

Pat Bohland

Die gerechte Mobilitätswende ist feministisch

AUF EINEN BLICK

Die Mobilitätswende ist ein heiß umkämpftes Feld. Die Transformation dieses Sektors kann nur gelingen, wenn die Erreichbarkeit von Alltagszielen für alle Menschen in den Fokus gerückt wird. Planung und Umsetzung müssen menschenzentriert und klimaschonend werden. Die Ermöglichung von Mobilität und die Zugänglichkeit unterschiedlicher Fortbewegungsmittel sollte nach feministischen Grundsätzen der Aufwertung von Sorgearbeit Rechnung tragen. Gleichzeitig erlaubt eine feministische Analyse, unterschiedliche Bedarfe und Bedürfnisse von Gruppen einzubeziehen, die bisher vernachlässigt wurden.

KLIMAKRISE UND DIE NOTWENDIGKEIT EINER SOZIAL GERECHTEN MOBILITÄTSWENDE

DIVERSITÄT VON WEGEZWECKEN

Mobilität ist Grundlage für gesellschaftliche Teilhabe. Sie ermöglicht das Erreichen von Orten des täglichen Bedarfs und die Ausführung unterschiedlichster Tätigkeiten. Mobilität kann für sich allein genommen Mittel zum Zweck sein, aber in der Alltagsmobilität ist sie vorrangig mit anderen Zielen verbunden. So führt Mobilität im Alltag zu sozialen Zielen, zu Freund_innen und Familienangehörigen, zu Ausbildungs- und Arbeitsorten, zu Freizeit- oder ehrenamtlichen Aktivitäten. Im Zusammenhang mit Sorgearbeit werden Wege häufig zum Zweck der Begleitung von Kindern, älteren Personen oder mobilitätseingeschränkten Menschen zurückgelegt. Auch alltägliche Besorgungen, Termine der gesundheitlichen Versorgung und Vorsorge oder Behördengänge können hauptsächlich mittels des Zurücklegens von Wegen, also mithilfe von Mobilität wahrgenommen werden.

SOZIALE FAKTOREN UND WEGEMUSTER

Die Betrachtung von (alltäglichen) Wegezwecken macht deutlich, welche unterschiedlichen sozialen Faktoren Einfluss auf Wegemuster haben: die Lebensverhältnisse und der Wohnort, der Lebensabschnitt und die Versorgung abhängiger Personen, Sorgearbeitsverpflichtungen und Beschäftigungsverhältnisse. All diese wiederum werden von sozialen Merkmalen wie zum Beispiel Geschlecht, Alter, ethnischer Herkunft/Hautfarbe, sozial-ökonomischer Lage/Klasse beeinflusst und prägen Mobilitätserfahrungen aufgrund von Diskriminierungserfahrungen und (subjektivem) Sicherheitsempfinden. Zusätzlich zu den Wegezwecken beeinflussen diese sozialen Faktoren die Charakteristik der Alltagswege. Es gibt lineare Wegestrecken (lang und kurz), die vor allem für Vollzeitbeschäftigte zu den Hauptalltagswegen gehören. Alle anderen Gruppen haben komplexere Wegevernetzungen mit kürzeren und längeren Wegen, die bezahlte Beschäftigung, Sorgearbeit, Freizeit und Begleitwege verbinden und sie ebenfalls zu relevanten Alltagswegen machen.

FORTBEWEGUNG UND KLIMAKRISE

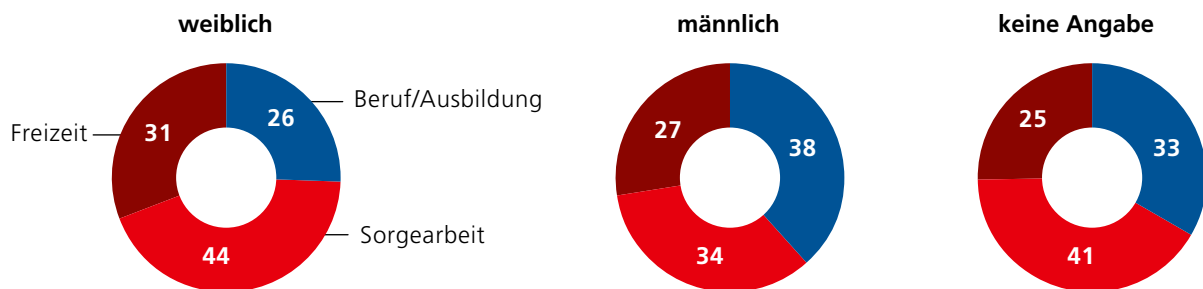
Zusätzlich zu den sozialen Faktoren, die Wege inklusive Zwecke, Distanz, zeitlicher Dauer und Komplexität/Verkettung beeinflussen, kommen für eine nachhaltige Mobilitätswende die Fragen nach Fortbewegungsarten und deren Klimabilanz hinzu. Knapp ein Fünftel der in Deutschland verursachten Treibhausgasemissionen (THG) wie Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Distickstoffmonoxid (N₂O) sind auf verkehrsbedingte Emissionen zurückzuführen. Damit ist dieser Sektor seit 1990 für ansteigende statt sinkende THG verantwortlich. Auch im Jahr 2022 sind laut Schätzungen von Agora Energiewende die THG weiter gestiegen, sodass das im Klimaschutzgesetz festgelegte Sektorenziel um 11 Millionen Tonnen verfehlt wird (Agora Verkehrswende 2022). Zu den Ursachen zählen neben dem steigenden Straßengüterverkehr auf der Straße auch die weiterhin steigende private Nutzung von Pkw. Pkw sowie

Datenhintergrund: Anteil Sorgearbeitswege, die von den Geschlechtern zurückgelegt werden (in %)

Tab. 1

Hauptzweck des Weges (nach Hause umkodiert in Zweck des vorherigen Weges)	Total	männlich	weiblich	keine Angabe
Arbeit	14 %	16 %	13 %	7 %
dienstlich	11 %	16 %	6 %	0 %
Ausbildung	6 %	6 %	7 %	26 %
Beruf/Ausbildung		38 %	26 %	33 %
Einkauf	17 %	15 %	19 %	14 %
Erledigung (z. B. Arztbesuch, Behördengänge)	14 %	13 %	15 %	10 %
Begleitung	8 %	6 %	10 %	17 %
Sorgearbeit		34 %	44 %	41 %
Freizeit	29 %	27 %	31 %	25 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Angaben in Prozent



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Nobis/Kuhnimhof 2018.
In den Tabellen können Rundungsdifferenzen auftreten.

Datenhintergrund: Anteil (nicht Strecke) der zurückgelegten Wege nach Geschlecht und Fortbewegungsmittel

Tab. 2

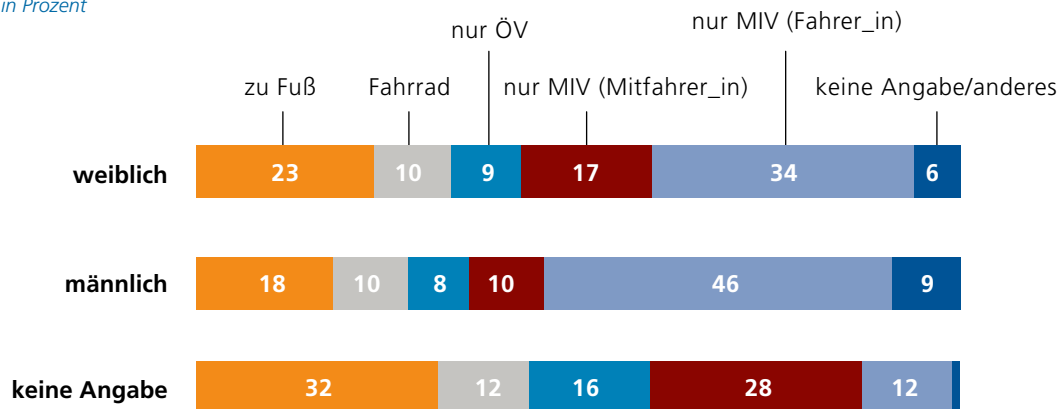
Verkehrsmittelkombination	Total	männlich	weiblich	keine Angabe
zu Fuß	20 %	18 %	23 %	32 %
Fahrrad	10 %	10 %	10 %	12 %
nur ÖV	8 %	8 %	9 %	16 %
nur MIV (Mitfahrer_in)	13 %	10 %	17 %	28 %
nur MIV (Fahrer_in)	40 %	46 %	34 %	12 %
keine Angabe/anderes	6 %	9 %	6 %	1 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Nobis/Kuhnimhof 2018.

Anteil (nicht Strecke) der zurückgelegten Wege nach Geschlecht und Fortbewegungsmittel

Abb. 1

Angaben in Prozent



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2017.

kleine Kraftfahrzeuge sind für über 50 Prozent (57,3 Prozent) des Energieverbrauchs unter den Verkehrsmitteln verantwortlich. Hinzu kommen weitere Umweltbelastungen wie Flächenverbrauch (und einhergehend Versiegelung), Mikropartikel und Luftverschmutzung durch Feinstaub und Stickstoff sowie Lärm, die sich negativ auf die Gesundheit auswirken. Auch die ökologischen und sozialen Auswirkungen der gesamten Wertschöpfungskette, einschließlich des Abbaus benötigter Ressourcen (u. a. Stahl und Eisen, Kunststoffe und bei Elektromobilität Lithium) müssen beachtet werden (Umweltbundesamt Österreich 2020). Als Fortbewegungsmittel spielt der motorisierte Individualverkehr (als Fahrer_in oder Beifahrer_in) bei über der Hälfte der Wege als Fortbewegungsmittel eine Rolle. Der Umweltverbund hingegen macht einen Anteil von 17,9 Prozent bei der Verkehrsleistung¹ aus (Umweltbundesamt/Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2023; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2017; Umweltbundesamt 2023).

Die Mobilitätswende erfordert daher neben einer Antriebswende von Pkw vielmehr die deutlich höhere Nutzung des Umweltverbunds und die Vermeidung von Verkehr. Eine Vermeidungsstrategie ist allerdings nicht gleichbedeutend mit einer Verringerung der Mobilität. Verkehrsvermeidung kann als Strategie Hand in Hand mit Veränderungen der Infrastruktur gehen, etwa der Siedlungsstrukturen (z. B. Stadt der kurzen Wege), der Arbeitsorte (z. B. Ausbau von Telearbeit und Anbindung an den ÖPNV) und dem Ausbau des Schienenverkehrs (Frey 2020).

GENDER-MAINSTREAMING

Aufgrund der Klimakrise, der deutlichen Verfehlung der Treibhausgasemissionsziele im Verkehrssektor und der ungleichen Verteilung des Zugangs zu Mobilität sowie der Betroffenheit von negativen Auswirkungen des aktuellen Verkehrssystems wird die Dringlichkeit der Mobilitätswen-

de deutlich. Eine nachhaltige Mobilitätswende erfordert und bewirkt gesellschaftliche Veränderungen, die sich sowohl auf Teilhabe als auch individuelle Verhaltensweisen auswirken. Für eine gerechte Ausgestaltung der Mobilitätswende und zur Erhöhung der Wirksamkeit von Klimaschutzmaßnahmen ist die Einbeziehung der Lebenssituation unterschiedlicher Gruppen unerlässlich. Gender-Mainstreaming ist gesetzlich für alle politischen und gesellschaftlichen Vorhaben in allen Phasen von Planung bis zur Evaluation vorgeschrieben und ermöglicht im Verkehrssektor die Berücksichtigung geschlechterspezifischer Mobilitätsbedarfe- und Bedürfnisse. Die gesetzliche Grundlage ergibt sich sowohl aus internationalen Verträgen wie auch nationalen Gesetzen. Artikel 3, Absatz 2 des Grundgesetzes (GG) lautet: „Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin“ (GG, 1994). Die EU-Kommission hat sich 1996 erstmalig zu Gender-Mainstreaming verpflichtet, und 1999 mit dem Vertrag von Amsterdam trat die gesetzliche Verpflichtung in Kraft. Gender-Mainstreaming hat zum Ziel, die Gleichstellung der Geschlechter zu fördern und Diskriminierung zu bekämpfen, der grundsätzlichen Erkenntnis folgend, dass es keine genderneutrale Wirklichkeit gibt (European Institute for Gender Equality o. J.). Dennoch ist beispielsweise die Genderstrategie für Umwelt, Naturschutz und Klimaschutz des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz erst 2021 etabliert worden (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 2021).

UMSETZUNGSLÜCKE

Allerdings gibt es besonders im Mobilitätssektor eine erhebliche Umsetzungslücke von Gender-Mainstreaming. Diese muss über verschiedene Wege geschlossen werden. Das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin

hat sich mit dieser Frage beschäftigt und erörtert, wie Gendergerechtigkeit in der Mobilität besser in der Umsetzung berücksichtigt werden kann, um Veränderungen zu bewirken. Bereits seit vier Jahrzehnten werde zu der Fragestellung zwar geforscht, aber die Forschungsergebnisse würden bisher nur in wenigen Praxisbeispielen tatsächlich integriert. Das Diskussionspapier der TU Berlin schlägt vor, dass nicht nur eine nutzer_innenzentrierte Planung als Grundprinzip in Leitlinien zu verankern sei, sondern die Erarbeitung von standardisierten Verwaltungsprozessen einen wesentlichen Schritt darstellen würde, um die Umsetzung des Wissens zu fördern (Bersch/Osswald 2021: 13). Auch das vom Umweltbundesamt geförderte Projekt „gerecht mobil“ hat neben dem genannten Diskussionspapier der TU Berlin festgestellt, dass es insbesondere auf staatlicher Seite und Verwaltung wenige gute Praxisbeispiele in Deutschland gibt (internationale Beispiele siehe weiter unten). Dabei werden Genderaspekte im Zusammenhang von Mobilität und Stadtplanung bereits seit den 1970er Jahren erforscht. Forschungslücken können also nicht der Grund für die mangelnde Umsetzung sein, obwohl die Auswirkungen von Digitalisierung und neueren Mobilitätskonzepten ständig weiter erforscht werden müssen.

Mit Einführung des Gender-Mainstreamings auf europäischer Ebene können einige Praxisbeispiele aus den 2000er Jahren erfasst werden. Aus dieser Zeit stammt auch eine Tagungsdokumentation der Friedrich-Ebert-Stiftung zum Thema „Gleiche Mobilitätschancen für alle – Gender Mainstreaming im ÖPNV“. Schon damals wurde in der Zusammenfassung betont, dass es grundsätzlich nicht genug sei, Gender als Gesellschaftsfrage in jeder Präambel zu erwähnen, aber bei der konkreten Umsetzung wieder zu vernachlässigen (Hahn/Fuhrmann 2006: 31). In vielen Städten blieb das Instrument des Gender-Mainstreamings jedoch auf die Erwähnung in strategischen Dokumenten, zum Beispiel Gesamtverkehrsstrategien, beschränkt und kam nicht als Analyseinstrument, für die Datensammlung, im Monitoring von Maßnahmen oder bei der Haushaltsplanung (Gender-Budgeting) in die Umsetzung.

BEISPIELE VON GENDER ALS ANALYSEKATEGORIE

WINTERDIENST IN KARLSKOGA

In der schwedischen Stadt Karlskoga sollten im Jahr 2011 alle städtischen Maßnahmen einer Genderanalyse unterzogen werden. Die Gender-Mainstreaming-Initiative stieß unter den städtischen Mitarbeiter_innen zunächst auf Widerstände, sodass sich der Witz etablierte, zumindest der Winterdienst sei genderneutral. Doch bei genauerer Betrachtung, auf welchen Wegen zuerst der Schnee geräumt wurde, stellte sich heraus, dass erst die Straßen und zuletzt Fuß- und Radwege geräumt wurden. Ohne Kosten zu verursachen wurde die Abfolge der Schneeräumung geändert und Fußwege sowie der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln priorisiert, auch weil der Straßenverkehr Schnee besser tolerieren kann. In der Folge stellte sich ein positiver Trend heraus: Durch die Verschiebung der Priorisie-

rung sank die Unfallrate der Fußgänger_innen, wodurch sogar Kosten im Gesundheitssystem reduziert werden konnten (Perez 2019).

SICHERHEIT IM STRASSENVERKEHR – STUDIE AUS DEN USA

Doch nicht nur auf Fußwegen kann eine genderblinde Planung geschlechterspezifische gesundheitliche Folgen nach sich ziehen. Auch im Straßenverkehr musste festgestellt werden, dass dies bei Unfällen zu schwerwiegenden Konsequenzen führen kann. Frauen waren lange Zeit einem deutlich höheren Risiko ausgesetzt, tödlich zu verunglücken. In Pkw mit den Baujahren 1960–1999 ist das Risiko auf den vorderen Sitzen um 18 Prozent höher, in neueren Modellen sinkt die Differenz auf 6,3 Prozent (Baujahr 2010–2020) mit weiter abnehmendem Trend. Als Grund dafür kann unter anderem angeführt werden, dass Crashtest-Puppen auf männliche Körper genormt waren (und aufgrund der Kosten dieser Puppen bei der Neuanschaffung häufig noch immer sind). Auch bei nichttödlichen Unfällen ist das Risiko für Frauen deutlich höher, ein Schleudertrauma davon zu tragen (Noh et al. 2022).

GENDER-MAINSTREAMING-HANDBUCH DER STADT WIEN

Insbesondere die Stadtverwaltung Wien geht mit unterschiedlichen positiven Beispielen eines strukturell verankerten und daher angewendeten Gender-Mainstreamings voraus. Anstatt Gender-Mainstreaming hauptsächlich in programmatischen Zielen zu verankern, wurden in Wien institutionelle Veränderungen vorgenommen und unter anderem die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen eingerichtet. Ein Resultat in Wien war, dem Fußverkehr neben anderen Mobilitätsformen ein gleichwertiges Gewicht zu verleihen und die Chancengleichheit für Fußgänger_innen zu erhöhen. Dafür wurden zum Beispiel die Beteiligungsmöglichkeiten für Anliegen von Fußgänger_innen verbessert. Die Instrumente werden dort seit über 30 Jahren angewendet und können im Handbuch „Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung“ (Stadt Wien 2013) für verschiedene Stadtplanungsbereiche in ihrer Anwendung betrachtet werden.

URSACHEN EINER GENDERBLINDEN VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Wenn man den Ursachen für die Vernachlässigung genderspezifischer Bedürfnisse und Bedarfe in der Stadt- und Verkehrsplanung auf den Grund geht, wird deutlich, dass auch intersektionale Diskriminierungsfaktoren wie Behinderungen, rassistische und homophobe Erfahrungen und weitere zu wenig Beachtung finden.

Ein wichtiger Faktor ist die fehlende Repräsentation von Frauen sowie von inter und trans Personen sowohl in Verkehrs- und Stadtplanung, in politischen Entscheidungsgremien und Verwaltung und nicht zuletzt auch als Beschäftigte in dem gesamten Sektor. Damit sind die Erfahrungen

und Lebensrealitäten, etwa in Bezug auf die (Un-)Sicherheiten der oben genannten Personengruppen im öffentlichen Raum, unterrepräsentiert. Die Bundesarchitektenkammer verzeichnet 2023 unter ihren Mitgliedern bei den Stadtplaner_innen etwa einen Frauenanteil von 34,9 Prozent (Bundesarchitektenkammer 2023). Als Beschäftigte im Verkehrssektor haben Frauen 2021 EU-weit einen Anteil von 33 Prozent (Europäische Kommission 2021). Im Bundesministerium für Digitales und Verkehr liegt ihr Anteil bei 39 Prozent in Führungspositionen und damit unter dem Durchschnitt der von Frauen belegten Führungspositionen in obersten Bundesbehörden (Statistisches Bundesamt 2023). Das Verkehrsministerium und das Finanzministerium der Bundesrepublik sind die letzten beiden Ministerien, an deren Spitze noch nie eine Ministerin stand. Zumindest im Verkehrsausschuss des deutschen Bundestags ist zwischen der vergangenen und laufenden Legislaturperiode eine positive Entwicklung zu verbuchen. So hat sich der Anteil der weiblichen Mitglieder (insgesamt sowohl ordentliche als auch stellvertretende) von 15 auf 23 Prozent erhöht, trotz eines geringeren Frauenanteils im Bundestag insgesamt (Deutscher Bundestag 2023).

Bereits Simone de Beauvoir beschrieb die Konsequenzen einer fehlenden Diversität in der Repräsentation, lange bevor über Diversity Management gesprochen wurde: „Representation of the world, like the world itself, is the work of men; they describe it from their own point of view, which they confuse with the absolute truth.“² Die einseitige Berücksichtigung männlich dominierter Entscheidungs-, Planungs- und Umsetzungsperspektiven ist im Mobilitätssektor besonders deutlich hervorgetreten und wird mit der einseitigen Fokussierung auf eine Antriebswende weitergeführt.

Als eine weitere Konsequenz wurden in der Stadt- und Verkehrsplanung für lange Zeit Bedarfe und Bedürfnisse priorisiert, die einen Vollzeit erwerbstätigen männlichen Pendler (meist Autofahrer) bevorzugen. Dies ist gleichzeitig Ursache für den trägen Wandel hin zu einer nachhaltigeren Mobilität, da es sich zu einem großen Teil um gewachsene Infrastruktur handelt. Für lange Zeit bedeutete dies den Ausbau linearer, schneller Verbindungen zwischen Innenstädten und Vorstädten beziehungsweise dem städtischen Umfeld. Der Ausbau von Schnelllinien, eine Vernachlässigung des Fußverkehrs sowie der Begehrbarkeit von Kleinstädten und Stadtteilen mit einer fußfreundlichen Erreichbarkeit grundlegender Infrastruktur (unter anderem Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung, Freizeitmöglichkeiten) hat die Pkw-Abhängigkeit weiter vergrößert. Gleichzeitig kann die besondere Förderung des Autos in weiteren Bereichen identifiziert werden. Die rechtlichen Rahmenbedingungen spiegeln ebenfalls den Fokus auf den Pkw wider. Das Straßenverkehrsrecht priorisiert Verkehrsfluss, Leichtigkeit des Verkehrs sowie Verkehrssicherheit des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Deshalb wurde durch das Bundesumweltamt ein rechtliches Gutachten beauftragt, um zu untersuchen, inwieweit das Straßenverkehrsrecht überhaupt hinsichtlich der Integration nachhaltiger Aspekte reformierbar ist. Während das Gutachten einen gewissen Spielraum fest-

stellt, fasst eine weitere Studie aus dem Jahr 2019 zusammen: „Die Analyse hat ergeben, dass die gegenwärtigen Bestimmungen von dem einseitigen Ziel geprägt sind, dem Autoverkehr möglichst viel Raum zu geben“, sodass eine Neukonzeption des Straßenverkehrsrechts empfohlen wird (Herrmann et al. 2019: 6 sowie Klinski 2023).

Doch nicht nur infrastrukturelle sowie vergangene Budgetentscheidungen machen diese Einseitigkeit der Perspektive auf eine autozentrierte Mobilität sichtbar. Auch bestehende Subventionen wie die Pendlerpauschale oder steuerliche Vorteile für Dienstwagen unterstreichen die Routine des Fokus auf Autofahren und fördern das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort mit dem Pkw.

Als weitere Ursache kann man auch die mediale Berichterstattung und deren Fokus auf eine autodominierte Mobilität anführen, die gesellschaftliche Verhältnisse und Mobilitätsentscheidungen beeinflusst. Dies wird gerade in Unterhaltungsmedien, zum Beispiel Filmen oder Serien, wo das Auto das dominierende Fortbewegungsmittel im Alltag darstellt, sichtbar. In der medialen Berichterstattung über technische Neuerungen und Innovationen oder bei der Beschreibung von Verkehrsunfallstatistiken dominiert ebenfalls das Auto die Perspektiven – wenn beispielsweise eine Verkehrseinschränkung durch einen Verkehrsunfall im Zentrum der Berichterstattung steht (anstatt der Geschädigten) oder wenn die Unfallbeteiligung anhand der Verkehrsträger (zwei Pkw) beschrieben wird statt der beteiligten Menschen in den Pkw. Aber auch die Beschreibung neu eingeführter Pkw und deren Technologien wurde über einen langen Zeitraum in Tageszeitungen mit Sonderseiten oder eigener Rubrik bedacht.

Da gerade gebaute Infrastruktur eine dauerhafte Pfadabhängigkeit mit sich zieht, ist es umso wichtiger, in einer Phase der Erneuerung und Transformation soziale Aspekte besser zu integrieren und bestehende beziehungsweise aus der Vergangenheit hervorgebrachte Ungleichheiten zu beseitigen (Groth et al. 2023).

WARUM BRAUCHT ES EINE FEMINISTISCHE MOBILITÄTSWENDE?

Eine feministische Mobilitätswende geht über ein Gender-Mainstreaming für Verkehrsplanung, Mobilität und Stadtplanung hinaus. Sie zielt nicht nur darauf ab, die Gleichstellung der Geschlechter in Bezug auf dieses Feld voranzutreiben, sondern befragt auch die dahinterliegenden strukturellen Grundlagen: etwa die ungleiche Verteilung und Wertschätzung von Sorgearbeit, die zu einer Benachteiligung der Personengruppen führt, die diese Arbeit verrichten. Eine feministische Analyse von Mobilität, Stadt- und Verkehrsplanung erlaubt die Betrachtung sich überlagernder struktureller Ungleichheiten und somit eine intersektionale Analyse von Diskriminierungs- und Benachteiligungsstrukturen. Damit liefert sie Ansätze für eine Infragestellung gesellschaftlicher Machtstrukturen und Normen, was nicht nur in die feministische Forderung mündet, dass Sorgearbeit grundlegend aufgewertet werden muss. Die intersektionale Analyse unterstreicht auch die

Notwendigkeit, dass eine *weiße* männliche Perspektive in der Verkehrs- und Stadtplanung nicht länger als Ausgangspunkt für Bedarfsanalysen herangezogen werden darf. Eine gerechte Mobilitätswende muss folglich dafür sorgen, dass Mobilität für mehr Menschen und unterschiedliche Lebensformen, mit oder ohne Mobilitätseinschränkungen zugänglich ist.

Ein erster Schritt für strukturelle Änderungen von Mobilitätsangeboten, Verkehrsinfrastruktur und Stadtplanung im Sinne einer feministischen Mobilitätswende ist der Perspektivenwandel hin zu einer menschenrechtszentrierten Transformation, sodass Mobilitätsbedarfe vorrangig als Mittel zum Zweck betrachtet werden und die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten (sei es Infrastruktur oder als Dienstleistung) grundlegend für die Teilhabe in allen gesellschaftlichen Bereichen und zur Sicherstellung grundlegender Bedürfnisse ist. Es sollte ein Recht auf Mobilität geben, während neue Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen bestehende Ungleichheiten nicht weiter vertiefen dürfen. Die positiven Beispiele aus Schweden und Österreich zeigen, wie dies in der Praxis leicht gelingen kann.

HERAUSFORDERUNGEN

Neben den oben beschriebenen Ursachen einer genderblinden Planung bei der Bereitstellung von Mobilität gibt es insbesondere zwei Herausforderungen, die einer feministischen Mobilitätswende entgegenstehen:

Das Gender-Data-Gap existiert auch in Bezug auf den Mobilitätssektor und ist insbesondere dafür verantwortlich, dass strukturelle Machtstrukturen oft unerkannt bleiben. Vor allem intersektionale Daten, die weitere Faktoren wie Alter, sexuelle Orientierung, ethnische Herkunft oder Hautfarbe miteinbeziehen, fehlen in der Datenerhebung zu Mobilität. Zudem muss bei Erhebung und Darstellung von Daten die Komplexität von Wegezwecken besser berücksichtigt werden.

Des Weiteren geht der bereits beschriebenen Umsetzungslücke eine Wissenslücke in der Praxis voraus. Diese hängt zum einen mit den fehlenden spezifischen genderaggregierten Daten zusammen. Es fehlt aber auch an praktischem Wissen, wie Gender-Mainstreaming-Instrumente praxisorientiert und in alltägliche Arbeitsroutinen integriert und angewendet werden können.

Basierend auf diesen Ausgangsvoraussetzungen können die folgenden Handlungsempfehlungen für eine feministische Mobilitätswende abgeleitet werden.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN³

MOBILITÄTSKONZEPTE DER ZUKUNFT – GENDERGERECHT

- Verkehrspolitik, Stadtplanung und alle Maßnahmen, die die Mobilitätswende betreffen, müssen für alle Geschlechter gleichermaßen geplant, umgesetzt und transparent evaluiert werden. Erst dann kann ein gerechter Mobilitätszugang für alle garantiert werden. Hierzu gehören die konsequente Anwendung von Gender-Mainstreaming-Instrumenten wie Genderanalysen, Gender-Impact-Assessments, Gender-Budgeting sowie Gender-Monitoring.
- Grundlegend für die Anwendung dieser Instrumente sind zunächst flächendeckende, systematische und nach Geschlecht sowie anderen Diskriminierungsmerkmalen aufgeschlüsselte Datenerhebungen, um die unterschiedlichen Lebensrealitäten besser zu erfassen und aufzuzeigen. Hierfür müssen nicht nur Geschlecht, sondern intersektionale Merkmale wie Herkunft, Klasse, Alter oder sexuelle Orientierung mitbedacht werden. Bei den Mobilitätszwecken ist ein Schlüsselfaktor die Sorgearbeit. Die Gleichwertigkeit als Wegezweck muss in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und bei der Gestaltung von Mobilitätsdienstleistungen in den Fokus gerückt werden.
- In allen gesellschaftlichen Bereichen müssen Akteur_innen gestärkt werden, die eine feministische Mobilitätswende voranbringen können. Dazu gehören unter anderem Personen mit Querschnittsaufgaben wie Beauftragte für Fuß- und Radverkehr in den Kommunen, Gleichstellungsbeauftragte und Diversitätsmanager_innen. Auch die Diversität in der Stadt- und Verkehrsplanung, bereits in Ausbildung und Universität, und in politischen Entscheidungsgremien sowie im Mobilitätssektor insgesamt muss vergrößert werden, um intersektionale Faktoren besser berücksichtigen zu können.
- Diese Standards müssen den Mobilitätskonzepten und -technologien der Zukunft vorangestellt werden, um Datentransparenz, nutzer_innenorientierte Angebote zum Beispiel im Sinne von Mobility as a Service (MaaS), On-Demand- oder Sharing-Angebote, sowie Innovationen und neue Technologien, die der verbesserten Sicherheit der Verkehrsteilnehmer_innen dienen, gesetzlich zu garantieren. Algorithmen dürfen gesellschaftliche Ungleichheiten nicht weiter verstärken.

AWARENESS UND SENSIBILITÄT FÜR INKLUSIVE MOBILITÄTSPOLITIK

- Gender-Mainstreaming-Kenntnisse müssen verpflichtender und regelmäßiger Teil von Ausbildung und Weiterbildungen der Verantwortlichen in Planung, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik werden, um die Sensibilisierung zu dem Thema zu verbreiten. Nicht zuletzt ge-

hört dazu jedoch auch die Veränderung von Berufsbildern und die Bildung multidisziplinärer Teams.

- Das Problembewusstsein kann über die Themensetzung und Bildauswahl in unterschiedlichen Medien gestärkt werden: In Unterhaltungsmedien wie Filmen, Serien, Podcasts und Social Media ebenso wie in Nachrichtenmedien zu Verkehrspolitik oder zu Innovationen.
- Grundlegend für die Diversifizierung des Mobilitätssektors ist die Diversität von Personen, die in diesem Arbeitsfeld beschäftigt sind. Deswegen müssen Frauen, trans und inter Personen in MINT-Studien- und Ausbildungsgängen mit Bezug zu Stadt- und Verkehrsplanung sowie Mobilität gefördert werden.

BETEILIGUNG – INKLUSIV

- Beteiligungsmöglichkeiten im Sinne von der Ansprache neuer (häufig nicht beachteter) Nutzer_innengruppen, aber auch in Bezug auf Methoden (digitale Beteiligungsformate, zeitliche Varianz, (gruppenspezifische) Diskussionen, Informationsweitergabe und Datensammlung wie Spaziergänge) müssen ausgebaut werden.
- Lokale und kleinteilige Mobilitätsexperimente müssen mit vereinfachten und schnelleren Genehmigungsverfahren unterstützt werden und einen verbesserten Zugang zu (finanziellen) Ressourcen erhalten – sowohl im Sinne der Verbreitung, Vielfältigkeit sowie Verstetigung.
- Um bestehende Abhängigkeiten und lang aufgebaute, aber sozial ungerechte und klimaschädliche Infrastruktur und Strukturen zu verändern, müssen Vorrangkonzepte für Mobilitätsformen im Umweltverbund entwickelt und umgesetzt werden. Zum Beispiel könnten Fußverkehrskonzepte priorisiert geplant, budgetiert und realisiert werden. Zusätzlich muss die Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbunds und der Aufenthaltsqualität für Personen weniger herausfordernden Maßstäben unterliegen, also etwa die Einführung einer verkehrsberuhigten Zone im Vergleich zum Neubau von Verkehrsinfrastruktur, um bestehende Ungerechtigkeiten zu verringern.
- Gute und menschenwürdige Arbeitsbedingungen im Mobilitätssektor sowohl in der industriellen Produktion, in Werkstätten als auch bei Dienstleistungen wie dem ÖPNV müssen vorangetrieben werden.

VIelfALT UND GESELLSCHAFTLICHE TEILHABE SICHERN

- Die Möglichkeit, mobil zu sein, und damit die Sicherung von gesellschaftlicher Teilhabe muss als soziales Grundrecht betrachtet werden. Dafür muss die Vielfalt der Bedürfnisse und Bedarfe aller gesellschaftlicher Gruppen beachtet werden.

- Mobilität muss für alle bezahlbar sein. Insbesondere der Preis für den Umweltverbund darf nicht ausschließend wirken, indem Sozialtickets und ein bezahlbares Deutschlandticket für den ÖPNV angeboten werden. Ländliche Mobilität muss genauso gewährleistet werden wie städtische Mobilität, sodass diese bezahlbar und zugänglich ist.
- Mobilität muss sowohl objektiv als auch subjektiv sicher sein. Lichtsignalanlagen (LSA) müssen so eingesetzt werden, dass Personen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, den Straßenverkehr sicher bestreiten können. Beleuchtung, Unterführungen und Übersichtlichkeit müssen die Sicherheit auf Fuß- und Fahrradwegen garantieren. Präventionspläne zu geschlechtsspezifischer Gewalt und anderen Formen von Diskriminierung müssen für den öffentlichen Verkehr zum Standard werden.
- Mobilität muss barrierefrei möglich sein. Hierzu gehören die Barrierefreiheit des ÖPNV und von Fußwegenetzen. Aufzüge müssen instand gesetzt sein. Farbleitsysteme, sprachliche Assistenz, leichte Sprache, Mehrsprachigkeit und Brailleschrift⁴ müssen die Orientierung in ÖPNV und im öffentlichen Raum ermöglichen. Auch witterungsbedingte Barrieren und Klimawandelanpassung müssen als Teil von Barrierefreiheit mitgedacht und mit öffentlicher Ausstattung und Instandhaltung garantiert werden.
- Für die Umsetzung einer feministischen Mobilitätswende sollten zur Einhaltung bestehender Menschenrechtskonventionen (z. B. UN-Behindertenrechtskonvention) rechtliche Schritte sowie Klagemöglichkeiten in Erwägung gezogen werden.

GERECHTE MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN REGIONEN

- Kleinstädtische und ländliche Kommunen müssen adäquate, bedarfsorientierte öffentliche Verkehrsangebote schaffen oder erhalten, die eine umweltgerechte Mobilität für alle ermöglichen. Hierfür müssen der öffentliche Verkehr genauso wie neue Mobilitätslösungen bedarfsgerecht insbesondere für Personengruppen, die keinen Zugang zu motorisiertem Individualverkehr haben, angeboten werden.
- Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) – mehr Freiheiten für Kommunen: Kommunen müssen gerade in Bezug auf Stadt- und Mobilitätsplanung mehr Freiheiten erhalten, um lokale Bedarfe adressieren zu können. Dazu gehören etwa die Neuverteilung des öffentlichen Raums, um Fuß- und Fahrradverkehr zu stärken und Flächen für Autos zu reduzieren. Auch die klare Benennung von Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz und Stadtentwicklung als Ziele helfen, den Umweltverbund zu stärken. Die aktuelle Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der StVO kann

als erster Schritt in die richtige Richtung gedeutet werden. Es gilt allerdings zu befürchten, dass sie die erhoffte Wende nicht bringen wird.

- Bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2040 müssen Gender-Mainstreaming-Instrumente in allen Phasen angewendet werden, da damit Infrastrukturplanung für viele Jahre zementiert wird. Es muss, wie im Koalitionsvertrag vorgenommen, gelingen, einen wahren Bundesmobilitätsplan 2040 umzusetzen, dem nachhaltige Kriterien zugrunde liegen, um die Weichen hin zu mehr Gerechtigkeit in der Verkehrsplanung zu stellen.

FAZIT

Aufgrund der Klimakrise und der strukturellen Benachteiligung vieler Bevölkerungsgruppen ist eine Pkw-zentrierte Mobilität auch dann nicht länger tragbar, wenn eine Antriebswende gelingt. Es braucht einen deutlichen Ausbau des Umweltverbunds, der eine höhere Nutzung ermöglicht und Verkehr vermeidet, sodass Mobilität insgesamt inklusiver und für alle zugänglich wird. Diese Transformation des Mobilitätssektors und des menschlichen Mobilitätsverhaltens wird erschwert, weil dem Pkw nicht nur viel gegebene Infrastruktur gewidmet wurde, sondern auch weil der eigene Pkw nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern auch als Statussymbol und Ausdruck der eigenen Persönlichkeit definiert wird. Die Mobilitätswende erfordert also nicht nur Innovationen bei Technologien, sondern auch bei der Bewertung von Mobilitätsbedarfen, der Einbeziehung aller Personengruppen und deren Mobilitätsbedürfnissen als auch nicht zuletzt bei jahrzehntelang geprägten Paradigmen. Durch die oben genannten Handlungsempfehlungen kann diese Transformation gelingen, indem eine feministische Analyse neuen Mobilitätskonzepten zugrunde gelegt wird, Bildung und Sensibilisierung für genderechte Mobilitätspolitik erhöht werden, inklusive und diversitätsfördernde Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen und verbessert werden, eine Nutzer_innen orientierte Planung des öffentlichen Raums und des Umweltverbunds vorangetrieben wird und gerechte Mobilitätsmöglichkeiten nicht nur für Städte, sondern auch im ländlichen Raum geschaffen werden.

ENDNOTEN

- 1 Verkehrsleistung: Wird die Fahrleistung (Gesamstrecke, die von allen Verkehrsmitteln pro Jahr zurückgelegt wird) mit der Zahl der beförderten Personen oder Güter multipliziert, ergibt das die Personen- bzw. Güterverkehrsleistung. Die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsleistung geben Aufschluss über die Verkehrsmittelnutzung und den damit zurückgelegten Kilometern pro Person oder Tonne. Das ist der sogenannte „Modal Split“.
- 2 Deutsche Übersetzung des Zitats: „Die Repräsentation oder Darstellung der Welt ist, wie die Welt selbst, das Werk von Männern; sie beschreiben sie aus ihrem eigenen Verständnis, das sie mit der absoluten Wahrheit verwechseln.“
- 3 Die Handlungsempfehlungen basieren auf einem Workshop, der am 18. Januar 2023 in der Friedrich-Ebert-Stiftung stattgefunden hat.
- 4 Die Brailleschrift ist ein weltweiter Schriftstandard für blinde und stark sehbehinderte Menschen (Definition nach Deutsches Taubblindenwerk).

LITERATURVERZEICHNIS

Agora Verkehrswende 2022: Verkehrssektor verfehlt 2022 erneut Klimaziel, <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/verkehrssektor-verfehlt-2022-erneut-klimaziel/> (26.8.2023).

Bersch, A. K.; Osswald, L. 2021: An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität: Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung?, in: IVP-Discussion Paper, No. 2021 (3).

Bundesarchitektenkammer 2023: Bundeskammerstatistik nach Geschlechtern, Stand 1.1.2023.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 2021: Umsetzungsstand der Maßnahmen der Gleichstellungsstrategie der Bundesregierung nach Zielen, <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/service/publikationen/umsetzungsstand-der-massnahmen-der-gleichstellungsstrategie-der-bundesregierung-nach-zielen-186048> (27.8.2023).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2017: Mobilität in Deutschland: Mobilität in Tabellen (MiT 2017), <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de> (8.1.2024).

De Beauvoir, S. 2023 (1949): The Second Sex, in: Social Theory Rewired, Routledge, S. 346–354.

Deutscher Bundestag 2023: Verkehrsausschuss, <https://www.bundestag.de/verkehr> (3.9.2023).

Europäische Kommission 2021: Women in Transport: EU Platform for Change, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en (8.1.2023).

European Institute for Gender Equality o. J.: What is Gender Mainstreaming?, <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/what-is-gender-mainstreaming> (27.8.2023).

Frey, Kilian; Burger, Andreas; Dziekan, Katrin; Bunge, Christiane; Lünenbürger, Benjamin 2020: Verkehrswende für alle, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf (27.8.2023).

Groth et al. 2023: Teilbericht: Nachhaltige Mobilitätswende: Mobilität in den Medien, Umweltbundesamt, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/2023-04-17_texte_56-2023_namow_mobilitaet_in_den_medien.pdf (2.9.2023).

Hahn, Natalie; Fuhrmann, Angela 2006: Gleiche Mobilitätschancen für alle! Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr, Friedrich-Ebert-Stiftung, <https://library.fes.de/pdf-files/do/03861.pdf> (27.8.2023).

Hermann, Andreas; Klinski, Stefan; Heyen, Dirk Arne; Kasten, Peter 2019: Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-11-20_texte_94-2019_rechtsinmobil_1-teilbericht-recht-innovation.pdf (26.9.2023).

Klinski, Stefan 2023: Verfassungsrechtliche und grundsätzliche Aspekte einer Reform des Straßenverkehrsrechts, Rechtsgutachten, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/2023-05-09_texte_66-2023_verfassungsrechtliche_aspekte_strassenverkehrsrecht_0.pdf (26.9.2023).

Nobis, C.; Kuhnimhof, T. 2018: Mobilität in Deutschland – MiD: Ergebnisbericht, Studie von infas, DLR, IVT und infas 360, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn/Berlin, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile (9.1.2024).

Noh, E. Y.; Atwood, J. R. E.; Lee, E.; Craig, M. J. 2022: Female Crash Fatality Risk Relative to Males for Similar Physical Impacts, Report No. DOT HS 813 358, National Highway Traffic Safety Administration, <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813358> (27.8.2023).

Perez, Caroline Criado 2019: Invisible Women, München.

Stadt Wien 2013: Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008290.html> (2.9.2023).

Statistisches Bundesamt 2023: Gleichstellungsindex 2022: Gleichstellung von Frauen und Männern in den obersten Bundesbehörden, https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Oeffentlicher-Dienst/Publikationen/Downloads-Oeffentlicher-Dienst/gleichstellungsindex-5799901227004-1_2021449.pdf?__blob=publicationFile (2.9.2023).

Umweltbundesamt 2023: Emissionen des Verkehrs, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung> (26.8.2023).

Umweltbundesamt; Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2023: Infografik: Umwelt und Verkehr, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung> (26.8.2023).

Umweltbundesamt Österreich 2020: Die Ökobilanz von Personenkraftwagen, <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0763.pdf> (27.8.2023).

ÜBER DIE AUTOR_IN

Pat Bohland hat einen Studienabschluss in Politikwissenschaften mit einem Fokus auf internationaler Klimapolitik und Gender-Mainstreaming. Derzeit ist Pat bei LIFE Bildung Umwelt Chancengleichheit e.V. als Co-Bereichsleitung Umweltbildung und Klimapolitik tätig. Die Projekte des gemeinnützigen Vereins unterstützen Gendergerechtigkeit in Klimaschutz und -anpassung auf internationaler sowie lokaler Ebene, insbesondere im Rahmen der Mobilitätswende.

IMPRESSUM

JANUAR 2024

© Friedrich-Ebert-Stiftung

Herausgeberin: Abteilung Analyse, Planung und Beratung
Godesberger Allee 149, 53175 Bonn
Fax 0228 883 9205

www.fes.de/apb

Für diese Publikation sind in der FES verantwortlich:
Marian Jacobs, Lisa Pfann | Stadtentwicklung, Bau, Wohnen und Mobilität | Abteilung Analyse, Planung und Beratung
Bestellungen/Kontakt: apb-publikation@fes.de

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung. Eine werbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet. Publikationen der Friedrich-Ebert-Stiftung dürfen nicht für Wahlkampfzwecke verwendet werden.

Titelillustration: Rahel Süsskind

ISBN 978-3-98628-517-3