Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2019)

Heft: 3

Artikel: Frauen und Männer unterwegs : Gender Aspekte der Mobilität

Autor: Knoll, Bente

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957998

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Frauen und Männer unterwegs
Gender Aspekte der Mobilität

BENTE KNOLL
Dipl.-Ing.in Dr.in, Diplomstudium Landschaftsplanung, Doktorat Verkehrsplanung/Bauingenieurwesen, Geschäftsführerin im Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH (Wien, Österreich), Universitätslektorin an der Technischen Universität Wien.

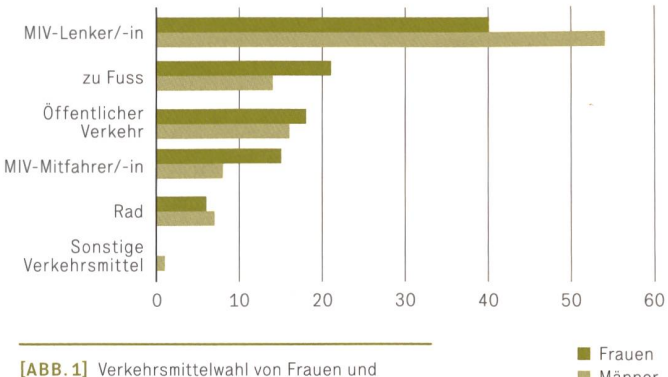
Wenn wir über Mobilität im verkehrsplanerischen Sinne sprechen, sind es immer Frauen und Männer, Mädchen und Buben, die diese Wege zurücklegen, also Menschen mit einem biologischen und sozialen Geschlecht. Daher kommt der Dimension «Geschlecht» in der Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung eine besondere Bedeutung zu.

Ob auf dem täglichen Weg zur Erwerbsarbeit, ob beim Einkauf, beim Begleiten von Kindern oder in der Freizeit, es gibt kaum jemanden, der nicht in vielfältiger Weise Wege zurücklegt – also im verkehrsplanerischen Sinne mobil ist.

Die jüngste österreichweite Mobilitätserhebung «Österreich unterwegs 2013/14» (Tomschy, Rupert et al. 2016) zeigt, dass bei den Anteilen der Wege, die mit dem Rad bzw. den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, zwischen Männern und Frauen kaum Unterschiede feststellbar sind (Rad: 7 % bzw. 8 % und ÖV: 16 % bzw. 18 %). Jedoch legen Frauen nach wie vor mehr Wege zu Fuss (21 % bei den Frauen versus 14 % bei den Männern) und deutlich weniger Wege mit dem Auto zurück. Werden die Auto-Fahrten genauer betrachtet, sind die Frauen deutlich seltener Lenkerinnen (40 % bei den Frauen versus 54 % bei den Männern) und wesentlich häufiger Mitfahrerinnen (15 % bei den Frauen versus 8 % bei den Männern). **[ABB. 1]**

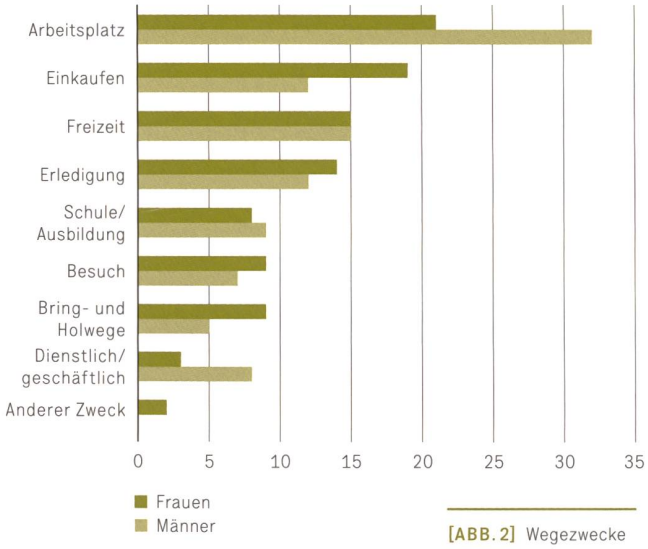
Männer haben, so zeigt «Österreich unterwegs 2013/14», einen klaren Hauptwegezweck, nämlich «Arbeitsplatz bzw. dienstlich/geschäftlich» (40 %). Der zweithäufigste Wegezweck von Männern ist «Freizeit» mit 15 %. Nur 5 % der Wege von Männern haben den Zweck «Bring- und Holwege» – bei Frauen sind es 9 %. Frauen haben einen Wegezweck-Mix: Die am häufigsten genannten Wegezwecke sind «Arbeitsplatz bzw. dienstlich/geschäftlich» (24 %), «Einkauf» (19 %) und «Freizeit» (15 %). Anzumerken ist hier, dass die Wege, die für reproduktive Tätigkeiten zurückgelegt werden, nicht in ihrer vollständigen Dimension abgefragt und erhoben werden. Somit bleiben Wege, die aufgrund der herrschenden Geschlechterordnung tendenziell Frauen zugewiesen werden, unsichtbar und kommen in den Auswertungen nicht vor. (Knoll, Bente: 2016 und 2008) **[ABB. 2]**

Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel Modal-Split (in %)



[ABB. 1] Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern in Österreich. (Quelle: Tomschy, Rupert et al. 2016, 79)

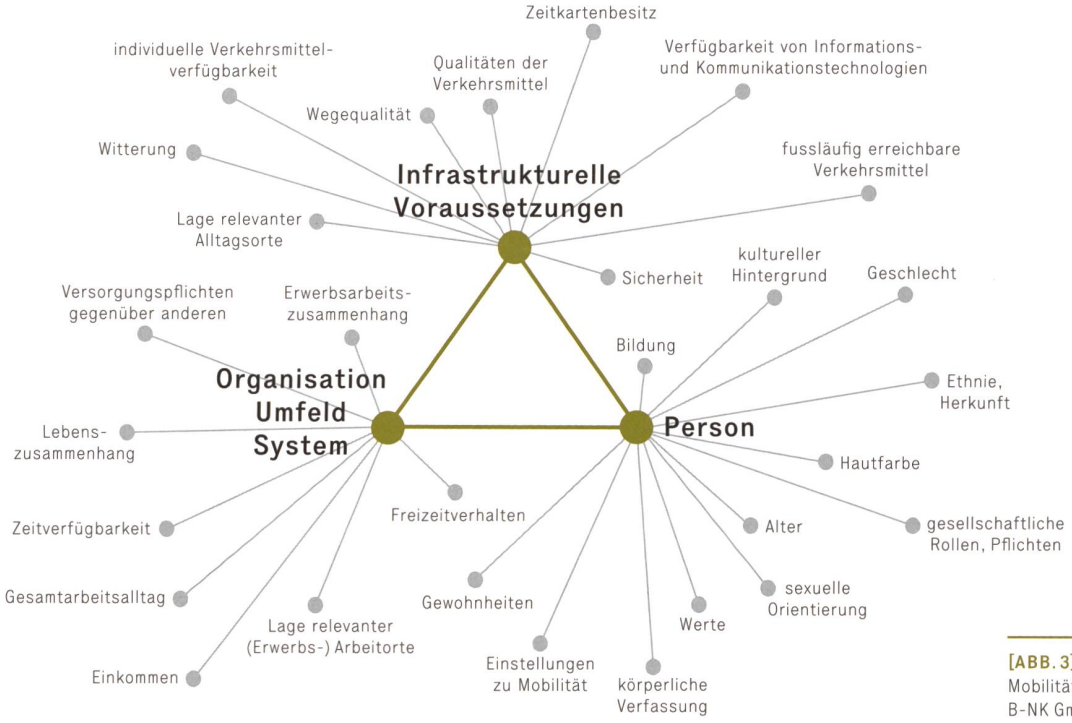
Anteil an Wegen je Wegzweck (in %)



[ABB. 2] Wegezwecke von Frauen und Männern in Österreich. (Quelle: Tomschy, Rupert et al. 2016, 80)

Die empirisch feststellbaren Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Frauen und Männern ergeben sich aus der unterschiedlichen Verfügbarkeit der Verkehrsmittel sowie aus den unterschiedlichen Alltagen, von Frauen und Männer. Die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, die hierzulande nach wie vor existiert, und die daraus folgenden Rollenzuweisungen von Erwerbs-, Versorgungs-, Haus- und Familienarbeit nach den Geschlechtern hat immer Einfluss auf die Mobilität von Menschen. «Die normative Hauptzuständigkeit von Männern für die Sicherung der materiellen Lebensgrundlagen durch den Verkauf der Arbeitskraft legitimiert ihre Nicht-Zuständigkeit für Haus- und Versorgungsarbeit.» (Bauhardt, Christine 1997, 160) Aufgrund von gesellschaftlichen Zuschreibungen und Erwartungen übernehmen Frauen, auch wenn sie aktuell keine Betreuungspflichten für Kinder haben, den Grossteil der Versorgungswege für den Haushalt und auch für die Betreuung von älteren Menschen. Dadurch haben sie zusätzlich zu den eigenen Wegen auch viele Wege für andere zu erledigen. Menschen, die regelmässig Hausarbeit und Familienaufgaben übernehmen – und das sind immer noch mehrheitlich Frauen – haben vielfältigere Lebens- und Mobilitätsmuster mit grösserem Nahraumbezug, mehr Fusswege, vielfältigere Wegezwecke als vollzeiterwerbstätige Menschen ohne Familien.

Mobilität ist vielfältig



[ABB. 3] Einflussfaktoren auf die Mobilität. (Quelle: eigene Darstellung, B-NK GmbH)

Es gibt verschiedene Einflussfaktoren, die – mal mehr, mal weniger – auf die Mobilität von Menschen einwirken. Mobilität – im verkehrsplanerischen Sinn – findet immer im Raum statt, innerhalb der durch Planung und Politik hergestellten baulich-räumlichen Strukturen, wie Strassen, Wege, Siedlungen, Haltestellen. Mobilität ist wesentlich bestimmt davon, welches Unterwegs-Sein durch beispielsweise das Vorhandensein von Asphaltfahrbahnen, regelmässig verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln, Radwegen etc. unterstützt wird. Wie weit entfernt liegen die relevanten Alltagsorte? Welche Verkehrsmittel stehen zur Verfügung? Gibt es erreichbare Haltestellen des öffentlichen Verkehrs? Fährt der Zug dann, wenn ich ihn brauche? Ist es sicher und attraktiv, einen bestimmten Fussweg zurückzulegen? Auch individuelle und gesellschaftliche Aspekte wirken auf Mobilität: Welcher beruflichen Tätigkeit gehe ich nach? Bin ich in Ausbildung? Welchen Stellenwert hat das Einkaufen? Übernehme ich regelmässig die Betreuung anderer Personen? Besuche ich regelmässig andere Personen? Lege ich in meiner Freizeit Wege zurück, um z.B. zum Sportplatz zu kommen? Bin ich ehrenamtlich engagiert und fallen hier Wege an, etwa zu den Räumlichkeiten eines Vereins? **[ABB. 3]**

Durch normative Vorgaben sowie durch die Umsetzung konkreter baulich-räumlicher und infrastruktureller Massnahmen stellen Politik, Verwaltung und Planung Rahmenbedingungen für den Alltag von Menschen her und nehmen dadurch starken Einfluss auf die Lebens- und Mobilitätsbedingungen von Menschen – Frauen, Männern, Mädchen, Buben. Geplante und gebaute Strukturen ermöglichen oder verhindern Tätigkeiten und Nutzungen im öffentlichen Raum. So bietet eine Landstrasse, auf der eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h vorgegeben ist und die über keinen baulich getrennten Gehsteig bzw. über keinen Fahrradweg oder -streifen verfügt, keine günstigen Bedingungen für das Gehen bzw. Radfahren. Durch die gängige Verkehrsplanung und Verkehrspolitik (Stichwort: Beschleunigung; Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs) wird das Unterwegs-Sein mit dem eigenen Auto 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 Zu-Fuss gehen generell.

Die Genderperspektive 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.

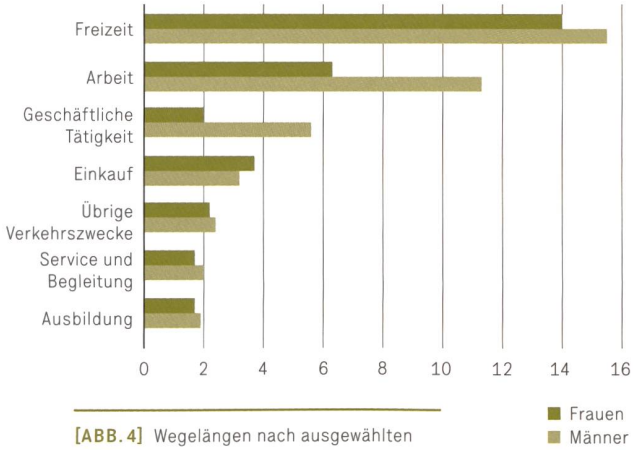
Die Alltage, Lebenssituationen und Mobilitätsmuster von Menschen in deren Vielfalt bilden eine wichtige Grundlage jeder Planungsentscheidung.

Eine konkrete Ausgestaltung von Verkehrs- und Mobilitätsangeboten – unter Berücksichtigung der geschlechterpolitischen Strategien Gender Mainstreaming und Gender Budgeting – würde sich nicht mehr bevorzugt an vollzeiterwerbstätigen Auto-Lenkerinnen und -Lenkern orientieren. Vielmehr würde auf die Attraktivierung von Mobilitätsmöglichkeiten im Umweltverbund (zu Fuss gehen, Rad, öffentliche und gemeinschaftlich genutzte Verkehrsmittel, bedarfsorientierte Verkehrssysteme, wie Anrufsammeltaxis oder Rufbusse) abgezielt sowie eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume, damit auch Kinder oder ältere Menschen sicher und eigenständig unterwegs sein können, forciert werden. Es müssen Bewegungsfreiheit und das Recht alle Menschen – Frauen, Männer, Mädchen, Buben unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, Behinderung – auf umweltverträgliche und eigenständige Mobilität im Alltag im Zentrum von Planungsentscheidungen stehen.

Letztendlich ist – gemäss eines «Gender Impact Assessments» – bei jedem (verkehrspolitischen) Handeln zu hinterfragen, welche Auswirkungen die geplante bzw. realisierte auf die Geschlechter und auf das Ziel der Geschlechtergerechtigkeit haben. Die «Kunst» dabei ist, Geschlechterverhältnisse zu benennen, sichtbar zu machen und gleichzeitig einen Beitrag zur Veränderung der bestehenden hierarchischen, binären Geschlechterordnung hin zu einer gelebten Geschlechtervielfalt zu leisten.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Mittlere Tagesdistanz (in km) pro Person, nach Geschlecht und Verkehrszweck in der Schweiz (2015)



[ABB. 4] Wegelängen nach ausgewählten Wegezwecken in der Schweiz. (Quelle: BFS, ARE)

LITERATUR/LINKS

Bauhardt, Christine: *Mobilität und Raumstruktur. Feministische Verkehrspolitik in der Kommune,* in: Becker, Ruth; Bauhardt, Christine (Hg.): *Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung.* Pfaffenweiler 1997, S. 160.

Knoll, Bente (2008): *Gender Planning. Grundlagen für Verkehrs- und Mobilitätserhebungen.* Saarbrücken: VDM Verlag Dr. Müller.

Knoll, Bente (2016): *Gender & Mobilität. Herausforderungen und Grenzen beim Messen des Unterwegs-Seins von Menschen aus einer Gender-Perspektive.* In: Angela Wroblewski, Udo Kelle und Florian Reith (Hg.): *Gleichstellung messbar machen. Grundlagen und Anwendungen von Gender- und Gleichstellungsindikatoren.* Wiesbaden: Springer VS, S. 129–148.

Knoll, Bente; Fitz, Bernadette; Schwaninger, Teresa; Spreitzer, Georg; Deimel, Andrea (2016): Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben. Qualitative Studie (Gender Modul) zur österreichweiten Mobilitätserhebung «Österreich unterwegs 2013/2014». Online verfügbar unter www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/downloads/Mobilitaet_von_Personen_mit_Betreuungsaufgaben. pdf, zuletzt geprüft am 13.03.2019.

Tomschy, Rupert; Herry, Max; Sammer, Gerd; Klementschitz, Roman; Riegler, Sebastian; Follmer, Rupert et al. (2016): *Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung «Österreich unterwegs 2013/2014».* Online verfügbar unter www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/downloads/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf, zuletzt geprüft am 13.03.2019.

Gender Mainstreaming: www.equality.ch, zuletzt geprüft am 13.03.2019.

Gender Budgeting: http://blog.imag-gendermainstreaming.at/index.php/de/home, zuletzt geprüft am 13.03.2019.

Gender Impact Assessment: www.ebg.admin.ch/ebg/de/home/themen/recht/gleichstellungsfolgenabschaetzung.html, zuletzt geprüft am 13.03.2019.

KONTAKT

bente.knoll@b-nk.at

RÉSUMÉ

Hommes et femmes en déplacement – Le genre dans la mobilité

Que ce soit pour se rendre à son travail, pour faire des courses, pour accompagner les enfants ou pour exercer des activités de loisirs, pratiquement tout le monde accomplit chaque jour des déplacements divers. C'est ce qu'on appelle, dans la planification transports, «être mobile». Ces trajets sont effectués par des hommes et des femmes, des filles et des garçons, c'est-à-dire par des personnes caractérisées par leur sexe (biologique) et leur genre (social). Les différences observables dans les comportements de mobilité respectifs des hommes et des femmes sont dus à la disponibilité inégale des moyens de transport et à la vie quotidienne différente qu'ont les hommes et les femmes.

Du fait des assignations et des attentes sociales, les femmes assument encore la majeure partie des déplacements liés à l'approvisionnement du ménage et à l'accompagnement des personnes âgées. Elles effectuent donc, en plus de ceux qui leur appartiennent en propre, de nombreux trajets pour les autres.

Adopter une perspective genre dans le domaine de la mobilité, c'est mettre en lumière les rapports et hiérarchies qui prévalent entre les sexes et contribuer activement à plus de justice et de diversité sexuelles. Concrètement, cela peut consister à promouvoir des modes de transport qui permettent aussi de se déplacer en respectant l'environnement (marche à pied, vélo, transports collectifs, systèmes de transports axés sur les besoins), ou à aménager l'espace public pour le rendre plus attractif.

RIASSUNTO

Donne e uomini in viaggio – Il genere nella mobilità

Che sia per tempo libero o sul percorso casa-lavoro, per gli acquisti o per accompagnare i bimbi all'asilo, tutti ci spostiamo per i motivi più variegati. Come si dice nel gergo tecnico della pianificazione dei trasporti, siamo mobili. A percorrere le tratte per gli scopi più disparati sono donne e uomini, bambine e bambini: persone con un genere sociale e biologico. Le differenze tra i sessi nel comportamento in materia di mobilità sono date dalla differente disponibilità di mezzi di trasporto così come dalle differenti realtà quotidiane vissute dalle donne e dagli uomini. A causa delle aspettative e dei compiti che socialmente sono tutt'oggi attribuiti alle donne, esse percorrono buona parte delle distanze per l'approvvigionamento dell'economia domestica e per l'assistenza delle persone anziane. Le donne quindi, oltre che per sé stesse, percorrono molte tratte a beneficio di altre persone. Adottare una prospettiva di genere nell'ambito della mobilità, oltre che permettere di tematizzare i rapporti e le gerarchie tra i generi, favorisce attivamente l'uguaglianza e la pluralità di genere. Concretamente, ciò significa sostenere offerte di mobilità sostenibile (per esempio, andare a piedi, in bici o con mezzi pubblici) e creare spazi pubblici attrattivi.