

Positionspapier - Wege zu einer gendergerechten Mobilitätswende

Der Koalitionsvertrag hält fest: "Wir wollen eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität ermöglichen. Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land."

Um dies in der Praxis umzusetzen, müssen die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Nutzer*innengruppen berücksichtigt werden. Denn bei einer umfassenden Mobilitätswende geht es nicht nur um die Förderung von klimafreundlichen Angeboten, es geht um Teilhabe und Gleichberechtigung. Mobilität aus einer Genderperspektive zu betrachten und genderspezifische Bedürfnisse in der Ausgestaltung von Mobilität mitzudenken, ist sowohl eine Frage der Gerechtigkeit als auch Werkzeug und Ausgangspunkt, um bessere Mobilität für alle zu erreichen. Obwohl das Wissen um genderspezifische Bedürfnisse im Mobilitätsbereich seit mehreren Jahrzehnten bekannt ist, werden diese Erkenntnisse nicht in die Praxis umgesetzt. Die nachfolgenden Ansätze und Forderungen können helfen diese Umsetzungslücke zu schließen.

1. Gender Mainstreaming und Gender Budgeting

Gender Mainstreaming bezeichnet die Strategie zur Verwirklichung der Gleichstellung der Geschlechter auf allen Ebenen des politischen und gesellschaftlichen Lebens. Gender Budgeting ist das finanzpolitische Instrument von Gender Mainstreaming: Dabei werden Einnahmen und Ausgaben daraufhin überprüft, ob sie eine Gleichstellung fördern oder im Gegenteil Ungleichheiten hervorbringen oder verstärken.

- ✓ Gender Mainstreaming und Gender Budgeting im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) anwenden und verankern. Kommunen bei der Anwendung unterstützen (z. B. durch eine nationale Plattform für gute Beispiele) sowie regelmäßige Fortbildungen zu dem Thema im BMDV und untergeordneten Behörden verpflichtend einführen;
- ✓ Gender Budgeting bei Investitionsentscheidungen anwenden und dabei Verkehrsbereiche und Mobilitätsprojekte mit gender- und sozialgerechter Planung priorisieren, z.B. die Stärkung des Fußverkehrs, die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf dem Land, um Mobilitätsarmut und PKW-Abhängigkeit zu verringern;
- ✓ Das BMVI sollte eine Studie zur Mobilitätsarmut in Deutschland beauftragen, welche verschiedene, intersektionale Diskriminierungskategorien - z.B. Gender, Rassifizierung, Behinderung - berücksichtigt;
- ✓ Einrichtung einer Arbeitseinheit im BMDV, die sich mit den Angelegenheiten der geschlechterbezogenen Verkehrspolitik befasst, angelehnt an die Einheit im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV);
- ✓ Zusammenarbeit und Capacity-Development zwischen den Bundesministerien für Digitales und Verkehr, für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz sowie für Familie, Senioren, Frauen und Jugend und untergeordneten Behörden zu Fragen der gendergerechten Umsetzung der Mobilitätswende;
- ✓ Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Gleichstellungsbeauftragten, Verwaltung und Entscheidungsgremien und Zivilgesellschaft, die zu Gleichstellung der Geschlechter und Verkehr arbeiten;
- ✓ Mobilitätskosten sozial gerecht gestalten: Bei großen Finanzierungsentscheidungen wie dem Entlastungspaket muss nach unterschiedlichen Bedarfen differenziert werden, damit Personengruppen entlastet werden, die besonders auf Unterstützung angewiesen oder bedürftig sind.

2. Datensammlung

Bei Datenerhebungen zu Alltagsmobilität zeigt sich der Gender Data Gap [1]. Die meisten Mobilitätsreports oder Abfragen zu den Mobilitätsmustern von Haushalten geben nur Mann/Frau zur Auswahl an, so auch die bundesweite Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland“. Über die Mobilität von trans oder nicht-binären Personen gibt es dementsprechend sehr wenig Daten oder Wissen. Selbst wenn es gendersensible Daten gibt, fehlen oft weitere Daten, die zum Beispiel neben Geschlecht auch nach race und anderen Diskriminierungsebenen differenziert sind. Intersektionale Datenerhebungen sind deshalb besonders wichtig. Bei der Abfrage von genderdifferenzierten Faktoren müssen im öffentlichen Diskurs unterschiedliche Ausgangspositionen aufgezeigt und berücksichtigt werden.

- ✓ Genderaggregierte Daten bei Mobilitätsbefragungen erheben und durch das statistische Bundesamt öffentlich zur Verfügung stellen sowie quantitative mit qualitativen Forschungsmethoden ergänzen;
- ✓ Intersektionale Daten abfragen, dazu gehören: vielfältige Geschlechteridentitäten (über die Kategorie „divers“ hinaus), Diskriminierungsebenen, Fragen zu Einkommen und Mobilitätsmöglichkeiten;
- ✓ Keine Priorisierung und Hierarchisierung von Mobilität für Erwerbsarbeit, sondern Wegekettens und diverse Mobilitätsmuster gleichberechtigt abfragen;
- ✓ Datentransparenz stärken: Mobilitätsanbieter dazu verpflichten transparent zu machen, welche Daten für welche Zwecke erhoben werden;
- ✓ Bei der Erstellung des Mobilitätsdatengesetzes und der Zugänglichkeit von Verkehrsdaten nicht nur Daten von Automobilen und Automobilherstellern zu Straßenverkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV) abdecken, sondern auch Daten zu Fuß- und Fahrradverkehr und - soweit es möglich ist - Mobilitätsanbieter wie ÖPNV, Sharingdienste und Routenplaner in dem Gesetz berücksichtigen;
- ✓ Gesetzlich verankern, dass private und öffentliche Mobilitätsanbieter ihre gesammelten Daten transparent der Öffentlichkeit online auf einer gemeinsamen Plattform zur Verfügung stellen.

3. Beteiligung und Teilhabe

Von einer adäquaten Repräsentation von FLINTA [2] Personen im Verkehrs- und Mobilitätssektor kann keine Rede sein: Die meisten Entscheidungskompetenzen sowohl in der Städte- und Verkehrsplanung als auch im Mobilitäts- und Transportsektor sind nicht nur männlich dominiert, sondern auch nicht gendersensibel ausgerichtet. Zugleich spielt Diskriminierung im Berufsfeld Mobilität nicht nur beim Zugang zu Führungspositionen, sondern auf allen Ebenen eine Rolle. Europaweite Umfragen zeigen große genderbezogene Ungleichheiten und Belastungen für FLINTA, die im Verkehrssektor arbeiten. Die Personen, welche täglich die Mobilität von anderen Menschen ermöglichen, z.B. (oft prekär angestellte) Ticketkontrolleur*innen oder Busfahrer*innen, sind einer doppelten Diskriminierung (inklusive physischer und sexueller Übergriffe) ausgesetzt: sowohl durch Mitarbeitende als auch durch Passagiere. Repräsentation, Interessenvertretungen und Mitbestimmung müssen auf allen Ebenen vorgebracht werden.

- ✓ Einführung einer Frauenquote bei Verwaltung in Führungspositionen und in politischen Entscheidungspositionen;
- ✓ Die Rahmenbedingungen von Partizipationsmöglichkeiten wie Beiräte oder Gremien bei Verkehrsunternehmen und weiteren Mobilitätsdienstleister*innen so gestalten, dass sie eine Teilnahme für alle ermöglichen (z.B. bei der Setzung der Uhrzeiten der Treffen, bei der Kommunikationsstrategie zum Bewerben der Räte, Bereitstellung von Kinderbetreuung während der Treffen etc.).

[1] Der Gender Data Gap bezeichnet die Art von Datenerhebungen, bei denen der männliche Körper und die männliche Lebenserfahrung als universell verstanden werden, statt genderdifferenzierte Daten zu sammeln

[2] FLINTA bezeichnet Frauen, Lesben, inter, nicht-binäre, trans und agender Personen und umfasst damit alle, die aufgrund ihrer geschlechtlichen Identität patriarchal diskriminiert werden. Der Begriff betont somit nicht nur die soziale Komponente von Geschlecht, sondern schafft es auch unterschiedliche Perspektiven zu vereinen und einhergehende politische Kämpfe sichtbar zu machen.

4. Fußverkehr

Obwohl es die umweltfreundlichste Fortbewegungsart darstellt, wird das Thema Fußverkehr im derzeitigen Mobilitätswendediskurs untergeordnet behandelt, oft nicht mitgedacht oder als Unterpunkt von Fahrradmobilität gesehen. Dabei ist zu Fuß gehen nicht nur emissionsfrei, gesund und ohne finanziellen Aufwand verbunden, sondern für viele Personengruppen eine wichtige Form von selbstbestimmter Mobilität. Auch Personen, die häufiger mit Kindern oder pflegebedürftigen Menschen im Straßenverkehr unterwegs sind, legen mehrere Teile ihrer Wegeketten zu Fuß zurück.

- ✓ Bei der Erstellung einer gendersensiblen Nationalen Fußverkehrsstrategie auf nationale Standards zur Unterstützung der Kommunen achten und angemessene finanzielle Mittel für die Fußverkehrsstrategie und deren Umsetzung bereitstellen;
- ✓ Fußverkehr institutionell verankern: neben der Fußverkehrsstrategie auch Fußverkehrsbeauftragte, personelle Ressourcen und Budget für den Fußverkehr im BMDV schaffen;
- ✓ Datenlage zum Fußverkehr verbessern (siehe auch den Punkt "Datensammlung" oben);
- ✓ Novellierung des Straßenverkehrsrechts mit Stärkung des Fußverkehrs als zu priorisierende Mobilitätsform;
- ✓ Falschparken an Querungen und auf Fußwegen ist kein Kavaliersdelikt, sondern führt zu Barrieren und fehlender Sicherheit: Strafen und ggf. Abschleppung konsequent durchsetzen.

5. Radverkehr

Durch den historisch gewachsenen starken Fokus auf das Auto sind Radwege für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis – zum Beispiel Personen, die mit kleinen Kindern unterwegs sind, Kinder selbst oder auch alte Menschen – sehr unpraktikabel konstruiert oder gar nicht erst vorhanden. Zudem erleben FLINTA auf dem Fahrrad im Straßenverkehr sexistische Beleidigungen oder anderes diskriminierendes Verhalten und sind auch beim Fahrradfahren der Gefahr von Übergriffen ausgesetzt. Damit sich alle im Straßenverkehr auf dem Rad sicher fühlen, muss die Stadt- und Verkehrsplanung die verschiedenen Lebenslagen und Bedürfnisse aus unterschiedlichen Perspektiven berücksichtigen. Dies erleichtert auch die Alltagsmobilität für andere Personen mit Mobilitätseinschränkungen, die mit verschiedenartigen Fahrradmodellen und -bauarten, Rollatoren oder Kinderwägen unterwegs sind.

Die von der Koalition geplanten Maßnahmen – Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans, Ausbau und Modernisierung des Radwegenetzes sowie Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur – soll auf Genderaspekte untersucht werden und beispielsweise folgende Aspekte umsetzen

- ✓ Die im nationalen Radverkehrsplan genannten Schwerpunkte zu Sicherheit und Fahrradkampagnen um weitere genderrelevante Aspekte ergänzen, vor allem zum Thema subjektive Sicherheit, bspw. mit einer Förderung von Selbstreparaturkursen und Fahrradkursen in sicheren Räumen für FLINTA, Kampagnen gegen diskriminierendes Verhalten;
- ✓ Einführung bundesweiter Standards und Kriterien, um Kommunen bei der Entwicklung und Umsetzung von Radwegenetzen und Fahrradwegen zu unterstützen, z.B. damit die Zugänglichkeit für Lastenräder, Dreiräder, Liegeräder oder andere spezielle Räder für Menschen mit Sinnes- oder körperlichen Beeinträchtigungen erhöht wird;
- ✓ Sammlung von weiteren Good Practice Beispielen bei der Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans hinsichtlich der Umsetzung von Genderaspekten.

6. Öffentliche Verkehrsmittel

Im ÖPNV spielt neben Erreichbarkeit auch die Preisstruktur der Tickets eine große Rolle: Gibt es beispielsweise vergünstigte Familien-/Mehrpersonentickets und an welche Kriterien werden diese geknüpft? Können auch komplexere Wegeketten mit einem Ticket zurückgelegt werden?

Zudem gilt das Fahren ohne Fahrschein als Straftat, was den Klassismus in der Gesellschaft widerspiegelt: in NRW sind beispielsweise 58 Prozent der Menschen, die deswegen eine Ersatzfreiheitsstrafe verbüßen, langzeitarbeitslos und 21 Prozent obdachlos. Viele Personen sind im öffentlichen Raum sexistischer und rassistischer Belästigungen und auch körperlicher Gewalt ausgesetzt - durch Mitfahrende sowie durch das Personal des ÖPNV, wie zahlreiche Berichte dokumentieren.

Der Koalitionsvertrag legt fest, dass Länder und Kommunen in die Lage versetzt werden sollen, die Attraktivität und die Kapazitäten des ÖPNVs zu verbessern sowie die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Zudem sollen Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definiert werden. Hier gibt es die Chance, Standards so zu definieren, dass der ÖPNV für mehr bzw. für alle Personen nutzbar ist. Das bedeutet konkret: bezahlbar, barrierefrei, erreichbar und sicher.

- ✓ Mobilität muss für alle bezahlbar sein. Es muss dringend eine Anschlussmaßnahme an das 9-Euro-Ticket ggf. mit angepassten Bedingungen zur besseren Finanzierbarkeit beschlossen werden, sodass ein anschließendes Tarif bzw. Ticketsystem im ÖPNV weiterhin komplexeren Wegekettens und wechselnden Gruppengrößen Rechnung trägt, auch über Verkehrsverbünde hinweg;
- ✓ Das Thema (subjektive) Sicherheit in den Mittelpunkt rücken und entsprechende Standards bundesweit einführen, die folgenden Aspekte Rechnung tragen:
 - Sensibilisierung und Schulungen zum Abbau diskriminierendes Verhaltens für das Bahn- und Sicherheitspersonal sowie der Bundespolizei
 - Die Einrichtung von unabhängigen und leicht zugänglichen Beschwerde- und Meldestellen für diskriminierende, sexistische und rassistische Übergriffe oder von racial profiling spezifisch im ÖPNV und Bahn
 - Notfallmeldesysteme sowie Sprechkontakt zum Fahrpersonal oder Ansprechpersonal gewährleisten;
- ✓ Die längst überfällige Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNVs;
- ✓ Verkehrsbetriebe in die Verantwortung nehmen, um aktiv gegen Diskriminierung und Belastung von FLINTA vorzugehen.

7. Taxis

Taxis können eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV sein, wenn sie barrierefrei und bezahlbar sind. Besonders Nachttaxis können einen Beitrag zu mehr Sicherheit leisten.

- ✓ Nachttaxis für FLINTA und Menschen mit höherem Sicherheitsbedürfnis fördern;
- ✓ Standards für barrierefreie Taxis und on-demand Shuttledienste, die mit Kindersitzen/Kinderschalen ausgestattet sind, einführen;
- ✓ Taxis zur Abdeckung der letzten Meile in Kooperation mit dem ÖPNV einführen: Vor allem im Rahmen der Nachtmobilität mit an den ÖPNV angelehnten Preisen sowie eine flächendeckende Förderung im ländlichen Raum.

8. Just Transition und good jobs im Mobilitätssektor

Die Ressourcen, die für die Automobilität besonders im Globalen Norden seit Jahrzehnten verbraucht werden, werden in Ländern des Globalen Südens abgebaut, wo Lebensgrundlagen zerstört, Arbeiter*innen ausgebeutet und Menschenrechte verletzt werden. Oft kommt es zu Gewalt gegen FLINTA Personen und Aktivist*innen. Dazu wirken sich die negativen Klimafolgen von Verkehr und Mobilität aus dem Globalen Norden weltweit aus. Diese globale Ebene von Klimagerechtigkeit gehört ebenso mitgedacht.

- ✓ Faire Arbeitsbedingungen für Personal im ÖPNV statt Stellenabbau und Privatisierung;
- ✓ Gendergerechte Just Transition im Automobilsektor fördern: Dazu gehört, nicht nur an die Arbeitsplätze im technischen Bereich des Automobilsektors zu denken, sondern allen Beschäftigten in von Veränderungen betroffenen Betrieben gute Übergangsbedingungen zu ermöglichen;

- ✓ Ein EU-Lieferkettengesetz unterstützen, um Menschenrechtsverletzungen und Gewalt bei der Ressourcengewinnung für den Automobilsektor zu verhindern und Unternehmen entlang der gesamten Lieferkette in die Verantwortung zu nehmen.

9. Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Innovationen für neue Mobilität

Der Einsatz von elektrisch betriebenen Rollern, Fahrrädern und anderen Kleinfahrzeugen kann Menschen dabei unterstützen, die „letzte Meile“ zu überwinden, doch der Austausch der Antriebe leitet noch keine umfassende und gendergerechte Mobilitäts-, sondern lediglich eine Antriebswende ein. Bei der Entwicklung autonomer Fahrzeuge spielt gerade jetzt eine große Rolle, welche Daten für den Aufbau der Systeme genutzt werden. Transparenz und Kontrolle zum Aufbau dieser Systeme sind deswegen wichtige Bestandteile dieser Innovationen, auch damit insbesondere Zielgruppen davon profitieren können, denen autonom fahrende Fahrzeuge besonders dienen könnten, z.B. ältere Personen oder Menschen mit Behinderungen.

Sharing-Dienste von Fahrrad, Elektroscooter bis hin zum Pkw gehen in die richtige Richtung, um die Abhängigkeit vom eigenen Auto aufzubrechen, sie werden aber in Deutschland in überwiegenden Teilen von Männern entwickelt und genutzt. Hürden zur Nutzung dieser Dienste für FLINTA sind Sicherheitsfragen, Effizienz bei Reise- und Zeitplanung sowie Preisgestaltung der Dienste.

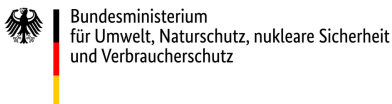
- ✓ E-Mobilitäts- und Sharing-Angebote auf diverse Bedürfnisse hin überprüfen, verbessern und Standards entwickeln, zum Beispiel hinsichtlich Preisgestaltung, Sicherheit, Ausstattung (Kindersitze, Stauraum für Einkaufsbeutel, Rucksäcke etc.);
- ✓ Autonomes Fahren nicht als reinen Austausch von menschengesteuerten Autos, sondern als Chance und Unterstützung für die letzte Meile, für Mehrpersonenshuttles, zur Einhaltung des Tempolimits oder für Lösungen im ländlichen Raum entwickeln;
- ✓ Datengrundlage zu den Algorithmen, die autonomem Fahren zugrunde liegen als Teil des Mobilitätsdatengesetzes transparent zugänglich machen;
- ✓ MIV in der Stadt einschränken, z.B. durch City-Maut, Umweltzonen und Zonen, die ausschließlich für Sharing-Dienste reserviert sind.

Kontakt

gerecht mobil Projektteam

Pat Bohland, Lara Gromm, Greta Pallaver
gerecht.mobil@life-online.de
www.gerecht-mobil.de
www.life-online.de

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.