

TRANSPORT

FRAUENGERECHTE MOBILITÄTSPOLITIK

Mehr als sichere Radwege

Tessie Jakobs

Lange Zeit lautete das Ziel von Verkehrsplanung: Möglichst effizient mit dem Auto von der Wohnung zum Arbeitsplatz gelangen. Im Interesse von Fürsorgepersonen – meist Frauen – ist das nicht.

Frauen gehen mehr zu Fuß und greifen öfter auf den öffentlichen Transport zurück als Männer. Diese wiederum greifen verstärkt auf Auto, Fahrrad, Sharing-Dienste zurück. Sind Fahrradinfrastrukturen sicher, fahren Frauen allerdings genau so viel Rad wie Männer. Solche Genderdifferenzen wurden überall auf der Welt festgestellt – auch in Luxemburg. Nur selten fließen solche Erkenntnisse jedoch in Verkehrs- und Städteplanung ein. Wieso? Entscheidungsträger*innen, Planer*innen, Wissenschaftler*innen und Ingenieur*innen im Bereich Mobilität sind meist männlichen Geschlechts. Hinzu kommt eine generelle Voreingenommenheit bezüglich dem Durchschnittsmann. Das hat zur Folge: Genderneutrale Mobilitätspolitik und „design for all“ wie sie vielerorts angestrebt werden, nutzen Männern mehr als Frauen. Und in Luxemburg?

In der 2018 vorgestellten Mobilitätsstrategie findet sich weder das Wort Gender noch das Wort Frauen. Heißt das, dass diese Faktoren

hierzulande gar nicht berücksichtigt werden? Aufschluss darüber gibt die Antwort auf eine entsprechende parlamentarische Anfrage, die die Abgeordnete Chantal Gary (Déi Gréng) im Frühjahr an François Bausch richtete. Gary hatte sich danach erkundigt, ob hierzulande entsprechende Statistiken existierten und diese in die nationale Mobilitätsplanung einfließen. Bauschs Antwort lässt sich folgendermaßen zusammenfassen: Die Regierung findet frauengerechte Mobilität zwar wichtig – nicht genug jedoch, um diese auch konsequent umzusetzen.

Nationale Mobilitätsumfragen, so Bausch, wiesen darauf hin, dass sich Unterschiede bei der Wahl der Verkehrsmittel nur unwesentlich durch das Geschlecht erklären.

„D'Verhale gëtt vill méi do duerch determinéiert, wéi eng Roll een – onofhängeg vum Geschlecht – am Stot, respektiv an der Gesellschaft spillt.“ In anderen Worten: Das Mobilitätsministerium ist der Ansicht, dass die Rolle, die Menschen im Haushalt oder in der Gesellschaft einnehmen, völlig losgelöst ist vom Geschlecht. Laut der Umfrage „Luxmobil“ aus dem Jahr 2017, so Bausch weiter, werde das Mobilitätsverhalten vor allem davon beeinflusst, ob eine Person sich als „inaktiv“, „arbeitslos“, „in

Rente“, „Student“, „in Teilzeit berufstätig“ oder „Vollzeit berufstätig“ erklärt. Innerhalb dieser Kategorien, so Bausch, sei das Mobilitätsverhalten zwischen Frauen und Männern kaum zu unterscheiden.

Wenn man sich vor Augen hält, dass in Luxemburg 82 Prozent der Teilzeitarbeitnehmer*innen weiblich sind, wird jedoch klar: Geschlechterunterschiede finden sich in fast jedem Lebensbereich, man muss nur nach ihnen Ausschau halten – und willens sein, Geschlechterunterschiede anzuerkennen.

Problembewusstsein

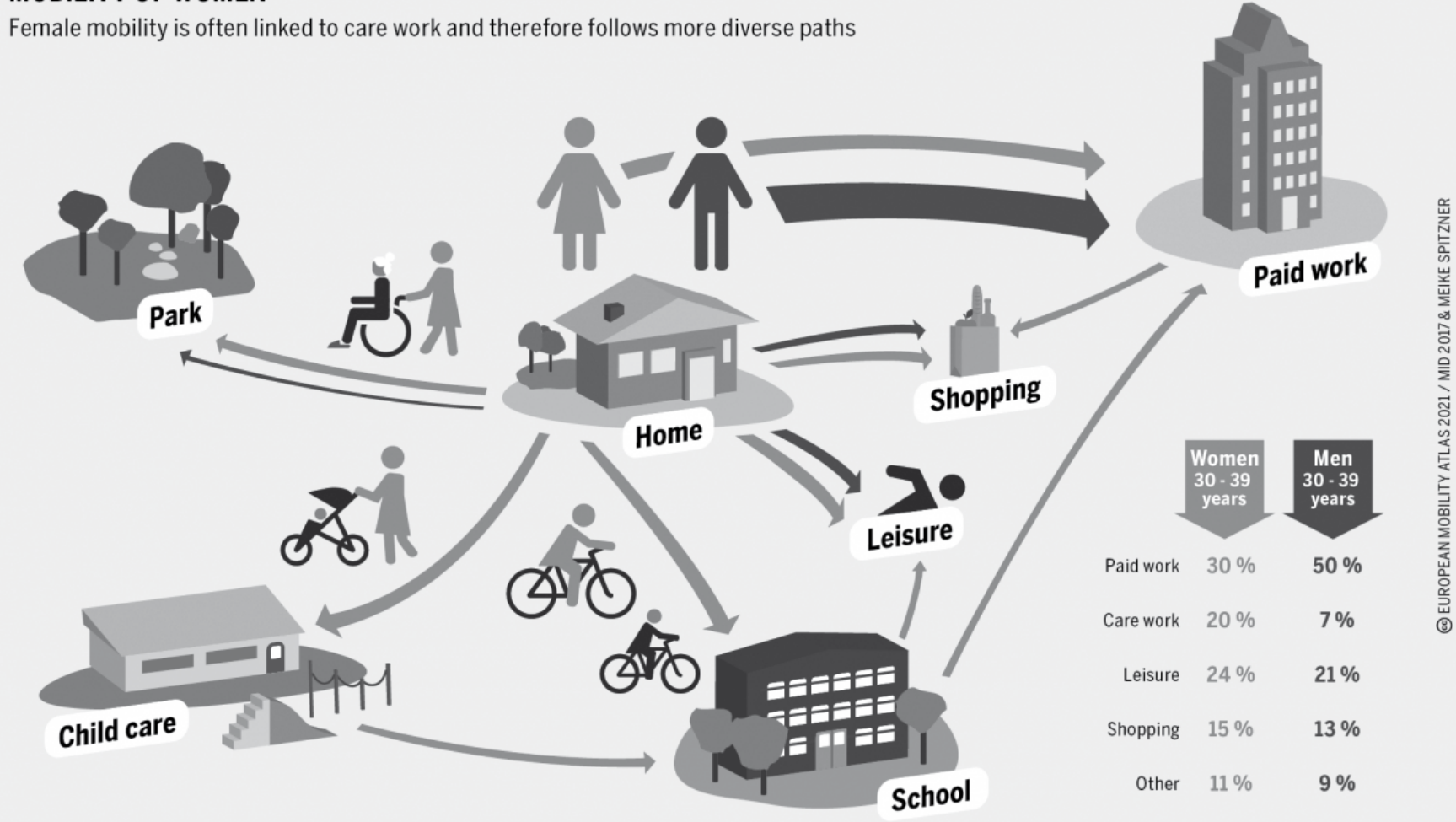
Mit Bezug auf Luxmobil räumt Bausch weitere Genderunterschiede ein: Im Schnitt diene jede 11. Strecke einer Frau der Begleitung einer anderen Person, bei Männern sei es nur jede 17. Mit Verweis auf „eine englische Studie“ erklärt Bausch, dass Geh- und Radwege, die auch für Senior*innen und Kinder sicher sind, Frauen manche Fortbewegungen ersparen würden, die sie nur zurücklegen, um ihre Kinder oder Eltern zu begleiten. Einer nationalen Umfrage von 2020 zufolge würden Frauen zudem im Schnitt höhere Anforderungen an Fahrradinfrastrukturen stellen. Diese erhöhten Sicherheitsansprüche

bewertet Bausch mit Verweis auf internationale Studien als „objektiv gerechtfertigt“. So erlebten Fahrradfahrerinnen im Straßenverkehr doppelt so häufig gefährliche Manöver durch den motorisierten Verkehr als Fahrradfahrer. Motorisierte Transportmittel würden rund viermal häufiger „extrem nah“ an Fahrradfahrerinnen als an Fahrradfahrern vorbeifahren. „Laut diesen Studien erklärt das, dass zum Deel doduerch, dass Cyclistinnen an der Moyenne méi lues ënnerwee sinn ewéi Cyclisten. Den Automobilist verléiert dann éischter d'Gedold.“

Die Antwort des Mobilitätsministeriums hält denn auf einem gänzlich anderen Ton auf, als sie anfangs: „D'Mobilitéitspolitik vun der zweeter Hallschent vum 20. Joerhonnert huet de facto dem Mann gedéngt, dee mat sengem Auto op d'Aarbecht gefuer ass.“ Das gelte es nun im 21. Jahrhundert zu ändern. „Mir brauchen Trottoiren a Foussgängeriwergäng, iwwert déi een ouni Stress eng Poussette oder ee Rollator drécke kann, egal ob d'Grëffer vun enger Fra oder engem Mann gehale ginn. Mir brauche Vëlosweeër, ob deenen ee sech och da sécher fillt, wann ee mam Vëlo net esou séier kann oder wëll ënnerwee sinn. Mir brauche weiderhi Gefierer an Infrastrukture vum öffentlichen Transport, an deenen och

MOBILITY OF WOMEN

Female mobility is often linked to care work and therefore follows more diverse paths



© EUROPEAN MOBILITY ATLAS 2021 / MID 2017 & MEIKE SPITZNER

Während Männer meist zwischen Zuhause und Arbeit hin- und herpendeln, legen Frauen häufiger Wegeketten zurück.

owes kee sech onsécher fillt.“ Klingt vielversprechend, ist aber erst einmal nur eine Auflistung von Forderungen, keine Absichtserklärung.

Von der woxx nach mehr Details gefragt, erklärt uns ein Sprecher des Mobilitätsministeriums: „Dat sinn alles Ziler, déi mer als MMTP bei all Projet probéieren, systematesch ëmsetzen.“ Dass dies noch nicht überall umgesetzt sei, liege daran, dass Ponts et chaussées „jo net all Staatsstrooss am Land gläichzäiteg kann an de Chantier setzen, déi Saachen also systematesch, mä progressiv entstinn“. Ein weiterer Grund: Die meisten Straßen im Land fielen in die Kompetenz der Gemeinden „an och dës net alles matenee kënnen oprappen“. Bei der Umgestaltung innerörtlicher Seitenräume oder entlang der Staatsstraßen müssten sich Staat und Gemeinde zudem einig werden. Der Wunsch nach Parkstreifen und Straßenbäumen müsse ebenso berücksichtigt werden wie der nach fußgänger- und radfahrerfreundlichen Wegen.

Verkürztes Verständnis

Wie die woxx allerdings immer wieder thematisiert hat (unter anderem in der woxx 1627 und im Online-Artikel „Spezielle Fahrradampeln: Konfliktarm ist nicht konfliktfrei“ woxx.eu/ampe),

stehen Sicherheit und Reisegeschwindigkeit bei neuangelegten Fahrradinfrastrukturen nicht so systematisch im Vordergrund, wie Bausch dies glauben machen will. Die Antwort bestätigt, was sich auch schon in derjenigen an Chantal Gary angedeutet hatte: Bausch hat ein verkürztes Verständnis davon, was genderechte Mobilität ist und wie sie umgesetzt werden kann. Menschen, die zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Transport unterwegs sind, mitzubedenken, bedeutet weit mehr als nur Gehwege zu bauen, die bequem mit Kinderwagen oder Rollator benutzt werden können. Es bedeutet auch mehr, als Sicherheit im öffentlichen Transport und an Umsteigepolen zu garantieren. Wichtig ist auch etwa, dass Bahnhöfe und Busstationen sich in Gehdistanz zur Wohnung befinden und Gehwege gut beleuchtet sind.

Wie dem Panorama social 2021 (woxx 1629) zu entnehmen ist, nennen 40 Prozent der inaktiven und 56 Prozent der in Teilzeit arbeitenden Frauen als Grund für ihre eingeschränkte berufliche Tätigkeit „familiäre Verpflichtungen“ und „assistance aux proches“. Wenn die Menschen, also Frauen, die verstärkt auf Alternativen zum Auto zurückgreifen, auch diejenigen sind, die den Großteil der Sorgearbeit leisten, wird deutlich, in-

wiefern Mobilitätsverhalten und Geschlecht zusammenhängen.

Fürsorgepersonen legen häufiger Wegeketten statt nur Pendelstrecken zurück – auf dem Weg zur und von der Arbeit werden mehrere Zwischenstationen eingelegt: bei der Kita, dem Fußballverein der Tochter, dem Supermarkt, dem Kinderarzt oder der Bank. Menschen, die Sorgearbeit leisten, sind also einerseits stärker auf engmaschige Fuß- und Radwege angewiesen. Andererseits auf zuverlässige öffentliche Transportmittel sowie unkomplizierte, barrierefreie und zeitsparende Umsteigemöglichkeiten. Dies ist vor allem für Alleinerziehende wichtig – mehrheitlich Frauen – die oftmals in Prekarität leben und sich gegebenenfalls kein Auto leisten können.

Auch bei der Entwicklung innovativer Mobilitätsangebote wie Bike- und Scootersharing werden selten die Bedürfnisse von Fürsorgepersonen miteinbezogen. In Luxemburg-Stadt etwa darf ein Veloh erst ab dem Alter von 14 Jahren ausgeliehen werden. Cargo Bikes sind ebenso wenig vorgesehen wie die Möglichkeit, einen Kindersitz oder Anhänger am Rad anzubringen. Veloh sieht zudem keine Sonderangebote für Großfamilien vor. Dass es auch familienfreundlicher geht, zeigt ein Bikesharing-Dienst der

brasilianischen Stadt Fortaleza: Dieser bietet auch kleinere Modelle mit einklappbaren Stützrädern an.

Am Ende seiner Antwort an Chantal Gary betonte Bausch, dass „am Alldag all Destinatioun fir jiddwereen a Sécherheet accessibel (sollt) sinn“. Nicht nur die Bedürfnisse von Frauen sollten einbezogen werden, sondern auch diejenigen von Menschen mit Behinderung, Kindern, Senior*innen oder Menschen ohne Führerschein. Dass sich Gary nach Genderaspekten erkundigt, interpretiert Bausch scheinbar so, dass diese die Bedürfnisse von Frauen höher einschätze als die anderer benachteiligter Bevölkerungsgruppen. Dabei müsste Bausch eigentlich wissen: Eine frauengerechte Mobilitätsplanung würde ausnahmslos allen Verkehrsteilnehmenden zugute kommen. Wenn man den Istzustand in Luxemburg mit den bestehenden Möglichkeiten vergleicht, wird das Mobilitätsministerium seinem eigenen Anspruch jedenfalls nicht gerecht.