reproduktionsarbeit in der Krise und neue Momente der Geschlechterordnung: Alle nach ihren Fähigkeiten und ihren Bedürfnissen!* In: Demirović,

- Alex / Dück, Julia / Becker, Florian / Bader, Pauline (Hg.): *VielfachKrise. Im finanzmarktdominierten Kapitalismus*. Hamburg: 147-164.
- Kongress FRAUEN MACHEN MOBIL(ITÄT) (2021, unver.): *Forderungen für eine zukunftsfähige Mobilitätswende*. Zusammengestellt von Menge, Susanne / Hassepaß, Oda / Hieronimus, Karin / Stock, Julia / Michaelsen, Swantje / Merkle, Isabell. Januar 2021.
- Kuhl, Mara (unter Mitarbeit von Friederike Maier) (2012): *Geschlechteraspekte des Green New Deal – eine Analyse der Strategiepapiere der Grünen/EFA Green-New-Deal-Arbeitsgruppe*. Studie im Auftrag der Fraktion der Grünen/Freie Europäische Allianz auf Initiative von Elisabeth Schroedter. Berlin. URL: <http://dr-mara-kuhl.de/>, Zugriff: 15.12.2020.
- Labour for a Green New Deal (o.J./2020a): *Our Vision*. URL: <https://www.labourgnd.uk/our-vision>, Zugriff: 14.1.2021.
- (o.J./2020b): *The Green New Deal Explained*. URL: <https://www.labourgnd.uk/gnd-explained>, Zugriff: 14.1.2021.
- Madörin, Mascha (2019): *Zählen, was zählt. Sorge- und Versorgungswirtschaft als Teil der Gesamtwirtschaft*. In: Knobloch, Ulrike (Hg.): *Ökonomie des Versorgens. Feministisch-kritische Wirtschaftstheorien im deutschsprachigen Raum*. Weinheim: 89-119.
- Miegel, Meinhard u. a. (1997): *Erwerbstätigkeit und Arbeitslosigkeit in Deutschland – Entwicklung, Ursachen und Maßnahmen. Teil II: Ursachen steigender Arbeitslosigkeit in Deutschland und anderen frühindustrialisierten Ländern*. In: Kommission für Zukunftsfragen der Freistaaten Bayern und Sachsen. URL: <https://www.bayern.de/>, Zugriff: 18.12.2020.
- Muchhala, Bhumika (2020): *Für einen dekolonialen und feministischen Global Green New Deal. Einige konzeptuelle Zutaten*. *Nachrichten Rosa-Luxemburg-Stiftung* (13.10.2020). URL: <https://www.rosalux.de/>, Zugriff: 15.12.2020.
- Obergassel, Wolfgang u.a. (2020): *COP25 in Search of Lost Time for Action: An Assessment of the Madrid Climate Conference*. In: *Carbon & Climate Law Review* 14(1): 3-17. DOI: <https://doi.org/10.21552/cclr/2020/1/4>.
- Röhr, Ulrike / Alber, Gotelind / Göldner, Lisa (2018): *Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Forschungsreview, Analyse internationaler Vereinbarungen, Portfolioanalyse*. UBA-Texte 23/2018. Dessau/Rosslau. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/>, Zugriff: 31.10.2019.
- Schultz, Irmgard (Hg.) (1993): *Globalhaushalt. Globalisierung von Stoffströmen – Feminisierung der Verantwortung*. Frankfurt/M.
- (1999): *Forschungen im Rahmen des Themas »Gender and Environment«*. Ein Blick auf die deutsche Debatte. Wissenschaftliches Kolloquium des NFFG »Geschlechterverhältnisse – Naturverhältnisse« am 17.9.1999 an der Universität Hannover. Frankfurt/M.
- Spitzner, Meike (2020): *Aufenthalts- & Bewegungsformen in der Stadt - ein transformatorisches Mobilitätsverständnis als Grundlage für Nachhaltigkeitsstrategien. Ratschlag II für Barriere- und Bewegungsfreiheit • Durchlässigkeit • (soziale) Gleichheit - Die Mobilitätswende als Chance, die sozialräumliche Spaltung der Stadt zu überwinden*. In: *Bürgerinitiativen GartenStattZOB (Dortmund)*. URL: <https://www.gartenstattzob.de/>, Zugriff: 31.1.2020.
- (2005): *Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck - Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV. Untersuchung zur sozial-ökologischen Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme*. Schriftenreihe NetWORKS-Papers Nr.13. Berlin (Deutsches Institut für Urbanistik). ISBN 3-88118-384-1. URL: <https://repository.difu.de/>, Zugriff: 10.8.2020.
- (1999): *Zukunfts Offenheit statt Zeitherrschaft – Umrisse öko-sozialer Zeitpolitik*. In: Hofmeister, Sabine; Spitzner, Meike (Hg.): *Zeitlandschaften – Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik*. Stuttgart/Leipzig: 267-327.
- (1994): *Strukturelle Verkehrsvermeidung - Reduzierung von Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung*. In: Buchen, Judith / Buchholz, Kathrin / Hoffmann, Esther / Hofmeister, Sabine / Kutzner, Ralf / Olbrich, Rüdiger / Van Rühl, Petra (Hg.): *Das Um-*

- weltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Dokumentation der Ringvorlesung »Frauen und Umweltschutz« der TU Berlin. Bielefeld: 202-234.
- Spitzner, Meike / Hummel, Diana / Röhr, Ulrike u.a. (2020): Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. UBA-Texte 30/2020, Kapitel 2. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/>, Zugriff: 10.8.2020.
- Spitzner, Meike / Buchmüller, Sandra (2016): Energiesuffizienz - Transformation von Energiebedarf, Versorgungsökonomie, Geschlechterverhältnissen und Suffizienz. Bericht zum emanzipativen Suffizienzansatz, zur neuen genderreflektierten Methodik und Auswertung einer Fokusgruppe. Wuppertal Report 8. URL: <https://energiesuffizienz.files.wordpress.com/>, Zugriff: 10.8.2020)
- Spitzner, Meike / Wustmans, Clemens / Zeeb, Matthias (2015): Wenn Arbeit nicht ist, was wir dachten, kann Grundsicherung nicht bleiben, was sie ist. In: Göpfert, Jörg (Hg.): Nachhaltige Grundsicherung: Armut überwinden – Lebensgrundlagen erhalten. Potsdam: 175-203. URL: <https://publishup.uni-potsdam.de/>, Zugriff: 18.12.2020.
- Spitzner, Meike / Beik, Ute (1995): Reproduktionsarbeits-Mobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien. In: Hesse, Markus / Holzapfel, Helmut / Spitzner, Meike (Hg.) (1999): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität – Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Forschungsberichte Ökologisch verträgliche Mobilität Bd.5. Wuppertal: 40-140. URL: <https://www.researchgate.net/>, Zugriff: 10.8.2020).
- Spitzner, Meike / Petersen, Rudolf / Schallaböck, Karl Otto (1992): Schriftliche Stellungnahme für die öffentliche Anhörung der Enquête-Kommission »Schutz der Erdatmosphäre« zum Thema »CO₂-Minderungen durch Vermeidung von Verkehr (Verkehr III) November 1992. 12. Deutscher Bundestag, Enquête-Kommissions-Drucksache 12/10-K.
- Thie, Hans (2020). Green New Deal von unten. In: Jacobin (14.12.2020). URL: <https://jacobin.de>, Zugriff: 31.1.2021.
- UN Fourth World Conference on Women (1995): Platform for Action of the Fourth World Conference on Women. Beijing. URL: <https://www.un.org/>, Zugriff: 12.12.2020.
- Weiland, Monika / Schultz, Irmgard (1991): Frauen und Müll. Frauen als Handelnde in einer kommunalen Abfallwirtschaft. Frankfurt/M.
- Wichterich, Christa (2012): The Future We Want. A Feminist Perspective. Berlin.
- (1992): Die Erde bemuttern. Frauen und Ökologie nach dem Erdgipfel in Rio. Berichte, Analysen, Dokumente. Köln.
- Young, Brigitte (1998): Editorial: Globalisierung und Gender. In: PROKLA 111 28(2): 168-173. DOI: <https://doi.org/10.32387/prokla.v28i111.843>.