

VCÖ-Projekt

# Gender Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich

Hintergrundbericht

Wien, im April 2009

# Inhalt

Frauen und Männer haben immer noch ungleiche Mobilitätschancen .....	1
Empirische Datengrundlagen .....	2
Anzahl der Wege .....	2
Verkehrsmittelwahl / Modal Split .....	3
Wegezwecke .....	6
Kritik an den Erhebungsmethoden.....	9
Weitere empirische Datengrundlagen .....	11
Straßenverkehrsunfälle 2007 (Statistik Austria).....	11
Mikrozensus-Sonderprogramm „Umweltbedingungen – Umweltverhalten“ der Statistik Austria.....	14
Zeitverwendung .....	14
Geschlechterverhältnisse in den Organisationen.....	16
Gender im Verkehrs- und Mobilitätsbereich .....	19
Eine Frage der geschlechterpolitischen Positionierungen .....	19
Gleichheitsparadigma.....	20
Differenzparadigma.....	20
Dekonstruktionen / Postmodernes (feministisches) Paradigma .....	21
Gender im Verkehrs- und Mobilitätsbereich – ein umfassender Ansatz .....	22
Veränderungen durch geschlechterpolitische Strategien .....	24
Genderkompetenz ist eine wesentliche Voraussetzung .....	24
Gender Mainstreaming und Gender Budgeting in den Bereichen Mobilität und Verkehr .....	26
Konkrete Beispiele .....	28
Broschüre „Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich“ (Land Niederösterreich, KnollSzalai, 2005).....	28
Forschungsprojekt und Publikation „Frauenwege – Männerwege“. Entwicklung von Methoden zur gendersensiblen Mobilitätshebung .....	28
Planungsprozess „Bahnhofplatz Bern – Fachfrauen gestalten mit“ .....	29
Belange von Frauen / Gender Mainstreaming im ÖPNV in der Region Hannover, Niedersachsen, Deutschland .....	30
Verkehrssicherheit: Sicher mit Bus & Bahn in der Region Hannover.....	31
Der Gmoa-Bus in Pöttching, Burgenland.....	32
Literatur .....	33
Abbildungen .....	34
Impressum .....	35

# Frauen und Männer haben immer noch ungleiche Mobilitätschancen

Mobilität ist immer eingebettet in die bestehenden Geschlechterverhältnisse unserer Gesellschaft. Ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit, ob beim Einkauf, beim Begleiten von Kindern oder in der Freizeit – es gibt kaum jemanden, der oder die nicht in vielfältiger Weise Wege zurücklegt. Es sind immer Frauen und Männer, Mädchen und Burschen, die diese Wege zurücklegen – also Menschen mit einem biologischen und sozialen Geschlecht. Die geschlechterspezifische Arbeitsteilung, die in Österreich nach wie vor existiert, mit den strukturellen Rollenzuweisungen von Erwerbs-, Versorgungs-, Haus- und Familienarbeit nach den Geschlechtern hat immer Einfluss auf die Mobilität von Menschen. So werden in unserer Gesellschaft das Einkaufen, das Begleiten von Kindern und älteren Menschen oder die Wege für andere (kranke, ältere) Menschen immer noch mehrheitlich von Frauen erledigt und auch von Frauen erwartet. „Menschen sind nicht ohne Ziel und Zweck unterwegs, sondern um bestimmte Dinge zu erledigen, um zur Arbeit zu kommen, um sich zu versorgen, um soziale Beziehungen zu knüpfen und zu erhalten, um am politischen und kulturellen Leben teilzunehmen. Diese Ziele bestimmen den qualitativen Aspekt der Mobilität, nicht die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels oder die zurückgelegte Entfernung.“<sup>1</sup>

Die ungleichen Mobilitätschancen von Frauen und Männern sind demzufolge in den unterschiedlichen Alltags-, die Frauen und Männer haben, begründet. Die Wege, die für Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit (für sich und andere Personen, wie Kinder und ältere Menschen) zurückgelegt werden, sind die wesentlichen Größen bei Unterschieden im Mobilitätsverhalten. Durch die gängige Verkehrsplanung und Verkehrspolitik (Stichwort: Beschleunigung; Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs) wird das Unterwegs-Sein mit dem eigenen Pkw unterstützt. Personen, die Wege auch für andere zurücklegen (müssen) und daher mehr und kürzere tägliche Wege zurücklegen, haben daher tendenziell schlechtere Mobilitätschancen. Diese Benachteiligung betrifft beispielsweise das Unterwegs-Sein mit Kinderwagen oder Rollstuhl und das Gehen generell.

---

<sup>1</sup> Bauhardt, Christine: 2004, 133



Die Mobilitätsbefragung Niederösterreich zeigt folgende geschlechtsspezifische Unterschiede bei der Wegelänge und Wegedauer: „Wege unter 0,5 Kilometer, also Wegestrecken, die auch zu Fuß zurückgelegt werden (können), werden von 15 Prozent aller Frauen zurückgelegt und von neun Prozent aller Männer. Die Wege zwischen 20 und 50 Kilometer werden von elf Prozent aller Frauen, aber von 16 Prozent aller Männer zurückgelegt. Auch bei der Wegedauer in Minuten gibt es Unterschiede. Die Wege von Frauen dauern durchschnittlich 23,4 Minuten und jene der Männer 28,4 Minuten.“<sup>5</sup>

„Männer legen durchschnittlich 46 Kilometer am Tag zurück, davon 30 Kilometer als Autofahrer, Frauen nur 29 Kilometer, davon zwölf Kilometer als Autofahrerinnen.“<sup>6</sup>

## Verkehrsmittelwahl / Modal Split

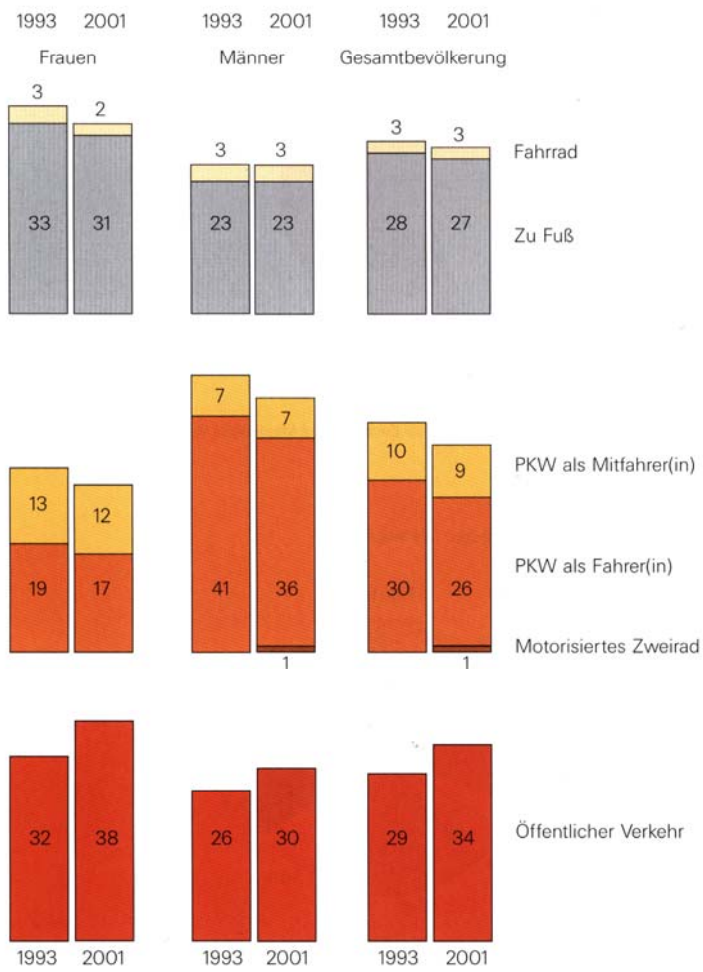
Die verfügbaren Fortbewegungs- und Verkehrsmittel, wie die eigenen Füße, das Fahrrad, die öffentlichen Verkehrsmittel und auch das Auto, haben entscheidenden Einfluss auf die Mobilität von Menschen. Gerade was die Verkehrsmittelwahl betrifft zeigen sich große geschlechtsspezifische Unterschiede. Frauen sind umweltfreundlicher und kostengünstiger mobil als Männer. So legen beispielsweise in Vorarlberg Frauen 43 Prozent ihrer Alltagswege mit Bahn, Bus, dem Fahrrad und zu Fuß zurück, Männer hingegen nur 31 Prozent. In Niederösterreich benützen Frauen für 41 Prozent ihrer Alltagswege den so genannten Umweltverbund, Männer nur für 35 Prozent ihrer Wege. In Wien legen Frauen 72 Prozent und Männer 59 Prozent ihrer Wege im Umweltverbund zurück. Und während in Österreich 64 Prozent der Frauen öffentliche Verkehrsmittel benutzen, steigen nur 56 Prozent der Männer in Bahn und Bus ein. Sind Männer gleich mobil wie Frauen, dann ist Österreich seinen Klimaschutzziele einen großen Schritt näher gekommen.

---

<sup>5</sup> Knoll, Bente et al.: 2005, 26

<sup>6</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: 2004, 120f.

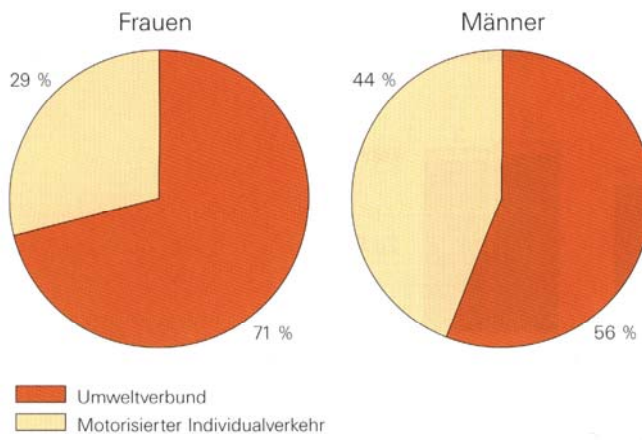
Abb. 12: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen (alle Tage) in Prozent



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Abb. 2: Modal Split nach Geschlecht Wien aus den Jahren 1993 und 2001

Abb. 13: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen nach Geschlecht 2001 (alle Wege)



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Abb. 3: Modal Split nach Geschlecht Wien aus dem Jahr 2001

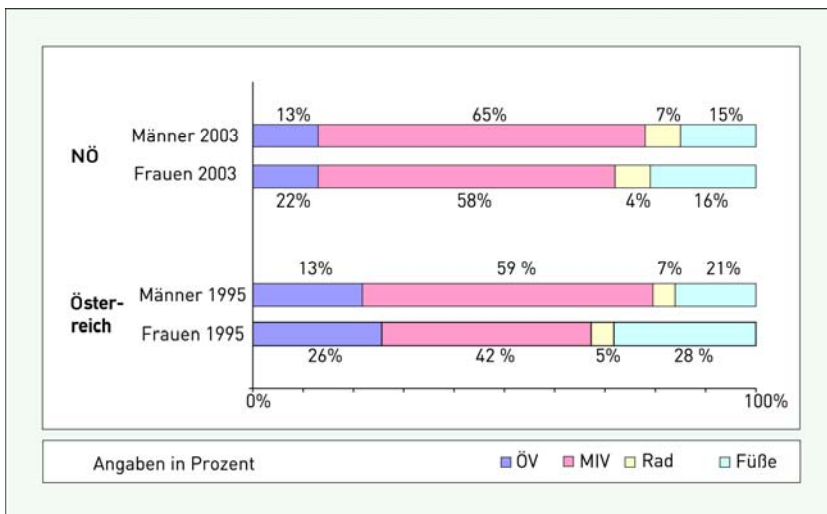
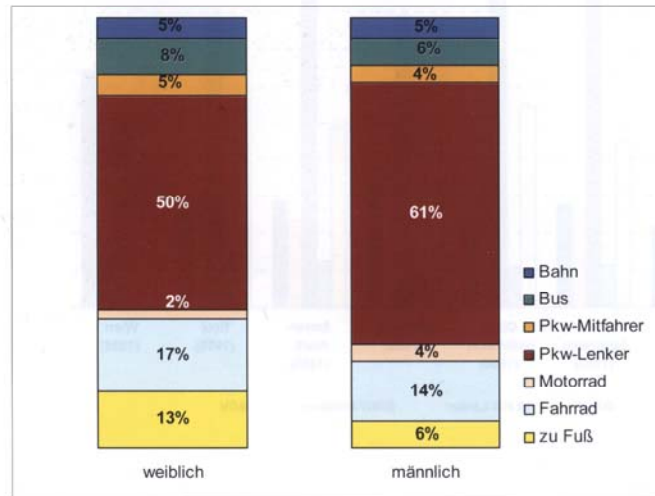


Abb. 4: Modal Split nach Geschlecht Österreich 1995 und Niederösterreich 2003

Abb. 23: Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel der VorarlbergerInnen an einem Werktag 2003 nach Geschlecht in %



Quelle: Herry Consult (2004)

Abb. 5: Modal Split nach Geschlecht Vorarlberg aus dem Jahr 2003

## Wegezwecke

Aufgrund der geschlechterspezifischen Arbeitsteilung, die einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hat, sind es in erster Linie nach wie vor Frauen, die für Familien- und Versorgungsarbeit zuständig sind und diese Aufgaben mit Erwerbsarbeit unter einen Hut bringen (müssen). Ein typischer „Frauenweg“ verbindet mehrere Wegezwecke – von der Arbeit nach Hause fahren, dabei unterwegs einkaufen, Kinder vom Kindergarten abholen. Teile des Weges werden zu Fuß, andere Teile mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Frauen legen ihre Wege also sehr oft multimodal zurück.



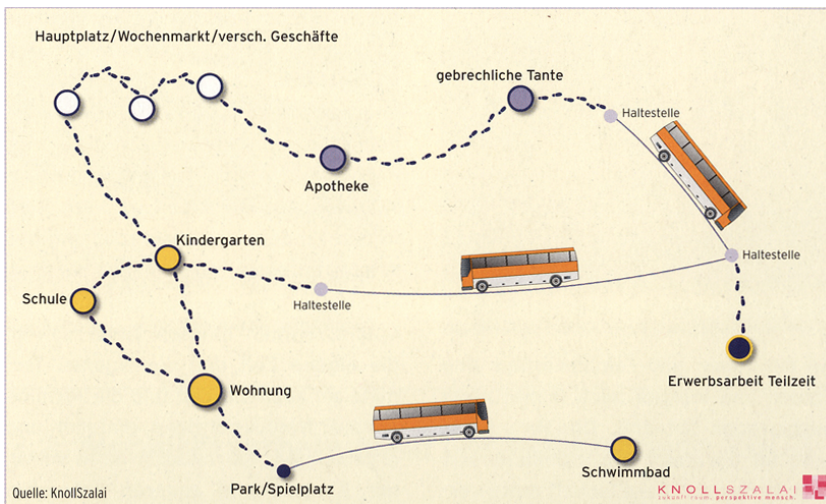
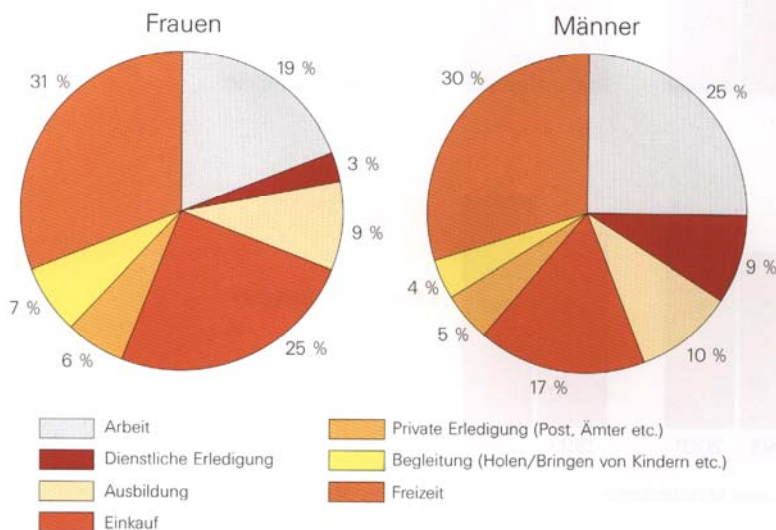


Abb. 6: Wegekette einer mobilen Person<sup>7</sup>

Männer haben, so zeigt die Mobilitätserhebung Niederösterreich 2003, einen klaren Hauptwegezweck und Frauen einen „Wegezweck-Mix“.

Der klare Hauptwegezweck von Männern ist mit 40 Prozent der Wegezweck „Arbeitsplatz / dienstlich / geschäftlich“. Der zweite Wegezweck ist die Freizeit mit 21 Prozent. Nur fünf Prozent der Wege von Männern haben den Zweck „Bringen / Holen von Personen“ – bei Frauen sind es elf Prozent. Es zeigt sich bei der Mobilitätserhebung in Niederösterreich eine interessante Teilung der Wegezwecke von Frauen: Die Wegezwecke Arbeitsplatz / dienstlich / geschäftlich (23 Prozent), Einkauf (22 Prozent) und Freizeit (21 Prozent) werden nahezu gleich häufig angegeben.

Abb. 14: Wegezwecke der WienerInnen nach Geschlecht 2001 (alle Wege)



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003, Wien, 2002.

Abb. 7: Wegezwecke nach Geschlecht Wien aus dem Jahr 2001

<sup>7</sup> Quelle: KnollSzalai

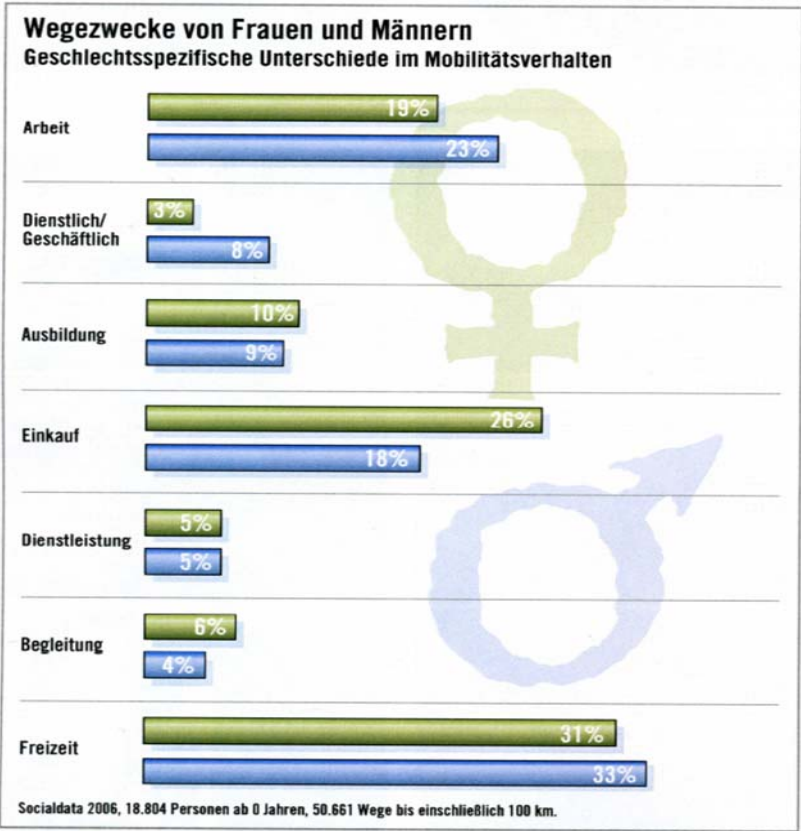


Abb. 8: Wegeziecke nach Geschlecht Wien aus dem Jahr 2006

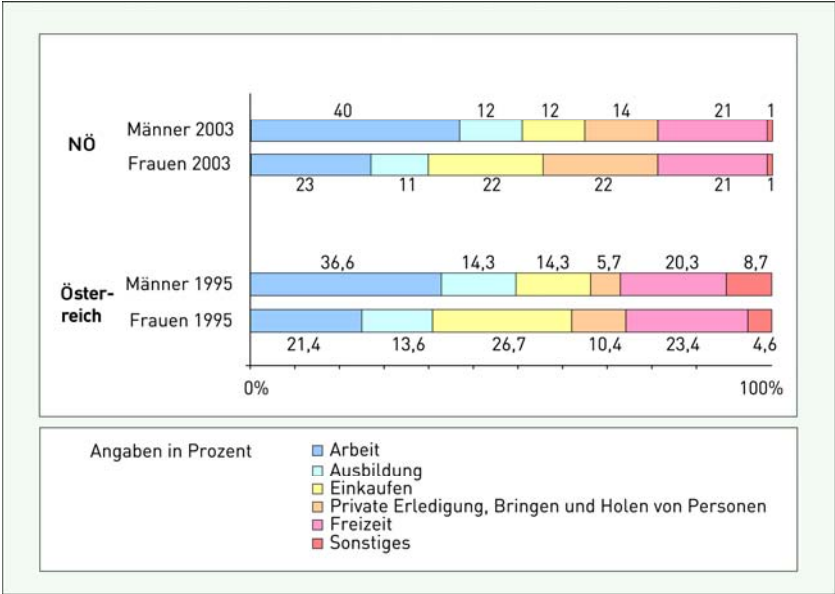


Abb. 9: Wegeziecke nach Geschlecht Österreich 1995 und Niederösterreich 2003

# Kritik an den Erhebungsmethoden

Jedoch ist bei diesen Zahlen und Fakten auch die Art der Datenerhebung mit zu berücksichtigen: So konnten für die gängigen Fragebögen von Verkehrs- und Mobilitätshebungen bereits die eingeschriebenen Genderkonstruktionen nachgewiesen werden.<sup>8</sup> Dies soll nun am Beispiel der „Wegezwecke“ konkret erläutert werden.

Oberösterreich	Niederösterreich	Deutschland / ab 14 Jahre	Deutschland / Kinder
zum Arbeitsplatz	Arbeitsplatz	Arbeitsplatz	
Dienstlich / geschäftlich	Dienstlich / geschäftlich	Dienstlich / geschäftlich	
Ausbildung / Schule	Schule / Ausbildung	Ausbildung / Schule	Kita / Kindergarten (Vor-) Schule
	Bringen und Holen von Personen	Bringen und Holen von Personen	Begleitung Erwachsener
Einkauf	Einkauf	Einkauf	
Einkauf / täglicher Bedarf			
Einkauf / längerfristige Güter			
	Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde)	Private Erledigung	
	Freizeitaktivität	Freizeitaktivität	Sport, Sportverein
			Freunde besuchen / treffen
			Unterricht (nicht Schule)
Nach Hause	Zurück nach Hause	Nach Hause	Nach Hause
Anderes, und zwar (freies Feld)	Anderes, und zwar (freies Feld)	Sonstiges (freies Feld)	Etwas anderes (freies Feld)

Abb. 10: Die in den Fragebögen verwendeten Wegezwecke<sup>9</sup>

Die Wegezwecke, die in den Fragebögen angekreuzt werden können, wie Erwerbsarbeit, Ausbildung, Einkauf, Bringen/Holen von Personen, Behörde oder Freizeit spiegeln gängige geschlechtsspezifische Rollenstereotype wider. Die Wege, die für reproduktive Tätigkeiten zurückgelegt werden, werden nicht in ihrer vollständigen Dimension abgefragt und erhoben. Die Einteilung der Wegezwecke in „Erwerbsarbeit“, „Ausbildung“, „Einkauf“, „Bringen/Holen von Personen“, „Private Erledigung, wie Behörden“, „Freizeit“ und die in weiterer Folge als „Berufsverkehr“, „Einkaufs- und Freizeitverkehr“ etc. in den planerischen Diskussionen verwendeten Begriffe entsprechen der traditionellen Zuweisung Mann=Erwerbsarbeit und Frau=Hausarbeit.

Um diese Tatsachen zu begreifen und sichtbar zu machen, dass nicht nur Frauenalltage durch gängige Erhebungsmethoden nicht adäquat abgebildet werden, genügt es sich vorzustellen, was es

<sup>8</sup> Knoll, Bente: 2008

<sup>9</sup> KnollSzalai

für einen 32-jährigen Vater in Teilkarenz bedeutet, auf dem Fragebogen beim Wegezweck genau ein Kreuz zu machen, für einen Weg von zu Hause über den Spielplatz zur Apotheke, weiter zum Drogeriemarkt, dann zur Bäckerin und weiter zum Lebensmittelgeschäft – dies alles in Begleitung seines zweijährigen Sohnes und seiner sechs Monate alten Tochter.

Wo soll das Kreuz beim Fragebogen denn hinkommen?

- Arbeitsplatz? Als Vater in Teilkarenz verbringt er den Arbeitstag zuhause – also ist die Wohnung zurzeit auch sein Arbeitsplatz? Er bezieht ja schließlich Karenzgeld dafür.
- Bringen und Holen von Personen? Nein, denn der Sohn wurde nicht in eine Betreuungseinrichtung gebracht. Oder vielleicht doch – denn der Vater hat seinen Sohn zum Spielplatz gebracht und dort betreut?
- Einkauf? Ja zum Teil, aber was ist mit dem Spielplatz-Aufenthalt?
- Private Erledigung? Nein, auf keinen Fall! Der Vater hat weder den Spielplatz, noch die Apotheke (Medizin für den Sohn), noch die Bäckerin (ein Kornweckerl für das hungrige Kind) für sich privat genutzt beziehungsweise dort private Erledigungen gemacht. Vielleicht fällt aber das Lebensmittelgeschäft unter private Erledigung, denn dort hat der Vater auch eine Tageszeitung für sein Privatvergnügen gekauft – obwohl, auch in Teilkarenz muss man [sic!] auf dem Laufenden bleiben ...
- Freizeitaktivität? Ja das ist die vorletzte anzukreuzende Möglichkeit – die letzte anzukreuzende Möglichkeit (Zurück nach Hause) wird für den nächsten Weg verwendet. Wobei der Vater das zufällige Treffen mit xy vom Spielplatz gar nicht angeben wird, denn es war ja kein Ziel, xy zu treffen. Und dass der Nachhauseweg durch das Treffen und Plaudern eine halbe Stunde länger als gewöhnlich gedauert hat – darüber sollen sich die Verkehrsplaner Gedanken machen.

Ein weiteres Beispiel: Eine Person mit Betreuungspflichten begleitet ihre Kinder beispielsweise zum Sportplatz und wartet dort eine Stunde, bis das Training vorbei ist. Welchen Wegezweck soll sie ankreuzen?

- Begleitweg? Was bleibt dann mit der Stunde Wartezeit?
- Freizeit? Diese Freizeit gilt nur für die Kinder, die Wartezeit ist ohne Erholungs- und Freizeitwert für die Begleitperson.

Die komplexen und differenzierten Wegeketten mit verschiedenen Wegezwecken von Menschen mit Betreuungspflichten – in unserer Gesellschaft sind dies nach wie vor mehrheitlich Frauen – werden nicht sichtbar. Begleitwege werden nicht in ihren realen Dimensionen abgefragt. Ebenso werden die Nebenbei-Wege, wie auf dem Weg zur Arbeit noch schnell in die Putzerei oder einen Imbiss kaufen, nicht explizit angesprochen und abgefragt – und somit stehen diese Informationen für die Auswertungen nicht zur Verfügung.

# Weitere empirische Datengrundlagen

## Straßenverkehrsunfälle 2007 (Statistik Austria)

Ausgehend von der These und Alltagsannahme, dass Frauen die sichereren Verkehrsteilnehmerinnen sind, werden im folgenden Zahlen und Fakten aus der Publikation „Straßenverkehrsunfälle 2007“, herausgegeben von Statistik Austria, präsentiert.

Im Zeitraum 1998 bis 2007 gab es auf Österreichs Straßen 417.906 Unfälle mit Personenschaden, wobei 545.026 Personen verletzt wurden. Der Männeranteil bei den verletzten Personen lag bei 56,33 Prozent und der Frauenanteil lag bei 43,67 Prozent. Im gleichen Zeitraum wurden auf Österreichs Straßen 8.930 Personen getötet, wobei 73,42 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten männlich, nur 26,21 Prozent weiblich waren.<sup>10</sup>

Ist das Geschlechterverhältnis bei den verletzten Personen noch eher ausgeglichen, so werden deutlich mehr Männer im Straßenverkehr tödlich verletzt.

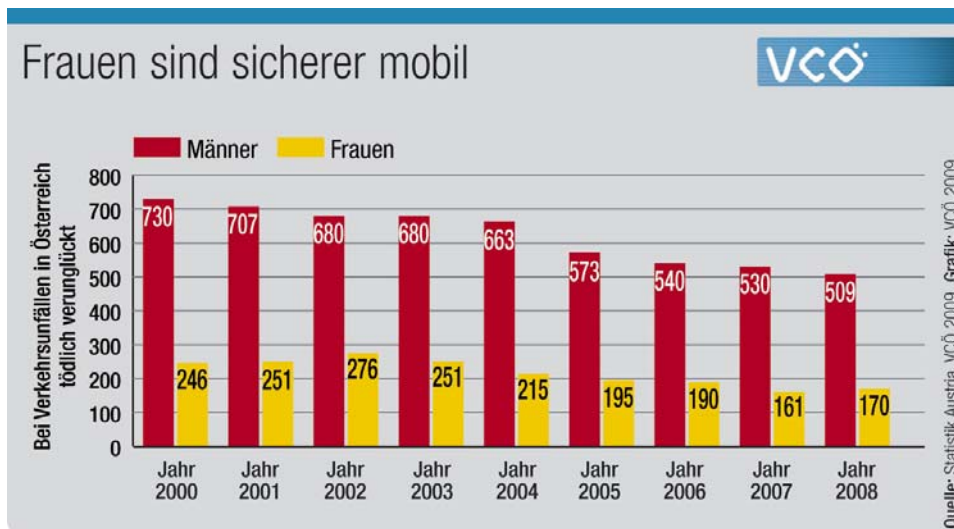


Abb. 11: Frauen sind sicherer mobil<sup>11</sup>

Wird Beteiligung der unterschiedlichen Verkehrsmittel („Lenker oder Lenkerin und Mitfahrer oder Mitfahrerin von ...“) an den Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2007 betrachtet, so zeigt sich beim Verkehrsmittel Pkw ein Anteil an männlichen Verletzten von 49,65 Prozent und ein Anteil von weiblichen Verletzten von 50,35 Prozent. Bei den Gehenden liegt der Männeranteil bei 46,77 Prozent und der Frauenanteil bei 53,23 Prozent.

<sup>10</sup> Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2007, Wien 2008, Seite 48

<sup>11</sup> VCÖ, eigene Berechnungen basierend auf: Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2008, Wien 2009

Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt sich ein höherer Prozentanteil von weiblichen Verletzten, nämlich beim Linienbus (O-Bus) von 74,6 Prozent und beim Omnibus von 66,21 Prozent.<sup>12</sup>

Bei den im Straßenverkehr im Jahr 2007 getöteten Menschen zeigt sich beim Pkw ein deutlicher Geschlechterunterschied: 75,66 Prozent der mit dem Pkw Getöteten sind männlich und 24,34 Prozent sind weiblich.<sup>13</sup> Und obwohl Frauen mehr zu Fuß gehen, sind rund 57 Prozent der im Straßenverkehr getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger Männer.<sup>14</sup>

Eine Untersuchung aus Deutschland belegt, dass Verkehrsunfälle die häufigste Todesursache im Jugendalter darstellen. „Im Jahr 2001 starben in Deutschland circa 1.160 junge Männer und Frauen im Alter von 15 bis 20 Jahren im Straßenverkehr, die meisten davon mit dem Pkw (76 Prozent) oder mit einem motorisierten Zweirad (15 Prozent).“<sup>15</sup>

„Bei der Analyse der Unfallursachen mit Personenschaden für 2003 ergeben sich [in Deutschland] ebenfalls deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede: Bei den Männern ist die häufigste Unfallursache die nicht angepasste Geschwindigkeit während bei den Frauen die nicht beachtete Vorfahrt die häufigste Unfallursache ist. Nur 5,7 Prozent der Frauen wurde nicht angepasste Geschwindigkeit von der Polizei vorgeworfen. Auch der Alkoholeinfluss als Unfallursache spielt bei den Frauen eine erheblich niedrigere Rolle als bei den Männern, nämlich 0,56 Prozent bei Frauen zu 4,29 Prozent bei Männern. Auch bei der Unfallursache Abstand halten schneiden die Frauen besser ab als die Männer: Nur 4,37 Prozent der Frauen zu 8,68 Prozent der Männer.“<sup>16</sup>

2.646 Unfälle, 6,8 Prozent der Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2008 auf Österreichs Straßen, waren Alkoholunfälle, das sind Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, an denen Personen beteiligt waren, bei denen eine Beeinträchtigung durch Alkohol gemäß §5 Abs.1 StVO oder (ab 1998) eine Überschreitung des im §14 Abs.8 FSG festgelegten Blut- oder Atemalkoholgrenzwertes festgestellt wurde. Hier zeigt sich ein deutlicher Geschlechterunterschied: Der Männeranteil der an diesen Unfällen alkoholisierten Beteiligten lag bei 88 Prozent, der Frauenanteil lag bei 12 Prozent. Es wird deutlich, dass Alkoholunfälle eindeutig eine „Männeranlegenheit“ sind.<sup>17</sup>

---

<sup>12</sup> Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2007, Wien 2008, Seite 93

<sup>13</sup> Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2007, Wien 2008, Seite 95

<sup>14</sup> Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2008, Wien 2009, Tabelle 12/Seite 72

<sup>15</sup> Maria Limbourg/Karl Reiter, Universität Duisburg-Essen, „Saturday night fever“ Disco-Unfälle – Ursachen und Präventionsmöglichkeiten, Datengrundlage: Statistisches Bundesamt 2002 – Deutschland  
<http://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-11655> [19.3.2009]

<sup>16</sup> <http://www.ladycaronline.de> [19.3.2009]

<sup>17</sup> Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2008, Wien 2009, Übersicht 4, Seite 11

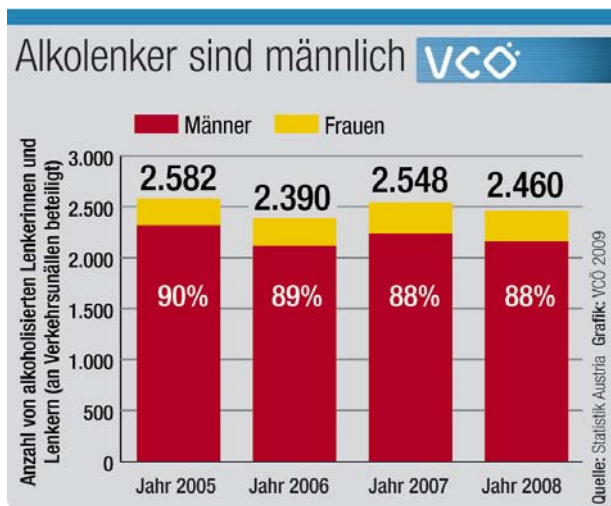


Abb. 12: Alkolenker sind männlich<sup>18</sup>

Werden die Zahlen aus dem Jahr 2007 genauer nach dem Alter analysiert, zeigt sich, dass bei allen Altersklassen Männer die „alkoholisierten Beteiligten“ anführen. Bereits bei der Altersklasse von null bis 14 Jahren gibt es drei männliche alkoholisierte Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden. Die höchsten Werte zeigen sich in den Altersgruppen zwischen 20 und 24 Jahren (Summe 525; Frauenanteil: 9,9 Prozent), gefolgt von der Altersgruppe zwischen 25 und 29 Jahren (Summe 329; Frauenanteil: 16,1 Prozent). In der Altersgruppe zwischen 25 und 29 Jahren findet sich auch der höchste absolute Wert von weiblichen alkoholisierten Beteiligten – nämlich 53.<sup>19</sup>

Werden die Alkoholunfälle aus dem Jahr 2007 genauer nach der Art des Verkehrsmittel beziehungsweise nach der Fortbewegungsart analysiert, so zeigt sich folgender geschlechtsspezifischer Unterschied: 84,3 Prozent der an den Unfällen alkoholisiert beteiligten Gehenden sind Männer, der Frauenanteil beträgt 15,7 Prozent.<sup>20</sup>

Bei der Anzahl an Personen, die als Geisterfahrer oder Geisterfahrerinnen im Jahr 2007 in der Statistik zu den Straßenverkehrsunfällen erfasst wurden, zeigt sich neben dem Unterschied zwischen den Geschlechtern, dass hier das Alter beziehungsweise die Art der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit den Unterschied ausmachen. Insgesamt gab es im Jahr 2007 nur zwei Geisterfahrerinnen, die beide „nicht beeinträchtigt“ waren, eine Frau war in der Altersgruppe zwischen 31 und 35 Jahren, die zweite Frau war älter als 81 Jahre.

Von den acht männlichen Geisterfahrern im Jahr 2007 waren fünf durch Alkohol oder Drogen beeinträchtigt und diese waren zwischen 41 und 60 Jahre alt. Zwei Geisterfahrer in den Altersgruppen 61 bis 65 Jahre beziehungsweise 76 bis 80 Jahre wiesen keine Beeinträchtigung auf. (Bei einem Geisterfahrer in der Altersgruppe zwischen 41 und 45 Jahren fehlt diese entsprechende Angabe).<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2008, Wien 2009, Übersicht 4, Seite 11

<sup>19</sup> Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2007, Wien 2008, Seite 146

<sup>20</sup> Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2007, Wien 2008, Seite 146

<sup>21</sup> Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2007, Wien 2008, Seite 192



## Mikrozensus–Sonderprogramm „Umweltbedingungen – Umweltverhalten“ der Statistik Austria

In Österreich werden im Rahmen des Mikrozensus Fragen zu Umweltbedingungen regelmäßig im Abstand von drei bis vier Jahren gestellt. „Gefragt wird unter anderem, in welchem Ausmaß Menschen in ihrem Wohnbereich beziehungsweise in ihrer Wohnumwelt oder am Arbeitsplatz aufgrund von Lärm, Gerüchen, Staub oder Rußentwicklung beziehungsweise Elektrosmog beeinträchtigt werden. Welche Ursachen werden dafür vermutet? Hat dies Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Betroffenen, und in welchem Ausmaß? Was das Umweltverhalten betrifft, stand in diesem Sonderprogramm das Einkaufen im Mittelpunkt: Wieweit werden Entscheidungen zum Kauf bestimmter Produkte durch umweltbezogene und -relevante Aspekte beeinflusst? Weiters wurden die Respondenten gebeten, die Umweltprobleme nach ihrer Wichtigkeit einzuschätzen. Eine Frage galt den öffentlichen Verkehrsmitteln: Wer benützt sie in welchem Ausmaß?“<sup>22</sup>

Im Mikrozensus-Sonderprogramm „Umweltbedingungen – Umweltverhalten“ 2007 wurden auch Fragen hinsichtlich der individuellen Verkehrsmittelwahl (Modal Split) von Frauen und Männern gestellt. Die komplexe Frage zur Verkehrsmittelwahl („Wie häufig nutzen Sie bei Ihren täglichen Wegen die folgenden Verkehrsmittel?“) zeigt einige – zum Teil deutliche – geschlechts- und altersspezifische Unterschiede.

Die Ergebnisse dazu sollen Ende April 2009 von der Statistik Austria veröffentlicht werden. In dieser Publikation wird ein Gastkommentar von KnollSzalai zu ausgewählten Fragestellungen erscheinen. KnollSzalai erstellt für die Themenfelder „Sorge um die Umwelt“, „Umweltentscheidungen“, „Lärm“ und „Mobilitätsverhalten“ vertiefende genderspezifische Auswertungen und Interpretationen, die Ergebnisse dazu werden ebenfalls, im Anschluss an die Publikation der Statistik Austria, in einer gesonderten Publikation im Juli 2009 veröffentlicht.

## Zeitverwendung

Zeitverwendungsstudien sind ebenso interessante und gut nutzbare Grundlagen für repräsentative Daten, aus denen sich Bezüge zum Mobilitätsverhalten herstellen lassen. In Österreich sind bisher zwei amtliche Erhebungen im Rahmen des Mikrozensus als Sonderprogramm über die Verwendung der Zeit durchgeführt worden („Zeitbudget der Bevölkerung“): 1981 fand die Befragung im September, 1992 im März und September statt. Bei der „Tagesablaufferhebung 1981“ hatten Personen ab 19 Jahren den Interviewenden anzugeben, welche Tätigkeiten sie am Vortag ausgeübt hatten. Bei der „Zeitverwendungserhebung 1992“ wurden alle Personen ab zehn Jahren in den in der Stichprobe erfassten Privathaushalten ersucht, einen Tag lang alle Tätigkeiten „rund um die Uhr“ in ein Tagebuch einzutragen, und zwar mit eigenen Worten.

---

<sup>22</sup> [http://www.statistik.at/fachbereich\\_umwelt/verhalten.shtml](http://www.statistik.at/fachbereich_umwelt/verhalten.shtml) [9.2.2007] Die Ergebnisse des Sonderprogramms „Umweltbedingungen – Umweltverhalten“ aus dem Jahr 2003 können unter [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_und\\_umwelt/umwelt/umweltbedingungen\\_verhalten/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_und_umwelt/umwelt/umweltbedingungen_verhalten/index.html) [5.9.2008] nachgelesen werden.



Aus der in Österreich im Jahr 1992 durchgeführten Zeitverwendungsstudie stehen Daten über die Arbeitsteilung zwischen Eheleuten beziehungsweise Lebensgefährten und Lebensgefährtinnen mit Kindern unter 15 Jahren zur Verfügung.<sup>23</sup>

Die folgende Grafik zeigt das Volumen der Gesamtarbeitszeit und deren Aufteilung zwischen Haus- beziehungsweise Familienarbeit und Erwerbsarbeit am Beispiel einer weit verbreiteten Form des Zusammenlebens, nämlich Partnerschaft mit zumindest einem Kind unter 15 Jahren. Unter dem Begriff der „Haus- und Familienarbeit“ werden in dieser Studie Hausarbeiten im engeren Sinne (wie putzen, kochen, einkaufen), Kinderbetreuung, Pflege kranker und älterer Personen sowie handwerkliche Tätigkeiten im Sinne von „Do-it-yourself“ und Gartenarbeit zusammengefasst.

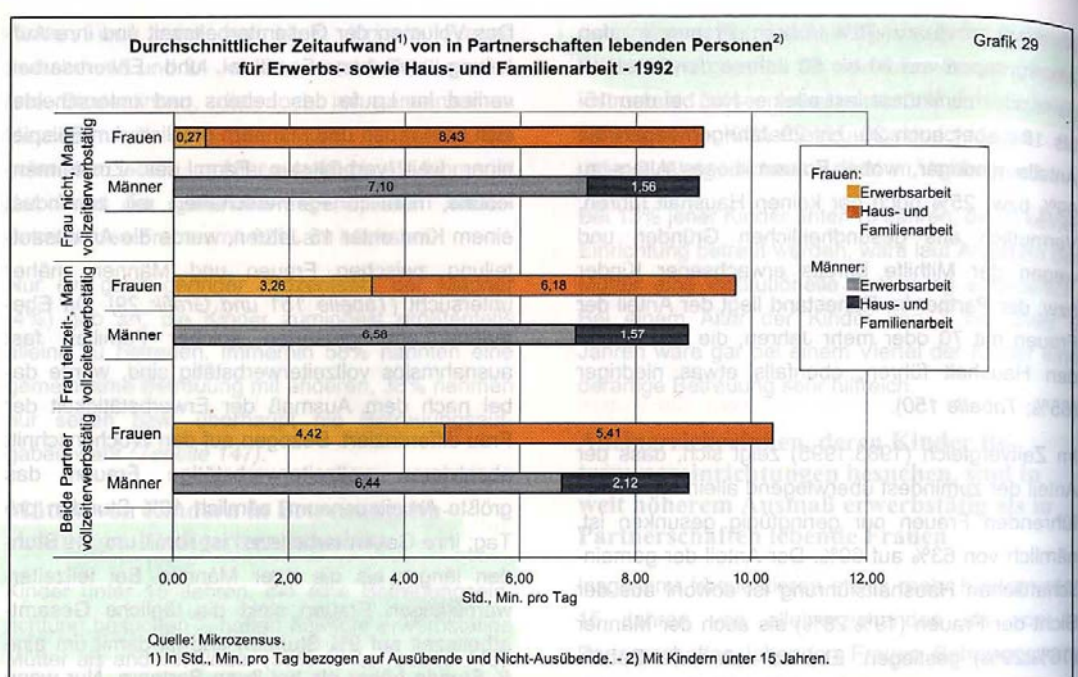


Abb. 13: Zeitaufwand für Arbeit von in Partnerschaft lebenden Personen

„Da Ehemänner beziehungsweise Lebensgefährten solcher Familien fast ausnahmslos vollzeiterwerbstätig sind, wurde dabei nach dem Ausmaß der Erwerbstätigkeit der Frau differenziert. Bezogen auf den Wochenschnitt absolvieren vollzeiterwerbstätige Frauen das größte Arbeitspensum, nämlich 10 1/2 Stunden pro Tag; ihre Gesamtarbeitszeit ist somit um eineinhalb Stunden länger als die ihrer Männer. Bei teilzeiterwerbstätigen Frauen sinkt die tägliche Gesamtarbeitszeit auf 9 3/4 Stunden und ist damit um eine Dreiviertelstunde höher als bei ihren Partnern. Nur wenn die Frau keiner regelmäßigen Erwerbstätigkeit nachgeht, weisen beide Partner ein ähnliches Arbeitsvolumen auf (je gut neun Stunden pro Tag).“<sup>24</sup> Bei der Interpretation der Daten kommt die oben genannte Studie zu folgendem Schluss: „Während die Gesamtarbeitszeit der Frauen bei zunehmender Erwerbstätigkeit ansteigt, bleibt jene ihrer Partner davon nahezu

<sup>23</sup> Vergleiche BMSG: 2002, 89f.

<sup>24</sup> Vergleiche BMSG: 2002, 89

unbeeinflusst. Daraus kann gefolgert werden, dass die Erwerbstätigkeit der Frauen keine nennenswerte Zunahme der Mithilfe im Haushalt durch ihre Partner mit sich bringt.“<sup>25</sup>

Der Mangel an Bereitschaft von Männern, Haus-, Versorgungs- und Familienarbeit mitverantwortlich zu übernehmen und die daraus resultierende Inkompetenz, mit Raum und Zeit sozial umzugehen, spiegelt sich im Mobilitätsverhalten motorisierter Männer wider. Einschlägige Untersuchungen haben ergeben, dass sich Männer in Unkenntnis der umliegenden Infrastruktur nicht der nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten bedienen, sondern für Besorgungen oft große Umwege mit dem Auto fahren.<sup>26</sup>

## Geschlechterverhältnisse in den Organisationen

Ungleiche Mobilitätschancen von Frauen und Männern stehen auch im Zusammenhang mit den Organisationen, die für Verkehrsforschung, Verkehrsplanung sowie für die Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten tätig sind. Hier zeigen sich ungleiche Geschlechterverhältnisse – ein deutlicher Geschlechterunterschied - ganz deutlich, wenn wir den Blick auf die Agierenden richten: Viele leitende Positionen im Bereich der Verkehrsplanung sind in Österreich von Männern besetzt. Auch die technischen Büros sind männerdominiert. So gab es in Österreich im Jahr 2008 keine einzige selbstständige Verkehrsplanerin. Die Planung von Straßen, die Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs erfolgt praktisch ausschließlich aus dem Blickwinkel und der Alltagserfahrung von Männern.

Die Verkehrsplanung ist in besonderem Maße geschlechterhierarchisch geprägt:

Die Zahlen zu den österreichischen Erstinskribierenden an Universitäten zeigen Folgendes: „40 Prozent der Studienanfängerinnen wählen ein geisteswissenschaftliches Studium, während sich nur ein Sechstel der männlichen Studienanfänger dafür entscheidet. Die Domäne der Männer ist weiterhin das technische Studium; nicht einmal fünf Prozent der Studienanfängerinnen wählen eine technische Studienrichtung.“<sup>27</sup>

Die Zahlen der Studierenden von ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen an den Technischen Universitäten Wien und Graz, der Montanuniversität Leoben, der Universität für Bodenkultur in Wien sowie an Fachhochschulen zeigen folgendes Bild:

---

<sup>25</sup> Vergleiche BMSG: 2002, 89

<sup>26</sup> Vergleiche Spitzner, Meike et al.: 1996

<sup>27</sup> BMSG: 2002, 30

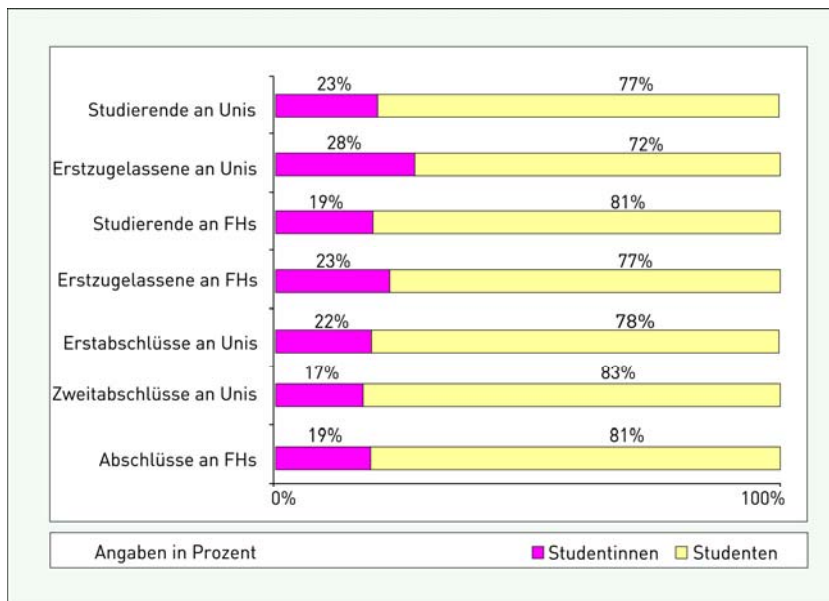


Abb. 14: Studierende der Ingenieurwissenschaften im Jahr 2005

Es lässt sich insgesamt gesehen feststellen, dass sowohl in der Ausbildung (Studierende sowie Lehrende im ingenieurwissenschaftlichen Bereich) als auch in der Praxis (Fachabteilungen von Verwaltungen, die mit Fragen und Entscheidungen in der Verkehrsplanung betraut sind, sowohl auf Bundes-, Länder- und auch Gemeindeebene sowie Ziviltechnische beziehungsweise Technische Büros) mehr Männer als Frauen vertreten sind. Es finden sich fast durchwegs Männer in Gestaltungs- und Entscheidungspositionen der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik.

Genderanalysen von Organisationen, die im Verkehrsbereich tätig sind, machen die numerische Minderheit von Frauen sichtbar. Die so genannte Privatwirtschaft, die Technischen Büros beziehungsweise Ingenieurbüros, die Ingenieurkonsulentinnen und Ingenieurkonsulenten in Österreich sind fast ausschließlich männlich dominiert. So gibt es in Österreich derzeit keine einzige selbstständige Verkehrsplanerin! In den Verkehrsplanungsabteilungen der Bundesländer in Österreich findet sich nur eine Frau in leitender Position. Im Verkehrsministerium zeigt sich ein etwas besseres Bild: Dort ist ein Viertel der Abteilungsleiterinnen und Abteilungsleiter weiblich.<sup>28</sup> Studien aus Deutschland belegen: „98,8 Prozent der leitenden Verkehrsplanenden in den alten Bundesländern sind Männer.“<sup>29</sup>

Die Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) ist ein gemeinnütziger Verein, der seine Hauptaufgabe darin sieht, Erkenntnisse aus dem gesamten Verkehrs- und Straßenwesen im Zusammenwirken von Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung weiterzuentwickeln, zu dokumentieren und zu kommunizieren. Die FSV dient der Forschung und Förderung im Verkehrs- und Straßenwesen mit dem Ziel, die Anwendung von Forschungsergebnissen in der Praxis durch die Festlegung einheitlicher technischer Standards zu erreichen. Die FSV gibt unter anderem das Regelwerk für den Straßenbau, die „RVS – Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau“ heraus und ist – gemessen an der Anzahl weiblicher

<sup>28</sup> Vergleiche Knoll, Bente: 2008, 35ff.

<sup>29</sup> Spitzner, Meike: 1999, 68

beziehungsweise männlicher Entscheidungstragenden – ein eindrucksvolles Beispiel an Männermacht in der Verkehrsplanung und im Straßenbau.

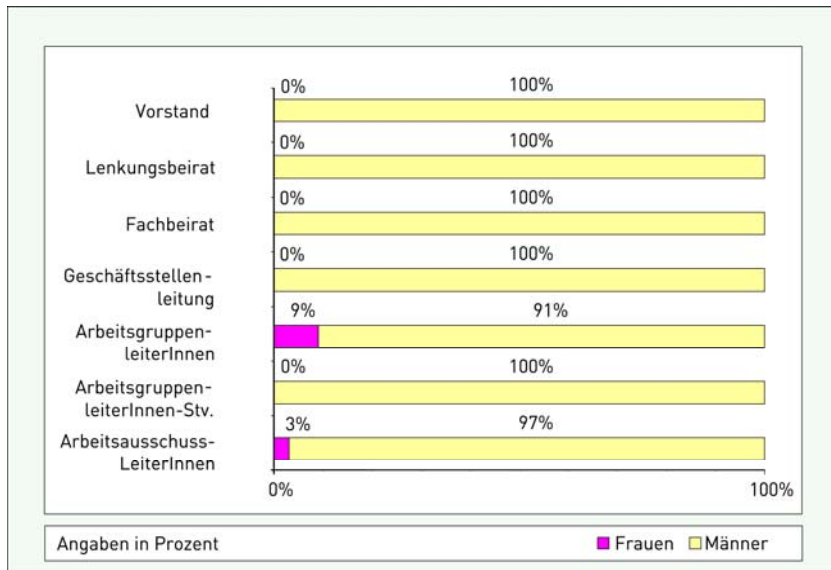


Abb. 15: Geschlechterverhältnisse in der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr

# Gender im Verkehrs- und Mobilitätsbereich

## Eine Frage der geschlechterpolitischen Positionierungen

„Gender“ ist im Verkehrs- und Mobilitätsbereich auf mehreren Ebenen bedeutsam. Zum einen sagt die Statistik, dass 51,6 Prozent der österreichischen Bevölkerung gemäß dem Mikrozensus vom Dezember 2007 Frauen sind. So ist es schlichtweg eine Frage der Gerechtigkeit, dass Frauen auch gemäß ihrer statistischen Repräsentanz in Österreich auch in allen Verkehrs- und Mobilitätsbereichen auf allen Ebenen vertreten sind. Die vorab dargestellten Fakten zum Frauen- und Männeranteil in ausgewählten Organisationen im Verkehrsbereich sprechen eine deutliche Sprache und zeigen, dass es noch ein weiter Weg ist, bis Frauen auch in diesen Organisationen und Gremien mit 51,6 Prozent vertreten sind.

Auch aus der Sicht der nachhaltigen Entwicklung gibt es Bezüge zur Geschlechtergerechtigkeit: „Die engen Bezüge zwischen Nachhaltigkeit und Geschlechtergerechtigkeit liegen zunächst in dem Konzept Nachhaltigkeit selbst, da es als ein Kernelement auch die normative Dimension Gerechtigkeit umfasst, wobei darunter in der Regel Verteilungsgerechtigkeit zwischen den heutigen und zu den zukünftigen Generationen verstanden wird. Aus den anhaltenden weltweiten Ungleichheiten zwischen den Geschlechtern insbesondere in Hinblick auf die geschlechtsspezifische Arbeits- und Verantwortungsteilung sowie auf politische, wirtschaftliche und technische Entscheidungs- und Gestaltungsprozesse, lässt sich daraus zugleich die grundsätzliche Bedeutung von Geschlechtergerechtigkeit für Nachhaltigkeit ableiten.“<sup>30</sup>

Weiters gehen die feministischen Wissenschaften und die Genderforschung ganz allgemein gesehen davon aus, dass es keine so genannten geschlechterneutralen Bereiche in Wissenschaft und Forschung sowie in der Gesellschaft gibt.

Geschlecht/er und auch Geschlechterverhältnisse sind keine „natürlichen“ Gegebenheiten oder von der Natur oder Biologie „einfach“ vorgegeben, sondern Geschlecht/er sind vielmehr als soziale Konstrukte zu verstehen: Gender meint gesellschaftlich und kulturell geprägte Rollen, Rechte, Pflichten, Ressourcen und Interessen von Frauen und Männern. Gender erfasst also alles, was in einer Kultur, in einer Gesellschaft als typisch für ein bestimmtes Geschlecht angesehen wird (beispielsweise Kleidung, Beruf, Eigenschaften etc.). Geschlechterrollen können sich im Laufe der eigenen Lebenszeit wie auch im Laufe der Geschichte ändern und sind innerhalb sowie zwischen den Kulturen unterschiedlich. Neben Gender wirken auch andere Kategorien wie Alter, soziale und ethnische Herkunft, Religion aber auch die (gesellschaftlich zugeschriebenen) Versorgungspflichten

---

<sup>30</sup> Weller, Ines: 2004

für andere Menschen, sei es Kinder oder Ältere. Gender ist ein sich in permanenter Wandlung befindliches Konzept. Einfach gesagt: Geschlecht ist überall sichtbar – wir müssen nur genau hinschauen.

Die verschiedenen theoretischen Zugänge von Feministinnen und Geschlechterforschenden lassen sich grob in folgende Positionen teilen:

## Gleichheitsparadigma

Theoretikerinnen, die die Gleichheitsposition vertreten, postulieren, dass Frauen und Männer im Grunde genommen (als Menschen beziehungsweise Bürger oder Bürgerinnen) gleich sind. Es gibt zwar empirisch nachweisbare Unterschiede zwischen Frauen und Männern, aber diese sollen keine gesellschaftliche Relevanz haben. „Die Utopie hinter dieser Sichtweise ist eine Gesellschaft, wo es keine natürlichen Ungleichheiten gibt beziehungsweise diese für den gesellschaftlichen Status keine Rolle spielen, wo etwa das Geschlecht ähnlich behandelt wird wie die Ohrenform.“<sup>31</sup>

Zentrale politische Forderungen aus dieser Position heraus sind die Gewährung und Sicherstellung gleicher Rechte für Frauen und Männer, Gleichbehandlung beim Zugang zu verschiedenen sozialen Positionen, Abbau von Barrieren, die eine gleichgestellte Partizipation an den verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen erschweren (Chancengleichheit) sowie eine gleiche Verteilung der gesellschaftlichen Ressourcen. Die Orientierung am Gleichheitsansatz bedeutet, eine konsequente Politik der Antidiskriminierung zu verfolgen, mit dem Ziel der gerechten Verteilung von Lebens- und Entwicklungschancen (insbesondere im Hinblick auf soziale Partizipation und Geltung). Erreicht werden soll dieses Ziel unter anderem durch die egalitäre Verteilung von Familienarbeit oder durch die Quotierung beruflicher und politischer Positionen, wobei sich Frauen an männlich geprägte Werte und Normen anpassen.<sup>32</sup>

Diese Position wird häufig von Personen vertreten, die innerhalb von Institutionen (Betrieben, Organisationen, Verwaltungen) und aus Institutionen heraus für eine Gleichstellung von Frauen und Männern arbeiten. Kritisiert wird an dieser Position die Tatsache, dass sie die Dominanz der männlichen Werte und Anliegen, den Rahmen der gesellschaftlichen Ordnung nicht infrage stellt. Daraus ergibt sich das „Gleichheitsdilemma“: Die Gleichbehandlung von Ungleichen führt gerade nicht zum Abbau, sondern zur Reproduktion von Ungleichheit.

## Differenzparadigma

In der differenztheoretischen Perspektive wird von grundlegenden Unterschieden zwischen Frauen und Männern ausgegangen. Die Verschiedenheit betrifft nicht nur biologische Unterschiede, sondern auch soziales Verhalten, Fähigkeiten, Eigenschaften und Potenziale. „Je nach Ausrichtung werden diese (Unterschiede, Anmerkung der Autorinnen) biologisch begründet, etwa von der Gebärfähigkeit hergeleitet oder sozial, dass etwa durch die unterschiedliche Sozialisation und die unterschiedlichen Lebensbedingungen Männer und Frauen verschiedene Menschen werden. Die Konsequenzen daraus reichen von einer Utopie, wo Frauen dank ihrer besonderen Fähigkeiten die

---

<sup>31</sup> Baur, Christine et al.: 2005, 16

<sup>32</sup> Vergleiche Knapp, Gudrun-Axeli: 2004, 100

Welt retten können/sollen über ein Modell, wo sich Frauen und Männer zu einer Ganzheit ergänzen bis zur prinzipiellen Ablehnung von Männern überhaupt.“<sup>33</sup>

Die Position Geschlechterdifferenz läuft Gefahr, gewisse Geschlechterstereotype und Hierarchien zu reproduzieren beziehungsweise festzuschreiben. Die Zuschreibung von Geschlechtseigenschaften kann, auch wenn eine Aufwertung intendiert ist, für Frauen ein Nachteil werden, indem das Geschlecht und damit assoziierte Attribute als soziale Platzanweiser fungieren – nach dem Motto „Frauen haben höhere Sozialkompetenzen als Männer und sind deshalb besser für die Kinderbetreuung geeignet“.

## Dekonstruktionen / Postmodernes (feministisches) Paradigma

Vertreter und Vertreterinnen dieser Position betonen, dass Geschlecht nicht als homogene Kategorie eingeschätzt werden darf, da keine einheitlichen Wesen, Erfahrungen oder Interessen aller Frauen / aller Männer existieren. Geschlecht ist also nicht die einzige Variable, welche Identität determiniert, sondern nur eine von anderen sozialen Kategorien wie ethnische Herkunft, sexuelle Orientierung, soziale Klasse/Schicht, Religion, kulturelle Identität oder körperliche /gesundheitliche Verfasstheit, Aufenthaltsstatus in einem bestimmten Nationalstaat. Es gibt kein „natürliches“ Geschlecht, Geschlecht/er wird/werden durch Gesellschaft und auch durch Sprache – diskursiv – konstruiert. Weibliche Identität und in weiterer Folge die Vorstellung des biologischen Geschlechts selbst stellt nur ein Konstrukt des eigentlich kritisierten androzentrischen Diskurses dar.<sup>34</sup> Es gilt, jene Prozesse, die zur gesellschaftlichen Konstruktion des Gegensatzpaares „Mann-Frau“ und dessen hierarchischer Bewertung geführt haben, aufzudecken – zu dekonstruieren – und neu zu denken.

Vertreter und Vertreterinnen der Dekonstruktion postulieren daher Vielfalt (Diversität) aufzuzeigen, Stereotype aufzubrechen, Konstruktionsprozesse ins Blickfeld zu rücken und soziokulturelle Zuschreibungen subversiv zu unterwandern. Dazu ist es notwendig den Begriffen der androzentrischen Ordnung durch eine Re-Signifikation, durch eine Re-Metaphorisierung oder durch eine Re-Codierung eine neue Bedeutung zu geben, die jenseits ihrer bisherigen diskursiven Konstruktion verortet ist.<sup>35</sup>

Kritisiert wird an dieser Position vor allem die mangelnde konkrete Umsetzbarkeit und Anwendung, wenn keine allgemeinen Aussagen mehr über die Problemlagen von „Frauen“ und „Männern“ getroffen werden können, da die Kategorien grundsätzlich infrage gestellt werden.

---

<sup>33</sup> Baur, Christine et al.: 2005, 15

<sup>34</sup> Vergleiche. Frey, Regina et al.: 2001, 13ff.

<sup>35</sup> Vergleiche. Frey, Regina et al.: 2001, 19

# Gender im Verkehrs- und Mobilitätsbereich – ein umfassender Ansatz

Die Genderperspektive auch im Verkehrs- und Mobilitätsbereich einzunehmen bedeutet nun einerseits die bestehenden Geschlechterverhältnisse und Hierarchien zu thematisieren und andererseits aktiv an einer Veränderung hin zu mehr Geschlechtergerechtigkeit beizutragen. Im konkreten Tun und Handeln ist immer ein „Spagat“ zwischen den Positionen erforderlich, ein Ausbalancieren und ein Abwägen der unterschiedlichen Zielrichtungen. In ein und derselben Fragebeziehungweise Themenstellung können verschiedene Positionen vertreten werden, auch abhängig davon, welches strategische und/oder geschlechterpolitische Ziel verfolgt wird.

Mit der „Genderbrille“ werden Geschlechterordnungen in unserer Gesellschaft überhaupt erst sichtbar – zum anderen können die vorgefundenen Geschlechterordnungen aber auch stabilisiert und immer wieder neu erzeugt werden – sobald die Kategorie Geschlecht, „gender“ angewandt und benutzt wird. Wenn beispielsweise in der Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung, nach Frauen und Männern getrennt, Erhebungen gemacht werden, Lebensbedingungen analysiert werden, dann kann ein Ergebnis sein: Frauen sind häufiger in Teilzeitarbeitsverhältnissen beschäftigt, Frauen leisten mehr an Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit. Wenn dann durch regionalpolitische/planerische Maßnahmen, Teilzeitarbeitsplätze „für die Frauen“ geschaffen und die Vereinbarkeitsfrage von Haus- und Erwerbsarbeit nur im Zusammenhang mit dem „weiblichen Alltag“ diskutiert wird, dann führt das zu einer Zementierung der geschlechtsspezifischen Zuschreibung „Frauen = Teilzeitarbeit + zuständig für Kinderbetreuung“.

Es braucht also einen sinnvollen Umgang mit dem Dilemma: einerseits die im offiziellen Diskurs der Planungswissenschaften, in den gängigen Lehrmeinungen, Theorien und Paradigmen der Profession weitgehend unsichtbaren Geschlechterverhältnisse aufzudecken und Unterschiede in den Ausgangspositionen von Frauen und Männern zu berücksichtigen, und andererseits nicht zu einer Festschreibung traditioneller Geschlechterrollen, sondern vielmehr zur Entwicklung neuer Geschlechterverhältnisse beizutragen.<sup>36</sup> Weil eben die Gefahr gegeben ist, bestehende geschlechterspezifische Zuschreibungen zu zementieren, ist es wichtig, nochmals explizit auf die Bedeutung der (eigenen) theoretischen und geschlechterpolitischen Positionen hinzuweisen.

Eine geschlechtersensible Herangehensweise an die Verkehrsplanung ist notwendig, um Chancengleichheit in der Mobilität zu gewährleisten. Mobilitätsbedürfnisse im Zusammenhang mit Versorgungs- und Familienarbeit müssen gleich bewertet werden wie berufsbedingte Wege. Das bedeutet unter anderem, den Öffentlichen Verkehr und die Bedingungen für das Gehen zu verbessern. Beispiele zeigen: Eine Verkehrsplanung, die auf Chancengleichheit ausgerichtet ist, kommt beiden Geschlechtern zugute.

---

<sup>36</sup>      Vergleiche Weller, Ines: 1999, 28



Konkrete Veränderungen können je nach den oben vorgestellten geschlechterpolitischen Positionierungen unterschiedlich sein:

- So lassen sich quantitative Analysen (beispielsweise zur Verteilung von Frauen und Männern in unterschiedlichen verkehrsplanerischen Entscheidungspositionen) dem Gleichheitsparadigma zuordnen, geht es doch darum, gleichstellungspolitische Ziele („50 Prozent Männer auf allen Ebenen“) daraus abzuleiten.
- Wenn bei der Forderung nach mehr Frauen in den Führungsetagen mit den Statements, Frauen könnten dort mit ihren „typisch weiblichen Potenzialen“ und ihrem „typisch weiblichen personenbezogenen, intuitiven Führungsstil“ punkten, argumentiert wird, liegt dieser das Differenzparadigma zugrunde. Wird der dominante Diskurs, das zweigeschlechtliche Denken radikal infrage gestellt, wird dem postmodernen (feministischen) Paradigma „entsprechend“ gedacht.
- Wenn Gender Aspekte umfassend in den Verkehrs- und Mobilitätsbereich eingebracht werden sollen, geht es nicht darum, Frauen als „Problemgruppe mit spezifischen Bedürfnissen“ zu behandeln, sondern der Blick muss auf die gesellschaftlichen Strukturen gerichtet werden, innerhalb derer Frauen benachteiligt werden.

Geschlechtergerechtigkeit im Verkehrs- und Mobilitätsbereich kann nur erreicht werden, wenn Menschen mit ihren sozialen Geschlechtern von Planenden und Entscheidungsverantwortlichen wahrgenommen werden, deren unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche – ohne dabei geschlechtsspezifische Zuschreibungen zu zementieren! – an „das Geplante und Gebaute“ benannt sind und wenn im gesamten Verkehrs- und Mobilitätsbereich adäquat darauf eingegangen wird. Es geht darum strukturelle Dominanzen abzubauen, Macht und Privilegien abzugeben, und zwar nicht nur an Frauen, sondern an alle Menschen, deren Lebensmodell nicht der „männlichen normalen Lebensführung“ entspricht.

Die im folgenden aufgelisteten Handlungsoptionen und Maßnahmen sind als erste Schritte zu mehr Geschlechtergerechtigkeit im Verkehrs- und Mobilitätsbereich zu sehen.

- Geschlechtergerechte Sprache (in Wort und Schrift) und diskriminierungsfreie Bildauswahl
- Frauenförderung in den Organisationen, um zu einer Geschlechterparität auf allen Ebenen zu kommen
- Mentoring-Programme, um Frauen in den bestehenden Strukturen zu unterstützen, hierarchisch höhere Positionen einzunehmen
- Bereitschaft und Fähigkeit zur Selbstreflexion der Agierenden fördern, Reflexion der eigenen Rollen und Planungsvorstellungen (Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung)
- Genderspezifische Weiterbildungen sowie Gender Trainings für Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich regelmäßig durchführen (Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung)
- Genderexperten und Genderexpertinnen bei spezifischen Fragestellungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich hinzuziehen

- Geschlechterdifferenzierte Datenerhebung und Auswertung der bestehenden Geschlechterverhältnisse in Organisationen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich (Gender Analysen)
- Einführung von gendersensiblen Fragestellungen bei Datenerhebungen
- Umfassendes Implementieren der Strategie Gender Mainstreaming in den Organisationen im Sinne eines Veränderungsmanagements
- Geschlechtergerechte und nachhaltigkeitsorientierte Justierung der Bedeutung der unterschiedlichen Verkehrsmittel zueinander
- Gebrauchsfähigkeit und (alltagstaugliche) Nutzbarkeit der Verkehrsmittel erhöhen
- Verkehrsplanung an den alltagsräumlichen Relationen (Zeit und Raum) orientieren

## Veränderungen durch geschlechterpolitische Strategien

### Genderkompetenz ist eine wesentliche Voraussetzung

Um an der oben skizzierten ungleichen Situation etwas in Richtung Geschlechtergerechtigkeit zu verändern, bieten sich unterschiedliche geschlechterpolitische Strategien an, wobei Genderkompetenz als eine Schlüsselqualifikation gilt. Genderkompetenz ist die Fähigkeit von Personen, in ihren Aufgaben und Handlungsbereichen Geschlechteraspekte zu erkennen und gleichstellungsorientiert zu bearbeiten. Genderkompetenz setzt Selbstreflexion, Kenntnisse über Genderforschung und feministische Theorien voraus. Genderkompetenz umfasst die drei Felder Wissen, Erkennen und Handeln und ist eine wesentliche Voraussetzung für erfolgreiches Umsetzen von geschlechterpolitischen Strategien. Auch für die Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung ist sie eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung geschlechtersensibler Strategien.

**Gender Mainstreaming** als politische Strategie bringt die Genderperspektive in alle (politischen) Entscheidungsprozesse ein. Somit werden alle (politischen) Entscheidungsprozesse für die Gleichstellung aller Geschlechter nutzbar gemacht und führen zu einer Veränderung der Geschlechterverhältnisse. Gender Mainstreaming hat das Ziel, Ungleichheitsstrukturen zu beseitigen und Geschlechtergerechtigkeit zu erreichen.

Der Europarat in Straßburg stellte im Jahr 1998 folgende Definition auf: „Gender Mainstreaming besteht in der (Re-) Organisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluierung politischer Prozesse mit dem Ziel, eine geschlechterbezogene Sichtweise in alle politischen Konzepte auf allen Ebenen und in alle Phasen durch alle an politischen Entscheidungen beteiligte Akteure und Akteurinnen einzubeziehen.“<sup>37</sup> Gender Mainstreaming betrifft demnach immer Frauen und Männer, die an der Entwicklung, Gestaltung, Umsetzung und Evaluierung politischer Konzepte beteiligt sind und ist

---

<sup>37</sup> <http://www.imag-gendermainstreaming.at/cms/imag/content.htm?channel=CH0518&doc=CMS1060357834963>

eine Querschnittsaufgabe, die sämtliche Tätigkeitsbereiche und politischen Handlungsfelder berührt. Gender Mainstreaming zielt darauf ab, dass bei der Planung politischer Strategien die Interessen, Wertvorstellungen aller Geschlechter und deren Diversitäten (Unterschiede hinsichtlich Alter, Bildung, sozialer Lage, Herkunft, sexueller Orientierung, Religion etc.) bewusst wahrgenommen und berücksichtigt werden. Bei jedem (politischen) Handeln ist zu hinterfragen, welche Auswirkungen die geplante beziehungsweise realisierte Politik beziehungsweise die Maßnahmen auf die Geschlechter und auf das Ziel Geschlechtergerechtigkeit haben. Die ‚Kunst‘ dabei ist, Geschlechterverhältnisse zu benennen, sichtbar zu machen und gleichzeitig einen Beitrag zur Veränderung der bestehenden hierarchischen Geschlechterordnung zu leisten.

Mit **Gender Budgeting** werden geschlechterdifferenzierte Analysen der Einnahmen und Ausgaben von öffentlichen Haushalten bezeichnet, das heißt die Auswirkungen von öffentlichen Ausgaben auf Frauen und Männer können damit sichtbar gemacht werden. Darauf aufbauend kann mit entsprechenden Zielsetzungen sichergestellt werden, dass öffentliche Gelder gleichermaßen Frauen und Männern zugute kommen.

Der Europarat in Straßburg stellte im Jahr 2005 folgende Definition auf: „Gender Budgeting besteht in der (Re-)Organisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluierung von budgetpolitischen Prozessen. Es bedeutet eine genderbasierte Beurteilung von Budgets, die Einbeziehung einer Gender Perspektive auf allen Ebenen des Budgetprozesses und die Umgestaltung von Einnahmen und Ausgaben im Hinblick auf eine Förderung der Geschlechtergleichstellung.“<sup>38</sup>

Mit Gender Budgeting können dann die unterschiedlichen Auswirkungen der öffentlichen Einnahmen und Ausgaben auf Frauen und Männer im Allgemeinen und auf nach sozialen und wirtschaftlichen Lebenslagen zu unterscheidende Gruppen von Frauen und von Männern im Besonderen ermittelt werden. Folgende Fragen werden im Rahmen von Gender Budgeting gestellt und beantwortet:

- Wie ist die Verteilung von Ausgaben und Einnahmen auf die Geschlechter?
- Wie wirkt die Haushaltspolitik kurz- und langfristig auf die geschlechtsspezifische Verteilung von Ressourcen?
- Wie sind die Wirkungen in Bezug auf die bezahlte und unbezahlte Arbeit von Frauen und Männern?
- Wie beeinflusst Haushaltspolitik und Haushaltsplanung die Geschlechterrollen?<sup>39</sup>

Beispiele für die Implementierung von Gender Budgeting-Ansätzen gibt es in verschiedenen europäischen und außereuropäischen Ländern: Österreich, Deutschland, Schweiz, Spanien, Großbritannien, Australien, Südafrika, Brasilien. In Deutschland ist Berlin bislang das einzige Bundesland, das die Umsetzung von Gender Budgeting im Landeshaushalt explizit formulierte und daran arbeitet Gender Budgeting in die normale Haushaltspolitik zu integrieren. Seit 2003 werden in Berlin Gender Budget-Nutzenanalysen durchgeführt und ermittelt, ob die Programme/Angebote/Leistungen vermehrt von Frauen oder Männern in Anspruch genommen

---

<sup>38</sup> <http://www.imag-gendermainstreaming.at/cms/imag/content.htm?channel=CH0521&doc=CMS1060358779484>

<sup>39</sup> Vgl. <http://www.gender-mainstreaming.net/bmfsfi/generator/gm/Wissensnetz/instrumente-und-arbeitshilfen.did=16688.html>

werden und wie sich Haushaltsmittel/Budgets geschlechtsspezifisch verteilen. So liegen beispielsweise für die Sportförderung auf Ebene der Berliner Bezirke in Zahlen gegossene Ergebnisse der Gender Budget-Nutzenanalyse vor: Sportanlagen werden mehr von Männern genutzt als von Frauen, die Berliner Daten zeigen, dass im Durchschnitt 37 Prozent der Vereinsmitglieder weiblich sind. Je nach Altersgruppe schwanken die Werte zwischen 30 Prozent und 45 Prozent.<sup>40</sup>

In Wien ist der 12. Bezirk (Meidling) seit dem Jahr 2005 Gender Budgeting-Pilotbezirk. Alle durch den Bezirk steuerbaren Ausgaben wurden einer Gender Budgeting-Analyse unterzogen. Das Ergebnis ist ein kommentierter Bezirksvoranschlag, der eine geschlechtsspezifische Darstellung der Nutzerinnen und Nutzer sowie der Zielgruppen enthält. Zudem zeigt er bei nahezu allen für den Bezirk anordnungsbefugten Magistratsdienststellen auf, welche Maßnahmen in Hinblick auf eine gendergerechte Verteilung der Mittel oder Verbesserung beim Angebot der Dienstleistungen geplant sind. Ein Teil der Analyse beschäftigt sich auch mit den Mitteln, die für Radweegeanlagen und Straßenbau verwendet werden. Dabei wurden die konkreten Ausgaben mit dem geschlechtsspezifischen wienweiten Modal Split in Verbindung gebracht. Die Ergebnisse zeigen, dass Maßnahmen, je nachdem welche Fortbewegungsart durch die Maßnahmen unterstützt wird, zu 60 Prozent Frauen (wenn es sich um Ausgaben, die den Gehenden nutzen) beziehungsweise zu 59 Prozent Männern (wenn es sich um Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr handelt) zugute kommen.<sup>41</sup>

## Gender Mainstreaming und Gender Budgeting in den Bereichen Mobilität und Verkehr

Gender Mainstreaming und Gender Budgeting dürfen in der konkreten Umsetzung nicht auf eine ausschließliche Berücksichtigung der Frauenbelange eingengt werden, sondern sind als umfassende Ansätze zu verstehen, den Planende, Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen, Politiker und Politikerinnen, Menschen aus der Verwaltung, Gleichstellungs-, Gender- beziehungsweise Frauenbeauftragte ihrem Handeln als politische Strategie zugrunde legen.

Mit Gender Analysen können Geschlechterverhältnisse in den relevanten Organisationen sichtbar gemacht werden, es können Geschlechterkonstruktionen und Geschlechterannahmen in verkehrsplanerischen Erhebungsmethoden aufgedeckt werden.<sup>42</sup> Mit Gender Budgeting-Analysen können die jeweilige Anteile der Budgetmittel (Einnahmen und Ausgaben) im Straßenbau, für den Radwegebau, den Öffentlichen Verkehr, die Fußwege, für Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit den Geschlechterverhältnissen erfasst werden.

In einem nächsten Schritt sind geschlechtergerechte Zielformulierungen auch für die Bereiche Mobilität und Verkehr zu entwickeln, um in der Folge vor allem die Ausgaben der öffentlichen Hand für Mobilitätsangebote, Verkehrsinfrastruktur etc. geschlechtergerecht(er) zu gestalten. Bei der Entwicklung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen braucht es einen sinnvollen Umgang mit dem Dilemma: einerseits die im offiziellen Diskurs der Planungswissenschaften, in den

---

<sup>40</sup> [http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-gender/1\\_deckeworkshopgb.pdf](http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-gender/1_deckeworkshopgb.pdf)

<sup>41</sup> <http://www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/beispiele/budgeting.html> und <http://www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/pdf/budgeting-pilotbezirk.pdf>

<sup>42</sup> Vergleiche Knoll, Bente: 2008

gängigen Lehrmeinungen, Theorien und Paradigmen der Profession weitgehend unsichtbaren Geschlechterverhältnisse aufzudecken und Unterschiede in den Ausgangspositionen von Frauen und Männern zu berücksichtigen, und andererseits nicht zu einer Festschreibung traditioneller Geschlechterrollen, sondern vielmehr zur Entwicklung neuer Geschlechterverhältnisse beizutragen.<sup>43</sup>

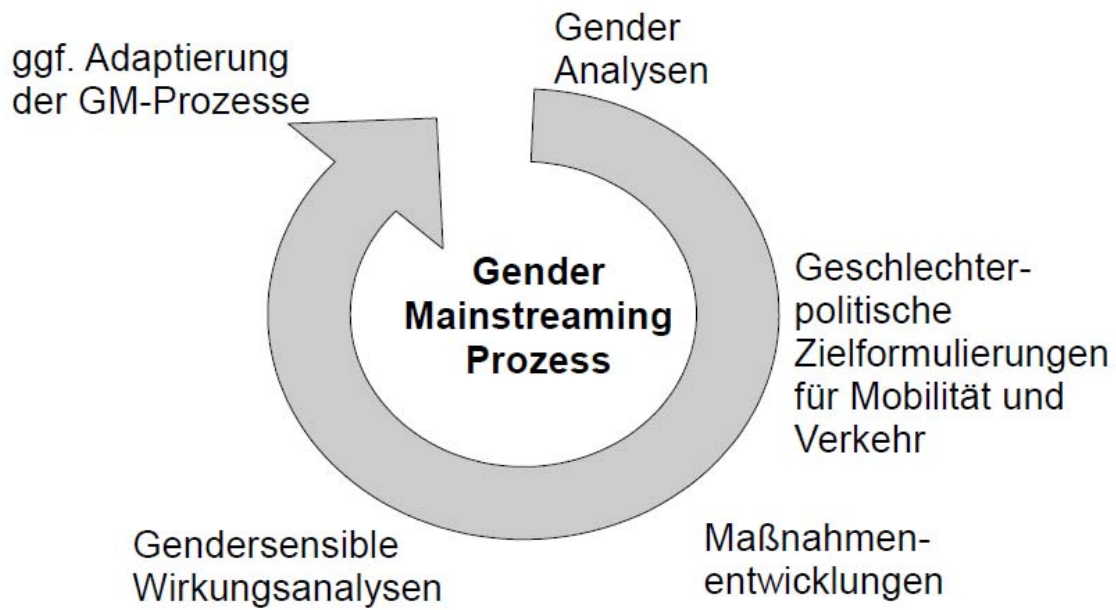


Abb. 16: Ein modellhafter Gender Mainstreaming-Prozess<sup>44</sup>

<sup>43</sup> Vergleiche Weller, Ines: 1999, 28

<sup>44</sup> Quelle: KnollSzalai

# Konkrete Beispiele

Beispiele, in denen Gender Aspekte im Verkehrs- und Mobilitätsbereich bearbeitet wurden:

## **Broschüre „Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich“ (Land Niederösterreich, KnollSzalai, 2005)<sup>45</sup>**

Im Heft 22 der Schriftenreihe „Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept“, herausgegeben vom Amt der NÖ Landesregierung, zeigen die Autorinnen Bente Knoll und Elke Szalai die Zusammenhänge der Strategie Gender Mainstreaming und Mobilität auf. Die Broschüre liefert einen fundierten Einstieg in die politische Strategie Gender Mainstreaming im Zusammenhang mit einem Fachthema. Erstmals im deutschsprachigen Raum wird die Strategie Gender Mainstreaming mit den Themen Verkehrsplanung und Mobilität in Verbindung gebracht.

Die vorhandenen Daten aus der landesweiten Mobilitätshebung (2003) werden geschlechterspezifisch aufbereitet dargestellt und so stehen mit der Broschüre erstmals repräsentative Daten zum Mobilitätsverhalten differenziert nach Frauen und Männer zur Verfügung. Weiters werden good-practice-Beispiele aus Österreich und Europa vorgestellt und näher beschrieben. Diese Projekte zeigen die erfolgreiche Umsetzung von verkehrsplanerischen und begleitenden Maßnahmen zur Verbesserung von Mobilitätschancen von Frauen und Mädchen, Männern und Burschen in städtischen und ländlichen Räumen auf.

Mit der Broschüre wurde ein Diskussionsprozess in Gang gesetzt, ein Bewusstseinsbildungsprozess innerhalb der Verkehrsplanung des Landes Niederösterreich gestartet und dies ist als Ausgangspunkt für weitere Aktivitäten zu sehen.

## **Forschungsprojekt und Publikation „Frauenwege – Männerwege“. Entwicklung von Methoden zur gendersensiblen Mobilitätshebung<sup>46</sup>**

Im Rahmen des Forschungsprojekts, beauftragt vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, wurden die gängigen Methoden zur Mobilitäts- und Verkehrserhebung, wie die Österreichweite Verkehrserhebung 1995 sowie ausgewählte Beispiele aus den österreichischen Bundesländern (Niederösterreich 2003, Oberösterreich 2001) aus der Genderperspektive analysiert. Durch die Genderanalyse wurde deutlich, dass durch die gängigen Verkehrs- und Mobilitätshebungen nur bestimmte Alltage und Lebenszusammenhänge abgefragt werden. Nicht erst in den Auswertungen und Interpretationen der Daten, sondern bereits im Fragebogen finden sich Vereinfachungen und Verkürzungen, die wesentliche Aspekte des Mobilitätsverhaltens vor allem von Menschen mit Betreuungspflichten ausblenden.

---

<sup>45</sup> Knoll, Bente; Szalai, Elke (2005): Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 22, hrsg. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. Download: [http://www.noel.gv.at/bilder/d18/GenderMain\\_NOE\\_Mobilitaet.pdf](http://www.noel.gv.at/bilder/d18/GenderMain_NOE_Mobilitaet.pdf)

<sup>46</sup> Knoll, Bente; Szalai, Elke (2008): Frauenwege - Männerwege. Entwicklung von Methoden zur gendersensiblen Mobilitätshebung. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Band 175 BMVIT, April 2008, Wien

Im Zuge dieses Projekts wurde ein gendersensibles Fragebogen-Set entwickelt, mit dem Wegeketten, Wegezwecke und auch andere Einflussfaktoren der Mobilität von Personen differenziert erhoben werden können. Dieses gendersensible Fragebogen-Set ist vom Erhebungsdesign her an bestehenden Haushaltsbefragungen zur Mobilitätshebung angelehnt, um so eine gewisse Vergleichbarkeit der Daten zu ermöglichen.

Die Arbeit im Forschungsprojekt „Frauenwege. Männerwege“ hat beispielsweise gezeigt, dass 40 Prozent aller Wege sowohl von Frauen als auch von Männern in Begleitung zurückgelegt werden, wobei Frauen eher in Begleitung mit Kindern und Männer eher in Begleitung von Erwachsenen unterwegs sind.

Die offen gestellte Frage nach den Wegezwecken („Warum beziehungsweise zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen?“) bedeutet bei der Dateneingabe, wenn die handschriftlichen Angaben wortwörtlich abgetippt und dann in entsprechenden Clusterungsschritten zu Kategorien zusammengefasst werden müssen, einen Mehraufwand. Jedoch lassen sich nur so die vielfältigen Gründe der Mobilität adäquat erfassen und nur durch eine differenzierte Erfassung der Wegezwecke sind Bezüge und Rückschlüsse zu anderen Forschungsergebnissen (beispielsweise Zeitverwendungsstudien) möglich. Auch die Freizeitwege und somit die Freizeitmobilität können durch die offene Frage nach den Wegezwecken besser und detaillierter abgebildet werden.

## Planungsprozess „Bahnhofplatz Bern – Fachfrauen gestalten mit“<sup>47</sup>

Im Jahr 2008 wurde der neu gestaltete Bahnhofplatz in Bern, Schweiz, sowie die sanierte Unterführung in Betrieb genommen. An der Ausarbeitung des Projekts war eine politisch eingesetzte Fachfrauengruppe beteiligt: ein Novum in der von Männern dominierten Planungswelt. Im Jahr 2001 fand für den Bahnhofplatz ein Wettbewerb statt. Bei der Behandlung des Planungskredites im Stadtparlament wurde jedoch die Ausarbeitung eines neuen Projekts beschlossen. Das ursprüngliche Wettbewerbsprojekt war somit gescheitert. Das Stadtparlament beschloss zudem auf Antrag der Sozialdemokratischen Partei, dass das neue Projekt von Anfang an durch eine Fachfrauengruppe begleitet werden muss. Die drei im Wettbewerb erstgereihten Architekturbüros wurden mit der Ausarbeitung eines neuen Vorschlages beauftragt. Nathalie Herren (Fachstelle Sicherheit im öffentlichen Raum, Stadtplanungsamt Bern) wurde mit der Bildung und Leitung der Fachfrauengruppe beauftragt. Die **Fachfrauengruppe Bahnhofplatz FFB** setzte sich aus Expertinnen der Bereiche Planung, Architektur, Verkehr und Gleichstellung zusammen. In einem ersten Schritt definierte die FFB für die Projektleitung die Kriterien und Grundsätze, die diesen zentralen und stark frequentierten öffentlichen Ort zu einem für alle Passanten und Passantinnen gleichwertig benutzbaren Bereich machen sollen. Dies waren unter anderem Mitbestimmung/Partizipation, Wegführung, Orientierung, Belebung, Licht, Material und Unterhalt (Erhaltung). Die FFB war als Teil der Bauherrschaft direkt in die inhaltliche Diskussion und Entwicklung des Projektes involviert. Zudem besaß sie einen politischen Auftrag, was ihrer

---

<sup>47</sup> Knoll, Bente; Szalai, Elke (2005): Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 22, hrsg. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, Seite 43-47. Download: [http://www.noe.gv.at/bilder/d18/GenderMain\\_NOE\\_Mobilitaet.pdf](http://www.noe.gv.at/bilder/d18/GenderMain_NOE_Mobilitaet.pdf)



Stellung innerhalb des Projekts einiges an Gewicht verleiht. In den alle zwei Wochen stattfindenden Projektsitzungen waren in der Regel zwei Frauen der FFB vertreten. Durch das unermüdliche Mitdiskutieren und Einbringen ihrer Anliegen bei allen Themen des Verkehrs, der Gestaltung der Unterführung, der Auf- und Abgänge und der Platzgestaltung wurde die FFB Schritt für Schritt als relevantes Projektmitglied akzeptiert und geschätzt. Auch von anderen Projektbeteiligten wurde bemerkt, dass „die Anliegen der Frauen eigentlich auch ihre“ Anliegen sind: eine attraktive und sichere Unterführung mit gut einsehbaren Ein- und Ausgängen ist auch für die Eigentümerin / Vermieterin von Vorteil.

## **Belange von Frauen / Gender Mainstreaming im ÖPNV in der Region Hannover, Niedersachsen, Deutschland<sup>48</sup>**

Seit Mitte der 1990er-Jahre arbeitet Niedersachsen in der Verkehrsplanung daran, Frauenanliegen in die Gestaltung des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) einzubringen. Der Nahverkehrsplan ist ein Planungsinstrument, das im Rahmen der Regionalisierung des ÖPNV mit der Verabschiedung des Landes-Nahverkehrsgesetzes eingeführt wurde. Im Nahverkehrsplan wird die Entwicklung und Steuerung des ÖPNV für die nächsten fünf Jahre in der Region Hannover festgeschrieben. Es wurde deshalb bereits im Jahr 2003 vorgeschlagen, in Nahverkehrsplänen folgendes vorzusehen:

- Bestandsaufnahme mit geschlechtsspezifischer Datenerhebung, frauen- und gleichstellungsorientierter Mängelanalyse, Nutzerinnen-Beteiligung und Fachfrauen-Beteiligung
- Zielformulierung mit Berücksichtigung des Versorgungs- und Freizeitverkehrs
- Entwicklung eines frauen- und gleichstellungsorientierten Maßnahmenkatalog, Nutzerinnen-Beteiligung und Fachfrauen-Beteiligung

Für den Nahverkehrsplan 2008 wurden die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzer- und Nutzerinnengruppen erfasst, beispielsweise welche Anforderungen und Wünsche an den ÖPNV hat eine alleinerziehende Mutter mit Kind und ohne Pkw-Verfügbarkeit, eine kinderreiche, arbeitslose Familie, ein Ehepaar über 65 Jahre mit gehbehindertem Mann, eine 17-jährige Schülerin ohne Führerschein, die im ländlichen Raum wohnt und in Hannover zur Schule geht, eine alleinstehende Frau, die im (Nacht)schichtdienst in einem Gewerbegebiet arbeitet. Darauf aufbauend wurden folgende Empfehlungen erarbeitet:

- Fahrplan: zeitlich angepasste Bedienung von Beschäftigungsstellen mit unüblichen Dienstzeiten insbesondere für Frauen (Krankenhäuser, Alten- und Pflegeheime, Schichtarbeitsplätze)
- Netz: Bedienung der Wohngebiete bis in die Siedlung hinein, Definition der Mindesterschließung über tatsächliche Fußweglänge statt Luftlinienradius

---

<sup>48</sup> Knoll, Bente; Szalai, Elke (2005): Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 22, hrsg. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, Seite 51-53. Download: [http://www.noe.gv.at/bilder/d18/GenderMain\\_NOE\\_Mobilitaet.pdf](http://www.noe.gv.at/bilder/d18/GenderMain_NOE_Mobilitaet.pdf) und [http://www.ppb-net.de/aktuelles\\_bahnhof/pdf/B%209.pdf](http://www.ppb-net.de/aktuelles_bahnhof/pdf/B%209.pdf)



- Stationen: beleuchtete Fahrpläne an Haltestellen, Alkoholverbot, „task force“ für Reinigung und Instandhaltung mit definierten maximalen Reaktionszeiten
- Tarif: kostenfreie Fahrradmitnahme, „Begleitticket“ für Begleitverkehre
- Tatsächliche und emotionale Sicherheit vor Grenzverletzungen und Gewalt: Gestaltung und Ausstattung der Stationen und Haltestellen unter Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Aspekte

## Verkehrssicherheit: Sicher mit Bus & Bahn in der Region Hannover<sup>49</sup>

Das Projekt „Sicher mit Bus und Bahn unterwegs“ ist eingebettet in zahlreiche frauenfördernde und gleichstellungsorientierte Maßnahmen in der Region Hannover. Ausgegangen wird dabei von der Thematik Gewalt im öffentlichen Raum. Gewalt wirkt auch im ÖPNV. Eine negative Einschätzung der Sicherheit führt dazu, dass Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel weniger oder ungern nutzen oder auch ganz meiden. Seit Ende 1999 arbeitet die Region Hannover an der Umsetzung folgender Leitlinien:

- Wohlbefinden erhöhen
- Grenzverletzungen durch Zivilcourage ahnden: Unsicherheit beginnt mit Grenzverletzungen wie Anstarren, Beleidigen oder Verfolgen. Grenzverletzungen beeinträchtigen das Wohlbefinden der Fahrgäste. Deshalb sind Grenzverletzungen und unangenehme Begegnungen im Öffentlichen Verkehr nicht erwünscht.
- Handeln ermöglichen: Schulungen der Fahrer und Fahrerinnen, Sicherheitstechnik leicht zugänglich und bedienbar gestalten, Verhaltensmöglichkeiten vermitteln, Fahrgäste und Fahrpersonal ermutigen, aktiv für sich und andere einzutreten.

In vielen gängigen Verkehrskonzepten wird der Sicherheitsaspekt als einziger Aspekt im Zusammenhang mit der Mobilität von Frauen diskutiert. Oft werden planerische Lösungen für sogenannte „Angsträume“ – dunkle Haltestellen, schlecht beleuchtete Wege – gesucht und umgesetzt. Jedoch fehlt die Diskussion um die Täter und Täterinnen – denn es handelt sich dabei meist um männliche Gewalt gegen Frauen und Minderheiten im öffentlichen Raum, die ungeahndet bleibt. Es ist in Hannover gelungen, Sicherheit zum Thema für alle Fahrgäste zu machen.

Mittlerweile haben alle Verkehrsunternehmen damit begonnen, Fahrpersonal beziehungsweise Kundenbetreuende zu trainieren – so können Personal und Fahrgäste gemeinsam etwas gegen respektloses Verhalten tun. Fahrgäste werden über Handlungsmöglichkeiten informiert. Der Großraum-Verkehr Hannover bietet Material zum sicheren Umgang mit Bus & Bahn, wie Filme, Materialien für den Unterricht und Veranstaltungen. Seit Februar 2006 fährt in jeder S-Bahn ab 21 Uhr ein Kundenbetreuer oder eine Kundenbetreuerin mit. Seit August 2004 heißt es bei der RegioBus: „Bitte vorn einsteigen!“ Das hat das Verhältnis zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal deutlich verbessert.

---

<sup>49</sup> [http://www.hannover.de/data/download/wirtschaft/Mobilitaet/Sicher\\_Brosch\\_PDF.pdf](http://www.hannover.de/data/download/wirtschaft/Mobilitaet/Sicher_Brosch_PDF.pdf)  
[http://www.hannover.de/de/wirtschaft/mobilitaet/RH\\_Nahverkehr/RH\\_Qualitaet/RH\\_Sicherheit.html](http://www.hannover.de/de/wirtschaft/mobilitaet/RH_Nahverkehr/RH_Qualitaet/RH_Sicherheit.html)

## Der Gmoa-Bus in Pöttsching, Burgenland<sup>50</sup>

Im ländlichen Raum, wo ein dichtes Netz öffentlicher Verkehrsmittel fehlt, sind die Möglichkeiten für das Unterwegssein für Menschen ohne eigenen Pkw stark eingeschränkt. Kinder und Personen ohne Führerschein und Auto sind auf Dienste von anderen angewiesen. Durch diese Begleitwege erhöht sich das Verkehrsaufkommen und es wird zunehmend unsicherer Wege zu Fuß oder per Rad zurückzulegen oder Kinder ohne Begleitung zur Schule gehen zu lassen. Das führt dazu, dass Servicefahrten mit dem Pkw noch mehr zunehmen.

Eine innovative Lösung – der „Gmoa-Bus“ – wurde in der Gemeinde Pöttsching im Burgenland durch zwei Planungsbüros und mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie entwickelt. Ziel des Projekts war es, die Mobilität von Frauen zu erhöhen sowie Begleit- und Erledigungswege zu minimieren. Die Nahversorgung im Ort sollte gestärkt und der soziale Zusammenhalt in den Gemeinden verbessert werden.

Der GmoaBus ist ein bedarfsorientiertes, flexibles Bus-Taxi mit acht Sitzplätzen und steht den Einwohnenden der Gemeinde zur Verfügung. Nach telefonischer Bestellung werden die Fahrgäste innerhalb der Gemeinde von Haustür zu Haustür befördert.

Die Erfolgsfaktoren:

- Bürger- und bürgerinnennahe und unbürokratische Betriebsführung durch einen gemeinnützigen Verein.
- Hohe Bedienungsqualität durch telefonisch kurzfristig buchbare Haus-zu-Haus-Transporte, Bus Standort und attraktive Haltestelle mitten im Ort – der Bus ist präsent.
- Kurze, spontane Fahrten werden attraktiv, da es im Gegensatz zum klassischen Linien- und Gelegenheitsverkehr keine starren Haltestellen und Fahrpläne gibt.
- Wirtschaftlich zweckmäßige und ökologisch angestrebte Sammlung von Fahrtwünschen.
- Geräumiger und behindertengerechten Kleinbus ermöglicht auch mobilitätsbehinderten Personen und Personen mit Kinderwagen die Benützung, Niederflur, elegantes Design.
- Einfaches Tarifsystem: Einzelkarte, Tageskarte, Monatskarte, Jahreskarte.
- Verankerung des GmoaBus Konzepts in der Gemeinde. Mit dem regelmäßig tagenden Fahrgastbeirat kann auf Wünsche kurzfristig reagiert werden. Die Beschäftigung von Fahrerinnen und auch Fahrern aus der Gemeinde erhöht die starke Identifikation der Bürger und Bürgerinnen mit ihrem GmoaBus.

---

<sup>50</sup>

[http://www.stadtland.at/htm/aktuelles/femtech\\_abstract\\_081020.pdf](http://www.stadtland.at/htm/aktuelles/femtech_abstract_081020.pdf)

# Literatur

- Bauhardt, Christine (1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht, Birkhäuser Verlag, Berlin.
- Bauhardt, Christine (2004): Entgrenzte Räume. Zu Theorie und Politik räumlicher Planung, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Baur, Christine; Fleischer, Eva; Schober, Paul (2005): Gender Mainstreaming in der Arbeitswelt. Grundlagenwissen für Projekte, Unternehmen und Politik, Studien Verlag, Innsbruck.
- Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen (BMSG), Frauensektion (Hg.) (2002): Geschlechtsspezifische Disparitäten, Wien.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2004): Mobilität in Deutschland, Ergebnisbericht.<http://www.kontiv2002.de/publikationen.htm> [4.1.2005]
- Frey, Regina; Dingler, Johannes (2001): Wie Theorien Geschlechter konstruieren in: Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.): Alles Gender? Oder was? – Theoretische Ansätze zur Konstruktion von Geschlecht(ern) und ihre Relevanz für die Praxis in Bildung, Beratung und Politik. Dokumentation einer Fachtagung der Heinrich-Böll-Stiftung am 9./10. März 2001 in Berlin, S. 7-24. (= Dokumentationen der Heinrich-Böll-Stiftung, Nr. 18)
- Knapp, Gudrun-Axeli (2004): Gleichheit, Differenz, Dekonstruktion: Vom Nutzen theoretischer Ansätze der Frauen- und Geschlechterforschung für die Praxis, in: Krell, Gertraude (Hg.): Chancengleichheit durch Personalpolitik: Gleichstellung von Frauen und Männern in Unternehmen und Verwaltungen; rechtliche Regelungen – Problemanalysen – Lösungen, Gabler Verlag, Wiesbaden.
- Knoll, Bente (2008): Gender Planning. Grundlagen für Verkehrs- und Mobilitätshebungen, vdm Verlag Dr. Müller, Saarbrücken.
- Knoll, Bente; Szalai, Elke (2005): Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, St. Pölten. (= Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 22)
- Knoll, Bente; Szalai, Elke (2008): Frauenwege - Männerwege. Entwicklung von Methoden zur gendersensiblen Mobilitätshebung, Wien. (= Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Band 175)
- Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.) (1996): Tagesablauf - Rund um die Uhr. Vergleich 1992/1981. Ergebnisse des Mikrozensus März/September 1992 und September 1981, Wien
- Spitzner, Meike; Beik, Ute (1996): Reproduktionsarbeitsmobilität. Ein an Geschlechtergerechtigkeit orientierter Forschungsansatz zu nachhaltiger Mobilität in Stadtregionen und Beitrag zur Entwicklung von Konzepten zur Nachhaltigkeit. In: Sigrid Kabisch (Hg.): Umweltverhalten und Lebensqualität in urbanen Räumen, Tagungsband und wissenschaftliche Beiträge der UFZ-Sommerschule 1996, S. 239-252. (=UFZ-Bericht, Nr. 19)
- Statistik Austria (2008): Straßenverkehrsunfälle 2007, Wien.
- Statistik Austria (2009): Straßenverkehrsunfälle 2008, Wien.

- Tentschert, Ursula; Thiele, Christiane; Till, Matthias; TU Wien, Institut für Technik und Gesellschaft (2001):  
Verkehrsmobilität und Zeitbudget. Ein Vergleich der österreichischen Zeitbudgeterhebung 1992  
und der österreichischen KONTIV Studie 1995, Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket A3-H/Z,  
Wien. (= Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie, Band 118)
- VCÖ Verkehrsclub Österreich (Hg.) (1996): Frauen & Mobilität, Wissenschaft & Verkehr Nr. 3, Wien.
- Weller, Ines; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine (Hg.) (1999): Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue  
Perspektiven – Alte Blockaden, Wissenschaftliche Reihe, Band 109, Kleine Verlag, Bielefeld.
- Weller, Ines (2004): Nachhaltigkeit und Geschlechtergerechtigkeit, Stichwort des Monats April/Mai 2004  
siehe: [http://www.artec.uni-bremen.de/aktuelles/archiv\\_sdm.php](http://www.artec.uni-bremen.de/aktuelles/archiv_sdm.php) [21.5.2005]

## Abbildungen

Abb. 1: Mobilität – ein vielschichtiges Phänomen.....	2
Abb. 2: Modal Split nach Geschlecht Wien aus den Jahren 1993 und 2001 .....	4
Abb. 3: Modal Split nach Geschlecht Wien aus dem Jahr 2001 .....	5
Abb. 4: Modal Split nach Geschlecht Österreich 1995 und Niederösterreich 2003 .....	5
Abb. 5: Modal Split nach Geschlecht Vorarlberg aus dem Jahr 2003 .....	6
Abb. 6: Wegekette einer mobilen Person.....	7
Abb. 7: Wegezwecke nach Geschlecht Wien aus dem Jahr 2001 .....	7
Abb. 8: Wegezwecke nach Geschlecht Wien aus dem Jahr 2006.....	8
Abb. 9: Wegezwecke nach Geschlecht Österreich 1995 und Niederösterreich 2003 .....	8
Abb. 10: Die in den Fragebögen verwendeten Wegezwecke .....	9
Abb. 11: Frauen sind sicherer mobil .....	11
Abb. 12: Alkolenker sind männlich.....	13
Abb. 13: Zeitaufwand für Arbeit von in Partnerschaft lebenden Personen .....	15
Abb. 14: Studierende der Ingenieurwissenschaften im Jahr 2005 .....	17
Abb. 15: Geschlechterverhältnisse in der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr.....	18
Abb. 16: Ein modellhafter Gender Mainstreaming-Prozess .....	27

# Impressum

## Herausgeber und Medieninhaber

VCÖ

Bräuhausgasse 7–9

1050 Wien

T +43-(0)1-893 26 97

F +43-(0)1-893 24 31

E [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)

[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

## Projektleitung

Daniela Steininger

Bettina Urbanek

## Inhaltliche Bearbeitung

Bente Knoll

Elke Szalai

<http://www.knollszalai.at>

## Redaktion

Bettina Urbanek

Alexander Kissner

Dominik Schranz