

Geschlechterverhältnisse und Mobilität – Welchen Beitrag leisten Mobilitätserhebungen?



Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe
Co-Autorin: Dipl.-Ing. Juliane Krause

16. Mai 2012

Problemaufriss - Hintergrund

- ▶▶ Mobilität und Verkehrshandeln sind eingebettet in gesellschaftliche Strukturen und Geschlechterverhältnisse
- ▶▶ Die Genderperspektive berücksichtigen bedeutet:
 - ▶▶ Thematisierung der Geschlechterverhältnisse (Datenerhebungen und Auswertungen)
 - ▶▶ Perspektivwechsel vornehmen und Blicke schärfen auf unterschiedliche Lebenslagen, Lebensstile... die sich nicht mehr am ausschließlich am biologischen Geschlecht bzw. den tradierten Rollenzuschreibungen festmachen
- ▶▶ Das biologische Geschlecht (sex) wird bei allen Mobilitätshebungen erhoben, Genderaspekte finden bislang – insbesondere bei Auswertungen, Analysen und Veröffentlichungen – jedoch nur unzureichend Berücksichtigung
- ▶▶ Eine erfolgreiche Umsetzung des Gender-Mainstreaming ist ein Qualitätsmerkmal von Planung und Politik und bei der Entwicklung konkreter Handlungsansätze unverzichtbar

Gender

- ▶▶ Gender bedeutet nicht stereotyp „die Männer“ oder „die Frauen“ in den Blick zu nehmen, sondern Menschen in ihrer Unterschiedlichkeit und Vielfalt zu berücksichtigen.
- ▶▶ Geschlechter und deren Verhältnisse zueinander werden stärker in den Blick gerückt.
- ▶▶ Beschreibung der sozialen Unterschiede und Rollen, die Frauen und Männer in Abhängigkeit ihrer sozialen Situation bzw. Lebenssituation in der Gesellschaft haben.

Der Begriff Gender ...

... verweist auf die ökonomischen, sozialen und kulturellen Zuschreibungen und Chancen die damit verbunden sind, männlich oder weiblich zu sein.

In fast allen Gesellschaften unterscheiden sich Männer und Frauen im Hinblick auf ihre Aktivitäten, im Zugang zu und Kontrolle über Ressourcen und auf die Teilhabe an Entscheidungsprozessen.

Die Geschlechterdefinition – was es heißt, männlich oder weiblich zu sein – variiert zwischen den Kulturen und ändert sich mit der Zeit.

(Quelle: Leitfaden EU Gender Mainstreaming 2005 / EQUAL Program)

Bundesdeutsche Erhebung zum Mobilitätsverhalten „Mobilität in Deutschland - MiD“

- ▶▶ Bundesweite Befragung von rund 25.000 Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten
- ▶▶ Auftraggeber: Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
- ▶▶ Erstmals 2002 durchgeführt und im Jahr 2008 wiederholt – ähnliche Umfragen bereits 1976 / 1982 u. 1989 unter dem Namen "KONTIV" (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten)
- ▶▶ Daten als Basis für die Verkehrsplanung der Bundesrepublik und für wissenschaftliche Untersuchungen
- ▶▶ Erfassung außerhäuslicher Aktivitäten kompletter Haushalte einschließlich der Kinder ab 0 Jahre
- ▶▶ Stichtagsbefragung über ein komplettes Kalenderjahr

Unterschiede im Verkehrshandeln - Einige Ergebnisse aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“

- ▶▶ Im Hinblick auf Unterschiede in der Lebenssituation der Geschlechter, der Ethnie, der Herkunft und der Sozialisation in vielen Bereichen eine Tendenz zur Angleichung erkennbar
- ▶▶ Frauen nach wie vor in vielen gesellschaftlichen Bereichen strukturell benachteiligt (Arbeitsbedingungen, Einkommen, Vermögen...)
- ▶▶ Frauen sind unabhängig von der Berufstätigkeit immer noch mehrheitlich für den Hauptteil der Reproduktionsarbeit zuständig (Kindererziehung, Pflege von Angehörigen...)
- ▶▶ Frauen legen zusätzliche Wege zurück und sind anders mobil als Männer
- ▶▶ Eine Zunahme der Berufstätigkeit von Frauen – insbesondere von Müttern – führt nicht zur Gleichheit zwischen den Geschlechtern, sondern zur Doppelbelastung der Frauen bei eher gleichbleibenden Verhältnissen für die Männer
- ▶▶ Im Alter bis 30 Jahre hingegen gibt es – betrachtet man nur das Geschlecht, unabhängig von der Lebenssituation – keine signifikanten Unterschiede

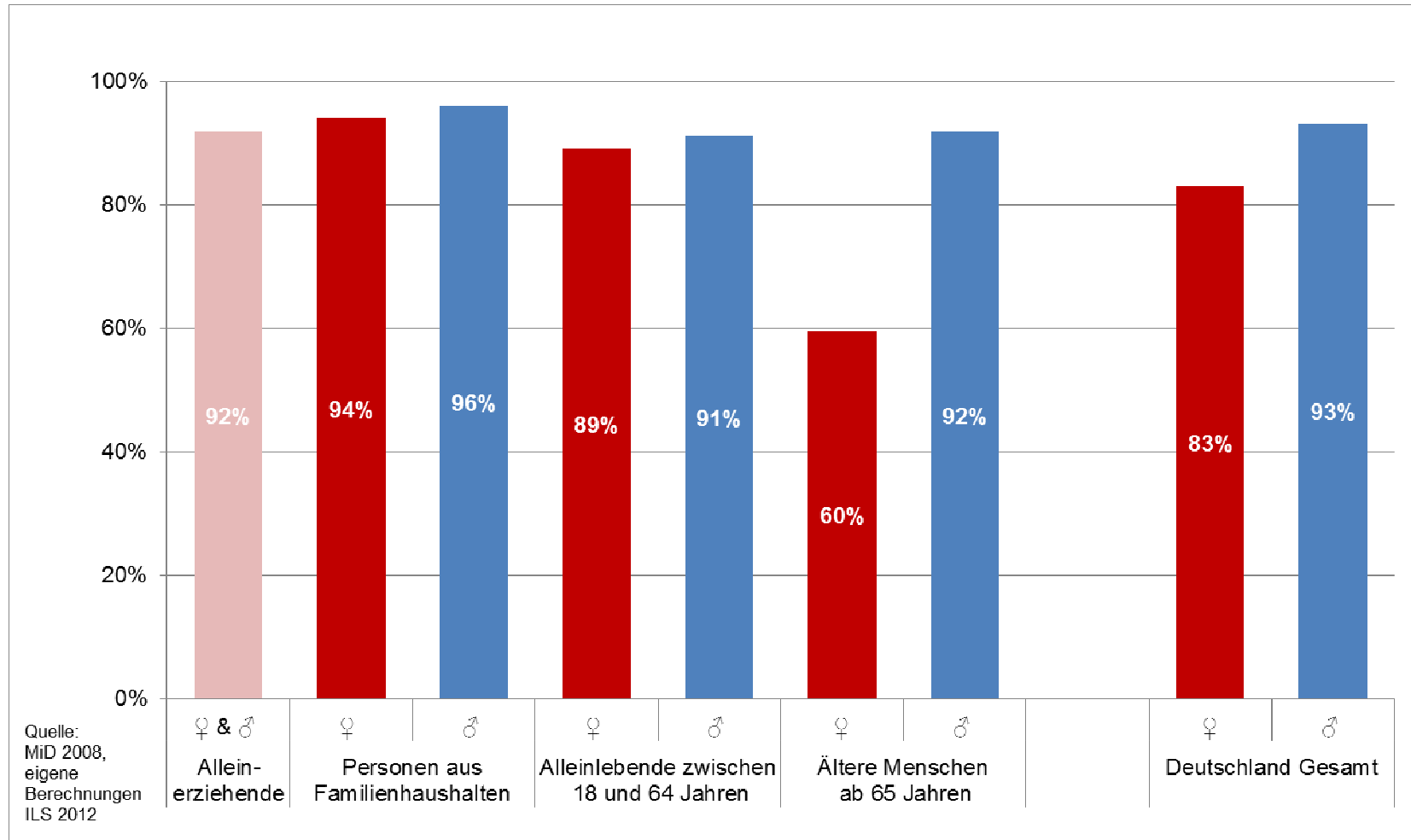
Indikatoren zur Bildung von Referenzgruppen

- **Referenzgruppen „Menschen in bestimmten Lebenssituationen“**
 - Alleinerziehende (1 Erwachsene/r mit mind. 1 Kind unter 18 Jahren)
 - Einpersonenhaushalte (alleinlebende Menschen < 65 Jahre)
 - Familienhaushalte (2 Erwachsene mit mind. 1 Kind unter 18 Jahren)
 - Ältere Menschen (ab 65 Jahre)
- Kinder und Jugendliche
- Menschen mit Migrationsgrund
- Mobilitätseingeschränkte Personen

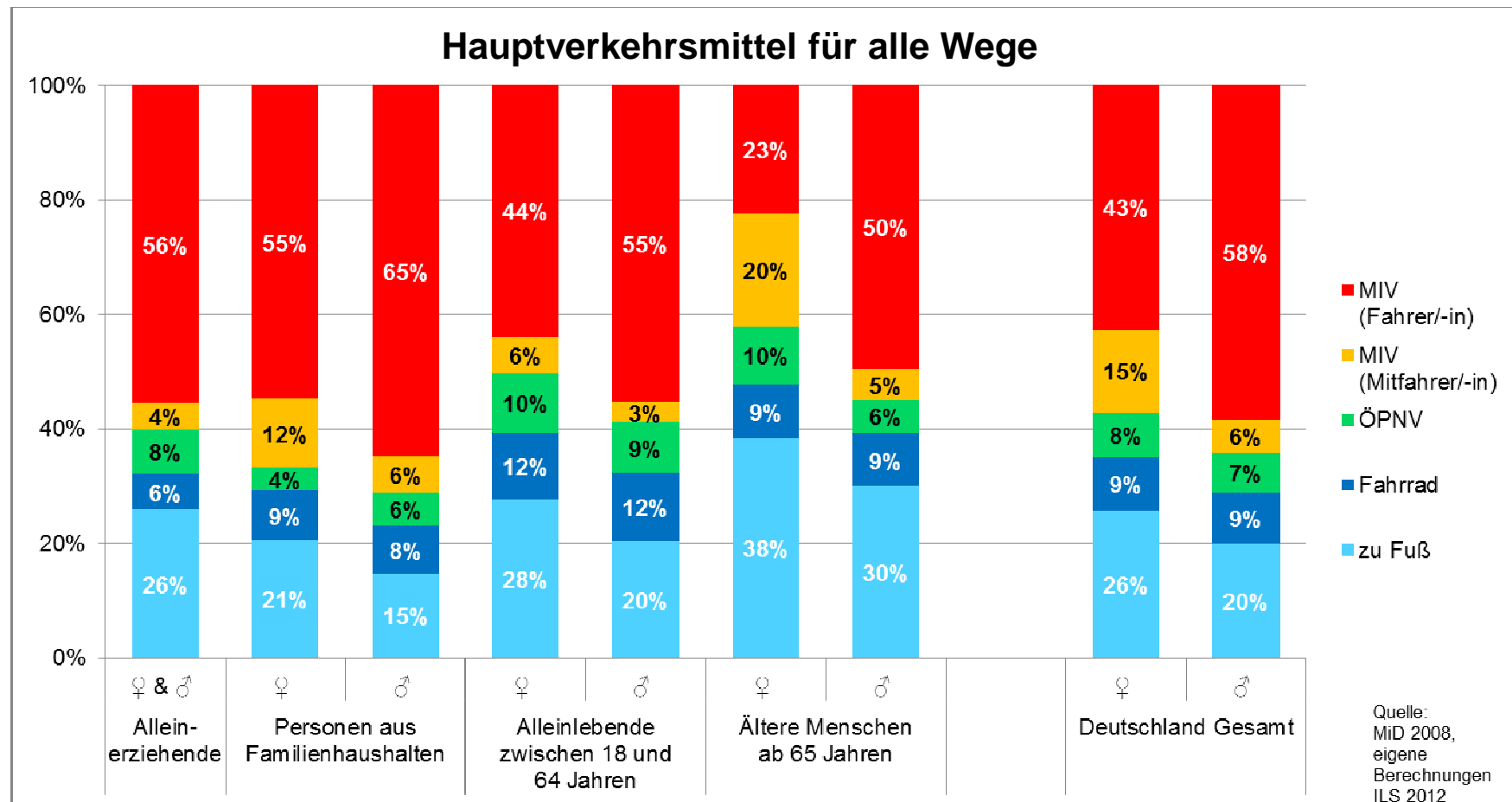
→ Notwendig sind immer geschlechtsspezifische Betrachtungen



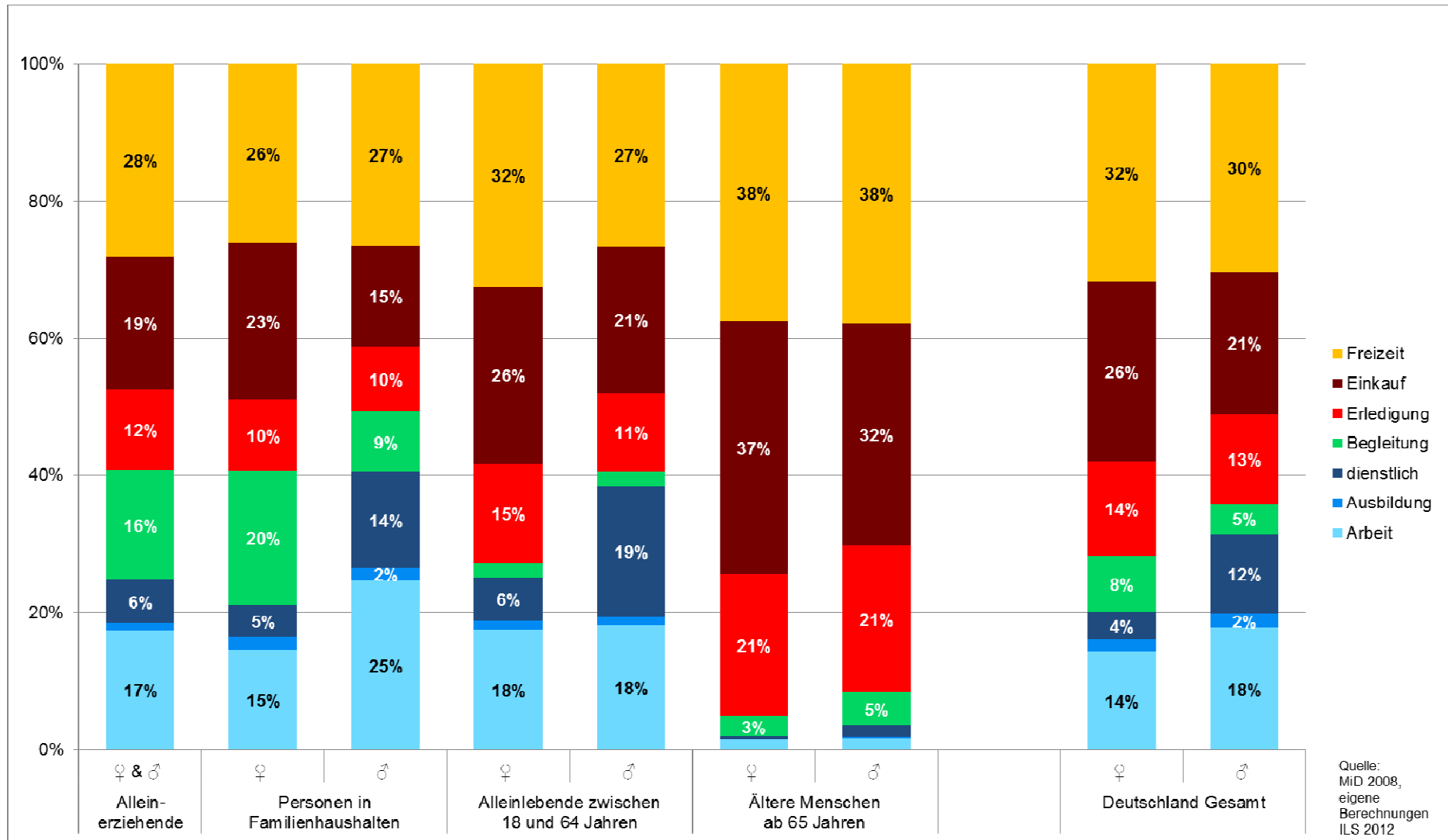
Ausgewählte Ergebnisse - Führerscheinbesitz



Ausgewählte Ergebnisse: Verkehrsmittelnutzung

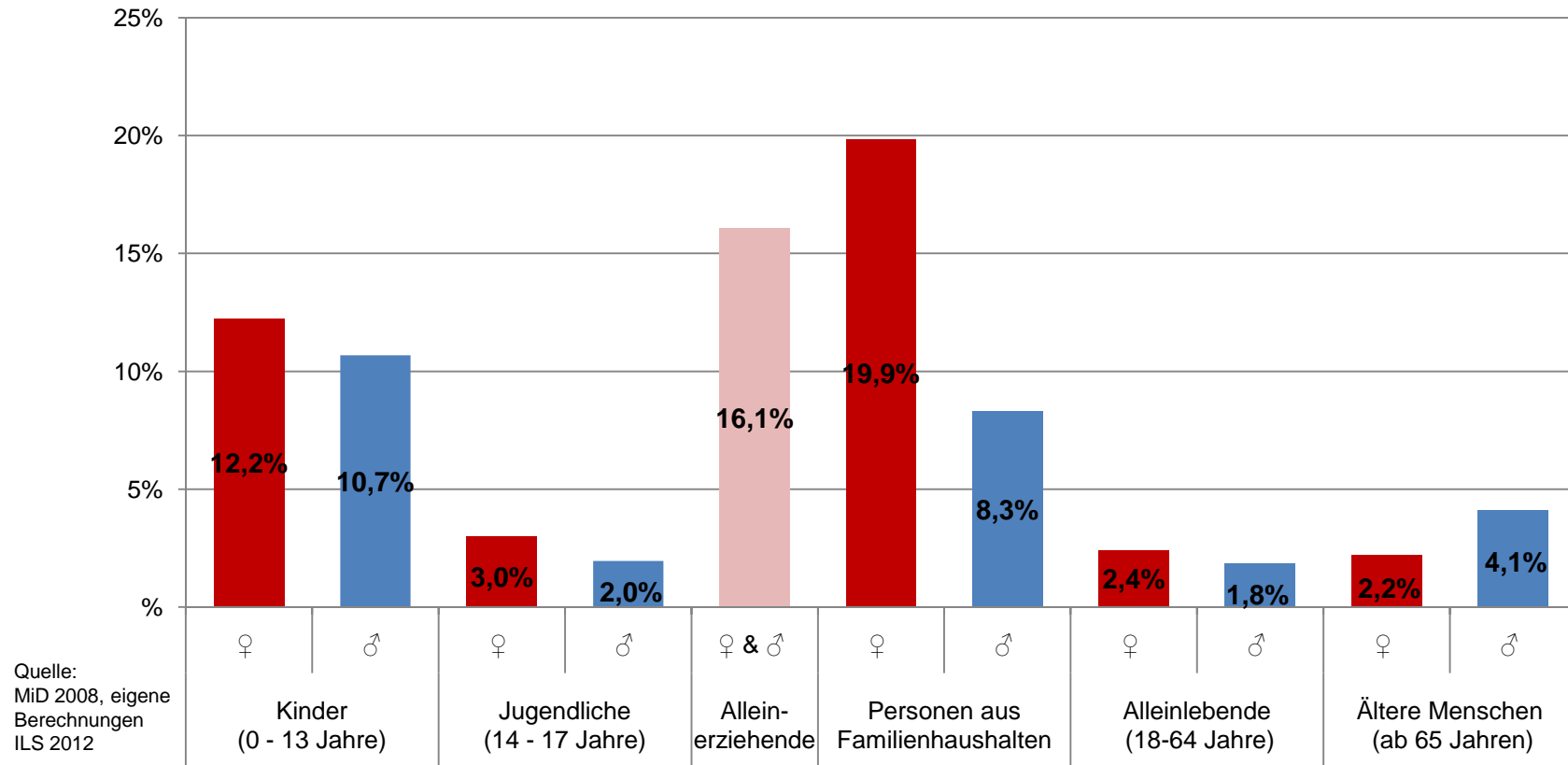


Ausgewählte Ergebnisse: Hauptwegezwecke

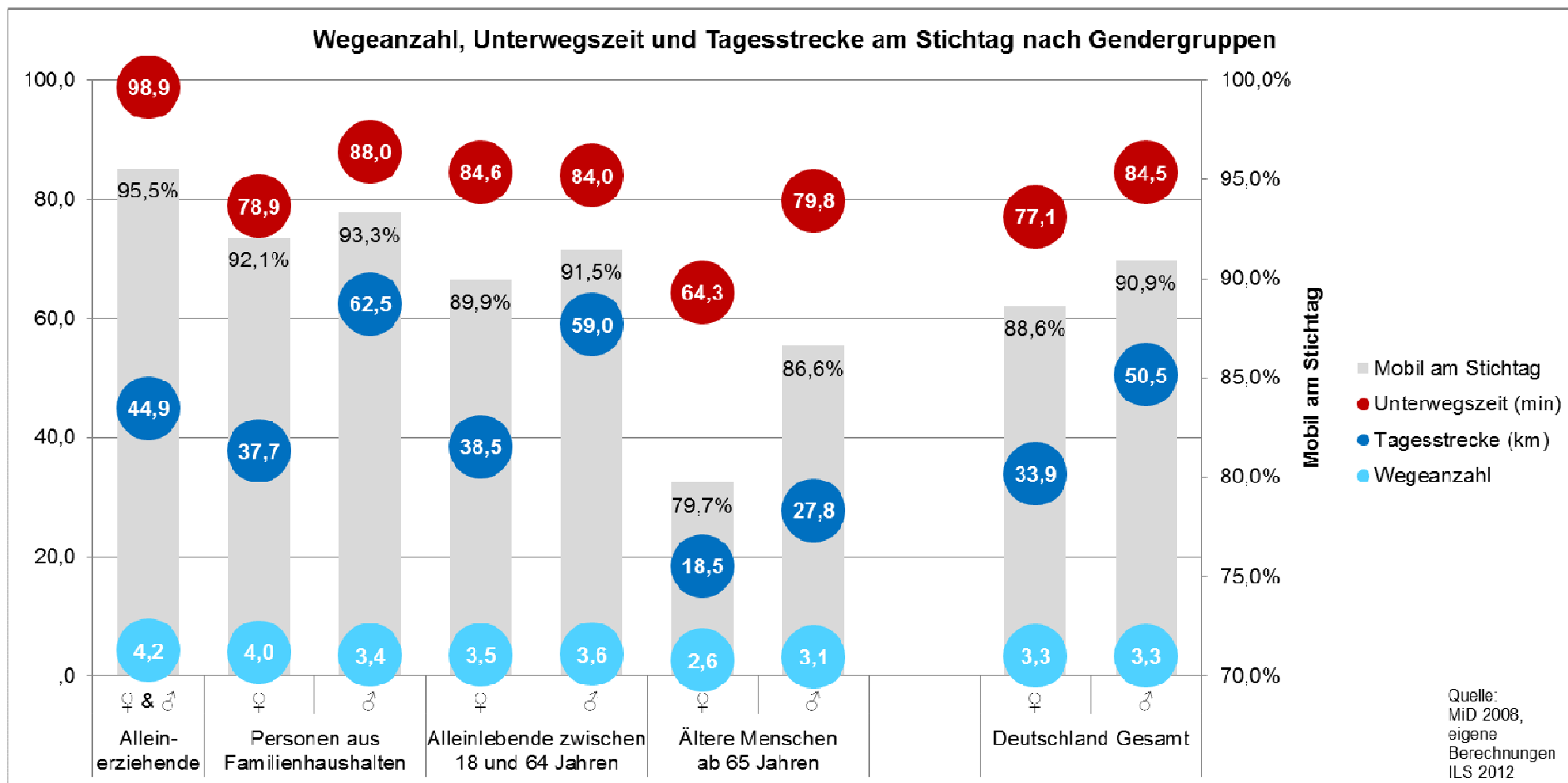


Ausgewählte Ergebnisse: Begleitwege

Anteil Begleitwege an allen Wegen



Ausgewählte Ergebnisse: Wegeanzahl, Unterwegszeit und Tagesstrecke



Fazit

- ▶ Unterschiede in Mobilitätsvoraussetzungen und Mobilitätshandeln zwischen den Geschlechtern
- ▶ Genderaspekte werden durchaus erfasst, aber in Auswertungen und Veröffentlichungen bislang nur in geringem Maße thematisiert
- ▶ Rohdaten bieten Möglichkeiten → Auswertungen sind in der Regel androzentristisch (z. B. Erwerbsarbeit im Fokus)
- ▶ Modifikation und Ergänzung der traditionellen Erhebungsdesigns notwendig
- ▶ Auch ethnische Hintergründe in die Betrachtungen mit einbeziehen
- ▶ Verknüpfung der Daten mit anderen Erhebungen sowie ergänzende qualitative Untersuchungen notwendig
- ▶ Basisauswertungen gendergerecht durchführen
- ▶ Hinweise für Nutzerinnen und Nutzer aus der Praxis liefern
- ▶ → geschlechterdifferenzierte Datengrundlagen für ein Gendermonitoring – auch in der Planungspraxis - nutzen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe
mechtild.stiewe@ils-forschung.de