

GENDER MAINSTREAMING IM VERKEHRSWESEN

Einführung

INHALTSVERZEICHNIS

	Folien
• Begriffe, Hintergründe, Grundannahmen	3 – 10
• Rahmenbedingungen / Kennwerte	11 – 17
• Mobilitätskennziffern	18 – 29
• Soziale Sicherheit	30 – 33
• Schlussfolgerungen	34 – 36
• Anforderungen	37 – 41
• Quellen/Literatur	42 – 44

BEGRIFFE, HINTERGRÜNDE, GRUNDANNAHME



BEGRIFFSBESTIMMUNG

- **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.

BEGRIFFSBESTIMMUNG

Die **Implementierung von Gender Mainstreaming** im Verkehrswesen bedeutet, dass bei jeder Entscheidung (zur Planung, Bemessung und Gestaltung von Verkehrssystemen und -anlagen, zur Verkehrsinfrastruktur, etc.) die unterschiedlichen Auswirkungen auf Frauen und Männer aktiv mitgedacht werden und diese Bedürfnisse zu berücksichtigen sind.



HINTERGRUND I

- **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
- **2000 Gender Mainstreaming** durchgängiges Leitprinzip in Deutschland

HINTERGRUND II

- **2000er Jahre:** Interpretation von Raumstrukturen als Ausdruck von sozialer Ungleichheit. Unentlohnte Frauenarbeit und deren komplexe Mobilitätsmuster werden in den Blick genommen
- **2010er Jahre:** Verankerung von Gender Mainstreaming in der Planungspraxis
 - Veröffentlichung des Foliensatzes „Gender Mainstreaming im Verkehrswesen“ FGSV 2011
 - Planungsleitbild „Stadt der kurzen Wege“ und Barrierefreiheit in einigen großen europäischen Städten (Berlin 2011, Wien 2014, Barcelona 2014, Paris 2016)
- **2020er Jahre:** Verstärktes öffentliches Interesse: Medienberichte, Veranstaltungen, Politik (auch beim fachlichen beim „Nachwuchs“)
 - Erweiterung des feministischen Planungsleitbilds um weitere Aspekte

GRUNDANNAHMEN I

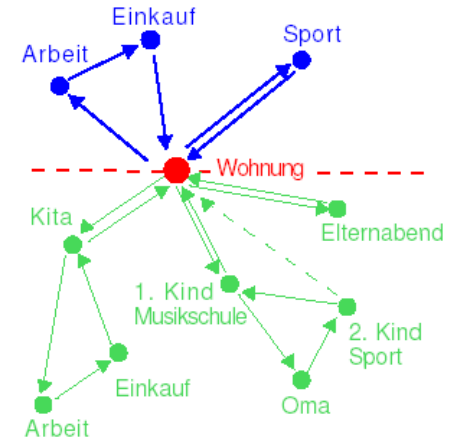
- Personengruppen mit Einfluss auf die Geschlechterrollen
 - Kinder im Haushalt
 - Jugendliche im Haushalt
 - Ältere Familienangehörige
 - Familienangehörige mit Mobilitätseinschränkungen
 - Der Umfang der Erziehungs- und Betreuungsarbeit ist wesentlich beeinflusst von den Rahmenbedingungen zur Mobilitätsbewältigung 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



GRUNDANNAHMEN II

- 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 (Wegeketten) und unterschiedlichen Anforderungen an die Ausgestaltung der Verkehrssysteme.

Mobilitätsmuster ohne Familienarbeit



Mobilitätsmuster mit Familienarbeit

Quelle: Stete, G. Mobilität von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen, 1996, eigene Darstellung

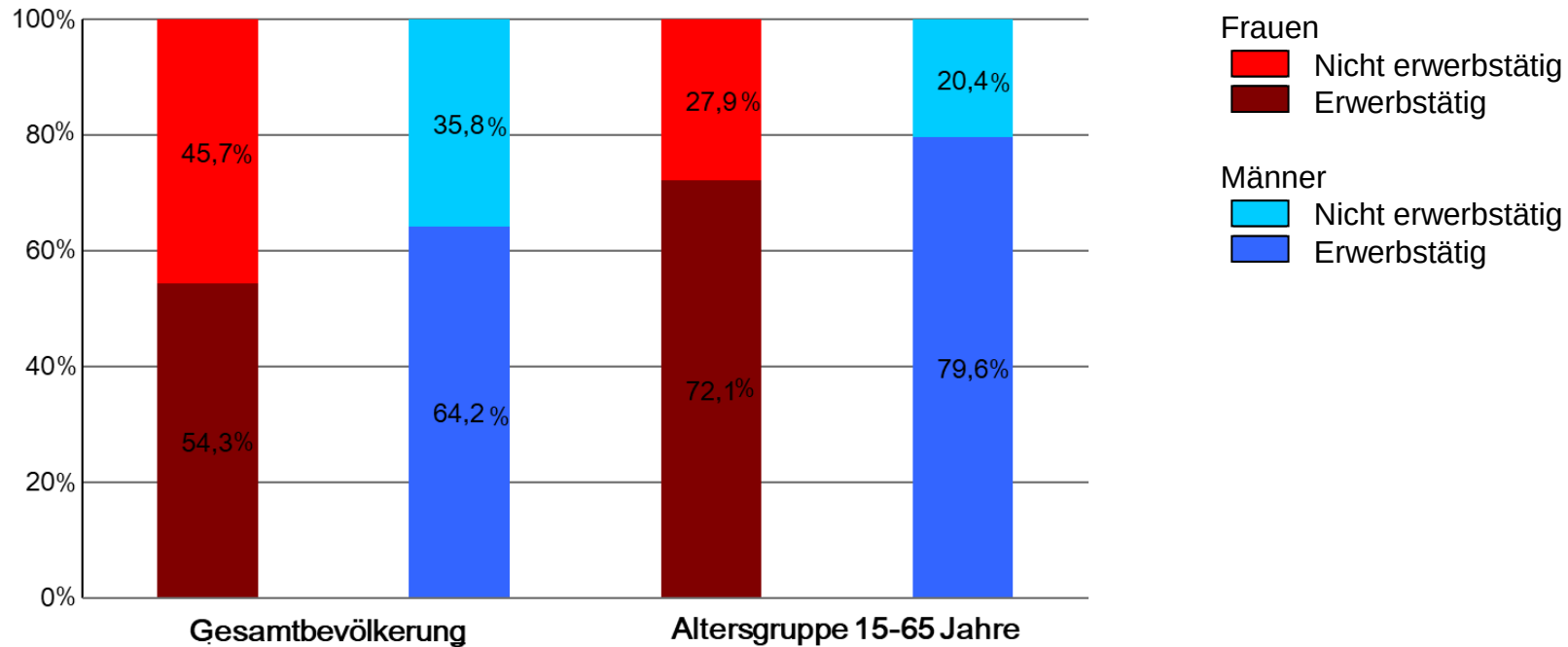
ERSTES FAZIT

Gender dient als Analyserahmen und hilft zu erkennen, dass es keine standardisierten Mobilitätsakteure gibt, die auf dem Bild des „männlichen Pendlers“ beruhen. Aus Gendersicht abgeleitete Maßnahmen kommen letztendlich allen Geschlechtern zugute.

RAHMENBEDINGUNGEN / KENNWERTE



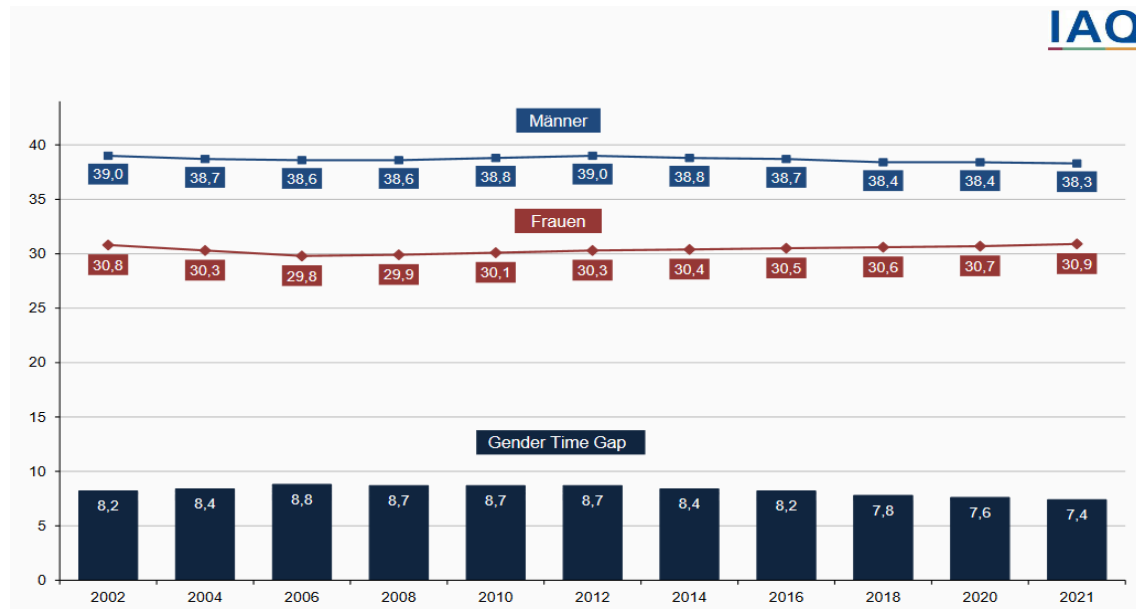
ERWERBSTÄTIGKEIT IN DEUTSCHLAND (ALLE ERWERBSTÄTIGEN)



Quelle: Statistisches Jahrbuch, 2019, eigene Darstellung

ARBEITSZEIT NACH GESCHLECHT: GENDER TIME GAP 2002 – 2021

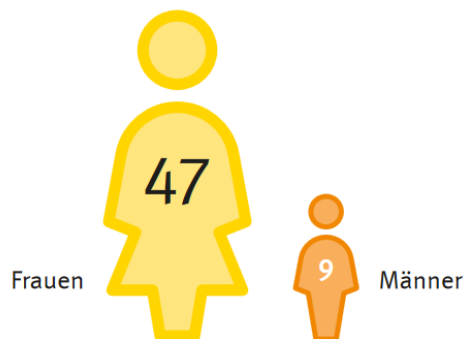
Normalerweise geleistete Wochenarbeitszeit abhängig Beschäftigter in Deutschland (Vollzeit und Teilzeit), in Stunden.



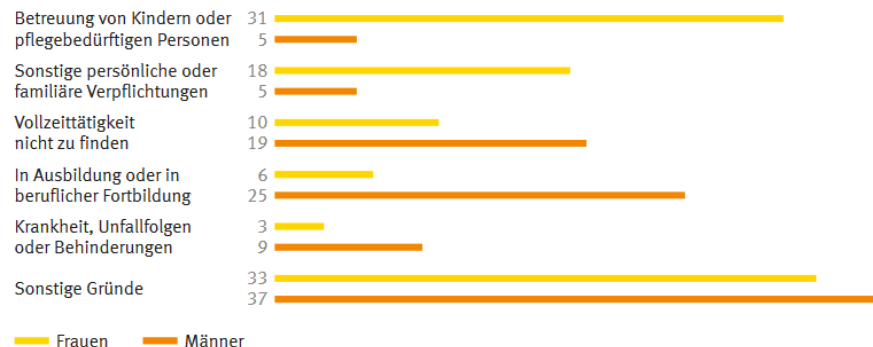
Quelle: Eurostat, 2021: Labour Force Survey

TEILZEITARBEIT

Teilzeitquoten in Deutschland 2017 20- bis 64-jährige Erwerbstätige, in %

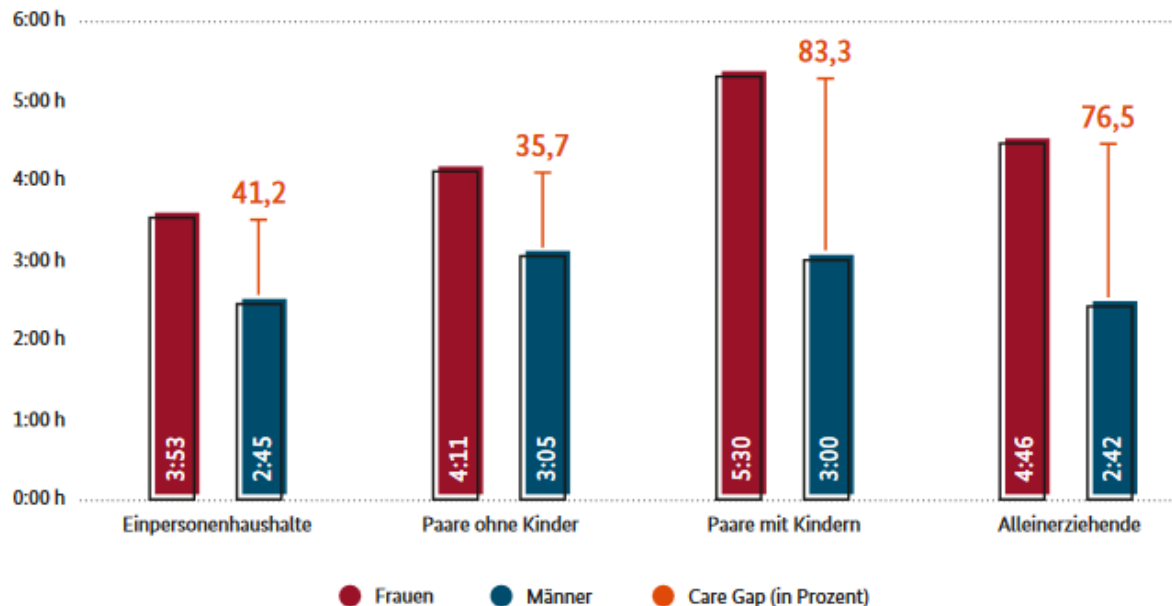


Hauptgrund für die Teilzeitbeschäftigung in Deutschland 2017 20- bis 64-jährige Teilzeitbeschäftigte in %



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2018: Arbeitsmarkt auf einen Blick – Deutschland und Europa 2018

UNBEZAHLTE ARBEIT: GENDER CARE GAP NACH HAUSHALTSTYP

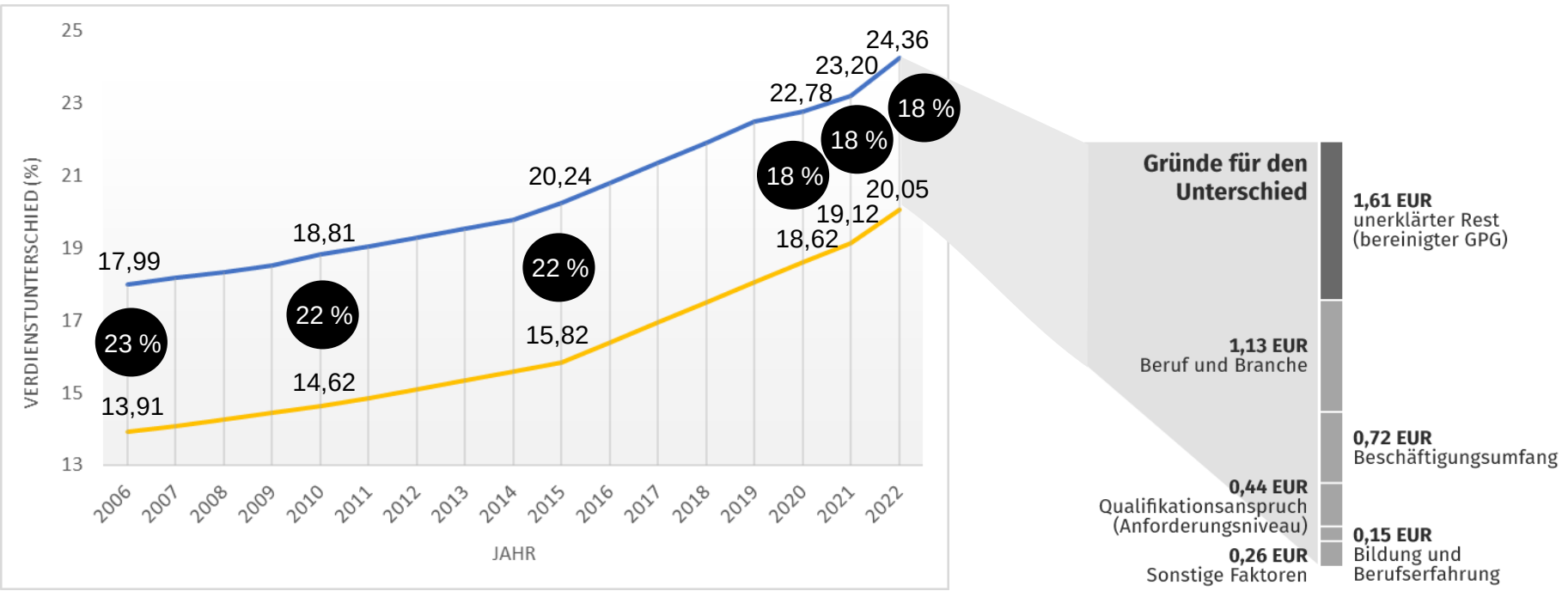


Unbezahlte Arbeit ist:

- Unterstützung, Pflege und Betreuung von Haushaltsmitgliedern
- Haushaltsführung (einschließlich Reparaturarbeiten, Gartenpflege, Sorge für Tiere)
- ehrenamtliches Engagement und informelle Hilfen für andere Haushalte

Quelle: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2022: Kinder, Haushalt, Pflege – wer kümmert sich?

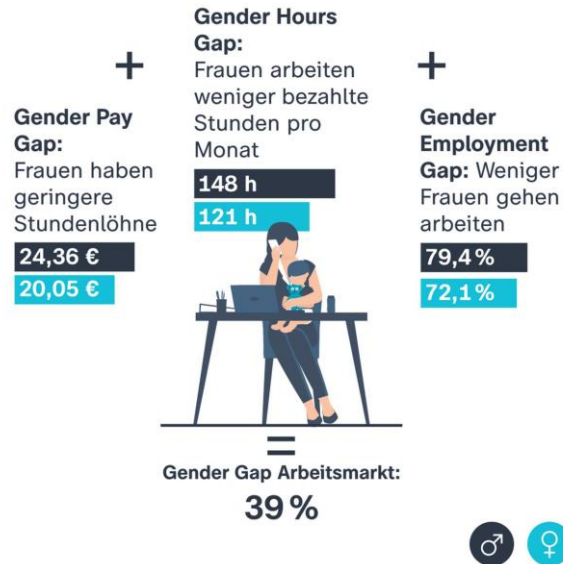
STUNDENLÖHNE NACH GESCHLECHT: GENDER PAY GAP



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2023, eigene Darstellung

GENDER GAP ARBEITSMARKT

Frauen am Arbeitsmarkt dreifach benachteiligt



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2022, Darstellung von zdfheute, 2023

MOBILITÄTSKENNZIFFERN



DATENGRUNDLAGEN ZUR MOBILITÄT DER BEVÖLKERUNG

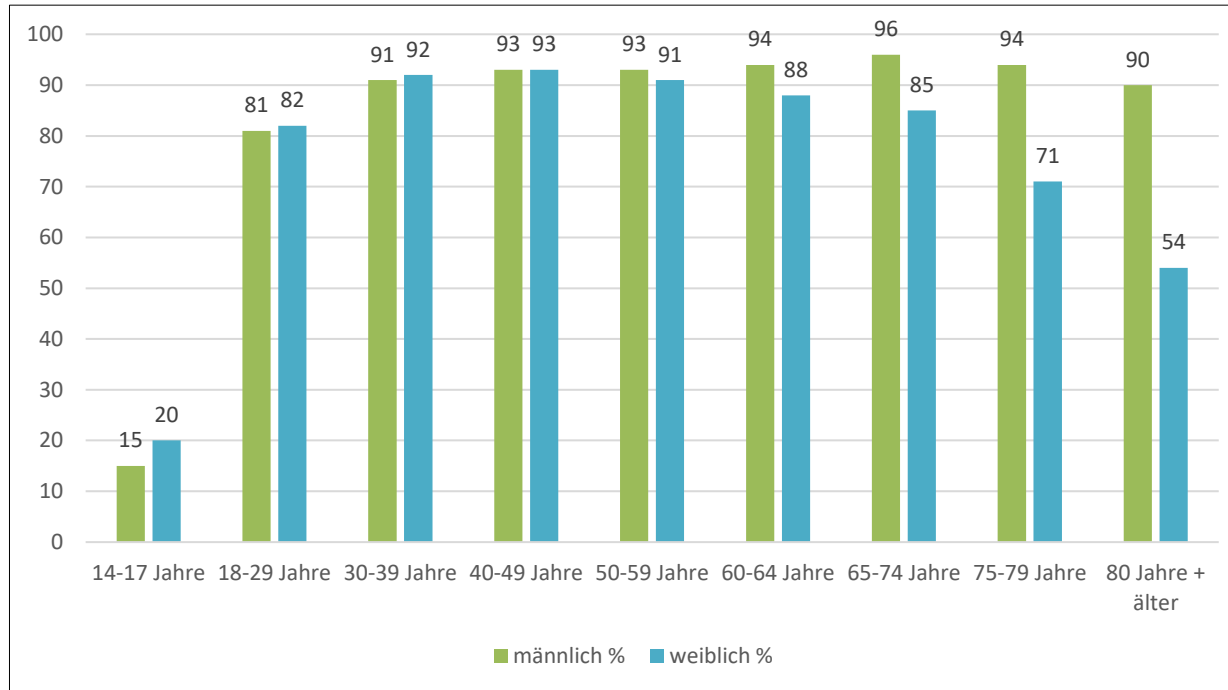
- **Mobilität in Deutschland MiD**

Bundesweite Haushaltsbefragung zum Personenverkehr (2002, 2008, 2017)

- **Erhobene Daten:**

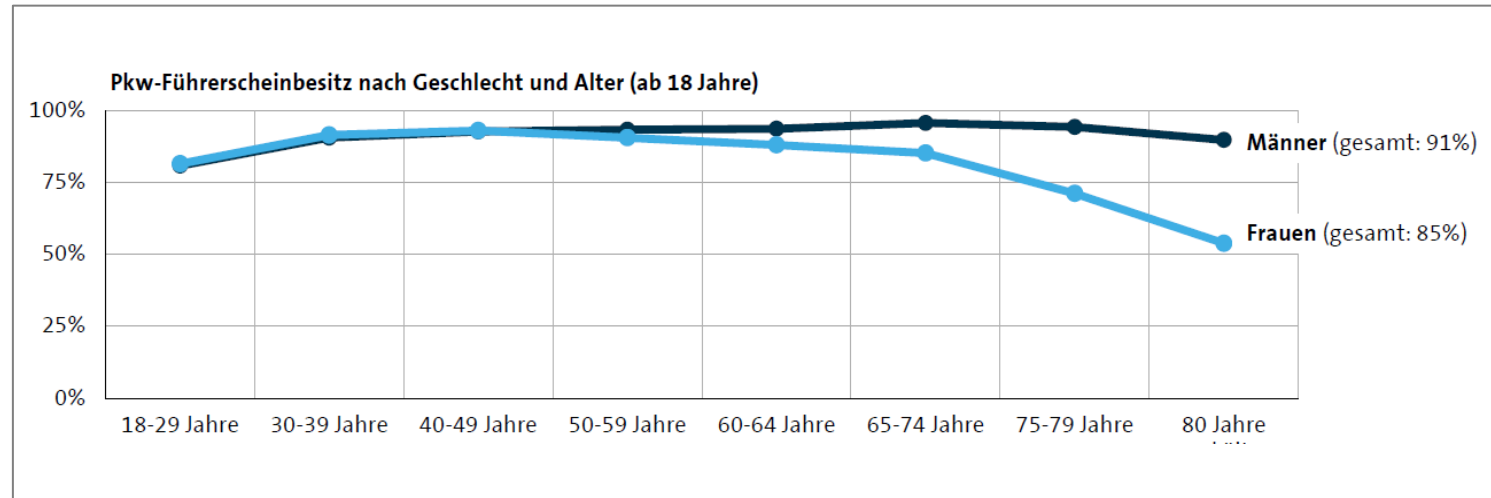
- Alter, Geschlecht, Erwerbstätigkeit, Kinder im Haushalt, etc.
- ökonomische Rahmenbedingungen im Haushalt
- Führerscheinbesitz, Pkw-Besitz und Pkw-Verfügbarkeit
- Anzahl, Zeitpunkt und Dauer von Wegen
- Wegeziele (Adresse)
- Wegezwecke (Beruf, Ausbildung, Einkauf/Versorgung, private Erledigung, Begleitung,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

FÜHRERSCHEINBESITZ NACH GESCHLECHT UND ALTER



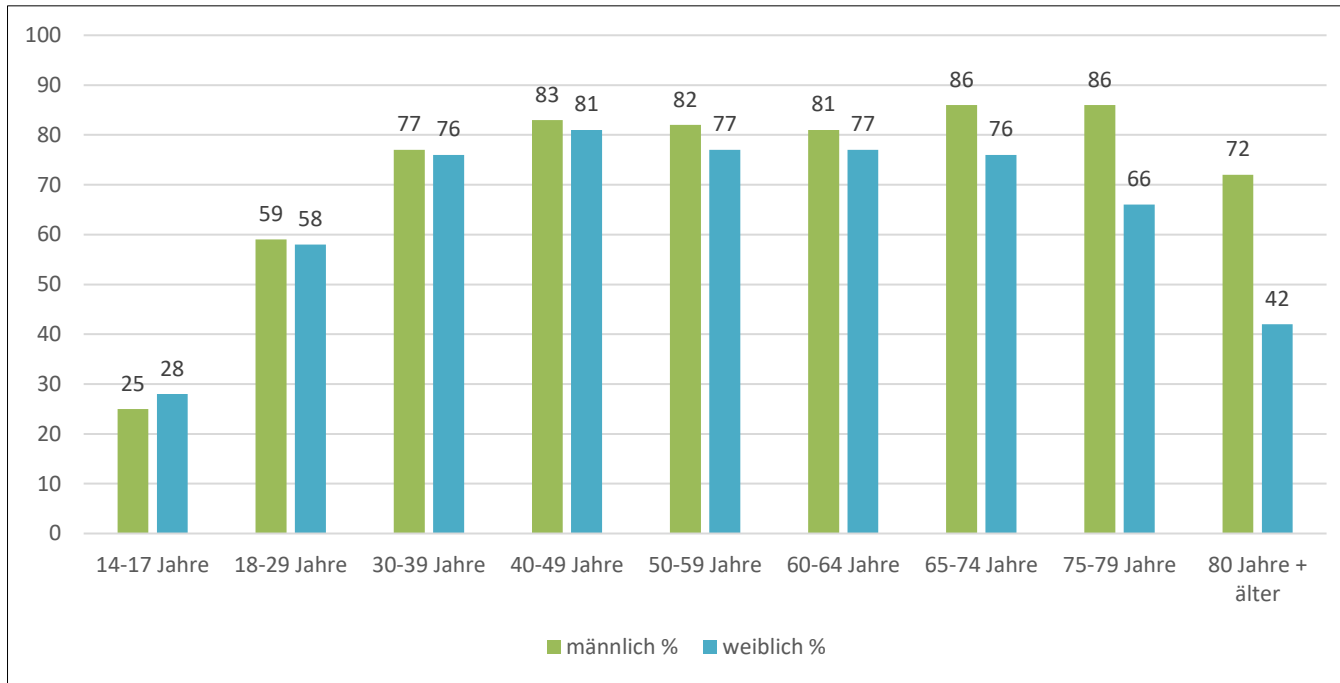
Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017

ENTWICKLUNG FÜHRERSCHEINBESITZ



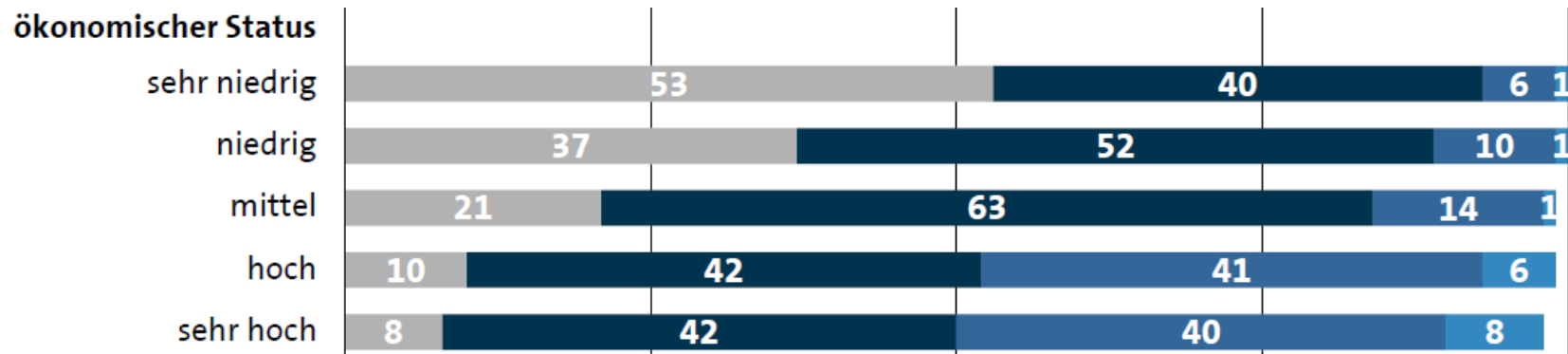
Quelle: infas, DRL, IVT und infas 360 (2018): MiD 2017 (im Auftrag des BMVI)

PKW-VERFÜGBARKEIT (JEDERZEIT) NACH GESCHLECHT UND ALTER



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017

PKW-BESITZ NACH HAUSHALTSEINKOMMEN

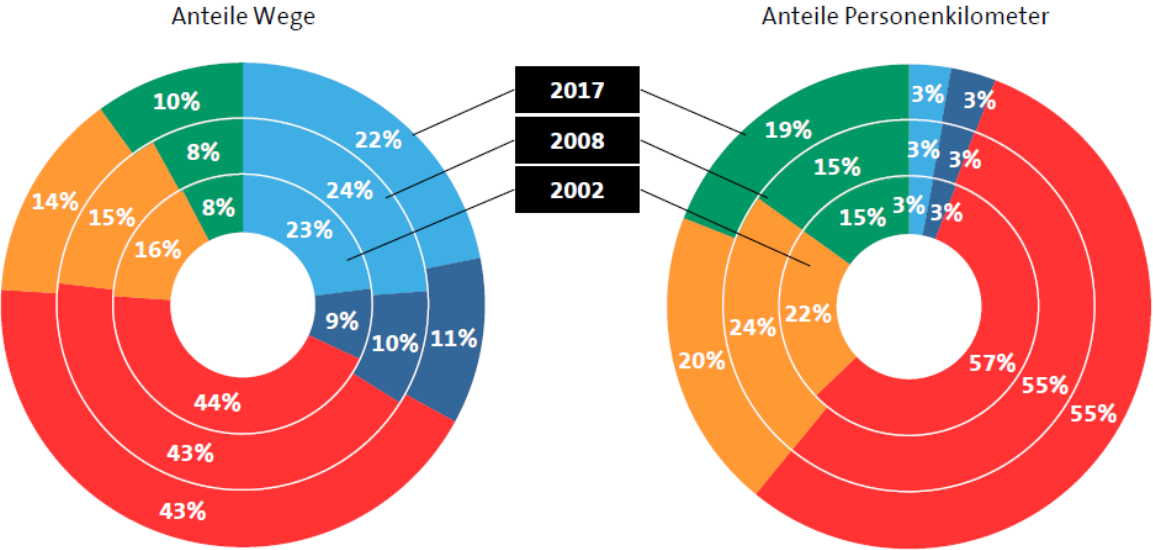


Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): MiD 2017

- Ein niedriger ökonomischer Status geht einher mit geringerem Autobesitz.
- In der Gruppe mit niedrigem ökonomischen Status sind Frauen nachweislich überrepräsentiert (z.B. Seniorinnen, Alleinerziehende)

VERKEHRSMITTELWAHL

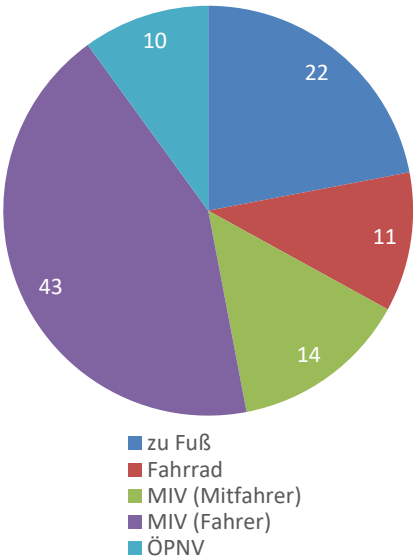
Modal Split



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017

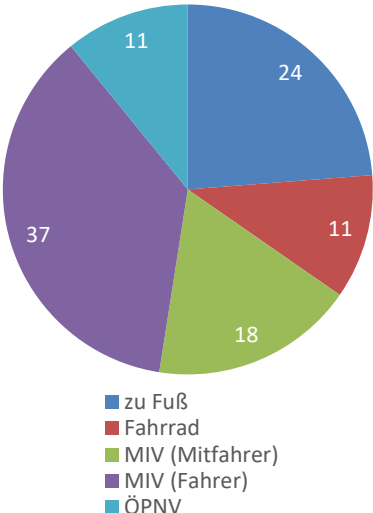
VERKEHRSMITTELWAHL

Modal Split 2017



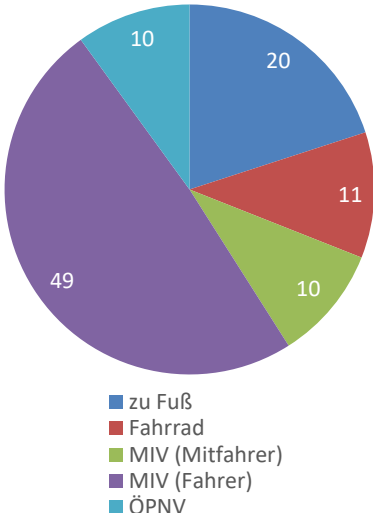
Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017

Modal Split 2017 weiblich



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017

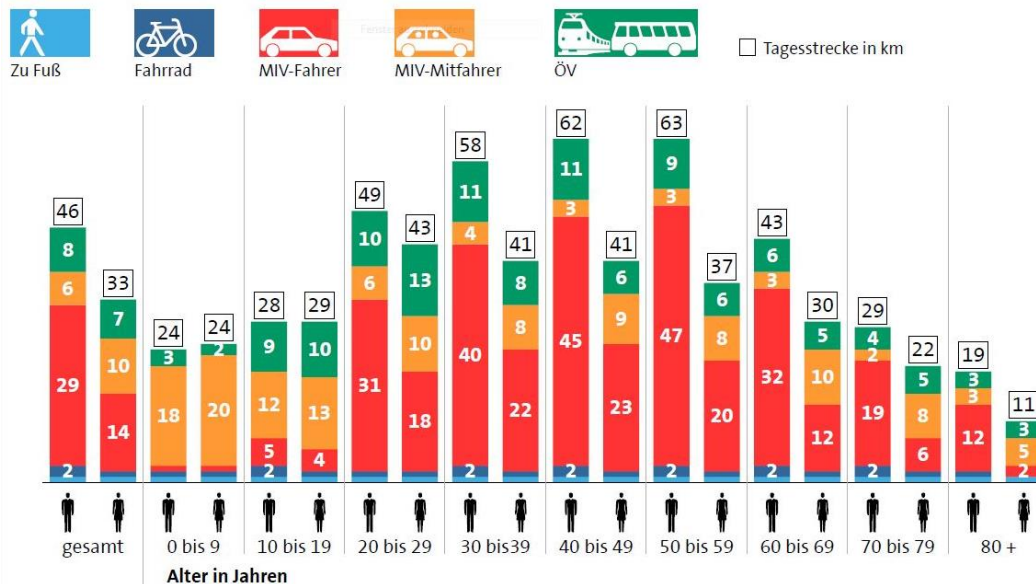
Modal Split 2017 männlich



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017

VERKEHRSMITTELWAHL UND DISTANZEN

Tagesstrecke nach Verkehrsmittel, Alter und Geschlecht

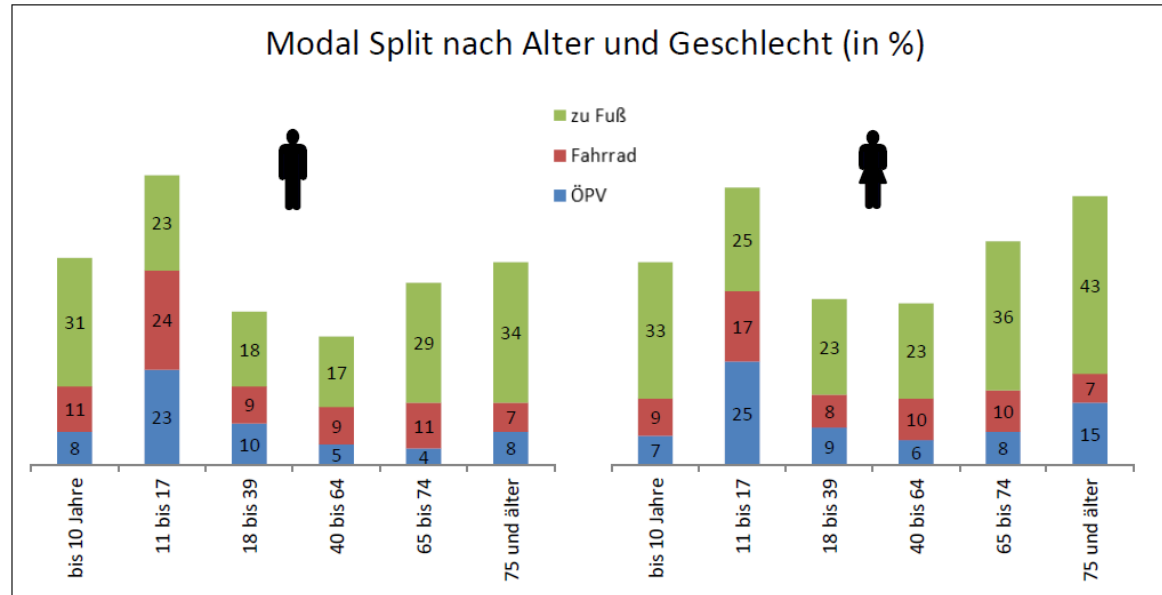


Angaben in Kilometer; alle Personen

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017

GESELLSCHAFTLICHE TEILHABE

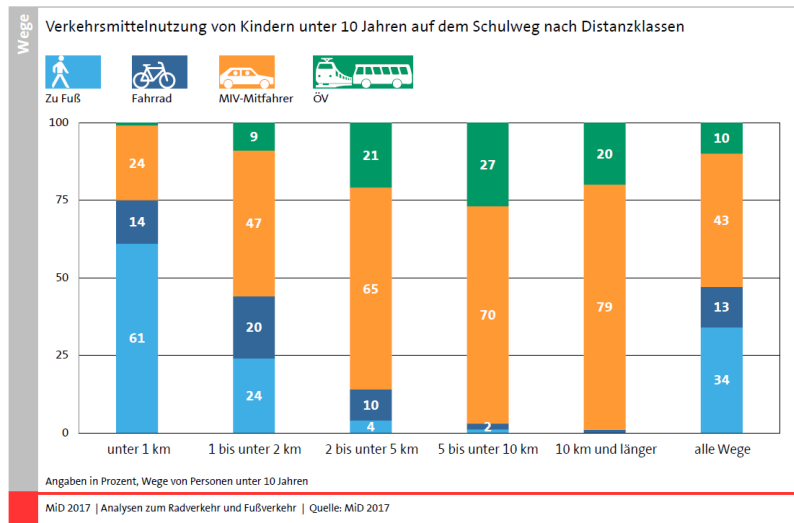
- Kinder und Ältere gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuß



Eigene Darstellung nach Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2012

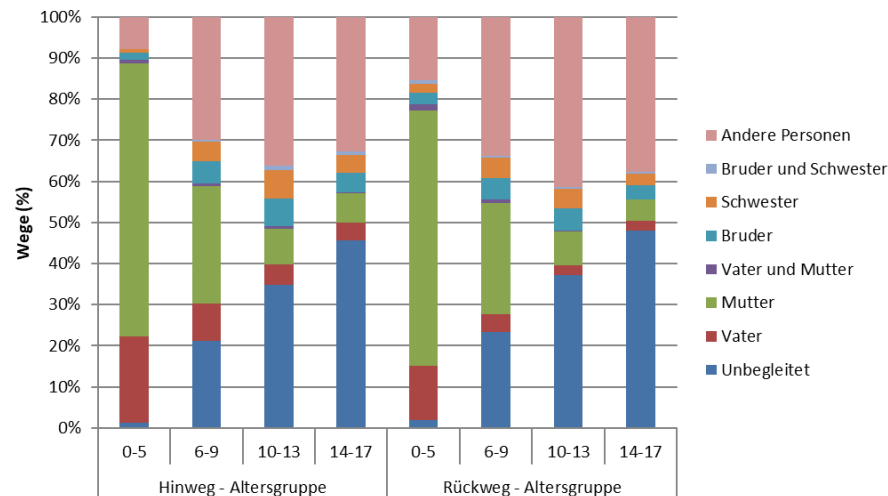
MOBILITÄT VON KINDERN

Verkehrsmittelnutzung von Kindern unter 10 Jahren auf dem Schulweg nach Distanzen



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): MiD 2017

Begleitmobilität – Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg

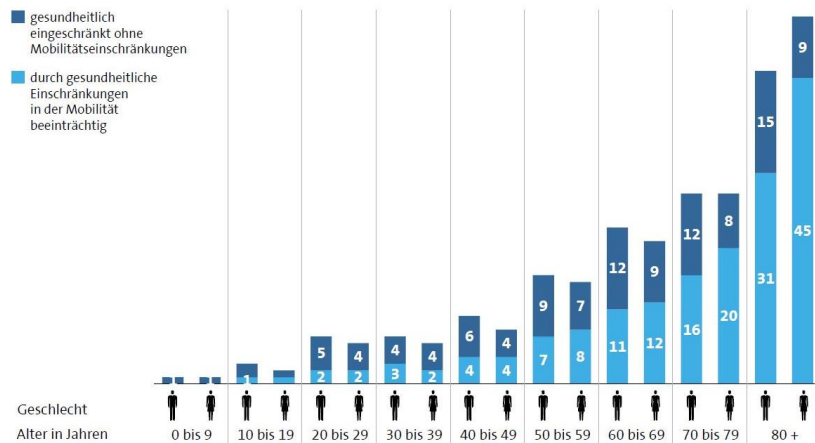


Quelle: BMVI (2015). Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen

MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN

Personen mit Mobilitätseinschränkungen

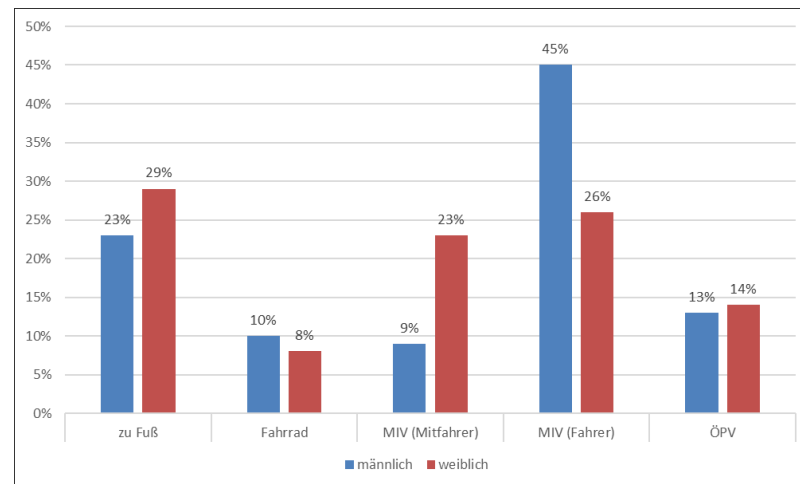
Anteil Personen mit Mobilitätseinschränkungen nach Alter und Geschlecht



Angaben in Prozent; Personen ab 0 Jahre, Modul persönliche Mobilitätsmerkmale, nur CATI/ CAWI, inkl. Stellvertreterinterviews

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017

Verkehrsmittelwahl von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nach Geschlecht



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / eigene Berechnungen nach MiD 2017

SOZIALE SICHERHEIT

A graphic consisting of four large circles arranged in a 2x2 grid. The top-left circle is light blue, the top-right circle is a darker blue, the bottom-left circle is a medium blue, and the bottom-right circle is orange. The text 'SOZIALE SICHERHEIT' is positioned to the left of the top-right circle.

SOZIALE SICHERHEIT I

- 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**

SOZIALE SICHERHEIT II

- 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
 - Befürchtung von „Grenzverletzungen“ wie Anstarren, (verbal) Beleidigen, Nachgehen



SOZIALE SICHERHEIT III

- Die Sicherheit wird besonders abends und nachts von Frauen und Senior*innen kritisch beurteilt.
- Selbst bei einer objektiven sicheren Lage kann das Sicherheitsempfinden negativ sein, wenn aufgrund eigener Erfahrung oder Berichte damit gerechnet wird, verunsichernden Situationen handlungsunfähig ausgesetzt zu sein.

Quelle: <https://material.plan-aktionsgruppen.de/produkt/studie-safe-in-the-city/>

„Ich bin mal ohne Grund als Bitch bezeichnet worden – obwohl ich keine aufreizende Kleidung anhatte.“

Teilnehmerin, 50 Jahre, Hamburg

„Ich wurde abends von einem Mann verfolgt. Als ich schneller wurde, wurde er es auch. Ich bin zur nächsten Bushaltestelle gerannt, habe mich zu den Wartenden gestellt und mir ein Taxi gerufen.“

Teilnehmerin, 34 Jahre, Hamburg

SCHLUSSFOLGERUNGEN



SCHLUSSFOLGERUNGEN AUS DER DATENLAGE I

- 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 Wegeketten sind ein typisches Merkmal.
- Bei gleichzeitiger Erwerbsarbeit verschärfen sich die Probleme, wenn die Pkw-Verfügbarkeit eingeschränkt ist.

SCHLUSSFOLGERUNGEN AUS DER DATENLAGE II

- **Frauen nutzen stärker als Männer die Verkehrsmittel des Mobilitätsverbundes.**
- **Menschen mit Hausarbeits-, Erziehungs- und Familienpflichten haben einen hohen Nahraumbezug. Die eigenen Füße sind insbesondere auf Versorgungswegen das präferierte Verkehrsmittel.**
- **Frauen sind – trotz hohem Nahraumbezug - zu allen Tageszeiten in der ganzen Stadt unterwegs. Daraus ergeben sich spezifische Bedürfnisse an die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der Infrastruktureinrichtungen.**
- **Frauen wie auch ältere Menschen meiden aus Angst vor Übergriffen bestimmte Orte oder verzichten auf Aktivitäten zu bestimmten Zeiten.**

ANFORDERUNGEN AN EINE GENDERGERECHTE VERKEHRSPPLANUNG

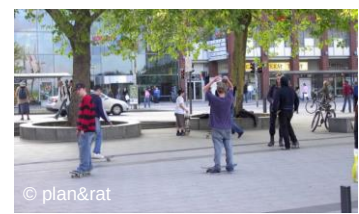
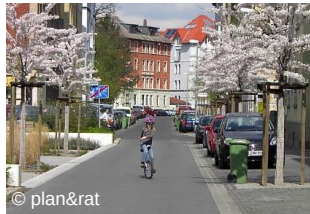


ANFORDERUNGEN AN EINE GENDERGERECHTE VERKEHRSPLANUNG I

- 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 Mobilitätsverbundes attraktiv gestalten.

ANFORDERUNGEN AN EINE GENDERGERECHTE VERKEHRSPLANUNG II

- 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 III

- Die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur, Infrastrukturangeboten und Verkehrsangeboten sind zu beachten und gezielt zu steuern (Stadt der kurzen Wege, „15-Minuten-Stadt“).
- Der Nahraumbezug von Menschen mit „Care-Arbeit“ ist zu beachten, die Sozial- und Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raums insbesondere in Wohnquartieren ist zu stärken.
- Frauen, Kinder und ältere Menschen sind als Hauptnutzungsgruppen Expertinnen und Experten im Umgang mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Ihre Kenntnisse und Erfahrungen müssen in die Planung einfließen.



QUELLEN / LITERATUR

A decorative graphic consisting of three overlapping circles is positioned to the right of the section header. The top circle is light blue, the bottom-left circle is dark blue, and the bottom-right circle is orange. They overlap in the center-right area of the slide.

VERWENDETE QUELLEN / LITERATUR

- BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2015): Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Schlussbericht. Bearbeitung: Bauer, Uta et al. Berlin.
- Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn/ Berlin.
- Studie „Save in the City? - Zur gefühlten Sicherheit von Mädchen und Frauen in deutschen Städten“ (2020).
<https://material.planaktionsgruppen.de/produkt/studie-safe-in-the-city/>
- Stete, Gisela (1996): Mobilität von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen, Forschungsbericht des Zentrums für integrierte Technikforschung ZIT der Technischen Universität Darmstadt, Darmstadt
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2022): Kinder, Haushalt, Pflege – wer kümmert sich?
- Statistisches Bundesamt (2022): Darstellung nach zdfheute: Frauen am Arbeitsmarkt dreifach beteiligt, Artikel vom 06.03.2023
- Statistisches Bundesamt (2018): Arbeitsmarkt auf einen Blick – Deutschland und Europa 2018
- Eurostat (2021), Labour Force Survey
- Statistisches Bundesamt (2019): Statistisches Jahrbuch 2019

VERWENDETE QUELLEN / LITERATUR

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) (2012): Fußverkehr in Zahlen – Daten, Fakten und Besonderheiten. Wien
- Statistisches Bundesamt (2023): Statistisches Jahrbuch 2023

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- 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.
- Bauhardt, Christine (2004) : Entgrenzte Räume. Zu Theorie und Politik räumlicher Planung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Bersch, Ann-Kathrin/ Oswald, Lena (2021): An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität – wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung? IVP-Discussion Paper 19. Berlin. Fachgebiet integrierte Verkehrsplanung
- 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.
- Stete, Gisela (2016): Gender Mainstreaming im Verkehrswesen – Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmende. In: Straßenverkehrstechnik 8/ 2016
- Wankiewicz, Heidrun/ Lidewij Tummers/ Tussen Ruimte (2020): Smart Through Gender+: Kernthemen für eine inklusive Stadtplanung am Beispiel Linz. CORP 2020 Conference papers. (abgerufen am 09.09.2020)

IMPRESSUM

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

Mitarbeit an der aktualisierten Fassung:

- Dr.-Ing. Annette Albers, Reutlingen
- M.Sc. Ann-Katrin Bersch, Darmstadt
- Dipl.-Ing Kathrin Gast, Essen
- Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig
- Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen
- Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt
- Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Dortmund
- M.Sc. Viviane Weinmann, Eschborn