

Titel: Elektromobil, grün, männlich: Die Hegemonie der ecomodern masculinity und Konturen einer Klimapolitik vom Standpunkt der sozialen Reproduktion

Autor: **Johannes Korak**

1. Einleitung

Männer fahren gerne große und laute Autos. Die globale Erwärmung oder der Erhalt von ökologischen Systemen kümmert sie dabei nicht, sie leugnen die ökologische Krise (vgl.: Behrensen 2020: 6ff.; Hultman, Pulé 2020: 470). Sozialwissenschaftler*innen bezeichnen dieses Phänomen unterschiedlich; als „petro-masculinity“ (Daggett 2018: 28ff.), als Teil einer „autoimperialen Lebensweise“ (Brand, Wissen 2017: 140) oder lesen ein solches Verhalten als Ausdruck einer „bedrohte[n] Männlichkeit“ (Behrensen 2020: 8). Jedoch fehlen laut Hearn (2019: 68) und Pease (2019: 118ff.) empirische Arbeiten, die sich mit dem Zusammenhang von Männlichkeit und der ökologischen Krise auseinandersetzen und diesen gesellschaftstheoretisch einordnen. Offen bleibt also etwa, wie Männer die ökologische Krise wahrnehmen und wie ökologisch zerstörerische Praktiken von Männlichkeiten in Hinblick auf ungerechte Geschlechterverhältnisse interpretiert werden können.

Vor dem Hintergrund meiner empirischen Forschung mit Männern in Österreich, die im Kontext von Automobilität tätig sind, ziehe ich den Schluss, dass in Zeiten der ökologischen Krise das Fahren von großen und lauten Autos und die damit assoziierte *petro-masculinity* (vgl. Daggett 2018: 28ff.) an gesellschaftlicher Bedeutung einbüßt (vgl. Korak 2022: 172). Anknüpfend an bestehende Einschätzungen (vgl. Hultman 2021a: 12f.; 2021b: 169ff.) argumentiere ich, dass hingegen die *ecomodern masculinity* mit ihrem Bezug auf Elektromobilität zunehmend relevant wird. Daher setze ich mich – aufbauend auf empirischen Daten – in diesem Text vordergründig mit der folgenden Frage auseinander: Wie beziehen sich Männer, die in Österreich im Kontext der Automobilität tätig sind, auf die *ecomodern masculinity*? Aus der Bearbeitung dieser Fragestellung ziehe ich dann gesellschaftstheoretische Rückschlüsse zu Männlichkeiten, Geschlechterverhältnisse und der ökologischen Krise. Dabei argumentiere ich, dass die *ecomodern masculinity* als hegemoniale Männlichkeit begriffen werden kann, die durch ihre Ignoranz von sozialer Reproduktionsarbeit und der Abhängigkeit dieser Arbeiten von ökologischen Systemen und Kohlenstoffsinken ungerechte Geschlechterverhältnisse reproduziert. Daran anknüpfend stelle ich in den Raum, dass eine

Klimapolitik vom Standpunkt der Reproduktion¹ aus zu einer feministischen und somit emanzipatorischen Transformation von Geschlechterverhältnissen beitragen kann.

Die gesellschaftstheoretische Grundlage für diese Analyse bieten mir die Kritische Männlichkeitsforschung (KMF) und die feministische politische Ökologie (FPE), die ich in Abschnitt 2 darlege und zusammenführe. Zudem diskutiere ich auch wesentliche Elemente der *ecomodern masculinity*, die Hultman und Pulé (vgl. Hultman 2021a: 12f.; 2021b: 169ff; Hultman, Pulé 2018: 45ff.) darlegen. Methodologische Fragen zu meiner empirischen Forschung bearbeite ich in Abschnitt 3, ehe ich in Abschnitt 4 die Bezüge meiner Interviewpartner auf die *ecomodern masculinity* darstelle und zeige, warum diese Männlichkeit als hegemoniale Männlichkeit begriffen werden kann. Zum Abschluss, in Abschnitt 5, gehe ich dann noch auf die Notwendigkeit und mögliche Konturen einer Klimapolitik vom Standpunkt der Reproduktion ein.

2. Kritische Männlichkeitsforschung (KMF) und die feministische politische Ökologie (FPE)

Die KMF gilt als ein Teilbereich der kritischen Geschlechterforschung, die Männlichkeiten und Männer als vergeschlechtlichte Subjekte im Kontext ungleicher Geschlechterverhältnisse analysiert (vgl. Gottzén, Mellström, Shefer 2020: 1). Während schwule und lesbische Forscher*innen laut Gottzén, Mellström und Shefer (ebd.) in den 1970er-Jahren erste Anstöße zur wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Männern und Männlichkeiten lieferten, öffneten für Messerschmidt (2018: 13, 18, 21) feministische Debatten um die essentialistischen Kategorien Frau und Mann sowie um den Patriarchats-Begriff den Raum, um Männer und Männlichkeiten im Kontext ungerechter Geschlechterverhältnisse zu untersuchen. Deshalb wendet sich die KMF vom essentialistischen und funktionalistischen Rollenverständnis von Geschlecht ab, das für Messerschmidt (ebd.: 14) weder die komplexen Situiertheiten und Positionierungen von vergeschlechtlichten Subjekten noch deren vergeschlechtlichten Handlungen analysieren kann (vgl. Connell 2012: 25ff.).

Zudem lehnen Ansätze der KMF den Begriff Patriarchat ab, der gesellschaftlichem Wandel nicht angemessen Rechnung tragen kann (vgl. Messerschmidt 2018: 13f.). Hingegen fasst der Begriff Geschlechterverhältnisse – zugleich verstanden als Macht- und Herrschaftsverhältnisse (vgl. Hearn 2015: 6f.) – nicht nur die Relationen zwischen vergeschlechtlichten Subjekten auf, sondern kann Männlichkeit auch als Handlung innerhalb dieser Verhältnisse begreifen. Die Bedeutung dieser gesellschaftstheoretischen Verschiebungen stellen Kessler, Ashenden, Connell et al (1985: 34f., 47) in ihrer empirischen Forschung in australischen Schulen unter Beweis. Die Autor*innen (ebd.: 47)

¹ Als Standpunkt der Reproduktion verstehe ich hier – im Sinne der *social reproduction theory* (vgl. Bhattachara 2017: 13f.) – eine Perspektive, die jene (alltäglichen) Handlungen umfasst, die das Fortbestehen einer Gesellschaft ermöglichen. Dazu zähle ich die unbezahlten, nicht-anerkannten und überwiegend von Frauen geleisteten Arbeiten (emotionale Fürsorge, kochen oder putzen), aber auch die entlohnte, zunehmend prekär werdende Care-Arbeit von Pfleger*innen oder Pädagog*innen (vgl. Dyk/Haubner 2021: 21).

zeigen, dass ihre Forschungspartner*innen kontinuierlich Widersprüche und Spannungsverhältnisse in Hinblick auf die Reproduktion patriarchaler Ideologie bearbeiten müssen. Das Rollenverständnis von Frau und Mann, das von klar definierten Normen und Erwartungen an vergeschlechtlichte Subjekte ausgeht, konnte geschlechtsspezifische Unterschiede und Diskriminierungen nicht adäquat erklären (ebd.: 34f., 47). Connell (1987: 50) ergänzt zudem, dass in der Rollentheorie Macht- und Herrschaftsverhältnisse nicht erwähnt und letztlich die Kategorien Frau und Mann auf ein biologistisches Verständnis von Geschlecht zurückfallen.

Davon ausgehend schlägt die Soziologin (2012: 71) vor, Männlichkeit nicht als feststehende Identität, sondern als Praktiken im Kontext ungerechter Geschlechterverhältnisse zu begreifen. Damit richtet sie die Aufmerksamkeit auf vergeschlechtlichte Prozesse und Handlungen, die von Subjekten ausgeübt werden. Daher versteht Connell Männlichkeit als „simultaneously a place in gender relations, the practices through which men and women engage that place in gender, and the effects of these practices in bodily experience, personality and culture“ (Connell 2012: 71). Daran anschließend präzisiert die Soziologin ihr Verständnis von Männlichkeit als „configuration of gender practice“ (2000: 29; 2012: 73; vgl. Connell, Messerschmidt 2005: 843) oder als „patterns of practice“ (Connell 2021: 108) im Kontext von ungerechten Geschlechterverhältnissen. Ich folge hier Connells (ebd.; vgl. 2012: 73) Interpretation von Männlichkeit als eine spezifische Anordnung von vergeschlechtlichten Handlungen, weil somit Männlichkeit vom biologischen Geschlecht getrennt und als sozial produziert verstanden werden kann². Dementsprechend können männliche Handlungen und Tätigkeiten auch von als Frauen Positionierten ausgeübt werden (vgl. Scholz 2019: 421). Jedoch legt Connell einer beliebigen Auslegung Schranken auf und stellt klar: „Masculinity *refers* to male bodies (sometimes directly, sometimes symbolically and indirectly), but is not *determined* by male biology. It is, thus, perfectly logical to talk about masculine women or masculinity in women’s lives, as well as masculinity in men’s lives“ (Connell 2000: 29).

2.1 Das Konzept hegemoniale Männlichkeit und ungerechte Geschlechterverhältnisse

Damit Männlichkeit nicht als historisch feststehende, von sozialem Wandel unberührte Kategorie interpretiert wird, spricht Connell (2012: 72; 2000: 10) von Männlichkeiten im Plural und differenziert zwischen mehreren Formen: der untergeordneten, marginalisierten, komplizenhaften oder der hegemonialen Männlichkeit. Bei Letzterer steht ein bestimmter „pattern of practice“ (Messerschmidt 2018: 28; vgl. Connell, Messerschmidt 2005: 832) im Vordergrund und deshalb spricht Connell (1987: 183) bewusst auch nur von einer hegemonialen Männlichkeit, die gesamtgesellschaftliche Wirkmächtigkeit besitzt und somit im Kontext von ungerechten

² In der deutschsprachigen Übersetzung von Connells *Masculinities* (2015: 125) werden Männlichkeit und Weiblichkeit auch als Projekte definiert, was sich mit meiner Interpretation in Anschluss an Connell deckt.

Geschlechterverhältnissen begriffen werden muss: „Hegemonic masculinity can be defined as the configuration of gender practice which embodies the currently accepted answer to the problem of the legitimacy of patriarchy, which guarantees (or is taken to guarantee) the dominant position of men and the subordination of women“ (Connell 2012: 77). Auch in dieser Auslegung versteht die Soziologin (ebd.) also Männlichkeit auf Grundlage von bestimmten Handlungen, die in der Form der hegemonialen Männlichkeit ungerechte Geschlechterverhältnisse fortlaufend legitimieren und reproduzieren (vgl. Messerschmidt 2018: 28).

Dabei muss eine hegemoniale Männlichkeit nicht von zahlreichen vergeschlechtlichten Subjekten – vorwiegend von Männern – ausgeübt werden, um als hegemonial gelten zu können. Vielmehr ist eine hegemoniale Männlichkeit, laut Messerschmidt (2018: 28) darauf angewiesen, kulturell und diskursiv bedeutend zu werden, sodass sich Subjekte ungerechten Geschlechterverhältnissen weiter unterwerfen. Connell und Messerschmidt unterstreichen dies folgendermaßen: „Hegemonic masculinity was not assumed to be normal in the statistical sense [...]. But it was certainly normative“ (Connell, Messerschmidt 2005: 832). Dementsprechend müssen sich Männer wie Frauen – und Männlichkeiten wie Weiblichkeiten – zur jeweiligen hegemonialen Männlichkeit in Bezug setzen; sich davon abgrenzen, daran anlehnen oder die bestimmten Praktiken dieser Männlichkeit wiederholen (vgl. Howson, Hearn 2020: 43f.). Allerdings, so die beiden Soziolog*innen (Connell, Messerschmidt 2005: 832), setzen nur wenige konkrete Männer sämtliche Handlungen im Sinne einer hegemonialen Männlichkeit um (vgl. Messerschmidt 2018: 36f.) – vielmehr wird sie kulturell, diskursiv und durch Institutionen repräsentiert. Arnold Schwarzenegger symbolisierte in den USA der 1990er-Jahren, wie Messner (2007: 468ff.) schildert, eine hegemoniale Männlichkeit. Doch nur wenige Männer strebten danach – oder konnten danach streben –, als Bodybuilder und Schauspieler zu arbeiten. Hingegen repräsentierte Schwarzenegger durch seine Filmrollen eine männliche Kontrolle über den Körper und die Ausübung von Gewalt (ebd.: 469).

Kritiker*innen des Konzepts schlagen vor, hegemoniale Männlichkeit hegemonietheoretisch zu erweitern, Männlichkeit als leeren Signifikanten zu verstehen (Howson, Hearn 2020: 43ff.), oder verweisen auf allgemeine Unklarheiten hinter dem Begriff (vgl. Scholz 2019: 423). Jedoch ermöglicht für Scholz (ebd.) gerade die Offenheit dieses Konzepts die Möglichkeit, die Normativität einer bestimmten Männlichkeit, das Verhältnis zwischen Männlichkeiten oder einzelne Praktiken der hegemonialen Männlichkeit zu untersuchen. Zudem betonen Connell und Messerschmidt (2005: 836, 848), dass in der empirischen Forschung die jeweilige hegemoniale Männlichkeit in Hinblick auf ungerechte Geschlechterverhältnisse analysiert werden muss. Darüber hinaus argumentieren die beiden Geschlechterforscher*innen (ebd.: 849) auch dafür, dass hegemoniale Männlichkeiten auf unterschiedlichen Ebenen – dem Lokalen, Regionalen und Transnationalen – wirkmächtig sein können. Zwar existiert auf jeder dieser Ebene nur eine hegemoniale Männlichkeit, aber im Gesamten

existieren mehrere hegemoniale Männlichkeiten gleichzeitig (vgl. Howson, Hearn 2020: 49; Scholz 2015: 33). Diese Erweiterung halte ich analytisch für gewinnbringend, weil somit die Einschätzung möglich wird, dass zwar auf der transnationalen Ebene die *ecomodern masculinity* (vgl. Hultman 2021a: 12f.) als hegemoniales Projekt begriffen werden kann, aber dennoch auf der lokalen Ebene Formen der *petro-masculinity* (vgl. Daggett 2018: 29) den Kampf um Hegemonie nicht aufgegeben haben. Doch sowohl die *ecomodern* als auch die *petro-masculinity* deuten darauf hin, dass im Umgang mit ökologischen Systemen und Kohlenstoffsinken auch Geschlechterverhältnisse umkämpft werden. Diese Prämisse wird von Ansätzen der FPE weiter vertieft.

2.2 Zugänge der FPE

Aus der Perspektive der FPE müssen ungerechte Geschlechterverhältnisse in die Analyse der Ursachen und der Bearbeitungsformen der ökologischen Krise mit einbezogen werden (vgl. Hackfort 2014: 96; Harcourt, Nelson 2015: 4). Elmhirst fasst diesen Ansatz so zusammen: „FPE directs attention towards gendered processes within the politics of environmental degradation and conservation [...]. Of central interest are the gender dimensions of struggles over nature and the environment and how might these intersect and be informed by feminist objectives, strategies and practices“ (Elmhirst 2015: 519). Arbeiten aus der Perspektive der FPE fokussieren sich etwa darauf, wie ungerechte Geschlechterverhältnisse den Zugang zu ökologischen Systemen für Frauen einschränken (vgl. Moraes, Perkins 2009: 141, 148), wie Frauen aufgrund ihrer vermeintlichen Naturnähe für die Lösung der ökologischen Krise als besser geeignet konstruiert werden (vgl. Çaglar, Castro Varela, Schwenken 2012: 9; Bauhardt 2004: 332) oder wie in solchen Diskursen Frauen im Globalen Süden ausschließlich als verletzte und handlungsunfähige Subjekte gesehen und ungerechte Geschlechterverhältnisse dabei ausgeblendet werden (vgl. Arora-Jonsson 2011: 745, 748).

In erweiternder Absicht dieser Arbeiten und des gesellschaftstheoretischen Ansatzes der FPE schlägt Barca den Begriff „environmental reproduction“ (Barca 2020: 32) vor, um aus materialistisch-feministischer Sicht den Zusammenhang zwischen Geschlechterverhältnissen und der Natur, beziehungsweise ökologischen Systemen und Kohlenstoffsinken, zu fassen. Konkret beabsichtigt sie (ebd.: 32) damit, die *social reproduction theory* mit der FPE und ökofeministischen Ansätzen zu verbinden. Daher schlägt Barca Folgendes vor: „Environmental reproduction could be theorized as the work of making non-human nature fit for human reproduction while also protecting it from exploitation, and securing the condition for nature’s own regeneration, for the needs of present and future generations“ (ebd.). Hier schließt die Autorin (ebd.: 33f.) den Hinweis an, dass nicht nur die profitorientierte Produktion von Gütern, sondern vielmehr auch sämtliche Formen der Reproduktionsarbeit auf ökologische Systeme und Kohlenstoffsinken angewiesen sind. Das

Naherholungsgebiet Lobau bietet etwa Arbeiter*innen die Möglichkeit, sich (und somit ihre Arbeitskraft) wieder zu regenerieren.

Die FPE bietet sich hier als Ansatz für mich an, weil sie nicht nur die Aneignung von ökologischen Systemen und Kohlenstoffsinken als vergeschlechtlichte Handlungen im Kontext ungerechter Geschlechterverhältnisse begreift. Vielmehr stellt dieser Zugang – mithilfe der Erweiterung von Barca (2020: 32ff.) – klar, dass auch soziale Reproduktionsarbeiten auf ökologische Systeme und Kohlenstoffsinken angewiesen sind. Im Kontext der ökologischen Krise kann aus dieser Perspektive also gefragt werden: Wer kann über begrenzt vorhandene ökologische Systeme und Kohlenstoffsinken verfügen? Für welche Tätigkeiten sollen diese in Anspruch genommen werden? „[W]ho is *entitled* to use them [carbon sinks, JK], and in which proportion“ (Martinez-Alier 2002: vii, Hervorhebung JK)? Jedoch beschäftigt sich die FPE, meines Wissens nach, nicht mit dem Zusammenhang von männlichen Praktiken mit ökologischen Systemen und der Bedeutung dieser Handlungen im Kontext von ungerechten Geschlechterverhältnissen. Die Konzeption der *ecomodern masculinity* (vgl. Hultman 2021a: 12f.; 2021b: 169ff.; Hultman, Pulé 2018: 45ff.) liefert hier für mich einen Beitrag, um bestimmte männliche Praktiken in Bezug zu ökologischen Systemen gesellschaftstheoretisch zu fassen.

2.3 Die *ecomodern masculinity*

Hultman und Pulé (Hultman 2021a: 12f.; 2021b: 169ff.; Hultman, Pulé 2018: 45ff.; Hultman 2017: 246) konzipieren die *ecomodern masculinity*³ als eine Männlichkeitsform, die sich im Gegensatz zur *industrial/breadwinner masculinity* (vgl. Hultman, Pulé 2018: 40f.), durch einen positiven Bezug auf Themen wie Nachhaltigkeit, erneuerbare Energien und im Allgemeinen auf die technologische Lösung der ökologischen Krise auszeichnet. Damit gehen die Sorge um ökologische Systeme, die Zukunft und die Anerkennung der globalen Erwärmung einher (Hultman 2021a: 12f.; 2021b: 173; Hultman, Pulé 2018: 45ff.).

Als Ideal repräsentiert Elon Musk diese Männlichkeitsform. Schließlich setzt sich der Milliardär nicht nur für das Pariser Klimaabkommen von 2015 ein (vgl. Hultman, Pulé 2020: 470), sondern er preist auch das E-Auto *Tesla* als eine technologische Lösung der globalen Erwärmung. Dementsprechend steht die *ecomodern masculinity* nicht nur für eine Fortsetzung von kapitalistischem Wachstum und Ausbeutung im Sinne eines (neoliberalen) grünen Kapitalismus (vgl. Brand, Wissen 2015: 521), sondern auch für die „Antriebswende“ (Manderscheid 2020: 38), bei der schlichtweg Verbrennungsmotoren durch elektrische Antriebe ersetzt werden, aber die das

³ Hultman und Pulé (Hultman 2021a: 12f.; 2021b: 169ff.; Hultman, Pulé 2020: 479ff.; 2018: 45ff.; Hultman 2017: 246) sprechen immer wieder von *ecomodern masculinities* im Plural, weil sie damit einzelne Männer fassen wollen. Hingegen verwende ich das Singular, *ecomodern masculinity*, um eine bestimmte Männlichkeit zu bezeichnen, zu der einzelne Männer Bezug nehmen oder die teilweise von einzelnen Männern ausgeübt wird.

bestehende System Automobilität nicht verändert. Diese Männlichkeit ermöglicht also individuellen Männern sich um die globale Erwärmung zu sorgen und sich für technologische Lösungen der ökologischen Krise auszusprechen. Hultman und Pulé (vgl. Pulé, Hultman 2019: 86f.; Hultman, Pulé 2018: 41) verorten jedoch die *ecomodern masculinity* nicht im Kontext ungerechter Geschlechterverhältnisse, obwohl sie (vgl. Hultman 2021b: 177; Hultman, Pulé 2018: 18) sich wiederholt auf die Arbeiten von Connell beziehen. So bleibt für mich auch unklar, inwieweit der sorgenvolle und technologisch-lösungsorientierte Zugang zur globalen Erwärmung als spezifisch männlich gelten kann und damit auch ungerechte Geschlechterverhältnisse gestützt werden könnten. Mithilfe der breiteren Perspektive der KMF und der FPE werde ich später zu dieser Leerstelle beitragen.

Zunächst genügen mir die von Hultman und Pulé (vgl. Hultman 2021a: 12f.; 2021b: 169ff.; Hultman, Pulé 2018: 45ff.) dargelegten Elemente der *ecomodern masculinity*, um sie als analytisches Konzept anzuwenden und die Haltungen meiner Interviewpartner zu analysieren.

3. Methode und Methodologie

In der Analyse der von mir erhobenen Daten wende ich eine deduktiv-offene Vorgehensweise an, folge aber auch einer kritisch-realistischen Version der Abduktion. Diese beiden Zugänge und weitere Eckdaten meiner Forschung stelle ich in diesem Abschnitt vor.

3.1 Sampling

In meiner Samplingstrategie habe ich ein gesellschaftstheoretisch gestütztes und zielgerichtetes Verfahren umgesetzt, bei dem ich mich vorwiegend an Emmel (2013: 80) orientiert habe. Einerseits habe ich mich – entsprechend der KMF – auf Männer als Forschungspartner fokussiert, die ich anhand ihres Vornamens als solche identifiziert habe. Dabei folge ich der Annahme, dass als Männer positionierte Subjekte eher Bezüge zu Männlichkeiten herstellen als Frauen. Als Untersuchungskontext habe ich das soziale Feld Automobilität (vgl. Sheller 2018: 68ff.; Urry 2004: 24f.) gewählt, weil sich diese im Zuge der Antriebswende (vgl. Manderscheid 2020: 38) im Umbruch befindet und zugleich systematisch mit der ökologischen Krise – ob durch den erhöhten Ausstoß von CO₂, der Versiegelung von Flächen, sowie dem Verbrauch von Ressourcen wie Kupfer, Lithium oder Wasser in der Produktion von Autos (vgl. Brunnengräber, Haas 2020: 17f.; Prause, Dietz 2020: 329) – verbunden ist.

Gerade der Transportsektor (inklusive PKW-Privatfahrzeuge) ist laut Umweltbundesamt (2022: 15) für einen relativ hohen Anteil aller CO₂-Emissionen in Österreich verantwortlich (im Jahr 2020: 42,7%) und in den letzten Jahren nahmen die absoluten Emissionen in diesem Sektor weiter zu. Der stärkere regionale Fokus auf den Raum Wien, Wien-Umgebung und Niederösterreich bietet

sich zudem an, weil dort Mobilitätskonflikte den politischen Diskurs prägen (vgl. Stickler 2020: 203). Schließlich spitzte sich im Untersuchungszeitraum (Mai 2021-September 2021) der Konflikt um die sogenannte Lobau-Autobahn⁴ (vgl. Wiener Zeitung 2021) weiter zu. Ähnlich wie die politischen Auseinandersetzungen um das Atomkraftwerk Zwentendorf (1978) oder die Hainburger Au (1984) (vgl. Schmid, Veichtlbauer 2006: 25ff., 35ff.) wurden auch beim Konflikt um die Lobau-Autobahn die gesellschaftlichen Naturverhältnisse in Österreich offen umkämpft. Deshalb bot sich dieser politökologische Konflikt auch als Gesprächsthema in den Interviews mit den neun Männern an, die als Motorsportjournalisten, Automobilverkäufer, Mitglieder von Automobilvereinen oder als Interessensvertreter in der Automobilindustrie und im Motorsport zum Zeitpunkt der Interviews aktiv waren. Damit habe ich auch meiner Samplingstrategie Rechnung getragen und von mir als Männer identifizierte Personen interviewt, die in ihrem beruflichen Alltag oder in ihrer Freizeit aktiv am System Automobilität in Österreich mitwirken. Zwei der neun Interviews habe ich telefonisch geführt.

3.2 Methoden

Interviews bieten sich im Kontext der Untersuchung nicht nur zur Erforschung der Wahrnehmung der ökologischen Krise an. Diese Methode findet auch in der KMF, etwa in Form von biografischen Interviews, Anwendung. Auch Connell (2012: 89) hält Interviews als geeignet, um die Bezüge individueller Männer auf Männlichkeiten – dem „moment of engagement“ (Connell 1990: 459) – und auf Geschlechterverhältnisse zu untersuchen. Deshalb habe ich die Interviewpartner nicht nur zu ihrer Haltung zum Klimawandel⁵, zur E-Mobilität oder zur im Sommer 2021 bereits diskutierten und im Herbst 2022 umgesetzten CO₂-Bepreisung (vgl. Laufer 2021) befragt. Vielmehr habe ich in den leitfadengestützten Interviews die Gesprächspartner auch um ihre Einschätzung gebeten, ob sie lieber mit Elon Musk oder Arnold Schwarzenegger, den Repräsentanten der *ecomodern* sowie der *petromasculinity*, eine gemeinsame Fahrt in ihrem Auto absolvieren würden. Darüber hinaus konnte ich mithilfe der leitfadengestützten Interviews auch die Positionen der Interviewpartner zum politökologischen Konflikt um die Lobau-Autobahn erheben und somit ihre Haltung zur möglichen Transformation der gesellschaftlichen Naturverhältnisse in Österreich erörtern. Die Beziehung der Interviewpartner zum männlichen Objekt Auto habe ich im Rahmen eines narrativen Impulses aufgegriffen, bei dem ich die Interviewpartner zur Schilderung ihrer alltäglichen Erwerbsarbeit,

⁴ Der Autobahnabschnitt S1 Süßenbrunn-Schwechat wird im politischen Diskurs als Lobau-Autobahn bezeichnet (vgl. Weber 2020: 76). Ich verwende die Bezeichnung Lobau-Autobahn durchgehend, weil damit für mich der politökologische Konflikt stärker zur Geltung kommt als in der formell richtigen Bezeichnung des Autobahnabschnitts.

⁵ Ich habe hier die Bezeichnung Klimawandel in den Interviews gewählt, weil er im gesellschaftspolitischen Diskurs geläufig ist – auch wenn dieser Ausdruck das Phänomen der globalen Erwärmung nicht angemessen begreifen kann.

Vereinstätigkeit oder auch ihrer ersten und einprägsamsten Erinnerung an eine Autofahrt eingeladen habe.

3.3 Datenanalyse und ein kritisch-realistischer Zugang zur Abduktion

In der anschließenden Auswertung der Interviewdaten habe ich mich vorweg an der qualitativen Inhaltsanalyse (vgl. Mayring, Fenzl 2014: 543) orientiert sowie einen deduktiv-flexiblen Zugang gewählt, den Hsieh und Shannon (2005: 1277f.) vorschlagen und den Fletcher (2017: 186ff.) in ihrer Forschung umsetzt. Dementsprechend habe ich vor dem Hintergrund meiner gesellschaftstheoretischen Perspektiven – der KMF und der FPE – einen Kodierleitfaden mit theoretisch abgeleiteten Codes und Kategorien entwickelt, mit dem ich das Datenmaterial bearbeitet habe.

Nachdem ich 59 Codes – unterteilt in vier Kategorien – vergeben habe, habe ich ein zweistufiges abduktives Verfahren in der weiteren Analyse angewandt. In einem ersten Schritt habe ich in Anlehnung an Kennedy und Thornberg (2018: 52; vgl. Przyborski, Wohlrab-Sahr 2014: 208) direkt Schlüsse aus meinem Datenmaterial gezogen, die auf meine Forschungsfrage antworten. Diese Schlüsse habe ich – in einem zweiten Schritt – im Sinne eines kritisch-realistischen Verständnisses von Abduktion (vgl. Fletcher 2017: 188; Danermark, Ekström, Jakobsen et al 2002: 92) aus meiner gesellschaftstheoretischen Perspektive neu beschrieben. Dabei zielte ich darauf ab, die empirisch erhobenen Daten zu den „structures, internal relations and contexts which are not directly observable“ (Danermark, Ekström, Jakobsen et al. 2002: 92) in Bezug zu setzen. Somit konnte ich auch die Ergebnisse aus den Interviews sowohl in Hinblick auf die in der KMF und der FPE festgehaltenen strukturellen Zusammenhängen analysieren als auch mit der *ecomodern* und der *petro-masculinity* kontrastieren.

4. Elektromobil, grün, männlich: Bezüge auf die *ecomodern masculinity*

Im Vorfeld der Dateninterpretation ging ich – im Anschluss an die KMF (vgl. Connell, Messerschmidt 2005: 852) – davon aus, dass sich die Aussagen der einzelnen Interviewpartner widersprechen oder die jeweiligen Interviewpartner sowohl zur *ecomodern*, aber auch zur *petro-masculinity* Bezüge herstellen könnten⁶. Doch bereits in der grundlegenden Frage an die Interviewpartner, wie sie über den Klimawandel denken, treten Unterschiede zwischen den beiden Männlichkeiten hervor. Zwar zog keiner der Gesprächspartner die Existenz der globalen Erwärmung in Zweifel – auch jene nicht, die ich hauptsächlich der *petro-masculinity* zuordne. Selbst Gärtner, der gerne große und laute Autos fährt, sagt: „Ja, natürlich dem [Klimawandel, JK] kann man sich ja nicht

⁶ Ich gehe an manchen Stellen nur deshalb auf die *petro-masculinity* ein, um sie mit der *ecomodern masculinity* zu kontrastieren und die Bezüge auf Letztere adäquater veranschaulichen zu können.

entziehen, nicht“ (Gärtner). Jedoch sprechen Anhänger der *ecomodern masculinity* ausführlicher und sorgenvoller über die globale Erwärmung. So meint Herman, ein Motorsportjournalist:

Ah, ich glaube, ah jeder, der nicht, nicht *blind*⁷ ist, ah erkennt den Klimawandel. Ah, wann haben wir Tornados gehabt in, in Europa?⁸. [...] Ah, wenn man redet, ah mit, mit Landwirten, [...] was die einem erzählen oder was, ah, dann, dann betrifft das einen, ah und wenn man nicht ganz blind ist, beziehungsweise wenn man Kinder hat, ist das ein Riesenthema, was man machen kann (Herman).

Herman bekräftigt seine Anerkennung der globalen Erwärmung hier nicht nur unter Bezug auf Naturkatastrophen oder auf Veränderungen in der Vegetation. Darüber hinaus drückt er Sorgen für zukünftige Generationen aus, die er mit einer Handlungsaufforderung verbindet. Ähnlich meint der Autoverkäufer Friedman:

Ich ärgere mich über die Leute, die in Trump-Manier sagen: ‚Blödsinn‘. Ich meine, wenn nur einer halbwegs die Augen *aufmacht*, kann er daran nicht vorbei, dass da was ist. Und, ehrlich gesagt, ich mache mir...jetzt nicht Sorgen, aber wenn wir nicht bald *gemeinsam* mit, mit intelligenten Lösungen da dagegen...Dann ist, dann wird es mich nicht mehr so stark treffen, aber meine Tochter, dich, *deine* möglichen Kinder (Friedman).

Diese Aussagen, die die Anerkennung der globalen Erwärmung unter Bezug auf Naturkatastrophen mit Handlungsaufforderungen kombinieren, stehen exemplarisch für eine Anknüpfung an die *ecomodern masculinity*. Die Interviewpartner betonen vor allem die dringend zu setzenden Handlungen gegen den Klimawandel, denn dieser „ist jetzt wirklich wichtig“ (Müller) und „schleunigst so viel wie möglich“ (Koertig) soll dagegen „mit intelligenten Lösungen“ (Friedman) unternommen werden.

In Hinblick auf den Kontext Automobilität halten die meisten Interviewpartner (Ebersbach, Herman, Müller, Koertig, Bar, Gärtner, Mayer) die Antriebswende in Form der Elektromobilität als eine solche Lösung. Während der Motorsportjournalist Ebersbach klar spricht, dass „die Elektromobilität im, im PKW-Sektor ist, sehr schlau und absoluter Weg, auf den man gehen wird“ (Ebersbach) soll für den Interessenvertreter Mayer „die Elektromobilität möglichst rasch und möglichst breit auf die Straße“ (Mayer) gebracht werden. Jedoch nehmen die Interviewpartner sowohl die bestehenden Probleme des Systems Automobilität (vgl. Paterson 2007: 53ff.), als auch die verstärkte Inanspruchnahme von Kohlenstoffsinken und ökologischen Systemen im Globalen Süden für die Antriebswende im Globalen Norden (vgl. Brunnengräber, Haas 2020: 18; Dietze, Prause 2020: 329f., 338f.)⁹ hin. Neben der Anerkennung der globalen Erwärmung lese ich diese Aussagen zur Elektromobilität als zweiten Bezugspunkt auf die *ecomodern masculinity*.

⁷ Der Interviewpartner benutzt hier eine ableistische Sprache, indem er die Ignoranz gegenüber dem Klimawandel mit einer Sehbehinderung gleichsetzt. Jene Wörter, die von den Interviewpartnern betont wurden, habe ich kursiv gesetzt. Die Namen der Interviewpartner sind fiktiv und wurden von mir frei erfunden.

⁸ Herman spricht hier einen Tornado an, der im Sommer 2021 in Tschechien auftrat (vgl. derStandard 2021).

⁹ So werden in der Produktion eines E-Autos rund 80kg mehr Kupfer verbaut als in einem Auto mit Verbrennungsmotor (Prause, Dietz 2020: 329), während wegen der Batterieproduktion rund 60% mehr CO₂-Emissionen in der Produktion eines E-Autos anfallen (Brunnengräber, Haas 2020: 18).

Die Bedeutung dieser Männlichkeit wird durch einen dritten Punkt, der ausschließlich positiven Bezugnahme auf Elon Musk, bestärkt. Alle Interviewpartner sprechen wohlwollend und in höchsten Tönen über den Milliardär. Beispielsweise lobt Himmel, der bei einem Autoclub in Österreich arbeitet, Musk für seine Handlungen im Bereich Elektromobilität:

[Er ist, JK] ein absoluter, ahm, ein, ein sehr faszinierender Mensch. Ein, wirklich ein, wie sagt man, ein, jetzt fehlt mir das Wort, ein, ein innovativer Vordenker, ja. Also ein, ein, ein wirklich, eine für die Elektromobilität *so* positive, ah, Persönlichkeit, weil in Wahrheit: Ohne, ich glaube, ohne Elon Musk und ohne Tesla würde die Elektromobilität *heute* nicht dort sein, wo sie ist. (Himmel).

Herman und Müller schließen sich dieser Verehrung an. Während Ersterer die Tätigkeiten Musks als „visionär“ (Herman) bezeichnet und hinzufügt: „*Na er ist schon, er ist schon zu bewundern*“ (ebd.), streicht Müller die Entschlossenheit des Milliardärs hervor: „Also, ich meine, den *Mut*, den er gehabt hat, ah, seine Firma mehrmals an den Rand des Bankrotts zu bringen“ (Müller). Musks Durchsetzungsfähigkeit und Willen, trotz der widrigsten Umstände seine Projekte zu realisieren, werden von den Interviewpartnern als positive Eigenschaften gewertet. Ebendiese Eigenschaften – insbesondere die Fähigkeit, herausfordernde Situationen zu bewältigen – versteht die kritische Männlichkeitsforscherin Scholz (2015: 91) als zentrale Elemente einer Männlichkeit. Außer Zweifel steht also hier, dass Musk die *ecomodern masculinity* repräsentiert. Insbesondere in Hinblick auf die Elektromobilität und das E-Auto Tesla wird der Milliardär von den Interviewten als „Genie“ (Friedman), „Innovationstreiber“ (Gärtner) oder als „innovativer Vordenker“ (Himmel) gepriesen. In einem weiteren Aspekt decken sich die Haltungen der Interviewpartner mit der Figur Elon Musk: in ihrem Blick auf gesellschaftliche Naturverhältnisse.

Während der Milliardär Sorgen um die ökologischen Folgen der Tesla-Fabrik in der Region Grünheide im Jahr 2021 als irrelevant einstufte (vgl. Brannahl, Djalilevand 2021), spricht sich keiner der Interviewpartner gegen den Bau der Lobau-Autobahn und des dazugehörigen Tunnels aus. Hingegen weichen die Interviewpartner aus und beziehen keine klare Position zu diesem politökologischen Konflikt. So bezeichnet der Motorsportjournalist Ebersbach seine Haltung als „gespalten“ und fügt hinzu: „Ich kann auch, ehrlich gesagt, keine, keine fundierte Meinung äh darüber abgeben. [...] Aber ahm, um da jetzt Ja oder Nein zu sagen, weiß ich nicht“ (Ebersbach). Ähnlich positioniert sich Koertig, der die Vor- und Nachteile des Projektes abwägt und schließt: „[A]lso ich *kann* es nicht umfassend beurteilen“ (Koertig). Diese Uneindeutigkeit und Unentschlossenheit wird im Gespräch mit Friedman für mich am deutlichsten, der sagt: „Ehrlich, ich, ich, ich habe nur immer Überschrift- ich habe mich nicht, ah, ich kann es...ich, ich kann da wirklich keine, keine richtige, keine...Ich habe wirklich keine Meinung“ (Friedman). Doch Müller, der sich im Rahmen seiner Vereinstätigkeit für die Verbreitung von Elektromobilität einsetzt, sagt: „Ah, und, ah, jetzt zurück zu dem Lobautunnel: Ich stimme dem Konzept grundsätzlich zu“.

Diese Haltung sticht heraus, weil sich vor allem jene Männer klar für den Bau der Lobau-Autobahn und des Lobau-Tunnels aussprechen, die hauptsächlich Bezüge zur *petro-masculinity* herstellen (wie Gärtner). So hält der Interessensvertreter Mayer die Lobau-Autobahn für notwendig, weil damit weitere Straßen entlastet und Staus verhindert werden könnten (Mayer). Auch Himmel pflichtet Mayer bei, dass die Lobauautobahn „das bestgeprüfteste Autobahnprojekt [...] seit Jahrzehnten“ (Himmel) sei, das zur Entlastung gebaut werden soll. Jedoch trifft schließlich der Interviewpartner Bar mit seiner Befürwortung der Lobau-Autobahn, die „[u]nbedingt notwendig“ (Bar) sei, das Prinzip der *ecomodern masculinity* – angesichts der fehlenden Absage an das Autobahnprojekt – auf den Punkt, als er sagt: „Werden wir halt mit den Elektroautos durch den Lobautunnel fahren. Und ich bin überzeugt davon, in zwanzig Jahren fahren dort die Elektroautos“ (ebd.).

Zudem deutet Bars Aussage an, dass das E-Auto das Auto mit Verbrennungsmotor als Objekt männlichen Begehrens ersetzen könnte. So drückt auch Müller, der aus umweltethischen Gründen ein E-Auto fährt, seine Faszination folgendermaßen aus:

[W]ie ich dann angefangen habe mich mit Elektromobilität auseinanderzusetzen, war es dann irgendwann einmal mein Ziel: ‚Irgendwann einmal möchte ich gerne einen Tesla haben‘. Ah und wie dann der Elon Musk angekündigt hat, ah, es wird das Tesla Model 3 geben, war ich der fünfzigste in Wien in der [...] mit der Nummer 50, der in der Schlange gestanden ist und gesagt hat: ‚Ich reserviere meinen‘ (Müller).

Während andere Interviewpartner (wie Herman) ebenso von positiven Erlebnissen mit dem E-Auto berichten, betont Koertig die affektive Seite seiner Erfahrung mit einem Rallye-E-Auto am stärksten: „[u]nd *im* Auto, weil da immer der Sound (kritisiert wird), im Auto scheppert es, das ganze mechanische Geräusch, es ist alles da. Es quietscht, es ist laut, es wackelt und es schiebt halt unfassbar an“ (Koertig).

Die Sorgen um die globale Erwärmung, die damit einhergehenden Handlungsaufforderungen, die technologische Lösung durch die Elektromobilität, die Bewunderung von Elon Musk, die unklare wie befürwortende Haltung zur Lobau-Autobahn, sowie den Bezug auf das E-Auto als neues Objekt männlichen Begehrens zeichnen die *ecomodern masculinity* im Kontext meiner Forschung aus. Damit wird nicht nur die ökologische Kritik am homosozialen, männlichen Raum Automobilität absorbiert, sondern auch die Bedürfnisse von sozialer Reproduktionsarbeit auf verbleibende ökologische Systeme und Kohlenstoffsinken ignoriert. Letztere sollen für E-Autos und den Bau neuer Autobahnen verwendet werden. Deshalb schätze ich die *ecomodern masculinity* als ein hegemoniales Projekt ein, das ungerechte Geschlechterverhältnisse weiter absichert.

4.1 Ein neues hegemoniales Projekt in der ökologischen Krise

Die Frage danach, für welche vergeschlechtlichten Tätigkeiten die begrenzt verfügbaren ökologischen Systeme und Kohlenstoffsinken verwendet werden sollen, spitzt für mich die Perspektive der FPE zu (vgl. Fraser 2022: 87f.; Elmhirst 2015: 519). Zudem erinnert Barca mit der „environmental reproduction“ (Barca 2020: 32) auch daran, dass die feminisierte soziale Reproduktionsarbeit auf ökologische Systeme und Kohlenstoffsinken angewiesen ist und auch der Erhalt Letzterer Frauen überlastet wird. Diese vergeschlechtlichten Prozesse werden von ungerechten Geschlechterverhältnissen ermöglicht, die wiederum von einer hegemonialen Männlichkeit (vgl. Messerschmidt 2018: 28; Connell 2012: 77) legitimiert und reproduziert werden. In Zeiten der ökologischen Krise und im Kontext von Automobilität betrachte ich die *ecomodern masculinity* als eine solche hegemoniale Männlichkeit.

Einerseits setzt sie den ungerechtfertigten Anspruch auf ökologische Systeme und Kohlenstoffsinken – als Resultat eines *ecological entitlement*¹⁰ – weiter fort. Während der übermäßige Ausstoß von CO₂ beim Fahren von lauten sowie großen Geländeautos als männliche Praktik (wie beim *rollin' coal* der *petro-masculinity*) direkt wahrgenommen werden kann, werden die ökologischen Folgen des Benützens von E-Autos in den Hintergrund gedrängt. Die *ecomodern masculinity* und ihre vermeintlich klimaneutrale Automobilität verstellt also den Blick darauf, dass in dieser Männlichkeit ebenso das *ecological entitlement* fortwirkt. Auch ökomoderne Männlichkeiten nehmen zur Umsetzung von männlichen Praktiken weiter ökologische Systeme und Kohlenstoffsinken in ungerechtfertigtem Ausmaß in Anspruch – nur diesmal vor allem in Hinblick auf den Bereich der Produktion. Dadurch reproduziert die *ecomodern masculinity* ungerechte Geschlechterverhältnisse, weil sie männliche Praktiken und (neue) männliche Objekte des Begehrens im Kontext der ökologischen Krise legitimiert: Der homosoziale, männliche Bereich der Automobilität (vgl. Balkmar 2018: 720; Vobker 2016: 19ff; Mellström 2004: 374) wird abgesichert, und die ökologische Kritik am System Automobilität wird absorbiert. Andererseits reproduziert die *ecomodern masculinity* ungerechte Geschlechterverhältnisse dadurch, dass die Abhängigkeit der feminisierten Reproduktionsarbeit von begrenzt vorhandenen ökologischen Systemen und Kohlenstoffsinken ignoriert wird. Letztere werden schließlich von der *ecomodern masculinity* für ihre E-Mobilität in Anspruch genommen. Somit wird auch die grundsätzliche vergeschlechtlichte Verteilung von sozialer Reproduktionsarbeit entlang ungerechter Geschlechterverhältnisse reproduziert. Dies drückt sich für mich auch in der unklaren oder zustimmenden Haltung der

¹⁰ Ich verstehe das *ecological entitlement* als Mechanismus, der in ungerechten Geschlechterverhältnissen eine ungerechtfertigte Inanspruchnahme von ökologischen Systemen und Kohlenstoffsinken von Männlichkeiten und Männern verursacht. Ich gehe hier auf diesen Mechanismus, den ich (Korak 2022: 180ff.) vorwiegend anlehnd an die Arbeiten von Manne (2021: 17ff.; 2019: 115) konzipiere, aus Platzgründen nicht weiter ein.

Interviewpartner zur Lobau-Autobahn aus: Ökologische Systeme und Kohlenstoffsinken sollen vor allem der Realisierung von männlichen Wegketten dienen¹¹.

Zudem halte ich die *ecomodern masculinity* als ein hegemoniales Projekt, weil sie auf Kosten der *petro-masculinity* an Bedeutung gewinnt. So bezogen sich nicht nur alle Interviewpartner positiv auf Elon Musk und grenzten sich größtenteils von Arnold Schwarzenegger ab. Darüber hinaus deuteten die Forschungspartner selbst darauf hin, dass das Fahren von lauten und großen Autos zunehmend an Legitimität verliert. So berichtet Koertig davon, dass die „petrol-heads“ (Koertig) mit dem „Fuck-you-Greta-Sticker auf der Stoßstange“ (ebd.) auch E-Autos im Motorsport akzeptieren. Bar fügt hinzu, dass er und seine Freunde mit Geländewagen bewusst keine Öffentlichkeit suchen, weil „dann sind wir die Wahnsinnigen, die [...] irgendwie durch die Botanik fahren“ (Bar). Zudem stellt die *ecomodern masculinity* – im Sinne der Antriebswende – ihre Autorität über das Element Technologie her, das nicht nur für Anhänger der *petro-masculinity* attraktiv erscheint, sondern laut Connell (2012: 165) auch als wichtiger historischer Bezugspunkt für eine hegemoniale Männlichkeit fungiert.

Wenn also die *ecomodern masculinity* ungerechte Geschlechterverhältnisse vor allem dadurch reproduziert, dass das *ecological entitlement* fortwirken kann und die Abhängigkeit von feminisierter sozialer Reproduktionsarbeit von ökologischen Systemen und Kohlenstoffsinken ignoriert wird, bietet sich für mich eine Klimapolitik vom Standpunkt der sozialen Reproduktion an.

5. Konklusion: Konturen einer Klimapolitik vom Standpunkt der sozialen Reproduktion

Angesichts der Ignoranz der *ecomodern masculinity* gegenüber der sozialen Reproduktionsarbeit und deren Abhängigkeit von ökologischen Systemen und Kohlenstoffsinken, halte ich die Ausrichtung einer Klimapolitik vom Standpunkt der sozialen Reproduktion für überlegenswert. Technologische Lösungsansätze der ökologischen Krise – von der Antriebswende, über den Ausbau erneuerbarer Energien, dem *Geo-engineering* bis hin zu neoliberalen Klimapolitiken – weichen einer Transformation *gesellschaftlicher* Naturverhältnisse sowie der Frage aus, für welche Tätigkeiten verbleibende ökologische Systeme und Kohlenstoffsinken in Anspruch genommen werden sollen. Vom Standpunkt der sozialen Reproduktion aus bedeutet dies für mich, dass die ökologische Krise notwendige Transformationen von Macht- und Herrschaftsverhältnissen impliziert. Denn die angesichts dieser Krise notwendige Aufwertung und geschlechtergerechte Verteilung von sozialer Reproduktionsarbeit stellt nicht nur ungerechte Geschlechterverhältnisse in Frage, indem die Hegemonie der männlichen Erwerbsarbeit und das männliche, von Fürsorge angeblich unabhängige Subjekt problematisiert wird. Vielmehr zeigt eine Perspektive vom Standpunkt der sozialen

¹¹ So argumentiert Kern (2021: 34f.), dass auch Transport- und Verkehrsplaner*innen eine männliche Wegkette als implizite Norm heranziehen, die aus einem einzigen Weg von A nach B besteht und die Notwendigkeit für mehrere Zwischenstops, die meist für die Erfüllung von Reproduktionsarbeiten notwendig sind, nicht berücksichtigt werden (vgl. Bauriedl 2020: 173; Sheller 2018: 77).

Reproduktion eindeutig, dass männliche Praktiken (wie das Fahren großer Geländewagen oder die Identifikation über das Begehrens-Objekt E-Auto) zur Absicherung ungerechter Geschlechterverhältnisse letztlich den Fortbestand von menschlichem Leben gefährden.

Dementsprechend können vom Standpunkt der sozialen Reproduktion aus nicht nur Klimapolitiken in Hinblick auf ihre Reproduktion von Macht- und Herrschaftsverhältnissen analysiert, sondern auch emanzipatorische Elemente und Formen solcher Politiken entworfen werden. Damit schließe ich mich Fraser (2022: 87f., 90) nicht nur darin an, dass soziale Reproduktionsarbeit und die „environmental reproduction“ (Barca 2020: 32) eng miteinander verknüpft sind. Vielmehr stemmt sich eine Perspektive vom Standpunkt der sozialen Reproduktion gegen die Gefahr eines Ökologismus, bei dem vereinzelte politökologische Kämpfe nicht auf gesellschaftliche Macht- und Herrschaftsverhältnissen bezogen und ausschließlich technologische Lösungen gefordert werden (vgl. Fraser 2022: 90). Eine Klimapolitik vom Standpunkt der sozialen Reproduktion problematisiert also strukturelle Diskriminierungen und Unterdrückungen, die nicht nur die alltäglichen Arbeiten zur gesamtgesellschaftlichen Reproduktion, sondern auch die Handlungsmacht jener bedingen, die von der ökologischen Krise betroffen sind. Der zukünftige gesellschaftliche Umgang mit den Folgen dieser sich zuspitzenden Krise unterstreicht für mich die Notwendigkeit einer solchen Politik.

Literaturverzeichnis

- Arora-Jonsson, Seema (2011): Virtue and Vulnerability: Discourses on Women, Gender and Climate Change. In: *Global Environmental Change* 21(2), 744–751.
- Balkmar, Dag (2018): Violent Mobilities: Men, Masculinities and Road Conflicts in Sweden. In: *Mobilities* 13(5), 717–732.
- Barca, Stefania (2020): *Forces of Reproduction: Notes for a Counter-Hegemonic Anthropocene*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bauhardt, Christine (2004): Ökologiekritik: Das Mensch-Natur-Verhältnis aus der Geschlechterperspektive. In: Becker, Ruth/Kortendiek, Beate (Hg.): *Geschlecht & Gesellschaft*. Wiesbaden: Springer, 322–327.
- Bauriedl, Sybille (2020): Luxusmodelle für den Klimaschutz? E-Carsharing in Großstädten als Experimentierfeld der Automobil- und Digitalwirtschaft. In: Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (Hg.): *Baustelle Elektromobilität: Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*. Bielefeld: transcript, 161–179.
- Behrens, Maren (2020): Bedrohte Männlichkeit auf einem sterbenden Planeten. Klimawandelleugnung und Misogynie. In: *Ethik und Gesellschaft* (2/2020), 1–19.
- Bhattacharya, Tithi (2017): Introduction: Mapping Social Reproduction Theory. In: Bhattacharya, Tithi (Hg.): *Social Reproduction Theory: Remapping Class, Recentering Oppression*. London: Pluto Press, 1–20.
- Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise: zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: Oekom.
- Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2015): Strategies of a Green Economy, Contours of a Green Capitalism. In: Van der Pijl, Kees (Hg.): *Handbook of the International Political Economy of Production*. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar, 508–523.
- Brannahl, Simone/Djalilevand, Pune (2021): „Gigafactory“ in Grünheide: Tesla sorgt für Streit ums Wasser. [tagesschau.de. https://www.tagesschau.de/wirtschaft/tesla-gruenheide-streit-wasser-101.html](https://www.tagesschau.de/wirtschaft/tesla-gruenheide-streit-wasser-101.html), 15.06.2022.
- Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (2020): Der Verkehr in der Transformation. Das Auto von heute und die Mobilität von morgen – ein einleitender Beitrag. In: Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (Hg.): *Baustelle Elektromobilität: Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*. Bielefeld: transcript, 13–33.
- Çağlar, Gülay/Castro Varela, María do Mar/Schwenken, Helen (2012): Einleitung: Feministische Perspektiven auf Klima. In: Çağlar, Gülay/Castro Varela, María do Mar/Schwenken, Helen (Hg.): *Geschlecht – Macht – Klima. Feministische Perspektiven auf Klima, gesellschaftliche Naturverhältnisse und Gerechtigkeit*. Opladen, Berlin, Toronto: Barbara Budrich, 7–22.
- Connell, Raewyn (2021): After the Fires: Thoughts on Masculinities, the Sociocene, and Environmental Struggle. In: Pulé, Paul M./Hultman, Martin (Hg.): *Men, Masculinities, and Earth: Contending with the (m)Anthropocene*. Cham: Palgrave MacMillan, 105–115.

- Connell, Raewyn (2015 [1995]): *Der gemachte Mann. Konstruktion und Krise von Männlichkeiten*. Wiesbaden: Springer.
- Connell, Raewyn (2012 [1995]): *Masculinities*. Cambridge: Polity Press.
- Connell, Raewyn (2000): *The Men and the Boys*. Berkeley: University of California Press.
- Connell, Raewyn (1990): *A Whole New World: Remaking Masculinity in the Context of the Environmental Movement*. In: *Gender & Society* 4(4), 452–478.
- Connell, Raewyn (1987): *Gender and Power: Society, the Person, and Sexual Politics*. Stanford: Stanford University Press.
- Connell, Raewyn/Messerschmidt, James W. (2005): *Hegemonic Masculinity: Rethinking the Concept*. In: *Gender & Society* 19(6), 829–859.
- Daggett, Cara New (2018): *Petro-masculinity: Fossil Fuels and Authoritarian Desire*. In: *Millennium: Journal of International Studies* 47(1), 25–44.
- Danermark, Berth/Ekström, Mats/Jakobsen, Liselotte/Karlsson, Jan Ch (2002): *Explaining Society: Critical Realism in the Social Sciences*. London, New York: Routledge.
- derStandard (2021): *Tornado in Tschechien hatte Stärke der Kategorie F4*. derStandard.at. <https://www.derstandard.at/story/2000127912013/tornado-in-tschechien-hatte-staerke-der-kategorie-f4>, 09.02.2022.
- Dyk, Silke van/Haubner, Tine (2021): *Community-Kapitalismus*. Hamburg: Hamburger Edition.
- Elmhirst, Rebecca (2015): *Feminist Political Ecology*. In: Perreault, Tom/Bridge, Gavin/McCarthy, James (Hg.): *The Routledge Handbook of Political Ecology*, London, New York: Routledge: 519–530.
- Emmel, Nick (2013): *Sampling and Choosing Cases in Qualitative Research: A Realist Approach*. London: Sage.
- Fletcher, Amber J. (2017): *Applying Critical Realism in Qualitative Research: Methodology Meets Method*. In: *International Journal of Social Research Methodology* 20(2), 181–194.
- Fraser, Nancy (2022): *Cannibal Capitalism: How our System is Devouring Democracy, Care, and the Planet - And What We Can Do About It*. London ; New York: Verso.
- Gottzén, Lucas/Mellström, Ulf/Shefer, Tamara (2020): *Introduction. Mapping the Field of Masculinity Studies*. In: Gottzén, Lucas/Mellström, Ulf/Shefer, Tamara (Hg.): *Routledge International Handbook of Masculinity Studies*. Abingdon, New York: Routledge, 1–16.
- Hackfort, Sarah (2014): *Für eine Feministische Politische Ökologie des Klimawandels – Überlegungen zu einer erweiterten Analyseperspektive auf Geschlecht und Anpassung*. In: *Prokla. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* 44(174), 93–109.
- Harcourt, Wendy/Nelson, Ingrid L. (2015): *Introduction: Are We „Green“ Yet? And the Violence of Asking Such a Question*. In: Harcourt, Wendy/Nelson, Ingrid L. (Hg.): *Practising Feminist Political Ecologies: Moving Beyond the „Green Economy“*. London: Zed Books, 1–26.

- Hearn, Jeff (2019): So What Has Been, Is, and Might Be Going on in Studying Men and Masculinities?: Some Continuities and Discontinuities. In: *Men and Masculinities* 22(1), 53–63.
- Hearn, Jeff (2015): *Men of the World: Genders, Globalizations, Transnational Times*. Los Angeles: Sage.
- Howson, Richard/Hearn, Jeff (2020): Hegemony, Hegemonic Masculinity, and Beyond. In: Gottzén, Lucas/Mellström, Ulf/Shefer, Tamara (Hg.): *Routledge International Handbook of Masculinity Studies*. Abingdon, New York: Routledge, 41–51.
- Hsieh, Hsiu-Fang/Shannon, Sarah E. (2005): Three Approaches to Qualitative Content Analysis. In: *Qualitative Health Research* 15(9), 1277–1288.
- Hultman, Martin (2021a): Ökologische Männlichkeiten: Auf dem Weg zu einer neuen Normalität? In: *Zeitschrift für Diversitätsforschung und -management* 6(1–2021), 8–22.
- Hultman, Martin (2021b): The Process of Ecologisation: Is Schwarzenegger Back to Teach Us Something New? In: Pulé, Paul M./Hultman, Martin (Hg.): *Men, Masculinities, and Earth: Contending with the (m)Anthropocene*. Cham: Palgrave MacMillan, 169–181.
- Hultman, Martin (2017): Exploring Industrial, Ecomodern, and Ecological Masculinities. In: *Routledge Handbook of Gender and Environment*. London, New York: Routledge, 239–252.
- Hultman, Martin/Pulé, Paul (2020): Ecological Masculinities. A Response to the Manthropocene Question? In: Gottzén, Lucas/Shefer, Tamara/Mellström, Ulf (Hg.): *Routledge International Handbook of Masculinity Studies*. Abingdon, New York: Routledge, 477–487.
- Hultman, Martin/Pulé, Paul (2018): *Ecological Masculinities: Theoretical Foundations and Practical Guidance*. Abingdon, New York: Routledge.
- Kennedy, Brianna L./Thornberg, Robert (2018): Deduction, Induction, and Abduction. In: Flick, Uwe (Hg.): *The Sage Handbook of Qualitative Data Collection*. Los Angeles: Sage, 49–64.
- Kern, Leslie (2021): *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*. London, New York: Verso.
- Kessler, Sandra/Ashenden, Dean/Connell, Raewyn/Dowsett, Gary. (1985): Gender Relations in Secondary Schooling. In: *Sociology of Education* 58(1), 34–48.
- Korak, Johannes (2022): *Highway to Hell. Männlichkeiten in der ökologischen Krise*. Wien: Universität Wien. Masterarbeit.
- Laufer, Nora (2021): 2022 soll in Österreich eine CO2-Steuer kommen. Wie könnte sie aussehen? *derStandard.at* <https://www.derstandard.at/story/2000127817849/2022-soll-in-oesterreich-eine-co2-steuer-kommen-wie-koennte>, 18.12.2021.
- Manderscheid, Katharina (2020): Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs. In: Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (Hg.): *Baustelle Elektromobilität: Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*. Bielefeld: transcript, 37–67.

- Manne, Kate (2021): *Entitled: How Male Privilege Hurts Women*. London: Penguin Books.
- Manne, Kate (2019): *Down Girl: The Logic of Misogyny*. London: Penguin Books.
- Martinez-Alier, Joan (2002): *The Environmentalism of the Poor: A Study of Ecological Conflicts and Valuation*. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar.
- Mayring, Philipp/Fenzl, Thomas (2014): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Baur, Nina/Blasius, Jörg (Hg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer, 543–556.
- Mellström, Ulf (2004): Machines and Masculine Subjectivity: Technology as an Integral Part of Men's Life Experiences. In: *Men and Masculinities* 6(4), 368–382.
- Messerschmidt, James W. (2018): *Hegemonic Masculinity: Formulation, Reformulation, and Amplification*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- Messner, Michael A. (2007): The Masculinity of the Governorator: Muscle and Compassion in American Politics. In: *Gender & Society* 21(4), 461–480
- Moraes, Andrea/Perkins, Patricia E. (2009): Deliberative Water Management. In: Salleh, Ariel (Hg.): *Eco-Sufficiency and Global Justice. Women Write Political Ecology*. New York: Pluto Press, 140– 154.
- Paterson, Matthew (2007): *Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy*. Cambridge, New York: Cambridge University Press.
- Pease, Bob (2019): Recreating Men's Relationship with Nature: Toward a Profeminist Environmentalism. In: *Men and Masculinities* 22(1), 113–123.
- Prause, Louisa/Dietz, Kristina (2020): Die sozial-ökologischen Folgen der E-Mobilität. Konflikte um den Rohstoffabbau im Globalen Süden. In: Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (Hg.): *Baustelle Elektromobilität: Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*. Bielefeld: transcript, 329–351.
- Przyborski, Aglaja/Wohlrab-Sahr, Monika (2014): *Qualitative Sozialforschung: Ein Arbeitsbuch*. München: Oldenbourg.
- Pulé, Paul M./Hultman, Martin (2019): Industrial/Breadwinner Masculinities and Climate Change: Understanding the Complexities of Climate Change Denial. In: Rydstrøm, Helle/Kinnvall, Catarina (Hg.): *Climate Hazards, Disasters, and Gender Ramifications*. Abingdon, New York: Routledge, 86– 97.
- Schmid, Martin/Veichtlbauer, Ortrun (2006): *Vom Naturschutz zur Ökologiebewegung: Umweltgeschichte Österreichs in der Zweiten Republik*. Innsbruck: StudienVerlag.
- Scholz, Sylka (2019): Männlichkeitsforschung: die Hegemonie des Konzeptes „hegemoniale Männlichkeit“. In: Kortendiek, Beate/Riegraf, Birgit/Sabisch, Katja (Hg.): *Handbuch Interdisziplinäre Geschlechterforschung, Geschlecht und Gesellschaft*. Wiesbaden: Springer, 419–428.
- Scholz, Sylka (2015 [2012]): *Männlichkeitssoziologie: Studien aus den sozialen Feldern Arbeit, Politik und Militär im vereinten Deutschland*. Münster: Westfälisches Dampfboot.

Sheller, Mimi (2018): *Mobility Justice: The Politics of Movement in the Age of Extremes*. London, Brooklyn: Verso.

Stickler, Andrea (2020): *Automobilität im Umbruch. Gegenwärtige Stabilisierungen oder Transformationen der automobilen Hegemonie*. Wien: Technische Universität Wien. Dissertation.

Umweltbundesamt (2022): *Austria's Annual Greenhouse Gas Inventory 1990–2020. Submission under Regulation (EU) No 525/2013*. Wien: Umweltbundesamt.

Urry, John (2004): The ‚System‘ of Automobility. In: *Theory, Culture & Society* 21(4–5), 25–39.

Vobker, Marc (2016): *Automobil und Geschlecht*. Wiesbaden: Springer.

Weber, Nikolai (2020): *Politisch-ökologische Konfliktanalyse des Autobahn- und Tunnelprojekts S1 Schwechat-Süßenbrunn („Lobautunnel“)*. Universität Wien. Masterarbeit.

Wiener Zeitung (2021): Erneut Widerstand gegen Lobautunnel. [wienerzeitung.at](https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/wien-chronik/2094138-Erneut-Widerstand-gegen-Lobautunnel.html).
<https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/wien-chronik/2094138-Erneut-Widerstand-gegen-Lobautunnel.html>, 07.05.2021.