

Gendergerecht mobil?

Intersektionale Perspektiven auf die Teilhabe an sozial-ökologischer (suffizienter) Mobilität

Vortrag auf dem ARL-Kongress 2023 – Zukunftsfähig mobil

Dr. Andrea Amri-Henkel, IZES
Dr. Katharina Kapitza, ARL

Agenda

1. Gender, Mobilität und Teilhabe
2. Intersektionale Geschlechterperspektiven
3. Ergebnisse der Studie SUZANNA
4. Fazit

1. Gender, Mobilität und Teilhabe

- Gerechte Teilhabe als wesentliche Voraussetzung für das Gelingen einer sozial-ökologischen Mobilitätswende
- Zugang zu Mobilität ist nicht für alle Menschen gleich!
- Gendersensible Verkehrs- und Mobilitätsforschung
 - **Generelle geschlechtsspezifische Unterschiede** (Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, Länge von Tagesstrecken, Wegzwecken und Komplexität von Wegeketten; bspw. Infas/DLR 2018)
 - **Mobilitätsverhalten und Sorgearbeit** (Verhältnis arbeitsbezogener und versorgungsbezogener Wege, Wahl von Verkehrsmitteln; bspw. Kramer 2005)
 - **Mobilität und Erwerbsmodelle** (Verhältnis Erwerbstätigkeit und Individualverkehr, geschlechtsspezifische Unterschiede bei Wahl der Verkehrsmittel, Wegeketten, Pendeldistanzen; bspw. Nobis/Lenz 2005)

2. Intersektionale Geschlechterperspektiven

Unterscheidung in zwei Ebenen

- Geschlecht als **Gegenstand**:

konkrete, geschlechtsspezifische Trennungen und Ungleichheitsverhältnisse zwischen Akteur:innen, in Strukturen, Prozessen und Wissensformen (ergänzt um intersektionale Perspektiven)



- Geschlecht als erweiterte **Erkenntnisperspektive** im Forschungsprozess:

„Eye-Opener“ für Machtverhältnisse und Ungleichheiten



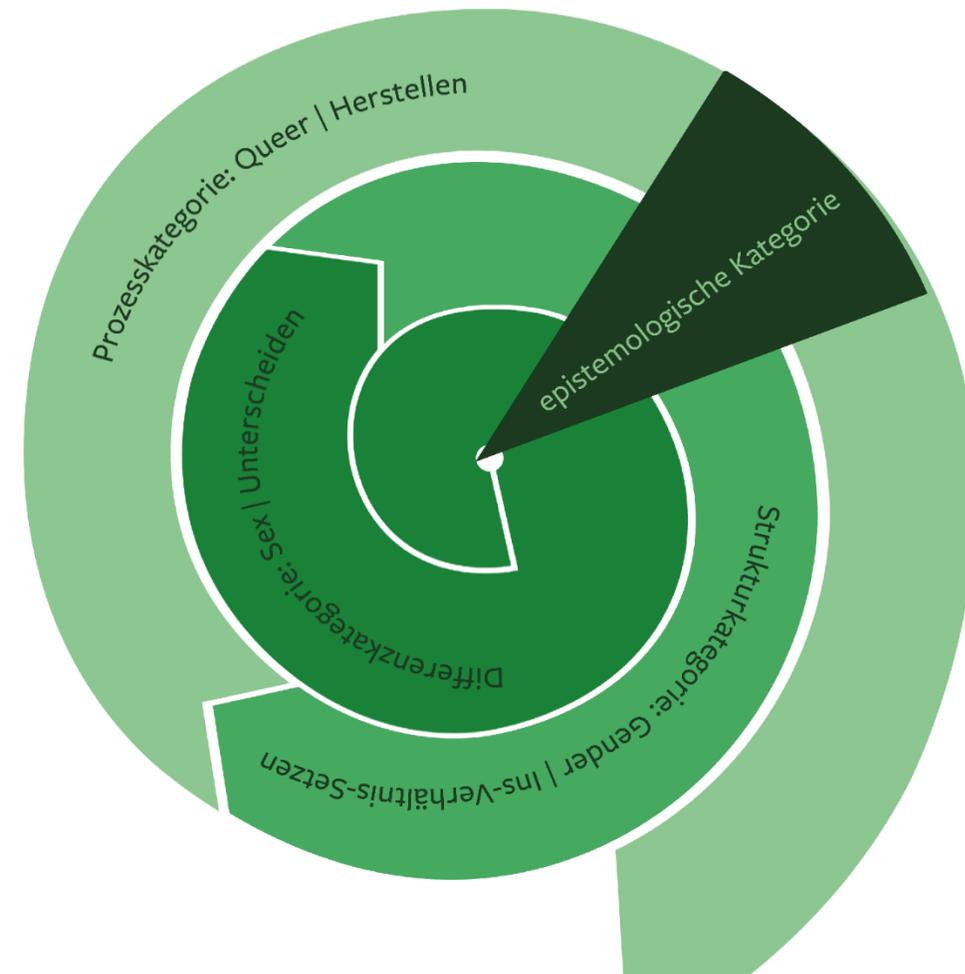
2. Intersektionale Geschlechterperspektiven

Verständnisse von Geschlecht

Unterscheidung von **vier Geschlechterperspektiven**
(Hofmeister et al. 2013)

Geschlecht als:

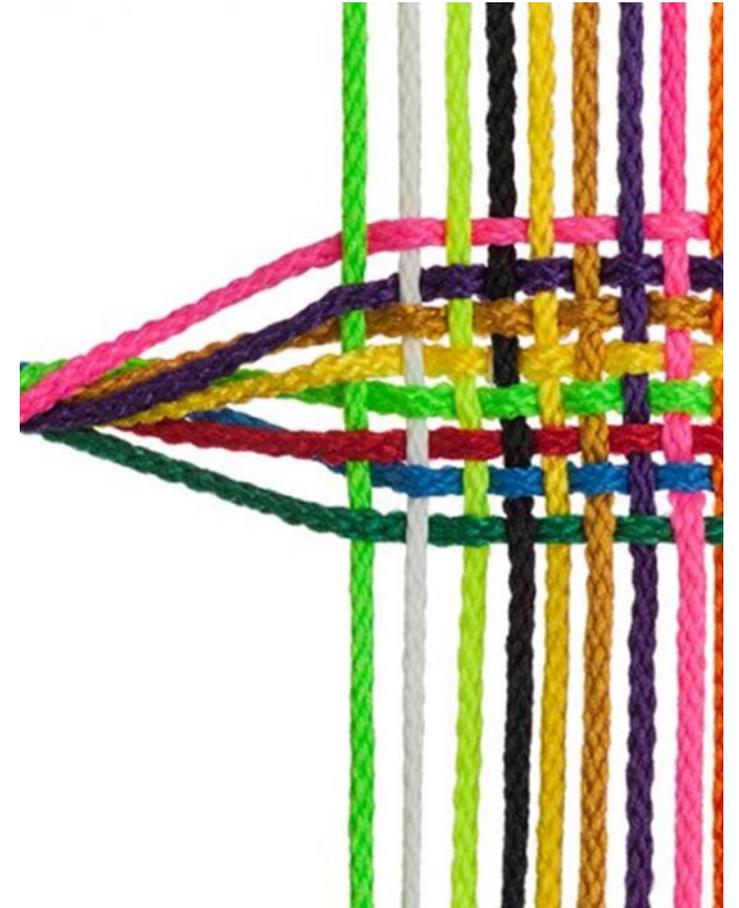
- > **Differenzkategorie**
- > **Strukturkategorie**
- > **Prozesskategorie**
- > **Epistemologische Kategorie**



2. Intersektionale Geschlechterperspektiven

Intersektionalität

- Analyserahmen für ineinandergreifende Systeme von Macht und Diskriminierung (Crenshaw 1989, Winker/Degele 2009)
- Soziale Kategorien sind wechselseitig abhängig, verzahnt
 - Bspw. Geschlecht, Klasse, Race, Religion, Behinderung, Alter, Bildung, Sozioökonomischer Status, ...
- Kontextspezifisches Zusammenwirken mannigfaltiger Ungleichheitsmuster
- Keine einfache Addition, sondern Verwobenheit: Verstärkung/Schwächung



SUZANNA

ermittelt Ansatzpunkte für eine positive Suffizienzkultur (im Bezug auf Angebote, Regulatorik und Narrative) – auf Basis einer sozialwissenschaftlichen Analyse von Grundeinstellungen in der Bevölkerung

Forschungsfrage: Wie **korrelieren Lebensbilder mit suffizienzbezogenem Verhalten, bzw. welche Hebelpunkte für suffizienzbezogenes Verhalten zeigen sich** in den Lebensbildern?

- Welche Relevanz haben soziale Ungleichheitskategorien?
- Welche Rahmenbedingungen (regulatorisch, Angebote, Kommunikation) können daraus abgeleitet Suffizienz befördern?



Juri Horst,
Dr. Andrea Amri-Henkel,
Yue Zheng, Florian Noll

Fördermittelgeber: BMWK; Projektträger Jülich; FKZ: 03EI5222A

Projektlaufzeit: Januar 2022 – Juni 2024

Begriffsdefinition

Suffizienz als Grundlage sozial-ökologischer Mobilität

Suffizienz verstehen wir als Nachhaltigkeitsstrategie, welche auf eine Reduktion des Ressourcenverbrauchs durch Vermeidung oder Verringerung spezifischer Bedarfe gerichtet ist. Suffizienz ist ein transformatives Konzept, welches eine Veränderung sozialer Praktiken und wirtschaftlicher Produktionsweisen sowie Angebote impliziert und somit einen Wandel von Lebensstilen und Lebensbildern erforderlich macht.

Für Mobilität heißt dies bspw.: Reduktion von motorisiertem Individualverkehr, Umstieg auf alternative Antriebe mit sozialem Wandel verbinden, nahräumliche Planung, Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV, neue Modelle: Sharing, geteilte Mobilität, On-Demand-Angebote, etc.

Ergebnisse - Allgemein



AKADEMIE FÜR
RAUMENTWICKLUNG IN DER
LEIBNIZ-GEMEINSCHAFT



ALLGEMEINES

80 Fragen

412 Items

n=3088

In welchem der folgenden Lebensbereiche könnten Sie sich am ehesten vorstellen Veränderungen vorzunehmen?

Mobilität: n=489

Erwerbsarbeit: n=399

Konsum: n=1305

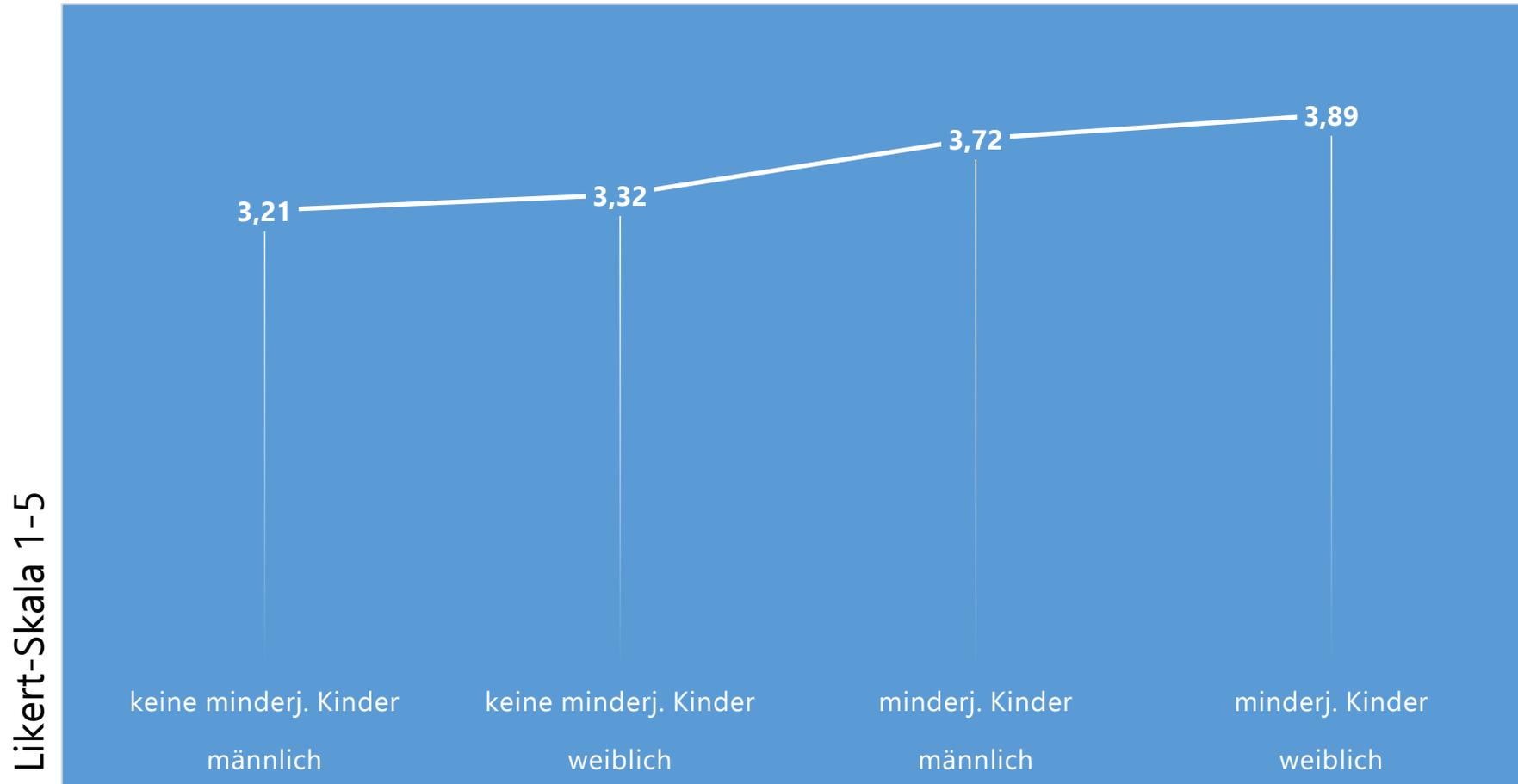
Wohnen: n=895

Ergebnisse – Suffizienzbarrieren

Soziale Faktoren haben einen Einfluss auf Suffizienzbarrieren, z.B.:

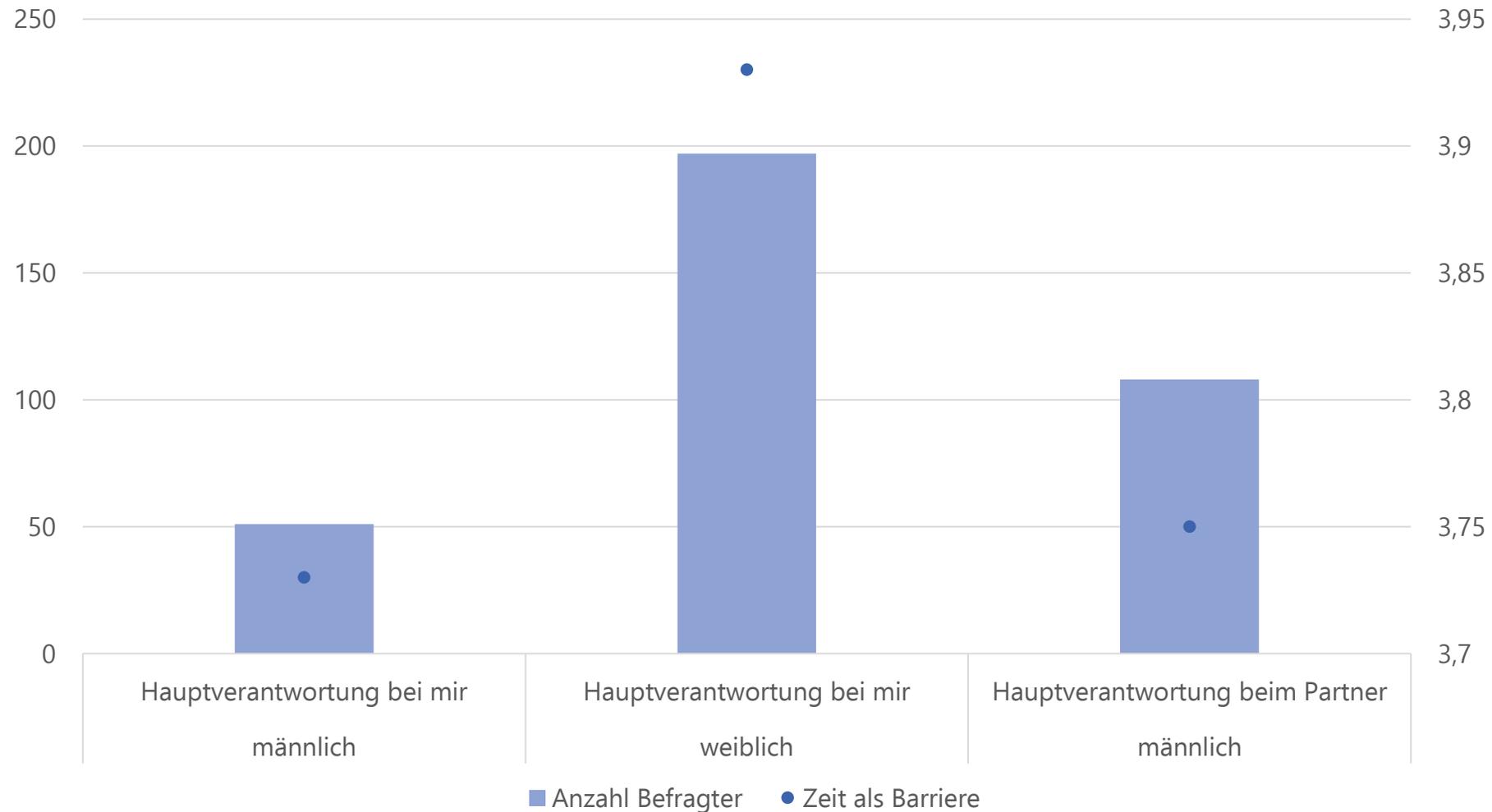
- Einkommen, Zeit, Anstrengung
- **Diese Gruppen bewerteten die Barrieren insgesamt höher:**
 - Eltern mit minderjährigen Kindern,
 - Frauen
 - Personen mit Migrationserfahrung
- **Diese Gruppen bewerteten die Barriere insgesamt niedriger:**
 - Rentner/Altersgruppe 65–75,
 - Erwerbstätige mit freier Zeiteinteilung
- **Höhere Einkommensgruppen bewerten die Zeit als Barriere während die niedrigere Einkommensgruppe das Einkommen als Barriere ansehen**

Zeitliche Belastung durch Sorgearbeit ist eine Suffizienzbarriere



(Kinder: Cramer V = 0,2, $p < 2.2e-16$;
Geschlecht: CramerV= 0.0512, $p = 0.03977$)

... und diese zeitliche Belastung ist nicht gleich verteilt

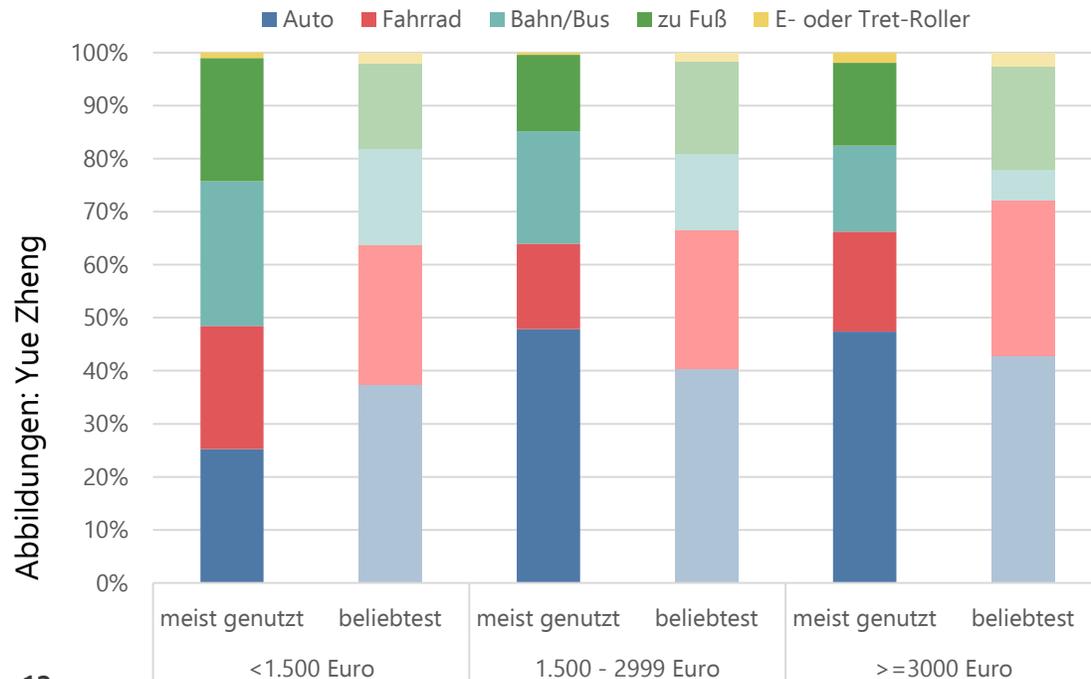


Mobilität – Soziale Faktoren

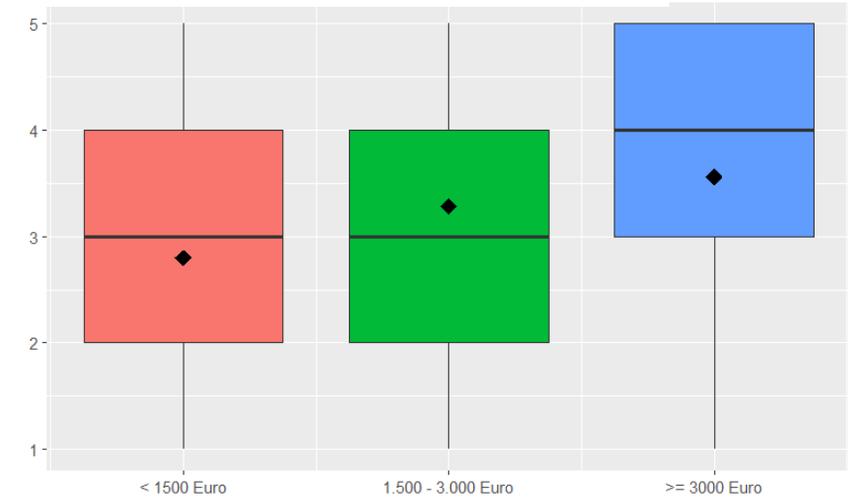
Faktor Einkommen

- Einkommensschwache Gruppen sind auf ÖPNV angewiesen
- Kosten sind für Gruppen mit niedrigem und mittlerem Einkommen wichtiger
- Höhere Einkommensgruppe legen mehr Wert auf Zeit und Praktikabilität

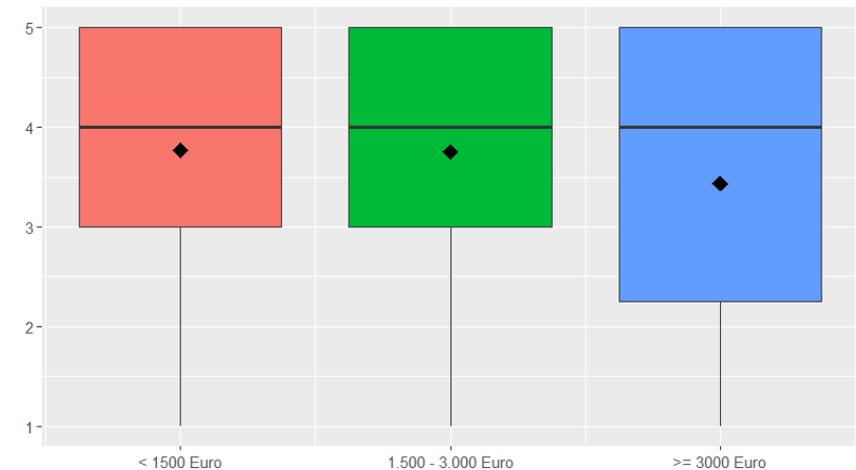
meistgenutztes vs. beliebtestes Verkehrsmittel



Die mir zur Verfügung stehende Zeit

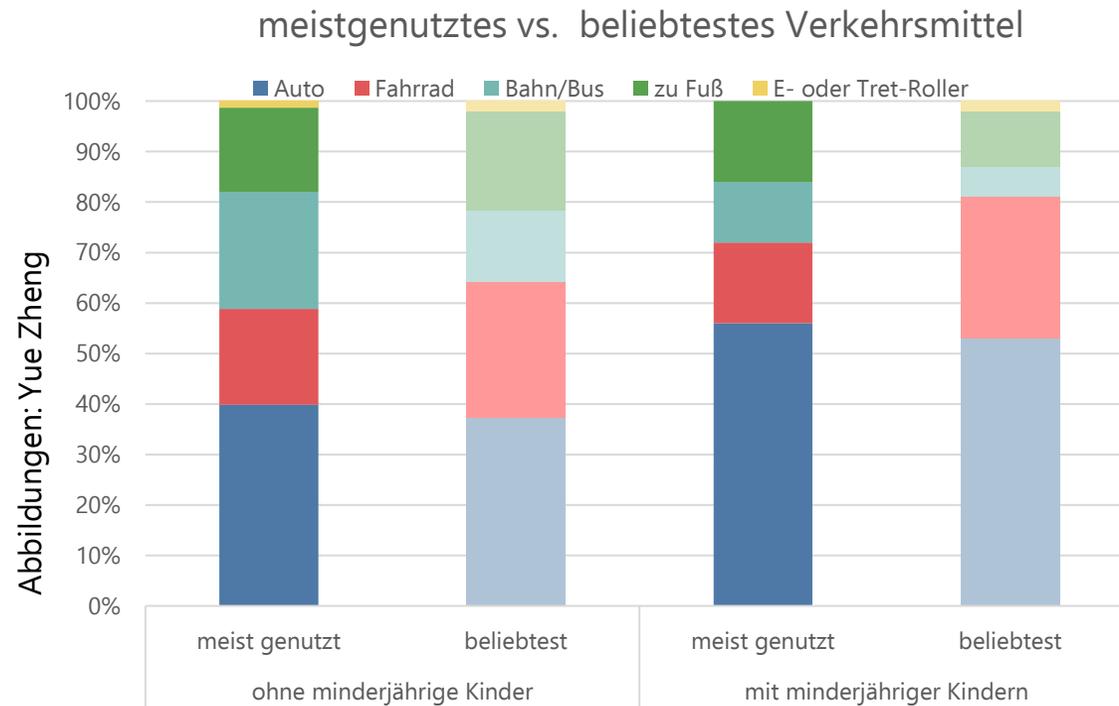


Kosten

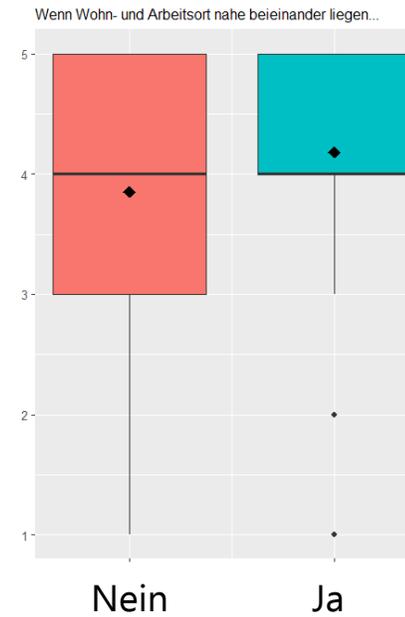


Faktor minderjährige Kinder

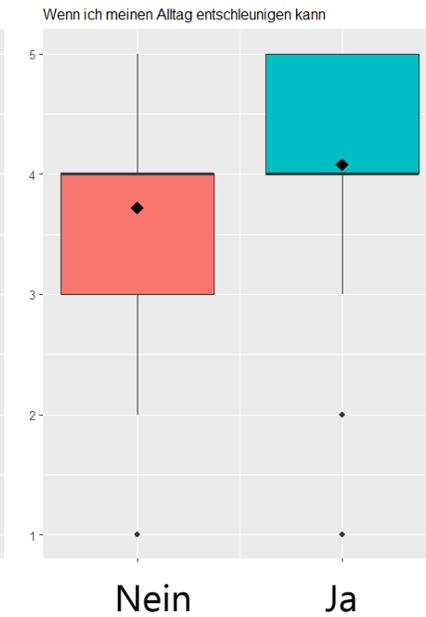
- Familien mit minderjährigen Kindern sind stärker auf Autos angewiesen und
- Sie haben deutlich höhere Bedürfnisse für kürzere Wege, Entschleunigung, Homeoffice



Wenn Wohn- und Arbeitsort nahe beieinander liegen



Wenn ich meinen Alltag entschleunigen kann

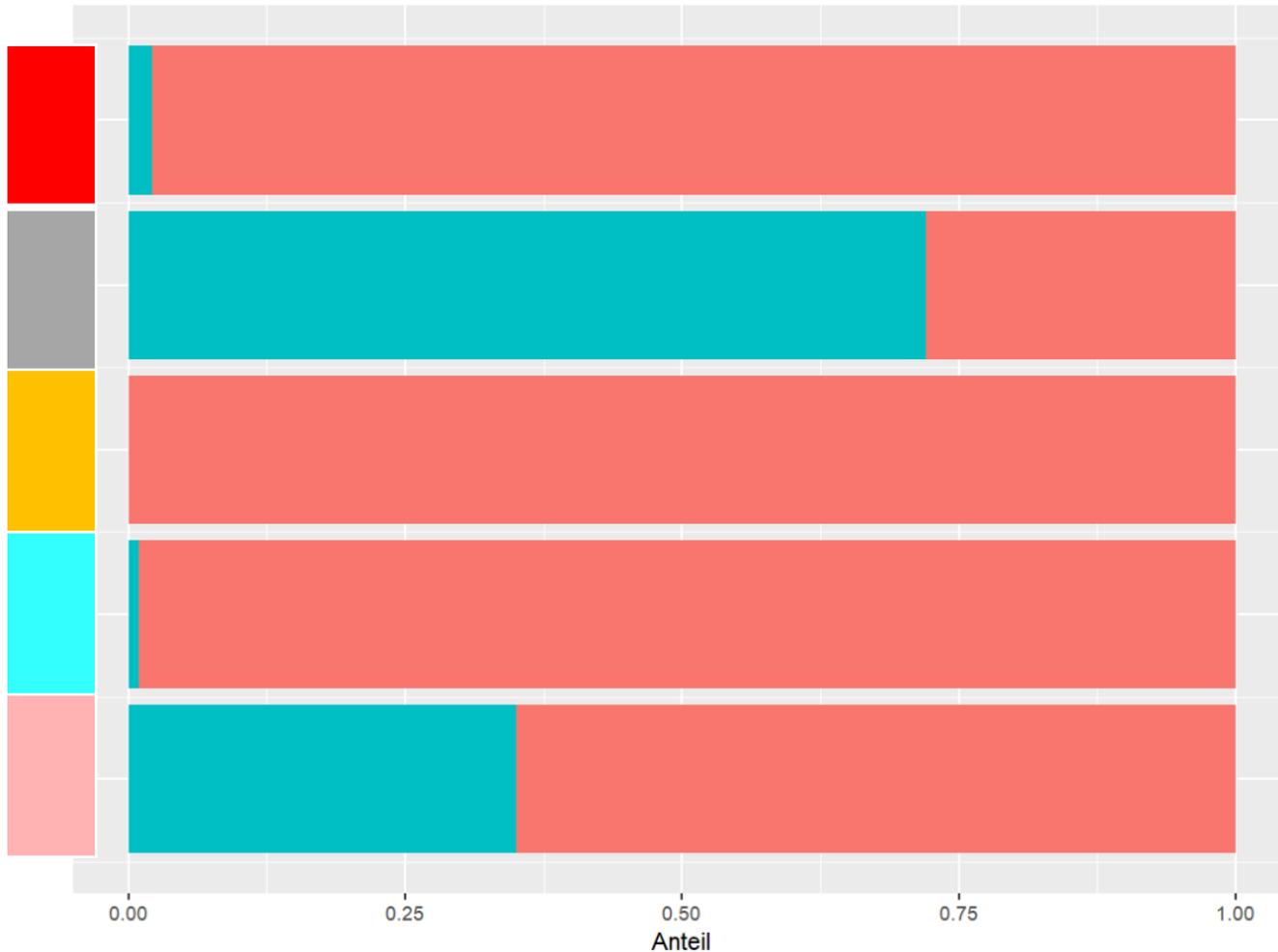


Menschen, die sich aufgrund verschiedener **sozialer Ungleichheitsfaktoren** unterscheiden (z.B. Einkommen, Geschlecht, Migrationshintergrund, Kinder), **unterscheiden sich auch in anderen Faktoren in Bezug auf Mobilität**, z.B. Anzahl der Autos, Präferenzen, Mobilitätsverhalten, etc.

- Dies bildet sich in der Clusteranalyse ab, in der die Befragten nach Ähnlichkeiten gruppiert wurden (Algorithmus)
- Soziale Faktoren haben einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten

Clusteranalyse Mobilität – soziale Lage

Anteil minderjähriger Kinder in Mobilitätsclustern



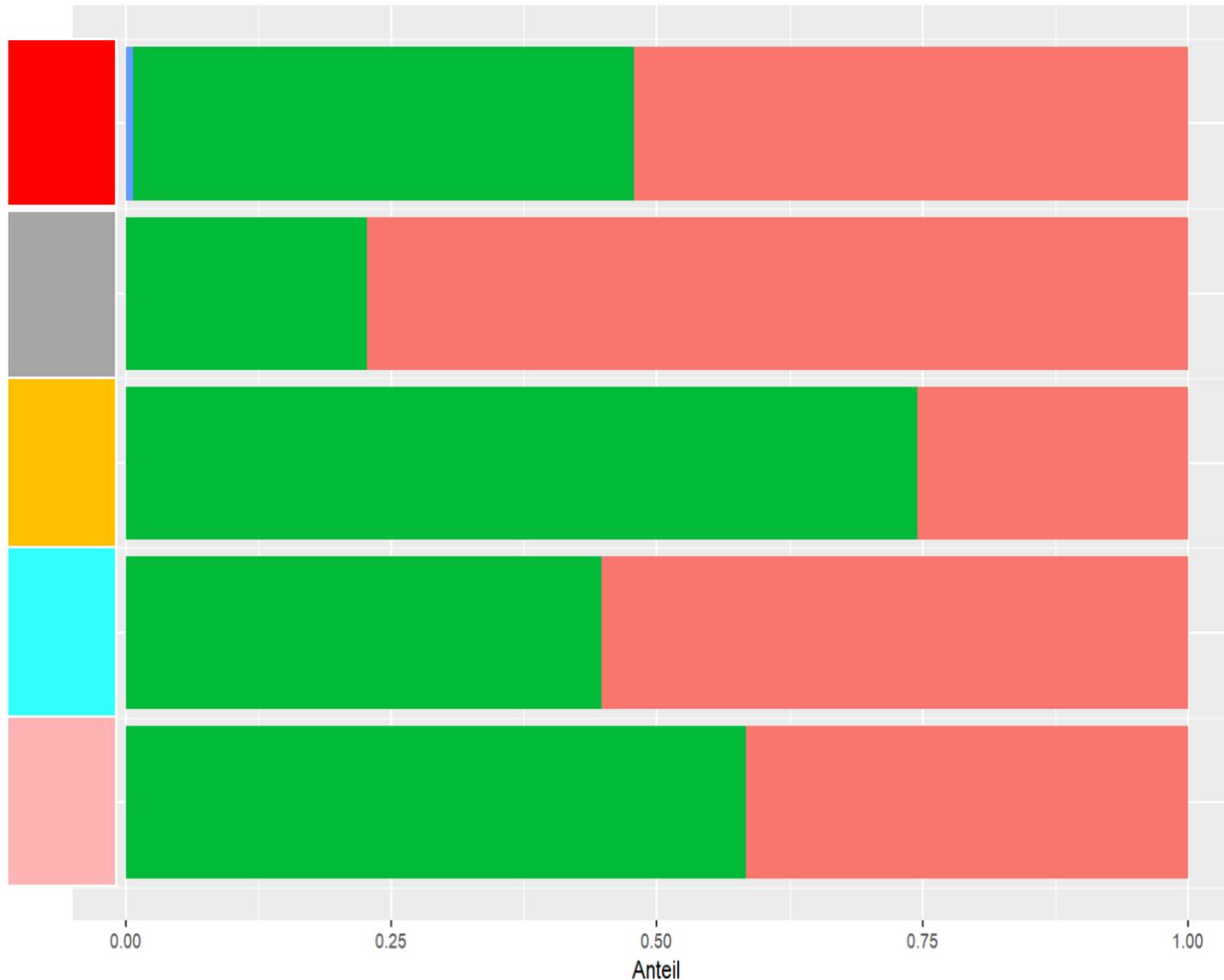
Haben Sie minderjährige Kinder?

- nein
- ja

- 5. Unfreiwillig umweltfreundlich lebende Menschen mit geringem Einkommen
- 4. materialistische, gut verdienende überzeugte Autofahrer*innen
- 3. Kreative, umweltbewusste, junge ÖPNV*Nutzer*innen
- 2. Das „gesettelte“ Nachhaltigkeits-Milieu
- 1. Umweltbewusste mittleren Alters mit überdurchschnittlichem Einkommen

Clusteranalyse Mobilität – soziale Lage

Anteil der Geschlechter in Mobilitätsclustern



Geschlecht
männlich
weiblich
divers

5. Unfreiwillig umweltfreundlich lebende Menschen mit geringem Einkommen

4. materialistische, gut verdienende überzeugte Autofahrer*innen

3. Kreative, umweltbewusste, junge ÖPNV*Nutzer*innen

2. Das „gesettelte“ Nachhaltigkeits-Milieu

1. Umweltbewusste mittleren Alters mit überdurchschnittlichem Einkommen

Mobilität - Maßnahme

Maßnahme Rang 1 - 3

Maßnahme	avg	Priorisierung nach soziale Gruppe
Ein besserer öffentlicher Verkehr (z.B. höhere Taktung und räumlicher Ausbau)	4,17	<ul style="list-style-type: none"> – höhere Schulabschluss – höhere Einkommen
Günstigere Angebote im Bus- und Bahnverkehr (auch Fernverkehr), z.B. durch Verstetigung des 9 Euro Tickets	4,16	<ul style="list-style-type: none"> – deutlich wichtiger für Schüler*in/Studenten /Azubis
Räumliche Nähe zwischen Wohnort, Schule/Kita, Arbeit, Einkaufsmöglichkeiten	4,03	<ul style="list-style-type: none"> – Frauen – Erwerbstätige

Abbildung: Yue Zheng

Maßnahme Rang 4 - 6

Maßnahme	avg	Priorisierung nach soziale Gruppe
Ein Ausbau von sicheren Radwegen	4,01	
Lückenlose Alternativen zum Auto	3,96	<ul style="list-style-type: none"> – Schule/ Studium/ in Ausbildung, – höhere Schulabschluss, – höhere Einkommen, – Erwerbstätige
Der Ausbau von Fußgängerzonen und autofreien Zonen	3,56	<ul style="list-style-type: none"> – Familiäre Migrationserfahrung – Mit minderjähriger Kindern

Soziale Faktoren und Lebenszusammenhänge sind relevant für die Teilhabe an suffizienter Mobilität

- Durch Aggregation sozialer Ungleichheitsfaktoren wird ihre Wirkung auf Teilhabe deutlich sichtbar. Zu wenige Studien berücksichtigen dies, Faktoren werden meistens einzeln betrachtet.
- Sorgearbeit und Gender, aber auch andere Diskriminierungskategorien sind relevante **Suffizienzbarrieren** und benötigen eine besondere Adressierung
- Der **Faktor Kinder haben** muss mehr berücksichtigt werden: **Anstelle eines defizitorientierten Blickes auf Kinder (zu ungesund, zu wenig Bewegung) und Eltern („Eltern-Taxis“/Helikoptereltern)**, sollte die Planung lieber darauf fokussieren wie Sorgearbeit durch nachhaltige Mobilität entlastet werden kann und die Selbständigkeit gefördert, z.B. durch **nahräumliche Planung**
- **Es ist wichtig die Menschen in ihren Lebenszusammenhängen, die ein komplexes Gefüge aus sozialen Faktoren, Wertvorstellungen und Verhalten darstellen, anzusprechen und Bedürfnisse gezielt zu adressieren**

Literatur:

- Crenshaw, Kimberlé (1989): Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. In: University of Chicago Legal Forum, Jg. 1989, Nr. 1, S. 139-167.
- Hofmeister, Sabine/Katz, Christine/Mölders, Tanja (Hrsg.) (2013): Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit. Die Kategorie Geschlecht in den Nachhaltigkeitswissenschaften. Opladen: Barbara Budrich.
- Infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH/DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (2018): Mobilität in Deutschland 2017. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emission – Trends. [Mobilität in Deutschland 2017 - Ergebnisbericht \(bund.de\)](https://www.bund.de/Content/DE/Infas/Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Ergebnisbericht.html)
- Kramer, Susanne (2005): Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Erdkundliches Wissen. Schriftenreihe für Forschung und Praxis (EW), Bd. 138. Stuttgart.
- Nobis, Claudia/Lenz, Barbara (2005): Gender differences in travel patterns. Role of employment status and household structure. In: Transportation Research Board (Eds.): Research on women's issues in transportation. Conference proceedings 35(2): Technical Papers, Washington, 114-123.
- Scheiner, Joachim (2019): Mobilität von Kindern und planerische Konzepte. In: Raumforschung und Raumordnung. 77(5): 441–456.
- Winker, Gabriele/Degele, Nina (2009): Intersektionalität. Zur Analyse sozialer Ungleichheiten. Bielefeld: transcript.