Mobilität aus Frauensicht

1. Unterschiede in der Mobilitätserfahrung / Mobilitätsgestaltung zwischen Frauen und Männern

1.1 Thesen

Die Mehrzahl der Männer zwischen 30 und 60 Jahren ist berufstätig. Ihre Mobilitätserfahrungen machen diese Männer in der Regel morgens auf der Fahrt zur Arbeit und abends auf der Fahrt von der Arbeit nach Haus. Am Wochenende erleben sie Freizeitstaus.
An der Haushaltslogistik und der Bewältigung von Familienaufgaben sind Männer zu einem wesentlich geringeren Prozentsatz beteiligt als Frauen. Diese Aufgaben erstrecken sich bei nicht im bezahlten Arbeitsprozeß stehenden Frauen über den ganzen Tag, bei berufstätigen Frauen werden sie in den späten Nachmittags- und frühen Abendstunden wahrgenommen.

- Folgerung:

Männer haben im Vergleich zu Frauen z e i t l i c h eingeschränkte Mobilitätserfahrungen.

Männern steht für ihre Mobilitätsbedürfnisse sehr viel häufiger als Frauen ein Auto zur Verfügung.
Frauen benutzen ebenfalls ein Auto, wenn ihnen ein solches zur Verfügung steht, sie gehen aber auch zu Fuß, fahren Fahrrad oder benutzen für ihre Aktivitäten den Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV).

- Folgerung:

Männer haben in Hinblick auf die Mobilitäts v i e l f a l t im Vergleich zu Frauen einen eingeschränkten Erfahrungshorizont.

1.2 Handlungsbedarf

Obwohl Frauen ein wesentlich breiteres Spektrum an Mobilitätserfahrungen haben,
Obwohl Frauen vielfältigere Lebensformen repräsentieren,
obwohl Frauen ein wesentlich größeres Einfühlungsvermögen in andere Menschen und ihre Probleme zugestanden wird, die sogenannte Sozialkompetenz,
wird Stadt- und Verkehrspolitik in der Mehrzahl von Männern im Alter von 30 bis 60 Jahren entschieden. Die Entscheidungen dieser Männer orientieren sich zwangsläufig an dem eigenen sozusagen "eingeschränkten" Erfahrungshorizont.

Aus dieser Erkenntnis ergibt sich die Verpflichtung der Frauen im Ingenieurberuf (FiB):

- Ingenieurinnen als Sprecherinnen für viele Frauen müssen die Mobilitätbedürfnisse aus Frauensicht identifizieren und artikulieren.

- Ingenieurinnen müssen sich überall zu Wort melden und mit diskutieren, wo auch immer diese Dinge besprochen und entschieden werden. Die Sichtweise der Frauen muß Berücksichtigung finden, gerade bei Fragen der Mobilität, einer der Kernaspekte der Lebensqualität

- Frauen müssen sich in die entsprechenden politischen Entscheidungsgremien delegieren lassen, um ihre Sicht in die Planungs- und Entscheidungsprozesse einzubringen. Dazu brauchen sie die Unterstützung ihrer Kollegen und ihres Vereines, des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI)

2. Mobilitätsanforderungen aus Frauensicht

2.1 Forderungen an die Stadtgestaltung

Die autogerechte Stadt ist tot (war das ein männliches Konzept?), die menschengerechte Stadt muß verstärkt revitalisiert werden!
Die allerorts verfügbaren Parkplätze, die mehrspurigen Straßen und Kreuzungsschneisen der 60er Jahre sind nicht mehr das Maß aller Dinge, sondern am Menschen, auch am schwachen und am jungen Menschen orientierte Forderungen müssen Vorrang haben, wie Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Straßen, Lärm- und Abgasgrenzen, gute Anbindungen an den Nahverkehr, grüne Ruhezonen.

- Folgerung:

Frauen fordern eine am Menschen, an seinen physischen und psychischen Fähigkeiten orientierte Stadtgestaltung, sozusagen ein humanes Konzept.

Frauen sind von Pöbeleien und kriminellen Handlungen besonders betroffen. Sie fühlen sich gerade in dunklen Gegenden verunsichert, denn sie sitzen häufig nicht in einem schützenden Auto. Es nützt ihnen wenig, wenn Belästigungen und kriminelle Tatbestände später anhand von Videoaufnahmen nachvollzogen werden können. Eine Videoüberwachung ersetzt keinen Schutzmann, der vorbeugen und eingreifen kann.

- Folgerung:

Frauen fordern mehr Licht und vor allem garantierte, personelle Präsenz im Straßenraum und in öffentlichen Nahverkehrssystemen.

Viele Frauen sind durch Haushalt und Beruf doppelt belastet; sie müssen verschiedene Aktivitäten kombinieren. Doch die Haus-Karriere-Familien-Freizeit-Frau ist kein Lastesel. Das ewige Herumschleppen ist kein Peanuts-Problem mehr, wenn die Wirbelsäulen leiden.

- Folgerung:

Frauen fordern Schließfächer in Kaufhäusern, Bahnhöfen, Kinos - und das nicht nur zur Weihnachtszeit.

Die Stadtverwaltungen, die Betreiber öffentlicher Verkehrsbetriebe müssen Geld verdienen, auch mit Werbung. Die Werbung muß sich jedoch am bürgerlichen Anstand orientieren. Wie hieß es einst: Und willst Du wissen, was sich ziemt, so frage nur bei schönen Frauen an. Heute werden wir und unsere Kinder sogar an Bushaltestellen mit geradezu pornographischer Werbung konfrontiert.

- Folgerung:

Frauen verbitten sich sexistische Plakate an öffentlich zugänglichen Plätzen.

Frauen benutzen das Fahrrad nicht nur als Freizeitgerät, sie kaufen ein, bringen ihre Kinder zum Kindergarten, radeln zur Arbeit. Beim Konflikt mit dem Auto haftet der beteiligte Autofahrer nur mit dem Blech seines Wagens, RadlerInnen haften mit ihrem Leben.

- Folgerung:

Frauen fordern mehr geschützte und breite Radwege.

Frauen fahren auch bei schlechtem Wetter. Sie lieben keine umgestürzten Räder, keine nassen Sättel, sie sind keine Rostfans.

- Folgerung:

Frauen fordern wettergeschützte Rad-Abstellplätze, insbesondere an Bahnhöfen und großen Bushaltestellen.

2.2 Forderungen an den Öffentlichen Verkehr

Frauen benutzen ihr Fahrrad auch für weiter entfernte Ziele. Einen Teil der Strecke würden sie gern mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, denn das Fahrrad ist der billigste Zubringer und Verteiler. Wo ein Rollstuhl stehen kann, hat auch ein Fahrrad Platz.

- Folgerung:

Frauen fordern Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern nicht nur in S- und U-Bahnen sondern auch in Stadt- und Straßenbahnen – es muß ja nicht zur Stoßzeit sein.

Die Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr ist in jeder Stadt anders, vielfältig, von deutschem Gerechtigkeitssinn geprägt und den klein gedruckten Erläuterungen an Fahrscheinautomaten zu entnehmen. Die Tarifgestaltung verführt nicht zum Kauf, sie schreckt ab.

- Folgerung:

Frauen fordern mehr Vereinfachung, Vereinheitlichung und mehr "Verführung" zu häufigem Fahren durch kombinierte Fahrausweise wie Einkaufs-, Veranstaltungs- und Jobtickets, sie fordern einen stärkeren Anreiz durch erheblich verbilligte Tages-, Wochen-, Monats-, und Jahrestickets (sie glauben an den sogenannten Schipasseffekt).

Nur was der/dieVerbraucherIn kennt und findet, kauft sie. Das lernen wir von der allgegenwärtigen Werbung. Eine suggestive Hinführung **z u m** ÖPNV ist Werbung **f ü r** den ÖPNV.

- Folgerung:

Frauen fordern die Einführung von ÖPNV-Angaben auf privaten und allen offiziellen Adressen, mehr Hinweisschilder zu den Haltestellen (z.B. kleine Reiter mit ÖPNV-Logos und Pfeilen auf Straßenschildern), sie fordern eine gut durchdachte Wegleitung in den Bahnhöfen und sie fordern, daß Liniennetzpläne in ÖPNV-Fahrzeugen in ihrer Augenhöhe angebracht werden und nicht an der Decke.

Der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln darf nicht zusätzliche physische und psychologische Hemmschwellen aufbauen, er sollte nicht nur "unbeschwerten" Fahrgästen ohne Kinder, ohne körperliche Behinderung und ohne Gepäck leicht gemacht werden.

- Folgerung:

Frauen bevorzugen ebenerdige und leicht zugängliche Stadt- und Straßenbahnen, auch wenn dadurch der Autoverkehr Straßenraum opfern muß.

Der ÖPN hat in den zurückliegenden Jahren sein Image verbessert. Diese Anstrengungen sollten weiter verfolgt werden. In Schmuddelbahnhöfen fühlen sich nur Penner, Chaoten und Trinker heimisch.

- Folgerung:

Frauen bejahen u.a. Rauchverbote, wünschten sich zusätzlich Alkoholverbote in Bahnhöfen, wünschen sich mehr personelle Präsenz und stärkere Strafen für Verunreinigungen und Vandalismus.

2.3 Forderungen an Benutzung und Gestaltung des Autoverkehrs

Das Auto muss verstärkt zum Zubringer und Verteiler für den kapazitätsstarken ÖPNV werden, denn für das Fahren in der Innenstadt braucht das Auto zuviel Platz. Die Anstrengungen zum Umsteigen auf den ÖPNV müssen verstärkt, der Parkplatzsuchverkehr reduziert werden. Nur wer weiß, daß es ‚zügig' weitergeht, vertauscht die Autofahrt mit dem ÖPNV.

- Folgerung:

Frauen fordern mehr Park-& Rideplätze mit suggestiver Hinleitung durch ausreichende Beschilderung, Parkleitsysteme und dynamische Information über ÖPNV-Anschlüsse.

Alle müssen sparen, die Jahre wachsender Prosperität, ungebremster Ausdehnung, unversiegbarer Ressourcen sind vorbei, die private Lebensqualität soll dennoch auf einem hohen Niveau bleiben. Es gibt jedoch Mobilitätsbedürfnisse, die sind durch Transportmittel des Umweltverbundes schwerlich zu befriedigen.

- Folgerung:

Frauen fordern erhöhte politische Unterstützung fürs Car-Sharing, aber auch für andere Initiativen des Umweltverbundes wie Bike-Sharing (Kopenhagen) oder die Möglichkeit, das werktägliche Nahverkehrsticket mit dem Anspruch auf ein Wochenendauto zu kombinieren (Berlin: StattAuto bietet MetroCard).

Frauen haben ein breiteres Mobilitätsspektrum und andere Körpermaße als Männer, sie bewältigen in der Regel die Logistik ihrer Familien und transportieren nicht nur Aktentaschen.

- Folgerung:

Frauen fordern mehr frauen- bzw. familiengerechte Autos, mit gut beladbaren Kofferräumen, höher liegenden Einstiegen, mit einfacher Kindersitzanbringung und kippsicheren Staumöglichkeiten für Einkaufstaschen - Autobauerinnen wissen das!

Ergebnis

Auch hier gilt wie überall in unserem Leben: Bindet die Ingenieurinnen, bindet die Frauen in Entscheidungen ein. Sie machen die Hälfte der Bevölkerung aus. Sie kennen die Probleme der Schwachen in unserer Gesellschaft. Ihre vielfältigen Bedürfnisse, ihre andere Wahrnehmungsweise werden durch berufstätige Männer zwischen 30 und 60 Jahren nicht abgedeckt.

**Die Ingenieurinnen des VDI
zusammengeschlossen im Arbeitsausschuss der Frauen im Ingenieurberuf (FiB) -
stellen sich ihrer Verantwortung und werden jetzt und in Zukunft
die Mobilitätsbedürfnisse aus Frauensicht identifizieren, artikulieren und
durchzusetzen versuchen.**

Maren Heinzerling

Ein kleines Beispiel für männliches Design in der U-Bahn:

Hier fehlen dem weiblichen Fahrgast leider
die notwendigen ‚männlichen Zentimeter, um den
Liniennetzplan lesen zu können

Mitglieder des Arbeitsausschusses “Frauen + Mobilität”:

Prof. Dr.-Ing. Moniko Greif, FH Wiesbaden
Dipl.-Ing Maren Heinzerling, Adtranz Hennigsdorf
Dipl.-Ing. Susanne Kiefer, SIEMENS AG
Dipl.-Ing. Ingrid Paulus, AUDI AG
Dipl.-Geol. Susanne Volz, Bezirksverein Frankfurt-Darmstadt