

Yollu-Tok, Aysel; Dill, Katja; Völkle, Hanna

**Working Paper**

## Klima, Geschlecht und Mobilität: Eine Literaturstudie und Bedarfsanalyse für die Praxis

Working Paper Forschungsförderung, No. 330

**Provided in Cooperation with:**

The Hans Böckler Foundation

*Suggested Citation:* Yollu-Tok, Aysel; Dill, Katja; Völkle, Hanna (2024) : Klima, Geschlecht und Mobilität: Eine Literaturstudie und Bedarfsanalyse für die Praxis, Working Paper Forschungsförderung, No. 330, Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/294832>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/de/legalcode>

# WORKING PAPER FORSCHUNGSFÖRDERUNG

---

Nummer 330, Mai 2024

## **Klima, Geschlecht und Mobilität**

**Eine Literaturstudie und Bedarfsanalyse für die Praxis**

Aysel Yollu-Tok, Katja Dill und Hanna Völkle

---

### **Auf einen Blick**

Mobilität ist ein entscheidender Faktor sowohl für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß als auch für soziale Teilhabe. Somit spielt sie eine zentrale Rolle für die sozial-ökologische Transformation. Inwieweit sind Mobilitätsmuster und -präferenzen vom Geschlecht geprägt und welche Anforderungen für eine geschlechtergerechte Mobilitätstransformation ergeben sich daraus? Die vorliegende Literaturstudie gibt einen Überblick über die aktuelle Forschungslandschaft zu diesen Themen und zeigt Bedarfe für weitere interdisziplinäre Forschung zur Gestaltung einer nachhaltigen und gendergerechten Verkehrspolitik auf.

© 2024 by Hans-Böckler-Stiftung  
Georg-Glock-Straße 18, 40474 Düsseldorf  
[www.boeckler.de](http://www.boeckler.de)



„Klima, Geschlecht und Mobilität“ von Aysel Yollu-Tok, Katja Dill und Hanna Völke ist lizenziert unter

**Creative Commons Attribution 4.0 (BY).**

Diese Lizenz erlaubt unter Voraussetzung der Namensnennung des Urhebers die Bearbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung des Materials in jedem Format oder Medium für beliebige Zwecke, auch kommerziell.  
(Lizenztext: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/de/legalcode>)

Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z. B. von Schaubildern, Abbildungen, Fotos und Textauszügen erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

**ISSN 2509-235**

## Inhalt

Zusammenfassung.....	4
Einleitung .....	6
Methodisches Vorgehen.....	9
Identifizierung der Forschungsfrage.....	9
Identifizierung relevanter Studien.....	10
Auswahl der Studien .....	13
Zusammenstellung der Ergebnisse und Berichterstattung im Hinblick auf die Forschungsfrage .....	15
Analyse von Policy-Papieren im Hinblick auf die Forschungsfrage .....	19
Rückschlüsse für die Praxis .....	23
Fokus auf unterschiedliche Bedarfe.....	24
Geschlechtergerechte Zielsetzung und Synchronisation von Verkehrsmitteln.....	24
Gender Mainstreaming bei der Entwicklung von Planungsdokumenten .....	25
Vereinbarkeit von kurz-, mittel- und langfristigen Zielen .....	25
Erweiterte administrative Zuständigkeiten.....	26
Transdisziplinäre und beteiligungsorientierte Planungsstruktur.....	26
Sozial-ökologische Folgenabschätzung .....	26
Literatur.....	28
Anhang: Darstellung der ausgewählten Literatur .....	32
Autorinnen.....	53

## Abbildungen

Abbildung 1: Methodisches Vorgehen der Studienausswahl .....	13
Abbildung 2: Unterschiede zwischen traditioneller Verkehrsplanung, ökologischer Mobilitätsplanung und sozial-ökologischer Mobilitätsplanung.....	23

## Zusammenfassung

Die Literaturstudie untersucht den Zusammenhang der Themen Klima, Geschlecht und Mobilität.

Für die sozial-ökologische Transformation ist Mobilität von hoher Relevanz, da sie sowohl ökologische (z. B. Emissionen) wie soziale (z. B. Teilhabe) Implikationen beinhaltet. Zentrale Anforderungen an entsprechende Infrastrukturen wurden gebündelt und dienen als Orientierung dieser Literaturübersicht.

Mobilität hat zentrale Bedeutung für die sozial-ökologische Transformation. Der EU-Transportsektor ist einer der größten Verursacher für Treibhausgasemissionen. Gleichzeitig hat Mobilität, als ein Teil des Transportsektors, viele sozialpolitische Komponenten: sie beeinflusst, wer wie am Arbeitsmarkt oder am gesellschaftlichen Leben teilnehmen kann. Im urbanen Kontext ist die Zusammenführung von sozialen und ökologischen Aspekten der Mobilität insbesondere von Bedeutung, da mehr als ein Drittel der Stadtbevölkerung täglich den öffentlichen Personennahverkehr nutzt.

Da sich die Mobilitätsbedarfe von Männern und Frauen unterscheiden, sind Geschlechteraspekte und entsprechende (klima-)politische Maßnahmen eng verknüpft. Das Verkehrswesen steht somit vor der Aufgabe, bedarfsgerechte und nachhaltige Angebote zu schaffen. Am Beispiel Mobilität zeigen sich die vielfältigen Interdependenzen von Klima- und Geschlechtergerechtigkeit.

Folgende Fragestellungen lassen sich für das Vorhaben der Literaturstudie ableiten: Wie wird geschlechtergerechte Mobilität im Kontext von sozial-ökologischer Nachhaltigkeit aktuell in der (nationalen und internationalen) Forschung verhandelt? Welche grundlegenden Erkenntnisse liegen vor? Zudem wird das Augenmerk auch auf die Frage gelenkt, welche Geschlechterkonzepte verfolgt werden. Es sollen Forschungslücken identifiziert und Empfehlungen für die Praxis im urbanen Kontext abgeleitet werden.

Trotz der Überschneidungen und Wechselwirkungen zwischen Mobilität, Geschlecht und Klima ist die Forschung in diesem Bereich eher fragmentiert. Die Auswirkungen des Klimawandels und Geschlechtergerechtigkeit werden oft noch als isolierte Themenfelder diskutiert. Mit Blick auf diese Gemengelage verfolgt diese Literaturstudie das Ziel, die Interdependenzen von Mobilität, Geschlecht und Klima durch ein Scoping-Verfahren zu sondieren – relevante Literatur und deren Methoden, Untersuchungsgegenstände, Geschlechterkonzepte sowie die Ergebnisse der Studien werden präsentiert.

Ferner werden im Rahmen dieser Arbeit die zentralen Ergebnisse und Implikationen der Forschungslandschaft für eine sozial-ökologische Transformation untersucht und Implikationen für den urbanen Raum am Beispiel Berlins nachgezeichnet.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Mobilität als entscheidender Faktor für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und soziale Teilhabe zentrale Rollen für die sozial-ökologische Transformation unserer Gesellschaft spielen: Die tiefergehende Analyse der gegenwärtigen Forschungslandschaft zeigt, dass Mobilitätsmuster und -präferenzen stark vom Geschlecht geprägt sind. Die Notwendigkeit für eine geschlechtergerechte – intersektionale – Mobilitätstransformation wurde hervorgehoben, wobei Forschungslücken sowie verschiedene Handlungsfelder identifiziert wurden.

Diese ausgewählten Ergebnisse zeigen, dass sich die Konzeption einer sozial-ökologischen Mobilität durchaus komplex gestaltet. Erst durch einen ganzheitlichen Ansatz der Mobilitätspolitik können Nachhaltigkeits-, Gleichstellungs- und Sozialpolitik zusammengeführt werden. Weitere transdisziplinäre Forschung ist erforderlich, um geeignete Rahmenwerke für faire und nachhaltige Verkehrspolitik und -praxis stetig weiterzuentwickeln.

## Einleitung

In Zeiten des globalen wie lokalen Wandels sind Themen rund um Klimaschutz und -anpassung, soziale und intersektionale Gerechtigkeit sowie Entwicklungen im urbanen Kontext von zentraler Bedeutung. Die mannigfaltigen Schnittstellen von Klima, Geschlecht und Mobilität verkörpern dabei zentrale Herausforderungen der sozial-ökologischen Transformation (Hauff/Brundtland 1987) und werden sowohl als essenziell als auch als komplex diskutiert (URBACT 2022, Spitzner 2020, Bauhardt 2012).

Im Zuge der ökologischen Transformation ist Mobilität ein wichtiger Bereich, da – wie der Thinktank GenderCC hervorhebt – gerade der Transportsektor in der EU als zweitgrößter Verursacher von Treibhausgasemissionen in den Mittelpunkt rückt (GenderCC o. J.). Dieser Sektor steht in direkter Verbindung zur Mobilität.

Die Auswirkungen gehen aber über direkte ökologische Auswirkungen (wie u. a. Emissionen oder Bodenversiegelung) hinaus, da Mobilität auch die soziale Teilhabe beeinflusst (Manderscheid/Cass 2023); d. h. sie prägt den gesellschaftlichen wie physischen Zugang zu Bildung, Erwerbsarbeit oder der zivilgesellschaftlichen Partizipation und damit den sozial-ökologischen Transformationsprozess (Blomstrom/Gauthier/Jang 2018, Hennicke et al. 2021, Högelsberger 2022, Umweltbundesamt 2016, Nobis/Lenz 2005).

In urbanen Ballungsräumen ist die Kontextualisierung von Mobilität entlang sozial-ökologischer Fragestellungen besonders drängend, da beispielsweise mehr als ein Drittel der Stadtbevölkerung täglich den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzt (Umweltbundesamt 2016: 61). Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn, auch mit E-Antrieb, bilden insbesondere in urbanen Ballungsräumen weiterhin das Rückgrat der Alltagsmobilität vieler Menschen.

Urbane Mobilität, ihre Planung und Bereitstellung, lassen sich also zentral in sozial-ökologischen Transformationsprozessen verorten und verankern: Denn egal wie emissionsparend oder nachhaltig der Stadtbus unterwegs ist oder in Zukunft sein mag, er ist stets in einem sozialen Ballungsraum mit ganz unterschiedlichen menschlichen Bedürfnissen verortet.

Menschliche Handlungen, gesellschaftliche Entscheidungen und soziale Strukturen prägen diese Verortung, diesen Kontext. Geschlecht als soziale Kategorie stellt dabei eine geeignete Linse dar, um die ökologischen Transformationsprozesse im Kontext der Mobilität zu analysieren (Crenshaw 2017, Cohen 2017).

So ist beispielsweise die Sorgearbeit noch immer stark geschlechterabhängig verteilt. Menschen mit Sorgeverantwortung, wie etwa Kinderbe-

treuung oder Angehörigenpflege, vollstrecken oft eine komplexe Reihe von Fahrten in ihrem (Berufs-)Alltag. Das Resultat sind intermodale Wegeketten, die durch mindestens zwei Verkehrsmittel wie etwa das leihbare E-Lastenrad und die Straßenbahn bestritten werden – dieses Phänomen wird als „tripchaining“ bezeichnet (Scheiner/Holz-Rau 2017, URBACT 2022).

Geschlechterperspektiven sind demnach in Mobilitätsdiskursen entscheidend, da die damit verbundenen Praktiken in sozialen Strukturen und vorherrschenden Geschlechterdynamiken verankert sind (Krause 2021). Historisch gesehen wurden Geschlechterverhältnisse in der Verkehrsplanung und -infrastruktur unzulänglich berücksichtigt – viel eher spiegeln Mobilitätskonzepte oft vorherrschend androzentristische Perspektiven wider (Ypma/Bellmann/Polack 2020, Spitzner 2021). Die spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen von Frauen<sup>1</sup> und anderen Geschlechtergruppen werden häufig vernachlässigt (Bersch/Osswald 2021).

Wir verstehen Geschlecht nicht als eine natürlich-biologische Eigenschaft einer jeweiligen Person, sondern als gesellschaftliche Strukturkategorie, die unabhängig vom Individuum Wirkung entfaltet. Sowohl in der alltäglichen Erfahrung als auch in der theoretischen Analyse hat Geschlecht somit keinen Vorrang vor anderen Strukturkategorien wie race, Klasse, Behinderung, wenn es darum geht, individuelle Erfahrungen und gesellschaftliche Zusammenhänge zu erklären. Denn spezifische Erfahrungen von Geschlecht entstehen erst in der Verwobenheit mit anderen soziodemografischen Merkmalen und Marginalisierungs- bzw. Privilegierungsdimensionen (Crenshaw 2017).

Die Tatsache, dass wir von Geschlecht als einer Strukturkategorie neben andern ausgehen, bedeutet nicht, dass die Zugehörigkeit zu dieser Kategorie – oder jeder anderen – einer binären Logik folgt: „Frequently when ‚gender‘ is used it is a signal that women will be the subject“ kritisiert Cohen (2017). Uns interessiert nicht der einseitige Blick darauf, welche Bedürfnisse oder Anforderungen Frauen an nachhaltige Mobilität formulieren, sondern vielmehr, wie Menschen verschiedener Geschlechter mo-

---

1 An dieser Stelle sollte betont werden, dass wir unter Verwendung der Begriffe „Frau“ und „Mann“ alle Personen inkludieren, die sich als solche identifizieren. Wir begreifen damit verbundene Kategorien wie „weiblich“ und „männlich“ als soziokulturelle und performative Konstrukte, die sich aus gesellschaftlichen Zuschreibungsprozessen formen und demnach als diskursive Prozessualitäten aufgefasst werden können.

Diese Fußnote zielt darauf ab, zur Reflexion über historisch gewachsene Geschlechterlogiken anzuregen und die Betrachtung der Geschlechterkategorien über eine dichotome Ordnung hinaus zu erweitern.



bil sind und welche Implikationen das für nachhaltige Mobilität im Zuge der sozial-ökologischen Transformationsprozesse hat.

Trotz der Überschneidungen und Wechselwirkungen zwischen Mobilität, Geschlecht und Klima, bleibt die Forschungslandschaft in diesem Bereich fragmentiert. Die Auswirkungen des Klimawandels und Geschlechtergerechtigkeit werden oft noch als isolierte Themenfelder diskutiert. Mit Blick auf diese Gemengelage verfolgt diese Literaturstudie das Ziel, die Interdependenz von Mobilität, Geschlecht und Klima durch ein Scoping-Verfahren zu sondieren – relevante Literatur und deren Methoden, Untersuchungsgegenstände, Geschlechterkonzepte sowie die Ergebnisse der Studien werden präsentiert.

Die vorliegende Arbeit möchte nicht nur die bestehende Wissenslücke im Hinblick auf geschlechtsspezifische Unterschiede in der Mobilitätsnutzung, sondern auch die Relevanz betonen, diese Aspekte von Anfang an in den Fokus der Planung für eine nachhaltige Verkehrswende zu integrieren. Der Beitrag dieser Studie liegt somit in der Erörterung, wie die sozial-ökologische Transformation im Verkehrssektor nicht nur ökologische Auswirkungen, sondern auch geschlechtsspezifische Dimensionen berücksichtigen und gestalten kann. Ferner werden im Rahmen dieser Arbeit die zentralen Ergebnisse und Implikationen für die Praxis nachgezeichnet.

## Methodisches Vorgehen

Die vorliegende Literaturstudie wird im „Scoping Review“ durchgeführt (vgl. u. a. von Elm/Schreiber/Haupt 2019). „Scoping Review“ ist eine Form der Literaturstudie, die einen umfassenden Überblick über die (empirische) Forschung zu einer konkreten Fragestellung liefert. Die (methodische) Qualität der identifizierten Forschungsarbeiten wird hierbei keiner inhaltlichen Beurteilung oder Einordnung unterzogen. Zielsetzung des Scoping-Verfahrens ist es, durch einen breiten Zugang in das Forschungsfeld den Forschungsdiskurs so zu erfassen, dass zum einen Wissenslücken erfasst werden, zum anderen aber auch die Relevanz der Forschungsergebnisse im Feld für die Praxis herausgearbeitet werden kann.

Wissenschaftliche Studien werden hierbei nach vorab gesetzten Kriterien erfasst. Diese Kriterien richten sich nach zeitlichen (Zeitpunkt der Veröffentlichung, Zeitpunkt der Datenerfassung u. a.) und lokalen Dimensionen (Region, Land u. a.), nach der Art der Veröffentlichung (Policy Paper, Discussion Paper, Peer-Review-Papiere u. a.) sowie nach der Fachdisziplin. In der vorliegenden Studie werden folgenden Schritte in Anlehnung an Arksey/O'Malley (2005) durchgeführt:

- Identifizierung der Forschungsfrage
- Identifizierung relevanter Studien
- Auswahl der Studien
- Darstellung der Daten;
- Zusammenstellung und Berichterstattung der Ergebnisse
- Rückschlüsse für die Praxis

Im Folgenden werden diese sieben Schritte stichpunktartig nachgezeichnet und transparent dargelegt.

### Identifizierung der Forschungsfrage

Die Hauptforschungsfrage, die in der vorliegenden Studie verfolgt wird, ist, wie aktuell in der (nationalen und internationalen) Forschung geschlechtergerechte Mobilität im Kontext von sozial-ökologischer Nachhaltigkeit verhandelt wird. Welche grundlegenden Erkenntnisse liegen vor? Zudem wird das Augenmerk auch auf die Frage gelenkt, welche Geschlechterkonzepte verfolgt werden. Es sollen Forschungslücken identifiziert und Empfehlungen für die Praxis im urbanen Kontext abgeleitet werden.

## Identifizierung relevanter Studien

Vor Beginn der Dokumentensuche erfolgt die Identifizierung der relevanten Studien, hierfür werden folgende vier Schritte durchgeführt: Zunächst werden die für die Literatursuche zu verwendenden **Suchbegriffe identifiziert**. Der Fokus der Literaturstudie liegt zum einen auf dem sozial-ökologischen Transformationsprozess, für die Operationalisierung der sozialen Nachhaltigkeit wird die Kategorie „Geschlecht“ herangezogen. Daher wird explizit bei der Suche auf den Begriff „Frauen“ verzichtet, um einen einseitigen Blick zu vermeiden. Der erste relevante Suchbegriff ist folglich „Geschlecht“ bzw. „Gender“ – beide Begrifflichkeiten werden als Synonyme verwendet.

Zum anderen liegt der Fokus auf dem ökologischen Transformationsprozess. Diese Dimension wird auf verschiedene Schlagworte erweitert, um den aktuellen Forschungsstand umfassend abzubilden, neben „Klima“ werden auch „Nachhaltigkeit“ sowie „Ökologie“ als Suchbegriffe festgelegt. Abschließend wird der Suchbegriff „Mobilität“ gewählt, der dann durch den Begriff „öffentlicher Nahverkehr“ ergänzt wird. Es zeigt sich, dass sich bei „öffentlicher Nahverkehr“ eine unintendierte Eingrenzung der Forschungsliteratur ergibt, da der öffentliche Nahverkehr im urbanen Kontext mehr als Bus und Bahn ist.

Um die Breite des öffentlichen Nahverkehrs, die durch die Digitalisierung (mit anderen Worten: Sharing Economy) gekennzeichnet ist, zu erfassen, wird neben „öffentlicher Nahverkehr“ auch der Begriff „Mobilität“ eingeschlossen. Anzumerken ist, dass alle gängigen Datenbanken (und insbesondere die genutzten Datenbanken) die Begriffe nicht isoliert werten, sondern vielmehr als Wortstämme, d. h. wird nach dem Begriff „Geschlecht“ gesucht, werden auch Suchergebnisse zu „Geschlechtergerechtigkeit“ ausgewiesen. Oder bei „Mobilität“ werden auch Texte mit dem Schlagwort „Alltagsmobilität“ angezeigt.

Im nächsten Schritt werden die relevanten **Einschlusskriterien** bzw. daraus ableitend die **Ausschlusskriterien** festgelegt, anhand denen die Studien selektiert werden. Berücksichtigt werden Studien, die folgende Einschlusskriterien aufweisen:

- deutsch- und englischsprachige Literatur
- qualitative als auch quantitative Forschungsdesigns
- Publikationsdatum ab 2005
- Fokus auf geschlechtsbezogener Mobilität im Zusammenhang mit sozial-ökologischer Nachhaltigkeit
- Operationalisierung von Mobilität wird im Sinne des klassischen öffentlichen Nahverkehrs, zu Fuß gehen, aber auch durch neuere Angebote wie Bike-Sharing, autonome Fahrzeugtaxis

- Art der Veröffentlichung: Fachzeitschriften, Monografien, Sammelbänden und graue Literatur sowie Policy Drafts
- regional: Deutschland, EU und der globale Norden
- Fachdisziplin: interdisziplinärer Zugang, daher kein Ausschluss

Drittens werden **Datenbanken**, die eine Volltextsuche ermöglichen, ausgewählt. Die Wahl fällt auf folgende Datenbanken:

### **Klassische Datenbanken aus der Wissenschaft**

*JSTOR* ist eine umfassende digitale Bibliothek für wissenschaftliche Zeitschriften, Bücher und primäre Quellen aus verschiedenen Disziplinen und bietet Zugriff auf eine breite Palette von wissenschaftlichen Veröffentlichungen verschiedener Fachrichtungen. Besonders eignet sich *JSTOR*, um vertiefte Recherchen in den Geistes- und Sozialwissenschaften durchzuführen.

*ScienceDirect* ist eine wissenschaftliche Volltext-Datenbank, die von Elsevier herausgegeben wird. Sie bietet Zugriff auf Artikel von über 4.000 akademischen Journals und Büchern in verschiedenen Fachgebieten, darunter Naturwissenschaften, Ingenieurwissenschaften, Medizin und Sozialwissenschaften.

*GESIS*, das Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften, ist ein deutsches Forschungsinstitut, das sich auf die Sozialwissenschaften spezialisiert hat. Es bietet umfangreichen Zugang zu Datenbanken und Ressourcen für sozialwissenschaftliche Forschung, einschließlich Umfragedaten (ALLBUS, ISSP, Eurobarometer etc.), statistischer Informationen und Analysetools.

### **Recherche durch Zugriff auf Big Data**

*Google Scholar* ermöglicht eine umfassende Recherche von akademischen Texten, sie berücksichtigt sowohl Papiere, die frei zugänglich sind, aber auch kostenpflichtige Produkte. *Google Scholar* zählt zu den größten Suchmaschinen für wissenschaftliche Texte.

### **Soziale Netzwerke**

*ResearchGate* ist ein soziales Netzwerk für Wissenschaftler:innen. Sie dient als Datenbank und als Dokumentenserver für Publikationen, die von den Wissenschaftler:innen zur Verfügung gestellt werden.

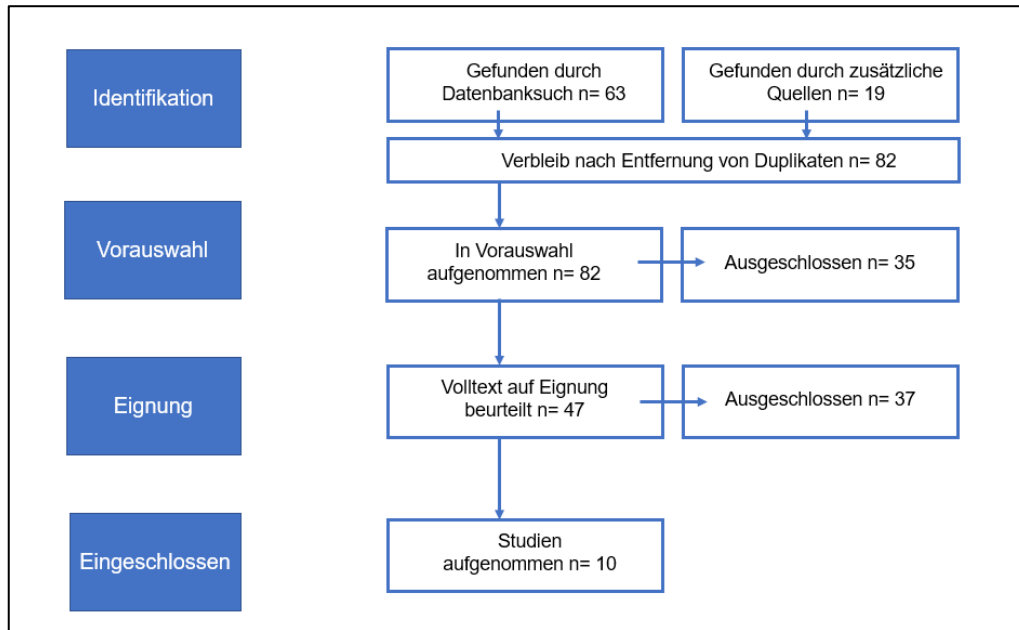
*Academia.edu* ist ein Hybrid aus wissenschaftlicher Datenbank und Sozialem Netzwerk. Forscher:innen haben die Möglichkeit, ihre wissenschaftlichen Arbeiten im Open-Access zu veröffentlichen, wobei der Fokus auf geisteswissenschaftlichen Veröffentlichungen liegt. Allerdings fehlt die DOI-Schlüsselvergabe.

Zudem wurden auch Texte auf Empfehlungen von Expert:innen im Feld ermittelt, namentlich zu nennen ist hier Prof. Dr. Silke Bothfeld, Vorsitzende der Sachverständigenkommission für den vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung, die sich dem Thema der ökologischen Transformation widmet.

## Auswahl der Studien

Das Sichten der Literatur fand in einem iterativen Prozess von Juni bis August 2023 statt. Es zeigte sich folgendes Bild (Abbildung 1).

Abbildung 1: Methodisches Vorgehen der Studiena Auswahl



Quelle: eigene Darstellung

Eine hohe Trefferquote wies insbesondere Google Scholar auf, gefolgt von Academia.edu. Die ausgewählten klassischen Datenbanken aus der Wissenschaft sowie ResearchGate wiesen hingegen eine überschaubare Anzahl, dafür aber einschlägige Trefferquote auf; insgesamt wurden 63 Texte über die Datenbanken identifiziert. Dazu kamen 19 Texte über andere Quellen hinzu.

Nachdem die Duplikate entfernt wurden, wurde auf der verbleibenden Basis von 82 Texten eine Vorauswahl getroffen. Hierfür wurde eine Liste mit den Abstracts angelegt und anhand der Einschlusskriterien bewertet, 35 Texte wurden so ausgeschlossen. Für die Überprüfung der Eignung wurden die verbliebenen 47 Texte vollständig gelesen, diskutiert und in begründeten Fällen ausgeschlossen. Als Ergebnis wurden zehn Studien in die Literaturstudie eingeschlossen, die im nächsten Schritt exzerpiert

wurden. Der Fokus wurde hierbei auf Forschungsfrage, Inhalt, Methode, Geschlechterkonzept und Ergebnisse gelegt.

Für die Herleitung von praxisbezogener Relevanz einer geschlechtergerechten Mobilität im Zuge des sozial-ökologischen Transformationsprozesses, wurden zudem gezielt Policy Drafts, außerhalb der genannten Datenbanken auf den Webseiten folgender nationalen und internationalen Einrichtungen recherchiert und im Hinblick auf die Forschungsfrage analysiert:

- internationale Ebene: Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD) und International Labour Organisation (ILO)
- europäische Ebene: Europäisches Parlament, Europäische Kommission und Europäisches Institut für Gleichstellungsfragen (EIGE) sowie europäischen Interessenverbänden
- nationale Ebene: Bundestag, Umweltbundesamt (UBA)
- landespolitische: Berliner Senatsverwaltung

Durch die Recherche wurden insgesamt 21 Papiere identifiziert. Davon wurden zehn Papiere genauer überprüft (siehe Anhang), die die vorab gesetzten Kriterien erfüllen und alle drei Themenfelder Klima, Mobilität und Geschlecht adressieren.

## Zusammenstellung der Ergebnisse und Berichterstattung im Hinblick auf die Forschungsfrage

Die Zusammenstellung der Ergebnisse erfolgt entlang folgender Forschungsfragen, die zu Beginn aufgeworfen wurden:

- Wie wird in der Forschung geschlechtergerechte Mobilität im Kontext von sozial-ökologischer Nachhaltigkeit verhandelt?
- Welche grundlegenden Erkenntnisse liegen vor?
- Welche Geschlechterkonzepte kommen zum Tragen?
- Welche Forschungslücken können identifiziert werden?

Die **aktuelle Forschungslage zeigt**: Mobilität ist für einen Großteil des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verantwortlich, womit sie eine wichtige Größe im Diskurs der ökologischen Nachhaltigkeit ist. Zum anderen ist der Zugang zu Mobilität ein wichtiger Faktor für soziale Teilhabe. Der Forschungsstand macht daher deutlich, dass die Gestaltung von Mobilität eng mit der Frage der Gestaltung der sozial-ökologischen Nachhaltigkeit verknüpft ist.

Zusätzlich zeigt die Forschung, dass die Wahl des Fortbewegungsmittels vergeschlechtlicht ist, womit die Gestaltung des sozial-ökologischen Transformationsprozesses eine weitere Dimension – die der Geschlechtergerechtigkeit – innewohnt. Oder mit anderen Worten: die Gestaltung von geschlechtergerechter Mobilität dient als Folie für die Gestaltung des sozial-ökologischen Transformationsprozesses.

Eine **grundlegende Erkenntnis** ist, dass ein vergeschlechtlichtes Mobilitätsverhalten vorliegt, d. h.

- Männer fahren häufiger mit ihrem privaten Auto zu ihrem Arbeitsplatz und
- Frauen sind häufiger zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, um auf ihrem Weg zur Arbeit verschiedene Aufgaben zu erledigen.
- Deswegen haben Männer einen höheren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck als Frauen.

Das vergeschlechtlichte Mobilitätsverhalten ist zurückzuführen auf die herrschenden **Geschlechterrollen im Erwerbs- und Sorgeleben**:

- Das Mobilitätsverhalten von Frauen ist komplexer als bei Männern, da sie häufig Sorgetätigkeiten übernehmen, die komplexe Anforderungen an Wege und Wegeketten stellen.
- Folglich legen Frauen häufiger viele kurze Wege zurück, während Männer, die primär im Zuge der Erwerbsarbeit mobil sind, längere, aber einfache Wegstrecken haben.



Zudem zeigen sich Zugangsbarrieren, da Frauen seltener als Männer einen Führerschein haben. Sie haben auch seltener einen Zugang zu einem Auto, weshalb sie stärker vom öffentlichen Nahverkehr abhängig sind.

Die Forschung zeigt insbesondere den starken **Handlungsbedarf** im Feld einer geschlechtergerechten sozial-ökologischen Transformation, die Handlungsbedarfe erstrecken sich konkret auf folgende Bereiche:

- **Wirtschaftspolitik:** Generell, aber nicht weniger von Bedeutung, sind die Hinweise für wirtschaftspolitische Gestaltungsmöglichkeiten. Zum einen wird hervorgehoben, dass der ökologische Transformationsprozess die unbezahlte Sorgearbeit nicht beschneiden darf. Die bezahlte Sorgearbeit soll aufgrund ihrer Systemrelevanz im Zuge des Transformationsprozesses verstärkt (finanziell) gefördert werden.
- **Verkehrsplanung:** Die Handlungsbedarfe für die Verkehrsplanung ist ein systematisches Gender Mainstreaming im Verkehr; sie wird als wichtige Stellschraube herausgearbeitet, um institutionalisierten Genderbias zu überwinden. Zudem zeigt sich auch, dass für eine geschlechtergerechte sozial-ökologische Transformation andere Mobilitätsformen im öffentlichen Nahverkehr, wie das Bike-Sharing, attraktiv und inklusiv in die Verkehrsplanung integriert werden müssen.
- **Verkehrsforschung:** Es wird eine fehlende und verzerrte Datengrundlage für eine sozial-ökologische Mobilitätsplanung diagnostiziert. Die vorhandenen Datensätze zur Mobilitätsplanung zeigen entweder einen Genderbias oder geschlechtsbezogene Datenlücken auf. Zudem werden Daten nicht unter der Beteiligung von marginalisierten Menschen generiert, Beteiligungsformate fehlen. In beiden Fällen kommt es zu lücken- oder fehlerhaften Entscheidungen in der Verkehrsplanung. Entsprechend sind Datenlücken zu identifizieren, Erhebungsmethoden – intersektional – zu überdenken und anzupassen sowie Verzerrungen bei der Datenauswertung zu reflektieren und ggf. um qualitative Daten zu ergänzen.
- **(Weiter-)Bildungsinstitutionen:** Die Forschung zeigt, dass für eine bedarfsgerechte Mobilität die Bedarfe aller Menschen, unabhängig vom Geschlecht, marginalisiert oder nicht marginalisiert, berücksichtigt und eingeplant werden müssen. Diese müssen stärker in der (Weiter-)Bildung berücksichtigt werden, als es bisher der Fall ist.

In der Forschung zum triadischen Themenfeld Geschlecht – Mobilität – Nachhaltigkeit lassen sich drei Auslegungen von Geschlechterkonzepten verzeichnen:

- **binäre Geschlechterkonzepte:** Trotz der Anerkennung der Vielfältigkeit und Komplexität von Geschlechtsidentitäten verlassen sich einige

Beiträge immer noch auf ein binäres Geschlechterkonzept, welches multiple Geschlechteridentitäten außer Acht lässt. Auch wenn die vorhandenen Datenstrukturen Geschlecht tendenziell in einer dichotomen Weise abbilden, sollte diese Darstellung in wissenschaftlichen Beiträgen kritisch reflektiert werden.

- **Intersektionalität und Nutzer:innenzentrierung:** Dagegen betonen andere Beiträge die Notwendigkeit, Geschlechter jenseits der traditionellen binären Kategorien von Mann und Frau zu betrachten. Sie plädieren für eine intersektionale Perspektive, die neben Geschlecht auch andere Faktoren wie Klasse, Behinderung oder ethnische Zugehörigkeit berücksichtigt. Diese Ansichten fordern eine „nutzer:innen-zentrierte“ Sichtweise, um Mobilität für alle Menschen zugänglich und nachhaltig zu gestalten.
- **„Doing Gender“ / Gender als Struktur- und Prozesskategorie:** Einige Beiträge betonen den prozeduralen Aspekt des „Doing Gender“ und die strukturellen Ungleichheitsverhältnisse in empirischen Daten. Gender wird sowohl als Strukturkategorie, die potenziell nicht binär ist, als auch als Prozesskategorie betrachtet, um gesellschaftliche Ungleichheiten, Ausgrenzungen und Machtverhältnisse zu adressieren.

Obwohl einige Studien weiterhin binäre Geschlechterkonzepte verwenden, wird die Komplexität von Geschlecht als sozial-ökologische Determinante sowie ihre Verwobenheit mit anderen (demografischen) Variablen thematisiert. An dieser Stelle gilt es zu betonen, dass erst durch die Betrachtung von Geschlecht als gesellschaftliche Strukturkategorie im Kontext der Mobilitätsforschung es ermöglicht wird, Verschränkungen mit weiteren Ungleichheitskategorien intersektional zu erfassen.

Die binäre Betrachtung stellt insofern ein Problem dar, da sich diese Annahmen in Forschung und Praxis auf Methoden, Daten aber auch auf Empfehlungen und Umsetzungen auswirken und somit das Ergebnis und die Möglichkeit der sozialen Teilhabe vorab beeinflussen.

Es zeigen sich folgende zentrale **Forschungslücken:** Die Kritik an der quantitativen empirischen Forschung von Mobilität bzw. Mobilitätsverhalten leitet sich daraus ab, dass Wege oft erst ab einer gewissen Dauer erfasst werden. Dies führt zu einer Datenverzerrung. Zudem werden oft nur ein Verkehrsmittel und ein Grund einem Weg zugeordnet, womit gerade intermodale Wegeketten nicht abgebildet werden. Eine wichtige Lücke für die Erforschung von geschlechtergerechter Mobilität ist somit die verwendete Datenbasis.

Die verbreitete binäre Betrachtung von Geschlecht stellt ein Problem dar, da sich diese Annahmen in Forschung nicht nur auf die Daten, son-

dern auch auf die Methoden auswirken. Für die Praxis werden dann Empfehlungen abgeleitet, die an den Bedarfen aller Menschen vorbeigehen.

Die fehlende intersektionale Betrachtung ist eine weitere Forschungslücke im Feld: Ein geschlechtssensibler und intersektionaler Ansatz in der Forschung sowie in der Praxis der Verkehrsplanung kann dazu beitragen, Barrieren zu erkennen und abzubauen und Mobilität für alle Menschen, egal welchen Geschlechts, welcher Herkunft, welcher (Nicht-)Behinderung, egal welcher Klasse oder sonstigen Strukturmerkmalen zugänglich und nachhaltig zu gestalten.

Schließlich zeigt sich, dass die Nachfrage nach Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr vom Geschlecht abhängig ist, insbesondere Frauen fühlen sich stärker unsicher; Sicherheit und Sicherheitsempfinden im Kontext von Mobilität sind eine Forschungslücke, insbesondere aus einer intersektionalen Perspektive.

## Analyse von Policy-Papieren im Hinblick auf die Forschungsfrage

Für die Herleitung von praxisbezogener Relevanz einer geschlechtergerechten Mobilität im Zuge des sozial-ökologischen Transformationsprozesses werden zusätzlich zum Scoping-Verfahren Policy Drafts außerhalb der genannten Datenbanken auf den Webseiten folgender nationalen und internationalen Einrichtungen recherchiert und analysiert:

- internationale Ebene: Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD) und International Labour Organisation (ILO)
- europäische Ebene: Europäisches Parlament, Europäische Kommission und Europäisches Institut für Gleichstellungsfragen (EIGE) sowie europäischen Interessenverbänden
- nationale Ebene: Bundestag, Umweltbundesamt (UBA)  
Landespolitische Ebene: Berliner Senatsverwaltung

Durch die Recherche wurden zehn einschlägige Policy Paper identifiziert.

### Internationale Ebene

Auf internationaler Ebene wurden drei aktuellere Papiere der OECD – Organisation for Economic Co-Operation and Development – identifiziert:

1. OECD (2019): Gender Equality and Sustainable Infrastructure, Issues Note, OECD Council on SDGs: Side-Event, 7 March 2019.
2. OECD (2021): Women in infrastructure: Selected stocktaking of good practices for inclusion of women in infrastructure, OECD Public Governance Policy Papers No. 07.
3. OECD (2019): Sustainable Connectivity Closing the Gender Gap in Infrastructure, Policy Perspectives, OECD Environment Policy Paper No. 15.

Alle drei Papiere adressieren die ökonomische Makro-Perspektive, d. h. z. B. die Infrastrukturebene und die Bedeutung von langfristigen Investitionen und internationalen Kooperationen. Die infrastrukturelle Ebene, wie die planvolle Investition in nachhaltige Verkehrsinfrastruktur, wird in allen drei Papieren als Ausgangslage für individuelles Wohlbefinden (well-being) und damit als Vorteil für gesamtwirtschaftliche Prosperität verstanden.

Die sozial-ökologische Dimension von Mobilität wird in allen drei Papieren verdeutlicht, da z. B. mehr und verbesserter Zugang zu nachhaltiger Mobilität als Treiber von Bildungsgerechtigkeit und Partizipation am Arbeitsmarkt verstanden werden. Außerdem wird anerkannt, dass gerade Infrastrukturen nicht gender-neutral sind, sondern Männer und Frauen unterschiedlich betreffen; es wird darauf hingewiesen, dass Menschen unterschiedliche Mobilitätsbedarfe haben und zudem nicht gleichberechtigt in z. B. Planungs- und Investitionsprozesse involviert sind.

### Europäische Ebene

Auf europäischer Ebene wurden folgende Veröffentlichungen identifiziert:

4. European Parliament (2023): Draft Report on Ensuring European Transportation Works for Women, Committee on Women's Rights and Gender Equality. 2022/2140(INI).
5. European Institute for Gender Equality (2016): Gender in transport. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
6. European Environment Bureau and Women Engage for a Common Future (2021): Why the European Green Deal needs Ecofeminism. Moving from Gender-Blind to Gender-Transformative Environmental Policies. Report.
7. Chinellato, Matilde; Staelens, Peter; Wennberg, Hanna; Sundberg, Rasmus; Böhler, Susanne; Brand, Lasse; Adams, Richard und Ana Dragutescu (2017): European Programme for Accelerating the Take-Up of Sustainable Urban Mobility Plans.
8. Rupprecht Consult (2019): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Second Edition.

Die Papiere auf der Europäischen Ebene sind entweder von der europäischen Zivilgesellschaft bzw. Interessensvertretungen, Institutionen der Europäischen Union oder dem Europäischen Parlament verfasst worden. Die Analysen reichen von einer Darstellung des Zusammenhangs von (binärem) Geschlecht und nachhaltigem Transport- und Mobilitätssektor (Policy Paper 4 und 5) bis hin zu Veröffentlichungen zur praktisch-politischen Umsetzbarkeit von öko-feministischen Perspektiven auf Mobilität im Rahmen des europäischen Green Deals (Policy Paper 6).

Zwei der insgesamt fünf Papiere (Policy Paper 7 und 8), beziehen sich konkret auf einen urbanen Kontext von geschlechter- und klimagerechter Mobilität: das Projektabschluss-Papier (Policy Paper 7) vergleicht ausge-

wählte europäische Großstädte und die Implikation europäischer Gesetzgebung und Förderprogrammen für nachhaltige Mobilität; eine dezidierte Gender-Mainstreaming Perspektive der Folgenabschätzung europäischer Rahmenbedingungen wird allerdings nicht vorgenommen.

Das andere Papier (Policy Paper 8) mit urbanem Kontext ist ein Leitfaden für die Implementierung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für den städtischen Kontext. In diesem Leitfaden ist Geschlecht eine von anderen strukturellen Kategorien wie Alter oder sozial-ökonomischer Status. Geschlechtergerechtigkeit (gender equity) wird hier adressiert, indem vom binären Vergleich von Frauen und Männern ausgegangen wird.

### **Nationale Ebene**

Auf nationaler Ebene ist vor allem eine Studie hervorzuheben:

9. Spitzner, Meike; Hummel, Diana; Stieß, Immanuel; Alber, Gotelind; Röhr, Ulrike (2020): Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. Umweltbundesamt, Texte | 30/2020.

Die Studie weist eine Bandbreite von Handlungsempfehlungen auf, die die Überlappung von Geschlechter- und Klimagerechtigkeit im Sinne einer sozial-ökologischen Transformation deutlich machen und an viele Politikfelder adressieren.

Sie macht deutlich, dass klimapolitische Vorhaben auf Geschlechtergerechtigkeit überprüft werden sollen; übertragen auf den Mobilitätssektor bedeutet das, bei der Planung und Implementierung von Mobilitätskonzepten und entsprechenden Investitionsvorhaben darauf zu achten, wer mutmaßlich von der Investition in z. B. mehr Ladesäulen für E-Autos in der Innenstadt profitiert (und wer nicht) oder wer von Kürzungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs am stärksten im Alltag betroffen sein wird (Gender Budgeting).

Die Studie empfiehlt zudem, mehr intersektionale Zugänge zur Klimaforschung zu schaffen und politisch entsprechende Regularien in der Forschungsförderung zu verankern. Die Studie argumentiert, dass ein Wirtschaftsstandort, der auf den quartären Sektor, also auf informations- und wissensbasierte Tätigkeiten setzt, der gleichberechtigte Zugang zu Fördermitteln erfolgsentscheidend ist. Zudem wird – neben weiteren Empfehlungen – betont, dass vor allem auf ressortübergreifende und langfristige Planung und Evaluation von geschlechter- und klimagerechten (Mobilitäts-)Politiken abzielen ist.

### Landespolitische Ebene

Auf landespolitischer Ebene ist diese Studie hervorzuheben:

10. Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2015): Stadt der Zukunft – Stadt der Vielfalt, Heft 6: Zielgruppengerechte Mobilitätsangebote.

Das Papier formuliert eine veränderte Zielsetzung in der Mobilitätsplanung: anstatt einer „autogerechten Stadt“ soll der Fokus auf einer zielgruppengerechten Mobilitätsplanung liegen. Dabei steht das Thema Barrierefreiheit im Fokus; für die urbane Raumplanung bedeutet das, dass sogenannte Querungshilfen (Ampeln, Zebrastreifen) oder breite Fußwege nicht nur für Fußgänger:innen, Rollstuhlfahrer:innen, sondern auch Menschen, die auf einen Rollator angewiesen sind oder als Sorgeverantwortliche Kinderwagen schieben, hilfreich sind. Es soll darum gehen, allen Menschen die eigenständige Mobilität (ohne Abhängigkeit von Begleitverkehr) zu ermöglichen bzw. diese zu verbessern.

Die Frage der gerechten Stadtmobilität wird eng mit der städtischen Raumplanung verknüpft, dabei wird als Vision die „Stadt der kurzen Wege“ formuliert, die auf dezentrale Infrastrukturen, d. h. lokale Bedarfe (im Quartier) und gute Anbindung setzt. Bei der zielgruppenspezifischen Mobilitätsplanung unterscheidet das Papier zwischen drei zentralen Aspekten, die zu berücksichtigen sind: Merkmale von individuellen Gruppen (z. B. Alter, Einkommen), Unterschiede im Mobilitätsverhalten (z. B. direkte Wege versus Wegekettten) und Aspekte, die die Nahverkehrsplanung betreffen (z. B. Fahrpreise, Sicherheit).

Ein besonderes Augenmerk legt das Policy Paper auf sogenannte „Familienmobilität“; dabei stehen Geschlechterunterschiede, Begleitwege sowie multimodale Verkehrsangebote im Fokus. Die Studie ist 2015 veröffentlicht worden; interessant wäre eine Neuauflage, die – wie in der Interdependenz-Studie des UBA (vgl. Policy Paper 9) gefordert – auf eine Evaluation der Umsetzung einer geschlechtergerechten und nachhaltigen Mobilität im urbanen Kontext Berlin setzt.

## Rückschlüsse für die Praxis

Was lässt sich aus der Literaturstudie für eine sozial-ökologische Mobilität im urbanen Kontext ableiten? Welche Prüfsteine müssen hierfür beachtet werden? An welche theoretischen, praktischen sowie politischen Wegmarken sollte angeknüpft werden? Ausgehend von den Ergebnissen der vorliegenden Literaturstudie sowie den Hinweisen in den Policy Papers kann nun in einem nächsten Schritt eine konzeptionelle Grundlage zur Analyse ökologisch nachhaltiger und geschlechtergerechter Mobilität skizziert werden.

Um die Ergebnisse zu ordnen, dient eine Übersichtstabelle, die die Unterschiede zwischen traditioneller Verkehrsplanung, ökologischer (nachhaltiger) Mobilitätsplanung sowie sozial-ökologischer (nachhaltiger und geschlechtergerechter) Mobilitätsplanung aufzeigt.

Diese Übersicht (Abbildung 2) ist an Rupprecht Consult (2019) angelehnt und wurde mit Blick auf eine sozial-ökologische Mobilitätsplanung im Sinne einer Geschlechtergerechtigkeit weiterentwickelt.

*Abbildung 2: Unterschiede zwischen traditioneller Verkehrsplanung, ökologischer Mobilitätsplanung und sozial-ökologischer Mobilitätsplanung*

	Traditionelle Verkehrsplanung	Ökologische Mobilitätsplanung	Sozial-ökologische Mobilitätsplanung
<b>Fokus</b>	Verkehr	Menschen	unterschiedliche Bedarfe
<b>Zielsetzung</b>	Verkehrsflusskapazitäten und Geschwindigkeit	Zugang und Lebensqualität, inklusive soziale Gerechtigkeit, Gesundheit, Nachhaltigkeit und ökonomische Rentabilität	
<b>Synchronisation von Verkehrsmitteln</b>	Verkehrsmittelzentriert	Integrierte Entwicklung aller Verkehrsmittel und Übergang zu nachhaltiger Mobilität	Synchronisation unterschiedlicher Verkehrsmittel entlang der Nutzer:innen-Bedarfe
<b>Entwicklung von Planungsdokumenten</b>	Ressortspezifische Planungsdokumente	Planungsdokumente, die konsistent mit anderen Politikfeldern sind	Planungsdokumente, die konsistent mit anderen Politikfeldern sind und Gender Mainstreaming-Zielvorgaben berücksichtigen
<b>Zielperspektiven</b>	Kurz- und mittelfristige Projektvorhaben	Kurz- und mittelfristige Projektvorhaben, die in langfristige Ziele und Strategien eingebettet sind	
<b>Administrative Zuständigkeit</b>	Bezirks- bzw. Verwaltungsdistriktzuständigkeit	Funktionale urbane Bereiche abdeckend wie z.B. Pendlerwege	Funktionale urbane Bereiche abdeckend wie z.B. Pendler- und Versorgungswege
<b>Planungsstruktur</b>	Disziplinär	Interdisziplinär	Transdisziplinär
	Planung und Umsetzung durch Verkehrsexpert:innen	Partizipative und transparente Planung und Umsetzung mit Stakeholdern und Anwohner:innen	
<b>Folgeabschätzungen</b>	Begrenzte verkehrsbezogene Folgenabschätzung	Systematische sozial-ökologische Folgeabschätzung	

*Quelle: angelehnt an Rupprecht Consult 2019, eigene Darstellung*



## **Fokus auf unterschiedliche Bedarfe**

Um die Vielfalt der Mobilitätsbedürfnisse abzubilden, können intersektionale Beteiligungsformate hilfreich sein. Diese beziehen Anwohner:innen und ihre unterschiedlichen Bedürfnisse mit ein – beispielsweise durch barrierefreie Angebote, Übersetzung in unterschiedlichen Sprachen, geeignete Veranstaltungsorte (digital bzw. hybride Optionen) und (zeitlich)flexible Rahmenbedingungen (geeignete Uhrzeiten, Möglichkeiten für Kinderbetreuung, Dauer der Formate, um insbesondere Personen mit Sorgearbeit erreichen zu können). Es ist wichtig, solche Beteiligungsformate auf kommunaler Ebene in Verwaltungsprozesse zu integrieren.

## **Geschlechtergerechte Zielsetzung und Synchronisation von Verkehrsmitteln**

Wie die verschiedenen Co-Benefits einer sozial-ökologischen, also nicht nur nachhaltigen, sondern auch geschlechtergerechten Mobilitätsplanung zusammenkommen, lässt sich am Beispiel von Bike-Sharing-Stationen zeigen. Für intermodale Wegekette kann die bessere Einbindung von Bike-Sharing-Stationen in die Strukturen des öffentlichen Nahverkehrs (durch deren Erreichbarkeit in einem Umkreis von 200m um Bahnhöfe und U-Bahnstationen) hilfreich sein. Diese fußläufige Nähe (Walkability) kann zur höheren Auslastung von Leihrad-Stationen führen und gleichzeitig die Überlastung des ÖPNV zu Stoßzeiten abfedern.

Damit intermodale Wegekette auch in den urbanen Randgebieten möglichst klimafreundlich gestaltet werden können, sollten sogenannte Docking-Stationen breit ausgebaut werden. Zudem sollten für eine sozial-ökologische Perspektive unterschiedliche Verkehrsmittel entlang der Nutzer:innen-Bedarfe synchronisiert werden.

Wenn beispielsweise Leihrad-Stationen gezielt in Stadtvierteln mit hoher Wohn- und Beschäftigungsdichte ausgebaut werden, die bisher nicht direkt an das U-/S-Bahnnetz angebunden sind, kann das auch Verbesserungen der Lebensqualität bedeuten. Wenn besonders Stadtteile mit niedrigem Einkommen und Beschäftigungszentren von frauendominierten Berufsgruppen im Zentrum stehen, können durch den Ausbau von Radleihstationen nicht nur nachhaltige verkehrspolitische, sondern auch gleichstellungspolitische Ziele verfolgt werden.

## **Gender Mainstreaming bei der Entwicklung von Planungsdokumenten**

Wogegen in der traditionellen Verkehrsplanung Planungsdokumente, wie beispielsweise (Rad)Verkehrspläne, ressortspezifisch entwickelt werden, gilt es für eine sozial-ökologische Mobilitätsplanung Planungsdokumente konsistent, ressortübergreifend mit weiteren Politikfelder wie beispielsweise Gleichstellungs- und Sozialarbeit abzustimmen.

Am Beispiel Radverkehrsplanung lässt sich zeigen, weshalb Gender Mainstreaming in der nachhaltigen Verkehrsplanung verankert werden muss: Männer mit Sorgepflichten bevorzugen Fahrräder in höherem Maße als kinderlose Männer. Wohingegen Frauen mit Kindern häufiger das Auto nutzen als Frauen ohne Kinder. Warum nutzen Frauen also häufiger als Männer das Auto für den versorgungsökonomischen Begleitverkehr? Das hängt maßgeblich von der Qualität (z. B. Breite, Beschilderung, Abgrenzung durch Poller) der Radwege ab. Urbaner Radverkehr braucht also nicht nur mehr, sondern qualitativ bessere, also nutzer:innenfreundliche und sichere Radwege.

## **Vereinbarkeit von kurz-, mittel- und langfristigen Zielen**

Ein mögliches Leitbild, das kurz- und mittelfristige Projekte mit langfristigen Zielen und Strategien verknüpft, könnte die sogenannte „Familienmobilität“ sein (Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2015). Neben kurzfristigen Maßnahmen wie z. B. dem Einrichten temporären Spielstraßen und mittelfristigen Maßnahmen, um z. B. den öffentlichen Nahverkehr mittels einem veränderten Ticketangebot für Familien attraktiver zu machen, setzt sich das Konzept auch langfristige Ziele.

Das kann auf Quartiersebene bedeuten, Fuß- und Radwege mit Spiel- und Sitzmöglichkeiten zu verknüpfen, um so Begleitwege familienfreundlicher zu gestalten. Oder Familienmobilität setzt sich in der langfristigen Stadt- und Wohnungsbauplanung fort und denkt hier etwa an die Förderung der eigenständigen Mobilität von z. B. Kindern oder Pflegebedürftigen.

## **Erweiterte administrative Zuständigkeiten**

In der traditionellen Verkehrsplanung liegt die Zuständigkeit häufig in abgeschlossenen Verwaltungsdistrikten. In einer sozial-ökologischen Verkehrsplanung orientiert sich diese administrative Zuständigkeit eher an funktionalen Bereichen der Nutzer:innen. Die „Stadt der kurzen Wege“ setzt sich als Planungsperspektive über formelle Verwaltungsdistrikte und administrative begrenzte Zuständigkeiten hinweg und setzt die Perspektive der Anwohner:innen in den Fokus: Wie können die unterschiedlichen Bedarfe der Alltagsmobilität besser in Infrastruktur- und Mobilitätsplanung abgebildet werden und welche strategische Zusammenarbeit und Abstimmung bedarf dies auf administrativer Ebene?

## **Transdisziplinäre und beteiligungsorientierte Planungsstruktur**

Die traditionelle Verkehrsplanung ist eher disziplinär aufgestellt, wohingegen eine sozial-ökologische Mobilitätsplanung sowohl auf Transdisziplinarität als auch auf intersektionale Beteiligungsformate mit Stakeholdern und Anwohner:innen setzt. Um gendersensible und nutzer:innen-zentrierte Planung einem breiteren Publikum zugänglich zu machen, sind Kommunikationsstrategien notwendig, die diese Konzepte allgemeinverständlich vermitteln und in die breite Öffentlichkeit bringen.

Eine diversere Debatte und Umsetzung erfordert zudem die Einbeziehung verschiedener Perspektiven in der Konstellation von Planungsteams (explizit auch die von Betroffenen), um neue Stimmen und vielfältige Ansichten in Debatten einzubeziehen und folglich in der Planung und Ausführung von Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen.

## **Sozial-ökologische Folgenabschätzung**

Wenn in der traditionellen Verkehrsplanung eine Folgenabschätzung durchgeführt wird, dann vor allem mit einem Fokus auf verkehrsspezifische Auswirkungen. Um unterschiedliche Nutzer:innen-Bedarfe zu adressieren, ist eine systematische sozial-ökologische Folgenabschätzung notwendig. Im Detail kann das beispielsweise für den Bereich der Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr bedeuten, dass es entscheidend ist, dass sich auch Personengruppen wie Frauen oder Kinder im öffentlichen Nahverkehr sicher und wohlfühlen.

Regelmäßige – intersektional-angesetzte – Nutzer:innenbefragungen sowie qualitative Evaluationsinstrumente und Datenerhebungen entlang von z. B. Fokusgruppen können relevante Hinweise zur stetigen Verbesserung des sozial-ökologischen Mobilitätsangebotes liefern und geschlechtsbezogene Datenlücken schließen.

Diese ausgewählten Ergebnisse zeigen, dass sich die Konzeption einer sozial-ökologischen Mobilität durchaus komplex gestaltet. So sollte eine nachhaltige Verkehrswende nicht nur darauf abzielen, ökologische Effekte zu erzielen, sondern auch den individuellen Nutzen und die allgemeine Nutzbarkeit für Bürger:innen zu erhöhen. Dabei sollten geschlechterspezifische Aspekte von Beginn an in den Transformationsprozess einbezogen werden. Die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit können dazu beitragen, das Bewusstsein für die integrative Bedeutung von Geschlechterperspektiven in der Mobilitätsforschung und -planung zu stärken.

Geschlechterspezifische Fragestellungen müssen dabei von Beginn an mitgedacht werden – nicht zuletzt, da einige Maßnahmen sehr langfristig geplant werden müssen. Zugleich konnte gezeigt werden, dass es auch Maßnahmen gibt, die weniger Vorlauf benötigen und somit schneller zur sozial-ökologischen Entlastung beitragen können. Erst durch einen ganzheitlichen Ansatz der Mobilitätspolitik können Nachhaltigkeits-, Gleichstellungs- und Sozialpolitiken zusammengeführt werden. Weitere transdisziplinäre Forschung ist erforderlich, um geeignete Rahmenwerke für faire und nachhaltige Verkehrspolitik und -praxis stetig weiterzuentwickeln.

## Literatur

- Ahrend, Christine / Herget, Melanie (2013): Verkehrs- und Mobilitätsforschung aus der Genderperspektive. In: Hofmeister, Sabine / Katz, Christine / Mölders, Tanja (Hrsg.): Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit. Die Kategorie „Geschlecht“ in den Nachhaltigkeitswissenschaften. Opladen: Barbara Budrich, S. 218–227.
- Arksey, Hilary / O’Malley, Lisa (2005): Scoping Studies: Towards a Methodological Framework. In: International Journal of Social Research Methodology 8, H. 1, S. 19–32.
- Bauhardt, Christine (2012): Klimawandel und Infrastrukturpolitiken im Widerstreit. Die Politikfelder Wasser und Mobilität aus einer kritischen Gender-Perspektive. In: Çağlar, Gülay / Do Mar Castro Varela, María / Schwenken, Helen (Hrsg.): Geschlecht – Macht – Klima. Feministische Perspektiven auf Klima, gesellschaftliche Naturverhältnisse und Gerechtigkeit. Opladen: Barbara Budrich, S. 97–115.
- Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2015): Stadt der Zukunft – Stadt der Vielfalt. Heft 6: Zielgruppengerechte Mobilitätsangebote. Berlin.
- Bersch, Ann-Kathrin / Osswald, Lena (2021): An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität. Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung? IVP-Discussion Paper 3. Berlin: Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, [www.econstor.eu/bitstream/10419/237665/1/176707798X.pdf](http://www.econstor.eu/bitstream/10419/237665/1/176707798X.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- Blomstrom, Eleanor / Gauthier, Aimee / Jang, Christina (2018): Access for All Series. Policies for Inclusive TOD. New York: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), [https://wedo.org/wp-content/uploads/2018/05/access\\_for\\_all\\_series\\_FINAL-FOR-WEBSITE.pdf](https://wedo.org/wp-content/uploads/2018/05/access_for_all_series_FINAL-FOR-WEBSITE.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- Böcker, Lars / Anderson, Ellinor / Uteng, Tanu Priya / Throndsen, Torstein (2020): Bike Sharing Use in Conjunction to Public Transport: Exploring Spatiotemporal, Age and Gender Dimensions in Oslo, Norway. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 138, S. 389–401.

- Chinellato, Matilde / Staelens, Peter / Wennberg, Hanna / Sundberg, Rasmus / Böhler, Susanne / Brand, Lasse / Adams, Richard / Dragutescu, Ana (2017): European Programme for Accelerating the Take-Up of Sustainable Urban Mobility Plans, [https://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Publications\\_and\\_reports/Needs\\_Assessment/SUMPs-Up\\_Users\\_needs\\_analysis\\_on\\_SUMP\\_take-up-min.pdf](https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Needs_Assessment/SUMPs-Up_Users_needs_analysis_on_SUMP_take-up-min.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- Cohen, Marjorie Griffin (2017): Climate Change and Gender in Rich Countries: Work, Public Policy and Action. London / New York: Taylor & Francis.
- Crenshaw, Kimberlé (2017): On Intersectionality: Essential Writings. New York: The New Press.
- European Environment Bureau and Women Engage for a Common Future (2021): Why the European Green Deal needs Ecofeminism. Moving from Gender-Blind to Gender-Transformative Environmental Policies, <https://eeb.org/wp-content/uploads/2021/07/Report-16.pdf> (Abruf am 15.3.2024).
- European Institute for Gender Equality (2016): Gender in transport. Luxembourg: Publications Office of the European Union, [https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/ti\\_pubpdf\\_mh0116810enn\\_pdfweb\\_20170124171709.pdf](https://eige.europa.eu/sites/default/files/documents/ti_pubpdf_mh0116810enn_pdfweb_20170124171709.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- European Parliament (2023): Draft Report on Ensuring European Transportation Works for Women (2022/2140 (INI)). Committee on Women's Rights and Gender Equality, [www.europarl.europa.eu/doceo/document/FEMM-PR-745203\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/FEMM-PR-745203_EN.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- GenderCC (o. J.): GenderCC. Women for Climate Justice, [www.gendercc.net/home.html](http://www.gendercc.net/home.html) (Abruf am 15.3.2024).
- Hauff, Volker / Brundtland, Gro Harlem (Hrsg.) (1987): Unsere gemeinsame Zukunft: der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Grevén: Eggenkamp.
- Hail, Yvonne / McQuaid, Roland (2021): The Concept of Fairness in Relation to Women Transport Users. In: Sustainability 13, H. 5, S. 2919.
- Hennicke, Peter / Koska, Thorsten / Rasch, Jana / Reutter, Oscar / Seifried, Dieter (2021): Nachhaltige Mobilität für alle. Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit. München: Oekom.
- Högelsberger, Heinz (2022): Mobilitätsgerechtigkeit – zwischen Klimaschutz und Spritpreisen. A&W blog, <https://awblog.at/mobilitaetsgerechtigkeit-zwischen-klimaschutz-und-spritpreisen> (Abruf am 15.3.2024).

- Kawgan-Kagan, Ines (2020): Are Women Greener than Men? A Preference Analysis of Women and Men from Major German Cities over Sustainable Urban Mobility. In: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 8, S. 100236.
- Krause, Juliane (2021): Die Verkehrswende ist weiblich. Oder: Was hat Gender Planning damit zu tun? [www.vhw.de/fileadmin/user\\_upload/08\\_publicationen/verbandszeitschrift/FWS/2021/3\\_2021/FWS\\_3\\_21\\_Krause.pdf](http://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/verbandszeitschrift/FWS/2021/3_2021/FWS_3_21_Krause.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- Manderscheid, Katharina / Cass, Noel (2023): A Socio-Ecologically Sustainable Mobility Regime: Can we Move Beyond the Car? Editorial for the Special Issue „Shapes of socio-ecologically sustainable mobility regimes“. In: *Applied Mobilities* 8, H. 3, S. 187–200.
- Miralles-Guasch, Carme / Melo, Montserrat Martínez / Marquet, Oriol (2016): A Gender Analysis of Everyday Mobility in Urban and Rural Territories: From Challenges to Sustainability. In: *Gender, Place & Culture* 23, H. 3, S. 398–417.
- Nobis, Claudia / Lenz, Barbara (2005): Gender differences in travel patterns. In: *Research on Women's Issues in Transportation* 2, H. 3, S. 114–123.
- OECD – Organisation for Economic Cooperation and Development (2019): Gender Equality and Sustainable Infrastructure. Issues Note. OECD Council on SDGs: Side-Event, 7 March 2019, [www.theprif.org/sites/default/files/documents/gender-equality-and-sustainable-infrastructure-7-march-2019.pdf](http://www.theprif.org/sites/default/files/documents/gender-equality-and-sustainable-infrastructure-7-march-2019.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- OECD – Organisation for Economic Cooperation and Development (2019): Sustainable Connectivity. Closing the Gender Gap in Infrastructure. OECD Environment Policy Paper Nr. 15, [www.oecd-ilibrary.org/environment/sustainable-connectivity\\_6350ba66-en](http://www.oecd-ilibrary.org/environment/sustainable-connectivity_6350ba66-en) (Abruf am 15.3.2024).
- OECD – Organisation for Economic Cooperation and Development (2021): Women in infrastructure. Selected stocktaking of good practices for inclusion of women in infrastructure. OECD Public Governance Policy Papers Nr. 7, [www.oecd-ilibrary.org/governance/women-in-infrastructure\\_9eab66a8-en](http://www.oecd-ilibrary.org/governance/women-in-infrastructure_9eab66a8-en) (Abruf am 15.3.2024).
- Röhr, Ulrike / Alber, Gotelind (2018): Geschlechterverhältnisse und Klima im Wandel. Erste Schritte in Richtung einer transformativen Klimapolitik. In: *Gender* 2, S. 112–127.

- Rupprecht Consult (2019): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Second Edition, <https://eurocid.mne.gov.pt/sites/default/files/repository/paragraph/documents/10775/sumpguidelines2019interactivedocument1.pdf> (Abruf am 15.3.2024).
- Scheiner, Joachim / Holz-Rau, Christian (2017): Women's Complex Daily Lives: A Gendered Look at Trip Chaining and Activity Pattern Entropy in Germany. In: *Transportation* 44, H. 1, S. 117–138.
- Spitzner, Meike / Hummel, Diana / Stieß, Immanuel / Alber, Gotelind / Röhr, Ulrike (2020): Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. Umweltbundesamt Texte 30/2020, [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-02-06\\_texte\\_30-2020\\_genderaspekte-klimapolitik.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-02-06_texte_30-2020_genderaspekte-klimapolitik.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- Spitzner, Meike (2020): Mobilität für alle! – Wie die Verkehrswende allen eine umweltschonende Mobilität ermöglicht. In: Heinrich-Böll-Stiftung (Hrsg.): *Praxis kommunale Verkehrswende. Ein Leitfaden. Schriften zur Ökologie* 47, [www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende\\_kommentierbar.pdf](http://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentierbar.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- Spitzner, Meike (2021): Für emanzipative Suffizienz-Perspektiven: Green New Deal statt nachhaltiger Bewältigung der Versorgungsökonomie-Krise und Verkehrsvermeidung? In: *Prokla, Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* 51, H. 202, S. 95–114.
- Umweltbundesamt (2016): *Umweltbewusstsein in Deutschland 2016. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*, [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein\\_deutschland\\_2016\\_bf.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf) (Abruf am 15.3.2024).
- URBACT (2022): *Gender Equality in Urban Life*, <https://urbact.eu/html-20220603052649-Urbact-Gender-Equal-Cities/data/document.pdf> (Abruf am 15.3.2024).
- Von Elm, Erik / Schreiber, Gerhard / Haupt, Claudia Cornelia (2019): Methodische Anleitung für Scoping Reviews. In: *Zeitschrift für Evidenz, Fortbildung und Qualität im Gesundheitswesen* 143, S. 1–7.
- Ypma, Lieke / Bellmann, Frieda / Polack, Diana (2020): *Female Mobility: A Longread: Ideas That Benefit All*. European Transport Conference 2020, <https://trid.trb.org/view/1768688> (Abruf am 15.3.2024).



# Anhang: Darstellung der ausgewählten Literatur

## Studie 1

<p><b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Ahrend, Christine; Herget, Melanie (2013)</p> <p><b>Titel:</b> Verkehrs- und Mobilitätsforschung aus der Genderperspektive</p> <p><b>Art der Veröffentlichung:</b> Beitrag in Sammelband</p> <p><b>Quelle:</b> Hofmeister, Sabine / Katz, Christine / Mölders, Tanja (Hrsg.): Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit. Die Kategorie „Geschlecht“ in den Nachhaltigkeitswissenschaften. Opladen: Barbara Budrich, S. 218–227. <a href="http://www.academia.edu/8242779/Geschlechterperspektiven_auf_Klimawandel_und_Klimapolitik_2013">www.academia.edu/8242779/Geschlechterperspektiven_auf_Klimawandel_und_Klimapolitik_2013</a> (Abruf am 17.4.2024)</p>
<p><b>Region:</b> Deutschland</p>
<p><b>Art der Fortbewegungsmittel:</b> Fahrrad, Auto, öffentliche Verkehrsmittel</p>

### Untersuchungsgegenstand

Beitrag zu den Ursachen für Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern

### Methode

Sekundäranalyse zum aktuellen Stand der gendersensiblen Mobilitätsforschung

### Geschlechterkonzept

Die Autor:innen stellen mit dem Differenzfeminismus und dem gleichheitstheoretischen Feminismus zwei verschiedene Konzeptionen von Geschlecht vor, ohne den Beitrag dazu zu positionieren.

### Inhalt

Ausführung der Entwicklung der gendersensiblen Verkehrsforschung der letzten Jahrzehnte; Darstellung von Konsens und Dissens innerhalb der aktuellen geschlechtersensiblen Verkehrs- und Mobilitätsforschung

## **Ergebnisse**

Die Kernergebnisse sind:

- Die Datenlage zu Geschlecht und Mobilität ist inkonsistent, das liegt an der unterschiedlichen methodischen Herangehensweise und an der Berücksichtigung weiterer Variablen (neben dem Geschlecht). Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern nehmen beispielsweise ab, je mehr Einflussfaktoren berücksichtigt werden.
- Das Verständnis von Geschlecht, bzw. das den Studien zugrunde gelegten Geschlechterkonzept wirkt sich auf die Methodologie, auf die Daten und die Empfehlungen aus – damit wird das Ergebnis vorstrukturiert.
- Es zeigt sich ein trade-off zwischen Geschlechtergerechtigkeit und ökologischer Nachhaltigkeit, wenn Geschlechtergerechtigkeit bedeuten, dass sich die im Durchschnitt ökologisch nachhaltigeren Mobilitätsmuster von Frauen an die androzentrische Norm (und damit einem höheren Ressourcenverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß) angleicht.
- Es bedarf einer qualitativen Messung von Wegen. Quantitative Messungen erfassen Wege oft erst ab einer gewissen Dauer, sie ordnen einem Weg häufig nur ein Verkehrsmittel zu, so werden Zubringer-Verkehrsmittel systematisch unterschätzt, sie schreiben einem Weg jeweils nur ein (Haupt-)Zweck zu. So können Wegeketten nicht abgebildet werden, für eine geschlechtergerechte und nachhaltige Mobilitätsplanung fehlt die Datengrundlage.

## **Schlagwörter**

Nachhaltige Mobilität, Geschlechterverhältnisse, geschlechtersensible Mobilitäts- und Verkehrsplanung, Differenztheoretischer Feminismus, Gleichheitstheoretischer Feminismus

## Studie 2

<p><b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Bersch, Ann-Kathrin; Osswald, Lena (2021)</p> <p><b>Titel:</b> An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität. Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung?</p> <p><b>Art der Veröffentlichung:</b> Working Paper</p> <p><b>Quelle:</b> IVP-Discussion Paper 3. Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin.  <a href="http://www.econstor.eu/handle/10419/237665">www.econstor.eu/handle/10419/237665</a> (Abruf am 17.4.2024)</p>
<p><b>Region:</b> Deutschland</p>
<p><b>Art der Fortbewegungsmittel:</b> Fahrrad, Auto, öffentliche Verkehrsmittel</p>

### Untersuchungsgegenstand

Working Paper zum Status quo der geschlechtsbezogenen Mobilitätsplanung und der Handlungsbedarfe für eine geschlechtergerechte Verkehrsplanung

### Methode

Literaturreview zur gendersensiblen Mobilität

### Geschlechterkonzept

In diesem Beitrag wird auf die Notwendigkeit einer intersektionalen Perspektive verwiesen, da die Fokussierung auf Frauenbelange bzw. männliche und weibliche Stereotype viele Mobilitätsbedürfnisse nicht berücksichtigen lässt. So plädieren die Autor:innen die ganze Komplexität von Gender – als soziale Konstruktion – sowie entsprechend unterschiedliche Geschlechtsidentitäten zu betrachten und den Begriff „nutzer:innen-zentriert“ zu verwenden, um zu betonen, dass Mobilitätsprozesse ausgehend von den Nutzer:innen-Bedürfnissen – unabhängig von Geschlecht, Klasse, Behinderung, Hautfarbe oder sonstigen Merkmalen gleichberechtigt, komfortabel und sicher zugänglich gestaltet werden sollten.

### Inhalt

Darstellung der Wissensbestände zur geschlechtersensiblen Mobilität im deutschsprachigen Raum, Analyse der Umsetzungsbarrieren und Ableitung von sechs Maßnahmen formuliert, damit die Umsetzung gelingen kann.

## Ergebnisse

Die Studie hebt die fehlende nutzer:innen-zentrierte Gestaltung der Verkehrsplanung hervor und formuliert konkrete Handlungserfordernisse:

- Datenlücken systematisch untersuchen und schließen: Es wird darauf hingewiesen, dass in vielen Datensätzen zur Mobilitätsplanung Gender-Bias und Gender Data Gaps vorhanden sind, welche zu Verzerrungen in politischen und planerischen Entscheidungen führen. Es wird empfohlen, vorhandene Datenlücken zu identifizieren, Erhebungsmethoden – intersektional – zu überdenken und anzupassen, Verzerrungen bei der Datenauswertung zu reflektieren und ggf., um qualitative Daten zu ergänzen.
- Wissenslücken identifizieren und schließen: Es wird betont, dass systematisch untersucht werden muss, wo Wissenslücken hinsichtlich der Mobilitätsbedürfnisse bestimmter Nutzer:innen-Gruppen bestehen. Die intersektionale Betrachtung von Mobilitätsverhalten und einer integrativen Verkehrsinfrastruktur sowie die Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachbereichen – wie beispielsweise aus den Gender Studies, der Armutsforschung und Raumplanung – werden als Ansatzpunkte genannt, um eine nutzer:innen-zentrierte Mobilitätsplanung zu ermöglichen.
- Standardisierte Prozesse für eine flächendeckend integrative Beteiligung gestalten: Es wird darauf hingewiesen, dass bestehende Formate zur Erhebung qualitativer Daten und zur Beteiligung von Bürger:innen häufig nicht ausreichend sind, um die Vielfalt der Mobilitätsbedürfnisse abzubilden.  
Es wird empfohlen, Beteiligungsformate zu schaffen, die diverse Menschen bzw. Bedürfnisse berücksichtigen – beispielsweise durch barrierefreie Angebote, Übersetzung in unterschiedlichen Sprachen, geeignete Veranstaltungsorte (digital bzw. hybride Optionen) und (zeitlich)flexible Rahmenbedingungen (geeignete Uhrzeiten, Möglichkeiten für Kinderbetreuung, Dauer der Formate, um insbesondere Personen mit Sorgearbeit erreichen zu können). Es ist wichtig, solche Beteiligungsformate auf kommunaler Ebene in Verwaltungsprozesse zu integrieren. Gleichzeitig kann auf Bundes- und Landesebene Unterstützung durch Leitfäden und die Förderung vorbildlicher Prozesse und Weiterbildungen angeboten werden.
- Gewährleistung von Vielfalt in der Debatte und Umsetzung: Um gendersensible und nutzer:innen-zentrierte Planung einem breiteren Publikum zugänglich zu machen, sind Kommunikationsstrategien notwendig, die diese Konzepte allgemeinverständlich vermitteln und in die breite Öffentlichkeit bringen. Eine diversere Debatte und Umsetzung erfordert zudem die Einbeziehung verschiedener Perspektiven, um

neue Stimmen und vielfältige Ansichten in Debatten einzubeziehen und folglich in der Planung und Ausführung von Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen.

- Bildung, Fortbildung und Austauschformate zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Verwaltungswissens: Es bedarf einer Sensibilisierung der Planer:innen für gesellschaftliche Machtstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse. Studiengänge zur Integrierten Verkehrsplanung müssen erweitert werden, um vielfältiges Wissen zu vermitteln. Die Einbindung von Bürger:innen und Weiterbildungen für Verkehrsplanende sind notwendig, um das Bewusstsein für die Auswirkungen ihrer Entscheidungen zu schärfen. Der Austausch zwischen Forschung, Aktivismus und Planung muss gestärkt werden, um vielfältige Perspektiven zu integrieren und den Wandel zu einer inklusiven Mobilitätspolitik zu befördern.
- Integration nutzer:innen-zentrierter Planung in Verwaltungsprozesse: Die Integration nutzer:innen-zentrierter Planung in Verwaltungsprozesse erfordert die Überarbeitung bestehender institutioneller Strukturen, sodass Vorgaben und Regelwerke (wie beispielsweise ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen / RASSt – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen / FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) angepasst werden sollten, um die vielfältige Gesellschaftsinteressen abzubilden. Bestehende Machtstrukturen sollten überdacht und an die gesellschaftlichen Realitäten angepasst werden. Die Einbindung von nutzer:innen-zentrierten Anforderungen in Planungsvorschriften ist entscheidend, um diese Ansätze fest in der Verkehrsplanung zu verankern.

### **Schlagwörter**

Nutzer:innen-zentrierte Mobilitätsplanung, Datenlücken, Gender Data Gap, Intersektionalität, Mobilitätsbedürfnisse, Vielfalt, Integrative Planung.

## Studie 3

<p><b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Böcker, Lars; Anderson, Ellinor; Uteng, Tanu Priya; Throndsen, Torstein (2020)</p> <p><b>Titel:</b> Bike Sharing Use in Conjunction to Public Transport: Exploring Spatiotemporal, Age and Gender Dimensions in Oslo, Norway.</p> <p><b>Art der Veröffentlichung:</b> Zeitschriftenartikel</p> <p><b>Quelle:</b> Transportation Research Part A: Policy and Practice 138, S. 389–401. <a href="http://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856420306285">www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856420306285</a> (Abruf am 17.4.2024)</p>
<p><b>Region:</b> Oslo, Norwegen</p>
<p><b>Fortbewegungsmittel:</b> Bike-Sharing, öffentliche Verkehrsmittel</p>

### Untersuchungsgegenstand

Artikel zum geschlechts- und altersbezogenen Zugang zu Bike-Sharing Angeboten in Verbindung mit öffentlichem Nahverkehr

### Methode

Quantitative Analyse basierend auf Daten (2016 und 2017) des von Urban Infrastructure Partner betriebenen Bike-Sharing-Systems „Oslo CityBike“

### Geschlechterkonzept:

Die Autor:innen verwenden ein binäres Geschlechterkonzept, sehen aber Geschlecht in einer Wechselwirkung mit anderen Variablen (Alter, Wohnort), die ebenfalls das Mobilitätsverhalten beeinflussen und setzen diese in Beziehung zueinander.

### Inhalt:

Analyse von Bewegungsmuster anhand von Häufigkeit der genutzten Strecken, Alter und Geschlecht der Personen, die Nähe zum öffentlichen Nahverkehr (unter Einbezug von Distanz, Höhenlage, Zeit) sowie die städtebauliche Gestaltung der Start- und Zielorte

### Ergebnisse:

Die Studie resümiert, dass eine sozial-nachhaltige Mobilität durch inklusive Konzepte umgesetzt werden kann, womit der Zugang für eine breite Gruppe an Nutzer:innen ermöglicht wird. Für die Erhöhung der Attraktivität und Inklusivität von Bike-Sharing-Angeboten wird eine multimodale Integration dieser Angebote empfohlen, das bedeutet:

- eine Ausweitung der Docking-Stationen (auch außerhalb des Stadt-zentrums und Viertel, in denen überwiegend Männer arbeiten, aber auch besonders Stadtteile mit niedrigem Einkommen und Beschäfti-gungszentren von frauendominierten Berufsgruppen),
- eine Veränderung der Verleihkonditionen bei Bike-Sharing-Angeboten (wie die Aufhebung der Verleihbeschränkungen, um so den Mobilitäts-bedürfnissen von Frauen und anderen marginalisierten Gruppen ge-recht zu werden, z. B. durch längere Verleihzeiten und die Möglichkeit, Fahrräder auch außerhalb der vorgesehenen Abstellanlagen abzu-schließen (Floating-System vs. Docking-System),
- die Einbindung von E-Bikes (E-Bikes können helfen, Bevölkerungs-gruppen mobiler zu machen, die aufgrund von zeitlichen oder körperli-chen Einschränkungen keine klassischen Fahrräder nutzen können oder wollen. Dieser Schritt könnte auch die Konkurrenzfähigkeit von Bike-Sharing gegenüber E-Scootern erhöhen, die im Vergleich weni-ger körperlich fordernd, aber auch weniger nachhaltig sind),
- eine (bessere) Einbindung von Bike-Sharing-Stationen in die Struktu-ren des öffentlichen Nahverkehrs,
- eine (bessere) Einbindung von Bike-Sharing-Stationen, die Bahnhöfe und U-Bahnstationen mit Vierteln verbinden, die eine hohe Wohn- oder Beschäftigungsdichte vorweisen und die nicht an das (U-)Bahnnetz an-gebunden sind,
- die Erreichbarkeit von Bike-Sharing-Stationen in einem Umkreis von 200m um Bahnhöfe und U-Bahnstationen,
- die Erprobung eines einheitlichen Ticket-Systems für Bike-Sharing-An-gebote und öffentliche Verkehrsmittel,
- die verbesserte „Walkability“ der Umsteigeorte und eine höhere Kapa-zität der Bike-Sharing-Stationen, um Überlastung zu verhindern.

**Schlagwörter:**

Bike-Sharing, öffentliche Verkehrsmittel, Zugang, Geschlecht, Alter

## Studie 4

<p><b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Hail, Yvonne; McQuaid, Roland (2021)</p> <p><b>Titel:</b> The concept of fairness in relation to women transport users</p> <p><b>Art der Veröffentlichung:</b> Zeitschriftenartikel</p> <p><b>Quelle:</b> Sustainability 13(5): 2919. <a href="https://www.researchgate.net/publication/349910288_The_Concept_of_Fairness_in_Relation_to_Women_Transport_Users">www.researchgate.net/publication/349910288_The_Concept_of_Fairness_in_Relation_to_Women_Transport_Users</a> (Abruf am 17.4.2024)</p>
<p><b>Region:</b> Vereinigtes Königreich</p>
<p><b>Art der Verkehrsmittel:</b> Öffentlicher Nahverkehr, autonome Fahrzeugtaxi, Fahrradverleihsysteme</p>

### Untersuchungsgegenstand

Studie zum Thema Fairness im Zusammenhang mit Frauen als Verkehrsnutzer:innen

### Methode

Literaturreview / Scoping Review zur geschlechterspezifischen Nutzung von Verkehrsmitteln

### Geschlechterkonzept

Obwohl darauf verwiesen wird, dass der Begriff „Frauen“ keine homogene Gruppe repräsentiert und mit verschiedenen Untergruppen einhergeht, mit denen sich Frauen aufgrund von Merkmalen wie Alter, Behinderung und ethnischer Zugehörigkeit identifizieren, wird in der konkreten Auseinandersetzung mit dem Forschungsgegenstand auf ein binäres Geschlechterkonzept zurückgegriffen.

### Inhalt

Die Studie befasst sich mit der Konzeption von Fairness im Verkehr mit dem Fokus auf Frauen als Nutzer:innen von öffentlichen Verkehrsmitteln, autonomen Fahrzeugtaxi<sup>2</sup> sowie Fahrradverleihsystemen. Berücksichtigung von soziodemografischen Unterschieden in der geschlechtsspezifischen Verkehrsnutzung sowie deren Auswirkungen auf Nachhaltigkeit und Mobilität. Die Studie teilt sich in einem traditionellen Literaturreview

<sup>2</sup> Die Autor:innen betonen, dass der Einsatz von autonomen Fahrzeugen als zukünftige Form des öffentlichen Verkehrs betrachtet werden kann – explizit „autonomous taxis“ – , aufbauend auf bestehenden Online-Plattformen wie beispielsweise Uber.



zum Thema Fairness im Verkehr – gefolgt von einem Scoping Review zu den Herausforderungen und Chancen, mit denen Frauen in den genannten Verkehrsbereichen konfrontiert sind.

**Ergebnisse:**

Die Studie zeigt, dass das Fairness-Konzept im Verkehr verschiedene Aspekte wie Chancengleichheit, Gerechtigkeit und Gleichbehandlung umfasst, dies wird entlang des Nutzungsverhalten von Frauen gezeigt, an den Beispielen des öffentlichen Verkehrs, autonomer Fahrzeuge bzw. Taxis und Fahrradverleihsysteme (Bike-Sharing). Die Kernergebnisse sind:

- Frauen fühlen sich im Kontext des öffentlichen Nachverkehrs nicht sicher und haben sicherheitsorientierte Erwartungen an die Servicequalität (beispielsweise fühlen sich Frauen weniger sicher beim Warten an Zugstationen und würden daher unter Anwesenheit von Sicherheitsanwärt:innen bestimmte Strecken im Vergleich zu Männern häufiger in Anspruch nehmen).
- Die Kosten im Zusammenhang mit der Nutzung von Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs stellen Zugangsbarrieren insbesondere für Menschen mit niedrigem Einkommen dar.
- In Bezug auf die Nutzung von autonomen Fahrzeugen zeigt sich, dass sich Frauen u. a. aufgrund physischer Designunterschiede (das Design wird oft auf Grundlage einer „männlichen Norm“ entwickelt) sowie aufgrund von technischen Unsicherheiten (explizit das Fehlen eines Fahrenden zum persönlichen Schutz) – weniger mit autonomen Fahrzeugen wohlfühlen.
- Bei Fahrradverleihen sind Geschlecht, Einkommensstatus, ethnischer Hintergrund und Bildungsstand Faktoren, die die Nutzung beeinträchtigen können.
- Die Finanzierung der Mitgliedschaftssysteme (aber auch das Wissen um diese) sowie die Standorte der Verleihstationen sind wichtige Zugangsbedingungen
- Um fairen Zugang zu gewährleisten, sollten die Zugangsbarrieren abgebaut werden.

**Schlagwörter:**

Fairness, Chancengleichheit, Gleichheit, soziale Gerechtigkeit, Frauen, öffentlicher Verkehr, autonome Fahrzeuge, Fahrradverleih/-nutzung

## Studie 5

<p><b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Hennicke, Peter; Koska, Thorsten; Rasch, Jana; Reutter, Oscar; Seifried, Dieter (2021)</p> <p><b>Titel:</b> Nachhaltige Mobilität für alle. Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit</p> <p><b>Art der Veröffentlichung:</b> Monografie</p> <p><b>Quelle:</b> Nachhaltige Mobilität für alle. Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit. München: Oekom. <a href="https://epub.wupperinst.org/front-door/deliver/index/docId/7747/file/7747_Nachhaltige_Mobilitaet.pdf">https://epub.wupperinst.org/front-door/deliver/index/docId/7747/file/7747_Nachhaltige_Mobilitaet.pdf</a> (Abruf am 17.4.2024)</p>
<p><b>Region:</b> Deutschland</p>
<p><b>Art der Verkehrsmittel:</b> Bus, Bahn, Fahrrad, Auto, zu Fuß gehen, öffentliche Verkehrsmittel</p>

### Untersuchungsgegenstand

Monografie zur Analyse der Geschlechterdimension der Mobilität in Deutschland, mit Fokus auf Verteilungsgerechtigkeit in der Verkehrspolitik

### Methode

Sekundäranalyse zur Geschlechterdimension im Mobilitätssektor mit Bezug auf Deutschland

### Geschlechterkonzept

Die Autor:innen adressieren Gender als Geschlechterverhältnisse, die gesellschaftliche Macht-, Ein- und Ausschlussmechanismen bedeuten. Zudem betont der Beitrag die Normsetzung durch Androzentrismus, wodurch alles nicht Männliche abgewertet wird.

### Inhalt

Darstellung der Argumente für eine feministische Perspektive auf Verkehrsplanung und die Beschreibung von problematischen Maskulinitätsmodelle in der Verkehrspolitik und das Fehlen einer systematischen Analyse dieser. Zudem werden die fehlenden Mechanismen zur Überwindung eines institutionalisierten Genderbias beschrieben. Schließlich wird gezeigt, dass weniger Forschung zu weniger Planung und zu einem geringeren Budget und schließlich zu einer geringeren politischen Sichtbarkeit führen kann.

**Ergebnisse**

- Autofreundliche Verkehrsinfrastrukturen sind auf die erwerbsökonomische Arbeit (Pendeln) ausgerichtet; versorgungsökonomische Mobilitätsbedarfe hingegen sind nicht im Fokus der Verkehrsplanung.
- Die erwerbszentrierte Verkehrsplanung führt dazu, dass sich Sorgeverantwortliche entweder auch motorisieren oder Sicherheits- und/oder Zeitverluste multimodaler Wegeketten in Kauf nehmen.
- Es bleibt unklar, wie hoch das Aufkommen versorgungsökonomischen Verkehrs ist, da dies in Studien häufig unter Kategorien wie „Freizeit“ subsumiert wird.
- Für nachhaltige Mobilität für alle sollten Verkehrsforschung und -politik folgende Anforderungen erfüllen:
  - systematische Verankerung des Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung
  - Förderung von infrastrukturellen Maßnahmen für eigenständige Mobilität (z. B. von Schulkindern), um so versorgungsökonomischen Begleitverkehr zu reduzieren
  - Priorisierung versorgungsökonomischer Mobilität, d. h. Fußverkehr- und ÖPNV-Systeme
  - strukturelle Verkehrsvermeidung
  - (verkehrs-)rechtliche Verankerung des Suffizienzrechts, d. h. ein individuelles Recht auf Bewegungsfreiheit für Versorgende

**Schlagwörter:**

Nachhaltige Mobilität, Verkehrsgerechtigkeit, Verteilungsgerechtigkeit, Genderdimension

## Studie 6

<p><b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Kawgan-Kagan, Ines (2020)  <b>Titel:</b> Are women greener than men? A preference analysis of women and men from major German cities over sustainable urban mobility  <b>Art der Veröffentlichung:</b> Zeitschriftenartikel  <b>Quelle:</b> Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 8, S. 100236. <a href="https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220301470">www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220301470</a> (Abruf am 17.4.2024)</p>
<p><b>Region:</b> Deutschland</p>
<p><b>Art der Fortbewegungsmittel:</b> Fahrrad, öffentlicher Nahverkehr, Auto</p>

### Untersuchungsgegenstand

Artikel zu den geschlechtsbezogenen Präferenzen für Transportmittel in Berlin, Hamburg, Frankfurt und München.

### Methode

Quantitative Analyse auf Basis einer Umfrage aus dem Jahre 2012. Es handelt sich um eine repräsentative Stichprobe für die städtischen Gebiete Berlin, Hamburg sowie Frankfurt am Main und München.

### Geschlechterkonzept

Die Autorin verwendet ein binäres Geschlechterkonzept, sieht aber Geschlecht in einer Wechselwirkung mit anderen Variablen (Alter, Sorgeverantwortung, Bildungsweg, Vollzeit- oder Teilzeitlohnarbeit, durchschnittliches Netto-Einkommen des Haushalts), die ebenfalls das Mobilitätsverhalten beeinflussen und setzt diese in Beziehung zueinander.

### Inhalt

Analyse von vergeschlechtlichten Mobilitätsmustern im Kontext von sozial-ökonomischen und demografische Variablen, der Verfügbarkeit von Autos und Fahrrädern innerhalb eines Haushalts sowie die präferierte und die tatsächliche Art der Fortbewegung und schließlich die Akzeptanz von E-Mobilität.

### Ergebnisse

Die Studie kommt zum Ergebnis, dass obwohl in urbanen Zentren geschlechtsspezifische Rollenzuschreibungen an Relevanz verlieren, ver-

geschlechtliche Mobilitätsmuster noch immer prävalent sind. Dies zeigt sich an folgenden Beobachtungen:

- Frauen in großstädtischen Gebieten haben auch heute noch in geringerem Umfang als Männer Zugang zu Mobilität. Dies drückt sich in ungleich verteiltem Führerscheinbesitz aus, ebenso wie durch ungleichen Zugang zu privaten Autos und die Tatsache, dass Frauen häufig als Beifahrerinnen nicht selbst fahren. Als wichtigster Grund hierfür werden finanzielle Hürden angeführt.
- Die Nutzung von Autos hängt neben dem Geschlecht zentral von der Elternschaft ab: Männer schätzen ein Auto häufiger als notwendig ein, um ihren Alltag zu bewältigen, Frauen teilen diese Ansicht eher nicht. Dieser Trend kehrt sich um, sobald ein Kind unter 14 Jahren im Haushalt wohnt: Männer mit Sorgepflichten bevorzugen Fahrräder in höherem Maße als kinderlose Männer, Frauen mit Kindern nutzen öfter Autos als solche ohne.
- Einen weiteren Unterschied zwischen den Geschlechtern stellen das Stresslevel und die Gefühle von (Un-)Sicherheit dar, die damit verbunden sind, mit einem Kind unterwegs zu sein: Im Gegensatz zu Männern haben Frauen bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ein höheres Sicherheitsbedürfnis zudem zeigen Männer ein geringeres Bedürfnis nach Privatsphäre in öffentlichen Verkehrsmitteln auf, als dies bei Frauen der Fall ist.
- Neben den konkreten Unterschieden in der Präferenz für verschiedene Verkehrsmittel und vergeschlechtlichte Aufgabenverteilung im Alltag spielen vorgelagert vergeschlechtlichte Einstellungen zu Nachhaltigkeit, Technologie- und Innovationsoffenheit eine weitere Rolle.

### **Schlagwörter**

Nachhaltige Mobilität, Geschlecht, Elternschaft, Ressourcen

## Studie 7

<p><b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Miralles-Guasch, Carme; Melo, Montserrat Martínez; Marquet, Oriol (2016)</p> <p><b>Titel:</b> A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability</p> <p><b>Art der Veröffentlichung:</b> Zeitschriftenartikel</p> <p><b>Quelle:</b> Gender, Place &amp; Culture 23, H. 3, S. 398–417. <a href="http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/0966369X.2015.1013448?needAccess=true">www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/0966369X.2015.1013448?needAccess=true</a> (Abruf am 17.4.2024)</p>
<p><b>Region:</b> Katalonien, Spanien</p>
<p><b>Fortbewegungsmittel:</b> Zufußgehen, öffentliche Verkehrsmittel (keine weitere Spezifikation), private PKW</p>

### Untersuchungsgegenstand

Artikel zu vergeschlechtlichten Mobilitätsmustern von Männern und Frauen in städtischen und ländlichen Regionen Kataloniens

### Methode

Quantitative Analyse auf Basis von Mobilitätsdaten (2006 in Spanien) mit dem Fokus auf erwerbsfähigen Personen

### Geschlechterkonzept

Die Autor:innen verwenden ein binäres Geschlechterkonzept, sehen aber Geschlecht in einer Wechselwirkung mit anderen Variablen (Alter, Wohnort), die ebenfalls das Mobilitätsverhalten beeinflussen und setzen diese in Beziehung zueinander.

### Inhalt

Analyse von vergeschlechtlichten Mobilitätsmustern unter Hinzuziehung von erklärenden Faktoren wie Bedarfe in städtischen oder ländlichen Gebieten, Alter der Personen, der Grund für die Wege sowie die Art der Fortbewegung

### Ergebnisse

Die Studie zeigt deutlich, dass der sogenannte „Modal Split“ – also die Wahl des Fortbewegungsmittels – entlang einer vergeschlechtlichten Linie verläuft: Das Kernergebnis ist, dass Männer häufiger mit ihrem privaten Auto zu ihrem Arbeitsplatz fahren, während Frauen häufiger zu Fuß gehen oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen, um auf ihrem Weg ver-

schiedene Aufgaben zu erledigen. Die Autor:innen führen dafür folgende Gründe an:

- Frauen übernehmen häufiger Sorgetätigkeiten als Männer, weshalb sie mit komplexen Wegen und Wegeketten konfrontiert sind. Frauen legen häufiger viele kurze Wege zurück, während Männer, die primär für ihre Lohnarbeit mobil sind, längere, aber simplere Wegstrecken haben.
- Frauen haben weniger häufig als Männer einen Führerschein und Zugang zu einem Auto.
- Frauen sind zwar weniger mobil als Männer, wenn sie es aber sind, ist die Anzahl ihrer täglichen Wege (in allen Altersgruppen) im Durchschnitt höher als bei gleichaltrigen Männern.
- Für Theorie und Praxis bedarf es daher der
  - Erfassung diverser Gründe für Wege: Als Maßstab für den „Wert“ eines Weges darf nicht die zurückgelegte Distanz, die Komplexität oder die Nutzung von privaten oder öffentlichen Verkehrsmitteln gelten, sondern ob die Wege es den jeweiligen Individuen erlauben, die erforderlichen Aktivitäten zu angemessenen Kosten durchzuführen (in Bezug auf Zeit, persönlichen und finanziellen Aufwand, sowie Nachhaltigkeitsaspekte).
  - Berücksichtigung sozialer, kultureller und ökonomischer Faktoren, die vergeschlechtlichte Mobilitätsmuster hervorbringen,
  - Durchführung weiterer qualitative Forschung zu vergeschlechtlichten Einstellungen zu Nachhaltigkeit,
  - Berücksichtigung von weiblichem Erfahrungswissen und Alltagspraktiken in Mobilitätssystemen,
  - Überwindung von androzentrismen Normen.

### **Schlagwörter**

Alltagsmobilität, nachhaltige Mobilität, Stadt, Land, Geschlecht, Alter, Erfahrungswissen

## Studie 8

<p><b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Nobis, Claudia; Lenz, Barbara (2005)</p> <p><b>Titel:</b> Gender Differences in Travel Patterns: Role of Employment Status and Household Structure</p> <p><b>Art der Veröffentlichung:</b> Beitrag in Konferenzbericht</p> <p><b>Quelle:</b> Research on Women's Issues in Transportation 2, H. 3. <a href="http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/CP35v2.pdf">http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/CP35v2.pdf</a> (Abruf am 18.4.2024)</p>
<p><b>Region:</b> Deutschland</p>
<p><b>Art der Fortbewegungsmittel:</b> Zufußgehen, Fahrrad, Auto (als Fahrer und Beifahrer), öffentliche Verkehrsmittel</p>

### Untersuchungsgegenstand

Bericht zum Mobilitätsverhalten in Deutschland, im Erwerbs- und Haushaltskontext.

### Methode

Quantitative Analyse auf Basis des Datensatzes „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2002). Die Analyse ist auf Personen zwischen 30 und 49 Jahren beschränkt, um die Variation im Lebenszyklus so weit wie möglich zu minimieren. Randomisiert dokumentierten ausgewählte Haushalte ihre Mobilitätsmuster im Laufe eines Tages. Die Stichprobe umfasste 25.848 Haushalte und 61.729 Personen, die mehr als 190.000 über 190.000 Fahrten angegeben haben.

### Geschlechterkonzept

Ohne weitere Verweise wird in der konkreten Auseinandersetzung mit den vorliegenden Datensätzen auf ein binäres Geschlechterkonzept zurückgegriffen, dass multiple Geschlechter(-identitäten) nicht berücksichtigt.

### Inhalt

Empirische Analyse von geschlechterspezifischen Mobilitätsverhalten im Haushalts- und Erwerbskontext unter Hinzuziehung allgemeiner Informationen über den Haushalt und die Haushaltsmitglieder z. B. Besitz von Fahrzeugen und Tickets für den öffentlichen Nahverkehr.



**Ergebnisse**

Die Studie verweist darauf, dass Geschlechterunterschiede im Erwerbsverhalten und ihre Auswirkung auf Mobilitätsmuster insbesondere im (west-)deutschen Kontext persistent bleiben. Die Kernergebnisse sind:

- Grundsätzlich sind die Reismuster von Männern und Frauen sehr ähnlich, wenn sie alleinstehend sind.
- Die geschlechterbezogenen Unterschiede werden größer, wenn Männer und Frauen in Mehrpersonenhaushalten ohne Kinder verglichen werden und zeigen die größten Unterschiede in Haushalten mit Kindern auf. Bei Vollzeiterwerbstätigen beeinflusst das Familienleben die Mobilitätsmuster von Frauen viel stärker als die von Männern. Sobald Männer die Rolle der unbezahlten Sorgeverantwortung übernehmen, zeichnen sich ähnliche Mobilitätsmuster wie bei Frauen ab.
- Das Mobilitätsverhalten ist eng mit Beschäftigungsstatus und familiären Pflichten verknüpft. Eine stärkere Berücksichtigung von Geschlechterrollen ist bei gesellschaftlichen Veränderungen erforderlich, um zukünftige Trends im Mobilitätsverhalten vorherzusagen und entsprechende verkehrsplanerische Maßnahmen zu treffen.

**Schlagwörter**

Mobilitätsmuster, Geschlechterunterschiede, Erwerbsverhalten, Beschäftigungsstatus, Haushaltstyp

## Studie 9

<p><b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Röhr, Ulrike; Alber, Gotelind (2018)</p> <p><b>Titel:</b> Geschlechterverhältnisse und Klima im Wandel. Erste Schritte in Richtung einer transformativen Klimapolitik</p> <p><b>Art der Veröffentlichung:</b> Zeitschriftenartikel</p> <p><b>Quelle:</b> Gender 10, H. 2, S. 112–127. <a href="https://doi.org/10.3224/gender.v10i2.08">https://doi.org/10.3224/gender.v10i2.08</a> (Abruf am 18.4.2024)</p>
<p><b>Region:</b> Industrieländer des Globalen Nordens</p>
<p><b>Art der Fortbewegungsmittel:</b> keine genannt</p>

### Untersuchungsgegenstand

Artikel zum Forschungsstand zu den Auswirkungen des Klimawandels auf Geschlechterverhältnisse in Industrieländern.

### Methode

Literaturreview von Peer-reviewten Beiträge aus Fachzeitschriften (2010–2017) mit Bezug auf die Situation in den Ländern des Globalen Nordens.

Geschlechterkonzept: Der Beitrag nimmt einen intersektionalen Blick ein und verweist darauf, dass die gesellschaftlichen Bedingungen – das prozedurale „Doing Gender“ – und strukturellen Ungleichheitslagen bei der Erhebung von empirischen Daten berücksichtigt werden müssen. Die Autor:innen entschieden sich, in Bezug auf den Verkehrsbereich, das Konzept der Maskulinität in Verbindung mit Versorgungsarbeit hervorzuheben.

### Inhalt

Darstellung der geschlechterdifferenzierten Auswirkungen von Klimawandel und -politik auf nationaler und kommunaler Ebene und Diskussion darüber, inwiefern eine Genderperspektive in der Klimaforschung integriert wird.

### Ergebnisse

Die Arbeit betont, dass sich die bisherige Forschung eher auf die Verkehrsnutzung, als auf die Infrastrukturen bzw. entsprechende Angebote konzentriert. Hiervon wird die Maskulinitätsforschung in Skandinavien, bei der die Zusammenhänge zwischen den Normen der Maskulinität und Mobilität untersucht wurden, ausgenommen. Die Kernergebnisse sind:

- Männer haben aufgrund ihrer Mobilitätsmuster – insbesondere längere Autofahrten sowie unterschiedliche Wegeketten- bzw. Zwecke – einen höheren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck als Frauen.
- Studien zur Luftverschmutzung zeigen, dass Männer in weniger verschmutzten Gebieten mehr zur Verschmutzung beitragen.
- Geschlechterunterschiede in den zurückgelegten Strecken weisen Kohorten Unterschiede auf: Frauen mittleren Alters unternehmen längere Autofahrten und junge Männer fahren kürzere Strecken.
- Obwohl die Forschung zunehmend auf den Zusammenhang von Geschlecht und Klima eingeht, werden die Ursachen und Auswirkungen von geschlechtsspezifischen Ungleichheiten im Klimawandel oft übersehen.
- Ein interdisziplinärer Ansatz, der Gender Studies, Klimaforschung und Politik verbindet, ist erforderlich, um transformatorische (technische) Ansätze zu fördern, die Geschlechter- (jenseits der biologischen Unterscheidung) sowie Machtverhältnisse, nachhaltig berücksichtigen.

**Schlagwörter**

Gender, CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, Klimaschutz, Klimaanpassung, United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), Transformatorische Ansätze

## Studie 10

<b>Autor:innen und Erscheinungsjahr:</b> Spitzner, Meike (2021)
<b>Titel:</b> Für emanzipative Suffizienz-Perspektiven: Green New Deal statt nachhaltiger Bewältigung der Versorgungsökonomie-Krise und Verkehrsvermeidung?
<b>Art der Veröffentlichung:</b> Zeitschriftenartikel
<b>Quelle:</b> <a href="https://doi.org/10.32387/prokla.v51i202.1934">https://doi.org/10.32387/prokla.v51i202.1934</a> (Abruf am 18.4.2024)
<b>Region:</b> Europa
<b>Art der Fortbewegungsmittel:</b> keine genannt

### Untersuchungsgegenstand

Artikel zur versorgungsökonomischen Mobilität im Zuge des Green New Deals (GND) bzw. unter Nachhaltigkeitsaspekten.

### Methode

Sekundäranalyse zentraler Erkenntnisse nicht androzentrischer Nachhaltigkeits- sowie feministisch-interdisziplinärer Forschung.

### Geschlechterkonzept

Der Beitrag versteht Gender als Strukturkategorie und somit potenziell nicht binär. Jedoch sind die genannten Geschlechter Männer und/oder Frauen – insbesondere, wenn sich der Beitrag in der Sekundäranalyse z. B. auf versorgungsökonomische Mobilität bezieht.

### Inhalt

Darstellung der GND-Konzepte und Untersuchung der Voraussetzungen für eine gelingende Umsetzung dieser. Zur Verdeutlichung des Risikos eines „genderbedingten Mangels an Sachlichkeit“ werden Folgen des Androzentrismus im Bereich der Mobilität aufgezeigt.

### Ergebnisse

Der Beitrag formuliert drei Schlussfolgerungen in Bezug auf die GND-Konzepte, die sie nach finanz- und fiskalpolitischen Folgerungen sortieren lassen. Die Kernergebnisse des Beitrags spiegeln sich in folgende Kernforderungen wider:

- Haushaltsökonomie muss systematisch, als Bestandteil der Wirtschaftsleistung betrachtet werden, um ein Gesamtbild des nationalen Wohlstands zu ermitteln.
- Nachhaltigkeitspolitiken dürfen den Care-Sektor nicht beschneiden.
- Care-Sektor muss aufgrund seiner Systemrelevanz im Zuge der sozial-ökologischen Transformation bzw. der Umsetzung von GND-Konzepten verstärkt (finanziell) gefördert werden.
- Darüber hinaus nennt der Beitrag noch zwei weitere, konkrete Handlungsempfehlungen:
  - die Abschaffung von Dienstwagenbegünstigungen
  - die Implementierung eines Suffizienz-Rechts, also das Recht, sich und andere versorgen zu können, ohne dabei die Mit- und Umwelt zu belasten

**Schlagwörter:**

Green New Deal, Suffizienzpolitik, Androzentrismus, Verkehrswende

## Autorinnen

**Katja Dill** ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Harriet Taylor Mill-Institut der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin und promoviert an der Universität Vechta im Bereich der Soziologie. Ihre Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte sind u. a. interdisziplinäre Geschlechterforschung, Diversity und Digitalisierung.

**Hanna Völke** ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Harriet Taylor Mill-Institut der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin und promoviert an der Universität Vechta im Bereich Wirtschaftswissenschaften. Ihre Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte sind u. a. feministische Ökonomie, ökologische Nachhaltigkeit und politische Ökonomie.

**Aysel Yollu-Tok** ist Professorin für Volkswirtschaftslehre an der Hochschule für Wirtschaft und Recht und Direktorin des Harriet Taylor Mill-Instituts für Ökonomie und Geschlechterforschung an der HWR Berlin. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich Arbeitsmarkt und Sozialpolitik sowie Geschlechterforschung.

**ISSN 2509-2359**