



metro_polis

Bericht des Gesprächsprojekts in Dresdner Straßenbahnen:
“Neue Rollen, alte Muster? Geschlechterbilder im Wandel der
letzten 35 Jahre”

Das vorliegende Dokument ist der Bericht zu den vom metro polis e.V. durchgeführten 12 Beteiligungsfahrten in Dresdner Straßenbahnen im Zeitraum vom 19. März bis 10. April 2024 zum Thema „Neue Rollen, alte Muster? Geschlechterbilder im Wandel der letzten 35 Jahre“, die in Kooperation mit dem Büro der Gleichstellungsbeauftragten der Landeshauptstadt Dresden erfolgt sind. Dazu lud das metro_polis-Team Fahrgäste in Dresdner Straßenbahnen für die Dauer ihrer Fahrt ein, miteinander auf konstruktive Weise Gedanken, Erfahrungen, Wünsche und Ideen bezüglich der oben genannten Fragestellung auszutauschen und zu diskutieren.

Der in Dresden ansässige metro polis e.V. möchte auf diese Weise einen Beitrag zum gesellschaftlichen Zusammenhalt und zum verbesserten Austausch zwischen Stadtbevölkerung, Verwaltung und politischen Entscheidungsträgerinnen und -trägern leisten.

Inhaltsverzeichnis

1 metro_polis:

innovatives Gesprächsprojekt und rollendes „agora“-Labor	1
--	---

2 Wahl des Projektortes 2

3 Ziele 4

Gesellschaftlicher Zusammenhalt in Krisenzeiten	4
---	---

Demokratische Handlungskompetenzen der Bürgerinnen und Bürgern stärken	4
--	---

4 Zielgruppen 6

5 Umsetzung in den Straßenbahnen 8

Ansprache und innere Haltung: metro_polis-Moderationskodex	8
--	---

Qualitätskriterien politischer Bildungsarbeit sowie „Kriterienkatalog für konstruktive Meinungsbildungsprozesse“	11
--	----

Methodik	12
----------	----

Dokumentation durch die metro_polis-App	13
---	----

6 Evaluation der Gespräche durch Online-Feedbackverfahren 14

7 Kooperationen 15

8 Öffentlichkeitsarbeit 17

9 Ergebnisse des Projekts 19

Rückblick – Erklärung der Methode	19
-----------------------------------	----

Ergebnisdarstellung und -interpretation	19
---	----

Metadaten und Soziodemografie	20
-------------------------------	----

Einleitung	22
Inhalte	23
Geschlechterbilder im Wandel – von der DDR zu Gesamtdeutschland	23
Ausgangspunkt: Erfahrungen von Familie und Beruf in der DDR	24
Arbeit und Geschlecht in der Gegenwart – zwischen Care und Karriere	25
Männlichkeit in der Kritik	27
Geschlechtsidentität und sexuelle Orientierung	29
Die Debatte um Geschlecht als gesellschaftliche Konfliktlinie zwischen....	31
Zusammenfassung und Ausblick	32

1 metro_polis: innovatives Gesprächsprojekt und rollendes „agora“-Labor

metro_polis ist ein Gesprächsprojekt, das seit 2019 (mit Unterbrechungen 2020/21) als eine Art rollendes „agora“-Labor für aufsuchende Demokratiearbeit permanent von dem projektdurchführenden Team im laufenden Straßenbahnbetrieb getestet und weiterentwickelt wird. Ende Mai 2024 wird metro_polis zum ersten Mal nicht mehr nur im kommunalen Raum der Straßenbahn stattfinden, sondern seine Umsetzungsmöglichkeiten in Fern- und Regionalzügen der Deutschen Bahn testen.

Langfristig ist das Ziel, kollektive Intelligenzprozesse zu soziopolitischen Themen mit Fahrgästen in Straßenbahnen vieler unterschiedlicher Städte (in Deutschland, Europa etc.) durchzuführen. Mit diesem fortlaufenden Begegnungsangebot in einer alltäglichen Umgebung, kann aus einer schweigenden Ansammlung wartender Menschen in der Bahn ein reger Austauschort entstehen. Auf diese Weise wird der gesellschaftliche Zusammenhalt dadurch gestärkt, dass sich ein friedliches, verständnisvolles und solidarisches Miteinander unbekannter Fahrgäste etabliert. Begleitet durch die Moderation der metro_polis-Teams werden gesellschaftspolitische Fragestellungen durch die Bürgerinnen und Bürger selbst diskutiert.

Dabei geht es nicht nur darum, Erfahrungen miteinander zu teilen, sondern auch darum, gemeinsam Vorschläge und Ideen für einen konstruktiven Umgang zu erarbeiten, die an Verwaltung und Politik weitergegeben werden. Auf diese Weise soll der Ideenreichtum kollektiver Gedankenprozesse zwischen einander unbekannten Fahrgästen eine größere Sichtbarkeit erlangen, wodurch die Überzeugung gestärkt wird, dass die Herausforderungen unserer Zeit nur gemeinsam und in konstruktiven Diskussionen angegangen und gemeistert werden können.

2 Wahl des Projektortes

In der Straßenbahn ist die Gesellschaft versammelt: Menschen (fast) aller gesellschaftlicher Schichten, kultureller Hintergründe, beruflichen Arbeitsfelder, Altersstufen sowie unterschiedlicher Glaubens-, Denk- und Ideologierichtungen kommen hier zusammen und verbringen einen längeren oder kürzeren Zeitraum (häufig eher neben- als) miteinander. Diese sich stets verändernde Zusammensetzung aus Personen, die sich zur selben Zeit im selben Raum befinden, kann soziale Sprengkraft haben. Die Idee zu dem Projekt metro_polis entstand durch sich öffentlich abspielende Konfliktsituationen in Dresdner Straßenbahnen zwischen Fahrgästen unterschiedlicher Herkunft, zumeist zwischen Personen mit und ohne Migrationsgeschichte (ausgehend von jenen ohne offensichtliche Migrationsgeschichte). Dabei fiel auf, dass diese Konflikte nicht in einem offenen und ehrlichen Austausch zwischen den Personen ausgetragen wurden, sondern im Rücken der von Diskriminierung betroffenen Personen und vor einem zwischen Hilflosigkeit bis Zustimmung schweigenden Fahrgast“publikum“.

Die zu beobachtende Unfähigkeit der Fahrgäste – und zwar sowohl der aktiv/passiv im Konfliktgeschehen Involvierten als auch unbeteiligter Dritter – konstruktiv mit dieser Situation umzugehen, führte zu dem Gedanken, GENAU an dieser Stelle ein anderes gesellschaftliches Miteinander zu initiieren.

Auch enthalten die Straßenbahnen ein demokratiethoretisches und -praktisches Potential, das bislang weitestgehend unbeachtet blieb, denn sie bilden einen öffentlichen Raum, in dem die Bevölkerung selbstverständlich und jeden Tag versammelt ist. Auch auf zwei weitere Besonderheiten, die auf den auf ersten Blick häufig selbstverständlich erscheinen, lohnt es sich an dieser Stelle hinzuweisen.

- Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist ein Moment des Wartens ohne zielgerichtete Tätigkeit, ein vom alltäglichen Tun zwangsläufig befreite/r Zeit/ Raum, der auch in digitalen Zeiten für die allermeisten Nutzenden kein Ort ist, an dem das Verrichten von beruflichen, privaten etc. Aufgaben sinnvoll zu sein scheint. Das Lesen eines Buches, das Hören von Audioinhalten (Musik, Hörbücher, Podcasts) oder die anderweitige Nutzung des Internets sind häufig kurzweilige Ablenkungsmanöver zur notwendigerweise oktroyierten Untätigkeit, die durch das Warten auf das Erreichen der Haltestelle entsteht. Sie wird, nach Erfahrungen des metro_polis-Teams, von vielen Fahrgästen gegen die Teilnahme an einem Gespräch über ein als relevant oder spannend empfundenes Thema eingetauscht.
- Darüber hinaus ist die zeitweilige Geschlossenheit des Raums und die daraus resultierende eingeschränkte Bewegungsmöglichkeit ein weiterer wichtiger Faktor, der entscheidend zum Gelingen des Projekts beiträgt. Anders als auf öffentlichen Plätzen, wo auch aufsuchende Bildungs- oder Aktivierungsarbeit z.B. durch umweltpolitische Akteurinnen und Akteure oder Gewerkschaften im Gespräch

mit Vorbeigehenden geleistet wird, sind die Fahrgäste in der Straßenbahn für die Dauer ihrer Fahrt auf den gemeinsam geteilten Raum festgelegt. Anders gesagt: Sie können nicht weg. Der Moment des Stillstands muss in der Straßenbahn nicht aufwendig vom Team initiiert werden, sondern wird durch das Eintreten in die Bahn und durch das sich anschließende Hinsetzen/Hinstellen durch die Fahrgäste selbstständig vorgenommen und trägt dazu bei, die Einladung zum Gespräch (von Projektseite) nicht nur leichter auszusprechen, sondern (von Teilnehmendenseite) auch leichter anzunehmen.

Diese drei Gegebenheiten – die Nutzung der Straßenbahn von breiten Teilen der Stadtbevölkerung, die zwangsläufige Untätigkeit der Fahrgäste und der Moment des Stillstands in einem gemeinsam geteilten Raum – sind ideale, bereits gegebene Rahmenbedingungen, die keines weiteren finanziellen und organisatorischen Aufwands bedürfen und die sich metro_polis zur Umsetzung seiner Projektidee zu Nutze macht: Hier wird der statische Ursprungsort der Demokratie, die ‚agora‘, mit einfachen Mitteln in die Straßenbahn übertragen, um dort einen postmodernen, dynamischen Plenumsraum im Migrations- und Mobilitätszeitalter der Gegenwart zu etablieren.

3 Ziele

Gesellschaftlicher Zusammenhalt in Krisenzeiten

metro_polis hat sich in den vergangenen Projektphasen als gesellschaftlicher Diskursraum erwiesen, den Straßenbahnfahrende nutzten, um den Moment der gemeinsamen Fahrt nicht nur nebeneinander, sondern tatsächlich auch miteinander zu verbringen. Auf diese Weise transformierte sich der sonst mehrheitlich still genutzte Raum der Straßenbahn in einen Ort der Begegnung und des Austauschs, den auch Menschen aufsuchten, die von anderen Dialogformaten, Veranstaltungen politischer Bildung etc. nicht/noch nicht/nicht mehr erreicht werden konnten. Es bleibt weiterhin das Ziel des Projekts, den Akt des Gesprächs als Wert an sich erkennbar zu machen und diesen stadtweiten und gleichzeitig persönlich geführten Prozess der Verständigung mit dem unbekannten Sitznachbarn bzw. Sitznachbarin als Alltagskommunikation in Dresdner und Leipziger Straßenbahnen zu normalisieren.

Hierbei soll durch die häufige Erfahrung vieler – wenn auch kleiner bzw. kurzer – Momente des Aussprechens/Zuhörens, der Verständigung/des Verständnisses, des empathischen Teilens von schönen/schwierigen Lebenssituationen, des gemeinsamen Betroffenseins von den Herausforderungen unserer Zeit, ein kollektive(re)s Bewusstsein der Zusammengehörigkeit zu einer Gesellschaft befördert werden. Auf diese Weise wird der unschätzbare Wert einer demokratisch verfassten Gesellschaft deutlich, in der jeder Mensch mit seinen spezifischen Hintergründen und Lebenserfahrungen als wertvoll und wichtig für das Zusammenwirken als Gemeinschaft erachtet wird. Ohne weitere Projektmaßnahme oder -aktivität ergibt sich so die Möglichkeit des Abbaus von Vorurteilen sowie die Chance des Aufbaus von Verständigungsprozessen über erlebte und/oder tatsächlich vorhandene Differenzen.

Demokratische Handlungskompetenzen der Bürgerinnen und Bürgern stärken

Die bisherigen Erfahrungen aus der Umsetzung des Projekts haben gezeigt, dass bei einer Vielzahl von Bürgern und Bürgerinnen enorme Wut gegenüber Politiker und Politikerinnen

sowie Institutionen, grundlegende Frustration gegenüber politischen Entscheidungen und Hilflosigkeit in Bezug auf die Möglichkeiten ihrer eigenen demokratischen Teilhabe vorherrscht. Gleichzeitig fehlt vielen Bürgerinnen und Bürgern die Kompetenz und Erfahrung demokratische Aushandlungsprozesse sinnvoll und konstruktiv zu führen – insbesondere, wenn sie auf Positionen stoßen, die ihrer eigenen Meinung widersprechen.

Es ist das Ziel von metro_polis, daran mitzuwirken, dass Bürgerinnen und Bürgern demokratische Handlungskompetenzen dadurch erwerben, dass sie sich selbst als Akteurinnen und Akteure von Aushandlung erfahren. Im gemeinsamen, moderierten Gespräch sollen für die Teilnehmenden folgende Erfahrungen möglich sein:

- Die Vertretung der eigenen Position auf eine Weise, die auch für andere Gesprächsteilnehmende nachvollziehbar und anschlussfähig ist.
- Das Anerkennen und Annehmen des Gegenübers in seiner möglicherweise gegensätzlichen Meinung zu gesellschaftspolitischen Themen/Konsens.
- Der anschließende Eintritt in einen Prozess des neuen, gemeinsamen Denkens über die Zusammenführung oder das Befrieden der unterschiedlichen Positionen.

4 Zielgruppen

Obwohl der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) von der Breite der Gesellschaft genutzt wird, zeigen Mobilitätsstudien, dass bestimmte Gruppen den öffentlichen Verkehr intensiver nutzen bzw. auf diesen stärker angewiesen sind als andere Personengruppen. „Busse und Bahnen sind wieder das Verkehrsmittel der Armen“, titelte der Spiegel im Dezember 2021. Frauen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger als Männer. Jüngere Menschen sind häufiger auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen als ältere oder sind eher bereit, sie aus Umweltgründen zu nutzen. Menschen mit Flucht- und Migrationsgeschichte sind hier stärker vertreten als Ortsansässige. Für Menschen mit (bestimmten) Behinderungen sind öffentliche Verkehrsmittel für ihre Mobilität unerlässlich. In vielen Fällen können sich diese Gruppen kein eigenes Auto leisten oder sind nicht berechtigt, ein Auto zu fahren. Bestimmte Mobilitätsbedürfnisse tragen ebenfalls dazu bei, dass diese Gruppen verstärkt öffentliche Verkehrsmittel nutzen, z. B. die Notwendigkeit vieler kurzer Besorgungen und Fahrten zu Behörden. Zusammengefasst nutzen marginalisierte oder von Marginalisierung bedrohte Gruppen besonders häufig öffentliche Verkehrsmittel, auch aufgrund des weniger wahrscheinlichen Zugangs zu anderen Mobilitätsoptionen.

Der Mangel an Zugang und Ressourcen dieser Personengruppen ist oft auch ein Grund für eine geringere politische Beteiligung sowie Teilhabemöglichkeiten. Die Studie „Neue Beteiligung und alte Ungleichheit? Politische Partizipation marginalisierter Menschen“ beschreibt, „[...] dass Marginalisierung als ein durch gesellschaftliche Strukturen bedingtes Verhältnis zu verstehen ist und daraus zumeist auch Benachteiligung in Sachen Mitwirkung an der politischen Willensbildung folgt [...]. Ökonomische Ungleichheiten sind in der Gesellschaft eklatant und setzen in informellen Instrumenten der Partizipation ihre Wirkmächtigkeit fort.“²

Diese Faktoren gehen häufig miteinander einher und/oder bedingen sich sogar gegenseitig, so dass Mehrfachdiskriminierungen entstehen, die das Prekarisierungsrisiko der Betroffenen noch erhöhen.

„Neben individuellen Faktoren stehen institutionelle Strukturen einer breiten politischen Beteiligung marginalisierter Gruppen eher im Wege. Die besonderen Inputs, die diese Menschen leisten, werden oft nicht wahrgenommen. So fehlen weiterhin angepasste Partizipationsmöglichkeiten, die Interessen, Kompetenzen und Fähigkeiten des marginalisierten

1 Nefzger, Emil: „Busse und Bahnen sind wieder die Verkehrsmittel der Armen“. In: Spiegel Online, 4.12.2020. (<https://www.spiegel.de/auto/corona-folge-busse-und-bahnen-sind-wieder-die-verkehrsmittel-der-armen-a-5c9eb3d4-077f-4122-b916-e60e04215d23>, abgerufen am 07.07.2023)

2 Kaßner, Jan / Kersting, Norbert (2021): Neue Beteiligung und alte Ungleichheit? Politische Partizipation marginalisierter Menschen. Vhw-Schriftenreihe 22. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/vhw-schriftenreihe-tagungsband/PDFs/vhw-Schriftenreihe_Nr._22_Politische_Partizipation_maginalisierter_Menschen.pdf, S. 5.

Prekariats“ berücksichtigen. Diskriminierung und fehlende politische Anerkennung führt zu einem Verdrängungsprozess und hierüber zu einer politischen Entmutigung marginalisierter Gruppen. Niedrigschwellige Zugänge, stigmatisierungs- und diskriminierungsfreie Kontexte sind auf Seiten von Organisationen und Strukturen relevant und förderlich für eine breite Beteiligung.“³

Zu diesen Ausgrenzungstendenzen durch die politischen Institutionen kommen Selbstausschlüsse, die auf der Erfahrung mangelnder Selbstwirksamkeit in solchen Prozessen beruhen. Hier zeigt sich, wie

„[...] gesellschaftliche Macht- und Herrschaftsverhältnisse in alltäglichen Situationen für bestimmte Gruppen in der Bevölkerung systematisch bestimmte Erfahrungen hervorbringen: Kein Gehör zu finden und die eigenen Erfahrungen innerhalb der herrschenden Diskurse nicht ausdrücken zu können; den Dynamiken der Gesellschaft scheinbar machtlos gegenüberzustehen; immer wieder die Erfahrung zu machen, auf eine bestimmte soziale Position innerhalb der Gesellschaft verwiesen zu werden; auf sich selbst zurückgeworfen zu sein und keinen kollektiven politischen Ausdruck für die eigenen Erfahrungen zu finden oder aufgrund fehlender Handlungsressourcen in konkreten Situation ohnmächtig zu sein, woraus auf Dauer eine resignative Grundhaltung entsteht. [...] Demokratische Teilhabe [...] wird dort erschwert, wo die Zukunft unsicher und unberechenbar ist; wo Menschen isoliert und auf sich allein gestellt sind; wo Alltagsbewältigung alle Ressourcen bindet; wo Menschen sich nur noch als Objekt und Spielball erleben, weil ihr Leben von bürokratischen Entscheidungen und zeitlichen Routinen abhängt; wo Menschen tagtäglich als ›Andere‹ markiert und abgewertet werden oder sich als chancenlos erleben; wo gesellschaftliche Macht- und Herrschaftsverhältnisse normal und unveränderbar erscheinen oder wo Menschen von externer Hilfe abhängig sind, um ihre eigenen Probleme zu lösen.“⁴

Wie oben dargestellt wurde, führt das Gefühl, nicht vertreten oder gehört zu werden, entweder zu Ressentiment oder zu Politikverdrossenheit. Beides trägt dazu bei, dass sich die entsprechenden Bevölkerungsgruppen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht an politischen Partizipationsprozessen beteiligen und so auch Selbstwirksamkeitserfahrungen in dieser Richtung nicht erworben werden können. Das Fehlen dieser Erfahrungen wiederum senkt die Chance zu Beteiligung weiter. Es handelt sich also um einen selbstverstärkenden Prozess, der früher oder später ins Destruktive umschlägt und deshalb aufgehalten werden muss.

Der Gesprächsraum, den metro_polis schafft, ist nicht konnotiert – weder politisch noch kulturell oder habituell. Er eröffnet durch die räumliche Unmittelbarkeit und die persönliche Einladung der Fahrgäste durch Teammitglieder jenen Personen, die ‚Komm‘-Strukturen normalerweise nicht folgen, einen Erfahrungsraum, der direkt erlebbar ist und keine Zugangsvoraussetzungen enthält.

3 Ebd., S. 6

4 Ebd. S. 9

5 Umsetzung in den Straßenbahnen

Das metro_polis-Team nutzt zur Durchführung des Projekts das hintere Abteil einer im laufenden Betrieb verkehrenden Straßenbahn. Dort richtet das Projekt ein Gesprächs'wohnzimmer' ein, indem zwei bis drei antistatisch klebende, wiederverwendbare Poster an den Fenstern angebracht werden. Innerhalb dieses 'Gesprächszimmers' gibt es drei Vierer-Sitzplatzgruppen, in denen sich Fahrgäste gegenüber sitzen und die sich ideal für Kleingruppengespräche eignen. Pro Sitzplatzgruppe nimmt ein Teammitglied als Moderatorin bzw. Moderator im Gesprächs'wohnzimmer' Platz und führt mit gesprächswilligen Fahrgästen Dialoge bzw. begleitet Kleingruppengespräche zwischen mehreren Fahrgästen. Ein Teammitglied übernimmt die Rolle des bzw. der Einladungsbeauftragten, der bzw. die sich flexibel in der Bahn bewegt und neu hinzusteigende Fahrgäste über das Projekt informiert und zur Teilnahme einlädt.

Ansprache und innere Haltung: metro_polis-Moderationskodex

Sowohl die Wahl des Ortes als auch die komplexe Zielgruppe schafft eine Laborsituation, die die permanente Evaluation und Weiterentwicklung von innovativen Techniken des Zugangfindens, -legens und -haltens zu der stark diversifizierten Zielgruppe von metro_polis erfordert.

Die rein räumliche Anschlussfähigkeit zur Zielgruppe ist noch kein Garant für eine persönliche (im Sinne einer inneren, emotionalen) Erreichbarkeit. Gerade für Personen, die Gespräche mit unbekannten Menschen meiden und/oder die von sonstiger politischer Bildungsarbeit nicht erreicht werden können, ist eine Teilnahme an einem offenen Begegnungs-/Austauschformat mit einer deutlich wahrnehmbaren Überwindung innerer Widerstände verbunden. Erschwerend kommt das ungewöhnliche Setting – die Umnutzung der Straßenbahn in einen Gesprächsraum mit Wohnzimmercharakter – hinzu: Das aktive Brechen oder Ignorieren der schweigend getroffenen und doch von der Mehrzahl der

Fahrgäste befolgten Vereinbarung der stillen Nutzung der Straßenbahn⁵, braucht nicht nur Mut sondern auch Vertrauen. Die große Herausforderung für die projektdurchführenden Teammitglieder besteht darin, diese Vertrauensebene in Form einer persönlichen, einladenden Ansprache als notwendige Voraussetzung zur Teilnahme innerhalb von wenigen Sekunden herzustellen. Dazu ist es entscheidend, den Fahrgästen im ersten Moment des (Vor-)Gesprächs nicht nur die Angst davor zu nehmen, in und durch die Teilnahme am Projekt religiös missioniert, parteipolitisch indoktriniert oder gar im Nachhinein strafrechtlich sanktioniert zu werden⁶; es geht innerhalb der ersten Momente der Kontaktaufnahme im Wesentlichen darum, die Angst vor einer asymmetrischen Beziehungskonstellation – des Belehrens und Belehrtwerdens – zu nehmen. Kurz gesagt: Es geht um das Vertrauen der Begegnung auf Augenhöhe.

Hier hat sich gezeigt, dass auf jeglichen akademischen Gestus verzichtet werden muss. Am Beispiel von stadtteilbasierten Gesprächsformaten in den Jahren 2016 und 2017 analysierte das Göttinger Institut für Demokratieforschung, dass der offene Austausch zwischen Initiatoren und Initiatorinnen und Teilnehmenden zu scheitern droht, wenn in der Begegnung das Sich-auf-Augenhöhe-bewegen nicht angestrebt oder verfehlt wird:

„Im Verlauf der organisierten Dialoge wurde deutlich, inwiefern allein die Form und die Formalität der Dialogveranstaltungen ein Instrument der Machtausübung und Argumentationslegitimation darstellen. Die rein äußerliche Form des Dialogs, [...] die Wahl des Veranstaltungsortes: all dies sind unwillkürlich erscheinende Mittel, die einer eher akademischen und bildungsbürgerlichen Debattenkultur entspringen [...] [D]er argumentative Verlauf [...] hat gezeigt, dass die Argumente der Gegner/-innen als non-existent behandelt werden. [...] Als Gesprächspartner gilt nur, wer [...] die eigenen Prämissen teilt. [...] [W]eil jedes Argument gegen den Multikulturalismus gleichzeitig ein Ausweis darstellt, dass diese Meinung als ‚falsch‘, ‚dumm‘ [...] [einzustufen ist] und somit nicht weiter ernst genommen werden muss. Wenn also eine Dialogveranstaltung den Dialog nicht herstellt, erweist sie dem Vertrauen in politische Prozesse [...] einen Bärendienst.“⁷

Für die Umsetzung von metro_polis bedeutet diese Erkenntnis: Die projektdurchführenden Teammitglieder müssen wissenschaftliche Erkenntnisprozesse, z.B. in Hinblick auf intersektionale Diskriminierungsstrukturen und ihre phänotypischen Erscheinungsformen im alltäglichen Umgang, in den Projektalltag übertragen können. Dieses bedeutet jedoch nicht, dass sie die Standards, die für sie selbst gelten, z.B. in Hinblick auf Mehrfachdiskriminierungssensibilität und einen entsprechenden Sprachduktus, bei den Fahrgästen

5 Die Beobachtungen aus den vergangenen Projektzeiträumen 2019/2022 bestätigen die gruppendynamische Regel, dass dort, wo bereits Menschen sind, andere (leichter) hinzukommen. Wenn bereits einige Fahrgäste mit der Regel des Schweigens gebrochen hatten, ließen sich andere Fahrgäste leichter zur Teilnahme am Kleingruppengespräch animieren.

6 Darauf lassen die häufig gestellten Fragen der Fahrgäste nach dem religiösen („Von welcher Kirche kommen Sie denn?“) oder dem politischen („Ach, Sie sind doch bestimmt von den GRÜNEN!“) Hintergrund des Projektes schließen. Ebenfalls nicht selten wird als Ablehnungsgrund die vermutete Gewissheit vorgebracht, dass „man ja nichts mehr sagen“ dürfe oder „danach sofort weggesperrt“ würde.

7 Schenke, C. Schmitz, S. Marg und K. Trittel: Pegida-Effekte? Jugend zwischen Polarisierung und politischer Unberührtheit. Bielefeld, 2018, S. 353.[^]

als Teilnahmebedingung voraussetzen können. Die Erfahrungen aus den vergangenen Projektjahren zeigen, dass eine große Anzahl von Teilnehmenden die Debatten um diskriminierungssensibles Verhalten sehr wohl kennt – sie aber für sich selbst und gesamtgesellschaftlich ablehnt⁸. Auch bzw. gerade diese Fahrgäste versucht metro_polis zu erreichen. Damit mit diesen ein Austausch stattfinden kann, der weder belehrend noch jede Aussage akzeptierend verläuft, hat sich das metro_polis-Team einen Moderationskodex gegeben. Dieser hat in den vergangenen Projektzeiträumen dazu beigetragen, die Kommunikation mit Teilnehmenden auch in schwierigen Gesprächssituationen aufrecht zu erhalten und eine tiefergehende Beschäftigung mit zu Grunde liegenden Erfahrungen und Motivationslagen zu ermöglichen.

Der Moderationskodex besagt unter anderem:

- Wir sehen die Teilnehmenden als selbständige und selbstverantwortliche Menschen. Jeder und jede ist Experte bzw. Expertin für die eigene Lebenswelt.
- Wir interessieren uns für die Menschen und ihre Lebenswelten. Wir nehmen die Menschen an, wie sie sind und nehmen ihre Aussagen wohlwollend auf (auch wenn wir nicht ihre Positionen teilen).
- Wir lassen uns auf die Lebens- und Gefühlswelt der Fahrgäste ein, d.h. wir halten uns mit unserer eigenen Meinung, unseren privaten Erfahrungen und Interessen zurück.
- Wir sind unabhängig, neutral und allparteilich (bezogen auf Gesprächsparteien).
- Wir gehen erkundend vor und hören empathisch zu (kein Überzeugen, keine Faktendiskussionen).
- Wir versuchen die Teilnehmenden zu verstehen (d.h. nicht zwingend einverstanden zu sein!).

Um zu gewährleisten, dass nicht nur Augenhöhe zwischen Teammitgliedern und einem Gesprächspartnerin bzw. einem Gesprächspartner besteht, sondern auch zwischen mehreren an dem Gespräch beteiligten Fahrgästen sieht der Leitfaden folgende Handlungsanweisungen für die projektdurchführenden Teammitglieder vor:

- Wir stellen den Teilnehmenden unsere Fähigkeiten in der Kommunikation zur Verfügung, um:
 - ✓ alle gleichermaßen am Gespräch zu beteiligen und leise Stimmen zu stärken, so dass sie ebenso hörbar werden wie laute,
 - ✓ die Hintergründe und Bedeutungen hinter den Aussagen zu erkunden,
 - ✓ die Gemeinsamkeiten (angenehm wie unangenehm) zwischen den Gesprächspartner und -partnerinnen zu entdecken,
 - ✓ den Mut zu kontroversen Sichtweisen bzw. Stellungnahmen zu fördern,
 - ✓ Worte zu finden, wo (passende) Worte fehlen,
 - ✓ um über Entwicklungsmöglichkeiten und Veränderungen nachzudenken.
- Wir sorgen für eine sichere Gesprächsatmosphäre und finden einen Umgang mit evtl. Beleidigungen und anderen Herabsetzungen. (Auszug aus dem

Um diese Fähigkeiten in der Kommunikation zu erlangen ist das Erlernen, Verinnerlichen und Anwenden von Kommunikationsmodellen wie dem Kommunikationsquadrat nach Schulz von Thun⁹ und der Gewaltfreien Kommunikation nach Rosenberg¹⁰ für die projekt-durchführenden Teammitglieder hilfreich und hat sich bislang dabei bewährt, in schwierigen Gesprächssituationen die Augenhöhe zwischen allen Diskussionsbeteiligten aufrecht zu erhalten.

Qualitätskriterien politischer Bildungsarbeit sowie „Kriterienkatalog für konstruktive Meinungsbildungsprozesse“

metro_polis zielt darauf ab, die Voraussetzung von Demokratie – die politische Mündigkeit, die demokratische Staaten ihren Bürgerinnen und Bürgern prinzipiell unterstellt¹¹ – in einem gemeinsamen Lernprozess zu üben und im Alltag immer wieder anzuwenden. Dieser Vorgang geschieht nicht selbstverständlich und aus sich selbst heraus, sondern wird durch das projektdurchführende Team gezielt initiiert. Handlungsleitend für die Teams sind dabei bewährte Qualitätskriterien politischer Bildungsarbeit, insbesondere des Beutelsbacher Konsens, der eine der wesentlichen Grundlagen für politische Bildungsarbeit in Deutschland darstellt.

Er besagt, dass drei Kriterien in der Vermittlung von und Diskussionen um politische Inhalte gelten müssen:

- Überwältigungsverbot: Niemand soll an der Gewinnung eines selbstständigen Urteils gehindert werden dürfen.
- Kontroversitätsgebot: Was in Wissenschaft und Politik kontrovers diskutiert ist, muss auch in der Bevölkerung kontrovers diskutiert werden können.

9 Schulz von Thun, Friedemann: Miteinander Reden 1. Störungen und Klärungen. Allgemeine Psychologie der Kommunikation, Hamburg, 1990.

10 Grundlagen der Gewaltfreien Kommunikation erklärt in: Rosenberg, Marshall B.: Gewaltfreie Kommunikation. Eine Sprache des Lebens, Paderborn, 2013.

11 Autorengruppe Fachdidaktik: Was ist gute politische Bildung? Leitfaden für den sozialwissenschaftlichen Unterricht, Schwalbach/Ts, 2015, S. 14.

- Zielgruppenorientierung: Bildung muss darauf abzielen, dass Menschen in die Lage versetzt werden, eine politische Situation und ihre eigenen Interessenlagen zu analysieren, sowie nach Mitteln und Wegen zu suchen, die vorgefundene politische Lage im Sinne ihrer Interessen zu beeinflussen. (zitiert nach Bundeszentrale für politische Bildung 2011).

Das metro_polis-Team ist geschult darin, diesen Konsens in der Begleitung der Gespräche umzusetzen. Neben dem Beutelsbacher Konsens und dem Moderationskodex haben die bisherigen Projekterfahrungen gezeigt, dass weitere Leitlinien notwendig sind, die in der Bahn den Teams und auch den Teilnehmenden helfen, konstruktive Ideen und Beiträge von weniger hilfreichen zu unterscheiden. Dafür ist mit der Entwicklung eines „Kriterienkatalog für konstruktive Meinungsbildungsprozesse“ begonnen worden; dieser soll fortlaufend und unter Begleitung des John-Dewey-Forschungsinstituts für die Didaktik der Demokratie (JoDDiD) der TUD überarbeitet und weiterentwickelt werden.

Im Moment sieht der Kriterienkatalog u.a. folgendes vor:

- Einhaltung der Menschenrechte und des Grundgesetzes.
- Vorschläge müssen positive Formulierungen enthalten (keine reinen Unterlassungsformulierungen).
- Konstruktive Ideen sollten (zumindest) kurzfristig nützlich, aber langfristig nicht schädlich sein.
- Ziele und Methoden, mit denen diese erreicht werden sollen, müssen zueinander passen.
- Lösungen und Ideen dürfen nicht nur auf Kosten anderer gehen, sondern müssen auch von denen getragen werden, die sie vorschlagen.

Methodik

Methodisch bewegt sich die Moderation zwischen dialogischer Gesprächsführung, die sich weitgehend auf die Teilnehmenden und ihre Lebenswelt einlässt, und politischer Bildungsarbeit, indem dezidiert persönliche Themen auf eine gesamtgesellschaftliche Ebene gehoben werden. Von dialogischer Gesprächsführung kann solange gesprochen werden, wie ein Teammitglied mit einem Fahrgast alleine im Gespräch ist. Kommen weitere Teilnehmende hinzu, handelt es sich eher um eine Fishbowl¹²-artige Gruppendiskussion. In dieser Fishbowl-Diskussion gibt es keine expliziten Expertinnen und Experten sondern bis zu drei gleichberechtigt teilnehmende Fahrgäste, die häufig unterschiedlich lange – je nachdem,

12 Bei der Fishbowl-Methode diskutiert eine kleine Gruppe von Teilnehmenden im Innenkreis (im „Goldfisch-Glas“) ein Thema, während die übrigen Teilnehmenden in einem Außenkreis die Diskussion beobachten. Möchte eine Person aus dem Außenkreis zur Diskussion beitragen, kann sie im Innenkreis Platz nehmen und ihre Position ins Gespräch einbringen. Dieser Wechsel an Gesprächsteilnehmenden und die damit einhergehende Fluktuation ähnelt den Kleingruppendiskussionen in der Bahn, in der Fahrgäste ebenfalls in eine laufende Diskussion rein-/rauswechseln.

wann die eigene Haltestelle erreicht ist – an dem Gruppengespräch teilnehmen. Die besondere Herausforderung für die Moderation liegt darin, neu hinzukommende Personen in der Gesprächsrunde zu begrüßen und innerhalb sehr kurzer Zeit auf den aktuellen Stand der gegenwärtigen Diskussion zu bringen. Nach den Erfahrungen der vergangenen Projektzeiträume braucht dieses inhaltlich schnelle Abholen neuer Gesprächsteilnehmenden ein wenig Übung. Mit zunehmender Erfahrung gelingt es den Moderatorinnen und Moderatoren neue Teilnehmende reibungslos in Diskussionen einzubinden, die als kollektive Meinungsbildungsprozesse geführt und dokumentiert werden.

Dokumentation durch die metro_polis-App

Damit die gemeinsamen Gedanken-/Diskussionsprozesse der metro_polis-Teilnehmenden nicht einfach wirkungslos verpuffen, müssen sie dokumentiert, verdichtet und ausgewertet werden. Die Technische Universität Dresden (TUD) hat speziell für metro_polis eine App programmiert, die von den Moderatorinnen und Moderatoren des metro_polis-Teams auf einem Tablet in der Bahn bedient wird. Die Diskussionsbeiträge der Teilnehmenden zu den von metro_polis aufgeworfenen Fragestellungen werden in die App eingetragen.

Auf diese Weise entsteht im Laufe der Zeit und durch die Beteiligung jedes weiteren Fahrgasts ein gesellschaftliches Mindmap zu einem konkreten Thema, das sowohl (Negativ-)erfahrungen als auch mögliche Ideen und Lösungsvorschläge für diese enthält. Auch Teilnehmende, die keine Entwicklungsmöglichkeit für ein spezifisches Problem oder ihre Negativerfahrungen sehen, können so aus der Fülle an anderen Erfahrungen und kreativen Ideen, die Fahrgäste bereits vor ihnen eingebracht haben, profitieren. Das metro_polis-Team fungiert dabei als die Vermittlungs- und Weitergabeinstanz, die die Ideen der vorherigen Fahrgastgenerationen weiterreicht. Gleichzeitig kann über die App dokumentiert werden, welche Positionen bzw. Ideen besonders viel Zustimmung von den Fahrgästen erhalten. Damit entsteht über die Zeit eine Gewichtung zugunsten von bestimmten Vorschlägen und somit ein gesellschaftliches Stimmungsbild, das auch für Politik und Verwaltung von Interesse sein kann.

Um die Effekte des Projekts erfassen zu können, wird die oben beschriebene metro_polis-App nicht nur dazu dienen, die Diskussionsbeiträge und Ideen der Teilnehmenden zu dokumentieren. Mit ihr können zusätzlich einige Metadaten der Teilnehmenden erfasst werden, mit Hilfe derer das Projekt fortlaufend qualitativ und quantitativ evaluiert wird.

Zu den Metadaten, die die Teammitglieder erfassen, gehört das Datum, das Thema, die Bahnlinie/-strecke und sowie die Gesprächsdauer mit den Fahrgästen. Zusätzlich wird eine Einschätzung des Alters, des Geschlechts und ob die Teilnehmenden aus der jeweiligen Stadt, Region, aus anderen Teilen des Landes oder aus dem Ausland kommen, aufgenommen. Mit Hilfe dieser Daten soll herausgefunden werden, ob der Anspruch des Projekts – die Breite der (Stadt-)Gesellschaft an den Diskussionen beteiligt zu haben – als erfüllt bewertet werden kann. Die Daten der Teilnehmenden sind mit ihren Diskussionsbeiträgen

verlinkt, da angenommen wird, dass die Einstellungen der Personen mit ihren geschlechtsspezifischen Sozialisationserfahrungen, Altersstufen, kulturellen Hintergründen und Lebensumständen korrelieren. Um ansatzweise nachvollziehen zu können, aus welcher Position heraus eine Person eine bestimmte Meinung äußert, ist es wichtig, diesen Hintergrund ein wenig genauer bestimmen und nachvollziehen zu können.

Nach jeder Fahrt nehmen die metro_polis-Teams eine kurze Auswertung der Fahrt vor und tragen zusätzlich u.a. folgende Informationen zusammen: Wie viele Personen wurden auf der jeweiligen Fahrt zum Gespräch eingeladen? Welche Ansprache und Einladung waren besonders anschlussfähig? Gab es schwierige Kommunikationssituationen?

6 Evaluation der Gespräche durch Online-Feedbackverfahren

Die vom metro_polis-Team entwickelten und im Moderationskodex festgehaltenen Leitlinien für konstruktive Diskussionskultur bilden das Fundament für die Qualität der Straßengespräche. Die Art der Moderation der einzelnen Teammitglieder wird auf die Umsetzung der dort enthaltenen Grundsätze überprüft, indem im Nachgang zu jeder Fahrt eine methodische und inhaltliche Auswertung vorgenommen wird.

Um zu überprüfen, ob das Ziel eines konstruktiven Gesprächs erreicht wurde, eröffnet metro_polis teilnehmenden Fahrgästen die Möglichkeit des Online-Feedbacks. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit auf der Homepage des Projekts mit den Optionen „trifft nicht zu“, „trifft eher nicht zu“, „weder noch“, „trifft eher zu“ und „trifft zu“ folgende Aussagen zu bewerten:

1. Ich habe durch die Diskussion neue Impulse gewonnen.
2. Während des Gesprächs wurde meine persönliche Sichtweise wahrgenommen und verstanden.
3. Die Moderation hat das Gespräch hilfreich geleitet.
4. Ich würde erneut bei einer Diskussion von metro_polis teilnehmen.

Als ein weiterer Indikator zur Feststellung der Zielerreichung wird das Feedback, das den Verein im Nachgang zur Teilnahme am Projekt von Fahrgästen per Email erreicht, genutzt. Auch dieses wird selbstverständlich in die Reflexion über die Arbeit der Teams in der Bahn miteinbezogen.

7 Kooperationen

Neben der DVB AG, LVB GmbH sowie der Deutschen Bahn (DB) kooperiert der metro polis e.V. bislang mit zahlreichen weiteren Akteurinnen und Akteuren, um das Projekt organisatorisch, inhaltlich und methodisch stabil aufzustellen und gleichzeitig weiterzuentwickeln.

Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden (LHD)

Seit Ende 2023 nutzen verschiedene Geschäftsbereiche und Beauftragte der Landeshauptstadt Dresden metro_polis, um kommunale Themen in der Straßenbahn mit Fahrgästen diskutieren zu lassen. In gemeinsamen Absprachen zwischen den Geschäftsbereichen und dem metro_polis-Team werden Themen ausgesucht und Fragestellungen an die Fahrgäste so formuliert, dass sie niedrigschwellig und einladend auch für jene gelten können, die sich bei polarisierenden Themen im äußeren Meinungsspektrum verorten. Nach Durchführung der Themenfahrten – alle Linien werden dazu vom Team einmal abgefahren – werden die in der App festgehaltenen Diskussionsbeiträge ausgelesen, ausgewertet, in einem Projektbericht zusammengefasst und anschließend dem jeweiligen Geschäftsbereich zur weiteren Nutzung übergeben.

Sächsisches Staatsministerium der Justiz und für Demokratie, Europa und Gleichstellung (SMJusDEG)

Das SMJusDEG beauftragte die metro_polis-Teams in Dresden und Leipzig im Vorfeld zur Wahl des EU-Parlaments 2024 damit, einen breiten Diskussionsprozess mit Fahrgästen über die Bedeutung der Wahl anzustoßen. Damit sollte nicht nur Aufmerksamkeit auf das Thema gelenkt und die Wichtigkeit der Wahlbeteiligung hervorgehoben werden. metro_polis entwickelte in enger Absprache mit dem SMJusDEG Fragestellungen, die darauf abzielten, Erfahrungen, Wünsche, Hoffnungen genauso wie Kritik der Fahrgäste in Hinblick auf Europa und die EU sichtbar werden zu lassen.

John-Dewey-Forschungszentrum für Didaktik der Demokratie (JoDDiD) an der TUD

Um die Qualität der Moderation zu sichern, die Dynamik der Diskussionen auf ihre Zielerreichung zu überprüfen, die Ideen und Vorschläge zu dokumentieren und die Meinungsbildungsprozesse nachhaltig sichtbar zu machen, werden die metro_polis-Teams vom John-Dewey-Forschungszentrum für die Didaktik der Demokratie beraten.

Else-Frenkel-Brunswik-Institut an der Universität Leipzig

Die Kooperation mit dem Else-Frenkel-Brunswik-Institut erfolgt in Form der Supervision der metro_polis-Teams aus Dresden/Leipzig. Die Supervision wird von dem Leiter des Instituts, Prof. Dr. Oliver Decker, regelmäßig durchgeführt. Herr Prof. Dr. Decker erforscht seit 20 Jahren autoritäre bis rechtsextreme Einstellungen in der deutschen Bevölkerung. Diese Langzeitforschung ist als Leipziger Autoritarismus-Studie weithin bekannt. Seine Expertise ist ein besonders wichtiges Korrektiv für das Team, für ein (diskriminierungs-)sensibles Verhalten der Teammitglieder im Kontakt mit Fahrgästen und die Qualität der

inhaltlichen Gespräche mit diesen.

Riesa efau. Kultur Forum Dresden e.V.

Der Entwicklungsprozess des Projekts metro_polis wurde vom Riesa Efau. Kultur Forum Dresden e.V., einem von der Bundeszentrale für politische Bildung (BpB) anerkannten Bildungsträger, von Anfang an begleitet. Auch in den kommenden Jahren wird der Riesa Efau durch Schulungen und Wissensweitergabe dazu beitragen, dass die Fähigkeiten der Teammitglieder des Projekts, Diskussionsprozesse allparteilich und konstruktiv zu moderieren, professionalisiert werden.

More in Common e.V.

More in Common e.V. ist eine international arbeitende Forschungsinitiative zum Thema ‚Gesellschaftlicher Zusammenhalt‘. In Frankreich, Großbritannien, den USA, Polen und Deutschland erforscht More in Common mit Hilfe qualitativer Methoden den Zustand der Gesellschaften in Hinblick auf das, was Menschen trennt und was sie verbindet.

Das Wissen tragen sie zurück zu Projekten und Initiativen, die sich in ihrer alltagspraktischen Arbeit um den gesellschaftlichen Zusammenhalt bemühen. metro_polis gehört zu 11 Projekten deutschlandweit, die bislang von More in Common für diesen gemeinsamen Lern- und Weiterentwicklungsprozess ausgewählt wurden. 2024 unterstützt der in Berlin ansässige Verein metro_polis dabei, die Erfahrungen des Teams auszuwerten, die Ansprache und Moderation zu optimieren und damit die Teammitglieder für eine gelingende Umsetzung des Projekts weiter zu qualifizieren.

Volkshochschule Leipzig

Im kommenden Projektzeitraum wird der metro polis e.V. mit der Volkshochschule (VHS) Leipzig kooperieren. Veranstaltungen wie Podiumsdiskussionen etc., die die VHS plant, werden durch die Straßenbahnfahrten des Leipziger Teams flankiert. Dazu sollen im Vorfeld die Veranstaltungsthemen mit in die Bahn genommen und mit den Fahrgästen diskutiert werden. Die Beiträge, Fragen, Vorschläge und Ideen, die in der Bahn entstehen, fließen dann in die Veranstaltungen ein und werden dort Politikerinnen und Politikern als Diskussions-/Ideenanstöße übermittelt. Auf diese Weise soll das Format eines indirekten, aber breiteren Austauschs zwischen Bevölkerung und Politik getestet werden.

8 Öffentlichkeitsarbeit

Bei metro_polis ist Kommunikation der Schlüssel zum Gelingen des Projekts. Das gilt in Bezug auf den eigentlichen Projektgegenstand – das konstruktive Gespräch zwischen Fahrgästen – als auch in Hinblick auf die Kommunikation über das Projekt gegenüber der Öffentlichkeit. Die Öffentlichkeitsarbeit, die metro_polis umsetzt, basiert auf zwei Säulen: einer analogen, materialbasierten Öffentlichkeitsarbeit in der Bahn und einer digitalen im Internet. Die Öffentlichkeitsarbeit in der Bahn wird zum einem in Form von wiederverwendbaren, selbsthaftenden Postern, die den Gesprächsraum markieren und für den Zeitraum der Durchführung an den Fenstern des Gesprächs-„Wohnzimmers“ angebracht werden, umgesetzt. Zum anderen werden im Moment der persönlichen Ansprache und Einladung jedem Fahrgast, der dies wünscht, ein Flyer überreicht.

Die digitale Öffentlichkeitsarbeit findet im Internet über die Homepage von metro_polis (www.metro-polis.online) statt. Dort werden alle Informationen über das Projekt, die Idee, die Umsetzung in den teilnehmenden Städten, die Kooperationen sowie die fördermittelgebenden Institutionen veröffentlicht.

Des Weiteren spielen soziale Medien für das Projekt eine wichtige Rolle: Auf Instagram (https://www.instagram.com/metro_polis_dd/; https://www.instagram.com/metro_polis_le) werden Neuigkeiten aus dem Projekt, aktuelle Diskussionsthemen sowie Kurzgeschichten über Gesprächssituationen in Straßenbahnen gepostet.

Öffentlichkeitsarbeit über das Projekt erfolgt ebenfalls durch öffentliche Medien, die über metro_polis berichten. Da dieses in seiner Projektumsetzung besonders innovativ und bislang einzigartig in Europa zu sein scheint, ist in den vergangenen Jahren vielfach medial über das Projekt berichtet worden.

So haben verschiedene regionale Zeitungen ganzseitige Beiträge über metro_polis in Dresden verfasst (in der Sächsischen Zeitung am 15.06.2022; in den Dresdner Neuesten Nachrichten am 17.12.2022). Außerdem hat das Fernsehen bereits mehrere Beiträge über metro_polis in den Bahnen gedreht und ausgestrahlt (Ausstrahlung bei MDR aktuell am 22.12.2022; Ausstrahlung im MDR Sachsenspiegel 17.12.2022). Am 05.12.2023 ist ein MDR-Radiobeitrag über metro_polis gesendet worden.

In jüngster Zeit haben sowohl das ZDF als auch die Deutsche Welle das metro_polis-Team mit der Kamera in Dresdner Straßenbahnen begleitet und diese Beiträge im März bzw. April 2024 ausgestrahlt.

Der bisherige Höhepunkt medialer Aufmerksamkeit und deutschlandweiter Berichterstattung über metro_polis entstand im Zuge des Besuchs von Bundeskanzler Olaf Scholz am 29.02.2024. Sowohl überregionale Zeitungen als auch Funk und Fernsehen berichteten über den 45-minütigen Straßenbahnaufenthalt des Bundeskanzlers und seine Teilnahme an Gesprächen mit dem metro_polis-Team sowie mit Fahrgästen über die Idee von metro_polis und die Notwendigkeit von demokratiestärkenden Initiativen, die gesellschaftliche Kontroversen auf eine Weise moderieren, so dass auch Menschen am äußeren Meinungs-

spektrum keinen destruktiven, sondern einen hilfreichen Beitrag zum Diskurs leisten können. Herr Scholz hob dabei hervor, dass „das Dresdner Projekt metro_polis (...) eine großartige Initiative (ist), die (...) wertvolle Arbeit für unseren gesellschaftlichen Zusammenhalt (leistet). Miteinander sprechen, unterschiedliche Meinungen austauschen und aushalten, andere Ansichten verstehen lernen und vielleicht sogar gemeinsame Standpunkte entwickeln – das fördert die Gesprächskultur in unserem Land im allerbesten Sinne. All das auch noch in den Wagen der Dresdner Straßenbahn zu organisieren, zeugt von Kreativität und Einfallsreichtum der Initiatorinnen und Initiatoren. Dem Team von metro_polis gilt mein ausdrücklicher Dank für ihren Einsatz.“

Die öffentliche Wahrnehmung des Projekts wurde auch durch Wettbewerbe, an denen metro_polis bislang teilnahm, gesteigert. So gewann metro_polis 2022 den von der Lokalen Agenda 21 für Dresden e.V. und der Landeshauptstadt Dresden ausgelobten Preis in der Kategorie „Bildung für nachhaltige Entwicklung und gesellschaftliches Miteinander“.

2023 gewann metro_polis den „Deutschen Engagementpreis“ in der Kategorie „Zusammenhalt leben“ für vorbildliches Engagement. metro_polis konnte sich dabei gegenüber 400 Vereinen und Initiativen aus ganz Deutschland als besonders bemerkenswertes Projekt behaupten. 2024 ist der metro_polis e.V. Preisträger des von der DB Regio Nordost ausgelobten „Mitmach-Preis Lausitz 2024“.

9 Ergebnisse des Projekts

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Themenfahrten „Neue Rollen, alte Muster? Geschlechterbilder im Wandel der letzten 35 Jahre“ dargestellt. Zunächst wird die der Auswertung zugrundeliegende Methodik und damit einhergehend auch die Art und Weise, wie die Ergebnisse interpretiert werden können, erklärt. Im Anschluss werden die Meta- und soziodemografischen Daten der Teilnehmenden präsentiert. Daraufhin werden die inhaltlichen Ergebnisse der Diskussionen aufgeführt.

Rückblick – Erklärung der Methode

Die Gespräche wurden mit der metro_polis-App dokumentiert. Zu Gesprächsbeginn wurden damit die soziodemografischen Daten Alter, Geschlecht und Herkunft erfasst. Dabei war die Einschätzung des Teammitglieds, das die Gespräche führte bzw. begleitete, ausschlaggebend. Um die Gesprächsdauer zu ermitteln, wurde außerdem die Uhrzeit zu Gesprächsbeginn und -ende aufgezeichnet.

Darüber hinaus wurden während der Diskussionen Gesprächsbeiträge in Form von Erfahrungen und Meinungen sowie konkrete Ideen und Vorschläge der Fahrgäste gesammelt. Sobald Personen neue Beiträge einbrachten, wurden diese in der App notiert und gespeichert. Im Anschluss konnten diese Beiträge durch neue Teilnehmende sowohl „bewertet“ (Zustimmung/Ablehnung) als auch spezifiziert und weiterentwickelt werden. Jeder teilnehmende Fahrgast hatte damit die Möglichkeit, sowohl neue Impulse einzubringen als auch den eigenen Standpunkt bezüglich bereits Genanntem darzulegen.

Ergebnisdarstellung und -interpretation

Im Vergleich zur klassischen Erhebung von gesellschaftlichen Stimmungsbildern durch Umfrage- und Meinungsforschungsinstitute weist der gemeinsam mit den Fahrgästen entwickelte und in der metro_polis-App dokumentierte Erfahrungs-/Wissensschatz einige Besonderheiten auf, die sich auf die Art der Auswertung und Interpretation des Datensatzes auswirken. Zum einen entstanden die zu bewertenden Beiträge erst im Laufe der Gespräche. Aus diesem Grund gab es, je nach Teilnahmezeitpunkt, unterschiedliche „Antwortoptionen“. Außerdem unterschieden sich die Gespräche teilweise stark in Bezug auf Gesprächsdauer

und -inhalt. Dadurch hatten nicht alle Teilnehmenden die Möglichkeit über alle genannten Vorschläge zu diskutieren und abzustimmen, weswegen sich die Quote von Zustimmungen/Ablehnungen nicht auf andere Teilnehmende übertragen lässt.

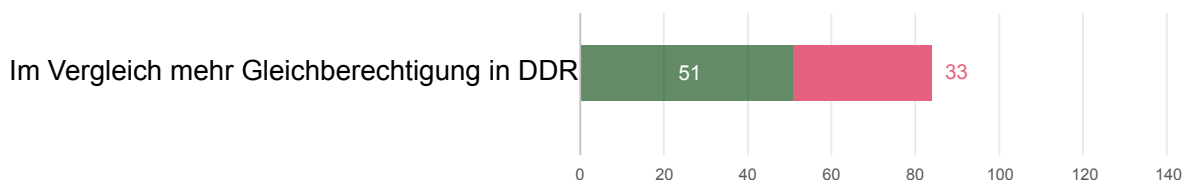
Die Art und Weise, wie Ergebnisse interpretiert werden können, soll an dem folgenden Beispiel deutlich gemacht werden: „Im Vergleich mehr Gleichberechtigung in der DDR“. Von den 233 metro_polis Teilnehmenden haben 84 Personen (36% der Teilnehmenden) darüber gesprochen, ob es in der DDR mehr oder weniger Gleichberechtigung als in der BRD gab. Insgesamt 51 Personen (61% derjenigen, die dieses Thema diskutiert haben; 22% aller Teilnehmenden) vertraten die Position, dass Gleichberechtigung in der DDR stärker implementiert war als in der BRD. Allerdings widersprachen 33 Personen (39% derjenigen, die darüber gesprochen haben; 14% aller Teilnehmenden) dieser Aussage. Die restlichen 149 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich zu diesem Thema nicht geäußert – i.d.R. weil es im Gesprächsverlauf nicht behandelt wurde.

Dementsprechend lautet eine mögliche Interpretation: „Insgesamt 51 Personen und mit 61% eine knappe Mehrheit derjenigen, die die Gleichstellung in DDR und BRD miteinander verglichen haben, kamen zu dem Ergebnis, dass in der DDR mehr Gleichberechtigung herrschte als in der BRD“.

Nicht zulässige Interpretationen der Ergebnisse wären:

... „61% der Fahrgäste kamen zu dem Ergebnis, dass in der DDR mehr Gleichberechtigung herrschte als in der BRD“.

... „61% der Dresdnerinnen und Dresdner kamen zu dem Ergebnis, dass in der DDR mehr Gleichberechtigung herrschte als in der BRD“.

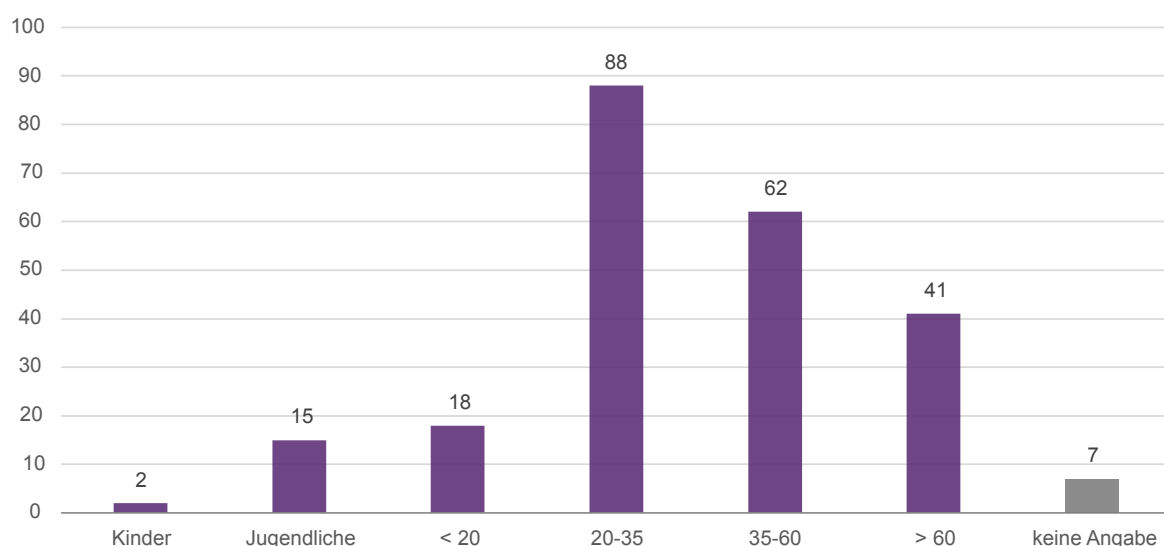


Metadaten und Soziodemografie

1811 Fahrgäste wurden vom metro_polis-Team eingeladen ihre Perspektiven zum oben genannten Thema in Gesprächen mit anderen Fahrgästen in Dresdner Straßenbahnen einzubringen. Davon haben 233 Personen an Austauschrunden teilgenommen: knapp jeder und jede achte der eingeladenen Fahrgäste. Aus den durchschnittlich 15 Minuten und 31 Sekunden dauernden Gesprächen resultierten 60 Stunden und 15 Minuten festgehaltenes Diskussionsmaterial.

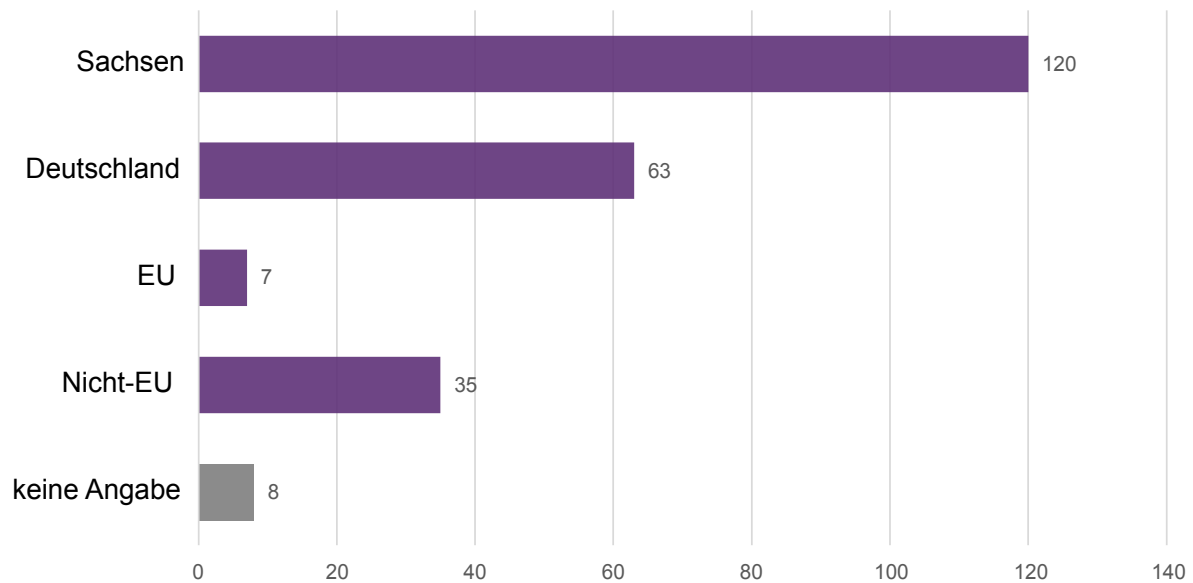
Besonders spannend bei diesem Thema war die Teilnahmebereitschaft nach Geschlechtszugehörigkeit. Im Gegensatz zu anderen in metro_polis diskutierten Themen war der Unterschied in der Beteiligung zwischen Männern und Frauen frappierend. Deutlich mehr Frauen – insgesamt 142, d.h. 61% aller Teilnehmenden – nahmen die Einladung zum Erfahrungsaustausch über „Geschlechterbilder im Wandel der Zeit“ an. Dem gegenüber stehen 87 Männer bzw. 37% aller Teilnehmenden, die ihre Perspektive einbrachten.¹³ Bei vier dokumentierten Gesprächen wurde keine Geschlechtszugehörigkeit notiert (= 2%).

Was die Altersverteilung betrifft, ist festzustellen, dass die größte Teilnahmebereitschaft mit 38% (88 Personen) bei den 20- bis 35-Jährigen lag – was daraufhin deutet, dass diese Personengruppe das Thema als relevant betrachtete, auch wenn sie altersmäßig bedingt nur begrenzt den Wandel von Geschlechterrollen im Vergleich DDR/BRD selbst erlebt hatten. Danach folgten die 35- bis 60-Jährigen mit 62 Personen (27%); 41 Personen gehörten zu der Gruppe der über 60-jährigen (18%). Auch 17 Kinder/ Jugendliche (7%) sowie 18 junge Erwachsene unter 20 Jahren (8%) nahmen an Gesprächen zum Thema teil. Bei 3% der Teilnehmenden konnte vom Team keine Alterseinschätzung vorgenommen werden.



Wie bei metro_polis üblich haben vor allem in Dresden lebende Fahrgäste an den Gesprächsrunden teilgenommen (86 Fahrgäste; 37% der Teilnehmenden). Gemeinsam mit Personen aus anderen sächsischen Regionen und anderen Teilen Deutschlands bildeten sie die überwiegende Mehrheit der Gesprächsteilnehmenden (insgesamt 79%).

13 Beispielsweise nahmen bei metro_polis-Gesprächen zum Thema Europa/EU 48% Männer und 42% Frauen teil. Bei 10% konnte keine Geschlechtszugehörigkeit festgehalten werden.



Einleitung

Seit dem Ende der DDR und der Wiedervereinigung Deutschlands hat sich nicht nur das politische System der ostdeutschen Bundesländer fundamental gewandelt – auch die gesellschaftliche Struktur und das Wertesystem sind innerhalb der letzten 35 Jahre grundlegenden Veränderungen unterworfen worden. Geschlecht ist dabei eine Analysekategorie von gesellschaftlicher Un-/Gleichheit, deren Diskussion mit ehemaligen DDR-Bürgerinnen und -Bürgern besonders spannend und ergiebig war, da diese in einem System lebten, das die Gleichberechtigung der Geschlechter qua Staatsdoktrin angeblich bereits vollzogen hatte. Inwiefern sich diese im privaten und beruflichen Alltagsleben zeigte oder doch fehlte, inwiefern sich die Wende auf bereits erreichte Errungenschaften auswirkte, wo Teilnehmende Weiter- oder Rückentwicklungen des Themas wahrgenommen und erlebt haben – all dieses wurde im laufenden Straßenbahnverkehr mit 233 Teilnehmenden diskutiert. Auf diese Weise konnte nicht nur ein facettenreiches Stimmungsbild der Dresdner Stadtgesellschaft eingeholt werden, sondern die persönliche als auch soziopolitische Relevanz des Themas, dem häufiger entweder mit Ignoranz oder mit Ablehnung begegnet wird, in Alltagsgesprächen zwischen einander unbekannten Fahrgästen Sichtbarkeit erlangen.

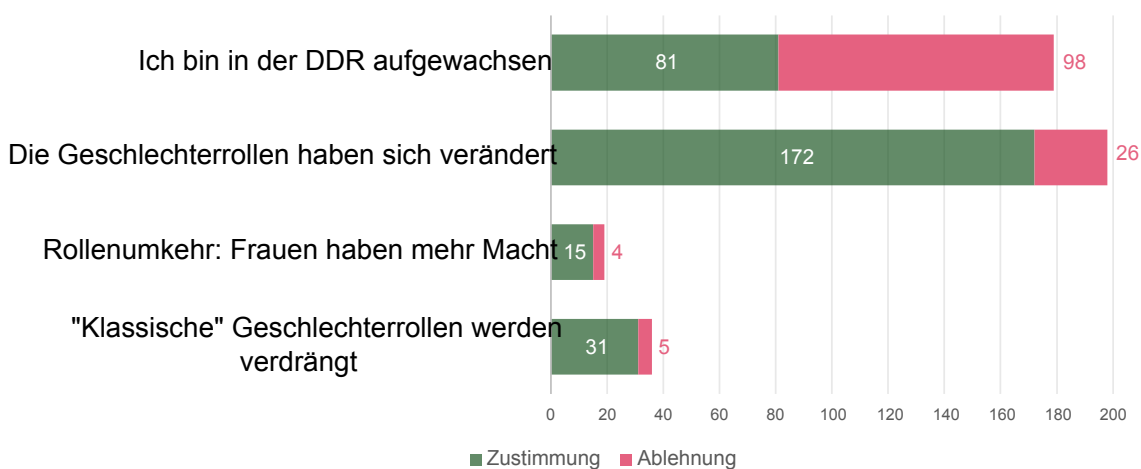
Inhalte

Geschlechterbilder im Wandel – von der DDR zu Gesamtdeutschland

Da das Thema persönliche als auch gesamtgesellschaftliche Veränderungen der Geschlechterbilder seit dem Ende der DDR in den Blick nahm, war es zunächst wichtig zu erfahren, wie viele der Teilnehmenden in der DDR sozialisiert worden waren, um sich aus eigenem Erleben zu dieser Frage qualifiziert äußern zu können. Ein kurzer Austausch zu Beginn des Gesprächs über Alter und Herkunft ergab: Knapp die Hälfte der Teilnehmenden hatte mindestens Kindheit und Jugend in der DDR verbracht und damit noch deutliche Erinnerungen an die Zeit vor der Wende – auch was die Rollen von Männern und Frauen im familiären/freundschaftlichen Umfeld, im Beruf und auf politischer Repräsentationsebene betraf.

Generell waren sich diese Teilnehmenden einig: Seit der Wende hätten sich die Geschlechterbilder sowohl im privaten als auch gesamtgesellschaftlichen Kontext grundlegend gewandelt. Einige Teilnehmende sahen darin eine Art Rollenumkehr: eine Machtübernahme politischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Positionen durch Frauen. Deutlich mehr Teilnehmende assoziierten mit einer Veränderung von Geschlechterbildern eine Überwindung einer konservativen, „klassischen“ Rollenaufteilung hin zu einer freiheitlichen und chancengleichen Lebensweise zwischen den Geschlechtern.

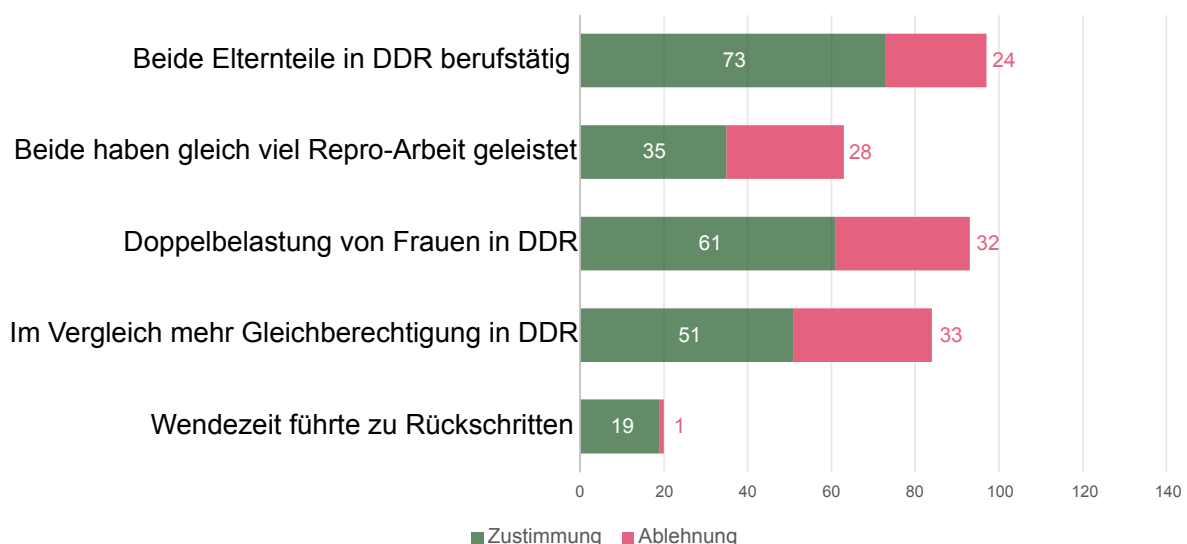
Auch Teilnehmende, die nach der Wende in Dresden/Sachsen geboren worden waren, unterstützten diese These mit privaten und gesamtgesellschaftlichen Beobachtungen innerhalb ihres weitgehend ostdeutsch geprägten Bezugsrahmens. Teilnehmende aus anderen Teilen Deutschlands bzw. der Welt referenzierten nicht auf den Wandel der Geschlechterrollen im Kontext eines Systemwechsels (DDR » BRD), sondern betrachteten die Fragestellung in ihrer zeitlichen Dimension – auch ohne Systemwechsel gab das Nachdenken über gesellschaftliche Veränderungsprozesse zum Thema „Geschlechterbilder“ genügend Anlass zum Austausch.



Ausgangspunkt: Erfahrungen von Familie und Beruf in der DDR

Ausgangspunkt der Gespräche mit Teilnehmenden war stets der Rückblick in die eigene Familiengeschichte: Wie erinnerten sich die Fahrgäste an die Rollenverteilung zwischen der eigenen Mutter, dem eigenen Vater in der Zeit der DDR? Hier zeigte sich bei einem Großteil der Teilnehmenden, die sich zu diesem Punkt äußerten, dass die Staatsdoktrin des Rechts auf und Pflicht zur Arbeit¹⁴ sowohl bei Männern als auch Frauen Realität war: Ca. 2/3 der Fahrgäste erzählten, dass beide Elternteile berufstätig waren. Dieser Umstand trug maßgeblich dazu bei, dass Väter notwendigerweise auch reproduktive Arbeiten (kurz: Repro-Arbeit, gemeint sind Haushaltstätigkeiten, Kinderbetreuung/-erziehung, Pflegearbeit von kranken bzw. alten Familienangehörigen etc.) verrichteten: 35 Teilnehmende erlebten die Verteilung der Arbeit im Haushalt, in der Kinderbetreuung etc. zwischen den Elternteilen als ausgeglichen. Bei genaueren Nachfragen, welche Arbeiten von welcher Person denn konkret übernommen worden waren, ergab sich ein differenzierteres Bild: Während der Aufgabenbereich der Frauen bei „klassischen“ Haushaltstätigkeiten¹⁵ lag, wurde der Aufgabenbereich des Vaters häufiger mit Gartenarbeit, Instandhaltungs- und Reparaturtätigkeiten in Verbindung gebracht. Dementsprechend waren 28 metro_polis-Teilnehmende, die sich über diese Punkte austauschten, der Meinung: Die Haushaltsarbeit war zwischen Männern und Frauen in der DDR nicht gleich verteilt; Frauen waren durch Erwerbs- und Reproduktionsarbeit doppelt belastet.

Und doch: Trotz der in metro_polis-Gesprächen zu Tage tretenden Doppelbelastung äußerten Fahrgäste mehrheitlich die Position, dass Frauen durch das System der DDR im Verhältnis gleichberechtigter als in anderen Gesellschaften (z.B. der westdeutschen) waren. Viele



14 Verfassung der DDR: Artikel 24 (2)

15 Als Beispiel kann hier das Wischen des Küchenbodens genannt werden: Nur ein Teilnehmender gab an, dass auch der Vater diese Aufgabe übernommen habe, während die überwiegende Mehrheit erzählte, diese Tätigkeit habe im Hoheitsbereich der Mutter gelegen.

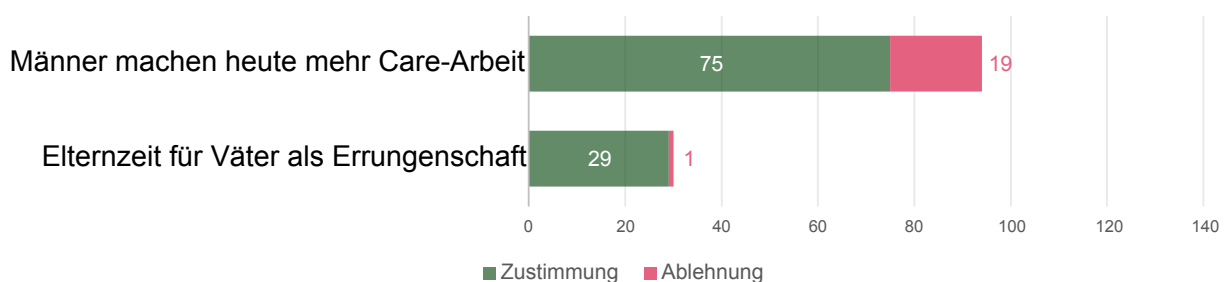
fürten das darauf zurück, dass Frauen durch ihre Erwerbsarbeit nicht nur Wertschätzung als gleichberechtigte Arbeitskraft erlebten, sondern ostdeutsche Frauen über eigenes Gehalt verfügten, das ihnen ein selbstständiges Leben ermöglichte. Diese – von Teilnehmenden als Errungenschaft bewertete – Autonomie sei in der Wendezeit und durch die Implementation westdeutscher Arbeitsmarktstrukturen, die weitaus weniger Frauen als Arbeitskraft integrierten, deutlich zurückgedrängt worden. Nach Einschätzung der Teilnehmenden habe es Jahre gedauert, bis die finanzielle Unabhängigkeit durch stabiles Erwerbseinkommen von Frauen zur anerkannten Realität und Praxis in Gesamtdeutschland wurde.

Arbeit und Geschlecht in der Gegenwart – zwischen Care und Karriere

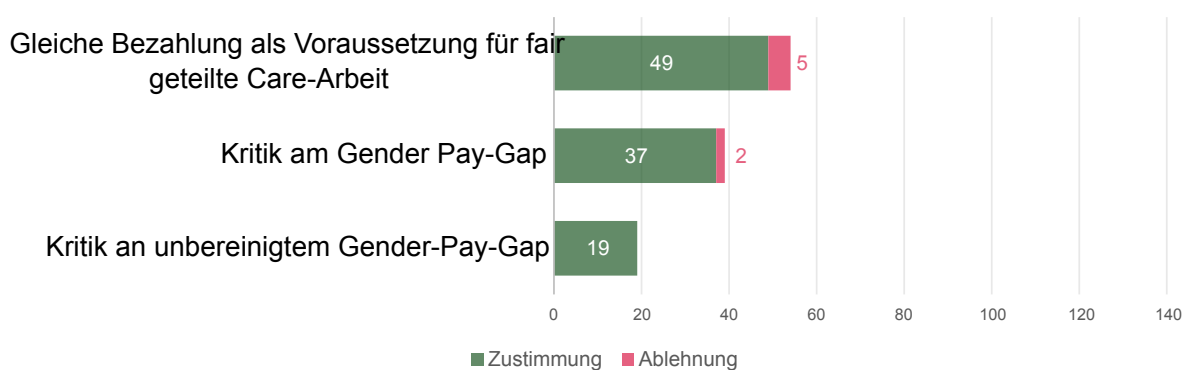
Der Zusammenhang und die Wechselwirkung zwischen Erwerbsarbeit und den unter dem englischen Begriff der Care-Arbeit zusammengefassten Reproduktionsarbeiten war häufiger Bestandteil der metro_polis-Gespräche über Geschlechterbilder im Wandel. Deswegen werden die Diskussionen über Karriere und Care-Arbeit an dieser Stelle zusammengefasst wiedergegeben.

Care-Arbeit wird mittlerweile deutlich häufiger von Männern übernommen als noch vor einigen Jahren und Jahrzehnten. Diese mehrheitlich geäußerte Position wurde durch Teilnehmende mit persönlichen Erfahrungen unterfüttert. Dazu gehörten Erzählungen von Vätern, die Kinderspielplatzleitern der eigenen Karriereleiter vorzögen, Berichte von Frauen, die in ihren Partnerschaften weniger um eine faire Verteilung der Care-Arbeit kämpfen müssten als noch ihre Mütter, und die Erfahrungen von Seniorinnen und Senioren, die berichteten, dass sich der Sohn oder Enkel eine berufliche Auszeit genommen habe, um mehr Zeit mit seinem Kind verbringen zu können. Auf der einen Seite trage zu dieser Entwicklung bei, dass es mittlerweile gesellschaftlich viel akzeptierter sei, auch als Mann den Haushalt zu führen und die Kinder zu betreuen – was auf der anderen Seite dazu führe, dass sich immer mehr Väter trauten, diesen Weg selbst einzuschlagen.

Hier waren die Begegnung und der Austausch mit zwei teilnehmenden Vätern in Elternzeit hilfreich und erhellend, trugen doch ihre persönlichen und unmittelbaren Erfahrungen mit dem Thema dazu bei, die zuvor von anderen Fahrgästen geäußerten Annahmen („Beruflich gibt es keine Hürden mehr für die Elternzeit für Väter.“) zu korrigieren. Die beiden berichteten von derartigen Schwierigkeiten durch den jeweils männlichen Arbeitgeber, so dass einer der Teilnehmenden schließlich den Arbeitsplatz wechselte. Die beiden Fahrgäste waren überzeugt: Elternzeit für Väter sei eine Errungenschaft, für deren Normalisierung aber weiter gekämpft werden müsse.



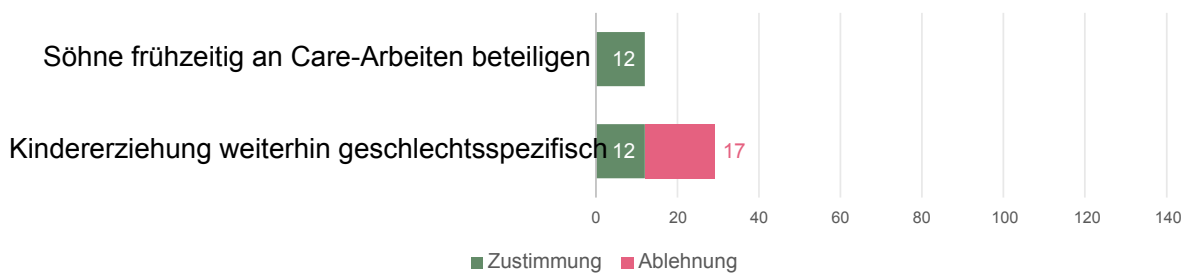
Für einige Monate sich ausschließlich dem Kind oder den Kindern zu widmen und dabei Wertschätzung für die Care-Arbeit zu entwickeln, die davor größtenteils von der Partnerin verrichtet worden war, enthielt laut (männlichen) Teilnehmenden prägende Aha-Momente. Damit nicht nur punktuell, z.B. für die Dauer der Elternzeit, die Fürsorgearbeit beim Mann liege, sondern Care-Arbeit dauerhaft gerecht in einer partnerschaftlichen Beziehung geteilt werde, sprachen sich die Teilnehmenden für die Überwindung des „Gender-Pay-Gaps“¹⁶ als auch des „unbereinigten Gender-Pay-Gaps“¹⁷ aus. Fahrgäste berichteten, dass erst als die Partnerin genauso viel oder annähernd so viel verdiente wie der Partner, eine wirkliche Verhandlungsbasis für eine „Fairteilung“ von Care-Arbeit innerhalb der Beziehung bestanden hätte. Solange der Mann durchschnittlich mehr als die Frau verdient habe, habe es dafür keinen ausreichend sinnvollen Anreiz gegeben.



Damit die kommenden Generationen diese Debatten nicht mehr auszutragen hätten, erzählten – in erster Linie weibliche – Teilnehmende, dass sie ihre Söhne bereits frühzeitig an Haushaltstätigkeiten gewöhnt hätten und in der Erziehung weitgehend auf geschlechtsspezifische Unterscheidungen verzichtet hätten. Dieser Punkt wurde im Laufe der Zeit durchaus kontrovers diskutiert, da Teilnehmende auch in jüngerer Zeit weiterhin deutliche Differenzen in der Erziehung von Jungen und Mädchen beobachtet hatten: Jungen erlebten härtere Erziehungsmethoden als Mädchen, ihnen wurden andere Vorbilder präsentiert und weiterhin „männlichere“ Werte wie Kampfgeist und Durchsetzungsvermögen nahegelegt.

16 „Der Gender-Pay-Gap berechnet sich aus der Differenz des durchschnittlichen Bruttostundenverdienstes (ohne Sonderzahlungen) der Männer und Frauen im Verhältnis zum Bruttostundenverdienst der Männer. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes fiel der durchschnittliche Bruttostundenverdienst von Frauen im Jahr 2015 um rund 21 % geringer aus als der der Männer. Der Gender Pay Gap ist seit 2002 fast konstant. Die Verdienstunterschiede fallen je nach Wirtschaftsbereich unterschiedlich groß aus.“ (<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/gender-pay-gap-54434>, online abgerufen am 26.07.2024)

17 „Beim unbereinigten Gender Pay Gap handelt es sich um den Unterschied in den Verdiensten von weiblichen und männlichen Beschäftigten, bei denen verschiedene Berufe, unterschiedliche Tätigkeiten und Bildungsabschlüsse nicht berücksichtigt werden. Bei einer entsprechenden Berücksichtigung fällt der Gender Pay Gap geringer aus.“ (ebd.)

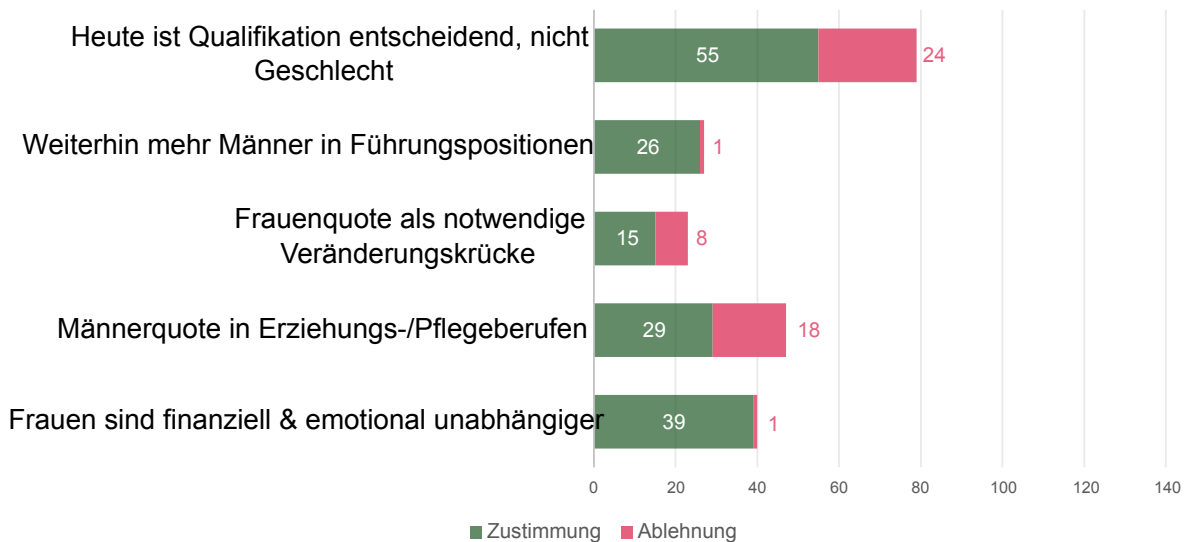


Kampfgeist und Durchsetzungsvermögen fanden sich auch in den Gesprächen um Chancengleichheit auf dem aktuellen Arbeitsmarkt wieder. Die Mehrheit der Teilnehmenden vertrat die These, dass heutzutage die Qualifikation und nicht das Geschlecht über Einstellung oder Beförderung entscheide. Gegenteilige Erfahrungen berichteten Teilnehmerinnen, die in männlich dominierten Tech-Berufen oder im Handwerk arbeiteten: Abwertung und Infragestellung der Kompetenzen von Frauen wären hier weiterhin Alltag.

Auch die ebenfalls mehrheitlich männlich besetzten Führungspositionen in privatwirtschaftlichen Unternehmen wurden häufiger angeführt, um die These zu widerlegen, dass Kompetenzen und nicht die Geschlechtszugehörigkeit über die Karriere von Männern und Frauen entscheide. Dabei wurde auch immer wieder die Besetzung von Spitzenpositionen durch Frauen nach einer bestimmten Quote (sogenannten Frauenquote) diskutiert. Knapp doppelt so viele Teilnehmende, die über diesen Punkt nachdachten, befürworteten, wenn auch widerwillig, die Quote als notwendige und nicht auf Dauer angelegte Veränderungskrücke – bis die berufliche Chancengleichheit tatsächlich verwirklicht worden sei.

Eine andere, praktisch spiegelverkehrte Quote wurde ebenfalls von teilnehmenden Fahrgästen eingebracht und diskutiert: Männer sollten zu einem bestimmten Prozentsatz in Erziehungs- und Pflegeberufen vertreten sein müssen. Die diesen Punkt diskutierenden Fahrgäste versprachen sich damit, dass auf der einen Seite diese beruflichen reproduktiven Tätigkeiten nicht weiterhin mehrheitlich von Frauen ausgeführt werden müssten und auf der anderen Seite, dass Erziehungs-/Pflegeberufen dadurch eine stärkere Lobby erhielten und gesellschaftlich aufgewertet würden.

Obwohl metro_polis-Teilnehmende gesellschaftliches Weiterentwicklungspotential zum Thema berufliche Chancengleichheit sahen: Die große Mehrheit der Fahrgäste bewerteten die finanzielle – und damit für viele auch einhergehende emotionale – Unabhängigkeit von Frauen durch ihre Teilhabe am Erwerbsleben als Errungenschaft, die mittlerweile zur irreversiblen gesellschaftlichen Selbstverständlichkeit geworden sei.



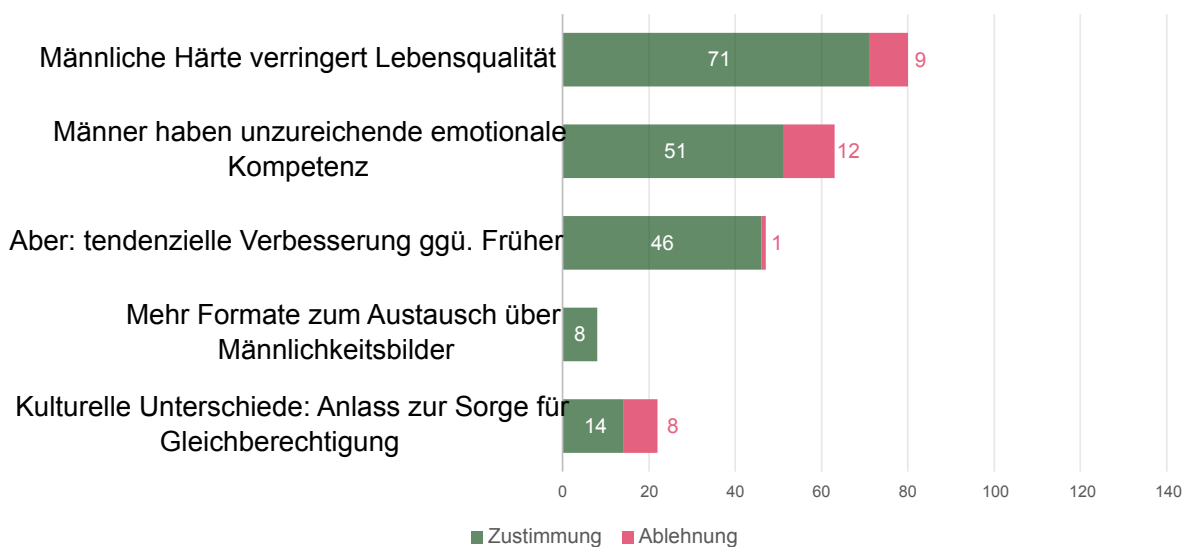
Männlichkeit in der Kritik

Ein Schwerpunkt in metro_polis-Gesprächen über Geschlechterbilder im Wandel der Zeit bildete das Thema Männlichkeit und seine Auswirkungen auf die Gesellschaft.

Mit 71 Personen vertrat eine große Mehrheit der Fahrgäste, die über diesen Punkt miteinander ins Gespräch kamen, die Position, dass männliche Härte Lebensqualität verringere – und zwar nicht nur bei jenen, die direkt von dieser negativ betroffen wären, sondern auch bei jenen, von denen diese Härte ausginge. Als Beispiele wurden gegenwärtige kriegerische Auseinandersetzungen genannt, die ausnahmslos von Männern angeführt würden. Gewalt zu nutzen, um Ziele auf politischer Ebene zu erreichen, sei ein Zeichen von unzureichender Kooperationsfähigkeit und emotionaler Inkompetenz – so die Analyse von Fahrgästen. Dabei wurde der Bezug zu persönlichen Erfahrungen hergestellt, in denen Schwierigkeiten oder Konflikte durch männliche Vorgesetzte, Freunde, Partner etc. entweder durch Vermeidung oder robuste Durchsetzung versucht wurden zu lösen – beide Wege führten nicht zur Klärung einer Situation oder zu einem entspannteren Umgang miteinander. Auch die Unfähigkeit von Männern über eigene Trauer, Verzweiflung und Hilflosigkeit zu sprechen oder anderen, ihnen nahestehenden Personen in schwierigen Situationen Empathie zu geben, wurden mehrfach als Beispiele Lebensqualität verringernder Männlichkeitskonzepte genannt, die weiterhin persönliche, aber auch gesamtgesellschaftliche Wirkungsmacht entfalteten. Dennoch: Innerhalb der letzten 35 Jahre hätten sich auch in dieser Hinsicht große Veränderungen ergeben. Insbesondere wurde von Teilnehmenden auf jetzt heranwachsende Jungen/männliche Jugendliche verwiesen und Erfahrungen geteilt, in denen junge Männer einen gefühlvolleren Umgang miteinander lebten. Andere Fahrgäste bemerkten dazu kritisch, dass durch die Infragestellung von klassischer Männlichkeit die gesamte Gesellschaft zu weich, zu sensibel geworden sei, um sich der Härte des Lebens zu stellen oder um be-

stimmte Herausforderungen nicht als direkte Überforderungen zu erleben.

Um diese unterschiedlichen Perspektiven und vielfältigen Erfahrungen zu Männlichkeit zusammenzubringen und damit zu einer Weiterentwicklung des Themas beizutragen, äußerten Teilnehmende den Wunsch nach mehr inhaltlichen Formaten zum Austausch über Männlichkeitsbilder. Fahrgäste verwiesen in metro_polis-Gesprächen auf die für sie wachsende Unsicherheit, was die Flüchtlingsbewegungen aus stark patriarchal geprägten Ländern nach Deutschland für die Errungenschaften von Gleichberechtigung hierzulande bedeuten würden. Gesprächsformate über Männlichkeit im Allgemeinen, die zum offenen interkulturellen Austausch zwischen Menschen mit und ohne Migrationserfahrungen einladen würden, könnten hier spannende und lehrreiche Begegnungen ermöglichen.



Geschlechtsidentität und sexuelle Orientierung

Die aktuelle teilweise stark polarisiert geführte gesellschaftliche Kontroverse um die Fragen von Geschlechtsidentität und sexueller Orientierung wurde in metro_polis selten geführt – und wenn, dann in einer sachlichen, weniger emotionalen Auseinandersetzung.

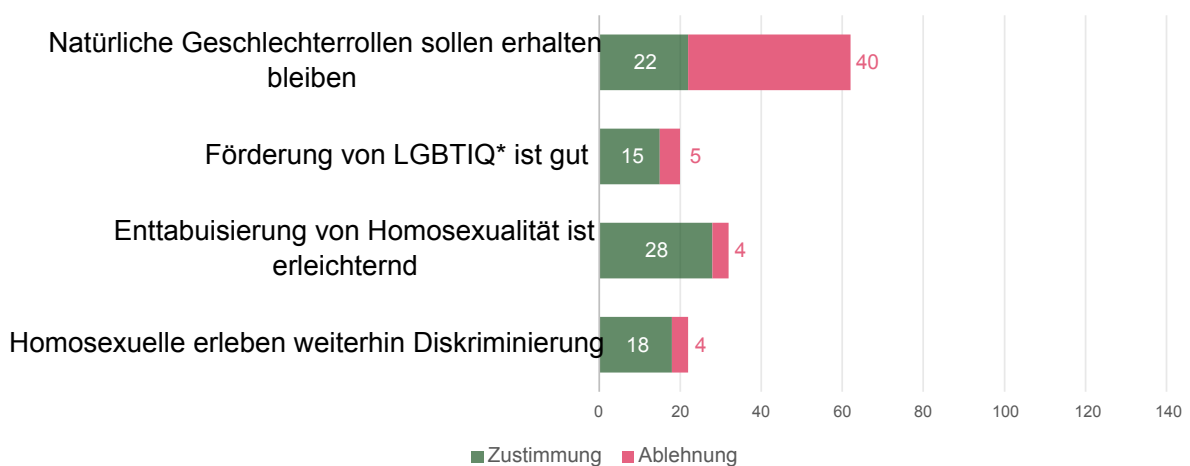
22 Teilnehmende lehnten neue Konzepte von Geschlechtsidentitäten jenseits des klassischen Mann/Frau-Schemas ab. Für diese Fahrgäste war die biologische Unterscheidung zwischen Männlich und Weiblich ein natürlich gegebener Umstand, der nicht in Frage gestellt werden sollte. Dabei brachten Teilnehmende ihre Sorge zum Ausdruck, dass auf Grund der geschlechtsidentitären Vielfalt am Ende eine Art „Gleichmacherei“ entstünde, die wiederum bestimmte körperliche Schwächen oder Eigenheiten negiere. So äußerten einige weibliche Teilnehmende ihre Sorge, dass sie auf Grund der Annahme, dass alle Menschen „gleich“ seien, die gleichen schweren, körperlichen Arbeiten wie mancher ihrer Kollegen verrichten müssten – ohne die Möglichkeit diese Tätigkeiten mit Hinweis auf ihren weiblichen Körper-

bau mit geringerer Muskelkraft ablehnen zu können.

Fast doppelt so viele Fahrgäste nahmen in Hinblick auf die Debatte um Geschlechtsidentitäten eine andere Perspektive ein: Sie befürworteten die Aufweichung der binären Unterteilung und sahen für sich keine Schwierigkeiten darin, neue Geschlechtsidentitäten in die Gesellschaft zu integrieren. Sie sprachen sich dafür aus, die Personengruppe der „LGBTIQ*“ gegen Diskriminierung zu schützen, insgesamt weiter zu fördern und zu unterstützen. Dabei wurde jedoch auch von einigen Teilnehmenden die Sorge geäußert, dass bestimmte Maßnahmen, wie geschlechtsangleichende Operationen oder Hormontherapien, zu früh, z.B. im Jugendalter, durchgeführt, schwerwiegende, irreversible Folgen für die Betroffenen mit sich bringen könnten. Sie sprachen sich für große Vorsicht bei solchen Entscheidungen aus.

Der Wandel im Umgang mit sexueller Orientierung über die letzten Jahrzehnte wurde ebenfalls mehrfach in metro_polis thematisiert. Dabei äußerten die Gesprächsteilnehmenden Erleichterung über die Enttabuisierung gleichgeschlechtlicher Liebe. Mehrheitlich wurde die Position geteilt, dass die Geschichte gezeigt habe, dass eine Unterdrückung von Gefühlen für Menschen gleichen Geschlechts keinerlei positive, sondern ausschließlich negative Konsequenzen für die jeweils unmittelbar als auch mittelbar Betroffenen (z.B. Familienangehörige) mit sich gebracht hätten.

Trotz der fortschreitenden gesellschaftlichen Entstigmatisierung sowie der offiziellen Legalisierung gleichgeschlechtlicher Partnerschaften in Form der „Ehe für alle“ gebe es weiterhin Diskriminierung von Homosexuellen. Als Beispiel wurde das Wort „schwul“ genannt, das weiterhin abwertend genutzt werde. Auch Jugendliche berichteten davon, dass Mitschülerinnen und Mitschüler, die sich vor kurzem als homosexuell geoutet hätten, nun in der Schule Ausgrenzung und Abwertung erlebten.



Die Debatte um Geschlecht als gesellschaftliche Konfliktlinie zwischen....

Um Fragen der Gleichberechtigung und Gleichstellung wird seit Jahrhunderten gekämpft. Auch wenn sich die Kontroversen inhaltlich verändern: Die Auseinandersetzungen werden weiterhin hart, teilweise unversöhnlich ausgetragen. Warum das so ist und was diese Dynamik verändern könnte, war ebenfalls Bestandteil der Gespräche zwischen Fahrgästen in metro_polis.

Eine Mehrheit der Teilnehmenden, die diese Punkte adressierten, vertrat die Ansicht, dass es sich bei der aktuellen Geschlechterdebatte vor allem um einen Generationskonflikt handele. Personen, die auf Grund ihres Alters von klassischen Rollenzuschreibungen, einer zweigeschlechtlichen Einteilung von Menschen in Mann und Frau und dem Ideal einer heterosexuellen Ehe geprägt worden waren, könnten eben neue Konzepte von selbstbestimmten Geschlechtsidentitäten, sexuellen Orientierungen und aufgelösten Rollenbildern schwer akzeptieren. Neue Generationen würden dagegen mit diesen Konzepten in eine andere Selbstverständlichkeit hineinwachsen. Es sei also eher eine Frage der Zeit bis sich der Generationskonflikt um die Frage nach Gleichstellung aller Geschlechter komplett auflösen würde.

Andere Teilnehmende vermuteten, dass unter der Debatte um Geschlecht ein Klassenkonflikt liege. Diejenigen, die Zugang zu Bildung hätten, kämen in Hinblick auf den Gesamtkomplex „Geschlecht“ auf andere Ergebnisse als jene, die sich inhaltlich nicht tiefergehend mit der Thematik beschäftigen könnten oder wollten. Anderen Teilnehmenden zufolge verlief die Konfliktlinie eher zwischen Stadt- und Landbevölkerung. Einige Fahrgäste, die in ländlichen Regionen Sachsens lebten, berichteten, dass sie die Diskussionen um neue Geschlechtsidentitäten etc., überhaupt nicht nachvollziehen könnten. Für sie handele es sich um rein (groß-)städtische, experimentelle Lebensweisen, die für den dörflichen oder kleinstädtischen Alltag weitgehend irrelevant wären.

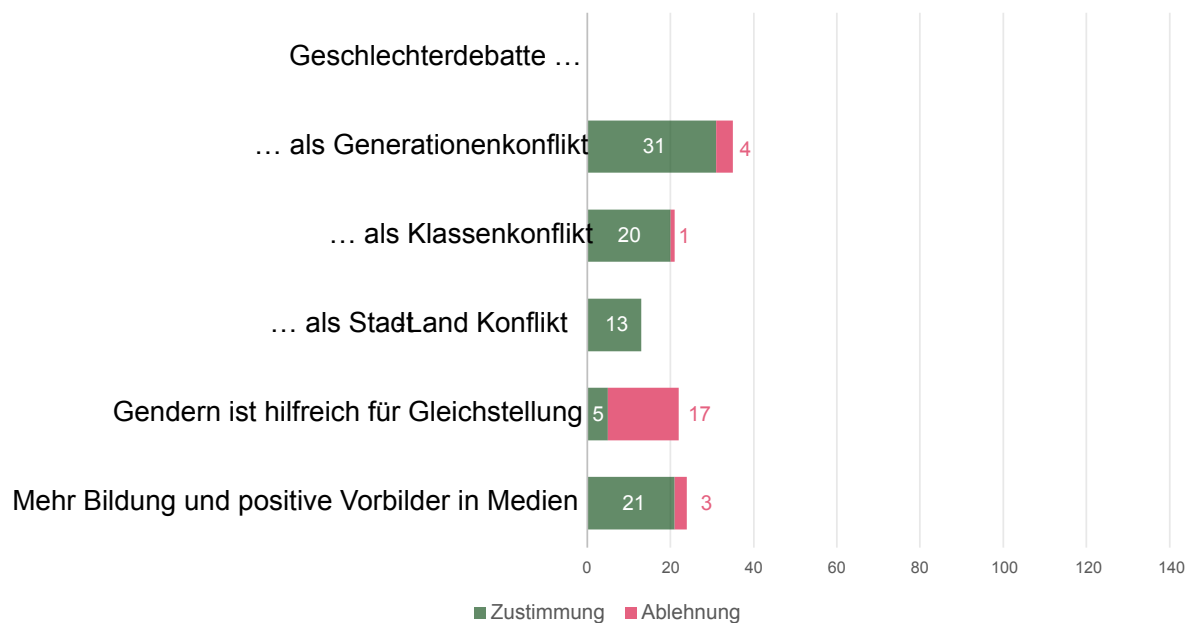
Unabhängig davon, wo die Konfliktlinie um die Thematik genau verläuft – oder ob es sich bei den drei aufgezählten Ebenen um gegenseitig verstärkende Konfliktlinien handelt – beim Thema „Gendern“ waren die Fahrgäste, die über das Thema nachdachten, einer Meinung: Gendern sei nicht hilfreich, um die Gleichstellung der Geschlechter voranzubringen. Die Kontroverse um die richtige Bezeichnung der Geschlechtszugehörigkeit einer Person sei gesellschaftlich derartig konfliktbeladen, dass es alle anderen Debatten überlagere und damit eine positive Entwicklung an anderer Stelle – z.B. den Kampf um gleichen Lohn für gleiche Arbeit – verhindere.

Was könnte helfen, um die hitzige Debatte um Geschlechterfragen in konstruktive Bahnen zu lenken? Wie so häufig in metro_polis-Themenfahrten endeten die meisten der gemeinsamen Lösungsansätze bei einem Mehr an (schulischer) Bildung. Die frühzeitige sachliche Aufklärung über gleichstellungsrelevante Entwicklungen innerhalb der letzten Jahrhunderte, eine an Fakten orientierte Darstellung – z.B. von wirtschaftlichen – Vorteilen einer Gesellschaft, in der Gleichstellung weitgehend verwirklicht ist, könne langfristig dazu beitragen den Fokus vom inhaltlichen Kampf auf Kooperation zu verlagern.

Positiv wurde von Fahrgästen die Rolle einiger Medien hervorgehoben: Es sei schon viel erreicht, dass im Fernseh-Programm im Vergleich zu den 80er/90er Jahren weniger Testosteron geprägte Männer (genannt wurden Rambo und Co.) gezeigt würden. Bereits diese

Entwicklung könnte viel dazu beitragen, dass sich langfristig das Bild des gewalttätigen, kriegerischen Mannes auflöse.

Auch die Rolle prominenter Persönlichkeiten aus Film und Musik sowie Influencer der sozialen Medien wurde immer wieder betont. Diese könnten progressiv gelebte Geschlechterbilder positiv besetzen und sich mit ihrer Reichweite für die Vision einer Gesellschaft, in der die Gleichstellung aller Geschlechter realisiert sei, einsetzen.



Zusammenfassung und Ausblick

Die Gespräche mit Dresdner Fahrgästen über „Neue Rollen, alte Muster? Geschlechterbilder im Wandel der letzten 35 Jahre“ haben gezeigt: Im zusammengetragenen Rückblick über drei Jahrzehnte begann sich das Mosaik aus persönlichen Erfahrungen von 233 Teilnehmenden zu einem gesellschaftlichen Bild zusammenzusetzen, das Veränderungen der Geschlechterbilder sichtbar werden ließ, die im Alltag häufig nicht wahrgenommen wurden.

Teilnehmende, die in der DDR aufgewachsen und sozialisiert waren, konnten im Rückblick die Vorteile der Pflicht zur Arbeit für alle Geschlechter erkennen, die zwar auf der einen Seite Restriktionen mit sich brachte, auf der anderen Seite aber auch Frauen die Möglichkeit gab, im Erwerbsleben Fähigkeiten zu entwickeln, Wertschätzung zu erhalten und über ein eigenes Einkommen zu verfügen, das ihnen im Vergleich zu westdeutschen (Ehe-)Frauen finanzielle und emotionale Unabhängigkeit eröffnete.

Durch die Pflicht zur Arbeit gestaltete sich auch die Aufteilung der familiären Reproduktionsarbeiten anders als im Vergleich zu westdeutschen Familien: Während in der BRD Frauen weitestgehend für diese alleine zuständig waren, gab es in der DDR durch die Be-

rufstätigkeit von Müttern eine Notwendigkeit der Beteiligung von Vätern an reproduktiven Arbeiten. In der Rückschau trugen diese politischen Vorgaben zur Gleichberechtigung der Geschlechter wesentlich bei.

Den Übergang von der DDR zum gesamtdeutschen System mit kapitalistischer Marktwirtschaft beschrieben die Teilnehmenden als Zeit großer Unsicherheit. In Hinblick auf die Gleichstellung der Geschlechter kamen im Zuge der Wende bereits überwunden geglaubte Rollenzuschreibungen zurück, die erst langsam wieder abgebaut werden konnten. Mittlerweile habe sich die gesellschaftliche Realität nochmal um ein Vielfaches weiter in Richtung Gleichstellung der Geschlechter entwickelt: Frauen und Mütter wären selbstverständlicher Bestandteil des Erwerbslebens; Väter würden sich immer mehr für ihre Kindern anstatt für ihre Karrieren entscheiden und auch die notwendigen Haushaltsarbeiten deutlich häufiger übernehmen, als das in ihrer Groß-/Elterngeneration der Fall war.

Eine Baustelle, die weiterer Bearbeitung bedürfe, sei bei Männern die Unfähigkeit zum Emotionsausdruck von als unmännlich konnotierten Gefühlen wie Trauer. Dieses wurden von Teilnehmenden in Verbindung mit anachronistischer Männlichkeit gebracht, die sich auch in der Gegenwart erhalte und nur langsam und mühsam durch neue Männlichkeitskonzepte transformiert werde.

Auch die Themen Geschlechtsidentität und sexuelle Orientierung wurden von Teilnehmenden diskutiert. Dabei erläuterten sowohl Befürworter/-innen als auch Gegner/-innen von „LGBTIQ“ ihre Positionen. Während sich Fahrgäste über Entstigmatisierung und Befreiung aus jahrhundertelangen sozialen Ausgrenzungs- und Abwertungspraktiken freuten, zeigte sich in der Gegenposition eine Abwehr gegen diese selbstbestimmten Lebens-/Liebensweisen, die bei manchen Teilnehmenden möglicherweise aus einem Missverständnis heraus entstand: Mit der Verwendung des Wortes „gleich“ (z.B. für „rechtlich gleichgestellte Partnerschaften“) wurde von einigen Fahrgästen eine Vereinheitlichung, ein Zwang zur Uniformität, eine „Gleichmacherei“ assoziiert. Hier könnte eine Begriffsklärung dazu beitragen, Missverständnisse auszuräumen und Ängste zu nehmen.

Dem Abbau von Ängsten in der gegenwärtig hitzig ausgetragenen gesellschaftlichen Debatte um Geschlecht, Geschlechterrollen und Geschlechtsidentitäten wurde in metro_polis-Gesprächen besondere Bedeutung zugeordnet. Gleichgültig, wo die Konfliktlinien zum Thema verliefen – es sei notwendig die Dynamik der Kontroverse zu verändern. Anstatt die Gegenposition mit zunehmend heftiger vorgetragenen Argumenten von der eigenen Meinung überzeugen zu wollen, könne es helfen, einen ganz anderen, paradox anmutenden Weg einzuschlagen: Witz und Humor könnten dazu beitragen, Brücken zu schlagen, Verbindungen zu einander aufzubauen und im gemeinsamen Lachen die emotional geführte Debatte wieder zu versachlichen.



metro polis e.V

Oskarstraße 1
01219 Dresden

0176-34532268

kontakt@metro-polis.online

Juli 2024