



Juliane Krause

Die Verkehrswende ist weiblich

Oder: Was hat Gender Planning damit zu tun?

Die Verkehrswende ist das große klimapolitische Thema der nächsten Jahre. Dabei werden die Begriffe Verkehrswende bzw. Mobilitätswende – oftmals synonym – zur Definition von Zielen und Leitbildern einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung verwendet. Gemeint ist damit die Gesamtheit an Maßnahmen, die unser Mobilitätsverhalten so verändern, dass kein weiterer mobilitätsbedingter Raubbau an natürlichen Lebensgrundlagen mehr stattfindet. Ziel ist und bleibt es auch, die Teilhabe der Menschen, aber auch die wirtschaftlichen Austauschprozesse zu sichern, zu fördern und weiterzuentwickeln – mit reduzierten Ressourcenbeanspruchungen und Umweltbelastungen im Sinne des Klimaschutzes.

Die so definierte sozial-ökologische Verkehrswende ermöglicht allen Menschen nachhaltige Mobilität. Dazu gehören: Flächengerechtigkeit (den Straßenraum fair verteilen), bessere Luft, weniger Verkehrslärm, keine Verkehrstoten (Vision Zero), Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Ermöglichen einer eigenständigen Mobilität (besonders von Kindern und Älteren sowie Mobilitätseingeschränkten), Barrierefreiheit durch sichere und attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindungen und einen verlässlichen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele, beispielsweise zur Erwerbsarbeit, zur Versorgungsarbeit, zum Einkaufen, zur Schule oder zur persönlichen Freizeit, muss gewährleistet sein.

Mobilität und Verkehrshandeln sind eingebettet in gesellschaftliche Strukturen und bestehende Geschlechterverhältnisse in unserer Gesellschaft. Nach wie vor sind die Mobilitätschancen sozial, genderbedingt und räumlich ungleich verteilt. Die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen, von Menschen, die Versorgungsarbeit leisten, von Kindern, Jugendlichen, Menschen in prekären Verhältnissen, von alten Menschen und Menschen mit Behinderungen werden häufig nicht angemessen berücksichtigt. Diese Personengruppen werden auch als Gendergruppen bezeichnet. Die Gebote des Gender Mainstreaming verlangen jedoch, bei jeder Entscheidung in jedem Bereich die unterschiedlichen Auswirkungen auf Männer und Frauen aktiv mitzudenken und diese Bedürfnisse zu berücksichtigen.¹

Dies waren und sind auch die zentralen Forderungen feministischer Verkehrspolitik seit Ende der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Gefordert wurde neben der Umsetzung des Prinzips Gender Mainstreaming vor allem, die vorherrschenden, an traditionellen maskulinen Normen ausgerichteten Mobilitätsvorstellungen (schnelle Wege über weite Strecken) zugunsten einer Mobilitätskul-

tur zu überwinden, die sich an versorgungsökonomischen Anforderungen orientiert (kurze direkte Wege zu Orten des Alltagslebens). Zu den Forderungen zählten ebenfalls die Bedrohungsfreiheit von struktureller Gewalt im öffentlichen Raum und die Ermöglichung der gesellschaftlichen Teilhabe aller Menschen (Spitzner 2000). Dies sind auch die Planungsgrundsätze einer gendersensiblen Planung, die mit dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ übersetzt werden können (Krause 2020) (s. Abb. 1).

- **Priorisierung der Verkehrsmittel Rad, Fuß, ÖPNV: Orte des täglichen Bedarfs (Alltagsziele) durch sichere und attraktive Verbindungen vernetzen (engmaschige Rad- und Fußverkehrsnetze), netzhafte Erschließung (nahräumlicher Vorrang) im ÖPNV, attraktive, sichere und barrierefreie Gestaltung von Haltestellen, Umsteigepunkten und ihren Zugängen**
- **Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung: Entschleunigung unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion, Barrierefreiheit herstellen, Straßenräume mit Aufenthaltsbereichen gestalten, soziale Sicherheit gewährleisten, Räume hoher Qualität schaffen (Plätze, Fußgängerbereiche), Grün-, Erholungs- und Spielflächen**
- **Gendersensible Beteiligung der Öffentlichkeit: Alltagskompetenz besonders der Personengruppen mit starkem Bezug zum Quartier nutzen, Beteiligungsverfahren situations- und betroffenspezifisch gestalten, mit dem Ziel Stärkung von Teilhabe und Transparenz von Planungen, kooperative Beteiligungsverfahren stärker einsetzen**

¹ Gender Mainstreaming wurde in Deutschland im Jahr 2000 als „durchgängiges Leitprinzip“ in § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung (GGO) der Bundesministerien, danach auch in den Bundesländern (gültig auch für Kommunen) und als rechtliche Grundlage in § 4 Bundesgleichstellungsgesetz von 2015 (BglG) etabliert.

Abb.1: Planungsgrundsätze einer gendersensiblen Stadt- und Verkehrsplanung (Quelle: eigene Darstellung)



Zentrale Forderungen der feministischen Verkehrspolitik erfahren aktuell durch jüngere Frauen und ihre Netzwerke eine „Renaissance“. Dieses Zeitfenster gilt es, zu nutzen.

Verkehrshandeln von Frauen – eher nachhaltig!

Die Unterschiede zwischen Frauen und Männern im Verkehrshandeln und damit auch die verschiedenen Ansprüche an die Verkehrssysteme sind bekannt. Belegt werden sie aktuell durch die Ergebnisse der bundesweiten Mobilitätsstudie Mobilität in Deutschland (MID) (Nobis/Kuhnimhof 2018).

Verkehrsmittelwahl und Distanzen

Frauen legen nach wie vor geringere Distanzen zurück, nutzen mehr die eigenen Füße und den ÖPNV und weniger

das Auto als Männer, dafür sind sie häufiger Mitfahrerinnen. Dies zeigt sich über fast alle Altersgruppen und auch in den verschiedenen Lebenssituationen (s. Abb. 2), und daran hat sich in den letzten 20 Jahren nicht viel geändert. Kürzere Wegedistanzen und die stärkere Nutzung der eigenen Füße und des Fahrrades sollten aus dem Blickwinkel der Nachhaltigkeit positiv bewertet werden. Als Beitrag zur Verkehrswende gilt es, dafür die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen (s. Abb. 1).

Pkw-Verfügbarkeit

Über alle Altersgruppen können Männer nach wie vor eher über einen Pkw verfügen als Frauen. Lediglich die Pkw-Verfügbarkeit der jungen Erwachsenen unterscheidet sich nicht zwischen Männern und Frauen. Besitz und Nutzung von Pkw sind in Haushalten mit Kind und in Haushalten in ländlichen Räumen jeweils besonders hoch, es überwiegt

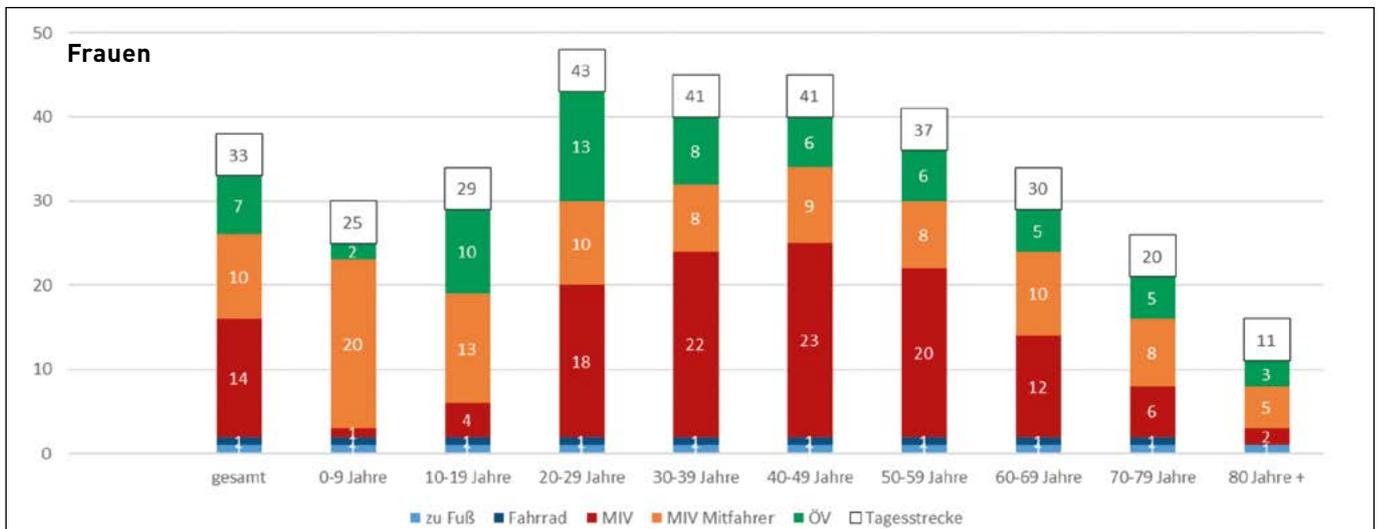
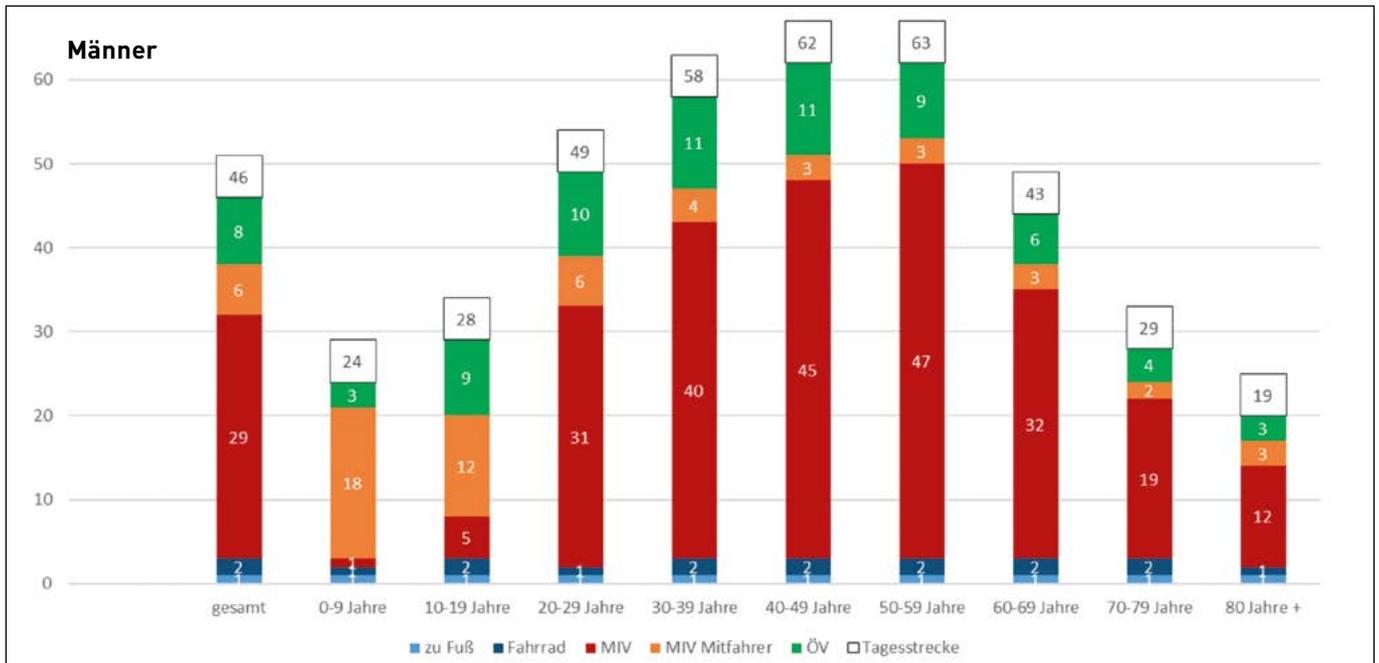


Abb. 2a und 2b: Unterschiede in der Tagesstrecke bei Männern und Frauen, unterschieden nach Verkehrsmitteln und Alter, in Kilometern (Quelle: eigene Darstellung nach MID 2017)



hier der Anteil der Frauen als Pkw-Fahrerinnen. Die Situation in den ländlichen Räumen mit einem wenig attraktiven ÖPNV macht den privaten Pkw zur Bewältigung der Alltagsmobilität i. d. R. notwendig (Herget 2013).

Wegekettten

Die Komplexität bzw. Bildung von Wegekettten ist ein Verhaltensmerkmal, das in der genderbezogenen Verkehrsforschung als eines der wesentlichen Unterscheidungsmerkmale des Verkehrshandelns von Frauen und Männern hervorgehoben wird. Frauen müssen im Alltag oft Wege zur eigenen Erwerbsarbeit, zum Zweck der Sorge- und Versorgungsarbeit und die Zeitsysteme/Abhängigkeiten von betreuenden Menschen miteinander verknüpfen bzw. koordinieren (s. Abb. 3). Wegekettten mit Zwischenhalten sind insbesondere bei erwerbstätigen Frauen mit Betreuungspflichten bzw. Versorgungsarbeit an der Tagesordnung.

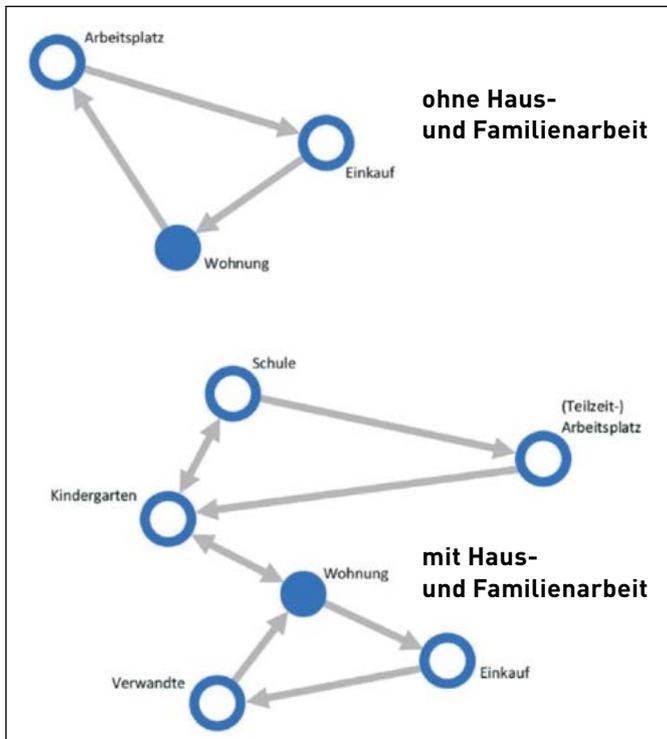


Abb. 3a und 3b: Typische Mobilitätsmuster von Erwerbstätigen mit und ohne Haus- und Familienarbeit (Quelle: eigene Darstellung)

Begleitmobilität

Begleitmobilität ist ein zentrales Element der Familienmobilität. Begleitet werden Kinder, ältere Menschen oder Mobilitätseingeschränkte, um diese Personen (meist aus dem eigenen Haushalt) vor den Gefahren des Straßenverkehrs zu schützen oder wenn (besonders bei Älteren und Mobilitätseingeschränkten) ein eigenständiges Fortbewegen nicht möglich erscheint. Begleitwege konzentrieren sich in starkem Maße auf die Frauen. Dazu zählen insbesondere die Wege zur Schule, zu nachmittäglichen Aktivitäten der Kinder, Arztbesuche oder Behördengänge (ältere Menschen). Selbst in Familien mit zwei Vollzeit erwerbstätigen Eltern

übernehmen das Bringen der Kinder weit überwiegend die Mütter (BMVI 2015). Diese Fürsorge hält die Gesellschaft zusammen, die zurückgelegten Wege sind systemrelevant, in Zeiten von Corona wird dies aktuell noch deutlicher.

Sicherheitsempfinden

Zum Verkehrshandeln von Frauen und Mädchen gehört auch, dass die Verkehrsmittel und Wege unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit ausgewählt, bestimmte Wege gemieden, Aktivitäten (besonders abends) eingeschränkt werden bzw. es wird ganz darauf verzichtet. Öffentliche Räume mit geringer sozialer Kontrolle durch anwesende Menschen können zu Angsträumen (subjektives Unsicherheitsempfinden) oder potenziellen Tatorten werden. Gewalt hat zwar oft gesellschaftliche Ursachen, jedoch besteht ein Zusammenhang zwischen der gebauten Umwelt und verschiedenen Gewalttaten (z. B. Raubüberfälle, Vandalismus). Neben diesen physischen Gewaltformen und der damit verbundenen Kriminalitätsangst ist ein zentraler Aspekt für das Mobilitätshandeln von Frauen die strukturelle Gewalt gegen Frauen und Mädchen in unserer Gesellschaft (Anmache, sexuelle Belästigung). Diese Aspekte werden häufig noch unzureichend berücksichtigt, wenn öffentliche Räume und Verkehrssituationen beurteilt werden und es an die Ausgestaltung geht.

Das aktuelle Zeitfenster für eine Verkehrswende ist günstig

Die Zustimmung zur nachhaltigen Mobilität in der Bevölkerung wächst. Es wird den Menschen zunehmend wichtiger, Umwelt und Klima möglichst wenig zu belasten und dass alle Menschen ihre Wege im Alltag bequem und kostengünstig zurücklegen können. Es mischen sich zunehmend mehr Frauen in die Mobilitätsdiskussion ein. Immer mehr Frauennetzwerke im Bereich der Planung und Plattformen werden aktiv. Dazu zählen vor allem das Netzwerk Women in Mobility², das Frauennetzwerk aus der Bahnbranche „Mobilität braucht Frauen“, die sich beide für die Vernetzung und bessere Sichtbarmachung von Frauen in der Mobilitätsbranche einsetzen. Seit mehr als 20 Jahren gibt es die Kommission „Frauen in der Stadt“, angesiedelt beim Deutschen Städtetag, die sich für genderechte Planung in der Verwaltung stark macht (Bauer/Frölich v. Bodelschwingh 2017). Junge Frauen greifen das Thema in Internetforen, Studienarbeiten auf, Fachkongresse und Diskussionsveranstaltungen finden statt.³

Verändert hat sich auch die Bedeutung von Beteiligungsprozessen. Es ist mittlerweile anerkannter als noch vor zehn Jahren, dass es unterschiedliche Gruppen mit unter-

² <https://www.womeninmobility.de>

³ Z. B. die Diskussionsveranstaltung der Hochschule RheinMain „Mobilität für alle?! Die Verkehrswelt aus Gender-Perspektive“ (https://www.youtube.com/watch?v=_4LVx8tQ8JU) [Zugriff am 15.04.2021].



schiedlichen Bedürfnissen gibt, deren Perspektive und Meinungen eingeholt werden sollten.

Die Verkehrswende ist hauptsächlich eine kommunale Aufgabe. Was entstehen kann, wenn Frauen und die weibliche Perspektive bei der Verkehrsplanung berücksichtigt werden, zeigt sich nicht nur am Beispiel Wien (Gender-Mainstreaming-Pilotbezirk Maria Hilf und konsequente Weiterführung des Prinzips Gender Planning⁴, aktuelles Beispiel ist das Neubaugebiet Seestadt Aspern). In Barcelona entstehen im dicht besiedelten Quartier sogenannte Superblocks – das sind Fußgängerzonen und Aufenthaltsbereiche mitten im Quartier, der Autoverkehr wird außen herumgeleitet. In Paris bekommen die Fußgänger und Radfahrer mehr Platz. Mit dem Konzept der 15-Minuten-Radien (alles, was man zum Leben braucht, ist in 15 Minuten zu erreichen) soll das Prinzip der Nachhaltigkeit und Teilhabe umgesetzt werden. Die Bürgermeisterinnen von Paris Anne Hidalgo und Ada Colan aus Barcelona machen es vor. Die Ansätze werden auch bei uns in Deutschland stärker diskutiert, zu Superblocks gibt es Initiativen in Berlin, Leipzig und Darmstadt. Viele deutsche Kommunen machen sich auf den Weg, z. B. Karlsruhe, München, Offenburg, Bremen.

Fazit und Ausblick: Was gilt es, zu tun?

Die Mobilitätspraktiken von Frauen bzw. ihr Verkehrshandeln sind überwiegend nachhaltig und wichtig, um Politik in Richtung nachhaltige Mobilität und die klimapolitisch notwendige Entmotorisierung zu leiten. Frauen sind beispielsweise ein guter Indikator dafür, wie fahrradfreundlich Städte sind. Denn: Sie und ihre Kinder fahren Fahrrad, wenn es sicher ist. Männer in Planung, Politik und Industrie bestimmen nach wie vor das Thema und damit die politischen Weichenstellungen. Frauen gehören deshalb an alle Orte, an denen Entscheidungen getroffen werden.

Notwendig erscheint nach wie vor eine stärkere Einforderung der prozessorientierten Strategie von Gender Mainstreaming und eine stärkere Beteiligung von Frauen. Nur eine genderechte Stadt- und Verkehrsplanung macht es Frauen möglich, ebenso am Erwerbsleben teilzunehmen und auch entsprechende Positionen zu besetzen. Notwendig erscheint auch, sich aus der Genderperspektive in aktuelle Themen wie automatisiertes/autonomes Fahren, Sharingsysteme und Konzepte zu New Mobility, aber auch zu Radschnellverbindungen oder Pop-up-Radwegen einzumischen. Auch hier sind überwiegend Männer am Planen – und bei Sharingsystemen die Hauptnutzungsgruppe.

Angemerkt sei abschließend, dass der gendersensible Blick zwar bei Frauen mehr ausgeprägt ist, es im Einzelfall aber auch genau umgekehrt sein kann. Es gibt in der Planung

durchaus auch Männer, die diesen Blickwinkel haben. Der genderorientierte Blick auf die Verkehrswelt ist ein notwendiger Beitrag zur Verkehrswende!



Juliane Krause

Bauass., Dipl.-Ing., Verkehrsplanerin SRL, Büroinhaberin plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung, Braunschweig

Quellen:

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2015): Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Schlussbericht. Bearbeitung: Bauer, Uta et al. Berlin.

Bauer, Uta/Frölich v. Bodelschwingh, Franciska (2017): 30 Jahre Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung. Erfahrungen und Perspektiven. Sonderveröffentlichung des Deutschen Instituts für Urbanistik. Berlin.

Baum, Katharina/Albrecht, Tim (2021): Zeit für eine Verkehrsministerin! In: fairkehr – Das VCD-Magazin „Stadt der Frauen“. Heft 1/2021. Bonn.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015): Foliensatz „Genderbelange im Verkehrswesen“ (erarbeitet vom AK 1.1.1 „Gender und Mobilität“ der FGSV). <https://www.fgsv.de/gremien/verkehrsplanung/grundsatzfragen.html> (Zugriff: 12.04.2021).

Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.) (2020): Praxis kommunale Verkehrswende – Ein Leitfaden. Mit Texten von Thorsten Koska, Ulrich Jansen, Oscar Reutter, Carolin Schäfer-Sparenberg, Meike Spitzner und Alina Ulrich. Schriften zur Ökologie. Band 47. Berlin.

Herget, Melanie (2013): Verkehrsverhalten und Mobilitätsstrategien von Familien in ländlichen Räumen Deutschlands unter besonderer Berücksichtigung rollentypischer Arbeitsteilung. Dissertation an der TU Berlin, Fakultät V – Verkehrs- und Maschinensysteme. Berlin: <http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-3741> (Zugriff: 04.04.2021).

Krause, Juliane (2016): Gesellschaftliche Teilhabe und Mobilität – Genderbelange im Verkehrswesen. In: Straßenverkehrstechnik, Heft 5, S. 286–293.

Krause, Juliane (2020): Genderbelange in der Verkehrsplanung. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung HKV (Hg.: Gies, Jürgen/Huber, Felix/Mietzsch, Oliver et al.), 88. Ergänzungslieferung Kap. 3.2.6.5, S. 1–29. VDE Verlag GmbH. Berlin.

Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70904/15). Bonn/Berlin.

Spitzner, Meike (2000): Soziale Aspekte der Mobilität. Untersuchung im Auftrag der Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags Nordrhein-Westfalen. Hg. Landtag NRW. Drucksache „Informationen des Landtags NRW“ Nr. 13/0034. Düsseldorf.

Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) (2020): Die Verkehrswende ist sozial gerecht. VCD Fact Sheet 11/2020. Berlin.

⁴ <https://www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/> (Zugriff am 15.04.2021).