

Vergeschlechtlichung und Rationalisierung in Verwaltungspraktiken des öffentlichen Nahverkehrs

Joana Coppi

EINLEITUNG

Ich untersuche in diesem Beitrag, wie Angestellte eines Verkehrsverbundes in Deutschland über Rationalisierung im öffentlichen Nahverkehr sprechen. Insbesondere frage ich danach, wie hierbei Raum und Geschlecht hergestellt werden. Verkehrsverbünde koordinieren die Arbeit der verschiedenen, in einem regionalen Verbundgebiet tätigen öffentlichen Nahverkehrsunternehmen. Seit der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den 1990er Jahren nehmen sie zunehmend auch Verwaltungsaufgaben im Auftrag der Bundesländer wahr. Die in diesem Zeitraum einsetzenden effizienzorientierten Restrukturierungen öffentlicher Verwaltungen nach dem Vorbild privatwirtschaftlicher Unternehmen sind einerseits im Hinblick auf ihre begrenzte Wirksamkeit (Bogumil/Grohs/Kuhlmann et al. 2007) beforscht worden. Andererseits ist eine sich hiermit vollziehende neoliberale Transformation von Staatlichkeit (Silomon-Pflug/Heeg 2013, für den Eisenbahnverkehr: Engartner 2008) analysiert worden. Eine Studie zu Verwaltungsangestellten hat Kontinuitäten und Brüche der beruflichen Selbstwahrnehmungen als „Staatsdiener“ und „Dienstleister“ aufgezeigt (Gottschall/Häberle/Heuer et al. 2015). Irene Dölling (2003) verwies auf Inkonsistenzen zwischen neu eingeführten gleichstellungspolitischen Maßnahmen und dem Geschlechterwissen der Verwaltungsangestellten, die diese potentiell umsetzen sollen. Für den öffentlichen Nahverkehr veranschaulichte

Meike Spitzner (2004, für Kanada Wekerle 1999), dass Planungsunterlagen vermehrt zwar Frauen als Gruppe mit besonderen Bedürfnissen benannten, gleichzeitig aber androzentrisch aufgeladene, erwerbsökonomische Prämissen beibehielten. Eine von Gender-Expert_innen im Prozess der Verwaltungsmodernisierung der 1990er Jahre geforderte geschlechtergerechte, versorgungsökonomische Fundierung von Nahverkehrsplanungen blieb dagegen aus (Spitzner 2004). Wissensbestände zum Verwaltungshandeln im öffentlichen Nahverkehr wurden noch nicht untersucht. Diese erlauben zum einen eine Annäherung an die Frage, warum feministische Planungsansätze kaum zur Umsetzung gekommen sind. Zum anderen ermöglichen sie, Verwaltungshandeln über die organisatorische Binnendimension hinaus als eine Praxis, die den öffentlichen Raum konstituiert, in den Blick zu nehmen.

Um Praktiken von Vergeschlechtlichung und Rationalisierung nachzuvollziehen, beziehe ich mich auf geschlechtertheoretische Ansätze (Becker-Schmidt 2005, Aulenbacher 2005). Rationalisierung wird in diesen als ein „androzentrisches Problemverarbeitungsmuster“ (Becker-Schmidt 2005: 156) verstanden, das Industriegesellschaften kennzeichnet. Zwar tritt die Kategorie Geschlecht in Prozessen der Rationalisierung nicht unbedingt als Dimension sozialer Differenzierung in Erscheinung (ebd.: 158). Rationalisierungen betreffen aber immer das Geschlechterverhältnis, da hierarchisierende Neuordnungen die vergeschlechtlichte Trennung von produktiven und reproduktiven Arbeiten erfassen (vgl. Becker-Schmidt 2005). Daher sind Rationalisierungsprozesse immer vergeschlechtlicht. Das bedeutet, dass sie Geschlecht als gesellschaftlich wirkmächtige Ordnungskategorie mit herstellen. Rationalisierung zielt darauf, das „Prinzip ‚mit weniger (Aufwand), mehr Effizienz‘“ (ebd.: 158) zu realisieren. Sie gehört zu den „allenfalls indirekt artikulierten Handlungsorientierungen“ (Siegel 2003: 19), die explizit wird, wenn etwa darüber gesprochen wird, wie Effizienz erhöht werden kann. Die Untersuchung, wie Rationalisierungswissen im Verwaltungshandeln sowohl als grundlegende Handlungsorientierung, als auch im Zusammenhang mit konkreten Reformvorhaben konstituiert wird, ist also grundlegend für das Verständnis von Prozessen der Vergeschlechtlichung im Feld des Öffentlichen Nahverkehrs.

Dieser Beitrag entsteht im Rahmen meines Dissertationsprojektes „Mehr Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr – Dynamiken von Markt, Arbeit und Geschlecht“. Methodologisch und methodisch erfasse ich die wechsel-

seitige Herstellung von Rationalisierung und Geschlecht über die Rekonstruktion von dreizehn Expert_inneninterviews aus wissenssoziologischer Perspektive (Bogner/Menz 2009). Mit Bezug auf mein Dissertationsprojekt zeichne ich in diesem Beitrag ein Expert_inneninterview mit zwei Angestellten eines Verkehrsverbundes nach und erfasse hierbei das im Verwaltungshandeln kollektiv relevante Wissen. Ich argumentiere, dass so insbesondere die impliziten, präreflexiven, nicht intendierten und latenten Dimensionen von Prozessen der Rationalisierung und Vergeschlechtlichung sichtbar gemacht werden können.

Über die Analyse von implizitem und explizitem Rationalisierungswissen von Verwaltungsangestellten nehme ich den öffentlichen Nahverkehr auf der Ebene der Verwaltungspraktiken in den Blick. Damit erweitere ich bestehende Analysen der Vergeschlechtlichung in Raum- und Verkehrsplanung (Knoll 2008, Bauhardt 1995, 2007, Spitzner/Beik 1999) sowie der öffentlichen Nahverkehrsplanung (Spitzner 2004) um die Perspektive des in der Verwaltungspraxis wirksamen Wissens. Darüber hinaus untersuche ich mit dem öffentlichen Nahverkehr einen Bereich der Gestaltung und Verwaltung des öffentlichen Raums unter dem Aspekt der Vergeschlechtlichung und Ökonomisierung. [EXPOSURE]

Der Beitrag beginnt mit einer geschlechtertheoretischen Herleitung von Rationalisierung sowie der Einordnung der Gegenstandsbereiche Verkehrsplanung und Ökonomie in der einschlägigen feministischen Forschungsliteratur. Hiernach leite ich die methodologische Perspektive der wissenssoziologischen Rekonstruktion von Expert_inneninterviews her und erläutere das methodische Vorgehen. Im Anschluss skizziere ich den Kontext der Reformen im öffentlichen Nahverkehr und die Rolle der Verkehrsverbünde in Deutschland. Die Forschungsergebnisse lege ich anhand der fünf empirisch gebildeten Dimensionen Raum, Ökonomie, Markt, Preis und Effekt dar. Danach diskutiere ich die Ergebnisse im Hinblick auf die eingangs erörterten Forschungen und stelle Hypothesen zur Frage auf, in welchem Verhältnis Vergeschlechtlichung und Verwaltungsökonomisierung im öffentlichen Nahverkehr stehen.

RATIONALISIERUNG UND ANDROZENTRISMUS

Rationalisierung ordnet nicht nur die Beziehungen gesellschaftlicher Teilbereiche wie der Ökonomie, der Politik und des Sozialen neu, sondern auch das Geschlechterverhältnis (Aulenbacher 2005, Becker-Schmidt 2005). So führt Rationalisierung zu einer hierarchischen Restrukturierung:

„Dabei separiert und hierarchisiert Rationalisierung die Zwecke des Handelns und somit auch die Handelnden, und sie ‚zählt‘ nur die Kosten, die für die Verwirklichung des jeweils vorausgesetzten Zieles unmittelbar anfallen, nicht aber die, die sie auf andere Bereiche abwälzt“ (Siegel 1993: 384).

Dass Rationalisierung alle Gesellschaftsbereiche betrifft, bleibt aufgrund der vergeschlechtlichten Trennung von produktiver und reproduktiver Sphäre in der einschlägigen arbeits- und industriesoziologischen Rationalisierungsfor-schung unbeachtet (vgl. Aulenbacher 2005: 224). Dabei besteht eine zentrale industriegesellschaftliche Rationalisierung darin, dass reproduktive Arbeiten in den Bereich der vermeintlichen Privatsphäre an die soziale Gruppe der Frauen verwiesen werden (vgl. Becker-Schmidt 2005). Sie ermöglicht, dass Arbeitskraft in erster Linie durch unbezahlte Tätigkeiten reproduziert wird, ohne dass dafür in gleichem Maße diese Kosten in der produktiven Sphäre anfallen. Aufgrund der anhaltenden Wirkmächtigkeit dieser vergeschlechtlichten Arbeitsteilung strukturiert Geschlecht alle industriegesellschaftlichen Teilbereiche. Dieses „soziale [...] Verhältnis, das unabhängig vom Wollen der einzelnen Frauen und Männer existiert und beide in soziale Gestaltungsprinzipien einbindet“ (Beer 1991: 255) fasst Ursula Beer mit dem Begriff „„Strukturkategorie Geschlecht““ (ebd.). Von einer vergeschlechtlichten gesellschaftlichen Strukturierung ausgehend, argumentiert Regina Becker-Schmidt, dass Rationalisierungen mit „einer androzentrischen Logik“ (ebd.: 35) verschränkt sind und immer auf eine Neuordnung des Geschlechterverhältnisses zielen (ebd.: 36).

Feministische Untersuchungen der Planung und Gestaltung des Verkehrs auf Wegen, Straßen, Schienen und Luftwegen machen deutlich, dass in diesem Handlungsfeld eine androzentrische Rationalität wirkmächtig ist (Law 1999, Bauhardt 2007, Knoll 2008). Verkehrsplanungen sind an Kennzahlen zum wirtschaftlichen Wachstum orientiert (vgl. Becker 2011, Link 2011) und ermöglichen in erster Linie Erwerbsarbeitsmobilität (Bauhardt 2007).

Um Arbeitskräfte möglichst flexibel auf den Raum zu verteilen, wird das Ziel der möglichst großen Raumüberwindung in kurzer Zeit verfolgt (ebd.). Christine Bauhardt (1995) zeigt am Beispiel der zwischen 1950 und 1990 entstandenen Verkehrsinfrastrukturen im Ruhrgebiet, dass Schnellstraßen und Schnellbahnen Ressourcen und Flächen, auf Kosten anderer Mobilitätsanlässe, zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere die Nahraummobilität, die für die Erledigung reproduktiver, oft unbezahlter Arbeiten zentral ist, ist ein in der Verkehrsplanung vernachlässigtes Feld (ebd.). Auch Mobilitätsenerhebungen, die als Grundlage für Verkehrsplanungen dienen, berücksichtigen überproportional die Erwerbsarbeitsmobilität (Knoll 2008). Hier wird zum Beispiel nur ein Hauptwegezweck abgefragt, nicht aber die komplexen Wegeketten, die zur Erledigung reproduktiver Arbeiten erforderlich sind (ebd., Spitzner/Beik 1999).

Im öffentlichen Nahverkehr wirken androzentrische Planungen auf zweifache Weise (vgl. Spitzner 2004). Zum einen wird der Motorisierte Individualverkehr (MIV) mit dem Auto gegenüber dem ÖPNV privilegiert. Da das Auto prioritär für die Erwerbsarbeitsmobilität genutzt wird, sind Personen, die reproduktive Arbeiten erledigen, auf den strukturell schlechter ausgestatteten ÖPNV angewiesen. Zum anderen ist auch die Planung des öffentlichen Nahverkehrs erwerbsarbeitszentriert. Dieser erwerbsökonomische Fokus findet seinen Ausdruck unter anderem in Fahrplänen, die zwischen sogenannten Spitzen- und Schwachzeiten unterscheiden.

Feministische Analysen der Ökonomie problematisieren androzentrische Bias hegemonialer klassischer und neoklassischer Ansätze in den Wirtschaftswissenschaften (Ferber/Nelson 1993, Nelson 1996, Ferber/Nelson 2003, Bauhardt/Çağlar 2010, Habermann 2010). Sie zeigen, wie durch die Fokussierung auf den Markt andere ökonomische Bereiche aus dem disziplinären Blickfeld geraten oder explizit abgewertet werden. So stellt Paula England (2003) heraus, wie die Familie in den neoklassischen Wirtschaftswissenschaften als die dem Markt diametral entgegengesetzte und untergeordnete Sphäre konzipiert wird. Marktteilnehmende werden unter Rückgriff auf die Figur des Homo oeconomicus als autonome, voneinander unabhängige und rationale, also auf die eigene Nutzenmaximierung ausgerichtete, Subjekte begriffen. Familienmitglieder der Marktteilnehmenden gelten in dualistischer Abgrenzung als abhängig, sorgend und altruistisch handelnd. Mit den Dualismen von Markt und Familie bzw. Autonomie und Abhängig-

keit werden Sorgebeziehungen aus dem Bereich des ökonomischen und rationalen Handelns ausgeschlossen (ebd.) und vice versa. So ist auch der Bereich der Sorgearbeit innerhalb dieses Dualismus nicht ohne Weiteres in der Logik des Homo oeconomicus rationalisierbar. Zudem verweist Julie Nelson (2005) darauf, dass neoklassische Ansätze den Markt als zentrales Erkenntnisobjekt über mathematische Modelle, wie etwa die von Rational Choice Theorien, erfassen. Diese methodologische Verortung in Rational Choice Theorien gilt als Alleinstellungsmerkmal wirtschaftswissenschaftlicher Konzepte von Rationalität. Komplexe, sozialwissenschaftliche Erklärungsansätze werden dagegen als weiblich konnotiert abgewertet (vgl. Nelson 1995: 24).

VERWALTUNGSMODERNISIERUNG IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR SEIT 1993

Mit der zu Beginn der 1990er Jahre einsetzenden Bahnstrukturreform und den Regionalisierungsgesetzen von 1993 änderte sich die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland (Engartner 2008). Aus den ehemals staatlich betriebenen Eisenbahnen, der ostdeutschen Reichsbahn und der westdeutschen Bundesbahn ging 1994 die Deutsche Bahn AG hervor. Dieser privatrechtlich organisierte Konzern befindet sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Innerhalb der Deutschen Bahn AG wurden für verschiedene Betriebsteile weitere Gesellschaften und Unternehmen gegründet. Seitdem ist die DB Regio AG etwa für den Regionalverkehr zuständig.

Die 1996 in Kraft getretenen Regionalisierungsgesetze bestimmen den Öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabe der „Daseinsvorsorge“ (RegG § 1 Abs. 1). Dieser wird von den Bundesländern organisiert und aus Bundesmitteln finanziert. Die Bundesländer sind zudem für den Personennahverkehr auf der Schiene (bis 50 km Reichweite oder 1 Stunde Reisezeit) verantwortlich. Vorher waren diese Verkehre von Reichsbahn beziehungsweise Bundesbahn organisiert worden. Die mit der Regionalisierung anfallenden Verwaltungsaufgaben werden in vielen Bundesländern von Verkehrsverbünden erledigt (Knieps 2009). So koordiniert der im Interview thematisierte Verkehrsverbund die Festlegung von Linien, Takten und Tarifen. Zudem vermittelt er die Aufteilung der Fahrpreiseinnahmen zwischen den Verkehrs-

unternehmen. Darüber hinaus führt er im Auftrag der Bundesländer Vergabeverfahren durch und kontrolliert die Einhaltung einiger der mit den Verkehrsunternehmen geschlossenen Verkehrsverträge.

Bahnstrukturreform, Regionalisierung und die vermehrte Bedeutung der Verkehrsverbünde lassen sich als Teil einer in Deutschland seit Mitte der 1990er Jahre stattfindenden Verwaltungsmodernisierung einordnen. Mit der Implementierung von privatwirtschaftlichen Managementprinzipien sollten vermeintliche Ineffizienzen in staatlichen Bürokratien abgebaut werden (KGSt 1993). Im Öffentlichen Personennahverkehr wurden beispielsweise Mechanismen des regulierten Wettbewerbs eingeführt, wie etwa die Auftragsvergabe per Ausschreibung (Ude 2009).

EXPERT_INNENINTERVIEWS

Im Jahr 2014 führte ich in einer deutschen Großstadt eine Fallstudie zum Wandel der Arbeit im öffentlichen Nahverkehr durch. Diese an der Grounded Theory (Strauss 1994) orientierte Studie basiert auf dreizehn theoriegenerierenden Expert_inneninterviews (Bogner/Menz 2009). Um den öffentlichen Nahverkehr als soziales Handlungsfeld in seiner Breite zu erfassen (Clarke 2012), interviewte ich Angestellte eines Verkehrsunternehmens, Betriebsrät_innen, zivilgesellschaftliche Akteur_innen und Angestellte eines Verkehrsverbundes. Im Mittelpunkt dieses Beitrags steht ein mit zwei Angestellten eines Verkehrsverbundes geführtes Interview. Namen von Personen und Orten habe ich anonymisiert. Namen von Institutionen, Unternehmen und Berufsgruppen habe ich aufgrund der regionalen Zuordenbarkeit teilweise anonymisiert. Ich bezeichne die Interviewten im Folgenden als Person M. und Person N. Die Themen des leitfadengestützten Interviews ergaben sich aus Erzählimpuls und gezielten Nachfragen. Das knapp 90-minütige Interview enthält Erzählungen zur Berufsbiographie der Interviewten, zur Entstehung des Verkehrsverbundes im Kontext der Regionalisierung und aktuellen Aufgaben der Organisation, zur Entwicklung regional relevanter Eisenbahnen und der sie betreibenden Verkehrsunternehmen sowie zur Einführung und Wirkung von Wettbewerbsmechanismen im schienengebundenen Personennahverkehr.

Mit einer wissenssoziologischen Rekonstruktion der Interviewaussagen zielen ich darauf, sowohl explizites als auch implizites Wissen (Keller 2011:

21) zu Rationalisierung und Geschlecht zu dokumentieren. [KÖRPER] Wissen verstehe ich mit Peter Berger und Thomas Luckmann (1969) als eine situative und kommunikative Interpretationsleistung. Zu Expert_innen macht die Interviewten, dass ihr Wissen „praxiswirksam“ ist (Bogner/Menz 2009: 73). Im Besonderen arbeite ich „implizite Entscheidungsmaxime“ (Bogner/Menz 2009: 66) der Expert_innen heraus. So untersuche ich, wie Prozesse der Rationalisierung als „Denkmuster“ (Siegel 2003: 17) funktionieren und wie hierbei Geschlecht relevant wird und insbesondere auch „latent bzw. bildhaft vermittelt zum Ausdruck [kommt]“ (Paulitz 2012: 60).

RATIONALISIERUNG IM EXPERT_INNENWISSEN

Im Folgenden lege ich die Ergebnisse der wissenssoziologischen Interviewrekonstruktion dar, die ich auf Grundlage der Grounded Theory (Strauss 1994) durchgeführt habe. Hierbei habe ich über das „offene Kodieren“ (Strauss 1994: 57ff) die Relevanz rationalisierender Handlungslogiken, wie sie etwa im „Prinzip ‚mit weniger Aufwand, mehr Effizienz‘“ (Aulenbacher 2005: 158) zum Ausdruck kommen, analysiert. Über ein anschließendes „selektives Kodieren“ (Strauss 1994: 63) habe ich Kategorien gebildet, über die Rationalisierung empirisch relevant wird. Diese fünf Dimensionen des Rationalisierungswissens werde ich im Folgenden beschreiben: Raum, Mobilität, Markt, Preis und Effekt. Ich führe erstens aus, wie eine spezifische Raumkonstruktion Ansatzpunkte für Rationalisierungen im öffentlichen Nahverkehr bereitstellt. Zweitens verfolge ich die Frage, inwiefern die vorrangig ökonomische Definition von Mobilität sowie die Konstruktion eines Verkehrsmarkts auf die latente Vergeschlechtlichung des Handlungs- und Deutungswissens verweisen. Wie der regulatorische Wandel über implizites und explizites Rationalisierungswissen hergestellt wird, untersuche ich innerhalb der Kategorien Preis und Effekt.

Räumliche Differenzierung

Das durch den Verkehrsverbund verwaltete Gebiet wird in einer Interviewpassage über zwei unterschiedlich dicht bewohnte Teilgebiete mit einer jeweils spezifischen Nachfrage nach dem öffentlichen Nahverkehr hergestellt. So kontrastiert die Person N. den dicht bewohnten „Ballungsraum (...)

plus enger Verflechtungsraum“ der Stadt 1 mit dem wenig bewohnten „größeren Entwicklungsraum“. Durch die Gegenüberstellung von „Ballung“ und „Fläche“ (ebd.) wird die Siedlungsdichte zum zentralen Charakteristikum der jeweiligen Gebiete. Der Raum wird umgekehrt über die Siedlungsdichte konstruiert. Darüber hinaus ist die Siedlungsdichte mit der Entwicklungsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs verbunden: *„weil wir haben in der Fläche auch ein Sterben an ÖPNV, weil einfach auch die Regionen sich entvölkern“* (N.). Eine sinkende Siedlungsdichte begründet hier warum öffentliche Verkehrsdienstleistungen ausbleiben.

Für beide Gebiete sind unterschiedliche Rationalisierungen relevant. So erklärt die Person N.: *„Das würde ich jetzt mal so als die zwei Haupthandlungsfelder erstmal sehen“*: In der Stadt 1 sei *„mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen, entsprechend der Nachfrage, und das trotzdem finanziert zu bekommen.“* „[F]ür die Fläche“ beschreibt sie: *„[D]ie Rentabilität sinkt immer mehr, wenn weniger mit den ÖPNV fahren und da gilt es eben auch alternative Bedienformen zu entwickeln.“* Im „Ballungsraum“ steht einem erhöhten Verkehrsbedarf eine nicht im gleichen Maße verfügbare Finanzierung gegenüber. Hierdurch wird begründet, warum mehr öffentliche Gelder vom „Bund“ (N.) für mehr Verkehr benötigt werden. Eine andere Lesart wäre, dass mehr Verkehrsdienstleistungen nur durch eine Preissenkung der Leistung beauftragt werden können. Bezüglich der „Fläche“ entsteht der Eindruck, der Nahverkehr sei unrentabel und verliere an Relevanz. Dies begründet eine Beschränkung auf „alternative Bedienformen“. Dies suggeriert, dass „Rentabilität“ wieder erreicht werden kann, wenn preisgünstigere, „alternative Bedienformen“ eingeführt werden. Trotz unterschiedlicher Rationalisierungsziele erscheint die Handlungslogik für die Stadt S1 und die weniger besiedelten Gebiete dennoch ähnlich: Es geht darum, das Angebot an die Nachfrage anzupassen. In der „Fläche“ geht es um eine Anpassung des Angebots an eine sinkende Zahl an Einwohner_innen, in der Stadt geht es um eine Anpassung an eine wachsende „Nachfrage“.

„Ballung und Fläche“ werden zugleich kontrastiert, indem Siedlungsdichte und Effizienz verknüpft werden. So ist die sinkende Nachfrage negativ konnotiert („Sterben an ÖPNV“), auch da mit ihr ein Verlust an Rentabilität assoziiert wird. Das Angebot wirkt zudem wirtschaftlich sinnlos, aber rechtlich erforderlich: *„(...) man trotzdem ja die Daseinsvorsorge hat, die Flächen auch noch mit über ÖPNV zu bedienen“* (N.). Die wachsende Nachfrage in Stadt 1 wird dagegen mehrdeutig als „unheimliche Entwicklung

wirtschaftlicher Art“ gefasst. Auch auf das Konzept der „Daseinsvorsorge“ wird im Zusammenhang mit der wachsenden Nachfrage im Ballungsraum nicht verwiesen. So entsteht der Eindruck, dies sei nicht notwendig, da die „Rentabilität“ des Angebots in einem wirtschaftlich wachsenden Raum auf der Hand liege. Sinkende Fahrgastzahlen und Rentabilität sind in Bezug auf die wenig bewohnten Gebiete explizit zu einander in Beziehung gesetzt. Auf implizite Weise wird hierdurch das Nahverkehrssystem des Ballungsraums als effizient konstruiert, obwohl dies im engeren wirtschaftlichen Sinne auch unrentabel ist und als Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge finanziert wird.

Die Kontrastierung von „Rentabilität“ und „Daseinsvorsorge“ in Bezug auf die wenig nachgefragten Verkehrsangebote legt eine Hierarchisierung von Wirtschaftlichkeit und sozialpolitischer Relevanz nahe. In Bezug auf die weniger dicht bewohnten Gebiete zeigt der Verweis auf die „Daseinsvorsorge“ zwar an, dass auch sozialpolitische Aspekte für die Erstellung des Verkehrsangebots relevant sind. Die „Rentabilität“ der Verkehrsdienstleistung wird aber auch als höherwertiges Kriterium etabliert. So ist die Formulierung, dass *„(...) man trotzdem ja die Daseinsvorsorge hat, die Flächen auch noch mit über ÖPNV zu bedienen“*, negativ konnotiert. Sie wirkt wie eine lästige Pflicht, ein unrentables Angebot aufrecht zu erhalten. Zudem scheint die Umstrukturierung des Angebots auf „alternative Bedienformen“ auf eine Wiederherstellung der „Rentabilität“ zu zielen. Dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit kommt offenbar eine höhere Priorität gegenüber der sozialpolitischen Dimension des öffentlichen Nahverkehrs zu.

Mobilität als ökonomisches Phänomen

Im Gesagten wird Mobilität in erster Linie ökonomisch begründet. Hierfür spricht die Verwendung des Begriffs „Nachfrage“ (N.). Dieser Terminus rückt die auf einen Markt gerichtete Kaufkraft der Nutzer_innen in den Vordergrund. Darüber hinaus erklärt die Person N.: *„Weil wir haben auf der einen Seite hier grad jetzt auch in den letzten Jahren in [Stadt 1] eine unheimliche Entwicklung wirtschaftlicher Art, was natürlich automatisch auch Verkehr, Mobilität nach sich zieht (...)“*. Der Wortlaut „wirtschaftlicher Art“ (ebd.) bestimmt zum einen die Entwicklung genauer als einen ökonomischen Prozess. Andere Dimensionen des Phänomens, zum Beispiel politische, kulturelle, gesellschaftliche oder soziale erscheinen weniger zentral. Wirtschaft-

liches Wachstum und Verkehrsnachfrage sind über die Formulierung „natürlich automatisch“ zudem wie selbstverständlich verbunden. So begründet „eine unheimliche Entwicklung wirtschaftlicher Art“ (ebd.) die Notwendigkeit, das Verkehrsangebot zu erhöhen. Verkehr wird so als von wirtschaftlichen Prozessen abhängig gezeichnet: wächst die Wirtschaft, nimmt auch der Verkehr zu. Dass wirtschaftliches Wachstum auch ohne Verkehrswachstum stattfinden kann wird aussagelogisch verneint. Ebenso wirkt es nicht plausibel, dass Verkehrsangebote auch unabhängig von wirtschaftlichen Prozessen ausgebaut werden können oder sollen.

Dass Mobilität auch aus reproduktiven Aktivitäten heraus entsteht, ist im Gesagten nicht ausgeschlossen. So könnten in der Beschreibung „unheimliche Entwicklung wirtschaftlicher Art“ auch reproduktive Dimensionen von Mobilität mitgemeint sein. So könnte die meist unbezahlt durchgeführte, reproduktive Aktivität der Begleitung von Angehörigen durchaus Teil des beschriebenen Phänomens sein. Allerdings legen die Begrifflichkeiten „Nachfrage“ und „Entwicklung wirtschaftlicher Art“ die Lesart nahe, dass reproduktive Tätigkeiten nicht gleichwertiger Ausgangspunkt der Bedarfsermittlung sind. Die so angedeutete, implizite Hierarchisierung produktiver und reproduktiver Dimensionen von Mobilität kann daher als Hinweis auf die latente Vergeschlechtlichung des Wissens gelesen werden.

Auch im Sprechen über die Gestaltung des Fahrpreises wird ein ökonomischer Fokus relevant. Die Fahrgäste werden in diesem Zusammenhang über ihr Verhältnis zur Erwerbsarbeit bestimmt. Aus diesem wird auf das ökonomische Kapital der Nutzer_innen geschlossen. So führt die Person N. aus:

(...) der Tarif muss für alle passen, für den Touristen in [Stadt 1], der viel Geld vielleicht bezahlen kann oder mehr Geld bezahlen kann, als eben die Leute in der Region, die eben in der Regel unregelmäßiges Einkommen haben und die, die aber auch den ÖPNV benutzen wollen zu einem angemessenen Preis (...).

Hier werden zwei Fahrgasttypen kontrastiert: ‚der Tourist‘ und ‚die Leute in der Region‘. Letztere werden über ihren Erwerbsstatus definiert. Die Unsicherheit eines vermeintlich unregelmäßigen Einkommens begründet ihr im Vergleich zu den urbanen Tourist_innen geringeres ökonomisches Kapital. Umgekehrt wird den Städtereisenden ein höheres ökonomisches Kapital zugeschrieben. So werden sie als Urlauber_innen mit ausreichendem, an einem

anderen Ort erworbenen Einkommen konstruiert. Augenscheinlich wird, dass die Preisfindung sich an der monetär messbaren ökonomischen Aktivität der Fahrgäste orientiert.

Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs als Freizeitbeschäftigung wird hierbei berücksichtigt. Dies legt die Figur des „Touristen“ nahe. Der Fokus auf Erwerbsarbeit und Freizeit erweckt allerdings den Eindruck, dies seien die zentralen Motivationen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im Zusammenhang mit unbezahlter Arbeit bleibt hierdurch im Hintergrund. Hierfür spricht auch, dass der in ökonomischem Kapital ausgedrückte Erwerbsstatus als Maßstab für die beiden Kontrastfiguren „Touristen“ und „Leute in der Region“ dient. Zwar ruft die Begrifflichkeit „ungeregeltes Einkommen“ auf, dass eine bestimmte Form des Erwerbsarbeitsverhältnisses nicht unbedingt relevant ist. Die Wortwahl „ungeregeltes Einkommen“ stellt aber gleichzeitig die geregelte und entlohnte Arbeit als normativ her. Erwerbsarbeit sowie mit ökonomischem Kapital verbundene Freizeitaktivitäten begründen, warum Menschen reisen. Die Chance, reisen zu können, erscheint mit dieser Form der produktiven Arbeit verflochten zu sein. Diese Verknüpfung von Mobilität mit Erwerbsarbeit kann als weiterer Verweis auf die latente Vergeschlechtlichung der Wissensbestände gelesen werden.

Raum und Mobilität sind darüber hinaus quantitativ bestimmt. So ist die Siedlungsdichte über eine Anzahl von Einwohner_innen pro Quadratkilometer definiert. Die Formulierung „[D]ie Rentabilität sinkt immer mehr, wenn weniger mit den ÖPNV fahren“ (N.) bringt die Nutzer_innenzahlen mit wirtschaftlicher Effizienz in Verbindung. Qualitative Dimensionen von Mobilität, die sozial situierte Raumnutzungen und Mobilitätsbedürfnisse auch in Bezug auf die spezifischen Zeitlichkeiten abbilden könnten, bleiben unmarkiert. [EINLEITUNG]

Verkehr als Markt

Der öffentliche Nahverkehr wird über den Verweis auf einen staatlichen Versorgungsauftrag als ein besonderer Markt konstruiert. So wird an der Ausführung der Person N. zur Preisfindung („der Tarif muss für alle passen“) sichtbar, dass im Handlungsfeld öffentlicher Nahverkehr ein Gerechtigkeitsparadigma zur Geltung kommt. Neben der herausgearbeiteten ökonomischen Logik, die im Fachbegriff „Nachfrage“ zum Ausdruck kommt, ist offenbar eine sozialpolitische Handlungslogik wirkmächtig. Nach dieser ist es den

sprechenden Akteur_innen offenbar wichtig, mit Hilfe eines einheitlichen Preises die Nutzung des Nahverkehrs für Menschen mit verschiedenen ökonomischen Kapitalressourcen zu ermöglichen. Diese Versorgungslogik kommt auch in der Thematisierung der öffentlichen Finanzierung zum Ausdruck, wenn die Person N. formuliert: *„Und am Ende ist ÖPNV immer Zuschuss, am Ende zahlen immer alles die Länder, oder der Bund“*.

Zudem deuten die Abhängigkeitsverhältnisse der kollektiven Akteur_innen untereinander auf die Besonderheit des Marktes hin. So könnten die Bundesländer oft nicht unter mehreren Verkehrsunternehmen auswählen, sondern seien auf bestimmte Anbietende angewiesen: *„[M]an ist ja in einer gewissen Abhängigkeit drin, weil es kann ja kein anderer fahren“* (N.). Darüber hinaus wird das Verkehrsangebot als öffentliche Aufgabe begriffen, die nicht einfach ausfallen könne. So erläutert die Person M.:

„Die Länder sind Aufgabenträger und Aufgabenträger heißt, sie müssen einen funktionierenden ÖPNV sicherstellen. Wie sie das machen, ist im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten und ihrer Fantasie und ihres Geldbeutels, was sie haben, dann letztendlich deren Sache. Aber sie sind verantwortlich, (...)“

Das Modalverb „müssen“ und der Wortlaut „verantwortlich“ legen nahe, dass eine öffentliche Versorgungslogik die Marktsituation im öffentlichen Nahverkehr rahmt. Somit entspricht dieser besondere Markt nicht dem Idealtypus der neoklassischen Wirtschaftswissenschaft.

Dennoch erscheint die Marktlogik als vorrangiger Bezugspunkt, wenn gleich die Marktteilnehmenden nicht durchgängig wie autonome, ausschließlich an der eigenen Reichtumsmehrung interessierte Akteur_innen wirken. Vielmehr kommt eine Deutung des Bundeslandes als rational handelnder Marktteilnehmender, dessen Ziel es ist, das Gemeinwohl zu maximieren, zum Tragen: *„Ein Unternehmen möchte in der Regel, möchte natürlich viele Fahrgäste haben, aber möchte vielleicht, haben andere Ideen zum Thema Marktaberschöpfung als vielleicht die Politik zum Beispiel“* (N.). Hier werden „Unternehmen“ und „Politik“ kontrastiert. Der Wortlaut „Marktaberschöpfung“ erweckt den Eindruck, beide hätten unterschiedliche, aber gleichermaßen auf einen Markt gerichtete, unternehmerische Strategien. Der Verweis auf eine vorhersagbaren Regeln folgenden Marktsituation zur Erklärung sozial komplexer Beziehungen kann mit Julie Nelson (2005) als Teil einer androzentrischen Rationalitätskonstruktion gelesen werden.

Der Leitsatz „der Tarif muss für alle passen“ zeigt darüber hinaus die Wirksamkeit eines „universalistischen Codes“ (Dölling 2003: 154) an. Damit meint Irene Dölling:

„dass soziale Beziehungen, Kooperationen, Verhaltensweisen vom Standpunkt eines allgemeinen Mensch-Seins betrachtet, wahrgenommen und gedeutet werden. Demgegenüber werden Geschlechterunterschiede (...) stets als partikularistisch wahrgenommen und eine geschlechtsspezifische bzw. gendersensible Perspektive als ein Verstoß bzw. eine Abweichung vom dominierenden Klassifikationsmuster, wonach Menschen zuallererst bzw. ausschließlich ‚als Menschen‘ wahrgenommen und bewertet werden sollten“ (ebd.).

Zwar sprechen die Ausführungen der Person N. zu verschiedenen Fahrgästen für die im Handlungsfeld vorhandene Anerkennung sozialer Differenzierung. Diese wird allerdings nach Menge des verfügbaren ökonomischen Kapitals vorgenommen. Der Zusammenhang von sozialer Positionierung, etwa nach Alter und Geschlecht, und Mobilitätsbedürfnissen, rückt so in den Hintergrund. Zudem rekurriert die Devise „der Tarif muss für alle passen“ darauf, dass ein einheitlicher Preis das konstatierte Gerechtigkeitsproblem der differierenden Kaufkraft zu lösen vermag. Das Ziel der Gerechtigkeit findet in der preislichen Gleichbehandlung seine Umsetzung. Dies deutet auf die Wirkmächtigkeit eines „universalistischen Codes“ (ebd., 153) hin. Vor dessen Hintergrund erscheinen qualitativ unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse womöglich als Partikularinteressen. Somit lässt sich die Relevanz eines „universalistischen Codes“ als ein weiterer Hinweis auf die latente Verge-schlechtlichung des Wissens lesen.

Preisliche Effizienz

Der im Zuge der Regionalisierung seit 1996 einsetzende Wettbewerb der Verkehrsunternehmen wird im Gesagten als ein spezifischer Prozess der Rationalisierung gezeichnet. So erklärt die Person N.:

„Sie müssen sich mal eine Badewanne vorstellen von der Seite betrachtet und genauso haben sich die, entwickeln sich die Preise, wenn man von, von einem Monopol zu einer Wettbewerbslandschaft wechselt. Man hat am Anfang vergleichsweise hohe Preise; ich will jetzt nicht davon reden, ob die, ob dann der Vertrag überkompensiert

war, weil, ich sag mal einfach mal so, vielleicht war auch die Produktion der Verkehrsleistung nicht so rationell und so effektiv. Dann kommt der Wettbewerb und das ist natürlich in der Regel auch ein Ideenwettbewerb, und man erzielt beim Übergang in den Wettbewerb zunächst erstmal deutlich niedrigere Preise bei in der Regel gesteigerter Qualität.“

Hier werden zwei regulatorische Rahmungen für Verkehrsdienstleistungen kontrastiert: das „Monopol“ und der „Wettbewerb“. Im Zentrum steht ein zeitlicher Verlauf, der „Übergang“ von „Monopol“ zu „Wettbewerb“. Der Preis wird hierbei, über das Bild der Preiskurve in Form einer Badewanne als zentrale Vergleichsreferenz etabliert. Durch die im Bild der Badewanne evozierte, steil abfallende Kurve erscheint der Preis auch als zentraler Indikator für Veränderung. Dies wird auch an den Ausführungen zum Preisverfall klar. Zum einen werden die Preise unter Monopolbedingungen damit begründet, dass sie zu hoch, also „überkompensiert“ waren. Diese Lesart wird jedoch über die Formulierung „ich will jetzt nicht davon reden“ explizit als unerwünscht verworfen. Das Gesagte suggeriert aber auch, dass es sich um eine naheliegende Lesart handelt. Die alternative Interpretation „vielleicht war auch die Produktion der Verkehrsleistung nicht so rationell und so effektiv“ begründet, dass mit dem Wettbewerb ein „Ideenwettbewerb“ um die „rationell[ste]“ und „effektiv[ste]“ „Verkehrsleistung“ stattfindet. Dieser führe zu „deutlich niedrigere[n] Preisen“. Ein Effekt der durch den Wettbewerb der Verkehrsunternehmen ausgelösten Rationalisierungen und Effizienzsteigerungen ist hiernach, dass der Preis der Verkehrsdienstleistung „zunächst erstmal“ sinkt.

An anderer Stelle des Interviews wird der Preis der Verkehrsleistung zudem mit einem Zuviel an Personal in Verbindung gebracht. Hierdurch wird die Personalstärke eines Verkehrsunternehmens als konkreter Ansatzpunkt von Rationalisierung konstruiert. So erklärt die Person M. zu den langwierigen Verhandlungen um einen Verkehrsvertrag, welcher im Jahr 2004 geschlossen wurde:

„Naja, ja, was ist das Problem? Letztendlich geht es natürlich da immer um die Frage Geld, es geht um die Frage Ressourcen. Letztendlich war die [Bahn B1], wie auch viele andere, wie die gesamte Deutsche Bahn letztendlich, ja, von, auch von einem massiven Personalüberhang betroffen. Die Bahn hatte unheimlich viele Leute, und grade auch hier im [Raum der Stadt S1], und, ja, irgendwie musste man auch sehen,

dass man sozusagen so halbwegs wirtschaftlich hinbekommt, diese Leute halt einerseits noch weiter zu beschäftigen, andererseits aber auch die Verträge nicht zu teuer werden zu lassen. Denn letztendlich sollte das Ganze ja auch einen betriebswirtschaftlichen Rahmen haben, so.“

Hier begründet der „massive Personalüberhang“ die zu hohen Kosten des Verkehrsbetriebs. Als Ziel wird formuliert, „die Verträge nicht zu teuer werden zu lassen“. Dies suggeriert, dass dieses Ziel nur dadurch erreicht werden kann, indem die Anzahl der Mitarbeiter_innen reduziert wird.

Im Gesagten wird auch darauf angespielt, dass es auch unabhängig vom Kostenfaktor zu viele Mitarbeiter_innen gab. Für diese Lesart spricht der an eine Krankheitsdiagnose erinnernde Wortlaut „von einem massiven Personalüberhang betroffen“. Zudem rückt die betriebliche Funktion der Mitarbeiter_innen durch die mehrdeutige Phrase „noch weiter zu beschäftigen“ in den Hintergrund. Eine mögliche Lesart ist, dass sie keine betrieblich notwendige Arbeit leisten, sondern nur „beschäftigt[t]“ werden müssen. Somit entsteht der Eindruck, dass die Mitarbeit_innen gar nicht gebraucht würden und daher deren Zahl reduziert werden könne. Aber auch der Handlungszwang, einen „betriebswirtschaftlichen Rahmen“ zu realisieren, konstruiert den Personalabbau als unabwendbar.

Im Vergleich der beiden Aussagen wird deutlich, dass das explizite Wissen zu Prozessen der Rationalisierung changiert. So enthält die Passage zum „massiven Personalüberhang“ zahlreiche legitimatorische Formulierungen. Darüber wird suggeriert, dass der Handlungszwang „Geld“ die soziale Härte des Personalabbaus begründe. Der „Ideenwettbewerb“ hat dagegen eine positivere Konnotation. Rationalisierung als badewannenartige Kurve, die auf einen „Ideenwettbewerb“ der Unternehmen zurückgeht, wirkt befreit von den konkreten, sozialen Dimensionen der Preissenkung. Einige Aspekte der Prozesse der Rationalisierung werden gelobt und legitimiert, andere jedoch problematisiert. Wo Rationalisierung explizit verhandelt wird, erscheint sie daher auch als erklärungsbedürftig und umstritten.

Rationalisierungseffekte

Rationalisierung wird nicht nur über das legitimatorische Sprechen als begründungswürdig konstruiert. Die Thematisierung negativer Effekte zeigt, dass das explizite Rationalisierungswissen nicht durchgängig positiv konno-

tiert ist. So beschreibt die Person M. die negativen Effekte eines neuen Systems der Fahrgastinformation. Hier finden die Fahrgäste neue Möglichkeiten des Kontaktes mit den Mitarbeiter_innen an den Bahnsteigen vor:

„Ja, die sind auch Ansprechpartner. Das Problem ist, sie können faktisch nicht angesprochen werden, weil sie irgendwo in irgendwelchen Hütten sitzen, die keinen direkten Kontakt zu den Fahrgästen haben. Aber es gibt ja im Moment auch noch diese [Telefone], die an den Fahrkartenautomaten angeflanscht sind und darüber erreicht man zumindest telefonisch über eine Sprechverbindung diese [Mitarbeiter_innen].“

Hier wird der durch eine Rationalisierung erhöhte Aufwand für die Fahrgäste problematisiert. Fast zynisch mutet die Formulierung „in irgendwelchen Hütten“ an, welche den persönlichen Kontakt offenbar verunmöglicht. Die Wortwahl „zumindest telefonisch“ etabliert den Zustand vor der Rationalisierung, als persönlicher Kontakt möglich war, als höherwertig. Das Gesagte enthält zwar keine explizite Kritik an der Rationalisierungsmaßnahme. Sie legt aber nahe, dass sich für die Fahrgäste das Informationsangebot verschlechtert habe. Zudem lässt sich erahnen, dass es für die Fahrgäste aufwendiger ist, Informationen zum Verkehrsgeschehen zu erhalten. Dass Rationalisierung für bestimmte Akteur_innen negative Folgen hat, kann also als Teil des expliziten Rationalisierungswissens gelesen werden.

Dass negative Rationalisierungsfolgen Teil des expliziten Wissens sind, wird auch an der Fortsetzung der Interviewpassage anschaulich. Sie geht auf die Mitarbeiter_innengruppe der Zugführer_innen ein:

„So, und der andere Aspekt, der die [Mitarbeiter_innen am Bahnsteig] ja auch betraf, diese Zugabfertigung. Der ist ja übergegangen weitestgehend auf die [Zugführer_innen]. So, was natürlich innerbetrieblich auch zu Konflikten führt, weil die natürlich dann deutlich mehr belastet sind. Also praktisch deutlich mehr Arbeit leisten müssen, und entsprechend stärker in Anspruch genommen werden. Und ja, das widerspiegelt sich dann auch in den aktuellen Arbeitskämpfen. (M.)“

Hier wird über die Steigerung „deutlich mehr“ explizit ein Zusammenhang zwischen der Rationalisierung einer Berufsgruppe, der Mitarbeiter_innen am Bahnsteig und dem Mehraufwand für eine andere Berufsgruppe, der Zugführer_innen hergestellt. So verweist das Gesagte mehrfach auf die Arbeitsverdichtung, unter anderem mit dem negativ konnotierten Wortlaut „deutlich

mehr belastet“. Es wird nahegelegt, dass Rationalisierung an einer Stelle zu problematischem Mehraufwand an anderen Stellen führt. Hiermit wird Rationalisierung, anders als im Bild der Badewanne, als sozial komplexer Prozess konstituiert. Diesen öffnenden Aussagen, die Rationalisierung als sozial komplexen Prozess evozieren, stehen allerdings schließende Kommentare gegenüber. Hier wird explizit begründet, dass andere kollektive Akteur_innen für die Bewältigung der negativen Rationalisierungsfolgen verantwortlich seien. So erklärt die Person M.:

„Ja, es ist ganz klar (...) Zugabfertigung ist Aufgabe des EVU [Eisenbahnverkehrsunternehmens]. Wie das EVU das löst, ist dessen unternehmerische Entscheidung. Das heißt, die sind insoweit frei, ob sie sagen: wir setzen jetzt wieder örtliche [Mitarbeiter_innen am Bahnsteig] hin, wir lassen das durch einen [Zugführer_in] machen, wir beauftragen Station und Service, gibt es ja viele Möglichkeiten. Aber das ist dann eine Sache, die dann durch das EVU zu regeln ist.“

Die Phrase „durch das EVU zu regeln“ begründet offenbar, dass das Bundesland als Aufgabenträger und der Verkehrsverbund hier nicht eingreifen wollen oder können. Diese starke Schließung kontrastiert die eher problematisierende Ausführungen zu Fahrgastinformation und Arbeitsverdichtung. Dies legt die Lesart nahe, dass negative Rationalisierungseffekte zwar explizit werden, aber gemäß der Organisationslogik nur dann zum Thema werden können, wenn sie in den Zuständigkeitsbereich anderer kollektiver Akteur_innen verwiesen werden können.

Die als zuständig gekennzeichneten kollektiven Akteur_innen („EVU“) können zudem, so wird implizit deutlich, gar keine Entlastung von Fahrgästen und Mitarbeiter_innen herbeiführen. So würden die Unternehmen einerseits „unternehmerisch“ handeln, also nach der Maßgabe der eigenen Nutzenmaximierung. Somit müssten sie sich für die preisgünstigste Variante entscheiden, um die eigene Existenz und einen Profit zu sichern. Andererseits könnten die Unternehmen unter sehr unterschiedlich kostenintensiven Lösungen „frei“ wählen könnten. Diese Wahlfreiheit dürfte aber bei einem „unternehmerische[n]“ Vorgehen, welches die Wahl der kostengünstigsten Maßnahme erforderlich macht, gar nicht gegeben sein. Diese implizite Aussage-logik legt nahe, dass die explizit begründete Wahlfreiheit, die Zugabfertigung zu gestalten, gar nicht im Bereich des Möglichen liegt. So entsteht trotz

expliziten Verweisen auf „viele Möglichkeiten“ der Eindruck, dass die Situation unveränderbar ist.

DISKUSSION

Rationalisierung und Regionalisierung

Am Beispiel der Regionalisierung im öffentlichen Personennahverkehr wird begreiflich, wie Rationalisierung die „Relationalität“ (Becker-Schmidt 2005, 35) verschiedener gesellschaftlicher Teilbereiche verschiebt. So kommt es im schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr durch die Auflösung der bürokratischen Steuerung auf Bundesebene zu einer Entflechtung der Akteur_innenkonstellation. Verwaltungen auf Landesebene einerseits und privatrechtliche organisierte Verkehrsunternehmen andererseits stehen sich als institutionelle Akteur_innen auf einem Markt gegenüber.

Mit den Verwaltungsreformen der 1990er Jahre steigt auch die Vergleichbarkeit der verschieden dicht bewohnten Gebiete. So gab es vor der Regionalisierung und der damit einhergehenden flächendeckenden Schaffung von Verbundgebieten keine derartige „Regieebene“ (N.), weder für die landkreisübergreifende noch für die verkehrsmittelübergreifende Abwicklung des öffentlichen Nahverkehrs. Erst die gemeinsame Koordinierung dieses Verkehrs ermöglicht auch die Hierarchisierung verschieden dicht bewohnter Teilgebiete sowie die vergleichende Konstruktion entsprechender Rationalisierungsziele.

Rationalisierungen, wie etwa der Wettbewerb unter den Verkehrsunternehmen, erscheinen in dieser Neuordnung der „Relationalität“ aus Perspektive der Bundesländer als Aufgabenträger als folgerichtig und erfolgreich, da sie zu geringeren Preisen und weniger Abhängigkeit von bestimmten Verkehrsunternehmen führen. Andererseits führen kostensenkende Rationalisierungen zu einem Mehraufwand an anderen Stellen: bei den Fahrgästen sowie bei den Mitarbeiter_innen der Verkehrsunternehmen. So werden durch Rationalisierung erst erzeugte „Vergeudung, Kosten und Störungen, die auf andere Bereiche abgeladen werden“ (Siegel 1993: 390) sichtbar. Dies gilt insbesondere, wenn es zu streikbedingten Ausfällen im Nahverkehr oder Beschwerden durch Fahrgastverbände kommt. Darüber hinaus kommt es zu einer Erhöhung der Koordinationsaufgaben. Diese sind durch die hierfür geschaffenen Verkehrsverbünde zu bewältigen. Deren Finanzierung wird im

Interview mit den Angestellten weder erwähnt noch als kostenintensiv problematisiert.

Dieser Sichtbarkeit von Rationalisierung als sozial komplexem Prozess entspricht das im Gesagten zwischen Lob und impliziter Kritik changierende, reflexiv zugängliche Expert_innenwissen über den Prozess der Verwaltungsreform. Anders wird Rationalisierung als Denkmuster, im Sinne einer verinnerlichten Handlungsorientierung relevant. Sie wirkt zum Beispiel in einer quantitativen Konstruktion des Raumes nach Siedlungsdichte und ökonomischer Aktivität, die qualitative Dimensionen der Raumkonstitution in den Hintergrund rücken lassen. Auch die mit der Fokussierung auf Erwerbsarbeit und wirtschaftliche Zusammenhänge einhergehende Leerstelle der reproduktiven Aktivität zeigt an, dass Rationalisierung in den Handlungs- und Deutungsmustern des öffentlichen Nahverkehrs als kontinuierlich angewandtes „androzentrisches Problemverarbeitungsmuster“ (Aulenbacher 2005: 156) wirksam wird. So bleiben mit der Herstellung des öffentlichen Raumes und des Personennahverkehrs als wirtschaftliche Phänomene reproduktive Dimensionen von Raum und Mobilität im Hintergrund. Mit den konkret formulierten Handlungsbedarfen, wie etwa der Anpassung des Verkehrsangebots an spezifische Räume, wird diese Rationalisierung im Sinne einer Trennung von Produktion und Reproduktion erneut vollzogen. [MATERIALITÄT]

Hypothesen zu Vergeschlechtlichung und Verwaltungsökonomisierung

Die Kategorie Geschlecht wird in den Deutungsmustern des öffentlichen Nahverkehrs relevant, aber nicht als intendiertes, explizit abrufbares Wissen. In den Wissensbeständen in der Verwaltungspraxis ist Vergeschlechtlichung latent und präreflexiv. Auch in der Rekonstruktion bleiben diese Prozesse schwer greifbar. Daher lassen sich rationalisierungsbedingte Veränderungen in den Herstellungsweisen von Geschlecht aus den expliziten Wissensbeständen kaum nachvollziehen. Daher führe ich im Folgenden hypothesenartig aus, wie Geschlecht in den explizit verhandelten Rationalisierungen relevant werden könnte.

Die Fahrgäste in den wenig dicht bewohnten Gebieten werden über eine „trotzdem vorhandene[n] Mobilitätsnachfrage“ (N.) zwar erfasst. Allerdings weicht ihre Nachfrage, welche wie oben gezeigt vorrangig an wirtschaftlichen Kennzahlen, Siedlungsdichte und Erwerbsarbeit ermittelt wird, mög-

licherweise von tatsächlich vorhandenen Mobilitätsbedürfnissen ab. Dies betrifft vermutlich insbesondere solche Mobilitätsanlässe, die auf nicht marktförmig vermittelte Tätigkeiten zurückgehen, wie etwa das Begleiten von Angehörigen. Die Formulierung „alternative Bedienformen“ stellt diese Angebote außerhalb eines regulären öffentlichen Nahverkehrsangebots. Denn laut Begriffsdefinition müssen diese Verkehrsangebote gewisse gesetzliche Standards des öffentlichen Nahverkehrs, wie die Regelmäßigkeit der Bedienung nicht erfüllen (Dennig/Sieber 2002). Dass durch Rationalisierungen bedingte Einschränkungen des Nahverkehrsangebotes zu einem großen Teil von den Einwohner_innen organisiert werden müssen, etwa durch Reservierung eines Anruflinienbusses (Mehlert 2001), ist naheliegend.

In Bezug auf diese Angebotseinschränkungen erscheint es daher plausibel, dass sich durch die Abwälzung der Bewältigung an die Einwohner_innen auch deren Reproduktionsbedingungen zuspitzen. Schließlich erzeugen mögliche Bewältigungsstrategien, wie die Nutzung eines privaten PKW, der „alternativen Bedienformen“ (N.) oder des Verzichts auf Mobilität, einen Mehraufwand. So müssen etwa die Mobilitätsbedürfnisse mehrerer Personen, die sich im Rahmen eines gemeinsam geführten Haushalts ein Auto als Fahrende oder Mitfahrende teilen, koordiniert werden. Menschen, die über keinen PKW verfügen, sind auf Angehörige, soziale Netzwerke oder Dienstleistende angewiesen. Dieser Anstieg reproduktiver Tätigkeiten legt eine Zuspitzung vergeschlechtlichter Arbeitsteilung nahe (vgl. Spitzner 2004).

Im Rahmen der Rationalisierung der Zugabfertigung und der Fahrgastinformation liegt es zum einen nahe, dass die Nutzung anderer Informationswege, wie die der online verfügbaren Echtzeitdaten zum Verkehrsgeschehen vom Grad der Teilhabe an den modernen Informationstechnologien abhängig ist. Zum anderen ist es naheliegend, dass die Betroffenheit der Fahrgäste in dem Maße steigt, in dem sich ihre Wege unregelmäßig und komplex gestalten. Je mehr Informationen nötig sind, umso mehr steigt auch der Aufwand, wenn etwa keine Hilfe am Bahnsteig mehr vorhanden ist. Einfache Wege, wie das regelmäßige Aufsuchen des Arbeitsplatzes sind daher leichter zu bewältigen als komplexe Wegeketten, die reproduktive Arbeiten sowie die Kombination dieser mit Erwerbsarbeiten erforderlich machen. Auch diese Rationalisierung des öffentlichen Nahverkehrsangebots zeigt sich als „androzentrisches Problemverarbeitungsmuster“ (Aulenbacher 2005: 156), bei welchem Einsparungen in der produktiven Sphäre in der reproduktiven Sphäre bewältigt werden müssen.

Für die verbliebenen Mitarbeiter_innen erweist sich die durch die Rationalisierung ausgelöste Arbeitsverdichtung als Verminderung der körperlichen und mentalen Reproduktionsmöglichkeit am Arbeitsplatz. Darauf deutet auch die Aussage „weil die natürlich dann deutlich mehr belastet sind“ (M.) hin. Diese Reproduktionsleistung wird somit an die unbezahlte, vermeintlich private Zeit verwiesen (Jürgens 2006). Weitere, im selben zeitlichen Zusammenhang initiierte Rationalisierungen, wie die Flexibilisierung von Zeiten und Orten erschweren zudem die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Somit erscheint auch hier Rationalisierung mit der Zuspitzung vergeschlechtlichter Arbeitsteilung einherzugehen.

FAZIT

In diesem Beitrag bin ich der Frage nachgegangen, wie Rationalisierung und Geschlecht in Verwaltungspraktiken des öffentlichen Personennahverkehrs hergestellt werden. Dies habe ich anhand eines Expert_inneninterviews mit zwei Angestellten eines deutschen Verkehrsverbundes wissenssoziologisch rekonstruiert. Im Interview wurde die Entstehung und Entwicklung des Verkehrsverbundes sowie der im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen im Zuge der Regionalisierung des ÖPNV seit 1996 thematisiert.

Ich habe dargelegt, wie Rationalisierung als implizites Denkmuster in der Konstruktion der Verkehrsräume und der Mobilität relevant wird und inwiefern dieses Denkmuster latente Vergeschlechtlichungen aufweist. Einerseits sind implizite Hierarchisierungen wirkmächtig. So kommt räumlichen Gebieten und öffentlichen Mobilitäten in den Wissensbeständen eine primär ökonomische, erwerbs- und marktlogische und quantitative Bedeutung zu. In dieser Bestimmung rücken die reproduktiven sowie qualitativ zu ermittelnden Dimensionen des öffentlichen Nahverkehrs in den Hintergrund. Zwar sind auch sozialpolitische Überlegungen wichtig. Diese sind aber entweder Wirtschaftlichkeitserwägungen untergeordnet. Oder versorgungslogische Aspekte finden innerhalb eines vorrangig erwerbs- und marktlogisch definierten Rahmens Berücksichtigung. Sie sind aber nicht gleichwertiger Ausgangspunkt für die Formulierung von Handlungsbedarfen. Die Kopplung von Erwerbsarbeit mit Mobilität sowie die marktlogische Rahmung des Verkehrs verweisen so auf die Wirksamkeit androzentrischer Rationalitätskon-

struktionen im Deutungswissen der Expert_innen. Über implizite Hierarchisierungen und androzentrische Konzeptionen von Rationalität wird Rationalisierung als Denkmuster, also als verinnerlichte Handlungsorientierung, relevant (vgl. Siegel 2003).

Zudem habe ich gezeigt, dass die Wissensbestände zum mit der Regionalisierung vollzogenen regulatorischen Wandel im öffentlichen Nahverkehr zwischen explizit positiver und implizit negativer Konnotation changieren. Preissenkungen sind einerseits positiv konturiert. Der durch eine konkrete preissenkende Rationalisierungsmaßnahme, die Automatisierung von Fahrgastinformationssystem und Zugabfertigung entstehende Mehraufwand für Mitarbeiter_innen eines Verkehrsunternehmens und die Fahrgäste, ist andererseits negativ besetzt. Rationalisierung tritt so als sozial komplexer Prozess hierarchischer Restrukturierung mit Verlierer_innen und Gewinner_innen in Erscheinung (vgl. Aulenbacher 2005: 276). So sind die Mehrbelastung der Mitarbeiter_innen und die Verschlechterung der Kontaktmöglichkeiten für die Fahrgäste Teil des expliziten Wissens. Implizit und latent ist dagegen die damit einhergehende Verlagerung von Aufgaben an die vermeintlich private, reproduktive Sphäre. Unbenannt bleiben die Kosten für neue Verwaltungsaufgaben, die unter anderem vom Verkehrsverbund ausgeführt werden.

Die für die Verkehrs- und Raumplanung analysierten androzentrischen Leitbilder und Praktiken (Bauhardt 2007, Knoll 2008, Spitzner 2004) werden im Expert_innenwissen der Verwaltungsangestellten im öffentlichen Nahverkehr als latent vergeschlechtlichte Deutungsmuster wirksam. Diese werden sowohl im grundsätzlich erwerbsökonomischen Fokus als auch in Bezug auf die Auslagerung konkreter Rationalisierungsfolgen an Fahrgäste und Mitarbeiter_innen relevant. Der öffentliche Raum wird durch die Verwaltungspraxis vorstrukturiert. Diese Strukturierung schließt auch die Möglichkeiten ein, zu in der Privatsphäre verorteten Räumen zu reisen. Wo, wann, welche Verkehrsangebote geschaffen oder gestrichen werden, beruht unter anderem auf vergeschlechtlichten Prozessen, die öffentliche Räume und Mobilitäten konstituieren. [KÖRPER]

Aufgrund der Latenz ihrer Manifestation im Expert_innenwissen, konnte ich diese Prozesse der Vergeschlechtlichung allerdings nur schwer erfassen. Diese Latenz der Vergeschlechtlichung könnte auch ein Anzeichen für Veränderungsresistenzen gegenüber alternativen Konzeptionen dieses Handlungsfeldes sein (Bereswill 2014). So wird deutlich, dass dem feministischen

Wissen über eine Neuorganisation des öffentlichen Nahverkehrs nach versorgungsökonomischen Kriterien (Spitzner 2004) ein in der Verwaltungspraxis wirksames Wissen über die Verknüpfung von Erwerbsarbeit und Mobilität gegenübersteht. Die von mir aufgestellten Hypothesen zur Zuspitzung der Reproduktionslagen legen zudem nahe, dass im Rahmen der Regionalisierung möglich gewordene Effizienzsteigerungen die Ausgangsbedingungen für eine versorgungsökonomische Definition des Nahverkehrs zusätzlich verschlechtern.

Über eine Rekonstruktion des impliziten und expliziten Rationalisierungswissen entsteht zudem ein differenziertes Bild der Regionalisierung als Verwaltungsreform (vgl. Gottschall/Häberle/Heuer et al. 2015). So erscheint diese zum einen als eine an Effizienzkriterien orientierte Reorganisation einer öffentlichen Versorgungsleistung. Zum anderen legt das Changieren zwischen Lob und impliziter Kritik in Bezug auf Einsparungen nahe, dass diese Neuordnung ein umstrittener Prozess ist. Darüber hinaus verweist das implizit rationalisierende und latent vergeschlechtlichte Expert_innenwissen darauf, dass Rationalisierung ein der konkreten Verwaltungsreform in den 1990er Jahren vorausgehendes Denkmuster in der Verwaltungspraxis ist. [EXPOSURE]

Danksagung

Ich danke Andrea Glowig und Sophia Neitzel für Transkriptionsarbeiten, dem Kolloquium des Fachgebiets Soziologie sozialer Differenzierung und Soziokultur sowie Cindy Ballaschk, Mart Busche, Talke Flörcken, Johanna Hess und Friz Miriam Trzeciak für die gemeinsame Interpretation von Interviewauszügen und die Kommentierung von Entwurffassungen. Hierfür danke ich besonders auch Mechthild Bereswill und den Herausgeber_innen dieses Buches, Aenne Gottschalk, Susanne Kersten und Felix Krämer.

LITERATUR

- Aulenbacher, Brigitte (2005): Rationalisierung und Geschlecht in soziologischen Gegenwartsanalysen, Wiesbaden: VS Verlag.
- Bauhardt, Christine (1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht, Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser.
- Bauhardt, Christine (2007): „Feministische Verkehrs- und Raumplanung“, in: Oliver Schöller/Weert Canzler/Andreas Knie (Hg.), Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden: VS Verlag, S. 301-319.
- Bauhardt, Christine/Çağlar, Gülay (2010): Gender and Economics. Feministische Kritik der politischen Ökonomie, Wiesbaden: VS Verlag.
- Becker, Udo (2011): „Verkehr und Umwelt – Zu den übergeordneten Zielen von Verkehrspolitik und der Rolle von Umweltaspekten“, in: Oliver Schwedes (Hg.), Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung, Wiesbaden: VS Verlag, S. 77-90.
- Becker-Schmidt, Regina (2005): „Rationalisierung und androzentrische Logik. Rationalisierungsprozesse und gesellschaftliche Relationalität“, in: Brigitte Aulenbacher/Frank Beckmann/Susan Geideck/Alexandra Rau/et al. (Hg.), Alles nur eine Frage der Effizienz? Denkmuster der Rationalisierung, Frankfurt a. M.: Johann-Wolfgang-Goethe-Universität, S. 33-48.
- Beer, Ursula (1991): „Zur Politischen Ökonomie der Frauenarbeit“, in: Thomas Brüsemeister/Christian Illian/Uwe Jakomeit/Christoph Jünke et al. (Hg.), Die versteinerten Verhältnisse zum Tanzen bringen. Beiträge zur marxistischen Theorie heute, Berlin: Dietz, S. 254-263.
- Bereswill, Mechthild (2014): „Geschlecht als Konfliktkategorie“, in: Cornelia Behnke/Diana Lengersdorf/Sylka Scholz (Hg.), Wissen, Methode, Geschlecht. Erfassen des fraglos Gegebenen, Wiesbaden: Springer VS, S. 189-199.
- Berger, Peter/Luckmann, Thomas (1969): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie, Frankfurt a. M.: Fischer.
- Bogner, Alexander/Menz, Wolfgang (2009): „Das theoriegenerierende Experteninterview“, in: dies./Beate Littig (Hg.), Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder, Wiesbaden: VS Verlag, S. 61-98.

- Bogumil, Jörg/Grohs, Stephan/Kuhlmann, Sabine/Ohm, Anna (2007): Zehn Jahre Neues Steuerungsmodell. Eine Bilanz kommunaler Verwaltungsmodernisierung, Berlin: Sigma.
- Clarke, Adele (2012): Situationsanalyse. Grounded Theory nach dem Postmodern Turn, Wiesbaden: Springer VS.
- Dölling, Irene (2003): „Geschlechter-Wissen“, in: Sünne Andresen/Irene Dölling/Christoph Kimmerle, Verwaltungsmodernisierung als soziale Praxis. Geschlechter-Wissen und Organisationsverständnis von Reformakteuren, Opladen: Leske + Budrich, S. 113-165.
- Dennig, Daniela/Sieber, Niklas (2002): „Alternative Bedienformen im ÖPNV: Typisierung und rechtlicher Rahmen“, in: Verkehr und Technik 3, S. 109-113.
- Engartner, Tim (2008): Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik, Wiesbaden: VS Verlag.
- England, Paula (2003): „Separative and Soluble Selves“, in: Marianne Ferber/Julie Nelson (Hg.), *Feminist Economics Today. Beyond Economic Man*, Chicago: University of Chicago Press, S. 33-59.
- Ferber, Marianne/Nelson, Julie (1993): *Beyond Economic Man. Feminist Theory and Economics*, Chicago: University of Chicago Press
- . (2003): *Feminist Economics Today. Beyond Economic Man*.
- Gottschall, Karin/Häberle, Andreas/Heuer, Jan-Ocko/Hils, Sylvia (2015): „Weder Staatsdiener noch Dienstleister. Selbstverständnis öffentlich Beschäftigter in Deutschland“, TransState Working Papers 187, SFB 597, Bremen: Universität Bremen.
- Habermann, Friederike (2010): „Hegemonie, Identität und der homo oeconomicus. Oder: warum feministische Ökonomie nicht ausreicht“, in: Bauhardt/Çağlar, *Gender and Economics*, S. 151-173.
- Jürgens, Kerstin (2006): *Arbeits- und Lebenskraft. Reproduktion als eigensinnige Grenzziehung*, Wiesbaden: VS Verlag.
- Keller, Reiner (2011): *Wissenssoziologische Diskursanalyse*, Wiesbaden: VS Verlag.
- KGSt, Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsvereinfachung (1993): *Das Neue Steuerungsmodell. Begründung, Konturen, Umsetzung*, Bericht 5, Köln.

- Knieps, Manfred (2009): „Entwicklung und Bedeutung der Verkehrsverbünde in Deutschland“, in: Verein Deutscher Verkehrsunternehmen/VDV Förderkreis (Hg.), Verkehrsverbünde. Durch Kooperation und Integration zu mehr Attraktivität und Effizienz im ÖPNV, Hamburg: DVV, S. 12-27.
- Knoll, Bente (2008): Gender Planning. Grundlagen für Verkehrs- und Mobilitätshebungen, Saarbrücken: VDM.
- Law, Robin (1999): „Beyond ‚women and transport‘. Towards new geographies of gender and daily mobility“, in: Progress in Human Geography 23 (4), S. 567-588.
- Link, Heike (2011): „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs“, in: Oliver Schwedes (Hg.), Verkehrspolitik, Wiesbaden: VS Verlag, S. 91-114.
- Mehlert, Christian (2001): Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV. Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen, Berlin: Erich Schmidt.
- Nelson, Julie (1996): Feminism, Objectivity and Economics, London: Routledge.
- (2005): Rationality and Humanity. A View from Feminist Economics, Working Paper No. 05-04, Boston: Global Development and Environment Institute.
- Paulitz, Tanja (2012): Mann und Maschine. Eine genealogische Wissenssoziologie des Ingenieurs und der modernen Technikwissenschaften, Bielefeld: Transcript.
- Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), zuletzt geändert durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)
- Siegel, Tilla (1993): „Das ist nur rational. Ein Essay zur Logik der sozialen Rationalisierung“, in: Dagmar Reese/Eve Rosenhaft/Carola Sachse/dies. (Hg.), Rationale Beziehungen? Geschlechterverhältnisse im Rationalisierungsprozess, Frankfurt a. M.: edition suhrkamp, S. 363-396.
- (2003): „Denkmuster der Rationalisierung. Ein soziologischer Blick auf Selbstverständlichkeiten“, in: Susan Geideck/Wolf-Andreas Liebert (Hg.), Sinnformeln. Linguistische und soziologische Analysen von Leitbildern, Metaphern und anderen kollektiven Orientierungsmustern, Berlin: de Gruyter, S. 17-36.

- Silomon-Pflug, Felix/Heeg, Susanne (2013): „Neoliberale Neuordnung städtischer Verwaltungen am Beispiel des Liegenschaftsfonds Berlin“, in: *Geografische Zeitschrift* 101 (3+4), S. 184-200.
- Spitzner, Meike (2004): *Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck. Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV*, netWORKS-Papers Heft 13, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.
- Spitzner, Meike/Beik, Ute (1999): „Reproduktionsarbeitsmobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Rahmenbedingungen für Handlungsstrategien“, in: Meike Spitzner/Markus Hesse (Hg.), *Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität*, Wuppertal: Institut für Klima, Umwelt, Energie, S. 41-140.
- Strauss, Anselm (1998): *Grundlagen qualitativer Sozialforschung. Datenanalyse und Theoriebildung in der empirischen soziologischen Sozialforschung*, Stuttgart: UTB.
- Ude, Christian (2009): „Verkehrsverbünde aus Sicht der Aufgabenträger“, in: Verein Deutscher Verkehrsunternehmen/VDV Förderkreis (Hg.), *Verkehrsverbünde*, S. 80-91.
- Wekerle, Gerda (1999): „Gleichstellung der Geschlechter im öffentlichen Verkehr“, in: Antje Flade (Hg.), *Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft*, Opladen: Leske und Budrich, S. 13-32.