

# Gender Mainstreaming im Verkehrswesen

## Einführung



**Inhaltsverzeichnis**

Folien

Begriffe und Grundannahmen

2 – 6

Rahmenbedingungen

7 – 9

Mobilitätskennziffern

10 – 17

Exkurse

18 – 20

Schlussfolgerungen

21 – 22

Anforderungen an eine  
gendergerechte Verkehrsplanung

23 – 27

## Begriffsbestimmungen

**Gender** bezeichnet die sozial und kulturell geprägten Geschlechterrollen von Frauen und Männern – sie sind (im Gegensatz zum biologischen Geschlecht **Sex**) erlernt und damit veränderbar.

**Mainstream** (Hauptstrom) meint die vorherrschenden Handlungs- und Einstellungsmuster in einer Organisation, einer Verwaltung oder einem Unternehmen.

**Gender Mainstreaming** ist eine prozessorientierte Strategie, mit der die Geschlechterrollen in allen Lebensbereichen berücksichtigt und zum selbstverständlichen Bestandteil des Handelns werden sollen.

Die **Implementierung von Gender Mainstreaming** im Verkehrswesen bedeutet, dass jede Entscheidung (zur Planung, Bemessung und Gestaltung von Verkehrs-systemen und -anlagen, zur Verkehrsinfrastruktur, etc.) daraufhin überprüft wird, ob sie der Chancengleichheit von Frauen und Männern hinderlich oder förderlich ist.



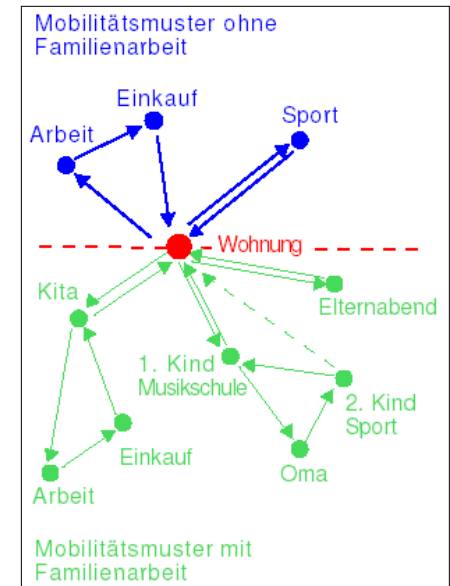
## Hintergrund

- **Mitte der 80er Jahre:** Thematisierung der Unterschiede zwischen Frauen und Männern hinsichtlich ihrer Anforderungen an Stadtstruktur, Verkehrssysteme, öffentliche Räume, etc.
  - ➔ Berücksichtigung der besonderen Anforderungen von Frauen
- **Mitte der 90er Jahre:** Weg vom Fokus der besonderen Lebenssituation von Frauen hin zur Gesellschaft in ihrer Gesamtheit
  - ➔ Unterschiede zwischen Frauen und Männern sind bedingt durch die sozialen Rollen (Gender), die daraus resultierenden Anforderungen sind durchgängig zu integrieren (Gender Mainstreaming)
- **1999 Amsterdamer Vertrag (EU-Vertrag)**
  - ➔ Verpflichtung der Mitgliedstaaten zu einer aktiven Gleichstellungspolitik im Sinne des Gender Mainstreaming
- **Übernahme in nationales Recht der Mitgliedsstaaten**

## Grundannahmen I

Die Geschlechterrollen beinhalten

- Erwerbsarbeit
- Erziehungsarbeit
- Hausarbeit (z. B. Kochen, Putzen)
- Versorgungsarbeit (z. B. Einkaufen)
- Betreuungsarbeit (z. B. von Familienangehörigen)



- ➔ Die Lebenssituationen von Frauen und Männern unterscheiden sich hinsichtlich Bedeutung und Umfang der verschiedenen Arbeitsfelder.
- ➔ Die Bewältigung der daraus resultierenden Aufgaben führt im Verkehrsalltag zu unterschiedlichen Mobilitätsmustern (Wegekettten) und unterschiedlichen Anforderungen an die Ausgestaltung der Verkehrssysteme.

## Grundannahmen II

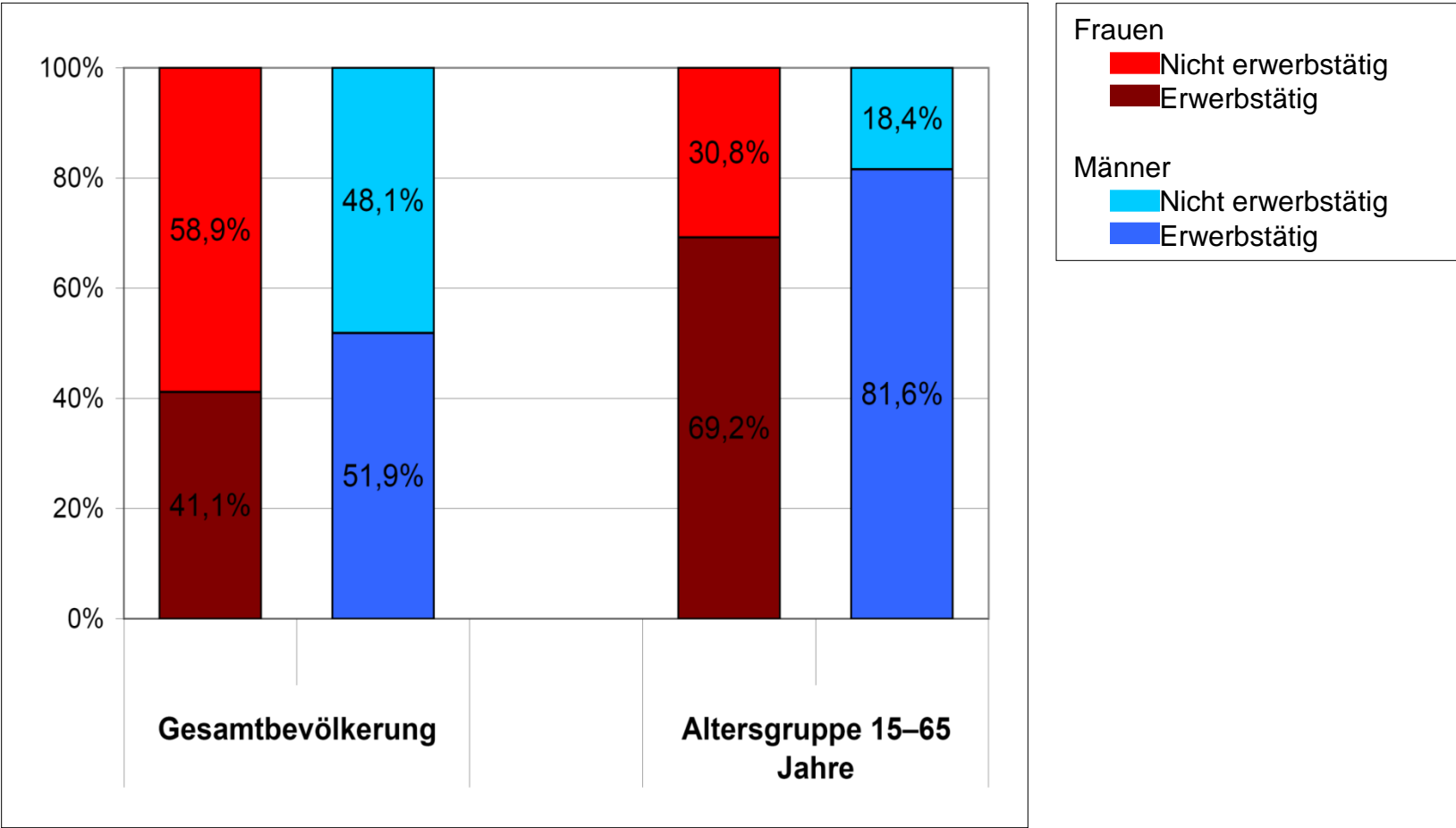
Personengruppen mit Einfluss auf die Geschlechterrollen

- Kinder im Haushalt
- Jugendliche im Haushalt
- Ältere Familienangehörige
- Familienangehörige mit Mobilitäts-  
einschränkungen



- ➔ Der Umfang der Erziehungs- und Betreuungsarbeit ist wesentlich beeinflusst von den Rahmenbedingungen zur Mobilitätsbewältigung der o. g. Gruppen.
- ➔ Diese Rahmenbedingungen gehören zu den Grundlagen von Gender Mainstreaming im Verkehrswesen und führen in Teilbereichen zu einer Erweiterung der „Mobilitäts-Perspektive“ unter Einbeziehung der o. g. Gruppen

# Erwerbstätigkeit in Deutschland

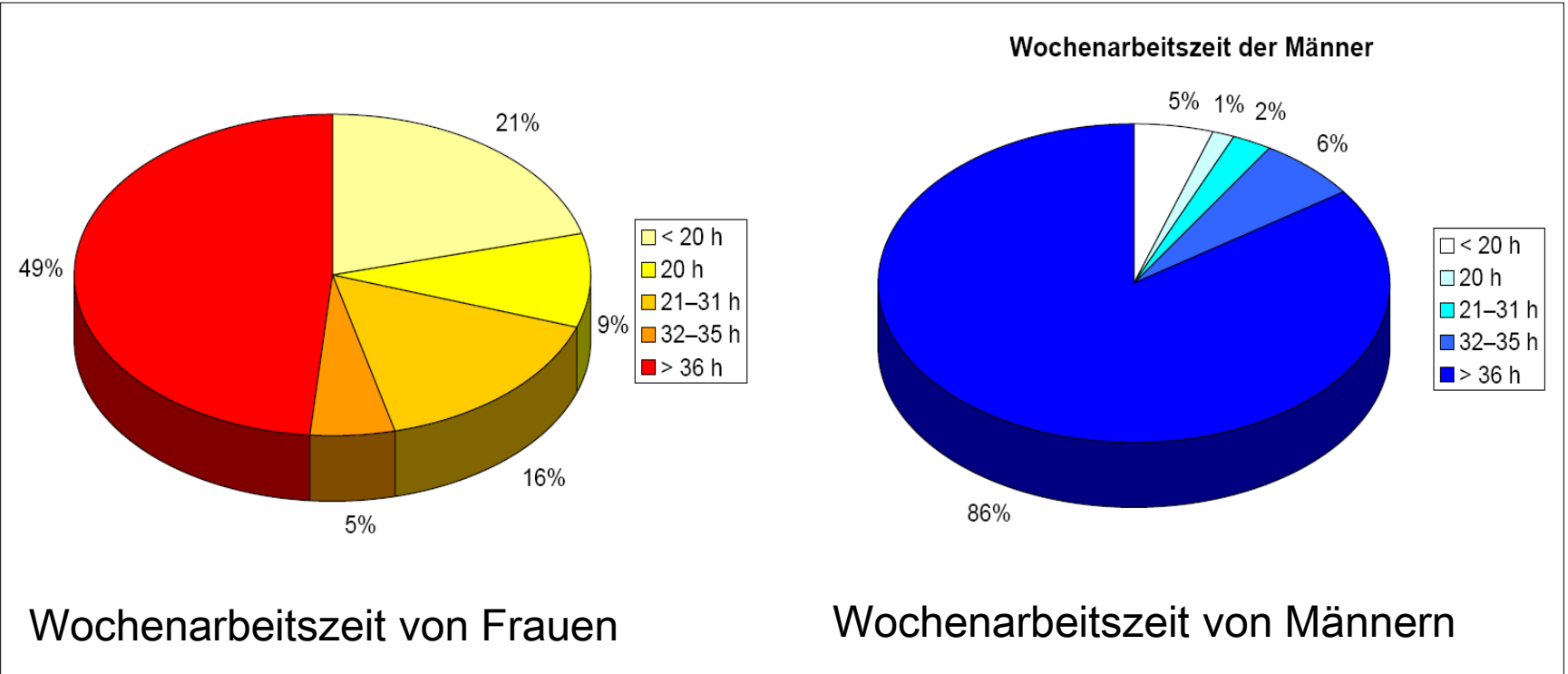


Quelle: Statistisches Jahrbuch 2009





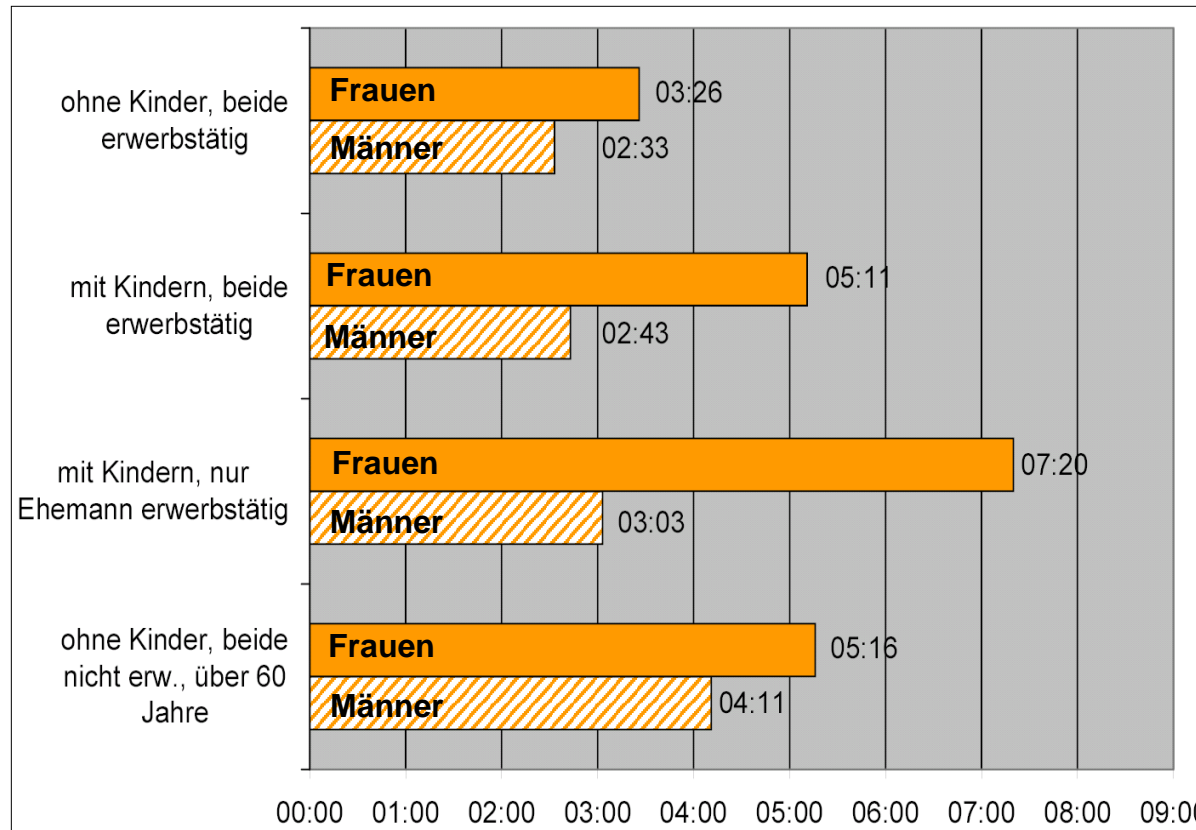
# Wochenarbeitszeit in Erwerbstätigkeit in Deutschland



Quelle: Statistisches Jahrbuch 2009



## Zeitbedarf für unbezahlte Arbeit bei der Arbeitsteilung von Paaren



### Unbezahlte Arbeit ist:

- Unterstützung, Pflege und Betreuung von Haushaltsmitgliedern
- Einkaufen und Haushaltsorganisation (incl. Zeitbedarf für Wege)
- Handwerkliche Tätigkeiten
- Haus- und Gartenarbeit

Stunden  
je Tag

Quelle: Statistisches Bundesamt, 2003

## Datengrundlagen zur Mobilität der Bevölkerung

### → Mobilität in Deutschland MiD

Bundesweite Haushaltsbefragung zum Personenverkehr (2002, 2008)  
im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

#### Erhobene Daten:

- Alter, Geschlecht, Erwerbstätigkeit, Kinder im Haushalt, etc.
- Führerscheinbesitz, Pkw-Besitz und Pkw-Verfügbarkeit
- Anzahl, Zeitpunkt und Dauer von Wegen
- Wegeziele (Adresse)
- Wegezwecke (Beruf, Ausbildung, Einkauf/Versorgung, private Erledigung, Begleitung, Freizeit)
- Verkehrsmittelnutzung (Pkw selbstfahrend / mitfahrend, ÖPNV differenziert nach Schiene und Straße, Fahrrad, zu Fuß)

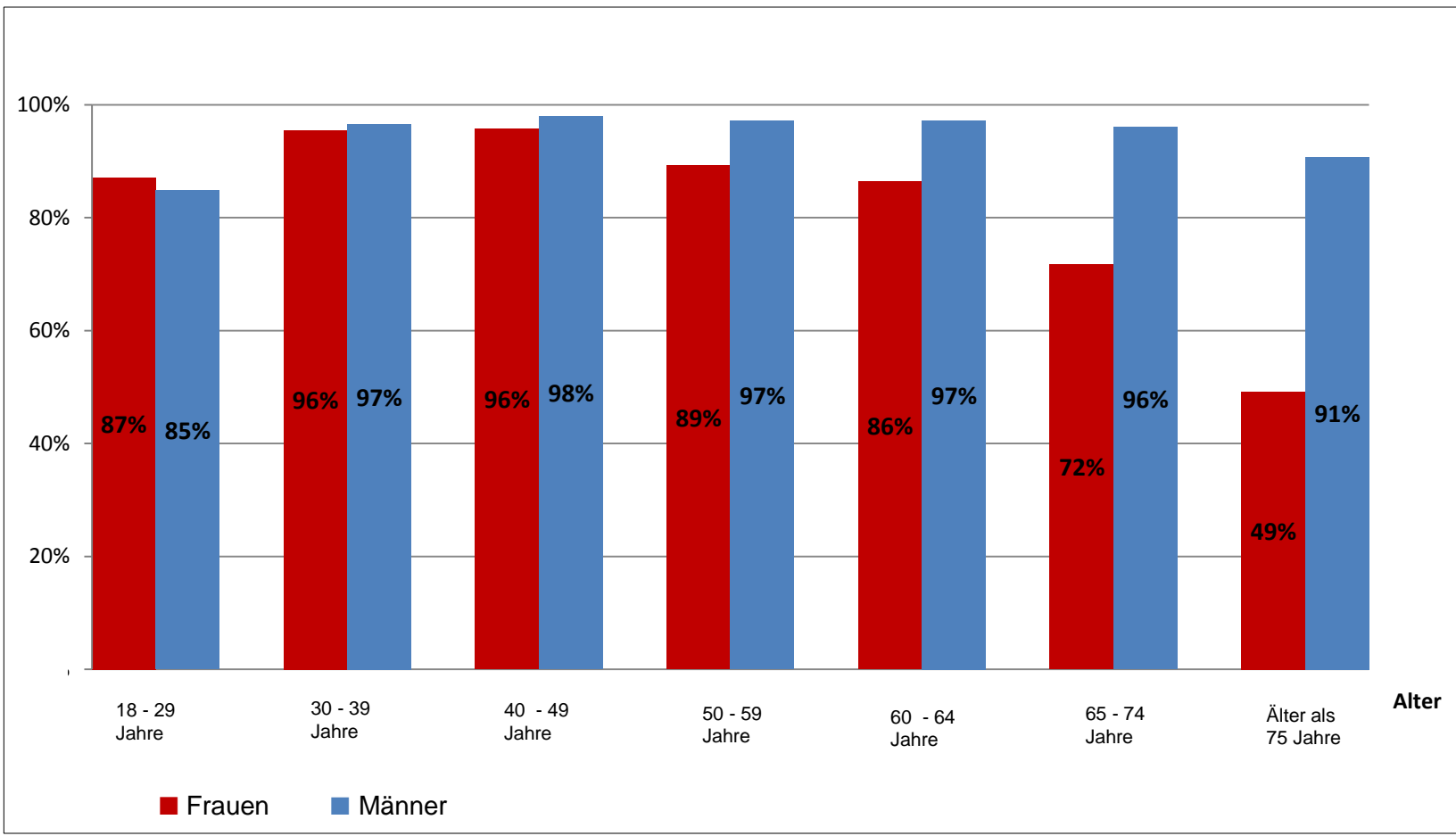
## Genderdifferenzierte Datengrundlagen zur Mobilität

➔ **ILS Dortmund: Sonderauswertung der Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008“**

### Untersuchte Referenzgruppen

- Erwachsene alleinlebend
- Erwachsene aus Haushalten ohne Kinder
- Erwachsene aus Haushalten mit Kindern
- Alleinerziehende Erwachsene

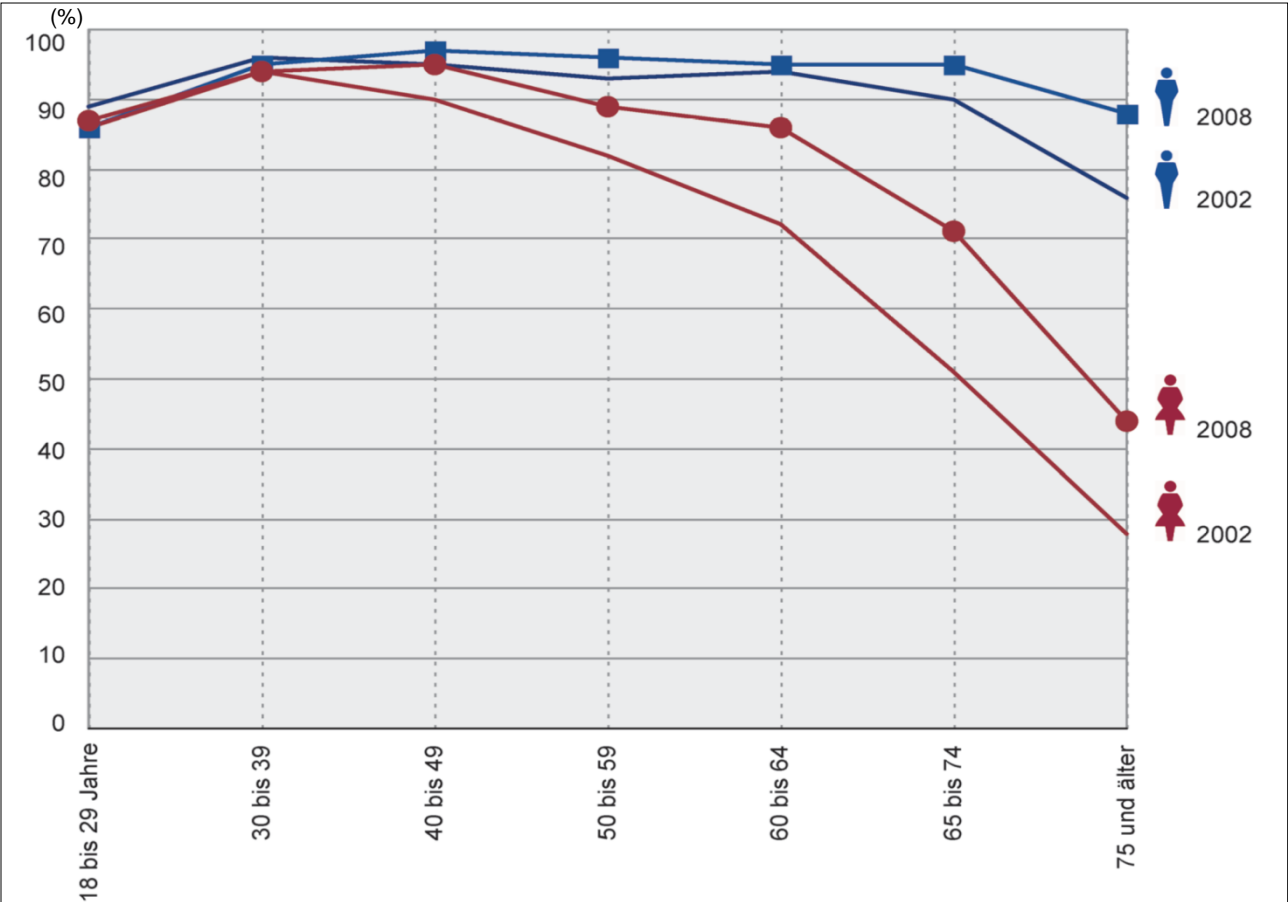
# Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008



# Entwicklung Führerscheinbesitz

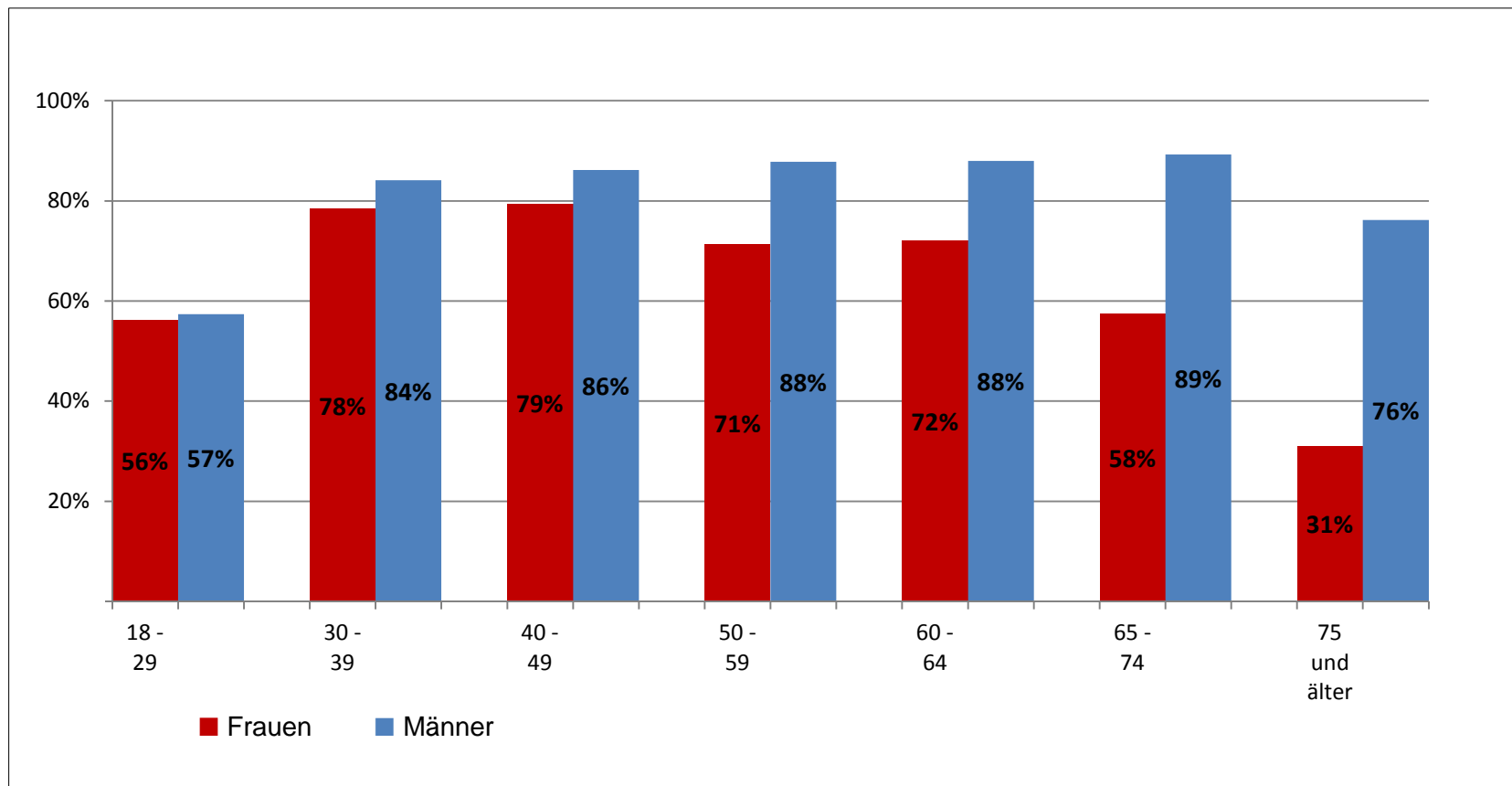


Quelle: Mobilität in Deutschland 2002 und 2008



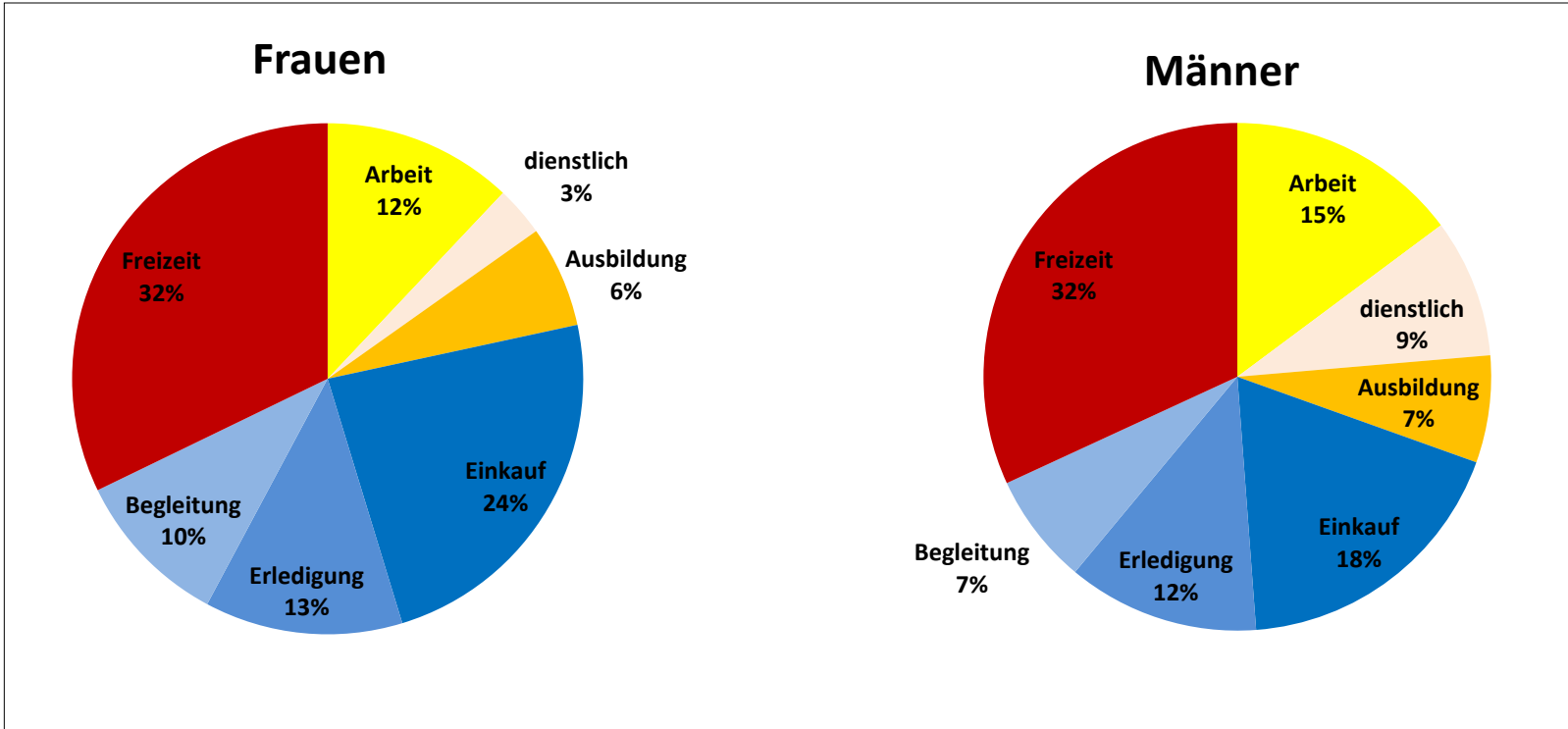
## Pkw-Verfügbarkeit nach Geschlecht und Alter

(Angabe „Pkw jederzeit verfügbar“)



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008

# Verteilung der Wege nach Wegezwecken

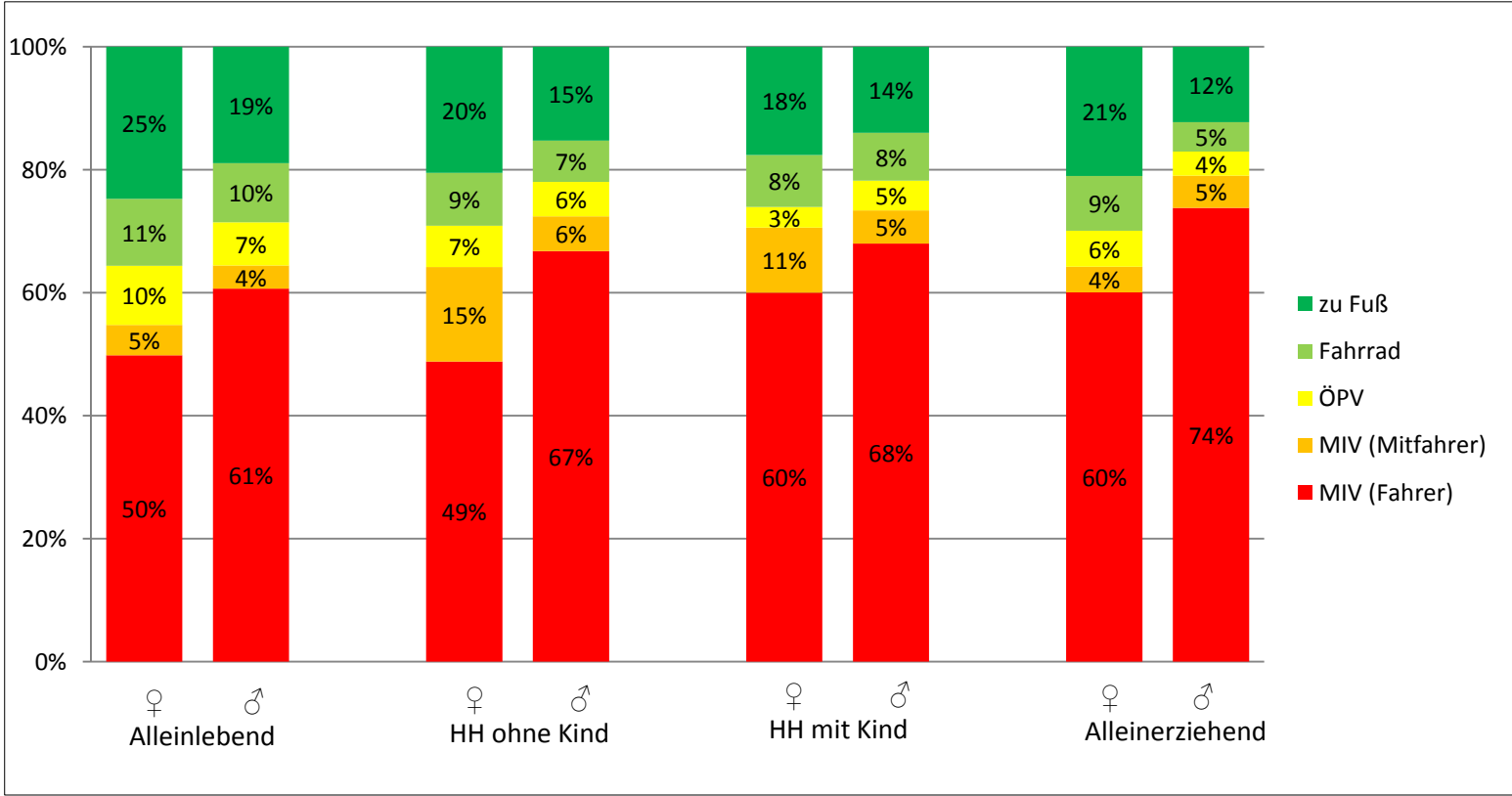


Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008





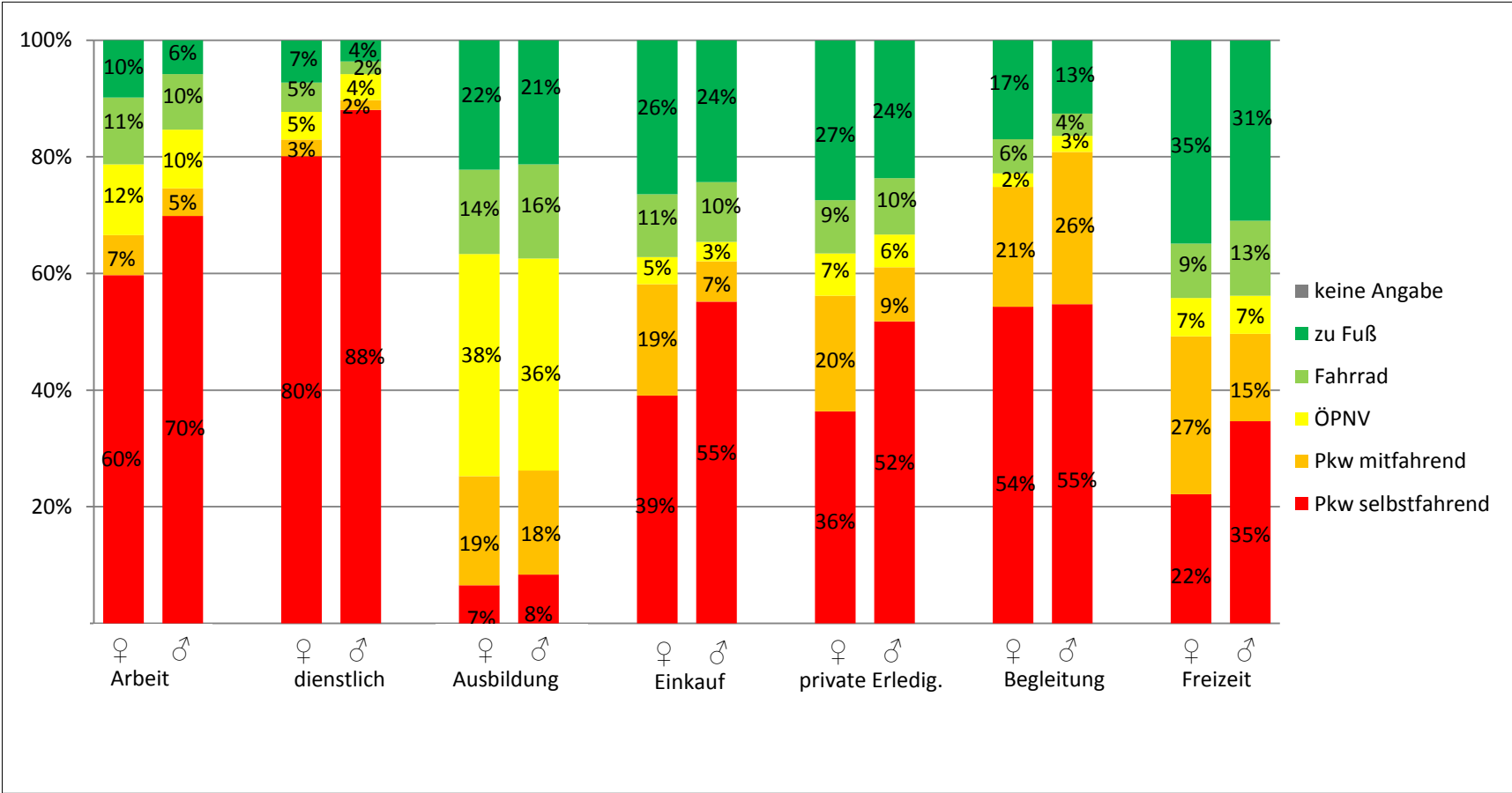
# Verkehrsmittelwahl erwerbstätiger Menschen nach Lebenssituation und Geschlecht



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008



# Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008



## Exkurs Soziale Sicherheit

- Soziale Sicherheit / soziale Unsicherheit bezieht sich auf die Gestaltung der gebauten Umwelt
- Soziale Unsicherheit wird als eine Verminderung der Lebensqualität erfahren
- Der Begriff enthält Merkmale
  - der Aneignung von Räumen
  - der Akzeptanz von Verkehrsanlagen
  - des subjektiven Sicherheitsempfindens

### Kriterien sozialer Sicherheit:

- **gute Erreichbarkeit**  
(kurz, attraktiv, sicher)
- **Begreifbarkeit**  
(übersichtlich, einsehbar)
- **ausreichende Beleuchtung**
- **soziale Kontrolle**  
(Belebung durch anwesende Menschen)
- **gute Orientierung**
- **keine dunklen Ecken**

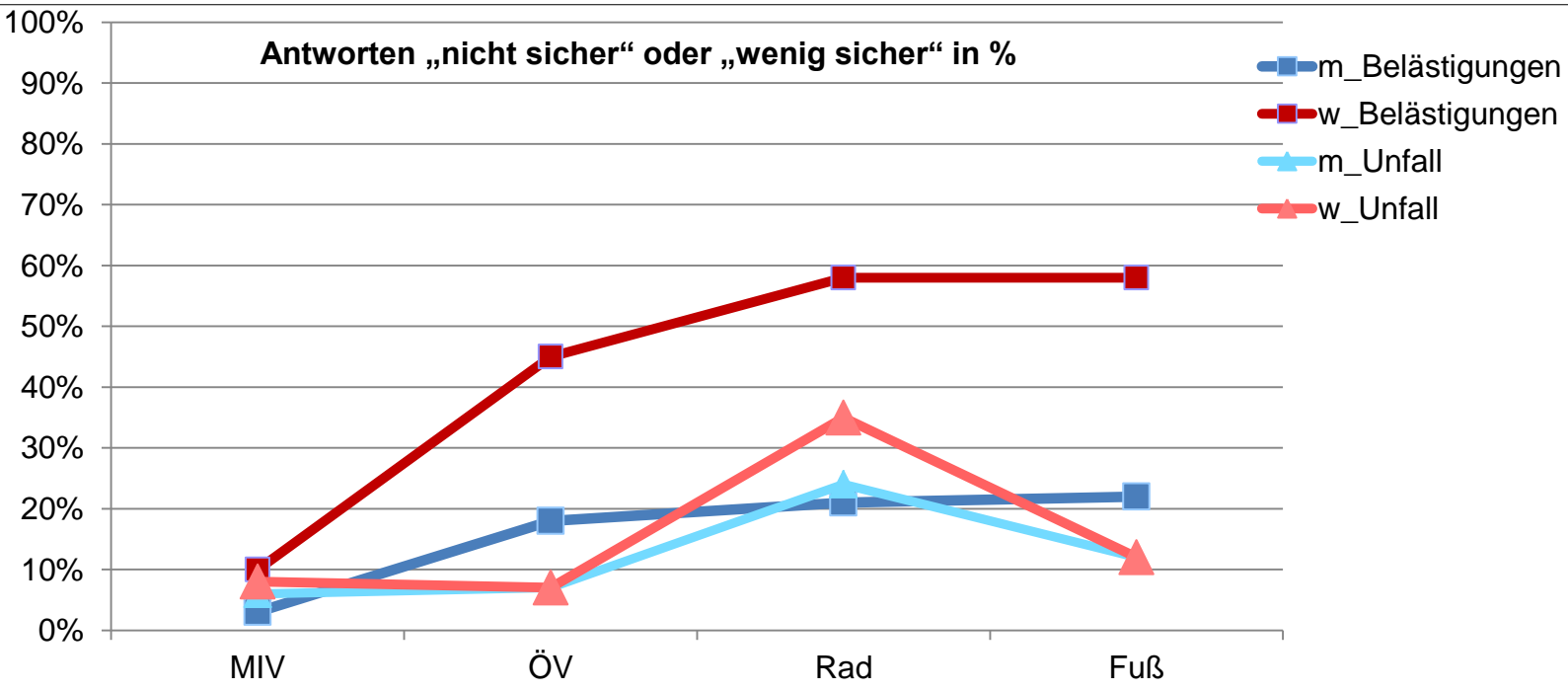
## Exkurs Soziale Sicherheit

- Fehlende Soziale Sicherheit schränkt die Mobilitätschancen großer Bevölkerungsgruppen ein
- Frauen und Männer unterscheiden sich hinsichtlich ihres subjektiven Sicherheitsempfindens, besondere Probleme haben ältere Frauen
- Das subjektive Sicherheitsempfinden wird wesentlich bestimmt durch:
  - Problematische Gestaltungsmerkmale
  - „Schlechter Zustand“ des öffentlichen Raumes
  - „Ungünstige“ Nutzungsmerkmale



# Sicherheitsempfinden nach Verkehrsmittel und Geschlecht (Personen ab 60 Jahren)

„Wie sicher fühlen Sie sich in Bezug auf die Gefahr, einen Unfall zu erleiden?“  
„Wie sicher fühlen Sie sich vor Übergriffen und Belästigungen bei Dunkelheit ohne Begleitung?“



Quelle: ILS 2010, eigene Erhebung



## Schlussfolgerungen aus der Datenlage

- Menschen mit Hausarbeits-, Erziehungs- und Familienpflichten haben vielfältigere Lebens- und Mobilitätsmuster als Vollzeit erwerbstätige Menschen ohne Familien.
- An der bezahlten Erwerbsarbeit und der unbezahlten Haus- und Familienarbeit sind Frauen und Männer nicht ausgewogen beteiligt.
- Hausarbeits-, Erziehungs- und Familienpflichten beeinflussen die Mobilität der Betroffenen erheblich. Die Verknüpfung von Aktivitäten in Wegekettens sind ein typisches Merkmal.
- Bei gleichzeitiger Erwerbsarbeit verschärfen sich die Probleme, wenn die Pkw-Verfügbarkeit eingeschränkt ist.
- Frauen nutzen stärker als Männer die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.



## Schlussfolgerungen aus der Datenlage

- Menschen mit Hausarbeits-, Erziehungs- und Familienpflichten haben einen hohen Nahraumbezug. Die eigenen Füße und das Fahrrad sind insbesondere auf Versorgungswegen wichtige Verkehrsmittel.
- Frauen sind – trotz ihres hohen Nahraumbezuges - zu allen Tageszeiten in der ganzen Stadt unterwegs. Daraus ergeben sich spezifische Bedürfnisse an die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der Infrastruktureinrichtungen.
- Frauen und insbesondere Seniorinnen meiden aus Angst vor Übergriffen bestimmte Orte oder verzichten auf Aktivitäten zu bestimmten Zeiten.





## Anforderungen an eine gendergerechte Verkehrsplanung

- Sie muss die Vielfalt der Lebensmuster von Menschen mit Hausarbeits-, Erziehungs- und Familienpflichten beachten und soll sich bei der Ausgestaltung der Verkehrsangebote nicht nur an Vollzeit-Erwerbstätigen orientieren.
- Sie muss auf einer geschlechts- und lebenssituationsspezifisch differenzierten Datenbasis aufbauen.
- Sie darf nicht nur das mehrheitlich von Männern genutzte Verkehrsmittel Pkw mit Maßnahmenkonzepten fördern, sondern muss die von Frauen, Kindern und älteren Menschen mehrheitlich genutzten Verkehrsmittel des Umweltverbundes attraktivieren.





## Anforderungen an eine gendergerechte Verkehrsplanung

- Sie muss dafür sorgen, dass sich Kinder und ältere Menschen (oft mit Mobilitätseinschränkungen) sicher und eigenständig im öffentlichen Raum bewegen können. Damit kann Erziehungs-, Betreuungs- und Versorgungsarbeit deutlich erleichtert werden.
- Bei Maßnahmen für den nicht-motorisierten Verkehr ist den unterschiedlichen Nutzungsanforderungen Rechnung zu tragen, z. B. Angebote im Radverkehr nicht nur für die schnelle Frau auf dem Weg zur Arbeit bereithalten, sondern auch für den langsamen Vater mit Kind und Gepäck.



## Anforderungen an eine gendergerechte Verkehrsplanung

- Die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur, Infrastrukturangeboten und Verkehrsangeboten sind zu beachten und gezielt zu steuern (Stadt der kurzen Wege).
- Der Nahraumbezug gerade von Menschen mit Hausarbeits- und Familienpflichten ist zu beachten, die Sozial- und Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Straßenraums in Wohnquartieren ist zu stärken.
- Frauen, Kinder und ältere Menschen sind als Hauptnutzungsgruppen ExpertInnen im Umgang mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Ihre Kenntnisse und Erfahrungen müssen in die Planung einfließen.



## Literatur

- BMVBS (2010): „Mobilität in Deutschland 2008“, Ergebnisbericht, Bonn/Berlin
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:  
„Frauenbelange in der Verkehrsplanung“ – Arbeitspapier Nr. 44 (1997)  
„Hinweisen zu Gender-Aspekte in Nahverkehrsplänen“ – Hinweise (2004)  
„Integration der Belange von Kindern in der Verkehrsplanung“ – Hinweise (2010), Köln
- Krause, Juliane (2007): „Genderbelange in der Verkehrsplanung“, In: Handbuch für kommunale Verkehrsplanung
- Landeshauptstadt München (Hrsg.) (2003): „Planen für Frauen und Männer – Umsetzung der Gender Mainstreaming Strategie in der räumlichen Planung“ Dokumentation der gleichnamigen Fachtagung vom 8. Mai 2003 in München
- Region Hannover (2009): „Chancengleichheit beim Zugang zu Mobilität“ – Auswertung der MiD 2002 unter Gender-Aspekten, Beiträge zur Regionalen Entwicklung, Heft 116, Hannover



## Literatur

- Statistisches Bundesamt, BM für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2003): „Wo bleibt die Zeit – Die Zeitverwendung der Bevölkerung in Deutschland 2001/ 2002“, Wiesbaden
- Stete, Gisela (1997): „Mobilität von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen“, Forschungsbericht des Zentrums für interdisziplinäre Technikforschung der Technischen Hochschule Darmstadt, Darmstadt
- Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (Hrsg.) (2004): „Der andere Blick – Gender Mainstreaming in der Planung“, Planerin Heft Nr. 3/2004, Berlin



## Impressum

Der Foliensatz wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt.

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Annette Albers, Stuttgart

Dr.-Ing. Karin Arndt, Hofheim am Taunus

Prof. Dr.-Ing. Solveigh Janssen, Hannover

Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen

Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig

Dipl.-Geogr. Ursula Lehner-Lierz, Männedorf/Zürich (CH)

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt

Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Dortmund