

»» Transportsysteme: Gender Matters!

Nr. 6, 8. März 2017



Autorin: Karla Henning
Redaktion: Dr. Julia Sattelberger

Es gilt als unumstritten, dass sichere Transportwege und erschwingliche Transportmittel unabdingbar für das Funktionieren von modernen Gesellschaften und arbeitsteiligen Volkswirtschaften sind. Weit weniger bekannt ist hingegen die Erkenntnis, dass die Gestaltung von Transportwegen und -mitteln sehr unterschiedliche Wirkungen auf Frauen und Männer entfalten können.

Der Mobilitätsbedarf von Frauen und Männern ist sehr unterschiedlich

Schon der Mobilitätsbedarf von Frauen unterscheidet sich vor allem aufgrund unterschiedlicher wirtschaftlicher und sozialer Rollen teilweise erheblich von dem der Männer. Der Mobilitätsbedarf von Männern ist vor allem vom regelmäßigen Weg zwischen Wohnort und Arbeitsstelle geprägt. Bei Frauen ist das Bewegungsmuster (nicht nur in Entwicklungsländern) um ein Vielfaches komplexer, einschließlich Zielen wie Beschäftigung im formalen oder informellen Sektor, Kinderbetreuung, Bildungseinrichtungen, Besuche in Gesundheitseinrichtungen, Einkäufe oder Familienbesuche. Oftmals müssen Frauen auch größere Gepäckmengen wie z. B. Waren zum oder vom Markt transportieren. Grafisch dargestellt zeichnen sich bei Männern eher längere, lineare Bewegungsmuster ab; bei Frauen Vielecke, geprägt durch kürzere Wege mit höherer Varianz, die häufig in Ketten aneinandergereiht sind.

Der öffentliche Nahverkehr ist in vielen Regionen primär auf den Pendlerverkehr ausgerichtet und bedient die Bewegungsmuster von Frauen (die häufig nicht in formalen Beschäftigungen stehen) nur eingeschränkt. Entsprechend benötigen Frauen zur Bewältigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse oftmals mehr Zeit und müssen unsichere und körperlich

anstrengendere Wege sowie Transportmittel in Kauf nehmen.

Frauen nutzen auch andere Verkehrsmittel als Männer

Teilweise bedingt durch die unterschiedlichen Mobilitätsbedarfe, aber auch aufgrund von wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen und gesellschaftlichen Normen gibt es deutliche genderspezifische Unterschiede in der Nutzung von Transportwegen und -mitteln.

Grundsätzlich sind Frauen in den meisten Entwicklungs- und Schwellenländern sehr viel stärker als Männer auf Fußwege angewiesen. In vielen Fällen führen enge Haushaltsbudgets dazu, dass Frauen auch längere Wege eher zu Fuß bewältigen (oder auf den Weg z. B. zur Ausbildungsstätte ganz verzichten). Ein für Frauen und Mädchen oftmals sehr wichtiges Kriterium für die Wahl von Transportmitteln sind aber auch kulturelle Akzeptanz und persönliche Sicherheit. In einigen Ländern ist es Frauen kaum möglich, ohne männliche Begleitung zu reisen. Dies ist sowohl in stark patriarchalisch geprägten Gesellschaften zu beobachten, als auch als Folge einer selbst auferlegten Reisebeschränkung aufgrund wahrgenommener Sicherheitsdefizite (bspw. Einschränkungen bei Fahrten in der Dunkelheit oder durch Stadtteile mit hoher Kriminalitäts- und Gewalttrate). So geben bspw. in Indien mehr als 50 % der berufstätigen Frauen an, Sicherheitsbedenken auf ihrem Weg zur Arbeit zu haben.

Selbst wenn es im Haushalt ein privates Motorrad oder Auto gibt, dienen diese in der Regel primär den Mobilitätsbedürfnissen der Männer. In vielen Ländern liegt der Anteil der Frauen, die einen Führerschein besitzen, bei weniger als 15 %.

Im Ergebnis haben Frauen dadurch oftmals einen eingeschränkten Zugang zu Transportmitteln und sind somit in der Quantität der Wege, die sie bestreiten können, als auch in der Auswahl der Ziele beschränkt.

Gendersensible Planung von Transportsystemen ist wichtig

Aufgrund der vorstehend analysierten geschlechtsspezifischen Unterschiede ist es wichtig, bei der Planung von Transportsystemen die Genderperspektive zu berücksichtigen. Das beginnt schon bei der Erhebung des unterschiedlichen Mobilitätsbedarfes von Männern und Frauen und bei der Entscheidung welche Bedarfe prioritär zu bedienen sind. Hieraus ergeben sich direkte Konsequenzen für die zu berücksichtigenden Transportmittel und deren Streckenführung. Von einem Ausbau von Straßen profitieren vor allem die (primär männlichen) Motorrad- und Autofahrer, von verbreiterten und beleuchteten Gehwegen sowie sicheren Fahrbahnkreuzungen hingegen die (primär weiblichen) FußgängerInnen.

Oftmals können bestehende Mobilitätsbeschränkungen von Frauen schon durch kleine Anpassungen des Designs von Transportsystemen (z.B. die Einrichtung spezieller Frauenabteile in Bahnen, den Bau von getrennten Toiletten an Haltestellen, die Etablierung von Frauen-Taxi Systemen etc.) mit relativ geringem Aufwand erheblich reduziert werden. Daraus könnten dann sogar viel weitergehende Wirkungen im Hinblick auf die Förderung von Geschlechtergerechtigkeit in den Partnerländern ausgehen, wie z. B. der verbesserte Zugang zu staatlichen Basisdienstleistungen (Schulen, Gesundheitsdienste), Verwaltungseinrichtungen, Berufsbildung und Beschäftigungsmöglichkeiten für Mädchen und Frauen. ■