

VCÖ: Frauen sind im Mobilitätsbereich nicht gleichgestellt

Frauen sind anders und umweltfreundlicher unterwegs als Männer. Ihre Bedürfnisse werden von der männlich dominierten Verkehrsplanung zu wenig berücksichtigt. Der VCÖ zeigt, welche Maßnahmen zu gleichen Mobilitätschancen von Frauen und Männern führen.

Nach wie vor sind in erster Linie Frauen für die Versorgung der Familie und für die Hausarbeit zuständig, unabhängig davon, ob sie erwerbstätig sind oder nicht. Das ist ein Grund, warum Frauen im Durchschnitt anders mobil sind als Männer, was die Wegezwecke und die Wahl der Verkehrsmittel betrifft.

Die Rahmenbedingungen für Mobilität sind in Österreich sehr vom männlichen Blickwinkel geprägt. Das verhindert einen gleichberechtigten Zugang zu Mobilität und in vielen Fällen die Teilnahme am öffentlichen und sozialen Leben. Die Verkehrsplanung ist fast ausschließlich in Männerhand.

Gleiche Mobilitätschancen für Frauen und Männer herstellen

Eine geschlechtersensible Herangehensweise an die Verkehrsplanung ist notwendig, um Chancengleichheit in der Mobilität zu erreichen. 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 zu Gute.

Frauen sind mehr mit Bahn, Bus und zu Fuß unterwegs



Großer Nutzen:

Ein dichtes Wegenetz und breite Gehwege nützen sowohl den Frauen als auch den Männern.

Höhere Sicherheit:

Das Mobilitätsverhalten von Frauen ist deutlich sicherer als jenes der Männer, wie die Unfallstatistik zeigt.

Frauen sind als Gruppe gesehen 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. Und während in Österreich 64 Prozent der Frauen öffentliche Verkehrsmittel benutzen, steigen nur 56 Prozent der Männer in Bahn und Bus ein. Wären Männer gleich mobil wie Frauen, dann wäre der Verkehr in Österreich umweltverträglicher und sicherer.

Frauen sind sicherer unterwegs

Frauen sind im Durchschnitt sicherer unterwegs als Männer. 74 Prozent der mit dem Pkw tödlich Verunglückten sind Männer und 26 Prozent sind Frauen. Und obwohl Frauen mehr zu Fuß gehen als Männer sind 57 Prozent der im Straßenverkehr getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger Männer. 88 Prozent der alkoholisiert Autofahrenden sind Männer.

Frauen sind in der Mobilität nicht gleichgestellt

In Österreich existiert nach wie vor eine geschlechterspezifische Arbeitsteilung, die großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hat. In erster Linie sind es Frauen, die für die Familien- und Versor-

gungsarbeit zuständig sind und diese Aufgaben mit Erwerbsarbeit unter einen Hut bringen müssen. Ein typischer „Frauenweg“ verbindet mehrere Zweckerzwecke – 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.

Wege und Verkehrsmittel hängen vom Alltag ab

Männer haben meist einen klaren „Hauptwegezweck“. 40 Prozent ihrer Wege führen zum Arbeitsplatz, 21 Prozent betreffen die Freizeit und 12 Prozent dienen dem Einkauf. Fünf Prozent der Wege von Männern haben den Zweck „Bringen und Holen von Personen“, bei Frauen sind es zwölf Prozent. Die Wegezwecke „Arbeitsplatz“ (23 Prozent), „Einkauf“ (22 Prozent) und „Freizeit“ (21 Prozent) werden von Frauen nahezu gleich häufig angegeben. Im Durchschnitt legen Frauen pro Tag 29 Kilometer zurück, davon 12 Kilometer mit dem Auto. Männer sind im Mittel pro Tag 46 Kilometer unterwegs, davon 30 Kilometer als Autofahrer.

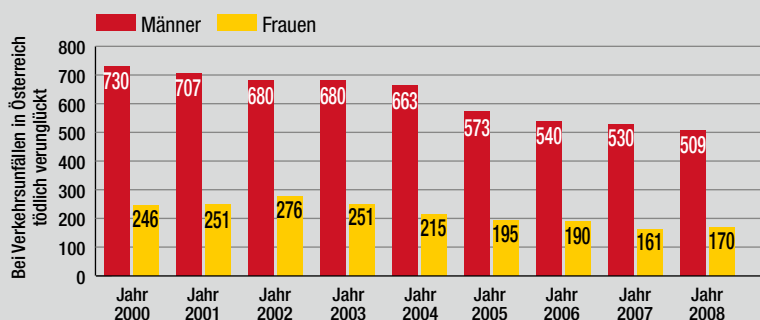
Verkehrsplanung ist stark männerlastig

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 und die Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs erfolgen praktisch ausschließlich aus dem Blickwinkel und der Alltagserfahrung von Männern.

Genderkompetenz verändert die Realität

Genderkompetenz ist die Fähigkeit von Personen, in ihren Aufgaben und Handlungsbereichen Geschlechteraspekte zu erkennen und zu bearbeiten. Auch für die Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung ist sie eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung geschlechtersensibler Strategien.

Frauen sind sicherer mobil



Quelle: Statistik Austria, VCO 2009 Grafik: VCO 2009



Praxisbeispiel: Fachfrauen gestalten mit

In Bern arbeitete eine Fachfrauengruppe entscheidend an der Umgestaltung des Bahnhofplatzes mit. Expertinnen aus den Bereichen Planung, Architektur, Verkehr und Gleichstellung brachten ihr Wissen ein, definierten Kriterien und Grundsätze, die diesen stark genutzten öffentlichen Raum zu einem für alle gleichwertig benutzbaren Bereich machen sollten. Ein Novum. Erleichtert wurde die Arbeit der Gruppe durch einen klaren politischen Auftrag. Beim Ergebnis zeigte sich, dass die „Anliegen der Frauen“ Verbesserungen für alle bringen.

Gemeinde-Bus macht Begleitwege überflüssig

Im ländlichen Raum sind die Möglichkeiten unterwegs zu sein für Menschen ohne eigenen Pkw stark eingeschränkt. Viele Begleit- und Servicewege für Kinder fallen an, die meist von Müttern übernommen werden. In der Gemeinde Pöttsching im Burgenland wurde dafür ein bedarfsorientiertes, flexibles Bus-Taxi mit acht Sitzplätzen eingerichtet, das allen in der Gemeinde lebenden Personen zur Verfügung steht und zu deutlichen Mobilitätsverbesserungen für Frauen und Kinder im Ort geführt hat.

Männerproblem:

Nur zehn Prozent der Alkounfälle werden von Frauen verursacht.

Gender-Budgeting für den Verkehrsbereich

Gender-Budgeting bei Mobilität bedeutet, die Budgetmittel für Straßenbau, Gehwege, Radfahren und Öffentlichen Verkehr dahingehend zu prüfen, wie sie in Hinblick auf die Nutzung durch die Geschlechter verteilt sind.

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. Dieser Ansatz soll dem Handeln in Planung, Wissenschaft, Politik und Verwaltung zugrunde liegen.

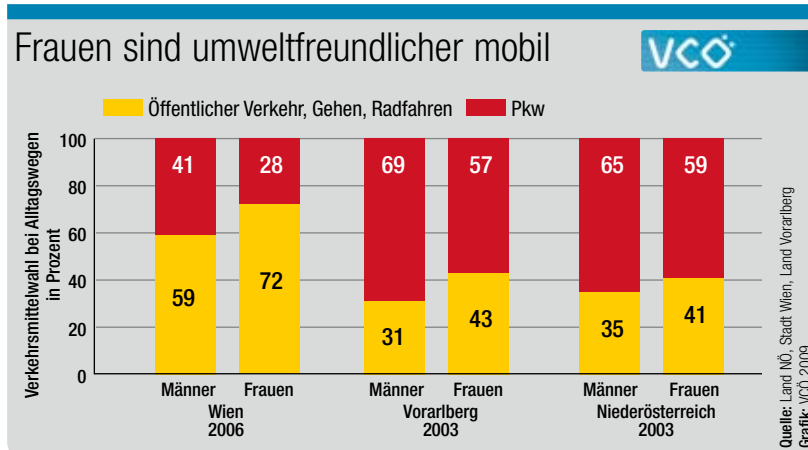
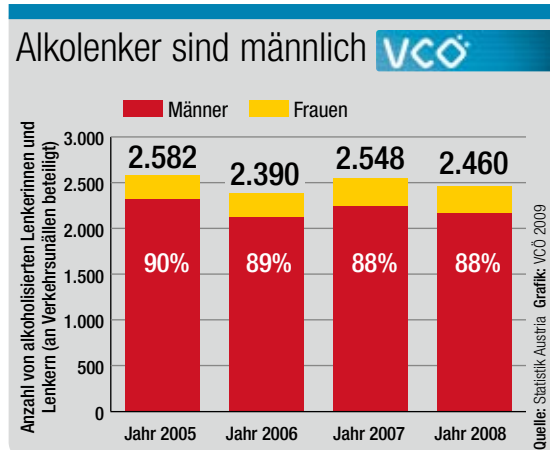
Weitere wichtige Maßnahmen für Chancengleichheit sind genderspezifische Weiterbildung für Personen mit Entscheidungskompetenz im Mobilitätsbereich, die Förderung von Frauen in den Organisationen, um eine Geschlechterparität auf allen Ebenen zu erreichen sowie die Einführung geschlechtersensibler Fragestellungen bei Datenerhebungen.

Öffentlich mobil:

Gendergerechte Verkehrspolitik heißt vor allem auch den Öffentlichen Verkehr auszubauen und zu verbessern.

Klimafreundlich:

Sind Männer so mobil wie Frauen, kommt Österreich dem Klimaschutzziel einen großen Schritt näher.



Gleichberechtigung in der Mobilität nötig



Weichen für die Zukunft stellen:

Auch im Mobilitätsbereich sind vorhandene Diskriminierungen rasch zu beseitigen.

Gender ist ein Begriff für die sozial und kulturell definierten Aspekte des Geschlechts, also die gesellschaftlich geprägten und zugeschriebenen Rollen, Rechte, Pflichten, Ressourcen und Interessen von Männern und Frauen. Geschlechterrollen können sich ändern und sind auch in verschiedenen Kulturen unterschiedlich. Geschlechterneutrale Bereiche gibt es nicht – auch nicht in Wissenschaft, Forschung und Planung. Gender ist überall sichtbar, wenn genau hingeschaut wird.

Gender-Budgeting in Österreich rasch umsetzen

Das Mobilitätsverhalten von Frauen schneidet im Durchschnitt punkto Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit besser ab, als das von Männern.

60 Prozent aller Fußwege werden in Wien von Frauen zurückgelegt, 59 Prozent aller Autofahrten von Männern. Ausgaben für den Verkehr begünstigen nach wie vor den motorisierten Individualverkehr, also überwiegend männliches Mobilitätsverhalten. Das Instrumentarium für eine Trendwende in Bereich Geschlechtergerechtigkeit ist vorhanden. Es muss das Stadium der Pilotprojekte verlassen und flächendeckend eingesetzt werden.

Ein nachhaltiges, sozial ausgewogenes Verkehrssystem, das die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigt und die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel begünstigt, ist ein Gebot der Stunde.

Quelle: VCÖ-Hintergrundbericht: Gender-Gaps im Verkehrs- und Mobilitätsbereich, Wien 2009

vcö-empfehlungen

Gender-Budgeting im Verkehrsbereich einführen

Bei Gender-Budgeting im Verkehr werden die mobilitätsrelevanten Budgetmittel dahingehend untersucht, wie sie in Hinblick auf die Nutzung durch die Geschlechter verteilt sind. Eine gerechtere Verteilung der Mittel wird so möglich.

Gender-Mainstreaming in Verkehrspolitik und Mobilitätsplanung

Sämtliche Vorhaben sind im Hinblick auf ihre gleichen Chancen und Gerechtigkeit für beide Geschlechter zu hinterfragen und auszurichten.

Genderkompetenz für Fachleute

Entsprechende Weiterbildungsangebote unterstützen Fachleute und Verantwortliche dabei, Geschlechteraspekte in ihrem Arbeitsbereich zu erkennen und entsprechende Ziele zu formulieren und umzusetzen.

Frauenbeiräte einführen

Planende beziehen sich auf die eigenen Alltagserfahrungen. Frauenbeiräte bringen eine unverzichtbare Perspektive in Planungsprozesse ein.

Gendersensible Mobilitätsbefragungen

Für Mobilitätsbefragungen sind gendersensible Fragebögen zu entwickeln.

Öffentlichen Verkehr, Gehen und Radfahren fördern

Investitionen in die Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs, des Rad- und Fußwegenetzes fördern gleiche Mobilitätschancen für alle Menschen unabhängig von Geschlecht, Einkommen und Alter.



DI Martin Blum, VCÖ-Verkehrspolitiker:

„Die Bedürfnisse von Frauen werden in der Verkehrsplanung zu wenig berücksichtigt. Frauen sind umweltfreundlicher und kostengünstiger mobil. Eine gendergerechte Verkehrspolitik heißt Gender-Budgeting umsetzen und auch verstärkt in mehr öffentliche Verkehrsverbindungen zu investieren.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut sind steuerlich absetzbar.
Konto: PSK 7.540.714