

Beate Binder/Michèle Kretschel-Kratz/Alik
Mazukatow

Gemeinwohl mobilisieren. Verhandlungen um die
infrastrukturelle Neuordnung von Geburtshilfe und
städtischer Mobilität

Verlag Barbara Budrich
Opladen • Berlin • Toronto 2025

Der Aufsatz *Gemeinwohl mobilisieren. Verhandlungen um die infrastrukturelle Neuordnung von Geburtshilfe und städtischer Mobilität* von Beate Binder, Michèle Kretschel-Kratz und Alik Mazukatow steht unter der Creative Commons Lizenz Attribution-Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0):
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

Diese Lizenz erlaubt die Verbreitung, Speicherung, Vervielfältigung und Bearbeitung unter Angabe der Urheber*innen, Rechte, Änderungen und verwendeten Lizenz.

Der Aufsatz ist erschienen in:

Forschungsgruppe „Recht – Geschlecht – Kollektivität“ (Hrsg.)
(2025): Recht umkämpft. Feministische Perspektiven auf ein neues Gemeinsames. Opladen: Verlag Barbara Budrich.



Dieser Beitrag steht im Open-Access-Bereich der Verlagsseite zum kostenlosen Download bereit (<https://doi.org/10.3224/84743101.04>).

ISBN 978-3-8474-3101-5

DOI 10.3224/84743101.04

Gemeinwohl mobilisieren. Verhandlungen um die infrastrukturelle Neuordnung von Geburtshilfe und städtischer Mobilität

Beate Binder, Michèle Kretschel-Kratz und Alik Mazukatow

Zusammenfassung: In gegenwärtigen Auseinandersetzungen um Infrastrukturen wird häufig auf ein Gemeinwohl verwiesen, um Argumente und Zukunftsvorstellungen zu bestärken. Anhand von zwei ethnografischen Fallstudien verdeutlichen wir, wie dafür Recht mobilisiert wird: Zum einen versuchen Initiativen, durch rechtlich verankerte Nutzungsbeschränkungen für den privaten Autoverkehr eine „Verkehrswende“ herbeizuführen. Auch die Kampagnen des Deutschen Hebammenverbands versuchen mithilfe rechtsbezogener Praktiken, die Geburtshilfe zu „revolutionieren“ und „gutes Gebären für alle“ zu erreichen. So weit die beiden Felder voneinander entfernt scheinen, ist ihnen doch gemeinsam, dass eigene Anliegen im Modus des Rechts artikuliert und auf ein neues Gemeinsames bezogen werden.

Schlüsselbegriffe: Gemeinwohl, Rechtsmobilisierung, Verkehrswende, Geburtshilfe, Infrastrukturierung, soziotechnische Imaginarien

*Infrastructures endure and bind us to one another's pasts,
presents and futures. Infrastructures implicate us
in collective life and death.*

(Deborah Cowen 2017)

1 Mehr als Materialität: Verhandlungssache Infrastrukturen

Wie sehr Infrastrukturen Alltagswelten mit ihren vielfältigen Routinen bestimmen, wird meist nur dann deutlich, wenn die entsprechenden Einrichtungen versagen. Doch auch wenn ihr Funktionieren als ungenügend oder nicht mehr zeitgemäß eingeschätzt wird und eine Umgestaltung notwendig erscheint, rücken Infrastrukturen ins Zentrum der Aufmerksamkeit. In solchen Momenten werden oft heftige Debatten darüber geführt, wie und mit welchen Zielen der Umbau erfolgen soll. Wir setzen mit unserem Beitrag an solchen Verhandlungen an, wobei wir uns auf zwei Felder konzentrieren, die auf den ersten Blick wenig miteinander zu tun haben: städtische Mobilität und Geburtshilfe. Beiden Feldern

gemeinsam ist jedoch, dass dort gegenwärtig mit großem Engagement um eine infrastrukturelle Neuordnung gestritten wird. Zur Verhandlung steht die Frage, wie die als notwendig erachtete „Mobilitätswende“ in Berlin umgesetzt und wie angesichts einer zunehmend schlechter werdenden geburtshilflichen Versorgung ein „Wandel der Geburtskultur“ erreicht werden kann.

In beiden Fällen setzen die Auseinandersetzungen zunächst an einem nicht (länger) erfüllten Versprechen der bestehenden Infrastrukturen auf Routine und Reibungslosigkeit an. Mit der Unzufriedenheit zeigt sich jeweils auch, dass es bei Infrastrukturen um weit mehr als um technisch-materielle Arrangements geht. Vielmehr sind in deren Ausgestaltung politische und ästhetische Entscheidungen eingeflossen, und es materialisieren sich mit ihnen Vorstellungen von ihrem prinzipiellen Nutzen wie auch von spezifischen Nutzungsweisen. Infrastrukturen sind, wie Hannah Appel, Nikhil Anand und Akhil Gupta schreiben, „dense social, material, aesthetic, and political formations that are critical both to differentiated experiences of everyday life and to expectations of the future“ (Appel et al. 2018: 3). In dieser Weise binden sie uns an Vergangenheiten, die Situation der Gegenwart und mögliche Zukünfte, wie es Deborah Cowen im Eingangszitat formuliert (Cowen 2017). Trotz aller Verschiedenheit von städtischer Mobilität und Geburtshilfe gibt es weitere Gemeinsamkeiten: Die Vorschläge zum Umbau sowie Szenarien ihrer künftigen Gestaltung werden jeweils prominent mit der Anrufung eines Gemeinwohls begründet. Als politische Legitimation wie auch als Aufforderung an die Politik wird darauf bestanden, dass die eigenen Anstrengungen, die erhobenen Forderungen oder auch die zu erwartenden Ergebnisse nicht Partikularinteressen dienen, sondern im Interesse ‚aller‘ sind. So zeigen sich Infrastrukturen in diesen Auseinandersetzungen als „critical locations through which sociality, governance and politics, accumulation and dispossession, and institutions and aspirations are formed, reformed, and performed“ (Appel et al. 2018: 3).

So setzt sich etwa der Deutsche Hebammenverband (DHV) für eine Neuordnung der deutschen Geburtshilfe ein, da das Erleben der Geburt sich langfristig auswirke und „somit die Grundlage unserer Gesellschaft bildet“ (DHV 2021a). Die von der Bundesregierung angestoßene Krankenhausreform motiviert den DHV, für eine „Revolution, eine Geburtsbewegung“ (Feldnotiz M.K.K. Hebammenkongress 2021) einzutreten, durch die Personalmangel, Fehlversorgung und Gewalt in der Geburtshilfe überwunden werden sollen. Wenn die Vorsitzende in ihrer Eröffnungsrede zum Hebammenkongress 2021 die Mitglieder für eine grundlegende „Neuordnung der Geburtshilfe“ (Geppert-Orthofer 2023: o. S.) mobilisiert, geht das über die im engeren Sinn Betroffenen, also Gebärende und Säuglinge hinaus, denn weil jeder Mensch geboren ist, so die bestechende Logik, geht gutes Gebären alle an. Auch in der Debatte um die innerstädtische Mobilitätswende, die seit einigen Jahren (nicht nur) in Berlin auf der Agenda steht, wird von verschiedenen Akteur*innen auf den Nutzen ‚für alle‘ insistiert. Beispielsweise wird die Forderung, die Raumprivilegien des Autoverkehrs aufzugeben,

von der Vision begleitet, Mobilität künftig „klimafreundlicher, sicherer und für alle verfügbar“¹ zu machen.

Es geht damit in beiden Feldern um mehr als um Fragen der technisch-materiellen Umgestaltung: Die Entscheidung, eine neue „Radverkehrsanlage“ zu bauen, ist ebenso wie die Forderung nach einer besseren personellen Ausstattung des Kreißsaals in politisch-moralische Vorstellungen vom Nutzen der Einrichtungen eingebettet und darüber mit generellen Fragen des Zusammenlebens verbunden, durch die sich Stellenwert wie Ausgestaltung der jeweiligen Infrastrukturen begründen. Das ‚richtige‘ Funktionieren von Infrastrukturen ist unlösbar mit Imaginarien² des ‚richtigen‘ Zusammenlebens und der Suche nach einem ‚neuen Gemeinsamen‘ verknüpft (Sheller 2018; Jasanoff/Kim 2015; Larkin 2013; Hark et al. 2015). Damit sind in die Debatten um Infrastrukturprojekte auch Versprechen auf die Gestaltung der Zukunft eingelagert: „The struggle over different visions of infrastructural forms and functions is one of the key ways in which alternative futures are shaped.“ (Sheller 2018: 97f.)

Solchen Entwürfen ‚alternativer Zukünfte‘ werden wir in den Feldern Mobilitätswende und Geburtshilfe im Folgenden genauer nachgehen. Wir fragen: Welche Vorstellungen von Gemeinwohl und eines zukünftigen Zusammenlebens werden in den Auseinandersetzungen artikuliert und mobilisiert, welche Rolle spielt dabei Recht und welche Differenzlinien sind in die Imaginarien eingelassen? Da wir ethnografisch arbeiten (Breidenstein et al. 2013), haben wir für unsere Fallstudien auf einen Mix unterschiedlicher qualitativer Methoden zurückgegriffen, die uns in dichten Austausch mit unterschiedlichen Akteur*innen der jeweiligen Felder gebracht haben. Wir haben an öffentlichen Veranstaltungen und internen Treffen beobachtend teilgenommen, mit Akteur*innen gesprochen und Interviews geführt; wir haben Dokumente und Materialien ausgewertet und uns mittels Verfahren des Mapping (Clarke 2005) einen Überblick über Haltungen, Aktionen und Entwicklungen verschafft. Wir verstehen uns dabei nicht als neutrale Beobachter*innen, sondern sind selbst in die Auseinandersetzungen involviert. Unsere Ergebnisse sind situiert (Haraway 1988), wobei wir versuchen, den Einfluss unserer Positioniertheit durchgehend zu reflektieren und für die Analyse produktiv zu machen (Binder/Gammerl 2023).

Im Folgenden werden wir genauer auf die Felder eingehen. Uns interessiert, welche Imaginarien mobilisiert werden, wenn etablierte Routinen infrage gestellt und ein neues Gemeinsames plausibilisiert werden soll. Analytisch setzen wir am Konzept der Infrastrukturierung an, wie es seit einiger Zeit in den Sozial- und Kulturwissenschaften diskutiert wird (Niewöhner 2015; Hetherington 2019; Buier 2023). Da die Entscheidung für diese theoretische Perspektive unseren

1 <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/> [Zugriff: 01.10.2024].

2 Anders als beim Begriff der Imagination, der die kognitive Vorstellungskraft von Individuen bezeichnet, geht es bei Imaginarien sowohl um die kollektiven Dimensionen dieser sozialen Praxis als auch um deren materielle Ausprägungen (Jasanoff 2015).

Blick auf die Forschungsmaterialien prägt, skizzieren wir zunächst den theoretischen Rahmen, bevor wir solche Ausschnitte unserer Forschung präsentieren, in denen Vorstellungen von Gemeinwohl und alternativen Zukünften verknüpft werden. Abschließend werden die jeweiligen Befunde im Zusammenhang diskutiert.

2 Umrisse einer Forschungsperspektive

Wenn Infrastrukturen als dichte soziale, materielle, ästhetische und politische Formationen verstanden werden, interessieren deren Zusammensetzung sowie der Prozess der fortwährenden Herstellung dieser Formation. Mit dieser Perspektive geht eine epistemologische Verschiebung einher – weg von den Infrastrukturen selbst hin zum Prozess der Formierung: „Infrastructuring is never simply the design and bringing into being of a technical artifact but it is an ongoing attempt at ordering social practices, an engagement in heterogeneous engineering.“ (Niewöhner 2015: 123) Ins Zentrum rücken damit Praktiken des Wissens, Ordners und Relationierens. Während für die Akteur*innen der Gegenstand – die Neuregelung von Gebären und urbaner Mobilität, also etwa die Personalausstattung von Kreißsälen oder die Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen – im Vordergrund steht, richtet sich unser Blick darauf, wie Ist- und Wunsch-Zustand der Infrastrukturen beschrieben, begründet, anerkannt und verworfen werden: Welche Argumente werden vorgetragen, welche Probleme in der Gegenwart ausgemacht, welche Lösungen vorgeschlagen? Welche Imaginarien vom zukünftigen Funktionieren der infrastrukturellen Einrichtungen werden entworfen? Wie wird deren Funktionieren mit Vorstellungen des Zusammenlebens verknüpft und wie nehmen Materialität und Organisation des Bestehenden auf den Umbauprozess Einfluss?

Die Verhandlungen um Mobilitätswende und gutes Gebären verstehen wir damit als Prozesse, in denen Artefakte, Praktiken, Vorstellungen und so weiter zusammengefügt und in Verbindung gebracht (Larkin 2013), bestimmte Relationen gestärkt und andere gekappt werden (Strathern 1996). Wir gehen auch davon aus, dass Situationen, in denen Bestehendes einer kritischen Revision unterzogen wird, Momente der Unsicherheit sind (Strathern 2005), in denen über den Zusammenhang von infrastruktureller Entwicklung und gesellschaftlichem Zusammenleben nur spekuliert werden kann (Bryant/Knight 2019). Der Beobachtung, dass bestehende infrastrukturelle Einrichtungen ungenügend sind, stehen Imaginarien eines zukünftigen besseren Funktionierens gegenüber. Die Autor*innen des von Sheila Jasanoff und Sang-Hyung Kim herausgegebenen Sammelbandes sprechen von „soziotechnischen Imaginarien“, um die Verwobenheit von Zukunftsentwürfen, technischen Entwicklungen und moralischen Ordnungen zu betonen (Jasanoff/Kim 2015: passim). Erica Bornstein und Aradhana Sharma fassen die zielgerichtete Integration technischer und moralischer Vokabularen als „technomoralische Strategien“: „By mixing the languages of law and policy with moral pronouncements, state and nonstate actors posture themselves as defenders of

rights and keepers of the public interest as they push their agendas and stake out distinctive positions.“ (Bornstein/Sharma 2016: 77)

In diesen Prozessen spielt Recht eine doppelte Rolle. Zunächst zählt es, wie Mariana Valverde festhält, zum „infrastructure-enabling field“ (2022: 9). Die „machinery of law“ respektive Recht im Zusammenspiel mit seinen Institutionen und Verfahren ist integraler Bestandteil der Planung und Instandhaltung von Infrastrukturen (ebd.: 118). Recht in dieser Weise als Teil infrastruktureller Formationen anzuerkennen, öffnet den Blick auf die bürokratischen und gouvernementalen Grundlegungen technisch-materieller Infrastrukturen. Zugleich bietet Recht auch die Möglichkeit, für den Um- und Ausbau von Infrastrukturen zu kämpfen (Klausner/Kretschel-Kratz 2023: 92f.). Daraus ergibt sich eine doppelte Perspektive auf rechtsbezogene Praktiken: Zum einen interessiert, wie Infrastrukturierung durch Recht geprägt ist. Dabei geraten Rechtsgebiete in den Blick, die in der rechtsanthropologischen Forschung wie auch in der feministischen empirischen Rechtsforschung (für einen Überblick vgl. Binder 2021; Baer/Elsuni 2021) bisher wenig beachtet wurden, wie zum Beispiel das Straßen- und Straßenverkehrsrecht, die Regelungen zur Hebammenhilfe im Sozialgesetzbuch Fünftes Buch (SGB V) oder das Hebammengesetz (HebG). Neben den rechtlichen Grundlegungen interessieren uns auch die rechtsbezogenen Praktiken der Akteur*innen, die um den Um- und Ausbau von Mobilitäts- und Geburtsinfrastrukturen streiten. Wir fragen danach, wie Recht mobilisiert wird (vgl. Mazukatow 2023), um eigene Anliegen voranzubringen und den Prozess der Infrastrukturierung in die gewünschte Richtung zu lenken. Zugleich interessiert uns, welcher Platz der Mobilisierung von Recht und Vorstellungen von Gerechtigkeit in Imaginarien gemeinwohlorientierter Infrastrukturierung zugewiesen wird.

Zudem stellt sich die Frage nach der Rolle, die Geschlecht in seinen intersektionalen Verflechtungen in Prozessen der Infrastrukturierung einnimmt. Auch unsere Forschung zeigt, dass in soziotechnischen Imaginarien Geschlechterbilder eingelagert sind, die in Prozessen der Infrastrukturierung mobilisiert werden können. Umgekehrt können (Neuordnungen von) Infrastrukturen Einfluss auf Geschlechterordnungen nehmen. Aktuellere Forschung hat dargelegt, wie Infrastrukturen zur Stabilisierung von Ungleichheitsregimen, etwa entlang von Klasse, ‚Rasse‘ (*race*), Geschlecht und Behinderung, beitragen (vgl. Siemiatycki/Enright/Valverde 2020; Sheller 2018; Cowen 2017). Mit der Perspektive der Infrastrukturierung und dem damit verbundenen Interesse an Praktiken des Wissens, Ordners und Relationierens richtet sich der Blick vor allem auf intersektional geschlechtliche Codierungen der soziotechnischen Imaginarien sowie auf die darin artikulierten Vorstellungen des Gemeinsamen wie auch des Nutzens der (alten wie neuen) infrastrukturellen Einrichtungen.

Wie diese verschiedenen Dynamiken in den beiden Feldern Geburtshilfe und Mobilitätswende zutage treten, werden wir im Folgenden anhand konkreter Feldausschnitte beschreiben.

3 Gute Geburten für alle? Vorstellungen vom Gemeinsamen in der Neuordnung der Geburtshilfe

Um sein Ziel einer grundlegenden „Neuordnung der Geburtshilfe“ (Geppert-Orthofer 2023: o. S.) in Deutschland voranzubringen, organisierte der Deutsche Hebammenverband e. V. (DHV) im Jahr 2021 einen mehrteiligen, partizipativen „Zukunftsdialog“. Eingeladen waren neben Verbandsmitgliedern auch Eltern, Wissenschaftler*innen und Referent*innen aus dem geburtspolitischen Feld, etwa der Krankenkassen und politischer Parteien. Ziel war es, die politische Verbandsarbeit für die Zukunft auszurichten. Gleich zu Beginn verdeutlicht die Präsidentin des größten Berufsverbandes für Hebammen in Deutschland ihre Vorstellung von der gesamtgesellschaftlichen Bedeutung der Geburtshilfe:

„Lasst uns unsere gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen und einen 360-Grad-Blick auf die Geburtshilfe werfen. Wie mischen sich Geburtshilfe, Gesellschaft und Hebammerei? [...] Wir wissen, dass eine kontinuierliche Begleitung und die Eins-zu-Betreuung zu mehr Zufriedenheit, gesünderen Outcomes und einem enormen Public-Health-Impact führen. Hebammen in Deutschland müssen aber zwischen drei und fünf Gebärende gleichzeitig betreuen. Es geht also nicht um ein ‚Hebammeninteresse‘ auf der einen Seite und ein ‚gesellschaftliches Interesse‘ auf der anderen Seite. Wir wollen heute gemeinsam beschreiben, wie sie eigentlich zusammenfallen, gar nicht getrennt voneinander zu verstehen sind. Wie können wir für gute Geburten für alle sorgen?“ (Feldnotiz M.K.K. Zukunftsforum Geburtshilfe 2021)

Dass Hebammen bis zu fünf Geburten gleichzeitig betreuen müssen, formuliert die Präsidentin nicht als frauenspezifisches Problem oder als Frage eines angemessenen Mutterschutzes, wie er in Artikel 6 Absatz 4 Grundgesetz normiert wird, dem zufolge „jede Mutter Anspruch auf den Schutz und die Fürsorge der Gemeinschaft“ hat. Sie führt auch nicht das Recht gesetzlich versicherter Schwangerer auf Hebammenhilfe nach § 134 a SGB V an. Auch die Belastungen, denen Hebammen als Reproduktionsarbeiter*innen unter solchen geburtshilflichen Bedingungen ausgesetzt sind, sind nicht entscheidend – zumindest hier setzt sie sich gerade nicht für Arbeitsschutzmaßnahmen oder einen neuen Tarifvertrag für Hebammen ein. Vielmehr orientiert sich ihr Argument an einer spezifischen Vorstellung von Gemeinwohl. Sie fragt: Wie fallen das Interesse der (gesamten) Gesellschaft und das Interesse von Hebammen und Gebärenden zusammen? Ihre Argumente – wie sie ähnlich auch in der politischen Arbeit anderer Akteur*innen zum Ausdruck kommen (vgl. Mother Hood e. V. 2021) – verknüpfen fachliche Fragen der Ausgestaltung geburtshilflicher Infrastrukturen (etwa danach, wie viel und welche Betreuung und Behandlung das Gebären benötigt) aktiv und bewusst mit Entwürfen vom gemeinen Wohl, geteilten Realitäten und Vorstel-

lungen vom guten Leben für alle. Geburtshilfliche Infrastrukturen, die Prozesse ihrer Entstehung, Veränderung und Aufrechterhaltung werden so zum Austragungsort sozialer Rekonfigurationen des Gemeinsamen: Wen betrifft Geburtshilfe, wen sollte sie betreffen? Wie ließe sich ihre gesellschaftliche Bedeutung verändern und welche Effekte hätte dieser geforderte „Wandel der Geburtskultur“ (Hartmann 2023: 8)? Im Folgenden möchte ich, Michèle, zeigen, wie diese kollektiv getragene, institutionell stabilisierte und öffentlich vorgetragene Vision einer wünschenswerten Zukunft (Jasanoff 2015: 4) des Gebärens als eine solche gemeinwohlrelevante Angelegenheit *aller* mobilisiert wird.

Meine Forschung zur (rechts-)politischen Arbeit von Geburtsaktivist*innen und Hebammen führte mich zwischen 2020 und 2024 in unterschiedliche Gruppen und Bewegungszusammenhänge. Sie sind zwischen Berufspolitik (DHV e. V.), gewerkschaftlich getragenen Arbeitskämpfen (Ver.di, Berliner Krankenhausbewegung) und losen Zusammenschlüssen angesiedelt, die eher als Graswurzelengagement charakterisiert werden können. Letzteres bezeichnet solchen Aktivismus, der auch auf Rassismus oder eingelagerte heteronormative Implikationen der Geburtshilfe aufmerksam macht und Forderungen nach Zugänglichkeit, Gleichbehandlung und Antidiskriminierung erhebt. In diesem Artikel geht es mir darum, das Zusammenwirken zwischen staatlichen Politiken und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen zu zeigen. Ich fokussiere daher auf verbandspolitische Ziele des DHV, wie er sie auf öffentlichen Veranstaltungen und in Policy-Dokumenten zum Ausdruck bringt. Kontrastiert werden diese Stellungnahmen mit Stimmen von Elternvertreter*innen, also von Gebärenden und ihren Zugehörigen. Ich konzentriere mich auf die Auseinandersetzungen um die Einführung der sogenannten hebammengeleiteten Eins-zu-Eins-Betreuung, einer Kampagne, die derzeit im Mittelpunkt der Verbandsarbeit wie auch des geburtspolitischen Feldes insgesamt steht.

Dabei fällt zunächst auf, dass die aktuelle Vision „guter Geburten für alle“ (DHV 2021a) eine Bewegung weg von der historischen Vorstellung des Gebärens als *natürlicher Angelegenheit gesunder Frauen* hin zu etwas impliziert, das erkämpft werden kann und grundsätzlich *allen* offensteht. Die politische Mobilisierung für „gute Geburten“ (Bündnis Gute Geburt 2022) und für die „hebammengeleitete Eins-zu-Eins-Betreuung“ (DHV 2021c) auch und gerade für schwierige Geburten und in den Kreißsälen großer Kliniken steht jedoch vor politischen Herausforderungen. Diese bestehen darin, dass im Zuge der Einpassung dieser politischen Anliegen in konkret zur Verfügung stehende politische Formate – wie etwa die von der Bundesregierung angekündigte Krankenhausstrukturreform – mehrdimensionale und relationale Care-Bedürfnisse des Gebärens Gefahr laufen, zu „bedarfsgerechter Versorgung“ (DHV 2023a) von medizinisch gefassten Risikokollektiven zusammenzuschumpfen.

Als beruflicher Interessenverband kommt der DHV in erster Linie seiner Aufgabe nach, Hebammen im Hinblick auf typische berufspolitische Fragen zu vertreten. Als beispielsweise die Kosten für die Berufshaftpflichtversicherung von

Hebammen, die freiberuflich Geburtshilfe im Kreißsaal oder außerklinisch anbieten, ab 2004 um ein Vielfaches (DHV 2022: 4) stiegen, mobilisierte der Verband für eine politische Lösung zur Stabilisierung der freiberuflichen Hebammenarbeit und für ein Ende des mit dem Haftpflichtproblem verbundenen „Hebammensterbens“.³ Eine entsprechende Petition des DHV an den Deutschen Bundestag (Klenk 2010) erhielt dabei Unterstützung durch weitere Petitionen von Elternvertreter*innen, die sich dieses Anliegen zu eigen machten und sich generell für eine Stärkung des Berufsstands der Hebammen aussprachen. Sie forderten den damaligen Bundesminister für Gesundheit Hermann Gröhe auf, eine langfristige Lösung für das Hebammenwesen in Deutschland zu finden, die „für alle Hebammen in Krankenhäusern und Geburtshäusern tragfähig“ sei,

„damit Frauen und Familien ihr Menschenrecht auf freie Wahl des Geburtsortes wahrnehmen können und eine flächendeckende Versorgung mit Hebammenhilfe gewährleistet ist. [...] Ihr unterstützt damit Eure Töchter, Eure Enkelin, Eure Freundin, alle Frauen, die eine selbstbestimmte und natürliche Geburt haben möchten.“ (Kasting 2013)

Im Kontext der Kampagne zur sogenannten Haftpflichtproblematik wurden die gemeinsamen Forderungen von Hebammen und Eltern zu einem feministischen, rechtebasierten und sozialstaatlichen Anliegen ausgedeutet. Im Vordergrund dieser Mobilisierungsarbeit standen das Recht von Frauen auf freie Wahl des Geburtsortes (einschließlich der Möglichkeit einer Hausgeburt) sowie das Recht von Hebammen auf freie Berufsausübung und eine angemessene Vergütung. Die Haftpflichtkampagne verlief sehr erfolgreich und führte zu einer überwältigenden Welle der Solidarität mit Hebammen (vgl. Deutscher Bundestag 2010). Doch mit dem Voranschreiten der Kampagne widersprachen Elternvertreter*innen zunehmend der These, Interessen der Hebammen seien automatisch identisch mit denen schwangerer und gebärender Frauen:

„Immer wieder liest man: Setzt Euch ein für Eure Hebamme! Doch dieser Aufruf ist falsch. Es geht nicht darum, sich für einen Berufsstand einzusetzen, sondern es sollte heißen: Frauen, setzt Euch ein für Euer Recht auf eine freie und selbstbestimmte Geburt. Es ist kein Hebammenprotest, sondern ein Frauenprotest!“ (Mierau 2014)

Auch die damals gegründete Elterninitiative *Mother Hood e. V.* macht in ihrer Stellungnahme aus Anlass der Debatte im Deutschen Bundestag um die „Arbeits-

3 Die gestiegenen Kosten konnten nicht über eine Erhöhung der Einnahmen aufgefangen werden, weil Hebammen für ihre Leistungen feste Sätze mit den Krankenkassen abrechnen (Hebammenhilfevertrag nach § 134 a SGB V).

bedingungen und Finanzlage der freiberuflichen Hebammen⁴ deutlich, dass die Interessen der Eltern als unmittelbar Betroffene ihrer Ansicht nach zu wenig Berücksichtigung fänden. Statt auf die Situation der freiberuflichen Hebammen in Kliniken und bei Hausgeburten zu fokussieren, sollte die Entwicklung der Geburtshilfe insgesamt stärker in den Blick genommen werden: „Wir fordern, dass die Sicherheit in den Kliniken eingehender analysiert wird. Denn lange Anfahrtswege, Personalmangel, unnötige medizinische Interventionen und hohe Kaiserschnittraten gefährden Mutter und Kind zunehmend.“ (Mother Hood e. V. 2016)

Insbesondere die großen gewerkschaftlich getragenen Arbeitsproteste und Streiks seit 2020 (etwa im Rahmen der Berliner Krankenhausbewegung⁵), die breit diskutierte Kritik von Gewalt im Kreißsaal⁶ und die gegenwärtig vom Bundesministerium für Gesundheit vorangetriebene Krankenhausstrukturreform (Regierungskommission für eine moderne und bedarfsgerechte Krankenhausversorgung 2022) haben schließlich auch im DHV den Fokus der Kampagnenarbeit vom Problem der Berufshaftpflichtversicherung freiberuflicher Hebammen wieder stärker auf die Situation der klinischen Geburtshilfe insgesamt gelenkt. Der geforderte Wandel der Geburtskultur wird als „Geburtshilfe-Revolution“ auch von Mother Hood e. V. vertreten (vgl. Hartmann 2023); sie zielt im Kern auf die sogenannte „hebammengeleiteten Geburtshilfe in Eins-zu-Eins-Betreuung“ (DHV 2021c). Damit ist die gesetzliche Verankerung eines verbindlichen Personalschlüssels im Kreißsaal gemeint, der eine von anderen Aufgaben losgelöste, kontinuierliche Begleitung jeder Gebärenden durch je eine Hebamme ermöglichen soll.

Zunächst fügt sich die Mobilisierungsarbeit zur Eins-zu-Eins-Betreuung im Kreißsaal in die Forderung nach verbindlichen Personaluntergrenzen, wie sie auch von Pflegekräften und auch für andere Bereiche im Krankenhaus formuliert wird. Für die relativ gesehen winzige Berufsgruppe der Hebammen ist die politische Allianz mit dem ungleich größeren Bereich der Pflege entscheidend, denn so werden Hebammen mit ihrem Anliegen nicht nur von ihrem Berufsverband, sondern auch durch Ver.di als Gewerkschaft vertreten. Der damit verbundene Zugewinn an Mobilisierungserfahrung, politischer Professionalisierung und Durchsetzungskraft ist für die rechtspolitische Weichenstellung des Berufsverbandes wichtig. Hebammen sind damit zum ersten Mal selbstverständlicher

4 Vgl. Bundestags-Drucksachen 18/8426, 18/1483 und 18/850, <https://www.bundestag.de/web-archiv/textarchiv/2016/kw19-ak-hebammen-421624> [Zugriff: 01.10.2024].

5 Vgl. <https://berliner-krankenhausbewegung.de/> [Zugriff: 01.10.2024].

6 Gewalt bei der Geburt bezeichnet geschlechtsspezifische Gewalt gegen Menschen im Moment des Gebärens, insbesondere durch das geburtshilfliche Personal. Berichte von Betroffenen, aktivistische Analysen und erste Forschungsarbeiten zeigen, dass mehr als die Hälfte aller Gebärenden davon betroffen sind. Geburtshilfliche Gewalt wird durch interdependente normative Ordnungen wie Geschlecht und Gesundheit sozial wirkmächtig und durch Verfahren und Routinen institutionell stabilisiert. Vgl. Ameli/Valdor 2020; Klimke 2020; Jung 2023.

Teil aktueller Arbeitskämpfe im Öffentlichen Dienst und engagieren sich an der Seite ihrer Kolleg*innen aus der Pflege erfolgreich in den Tarifverhandlungen. Mit dem Selbstverständnis ausgestattet, die wichtigste Expert*innenrolle für alle Belange der Geburtshilfe innezuhaben, beteiligt sich der DHV nun auch an der konkreten Ausgestaltung der Krankenhausstrukturreform. Indem der Verband Vorschläge zur grundlegenden Neugestaltung der Geburtshilfe formuliert und damit über berufsständische Teilfragen – wie etwa die Finanzierung der freiberuflich geleisteten Hebammenarbeit – hinausgeht, verlässt er seine angestammte Rolle als Interessenvertretung von Hebammen und nimmt mit dem angesprochenen „360-Grad-Blick auf die Geburtshilfe“ einen Perspektivwechsel vor (Feldnotiz M.K.K. Zukunftsforum Geburtshilfe 2021).

Um einen solchen Umbau der deutschen Geburtshilfe voranzubringen, fokussiert der Verband auf eine einfache Formel: Richtiges Team, richtiger Ort – zur richtigen Zeit (siehe Abbildung 1). Dabei soll – unter stärkerer Berücksichtigung des Hebammengesetzes – hebammengeleitete Geburtshilfe zur primären Versorgungsstruktur auch im Krankenhaus werden.

Kern der Krankenhausstrukturreform ist die Definition von Leistungsgruppen und verschiedenen ‚Versorgungsleveln‘, auf denen die Kliniken diese anbieten. Ziel des DHV ist es in diesem Rahmen, hebammengeleitete Geburtshilfe auch in der klinischen Versorgung als Leistungsgruppe abzubilden (vgl. DHV2021b). Damit könnten Kliniken hebammengeleitete Geburtshilfe als nicht-ärztliche, aber abrechenbare Leistung auf der Seite der Einnahmen ausweisen. Bisher gilt der sogenannte Facharztstandard, dem zufolge bei Geburten in einer Klinik neben der Hebamme immer auch ein*e Fachärzt*in anwesend sein muss, damit sie über die Krankenkasse abgerechnet werden kann. Der Verband will nun eine neue Leistungsgruppe, den Hebammenstandard, hinzufügen, wonach Hebammen unkomplizierte Geburten allein betreuen können. Dies entspräche auch dem Hebammengesetz, das Geburtshilfe als Hebammen vorbehaltene Tätigkeit regelt, die nur in bestimmten Fällen verpflichtet sind, ärztlichen Beistand hinzuzuziehen (§ 4 HebG). Nach der Vorstellung des DHV soll auf jedem der geplanten klinischen Versorgungslevel „Betreuung in Leistungsgruppe Geburtshilfe mit Standard hebammengeleitete Geburt“ das primäre Versorgungsangebot darstellen. Fachärztliche Geburtshilfe soll hingegen nur „bedarfsgerecht“ und je nach Level in unterschiedlichem Ausmaß vorgehalten werden. Der Verband vertritt die Auffassung, dass hebammengeleitete Geburtshilfe sicherer und auch kostengünstiger als Geburtshilfe mit Facharztstandard ist, *sofern* eine kontinuierliche Eins-zu-Eins-Betreuung gewährleistet werden kann und „vorausgesetzt“, es kommt zu einer „praxisnahen, anamnestischen geburtshilflichen Bedarfseinschätzung“. Eine solche „bedarfsgerechte und passgenaue Versorgung“, bei der Schwangere und Gebärende dasjenige Angebot erhalten, das ihrer eigenen anamnestischen Vorgeschichte und dem Verlauf ihrer Schwangerschaften und Geburten am besten entspricht, könne Geburtshilfe „individueller“, das heißt, hinsichtlich ganz unterschiedlicher Ausgangslagen, Bedarfe und Gebärender besser, sicherer und gerechter machen (vgl. ebd.).

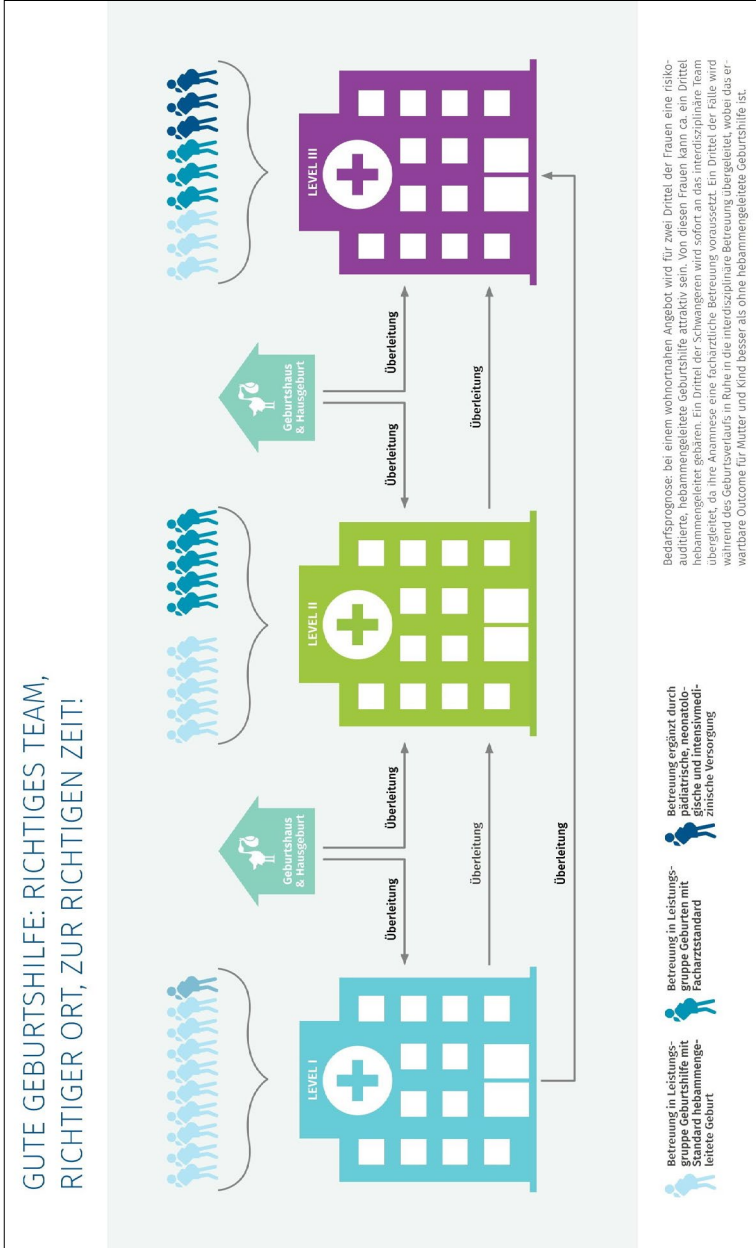


Abbildung 1: DHV-Modell zur Umsetzung der hebammengeleiteten Geburtshilfe in Deutschland (DHV 2023b: 2–3)

Um diese Ziele einzulösen, werden Bedingungen, wie sie für die ambulante, außerklinische Geburtshilfe üblich sind, auf das klinische Setting übertragen. Die Botschaft lautet, dass von der Eins-zu-Eins-Betreuung prinzipiell *alle* gebärenden Personen profitieren – egal ob ihre Schwangerschaften unkompliziert oder mit Risiken behaftet sind. Das zielt auf eine Neuordnung infrastruktureller Rationalitäten und ruft Gemeinwohlinteressen auf. Denn mit der Einführung der Eins-zu-Eins-Betreuung einhergehende Entlastung wird im Feld wesentlich auch die Förderung der Selbstbestimmung von Gebärenden (Krüger 2024), der Abbau von Diskriminierungserfahrungen und Rassismus im Kreißsaal (Feldnotiz M.K.K. Hebammenkongress 2023) sowie die Verhinderung von Traumatisierung und Gewalt bei der Geburt (Limmer et al. 2022) verbunden. „Passgenaue Versorgung“, wie sie der DHV fordert (DHV 2021a: 1), bezieht sich insofern auch auf Vorstellungen von Individualität und Pluralität im affektiven ‚Mit-Sein‘ von Hebammen mit den gebärenden Personen: Um für ‚gute Geburtshilfe‘ im Sinne einer solchen relationalen Care-Beziehung auszustatten, müssen infrastrukturelle Bedingungen geschaffen werden, in denen sowohl Gebärende ihre Bedürfnisse selbstbestimmt äußern können als auch Hebammen nicht nur fachlich-abstrakt um etwaige *Bedarfe* wissen, sondern auch Gelegenheit haben, *Bedürfnisse* in Kopräsenz kontextgebunden zu erspüren (Dörpinghaus 2023). Infolge eines solchen Umbaus – so die angenommene Kausalität – würden viele Hebammen in den Beruf zurückkehren und die Spirale aus Überlastung, Berufsflucht, Gewalt und Diskriminierung könne durchbrochen werden. Schließlich, so wird mir im Gespräch am Rande von Veranstaltungen im Feld vermittelt, würden unter solchen infrastrukturellen Bedingungen auch die teure Gerätemedizin und die medizinisch unnötig hohe Kaiserschnittquote zurückgedrängt. Dies verbessere die Lage der öffentlichen Gesundheit sowie die Kosten- und Versorgungseffizienz des öffentlich getragenen Gesundheitswesens und diene damit letztlich *der Gesellschaft als Ganzer* (Feldnotiz M.K.K. Vernetzungsgruppe Geburtshilfe Oktober 2023).

Die Kampagne zur Einführung der hebammengeleiteten Eins-zu-Eins-Betreuung während der Geburt kann insofern zentrale feministische Kritiken an einem zu kurz greifenden Paradigma der Autonomie aufnehmen, indem sie relationale Bedürfnisse und primäre menschliche Angewiesenheit anerkennt, ohne die es kein gutes Leben und keine gute Versorgung geben kann. Sie kann zugleich die Bedingungen von Freiheit und Gerechtigkeit des Gebärens für ein weitaus größeres Kollektiv problematisieren, als dies der Kampf um ‚natürliche Geburten‘ in Form der Kampagne um die ‚Haftpflchtproblematik‘ vermochte. Sie kann auch (neue) Kollektivierungsprozesse – etwa mit Pflegekräften im gemeinsamen Arbeitskampf – anstoßen. Diese Visionen ‚guter Geburtshilfe‘ schaffen also einerseits ein neues Gemeinsames, das sich an der marginalen sozialen Positionierung des Gebärens orientiert und diese zu zentrieren sucht. Gemeinwohlanrufungen und der Bezug auf ein neues Gemeinsames können so die materiellen Voraussetzungen von reproduktiver Gerechtigkeit und guter Care im Sinne relationaler Beziehungen und Praxis adressieren (Federici 2019). Das ist in Zeiten

von Austeritätspolitiken, in denen individuelle Rechte von Gebärenden, wie etwa die freie Wahl des Geburtsortes und der Zugang zu guter Versorgung, häufig nur auf dem Papier bestehen und zudem tendenziell als konfliktiv zu den Arbeitsrechten des Personals oder gar vermeintlichen Rechten von Ungeborenen angeordnet werden, von besonderer Bedeutung.

Eine solch veränderte Relationierung kann jedoch andererseits auch dazu beitragen, intersektionale strukturelle Machtungleichheiten – obwohl tief in die Institution der Geburtshilfe und die Geschichte der Medizin eingelassen (dazu u. a. Labouvie 2020; Owens/Fett 2019; Schlumbohm 2012) – zu dethematisieren und sie zu einem technischen und rein pfadabhängigen Problem der richtigen Zuordnung des Patient*innenklientels zu machen. Denn damit alle Gebärenden ‚das richtige Team, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit‘ vorfinden und so diejenige Betreuung erhalten, der sie nach medizinischer und hebammenwissenschaftlicher Einschätzung *bedürfen*, ist eine Aufteilung und Steuerung von Patient*innenkollektiven notwendig. Statt Wahlfreiheit, so ist in der rechten unteren Ecke der Abbildung 1 zu lesen,

„wird für zwei Drittel der Frauen eine risikoauditierte, hebammengeleitete Geburtshilfe attraktiv sein. Von diesen Frauen kann ca. ein Drittel hebammengeleitet gebären. Ein Drittel der Schwangeren wird sofort an das interdisziplinäre Team übergeleitet, da ihre Anamnese eine fachärztliche Betreuung voraussetzt. Ein Drittel der Fälle wird während des Geburtsverlaufs [...] in die interdisziplinäre Betreuung übergeleitet [...], wobei das erwartbare Outcome besser als ohne hebammengeleitete Geburtshilfe ist.“ (DHV 2023b: 3)

Obwohl der DHV in Stellungnahmen und Policy-Dokumenten in der Regel von „Frauen“ spricht und Piktogramme nutzt, die generell als Platzhalter für Frauen gelesen werden, wird „gute Geburtshilfe“ in den aktuellen politischen Auseinandersetzungen nicht als ‚Recht von Frauen‘ mobilisiert, sondern als Möglichkeit zum geburtshilflichen Risikomanagement. Mit ‚alle‘ werden nicht etwa Frauen und andere geschlechtlich marginalisierte Gebärende als politische Subjekte adressiert. Ziel ist dann vielmehr die Handhabbarmachung *aller* je als bedarfsverschieden imaginierten Patient*innenkollektive. Dabei erscheint die frühere feministische Kritik an männlicher Dominanz in Gynäkologie und (Geburts-) Medizin zusehends obsolet und Geburtsmedizin erhält einen anerkannten Platz innerhalb des neuen Gemeinsamen der guten Geburtshilfe für alle. ‚Gerechtigkeit‘ oder ‚Selbstbestimmung‘, die zentralen Schlagworte der Debatten in den 1970/80er Jahren, so macht es den Anschein, ergeben sich aus einer so veränderten Infrastrukturerierung, bei der Hebammen den Gebärenden in Einzelbetreuung zur Verfügung stehen, hingegen wie von selbst.

Damit gehen Auslassungen einher: So werden etwa Schwarze (Davis/Varner/Dill 2021) und auch queer-feministische Perspektivierungen der Geschlechter-

pluralität *aller* intersektional gedachten Geschlechter – und wie sie Geburtshilfe je unterschiedlich erfahren (Klittmark et al. 2023) – in einem solchen Steuerungsentwurf für ‚gute Geburtshilfe‘ nicht aufgegriffen. Folglich bleiben die mit ‚Gesundheit‘ verwobenen, interdependenten Ordnungssysteme, allen voran Klassismus und Rassismus, in der Vorstellung einer ‚Individualisierung‘ von Geburtshilfe implizit. Werden Gebärende derart in ihrem jeweiligen geburts-hilffichen Patient*innenkollektiv essentialisiert, besteht zudem die Gefahr, ihren Handlungsspielraum erneut einzuschränken, und es wird die Möglichkeit erschwert, sie als politisches Kollektivsubjekt zu begreifen.

Auch eine relationale Perspektive aller aufeinander angewiesenen geburtlichen Reproduktionsarbeiter*innen beziehungsweise Akteur*innen im Care-Verhältnis – also gebärende Personen, Zugehörige, Kind, Hebamme, Ärzt*in, Reinigungskräfte und weiteres Krankenhauspersonal – wird schwieriger. Denn Hebammen können in einem solchen Zusammenhang nicht in ihrer Spezifik als Angehörige eines – womöglich *des* – vergeschlechtlichten Care-Berufes sichtbar werden. Gute Geburten sind entlang eines solch engen Verständnisses von Leistung und Ertrag vielmehr vor allem Geburten mit ‚gesundem Outcome‘. Sie sind von der Vorstellung begleitet, evidenzbasierte Entscheidungen, funktionierende Einrichtungen und vorgefertigte Handlungsschemata, sofern sie nur differenziert genug sind, brächten den erwünschten Wandel.

Macht im Care-Verhältnis in Bezug auf seine vergeschlechtlichten und intersektional verwobenen Dimensionen wird im Kontext dieser Einpassung von Anliegen in bestehende Formate nicht explizit zum politischen Gegenstand. Der emanzipatorisch-transformative Anspruch des DHV und vieler Geburtsaktivist*innen, mit einem veränderten Gebären auch eine grundlegende gesellschaftliche Veränderung einleiten zu können, bleibt insofern eine Hoffnung, die sich im Rahmen rechtspolitischer Prozesse eventuell verliert, aber sich auch stets neu erfindet und so transformiert.

4 „Weniger Autos – mehr Berlin“. Verrechtlichte Imaginarien einer autofreien Stadt

Während der Hebammenverband in den geschilderten Auseinandersetzungen um die Einführung der Eins-zu-Eins-Betreuung seine berufsverbandlichen Ziele in das Regierungshandeln einzuschreiben versucht, richte ich, Alik, mein Augenmerk stärker auf Rechtsmobilisierungen, die sich Regierungslogiken entgegenstellen. Die Initiative *Volksentscheid Berlin autofrei* will die Mobilitätswende verwirklichen und dafür die Mobilitätsinfrastrukturen der Hauptstadt per Gesetz umgestalten. Um den ‚ungerechten‘, autozentrierten Status quo zu überwinden, wendet sich Berlin autofrei auch gegen das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG), obwohl dieses viele verkehrspolitische Forderungen zivilgesellschaftlicher Organisationen aufgegriffen hatte und auf deren Druck auch erst vor wenigen Jahren

verabschiedet wurde. Berlin autofrei stützt sich dabei auf einen eigenen Gesetzesentwurf für ein „Berliner Gesetz für gemeinwohlorientierte Straßennutzung“ (GemStrG-E), der per Volksentscheid zur Abstimmung gebracht werden soll.

Zwar stehen beide Gesetze dafür, den Stadtraum zu transformieren und die Mobilitätswende zu befördern. Ihnen ist gemeinsam, dass sie zivilgesellschaftlich initiiert wurden, für die Verwirklichung von Gemeinwohl städtische Infrastrukturen in den Vordergrund rücken und mit ihren angedachten Veränderungen auch die gemeinsame Zukunft der Stadtgesellschaft zur Debatte stellen (Mazukatow 2024). Jedoch entwerfen sie je eigene Visionen städtischen Zusammenlebens und stützen damit unterschiedliche soziotechnische Imaginarien. Während das MobG darauf ausgelegt ist, städtische Infrastrukturen umzubauen und dadurch den Umweltverbund (also den Fuß-, Rad- wie auch den Öffentlichen Personennahverkehr) zu fördern, soll das künftige GemStrG die Nutzung bestehender Infrastrukturen im Berliner Innenstadtbereich neu regeln und private Automobilität stark beschränken. Dieser Unterschied zeigt auch, dass das politische Projekt der ‚Verkehrswende‘ sich in seinen konkreten Ausgestaltungsvorschlägen sehr viel fragmentierter darstellt, als es manche Gegner der Neuordnung unterstellen.

Während meiner ethnografischen Forschungen habe ich mehrere zivilgesellschaftliche Organisationen mit dem Ziel begleitet, die Mobilisierung von Recht sowie die Schnittstellen zwischen Aktivismus und staatlichem Handeln besser zu verstehen (Mazukatow 2023). Um den soziotechnischen Imaginarien der Verkehrswende auf die Spur zu kommen, habe ich Demonstrationen und Fortbildungen teilnehmend beobachtet sowie Policy-Dokumente, Newsletter, Bildmaterialien und Gerichtsurteile analysiert. Während meiner mehr als einjährigen teilnehmenden Beobachtung bei Berlin autofrei lernte ich Stefan kennen. In einem Interview, das ich zum Ausgangspunkt für meine Überlegungen nehme, hebt er den Kontrast zwischen den beiden erwähnten Gesetzen besonders deutlich hervor und erläutert die stadtpolitische Vision der Initiative von „weniger Autos – mehr Berlin“, indem er moralische Werte, Recht und städtische Infrastrukturen miteinander in Beziehung setzt.

Anfang März 2023 treffe ich Stefan zum Gespräch. Er ist Teil des Teams aus Jurist*innen, die vier Jahre zuvor den GemStrG-E geschrieben hatten. Während meiner teilnehmenden Beobachtung habe ich Stefan nur sehr selten gesehen; er ist Teil der „AG Recht“ der Initiative, die dafür zuständig ist, dass der nunmehr fertiggestellte Gesetzesentwurf auch als Volksentscheid zugelassen wird. Auch wenn wir uns also nicht persönlich kennen, verläuft das Gespräch in einer sehr wohlwollenden Atmosphäre, zumal Stefan mich eher als Mit-Aktivist denn als Forscher wahrnimmt und adressiert. In dem Gespräch interessierte ich mich vor allem dafür, wie er und seine Mitstreiter*innen damals auf die Idee gekommen sind, ein eigenes Gesetz für einen Volksentscheid zu schreiben, und wie sie dabei vorgegangen sind. Im Interview erzählt mir Stefan, dass sie das GemStrG in Abgrenzung zum MobG entworfen haben.

Auf den ersten Blick scheinen sich die stadtpolitischen Visionen, die in den beiden Gesetzen entworfen werden, zu ähneln – schließlich haben beide ihren Ursprung in der Zivilgesellschaft und sind darauf ausgerichtet, die Berliner Verkehrswende zu befördern. Das zeigt sich in ihren Zielsetzungen, die jeweils im ersten Absatz des ersten Paragraphen normiert sind:

„Zweck dieses Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten und dabei stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems als Beitrag zur individuellen Lebensgestaltung und zur inklusiven Lebensraumgestaltung sowie als unverzichtbarer Bestandteil einer funktionierenden zukunftsfähigen Metropolregion.“ (§ 1 Absatz 1 MobG)

„Zweck dieses Gesetzes ist es, eine flächengerechte, gesunde, sichere, lebenswerte sowie klima- und umweltfreundliche Nutzung der öffentlichen Straßen in Berlin zu ermöglichen.“ (§ 1 Absatz 1 GemStrG-E)

In den Zweckbestimmungen der Gesetze wird die Zukunft der Stadt entlang einiger gleichlautender moralischer Werte umrissen. Klima- und Umweltschutz sowie Sicherheit sollen zum Motor für die Verkehrswende werden und weitreichende Veränderungen städtischer Mobilitätsinfrastrukturen begründen. Aber es zeigen sich auch Differenzen: Während das MobG Barrierefreiheit eigens erwähnt, ist dem GemStrG-E Flächengerechtigkeit eingeschrieben worden. Aus den politischen Zielen, die hier durch Recht umgesetzt werden sollen, lassen sich nicht unbedingt divergierende Imaginarien ableiten. Lediglich der Schwerpunkt des MobG auf der Weiterentwicklung des „Verkehrssystems“ und der Bezug des GemStrG-E auf die „Nutzung“ öffentlicher Straßen verraten, dass die stadtpolitischen Visionen jeweils durch unterschiedliche Ansatzpunkte verwirklicht werden sollen.

In meinem Forschungsfeld zweifelt kaum jemand daran, dass es höchste Zeit für weitreichende infrastrukturelle Maßnahmen ist. Dafür hatten sich auch die Aktivist*innen des *Volksentscheids Fahrrad* im besonderen Maße engagiert. Dieser Volksentscheid war im Jahr 2016 mit dem Ziel einer Verbesserung der Fahrradinfrastruktur angetreten und hatte in der Folge das MobG als politischen Kompromiss mit der Berliner Politik verhandelt. Das Gesetz wird seit Antritt der schwarz-roten Koalition 2023 und der Übernahme der Senatsverwaltung für Verkehr durch CDU-Politikerinnen wieder zunehmend infrage gestellt. Aber auch bei den Verkehrsaktivist*innen gab es von Anfang an Unzufriedenheit mit dem Kompromiss. Stefan war schon damals politisch aktiv und erinnert sich an seine Enttäuschung:

„Ich war so frustriert mit diesem scheiß Mobilitätsgesetz [...] alles immer so, ‚es soll‘ und ‚könnte‘ und ‚bitte‘. Also wenn man das Mobilitätsgesetz

anguckt: Das ist überhaupt kein Gesetz, das ist ein Gedicht. Da steht irgendwie drin, was alles schön wäre, da steht nicht ‚wenn ..., dann‘. In den Formulierungen ist jegliche konkrete Rechtsfolge vermieden worden.“

Stefan sieht in den Regelungen des Gesetzes nicht mehr als wohlfeile Absichtserklärungen und macht diese Kritik am Gesetzestext fest. Statt konkrete Sachverhalte zu regeln und bei Verstößen auch Rechtsfolgen zu benennen, biete das Gesetz nur schöne Worte. Künstlerische Ästhetisierung statt echter gesetzlicher Regelungen, die die Mobilitätswende voranbringen – mit dieser pointierten Gegenüberstellung wirft Stefan dem Gesetz vor, es verfehle sein eigentliches Textgenre. Zudem schreibt der Jurist damit dem Recht einen instrumentellen Charakter zu. Denn mit seiner Erwartungshaltung an die unvermittelte Wirkmacht des Rechts lässt er in seiner Darstellung keinen Zweifel daran, dass stadtpolitische Visionen durch Recht tatsächlich Wirklichkeit werden können. In diesem konkreten Fall hält er die Übersetzung der verkehrspolitischen Visionen in die Sprache des Rechts allerdings für gescheitert. Die Frustration über das MobG ist bei ihm derart stark, dass er sich Berlin autofrei zuwendet und wenige Monate nach dem Inkrafttreten des MobG kurzerhand beschließt, mit einigen Mitstreiter*innen einen eigenen Gesetzentwurf zu schreiben.

Angetrieben wurden Stefan und andere Aktivist*innen damals von einem moralischen Ideal, das sie juristisch umsetzen wollten: Flächengerechtigkeit fordert eine gerechtere Verteilung von Verkehrsflächen. Sie ist ein Werkzeug, um die Raumprivilegien des motorisierten Individualverkehrs als private Mobilitätsform zu kritisieren, die darüber hinaus vor allem von sozial Privilegierten genutzt wird. Im Verhältnis zum riesigen Flächenverbrauch von privat genutzten Autos werden allerdings relativ wenige Wege damit zurückgelegt, daher erweist sich das Verkehrsmittel unter städtischen Bedingungen der Platzknappheit als nicht sehr leistungsfähig. Die Umsetzung von Flächengerechtigkeit fordert eine Neuordnung ein, deren Ziel es sein müsse, eine gerechtere Verteilung der öffentlichen Flächen zu erreichen, etwa durch die Umwandlung von Parkraum in Radverkehrsanlagen oder in Aufenthaltsflächen. Stefan erklärt mir:

„Wenn ich mich richtig erinnere, war die Grundidee gar nicht so sehr die Autogeschichte, sondern es ging mehr um so eine Flächengerechtigkeitsache, auch aus der Idee Flächenmangel – Wohnungsmangel. [...] Es hieß ursprünglich ‚Freie Mitte‘ und es war ein sehr beschränkter Raum. Und als wir uns dann getroffen hatten und die Idee war, erstens, wir wollen Volksentscheid machen, zweitens wollen Gesetz machen. Dann war die erste große Frage, [...] welche Fläche? Und da war für mich auch sofort klar und ich glaube, bei den meisten, die das Gesetz mitgeschrieben haben, so ein ‚wenn schon – denn schon‘, denn wer wohnt da schon in der Mitte? [...] Und dann war so ein bisschen die Frage, wie groß soll es denn werden? Das ist ja super schwierig, Flächen zu definieren. Da braucht man Karto-

grafen, um Sachen zu schreiben, also wäre super aufwendig gewesen, selber auch, sei es nur für Mitte gewesen, da schon von den einzelnen Straßen die Grenzen zu bestimmen. Also wir haben was gesucht, was es schon gibt. [...] Und die Leute, die diese ursprüngliche Idee hatten, ich glaube, es waren gar keine Juristen dabei, die haben irgendwas gesucht, was es schon gibt, und waren auf diesen Bereich in Mitte [und Kreuzberg; A.M.] gekommen. Aber der war, glaube ich, nur politisch definiert. Da haben wir sofort gesagt: ‚Finger weg, das ist viel zu kompliziert [...]‘. Und dann war gleichzeitig die Ansage, wenn wir wirklich was bewegen müssen, muss es einfach der S-Bahn-Ring von der Fläche sein [...]. Also wenn wir einen Volksentscheid machen nur für eine Fußgängerzone am Gendarmenmarkt, das lohnt sich nicht.“

Stefan bringt drei verschieden große Flächen zur Sprache, die initiativintern zur Verwirklichung von Flächengerechtigkeit zur Debatte standen: eine Fußgängerzone, einen „Bereich in Mitte“ sowie die Umweltzone in den Abmessungen des Berliner S-Bahn-Rings. Die geringe Größe einer Fußgängerzone scheint hinter dem Gerechtigkeitsanspruch der Initiative zurückzubleiben. Für eine stadtweite Veränderung hin zu mehr Flächengerechtigkeit durch den GemStrG-E kommen zunächst größere Teile der Innenstadt in Betracht. Entscheidend ist, dass der „Bereich in Mitte“ noch keine rechtliche Übersetzung gefunden hatte, also auch noch nicht kartografisch erfasst ist. Eine juristische Neudefinition eines Gebietes kommt jedoch nicht infrage; sie würde die Fähigkeiten und Ressourcen der Initiative übersteigen. Der Berliner S-Bahn-Ring ist hingegen nicht nur durch die Alltagsmobilität bestens bekannt, sondern wurde zudem durch eine politische Maßnahme für die Luftreinhaltung (Umweltzone) juristisch bereits vordefiniert. So drängen die Jurist*innen darauf, die stadtpolitische Vision von einigen wenigen autofreien Vierteln im Stadtzentrum auf das gesamte Gebiet innerhalb des S-Bahn-Rings auszudehnen. Um die Vision von Flächengerechtigkeit durch Recht verwirklichen zu können, wurde hier im Zusammenspiel rechtlicher Notwendigkeiten und moralischer Gerechtigkeitsvorstellungen im wesentlich größeren Maßstab gedacht als zunächst vorgesehen. Die Regelungen betreffen nun einen Bereich mit 1,2 Millionen Anwohner*innen.

Der GemStrG-E funktioniert „durch diesen juristischen Trick mit der Widmung“, wie mir Stefan erklärt. Das Land Berlin dürfe zwar nicht ins Straßenverkehrsrecht eingreifen und Verkehrsregeln einfach ändern (die Straßenverkehrsordnung ist Bundesrecht), aber Berlin könne über das Straßen- und Wegerecht entscheiden, wer die Straßen des Landes benutzen darf. Gemeinwohl kann für die Initiative keine hohle Phrase bleiben, schließlich muss im Gesetz minutiös festgelegt werden, welche „verkehrlichen Gebrauche“ im Sinne des Berliner Straßengesetzes unter eine „gemeinwohlorientierte Straßennutzung“ fallen und welche nicht. Mit den Regelungen legt das Gesetz entlang planerischer Kategorisierungen von Verkehren de facto fest, wo die Grenzen des Gemeinwohls verlaufen.

In diesem Entwurf wird deshalb bestimmt, dass der motorisierte Individualverkehr die Berliner Straßen nur noch bei genehmigungspflichtigen Härtefällen (etwa bei Vorliegen eines Schwerbehindertenausweises) oder in Ausnahmefällen nach vorheriger elektronischer Registrierung (im Rahmen von Freifahrt-Kontingenten für alle Anwohner*innen) nutzen darf. Öffentliche Verkehre (u. a. Öffentlicher Personennahverkehr und Müllabfuhr) oder auch der Waren- und Wirtschaftsverkehr wären von den Einschränkungen nicht betroffen. Die Hoffnung von Berlin autofrei ist es, die Straßen zum Wohle aller weitgehend zu entlasten, den Straßenverkehr sicherer und Fahrtzeiten für den Wirtschaftsverkehr planbarer zu machen, indem fließender und stehender Verkehr durch private Autos zurückgedrängt wird.

Damit das Gesetz nicht genauso endet wie das Mobilitätsgesetz, haben die Jurist*innen bereits im Entwurf die Spielräume für die Implementierung bewusst eingeengt.

„Und dann spielt das Verwaltungsdefizit sozusagen in unsere Hände und nicht andersrum. Dann kann es nicht verschleppt werden, [...] wenn an der Kreuzung drei Mal jemand überfahren worden ist, steht irgendwie drin [in § 21 Mobilitätsgesetz; A.M.], es muss umgebaut werden, aber das macht dann keiner. Bei uns ist es dann andersrum, das Gesetz gilt und die Leute dürfen nicht mehr fahren. [...] Das war für mich absolut entscheidend, dass wenn die Verwaltung pennt, dass unser Gesetz trotzdem funktioniert und dass jegliche Verzögerung, Verschleppung, politischer Unwille immer zulasten sozusagen derjenigen geht, die das Privileg haben wollen, weiter Auto zu fahren.“

Stefan sieht das MobG und die reaktive Logik, wie sie in dessen § 21 zum Ausdruck kommt, als abschreckendes Beispiel: Die Unfallkommission tritt nach tödlichen Unfällen an Kreuzungen zusammen und berät über Umbaumaßnahmen. Ob tatsächlich umgebaut wird, hängt von der Einschätzung der Expert*innen ab. Aber selbst die reaktiven Mechanismen des Gesetzes funktionieren nicht: Im Forschungsfeld ist harsche Kritik an der Untätigkeit der Unfallkommission (und anderen Verantwortlichen) laut geworden.⁷ Wenn sie ihren rechtlichen Pflichten nicht nachkommen, gibt es nur sehr eingeschränkte Konsequenzen, denn das Gesetz benennt weder Klageberechtigte noch sieht es Sanktionen vor. Das MobG lässt also Spielräume, die der tatsächlichen Umsetzung seiner intendierten stadtpolitischen Vision zum Verhängnis werden können.

Das GemStrG wurde demgegenüber bewusst so entworfen, dass „Unwille“ nicht einfach zu Untätigkeit führen und den verkehrspolitischen Status quo

⁷ Das wird auch in dieser Pressemitteilung des Vereins *Changing Cities* deutlich, der sich ebenfalls für eine Verkehrswende in Berlin einsetzt: <https://changing-cities.org/miserabler-schutz-fuer-die-schwaechsten-verkehrsteilnehmerinnen/> [Zugriff: 01.10.2024].

zementieren kann; vielmehr würde Untätigkeit die Vision von „Weniger Autos – mehr Berlin“ sogar voranbringen. Der Gesetzentwurf orientiert sich dabei eng an anderen politischen Vorhaben, die per Volksentscheid abgestimmt wurden, aber in der Folge in den Mühlen von Politik und Verwaltung festzustecken scheinen (Stefan erwähnt im Interview das MobG und den Volksentscheid von Deutsche Wohnen & Co. enteignen⁸). Im Sinne von techno-moralischen Strategien (Bornstein/Sharma 2016) steigert Berlin autofrei die Umsetzungsfähigkeit seiner Vision, indem moralische Werte wie Flächengerechtigkeit in Gesetzesform gegossen und damit für staatliche Stellen leichter umsetzbar werden.

Aber die Initiative geht noch einen Schritt weiter: Die Frustration über die Umsetzung des MobG wird zum Auslöser dafür, per Gesetzestext nicht nur die politischen Ziele vorzuschreiben, sondern seine Implementierung durch die Verwaltung möglichst weitgehend zu beeinflussen. Die stadtpolitische Vision wird also sowohl von rechtlichen Notwendigkeiten (juristische Definition von Flächen) als auch von der Orientierung von Berlin autofrei an politischen Prozessen (Unwille bei der Umsetzung anderer Volksentscheide) bestimmt. Visionen eines neuen Gemeinsamen werden hier nicht nur inhaltlich, sondern auch anhand von Wissen um rechtspolitische Verfahren geformt.

Im Interview erzähle ich Stefan, wie ich mich am Vortag für Berlin autofrei eingesetzt habe. Stefans Antwort verdeutlicht noch einmal den Unterschied zwischen dem MobG und dem GemStrG-E:

„Alik: Gestern war ja Klimastreik und *autofrei* war da. Und ich habe dann auch noch Leuten so erzählt [...]: ‚Wir haben eine super Infrastruktur, die könnte dann einfach für Fahrräder genutzt werden. Man müsste ja nicht jahrzehntelang die Stadt umbauen.‘

[...]

Stefan: Da trittst du bei mir offene Türen ein. In dem Moment, wo 80 Prozent weniger Autos da sind, brauchst du nicht mehr einen Radweg bauen. Dann können auch Sechsjährige auf der Karl-Marx-Straße fahren. [...] also ohne dieses Gesetz musst du wirklich alles mit Beton-Pollern vollhauen, sonst wirst du verlieren. Du musst überall Kreuzberger Bügel bauen, an jeder Kreuzung. Also das alleine ist schon eine Umweltbelastung, also der ganze Stahl und Beton und die Baumaßnahmen. Und du musst ja jeden blöden Parkplatz planen, wo irgendwelche Fahrradständer hin sollen. Das kostet Geld, das kostet Zeit, das kostet Energie, das macht die Umwelt kaputt, weil du ganz viel Rohstoffe brauchst.“

MobG und GemStrG haben beide zum Ziel, die Verkehrswende zu befördern und sollen eine Stadt möglich machen, in der Mobilitätsbedürfnisse sozial gerecht und

8 <https://dwenteignen.de/> [Zugriff: 01.10.2024].

umweltfreundlich befriedigt werden. Beim Vergleich der beiden Gesetze fallen Stefan und mir ihre unterschiedlichen stadtpolitischen Visionen auf. Auf der einen Seite das MobG: Es ist darauf ausgelegt, Infrastruktur grundlegend anzupassen, indem eine leistungsfähige Radinfrastruktur geschaffen wird, die ein sicheres Nebeneinander der verschiedenen Verkehre in der Stadt ermöglicht. Der Preis dafür ist allerdings ein enormer Aufwand in Planung und Umsetzung und der jahrzehntelange Realisierungszeitraum, der für eine so tiefgreifende Umstrukturierung nötig ist (und politisch zu optimistisch kommuniziert wird). Zwar sieht das MobG den Vorrang von Fuß-, Rad- und Öffentlichem Personennahverkehr vor, allerdings nährt das Gesetz nicht nur in seiner bereits zitierten Zweckbestimmung die Vorstellung, die räumlichen Konkurrenzen der verschiedenen Verkehre ließen sich durch technische Lösungen, nämlich den Umbau der Stadt, aus der Welt schaffen. Die rechtliche Neuordnung von Mobilitätsinfrastrukturen wird damit tendenziell der Prämisse untergeordnet, dass städtische Mobilität sich zuvorderst aus individuellen Mobilitätsbedürfnissen zusammensetzt und städtische Infrastrukturierungen primär die Realisierungsmöglichkeit dieser Bedürfnisse sicherstellen müsse (und sie nicht etwa lenken und umformen solle).

Demgegenüber würde das GemStrG an den Nutzungsmustern der Infrastrukturen ansetzen. „Weniger Autos – mehr Berlin“ würde eine Teilentwurmung der Straßen für den motorisierten Individualverkehr und damit große Einschränkungen für private Autofahrten bedeuten. Die bewusste Entscheidung im Gesetz zulasten des Autoverkehrs wird mit dessen erheblichen Raumansprüchen begründet, erscheint aber notwendig, um die Vorteile für alle (siehe Zweck des Gesetzes) zu realisieren. Durch eine spürbare Reduzierung des Autoverkehrs würden öffentliche Mobilitäten wie Fuß-, Rad- und Öffentlicher Personennahverkehr (aber auch motorisierte öffentliche sowie Wirtschaftsverkehre) von beinahe schlagartigen Verbesserungen profitieren können. Denn durch eine veränderte Platzverteilung würden auch die berüchtigtsten Hauptverkehrsstraßen im Berliner Bezirk Neukölln sicher für Grundschulkinder werden, zumindest wenn die Prognosen der Initiative über die sinkende Verkehrsbelastung wirklich eintreten.

Das MobG hingegen insinuiert, konkurrierende Mobilitätsbedürfnisse ließen sich durch bedarfsgemäße Verkehrsplanung miteinander vereinen, sodass die politische Entscheidung, welche Mobilitäten im Stadtraum zu priorisieren sind, vermieden und zu einer Frage der Stadtplanung und Ingenieurskunst gemacht wird. In einem solchen Imaginarium ist nur schwer thematisierbar, dass auch hier Mobilitätseinschränkungen zum Tragen kommen. Stefans Vorstellung eines Sechsjährigen, der ohne Radweg auf einer gegenwärtig stark befahrenen Straße Neuköllns unterwegs ist, lese ich dabei als beispielhafte Figur, die vermitteln soll, dass derzeit Mobilitätsbedürfnisse der Wehr- und Schutzlosen marginalisiert werden. Damit greift Stefan Sichtweisen auf, die stärker die strukturellen Wirkungen vermeintlich individueller Bedürfnisse und Entscheidungen ins Zentrum stellen. Denn de facto entstehen durch Automobilität vulnerable Gruppen im Straßenverkehr. Der Sechsjährige auf der Karl-Marx-Straße verdeutlicht,

dass der GemStrG-E diesen Marginalisierungen Rechnung tragen will, sie gar ins Zentrum des städtischen Geschehens, nämlich auf die Hauptstraße, rückt.

Das Gemeinwohl-Argument wird für Berlin autofrei zum Ausgangspunkt, um mit seinem Gesetzentwurf in Konkurrenz zur geltenden Rechtslage zu treten, obwohl diese maßgeblich von der Zivilgesellschaft mitgestaltet wurde. So gelingt es Berlin autofrei durch Rechtsmobilisierung – hier im Sinne der Initiierung eines Rechtsetzungsprozesses – ein soziotechnisches Imaginarium zu entwerfen, das mit der Anrufung von Gemeinwohl die Stadtgesellschaft (mit ihren Mobilitätsbedürfnissen), das politische Gemeinwesen (Wahlberechtigte für einen Volksentscheid), soziale Bewegungen (für die Mobilitätswende) und soziotechnische Assemblagen (städtische Mobilitätsinfrastrukturen und darin ‚eingebaute‘ Politiken) sowie staatliches Verwaltungshandeln miteinander verknüpft. In dieser Relationierung weist sich Berlin autofrei mit viel Selbstvertrauen die Rolle zu, verglichen mit anderen Akteur*innen in diesem weitverzweigten Netzwerk federführend für eine gemeinwohlorientierte Verkehrswende zu sein.

5 Schluss: Infrastrukturierung als Arbeit am neuen Gemeinsamen

Die Konzepte Infrastrukturierung und Gemeinwohl bildeten den Ausgangspunkt, um uns den gegenwärtigen Auseinandersetzungen um die Mobilitätswende und den Wandel der Geburtskultur zu nähern. In beiden Feldern steht seit einiger Zeit die Notwendigkeit eines Umbaus bestehender infrastruktureller Einrichtungen außer Frage – weil die Arbeits- und Betreuungssituation rund um Geburt nicht länger haltbar erscheint und weil die Verkehrssituation in Berlin als nicht mehr angemessen erlebt wird. Dabei stehen sich jeweils widerstreitende Vorstellungen vom Wie der Umgestaltung gegenüber. Um den Vorschlägen Gewicht zu verleihen und die jeweilige Zielrichtung greifbarer zu machen, wird – so unsere Beobachtung – häufig mit Blick auf ein Gemeinsames argumentiert.

Mit der Anrufung des Gemeinwohls geht das politische Versprechen einher, den Umbau zum Wohle aller und als Grundlage für ein gutes Zusammenleben gestalten zu wollen – sei es im Sinne einer ökologisch nachhaltigen Stadt oder einer umfassenden Sorge für Gebärende und Neugeborene. Die Forderung nach ‚guten Geburten für alle‘, die durch die Eins-zu-Eins-Betreuung verwirklicht werden soll, zielt dabei nicht allein auf die Verbesserung der technisch-personellen Ausstattung von Kreißsälen, sondern auch auf die Aufwertung des Gebärens und von Fürsorgebeziehungen generell. In der Neuordnung geburtshilflicher Infrastrukturen wird so die Grundlage für eine bessere Gesellschaft gesehen.

Für die Umsetzung der Mobilitätswende werden Vorschläge ins Spiel gebracht, die nicht allein technisch-planerische Aspekte der Ingenieurskunst und Stadtentwicklung betreffen. Im Bewusstsein um unterschiedliche Nutzungsinteressen werden vielmehr Vorstellungen vom guten Leben in der Stadt entworfen. Mit dem Gesetzentwurf von Berlin autofrei wird für eine Stadt mobi-

liert, in der Automobilität als inkompatibel mit einer gemeinwohlorientierten Verkehrsplanung markiert und außerhalb der Vision einer gesunden und sicheren Stadt platziert wird. Ziel der Initiative ist es, Bewusstsein dafür zu schaffen, dass der motorisierte Individualverkehr mit seinen raumgreifenden Infrastrukturen Gemeinwohlinteressen widerspricht. In beiden Feldern werden dabei technische Anlagen und deren Verwaltung mit politischen Forderungen und moralischen Werten verknüpft.

Solche Imaginarien alternativer Zukünfte mit ihren jeweiligen Trajektorien tragen wesentlich dazu bei, die vage Idee eines gemeinsamen Zielpunkts politischen Handelns als konkretes Projekt vorstellbar zu machen und spezifische Wege in die ausgemalten Zukünfte zu markieren und zu plausibilisieren (Sheller 2018: 97f.). In diesen Momenten der Verhandlung wird besonders deutlich, dass uns Infrastrukturen – wie von Deborah Cowen im Eingangszitat formuliert – tatsächlich alle in ein gemeinsames Leben verwickeln. Um den eigenen Vorschlägen Überzeugungskraft zu verleihen, werden im Rahmen gegenwärtig vorstellbarer Möglichkeiten Zukünfte entworfen, die den Nutzen für alle betonen (Cowen 2017). Im Zuge der Infrastrukturierung werden dabei unterschiedliche Elemente zusammengefügt und es wird versucht, politische Entscheidungen, moralische Abwägungen und rechtliche Rahmenbedingungen in Einklang zu bringen.

Der Erfolg von Argumentationen – oder zunächst vor allem deren Gehört-Werden – hängt maßgeblich davon ab, welche Resonanzräume durch diese Verknüpfungen erzeugt werden können. Einer dieser Resonanzräume wird durch Recht hergestellt, das in diesem Prozess in doppelter Weise produktiv wird: Geltende rechtliche Grundlagen werden zur Ressource, um politische Forderungen und eigene Visionen zu stabilisieren; zugleich wird Recht zum politischen Werkzeug, um Veränderungen herbeizuführen. Der DHV nutzt die von der Bundesregierung lancierte Krankenhausstrukturreform, um Hebammentätigkeit und Geburtshilfe aufzuwerten; die Initiative Berlin autofrei setzt ihre Vorstellung von Flächengerechtigkeit gegen verkehrspolitische Positionen, die der Automobilität Vorrang einräumen. In beiden Feldern besteht die politische Arbeit darin, Verbindungen zwischen technischen Systemen, unterschiedlichen Formen zivilgesellschaftlicher Rechtsmobilisierung und Imaginarien einer besseren Zukunft zu schaffen und auf diese Weise Vorstellungen eines neuen Gemeinsamen zu konturieren. Wenn es gelingt, Aspekte dieses Prozesses zu unhinterfragbar erscheinenden Kausalketten zu verknüpfen, kann der Um- und Ausbau einer Infrastruktur als moralischer respektive politischer Imperativ erscheinen.

Gerade an den Punkten, an denen Unhinterfragbarkeit zur politischen Währung wird, kann darüber hinaus eine intersektionale Genderperspektive dazu beitragen, Behauptungen der Unumgänglichkeit von Entscheidungen und Entwicklungen kritisch zu befragen. Obwohl Geschlecht in soziotechnischen Imaginarien selten dezidiert angesprochen wird, sind diese von geschlechtlich kodierten Vorstellungen durchzogen, etwa wenn von Arbeitswegen oder von Elterntaxis

gesprochen wird und damit männlich oder weiblich gelesene Personen assoziiert werden, ohne dass dies weiter thematisiert wird. Zudem leiten geschlechtsspezifische Interessen und Bedürfnisse die Konzeption, Planung und politische Durchsetzung infrastruktureller Projekte an. Deutlich wurde dies an der Forderung nach der Eins-zu-Eins-Betreuung: Der DHV hält daran fest, im Namen des Gemeinwohls zu handeln, und bringt auf diese Weise gute Arbeitsbedingungen für Hebammen, die Interessen von Eltern, das Wohlergehen von Neugeborenen und die öffentlich finanzierten Ressourcen miteinander in Verbindung – allerdings unter weitgehendem Ausblenden der Forderung nach einem Selbstbestimmungsrecht von Gebärenden. Im Kontext der Mobilitätswende werden zwar unterschiedliche Nutzungsinteressen gegeneinander gestellt und, je nach politischer Überzeugung, priorisiert. Die hinter Fußgänger*innen, Rad- und Autofahrer*innen oder den Nutzer*innen öffentlicher Verkehrsmittel verborgenen sozialen und intersektional verwobenen Lebensrealitäten werden jedoch höchstens punktuell zum Argument gemacht.

Insofern haftet der Rede von Gemeinwohl zwar einerseits ein auf die Möglichkeit einer anderen Zukunft gerichtetes, transformatorisches Moment an, indem das Gemeinsame in den Vordergrund gestellt wird. Andererseits können die damit verknüpften Ambitionen nie vollständig eingelöst werden. Wenn nicht bereits in den soziotechnischen Imaginarien Auslassungen eingeschrieben sind, so zeigen sie sich bei der Realisierung im Zuge der vielfältigen Übersetzungen in konkrete Praktiken und Einrichtungen. Um Infrastrukturprojekte mit ihren Gemeinwohlvorstellungen in Gang zu setzen, müssen Entscheidungen getroffen werden, die in ihren Effekten auf soziale Grenzziehungen nur schwer absehbar sind – etwa wenn im Gesetz für eine lebenswerte Innenstadt festgehalten werden muss, welche Verkehrsarten dem Gemeinwohl nutzen und welche Einschränkungen dafür hinzunehmen sind. Gemeinwohlforderungen können durch ihren inklusiven Anspruch zwar emanzipativ gewendet werden, unter Umständen überdecken sie aber die machtvollen Differenzierungen des Sozialen und entfalten damit autoritative Wirkungen, die konträr zu transformativen Agenden stehen. Auch wenn mit der Anrufung von Gemeinwohl für Infrastrukturprojekte ein neues Gemeinsames behauptet wird, stellt sich dies in der Regel nur als erneut zur Disposition stehendes Allgemeines dar.

6 Forschungspolitischer Nachsatz

Auch unsere Forschung ist in diesen Aushandlungsprozess verstrickt. Als Ethnograf*innen sind wir Teil unserer Forschungsfelder und versuchen, durch den dichten Austausch mit Akteur*innen deren Sichtweisen zu verstehen, tragen aber zugleich eigene Fragen und Überlegungen in die Felder. Wir gehen von eigenen Positionen in die Forschung und konfrontieren unsere Forschungspartner*innen mit unseren Beobachtungen. Michèle ist selbst examinierte Hebamme und Mit-

glied im DHV. Wenn es um ‚gute Geburten‘ geht, ist ihre eigene Arbeitsethik unmittelbar berührt. Die gemeinsame Wissensgrundlage und Interessenlage bilden einen guten Ausgangspunkt, um politische Strategien und das Agieren des Verbands gemeinsam zu reflektieren. Zugleich ist sie jenseits des Alltags der Verbandspolitik positioniert und kann so eher das Unhinterfragte dieser Politik in den Blick nehmen (vgl. Faust 2019). Auch wenn sie den Anspruch an ‚gute Geburten‘ teilt, ist sie skeptisch gegenüber der Vorgehensweise im Kontext der Krankenhausstrukturreform. Alik ist auch zwei Jahre nach Ende der intensiven Feldforschungsphase noch bei Berlin autofrei aktiv. Durch sein Engagement ist er bestens vertraut mit den Akteur*innen und Diskussionen in der Berliner Verkehrspolitik. Er nutzt sein Wissen nicht allein für sein wissenschaftliches Fortkommen, sondern stellt es auch für die politische Praxis der Initiative zur Verfügung und diskutiert mit den Aktivist*innen über die Fallstricke rechtspolitischer Vorgehensweisen.

Aus dieser Perspektive einer kollaborativen Forschung stellt sich uns die Frage, wie eine Politik im Sinne des Gemeinwohls möglich sein könnte, die den strategischen Moment der Rede vom Nutzen ‚für alle‘ transparent hält. Nicht nur, dass (mögliche) Ausschlüsse dem Gemeinwohlsanspruch grundsätzlich zuwiderlaufen, deren Offenlegung scheint auch die Mobilisierungs- und Überzeugungskraft der jeweiligen Vorschläge zu schmälern. Die ungebrochene Rede vom Gemeinwohl motiviert, Veränderungen anzustoßen, gleichzeitig produziert sie unweigerlich Enttäuschungen, etwa wenn deutlich wird, dass die in Gang gesetzten infrastrukturellen Veränderungen nur bedingt die in sie gesetzten Hoffnungen erfüllen können. Wie ließen sich Imaginarien eines Gemeinwohls entwerfen, die Mobilisierungskraft entwickeln, aber ihre möglichen grenzziehenden Effekte sichtbar und verhandelbar halten – und zugleich am Anspruch auf ein inklusives neues Gemeinsames festhalten?

Literaturverzeichnis

- Appel, Hannah/Anand, Nikhil/Gupta, Akhil (2018): Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure. In: Appel, Hannah/Anand, Nikhil/Gupta, Akhil (Hrsg.): *The promise of infrastructure*. Durham, London: Duke University Press, S. 1–38.
- Ameli, Katharina/Valdor, Lara L. (2020): Geburt im Spannungsfeld von Interaktion, Professionalität und Gewalterfahrungen. In: *Gender – Zeitschrift für Geschlecht, Kultur und Gesellschaft* 12, 3, S. 23–24. DOI: <https://doi.org/10.3224/gender.v12i3.10>.
- Baer, Susanne/Elsuni, Sarah (2021): Feministische Rechtstheorien. In: Hilgendorf, Eric/Joerden, Jan C. (Hrsg.): *Handbuch Rechtsphilosophie*. Stuttgart: J.B. Metzler, S. 296–303.
- Binder, Beate (2021): Law in Action aus einer Geschlechterperspektive: Felder und Diskussionen der feministischen empirischen Rechtsforschung. In: *Feministische Studien* 39, 2, S. 202–224. DOI: <https://doi.org/10.1515/fs-2021-0028>.
- Binder, Beate/Gammerl, Benno (2023): Methoden queeren Forschens. In: *Zeitgeschichte-online*, Juni 2023. <https://zeitgeschichte-online.de/themen/methoden-queeren-forschens>. [Zugriff: 12.09.2024].

- Bornstein, Erica/Aradhana Sharma (2016): The righteous and the rightful: The technomoral politics of NGOs, social movements, and the state in India. In: *American Ethnologist* 43, 1, S. 76–90. DOI: <https://doi.org/10.1111/amet.12264>.
- Breidenstein, Georg/Hirschauer, Stefan/Kalthoff, Herbert/Nieswand, Boris (2013): *Ethnografie. Die Praxis der Feldforschung*. Konstanz, München: UTB, UVK.
- Bryant, Rebecca/Knight, Daniel M. (Hrsg.) (2019): *The Anthropology of the Future*. Cambridge, New York: Cambridge University Press.
- Buier, Natalia (2023): The Anthropology of Infrastructure: The Boom and the Bubble? In: *Focaal* 95, S. 46–60. DOI: <https://doi.org/10.3167/fcl.2022.012401>.
- Bündnis Gute Geburt (2022): Bündnis Gute Geburt. Respektvoll. Menschenwürdig. Sicher. https://www.frauenrat.de/wp-content/uploads/2022/07/2022_Buendnis-Gute-Geburt_Buendnispapier_01.pdf. [Zugriff: 26.04.2024].
- Clarke, Adele E. (2005): *Situational Analysis: Grounded Theory after the Postmodern Turn*. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Cowen, Deborah (2017): Infrastructures of Empire and Resistance. In: Verso Blog. <https://www.versobooks.com/en-gb/blogs/news/3067-infrastructures-of-empire-and-resistance>. [Zugriff: 26.04.2024].
- Davis, Dána-Ain/Varner, Cheyenne/Dill, LeConté J. (2021): A Birth Story. In: *Anthropology News*. <https://www.anthropology-news.org/articles/a-birth-story/>. [Zugriff: 26.04.2024].
- Deutscher Bundestag (2010): Petitionen. Hebammen hoffen auf bessere Vergütung. https://www.bundestag.de/webarchiv/textarchiv/2010/30210386_kw24_pa_petitionen-202022. [Zugriff: 26.04.2024].
- DHV [Deutscher Hebammenverband e. V.] (2021a): Zukunftsforum Geburtshilfe. Visionen. Ergebnisse des Zukunftsforums Geburtshilfe. <https://www.dhv-zukunftsforum.de/visionen/>. [Zugriff: 26.04.2024].
- DHV [Deutscher Hebammenverband e. V.] (2021b): Zukunftsforum Geburtshilfe. Visual recording: Eine Zukunft der Geburtshilfe, die für uns alle sinnvoll ist. https://www.dhv-zukunftsforum.de/w/files/zukunftsforum-geburtshilfe/2020_03_12_gr_mariejacobi_3_xl.pdf. [Zugriff: 26.04.2024].
- DHV [Deutscher Hebammenverband e. V.] (2021c): Das Eins zu Eins der guten Geburtshilfe. https://www.unsere-hebammen.de/w/files/kampagnenmaterial/dhv_eins-zu-eins-betreuung.pdf. [Zugriff: 26.04.2024].
- DHV [Deutscher Hebammenverband e. V.] (2022): Zahlenspiegel zur Situation der Hebammen Stand 04/2022. https://saechsischer-hebammenverband.de/download/202204_zahlenspiegel_zur_situation_der_hebammen.pdf. [Zugriff: 09.09.2024].
- DHV [Deutscher Hebammenverband e. V.] (2023a): Empfehlung Leistungsgruppen Geburtshilfe. Physiologie fördern und Eins-zu-Eins-Betreuung absichern. https://hebammenverband.de/wp-content/uploads/2023/04/2023_04_13_DHV-Empfehlung_Leistungsgruppen_Geburtshilfe.pdf. [Zugriff: 26.04.2024].
- DHV [Deutscher Hebammenverband e. V.] (2023b): Sonderfall Geburtshilfe: DHV-Modell für eine gesicherte, bedarfsgerechte und zukunftsfähige Geburtshilfe. https://hebammenverband.de/wp-content/uploads/2023/05/2023_04_DHV-Modell_Umsetzung_hebammengeleitete_Geburtshilfe.pdf. [Zugriff: 12.09.2024].
- Dörpinghaus, Susanne (2023): *Was Hebammen erspüren: Ein leiborientierter Ansatz in Theorie und Praxis*. Frankfurt a.M.: Mabuse. 7. Aufl.
- Faust, Friederike (2019): *Fußball und Feminismus*. Opladen: Budrich UniPress.

- Federici, Silvia (2019): *Re-Enchanting the World. Feminism and the Politics of the Commons*. Oakland: PM Press/Autonomedia.
- Geppert-Orthofer, Ulrike (2023): Standpunkte. Sonderfall Geburtshilfe. In: *Tagesspiegel Background*, 02.05.2023. <https://background.tagesspiegel.de/gesundheit-und-e-health/briefing/sonderfall-geburtshilfe>. [Zugriff: 10.09.2024].
- Haraway, Donna (1988): Situated Knowledges: The Science Question in Feminism as a Site of Discourse on the Privilege of Partial Perspective. In: *Feminist Studies* 14, 3, S. 575–599.
- Hark, Sabine/Jaeggi, Rahel/Kerner, Ina/Meißner, Hanna/Saar, Martin (2015): Das umkämpfte Allgemeine und das neue Gemeinsame. Solidarität ohne Identität. In: *Feministische Studien* 33, 1, S. 99–103. DOI: <https://doi.org/10.1515/fs-2015-0111>.
- Hartmann, Katharina (2023): Das ‚Nationale Gesundheitsziel‘ aus Sicht von Mother Hood. Der Wandel ist überfällig. In: *Deutsche Hebammen Zeitschrift* 75, 4, S. 8–11.
- Hetherington, Kregg (2019): Introduction. Keywords of the Anthropocene. In: ders. (Hrsg.): *Infrastructure, Environment, and Life in the Anthropocene*. Durham: Duke University Press, S. 1–13.
- Jasanoff, Sheila (2015): Future Imperfect: Science, Technology, and the Imaginations of Modernity. In: Jasanoff, Sheila/Kim, Sang-Hyun: *Dreamscapes of Modernity: Sociotechnical Imaginaries and the Fabrication of Power*. Chicago, London: University of Chicago Press, S. 1–33.
- Jasanoff, Sheila/Kim, Sang-Hyun (Hrsg.) (2015): *Dreamscapes of Modernity: Sociotechnical Imaginaries and the Fabrication of Power*. Chicago, London: University of Chicago Press.
- Jung, Tina (2023). Gewalt in der Geburtshilfe als Gewalt gegen Frauen und gebärende Personen: Begriff, Konzept und Verständnisweisen. In: Labouvie, Eva (Hrsg.): *Geschlecht, Gewalt und Gesellschaft. Interdisziplinäre Perspektiven auf Geschichte und Gegenwart*. Bielefeld: transcript Verlag, S. 273–296. DOI: <https://doi.org/10.14361/9783839464953-016>.
- Kasting, Bianca (2013): Petition: Lieber Herr Gröhe, retten Sie unsere Hebammen! vom 20. Dezember 2013. <https://www.change.org/p/lieber-herr-gr%C3%B6he-retten-sie-unsere-hebammen>. [Zugriff: 06.09.2024].
- Klausner, Martina/Kretschel-Kratz, Michèle (2023): Widersprechen mit Recht gegen Recht? Zu den Infrastrukturen des Widersprechens mit Recht: Menschen mit Behinderung zwischen Einspruch, Fürsprache und Mitsprache. In: Füllenbach, Magdalena Tonia/Münnich, Michael/Spanke, Johanna (Hrsg.): *Widerspruchs-Kulturen*. Berlin: Reimer, S. 89–106.
- Klenk, Martina (2010): Petition: Heilhilfsberufe – Sofortmaßnahmen zur wohnortnahen Versorgung mit Hebammenhilfe vom 14. April 2010, Deutscher Bundestag.
- Klimke, Romy (2020): „Du sollst mit Schmerzen Kinder gebären“ – Obstetrische Gewalt in deutschen Kreißsälen. In: *Kritische Justiz* 53, 4, S. 513–528. DOI: <https://doi.org/10.5771/0023-4834-2020-4-513>.
- Klittmark, Sofia/Malmquist, Anna/Karlsson, Gabriella/Ulfsdotter, Aniara/Grundström, Hanna/Nieminen, Katri (2023): When Complications Arise During Birth: LGBTQ People's Experiences of Care. In: *Midwifery* 121, 103649, S. 1–9. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.midw.2023.103649>.
- Krüger, Nele (2024): Zurückhaltung braucht Zeit. Gesundheitsförderung durch Eins-zu-Eins-Betreuung. In: *Deutsche Hebammen Zeitschrift* 76, 2, S. 62–67.
- Labouvie, Eva (2020): *Beistand in Kindsnöten: Hebammen und weibliche Kultur auf dem Land (1550–1910)*. Frankfurt a.M.: Campus Verlag.

- Larkin, Brian (2013): The Politics and Poetics of Infrastructure. In: *Annual Review of Anthropology* 43, S. 327–343. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.
- Limmer, Claudia/Striebich, Sabine/Tegethoff, Dorothea/Jung, Tina/Leinweber, Julia (2020): Disrespect and Abuse During Childbirth. In: *Zeitschrift für Hebammenwissenschaft* 8, 2, S. 46–48. DOI: <https://dx.doi.org/10.3205/zhwi000019>.
- Mazukatow, Alik (2023): *Mit Recht Politik machen*. Baden-Baden: Nomos.
- Mazukatow, Alik (2024): Commoning as Social Struggle: Three Modes of Commoning Mobility Infrastructures in Berlin. In: *Schweizerische Zeitschrift für Sozial- und Kultur-anthropologie* 30, S. 100–116.
- Mierau, Susanne (2014): Warum ich mich nicht nur für meine Hebamme einsetze – Sondern für mich. <https://geborgen-wachsen.de/2014/02/17/warum-ich-mich-nicht-nur-fuer-meine-hebamme-einsetze-sondern-fuer-mich/>. [Zugriff: 26.04.2024].
- Mother Hood e. V. (2016): Stellungnahme zur Debatte am 12.05.16 im Deutschen Bundestag zu Arbeitsbedingungen und Finanzlage der freiberuflichen Hebammen. <https://mother-hood.de/wp-content/uploads/2020/09/Mother-Hood-Stellungnahme-2016614-Bundestagsdebatte-201605.pdf>. [Zugriff: 26.04.2024].
- Mother Hood e. V. (2021): Eltern für #sichere Geburt. Forderungen und Lösungsansätze für eine #sichere Geburt. <https://mother-hood.de/informieren/forderungen-loesungen/#10punkteplan>. [Zugriff: 26.04.2024].
- Niewöhner, Jörg (2015): Infrastructures of Society, Anthropology of. In: James D. Wright (Hrsg.): *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*. Amsterdam: Elsevier, 12, S. 119–125.
- Owens, Deirdre Cooper/Fett, Sharla M. (2019): Black Maternal and Infant Health: Historical Legacies of Slavery. In: *American Journal of Public Health* 109, S. 1342–1345. DOI: <https://doi.org/10.2105/AJPH.2019.305243>.
- Regierungskommission für eine moderne und Bedarfsgerechte Krankenhausversorgung (2022): Erste Stellungnahme und Empfehlung der Regierungskommission für eine moderne und bedarfsgerechte Krankenhausversorgung. Empfehlungen der AG Pädiatrie und Geburtshilfe für eine kurzfristige Reform der stationären Vergütung für Pädiatrie, Kinderchirurgie und Geburtshilfe. https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Daten/3_Downloads/K/Krankenhausreform/220708_Empfehlung_AG_Paediatrie_und_Geburtshilfe_zu_Paediatrie_und_Geburtshilfe.pdf. [Zugriff: 09.09.2024].
- Schlumbohm, Jürgen (2012): *Lebendige Phantome: Ein Entbindungshospital und seine Patientinnen 1751–1830*. Göttingen: Wallstein.
- Sheller, Mimi (2018): *Mobility Justice. The Politics of Movement in the Age of Extremes*. London, Brooklyn/NY: Verso.
- Siemiatycki, Matti/Theresa Enright/Mariana Valverde (2020): The Gendered Production of Infrastructure. In: *Progress in Human Geography* 44, 2, S. 297–314. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132519828458>.
- Strathern, Marilyn (1996): Cutting the Network. In: *The Journal of the Royal Anthropological Institute*, 2, 3, S. 517–535. DOI: <https://doi.org/10.2307/3034901>.
- Strathern, Marilyn (2005): Robust Knowledge, and Fragile Futures. In: Ong, Aihwa/Collier, Stephen J. (Hrsg.): *Global Assemblages. Technology, Politics, and Ethics as Anthropological Problems*. Malden u. a.: Blackwell, S. 464–481.
- Valverde, Mariana (2022): *Infrastructure: New Trajectories in Law*. Abingdon, Oxon, New York, NY: Routledge.

Autor*innen

Beate Binder ist Professorin für Europäische Ethnologie und Geschlechterstudien an der Humboldt-Universität zu Berlin und Sprecherin der FOR. Sie arbeitet aus rechtsanthropologischer und queer-feministischer Perspektive zu Recht. Ihr besonderes Interesse gilt der Schnittstelle von Recht, Politik und Moral sowie der Frage, wie rechtsbezogene Praktiken die Möglichkeiten der Zukunftsgestaltung strukturieren.  0000-0001-8209-8803

Michèle Kretschel-Kratz promoviert zu rechts- und politikanthropologischen Perspektiven auf Schwangerschaft und Gebären am Institut für Europäische Ethnologie der Humboldt-Universität Berlin. Sie ist Mitglied im DFG-Netzwerk *Maieutic endeavours: Theorizing Midwifery Practices* am Institut für Hebammenwissenschaft der Charité. Schwerpunkte ihrer Arbeit bilden geschlechtertheoretische und queer-feministische Interventionen im Feld der Geburtshilfe.

Alik Mazukatow erforscht im interdisziplinären SFB 1665 („Sexdiversity“) in einem historischen Projekt zum Thema Intergeschlechtlichkeit die zeitgeschichtlichen Auffassungen von Körpergeschlecht in verschiedenen gesellschaftlichen Arenen wie Aktivismus, (Bio-)Medizin, Juristerei und Gender Studies. Er hat rechtsethnographische Forschungen zu den Themen Antidiskriminierung und Verkehrswende durchgeführt.  0009-0003-1760-7247