



# WIMEN Positionspapier

Zum Stand der Mobilitätsforschung in Österreich  
aus der Genderperspektive

Wien, Mai 2013

**Autorinnen:** Susanne Wolf-Eberl, Astrid Segert

**Lektorinnen:** Hemma Bieser, Christine Chaloupka-Risser, Christiane Edegger, Eva Favry, Vera Fochler, Andrea Grabher, Regina Gschwendtner, Christine Hamza, Marlene Hawelka, Martina Jauschneg, Bente Knoll, Margarita Köhl, Karin Konecny, Sylvia Leodolter, Marina Mather, Alexandra Millonig, Angela Muth, Gertraud Oberzaucher, Angelika Rauch, Gerda Reissner, Christine Turetschek, Katy Whitelegg, Christine Zach

Zustellanschrift **WIMEN:** c/o Research & Data Competence OG, Wiedner Hauptstraße 39, 1040 Wien  
Sitz: Wien | ZVR-Zahl: 867093376 | [www.wimen.at](http://www.wimen.at) | [www.facebook.com/wimen.network](https://www.facebook.com/wimen.network)



## Vorab:

WIMEN wurde als Netzwerk von Expertinnen aus den Bereichen Mobilität – Energie – Umwelt – öffentlicher Raum gegründet und hat mittlerweile Vereinsstatus.

Wir nutzen und bündeln das Know-how unserer Mitglieder und Netzwerkpartnerinnen, um uns aus der Genderperspektive in Foren und Positionspapieren mit unseren Kernthemen konstruktiv auseinander zu setzen. Dieses erste WIMEN-Positionspapier beschäftigt sich mit genderspezifischer Mobilität, worunter wir Unterschiede verstehen, die Frauen und Männern aus den ihnen zugeschriebenen sozialen Rollen und Kontexten erwachsen und die sich in unterschiedlichen Nutzungen und Gestaltungsbedürfnissen von Mobilitätsangeboten niederschlagen.

Ausgangspunkt unserer Überlegungen ist der Befund, dass die Alltagsmobilität nach wie vor durch geschlechterspezifische Unterschiede gekennzeichnet ist. Darunter verstehen wir Ungleichheiten zwischen der Mobilität von Frauen und Männern, die sich in ungleichen Zugangsmöglichkeiten zu Mobilitätsstrukturen sowie zu deren Gestaltungsmöglichkeiten und in unterschiedlichen Mobilitätspraktiken manifestieren. Diese geschlechtsspezifischen Unterschiede im Zugang und in der Gestaltung von Mobilitätschancen sind ursächlich durch genderspezifische Disparitäten bedingt. Sie sind aber nicht als biologische Unterschiede naturgegeben, sondern werden sozial, ökonomisch und kulturell hergestellt. Dabei werden Frauen und Männern unterschiedliche soziale Rollen, als typisch für das jeweilige Geschlecht zugeschrieben. Es stellt sich die Frage wie eine differenzierte Betrachtung (beispielsweise über die Analyse von Lebens- und Familiensituation) eingeleitet werden kann, und wodurch auch andere Ungleichgewichte sichtbar gemacht werden.

Wir verstehen die folgenden Positionen zum Themenbereich „Mobilität“ als Diskussionsbasis für weiterführende Überlegungen und Forschungsmöglichkeiten. Sie ordnen sich zwei Schwerpunkten zu: 1. einer kritischen Ist-Stand-Perspektive und 2. einem Ausblick auf eine gendergerechte Zukunftsmobilität. Die Zweiteilung dient der Schärfung der Blickwinkel; dort wo sich Überschneidungen in den Schwerpunkten ergeben werden diese aber explizit dargestellt, um die Zusammenhänge aufzuzeigen.



## 1. Kritische Sicht zum Ist-Stand der Mobilitätsforschung

### Position 1:

**Bis heute werden tradierte erwerbsgerichtete Mobilitätsmuster weitgehend fortgeschrieben, werden räumliche Trennungen von Arbeits- und Lebensorten als gegeben hingenommen und die Dominanz der automotiven Mobilität gefördert. Frauen sind von den damit verbundenen infrastrukturellen Ungleichgewichten überproportional betroffen.**

In der Verkehrsplanung werden gesellschaftliche Entwicklungen, die aus der Genderperspektive kritisiert werden, als Gegebenheiten und Ausgangsparameter zu Prognosen verarbeitet und als unveränderlich gewertet, anstatt sie vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Gesamtentwicklung zu betrachten und Gegenmaßnahmen einzuleiten. Demographische Alterung, Landflucht, Suburbanisierung, sinkende Fertilitätsraten, steigende Teilzeitarbeit von Frauen etc. sind Entwicklungen, die starke Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten haben, die aber langfristig veränderbar sind.

In der Mobilitätsforschung stellt sich davon ausgehend die Frage: Dokumentieren und analysieren wir die richtigen Dimensionen der Mobilität?

Die bisher dominierenden Untersuchungen beschränken sich beispielsweise weitgehend auf die Erhebung:

- des Ist-Standes, wie Personen derzeit unterwegs sind (Verkehrsmittelwahl und Wegekettenanalysen);
- wie viel Zeit von A nach B benötigt wird;
- wie die Distanz am schnellsten bewältigt wird;
- welche Ticketform benutzt wird;
- welche Wohnform vorliegt usw.

Von entscheidender Bedeutung für den Wandel von Mobilität ist aber der subjektive Kontext der verschiedenen Arten unterwegs zu sein. Dafür sind andere Fragestellungen wesentlich, wie beispielsweise:

- Welche Verkehrsmittel werden im jeweiligen Lebenskontext bevorzugt genutzt, sowie wahrgenommen und welche davon erscheinen zumutbar bzw. erzwungen?
- Wie verändern sich Mobilitätswünsche und Mobilitätsmuster über die verschiedenen Lebensphasen bei Frauen und Männern?
- Wie wird Zeitverlust oder Zeitgewinn von Frauen und Männern bewertet?
- Welche Ticketformen entsprechen tatsächlich dem Bedarf von Frauen und Männern, die Betreuungsfunktionen wahrnehmen?



- Wie werden die Kosten unterschiedlicher Mobilitätsformen individuell wahrgenommen und bewertet, aber auch öffentlich kommuniziert und gefördert?
- Welchen Einfluss haben Wohnform und Wohnumfeld auf das (umweltfreundliche) Mobilitätsverhalten?

Ausgehend von diesen Fragen soll diskutiert werden, ob über die Beobachtung des Ist-Standes, etwa von Wegen oder Wegekettenanalysen, alternative zukünftige Mobilitätsentscheidungen und neue Trends abgeleitet und antizipiert werden können. Viele Mobilitätsentscheidungen entstehen gegenwärtig aus Zwangssituationen, mangels wahrgenommener Handlungsalternativen. Änderungen des Verkehrsangebotes bzw. der Wahrnehmung bestehender Angebote können daher entscheidenden Einfluss auf den Wandel der Verkehrsmittelnutzung nehmen. Ähnliches gilt für neue städtebauliche Alternativen, die Zwangsmobilität verringern. Der Nutzen dieser Entwicklungen kommt allen zugute.

#### **Position 2:**

**Es gibt einen Gender-Gap in der Mobilitätsforschung und damit in den planerisch nutzbaren Daten. Dies hat gravierende negative Auswirkungen auf die Verkehrsplanung und Gestaltung.**

Gendersensible Mobilitätsforschung wurde bisher, wenn überhaupt, nur als Randbereich der Verkehrsforschung behandelt und kaum gefördert. Eine gendergerechte und dadurch zukunftsfähige Mobilitätsplanung fußt aber auf gendersensibler Mobilitätsforschung, die die Regel, nicht die Ausnahme ist. Sie muss gendersensible Indikatoren als Standard entwickeln und anwenden. Hier kann von den jeweiligen Lebensumständen ausgegangen werden.

Die derzeit in der Verkehrsforschung präferierten Verhaltensdimensionen sind als Entscheidungsgrundlage unvollständig, um den Modal Split nachhaltig verändern zu können. Es gilt jeweils in die Tiefe zu gehen und andere Blickwinkel einzunehmen, um anhand von kontinuierlichen, genderrelevanten Beobachtungsinstrumentarien und Beteiligungsprozessen, Verbesserungen für nachhaltige Mobilitätslösungen zu erwirken.

Wenn geschlechterspezifische Differenzen in der Verkehrsforschung bisher erfasst werden, so betrifft dies in der Regel Unterschiede zwischen Frauen und Männern. Dem Genderblickwinkel, also der sozialen Rolle, wird derzeit in der Mobilitätsforschung kaum Rechnung getragen. Aus diesem Blickwinkel stellt sich nicht so sehr die Frage, ob die Mobilitätsbedürfnisse der Geschlechter unterschiedlich sind, sondern ob spezielle Lebensumstände und Lebensformen andere Bedürfnisse implizieren und welche anderen Rahmenbedingungen für eine gendergerechte Mobilität daher erforderlich werden.



### Position 3:

**Frauen gehen - aus ihrer gesellschaftlichen Verantwortungsposition heraus - neue Wege, um umweltfreundlichen Mobilitätsformen zum Durchbruch zu verhelfen. Wir WIMEN-Frauen suchen dafür verbündete Frauen und Männer.**

Viele Frauen sind Multiplikatorinnen für die Verbreitung umweltfreundlicher Mobilität, sie sind aufgeschlossen gegenüber Multimodalität und neuen Mobilitätstrends und sie sind in besonderem Maße preissensibel.

Gleichwohl werden sie, wie auch Männer, durch restriktive räumliche, zeitliche, finanzielle und andere Strukturen in ihren Mobilitätspräferenzen zugunsten umweltschädlicher Mobilität beeinflusst. Daher ist umweltfreundliche Mobilität vor allem durch Veränderungen in Richtung auf gendersensible Arbeitszeitregime, Infrastruktur- und Raumgestaltungsmaßnahmen zu unterstützen. Aufbauend darauf sollten Erleichterungen und Unterstützungsmaßnahmen für die Wahl umweltfreundlicher Mobilitätsformen und Technologien konzeptionell überdacht werden und schließlich sollten Lenkungsmechanismen umweltfreundliches Verhalten spürbar honorieren und leistbare ökologische Technologien für beide Geschlechter fördern.

Frauen sind in diesem Prozess unverzichtbare Partnerinnen. So haben beispielsweise sozio-ökonomisch schlechter gestellte Frauen, wie z.B. Alleinerzieherinnen eine überdurchschnittlich hohe Affinität für die Nutzung des Umweltverbundes, sie tun dies nicht nur „aus der Not“ mangelnder ökonomischer Ressourcen. Viele Frauen verzichten auf einen eigenen Pkw sehr bewusst und leben umweltfreundliche Mobilitätsformen, auch wenn ihre komplexen Wegeketten und Begleitwege durch die Nutzung eines privaten PKWs leichter wären. Neue, innovative Trends wie Car Sharing, Car Pooling etc. nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ hätten deswegen gerade unter Frauen gute Chancen, wodurch auch eine positive Wirkung in der Wahrnehmung alternativer Mobilitätskonzepte bei der nachfolgenden Generation erzielt werden kann. Sie brauchen aber juristische, organisatorische und technologische Features, die einen guten Verkehrsmittelüberblick bieten, um rasche Verbreitung zu finden.

Auch wenn Männer statistisch immer noch häufiger als Frauen Fahrrad fahren, wächst das Interesse bei Frauen stark an. Zuwächse bei Radfahranteilen im urbanen Raum werden sehr schnell abflachen, wenn nicht auch den Bedürfnissen sicherheitsbewusster Personen, wie Eltern und älteren Personen, Rechnung getragen wird. Selten-RadfahrerInnen zu häufigerem Radfahren im Alltag zu bewegen, ist deutlich schwieriger als sportliche RadlerInnen zu AlltagsfahrerInnen zu machen. Die gezielte Förderung entsprechender Infrastrukturen nützt nicht nur dieser Teilgruppe, sondern allen radaffinen Personengruppen.

Frauen sind starke Fußgeherinnen. Zudem haben ihre Fußwege mit Kindern für diese Vorbild- und Orientierungswirkung. Gendergerechte Mobilitätsentwicklung muss daher die Infrastrukturen für FußgeherInnen aller Altersgruppen sowie das Image des Zufußgehens stärken. Fußwege sind im Alltag stärker aus- und in die Verkehrsplanung einzubauen.



Sowohl beim Radfahren als auch beim zu Fuß gehen steht für viele Frauen der Gesundheitsaspekt im Fokus. Dies stellt entsprechende Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Alle diese infrastrukturellen Veränderungen benötigen finanzielle und räumliche Ressourcen. Auch hier gilt: Davon profitieren nicht nur Frauen.

Müssen wir nicht auch neue Fragen offen diskutieren, um neue Wege beschreiten zu können?

- Sollte nicht darüber diskutiert werden, ob und wie das Technologieinteresse der Industrie auf alternative Handlungsfelder gelenkt werden kann?
- Sollte nicht darüber diskutiert werden, wie eine Trendumkehr im Sinn des „Nutzens statt Besitzens“, auch unabhängig von bereits wieder kritisierten Formen wie Car Sharing, unterstützt werden kann?
- Wie initiieren wir eine Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum?
- und andere Fragen

#### **Position 4:**

**Es ist höchst an der Zeit, neue gendersensible Fragen in der Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung zuzulassen und zu fördern.**

Gendersensible Forschungen erfordern, zum einen, der subjektiven Bewertung von Raum- und Verkehrsangeboten verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen, und zum anderen, Forschungen zu Lebensphasen und Lebensperspektiven zu forcieren. Die meisten Verkehrsbefragungen erheben die soziodemographischen Merkmale Alter, Geschlecht, Beruf, Bildung und Indikatoren räumlicher Zuordnung. Auf die soziale Rolle der befragten Personen und die damit verbundenen Mobilitätsmuster kann hieraus jedoch nicht geschlossen werden. WIMEN geht daher Fragen zur näheren Bestimmung unterschiedlicher sozialer Rollen nach, sowie den sich daraus ergebenden Implikationen für die Alltagsbewältigung. WIMEN setzt sich für deren breite Verwendung in der Verkehrsforschung ein.

Wie bekannt, wirken sich Unterschiede in der Erwerbsquote maßgeblich auf den jeweils präferierten Modal Split aus. Daher ist es notwendig, entsprechende Indikatoren zu erfassen und das Augenmerk viel stärker auf die Bedürfnisse von Personen zu legen, die nicht dem „normalen“ Vollerwerbideal entsprechen. So fokussiert die Frage nach dem Zeitkartenbesitz von ÖV-NutzerInnen nur den Ist-Stand und „verschweigt“, dass ein Teil der „Blockzeit- und Teilzeitkräfte“, gar keine 5-Tages-basierte Zeitkarten benötigt. Gendersensible Fragen (beispielsweise zu den derzeitigen Rahmenbedingungen, Lebensumständen oder Verflechtungen mit anderen Sozialstrukturen) müssen diese Besonderheiten erfassen. Sie sollen helfen, die Notwendigkeiten, die mit genderspezifischen Rollen einhergehen, offen zu legen.



## 2. Ausblick auf die Zukunftsmobilität aus der Genderperspektive

Derzeit findet in vielen Bereichen ein Wandel statt. Umbrüche bei neuen Technologien bringen neue Herausforderungen mit sich. Smarte Fahrzeugtechnik und die intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel muss für ALLE gleichermaßen zugänglich sein.

Auch abseits der großen Herausforderungen durch neue Technologien, wollen wir zu wichtigen Fragen, die die Lebensqualität betreffen - wie Straße als Lebensraum, Entschleunigung, Wahlfreiheit in der Mobilität, Sicherheit etc. - Stellung beziehen.

### Position 5:

**Technologische Brüche wurden bislang kaum aus der Perspektive des sozialen Geschlechts reflektiert. Es bleiben viele offene Fragen.**

WIMEN ist es wichtig, den Genderblickwinkel über Beobachtungen, Trends und Technologieumbrüche zu legen. Weiters sind benachteiligte Personengruppen bezüglich ihrer Mobilitätsbedürfnisse bzw. dem Verständnis von Kosten-Nutzen-Vergleichen und dem Zugang zu Multimodalität zu erfassen. Das bedeutet:

- **Bezogen auf IKT – Echtzeitinformationen für Wahlfreiheit und Multimodalität:**  
Die Attraktivität des ÖV kann nur bei ausreichenden Angeboten und Zugang zu Echtzeitinformation zunehmen. Smartphone-Besitz ist heute eine Voraussetzung für den Zugang zu Echtzeitinformationen. Smartphones haben eine hohe Verbreitung in Österreich. Allerdings ist der Zugang für Frauen, insbesondere für ältere Frauen, im Vergleich zu Männern erschwert. Daher entsteht die Frage, welche sozial verträglichen Lösungen den Zugang zu Echtzeitinformationen, Wahlfreiheit und Multimodalität für alle sichern?
- **Bezogen auf die Elektromobilität:**  
Sind Personen mit Betreuungsaufgaben für E-Mobilität besondere AdressatInnen, aufgrund ihrer kurzen Wege?  
Wie kann hier Druck aufgebaut werden, um umweltfreundliche Energieformen zu sichern?
- **Bezogen auf neue urbane Mobilitätsangebote:**  
Diverse Car-Sharing Modelle/Angebote sind Alternativen zum Autobesitz. Die Angebote brauchen breiten Zugang, auch für weniger technikaffine Personen.  
Ist die mangelnde Leistbarkeit Ausgangspunkt dieses Trends oder ist es einfach im urbanen Umfeld nicht mehr notwendig ein eigenes Fahrzeug zu besitzen?  
Könnten Personen mit Betreuungsaufgaben überproportional von diesem Trend profitieren, wenn sie besseren Zugang hätten?  
Wäre das ein erster Schritt zur langfristigen Eindämmung des Zweit-PKW Bestandes?



– **Bezogen auf Multimodalität - unkomplizierter Mix zwischen IV und ÖV**

Wie können die Schnittstellen einfach gehalten und eine Kostentransparenz geschaffen werden?

Welche technologischen Hilfsmittel sind hier wünschenswert?

Wie können Schnittstellen für Personen mit Betreuungsaufgaben optimiert werden?

WIMEN tritt dafür ein, eine breitere Betrachtung zuzulassen und die Auswirkungen von geänderten Rahmenbedingungen langfristig zu beobachten. Die Vielfalt der neuen technologischen Entwicklungen am Fahrzeugsektor, in der Telematik, Sensorik etc. leiten neue Umbrüche ein, die kontrolliert und überlegt stattfinden sollen. Aus einer genderkritischen Perspektive erscheint es uns notwendig, leicht und spielerisch erfassbare, praxismgerechte und allgemein zugängliche, im Dienste der Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit stehende übersichtliche Technikunterstützung zu entwickeln.

**WIMEN öffnet sich als Plattform für die Diskussion von gendergerechten Mobilitätsentwicklungen. Zu den wichtigen Themen gehören:**

- Stärkung von Frauen als Gestalterinnen und Entwicklerinnen von modernen Mobilitätslösungen und attraktiven Lebensräumen;
- Stärkung des Gesundheitsaspektes – mehr Bewegung im Alltag;
- Stärkung der interdisziplinären Zusammenarbeit, um der Komplexität gendergerechter Mobilitätslösungen Rechnung zu tragen;
- Stärkung des Austausches zwischen AkteurInnen in der Stadtplanung, der Architektur, der Freiraumplanung, von Verkehrsmittelanbietern und der Verkehrsplanung u.a.

WIMEN strebt eine **aktive Mitgestaltung von Rahmenbedingungen und Strukturen** an, sowie die Ausschöpfung von Lenkungsmechanismen, um neue Zugänge zu umweltfreundlicher Mobilität zu unterstützen.

Auch wenn gesellschaftliche Veränderungen nicht sofort umsetzbar sind, so sind ein breiterer Zugang und das Verständnis der Verkettung von Mobilität und Lebensrealitäten in unterschiedlichen Lebensphasen notwendig. Wir wollen das Bewusstsein für die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit neuer Strukturen schaffen.

Wir eröffnen hiermit einen neuen **Diskussionsraum** und laden Sie ein, diesen mit uns zu beschreiten. Nachdem es vielfach Fachveranstaltungen im Mobilitätsbereich gibt, die ohne Frauenbeteiligung am Podium stattfinden, soll unser Begegnungsraum Frauen- und Männerperspektiven umfassen.