

Klimagerechtigkeit, Gender und Verkehr



Verkehr oder Mobilität ist ein entscheidender Aspekt der modernen Gesellschaft, der wirtschaftliche Aktivitäten, soziale Interaktionen und den Zugang zu wichtigen Dienstleistungen erleichtert. Er ist jedoch mit erheblichen Umweltkosten verbunden, denn der globale Verkehrssektor trägt zu etwa 24 % der CO₂-Emissionen aus Energie bei. Dieses Briefing-Papier beleuchtet die verschiedenen Dimensionen des Verkehrs, Beispiele für Geschlechtergerechtigkeit im Verkehrssektor, geschlechtsspezifische Ungleichgewichte und genderblinde Flecken in der europäischen Politik.

Etwa ein Viertel der CO₂-Emissionen aus Energie stammen aus dem Verkehrssektor, und dieser Anteil ist seit 1990 stetig um etwa 1,7 % pro Jahr gestiegen, was auf die besondere Dringlichkeit der Umsetzung nachhaltiger Lösungen verweist. Trotz der Bemühungen um eine Verringerung der Emissionen ist der Verkehrssektor nach wie vor stark auf Erdölprodukte angewiesen, die fast 91 % seines Energieverbrauchs ausmachen. Der Straßenverkehr trägt am meisten zu den CO₂-Emissionen des Verkehrssektors bei, doch auch andere Verkehrsträger wie Frachtschiffe und der Flugverkehr tragen zum Klimawandel bei.

Der weltweite Transport von Erdöl und Waren spielt eine zentrale Rolle im Kapitalismus und in der Globalisierung und ist unmittelbar mit der Ausbeutung von natürlichen Ressourcen - und von Arbeitskräften - verbunden. Dieses System ist durch ungleiche Handelsbeziehungen und hierarchische Arbeitsverhältnisse gekennzeichnet, die häufig rassistische und geschlechtsspezifische Vorurteile widerspiegeln. Diese Form des Wirtschaftens wird durch eine globale Handelspolitik gestützt, mit der die Europäische Union darauf abzielt, europäischen Unternehmen die Möglichkeit zu geben, einerseits ihre Produktion in alle Teile der Welt zu verlagern und andererseits in unterschiedlichste Sektoren zu exportieren, um den Waren- und Dienstleistungsverkehr zu steigern. So haben beispielsweise die EU-Agrarsubventionen und die Handelspolitik den Export von Agrarerzeugnissen minderer Qualität zu niedrigen Preisen in Länder des globalen Südens gefördert, wodurch die lokale Subsistenzlandwirtschaft, die häufig von Frauen betrieben wird, verdrängt wird, während der Handel gleichzeitig zu einem Anstieg des CO₂-Ausstoßes durch den Transport beitragen.

Transport und Logistik sind männerdominierte Arbeitsfelder. Nach Angaben der Internationalen Ar-

beitsorganisation (IAO) stellen Frauen etwa 17 % der Beschäftigten im weltweiten Transportwesen; in der EU liegt dieser Anteil mit 22% Frauen im Verkehrssektor leicht höher. Eine stärkere Vertretung von Frauen in diesem Sektor bzw. vor allem bei der Formulierung der Verkehrspolitik ist von entscheidender Bedeutung, um den Mobilitätsbedürfnissen von Frauen gerecht zu werden. Es müssen erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um systematische Gender-Analysen und ein Gender-Mainstreaming in allen Planungs- und Entwicklungsprozessen im Verkehrsbereich einzuführen.

Was den Verkehrskonsum anbelangt, so weisen Untersuchungen auf erhebliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern hin (wobei es an Daten über das Mobilitätsverhalten von LGBTIQ-Personen mangelt).

Straßenverkehr: Hohe Schadstoffbelastung und erhebliches Ungleichgewicht zwischen den Geschlechtern

Die individuellen Mobilitätsmuster von Männern sind stark mit dem motorisierten Verkehr verbunden - Männer stellen die Mehrheit der Auto- und Motorradfahrer*innen. Im Gegensatz dazu sind mehrheitlich Frauen die Nutzer*innen von (städtischen) öffentlichen Verkehrssystemen, und sie sind mehr als Männer darauf angewiesen, zu Fuß zu gehen. Im globalen Süden können sich viele Frauen aufgrund ihrer finanziellen Situation und wegen ihrer Betreuungspflichten kein Verkehrsmittel leisten; oft aber ist es auch die mangelnde Sicherheit, die die Bewegungsfreiheit von Frauen im öffentlichen Raum einschränkt. Barrierefreie Zugänglichkeit ist ein weiteres Anliegen, z.B. für Frauen mit Kindern, ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen, während die persönliche Sicherheit im Verkehr oft auch ein Anliegen von LGBTIQ+-Personen ist. Das Verständnis dieser (sich überschneidenden) geschlechtsspezifischen Dynamiken ist neben den allgemeinen Umweltauswirkungen des Verkehrs von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung wirksamer politischer Maßnahmen und Initiativen zur Eindämmung des Klimawandels und zur Förderung eines gerechten Zugangs zu Verkehrsmitteln.

Der Straßenverkehr ist der Hauptverursacher der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor. Da es überwiegend Männer sind, die Autos und Motorräder benutzen, führt ihr Mobilitätsverhalten zu einem höheren Energiever-

brauch und Kohlendioxidausstoß als das von Frauen. Untersuchungen in Europa zeigen, dass Frauen ein größeres Umweltbewusstsein haben, insbesondere in Bezug auf die Nutzung von Autos. Unter dem Gesichtspunkt der Klimagerechtigkeit ist eine Reduzierung des Motorverkehrs auf der Straße unerlässlich. Während abgelegene ländliche Gebiete im globalen Süden von verbesserten Straßenverbindungen profitieren können (z.B. besserer Zugang für Mädchen und Frauen zu Bildung, Gesundheitsdiensten oder zur Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse), plädieren Stadtplaner*innen für dichtere Siedlungen, um den Bedarf an neuen Straßen im globalen Norden zu verringern. Die Konzentration von Siedlungen in Dörfern und Städten unterstützt Lösungen für den öffentlichen Nahverkehr und fördert die Fußgängerfreundlichkeit, was Frauen bzw. allen Menschen mit Betreuungsaufgaben zugute kommt.

Frauen und Verkehr: Von unbezahlter Sorgearbeit bis zu Sicherheitsbedenken

Weltweit übernehmen Frauen drei Viertel der unbezahlten Betreuungsarbeit, was zu komplexeren Mobilitätsmustern bei Frauen im Vergleich zu Männern führt. Frauen unternehmen oft kürzere Fahrten, verbinden dabei aber mehrere Aufgaben, wie z.B. Kinder zur Schule bringen und dann Besorgungen machen, oder um Familienmitglieder mit eingeschränkter Mobilität zu unterstützen. Die bestehenden Verkehrsnetze sind jedoch in erster Linie auf die Bedürfnisse von Berufspendler*innen ausgerichtet und vernachlässigen die Bedürfnisse von Frauen hinsichtlich ihrer Fahrten, die oft auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten stattfinden. Darüber hinaus beeinflussen Bedenken hinsichtlich der persönlichen Sicherheit die Mobilitätsentscheidungen von Frauen erheblich. Die Angst vor sexueller Belästigung und Übergriffen führt dazu, dass Frauen sicheren Verkehrsmitteln den Vorzug geben, auch wenn diese mehr Zeit in Anspruch nehmen. Dies verschärft den Zeitmangel und die "Zeitarmut" von Frauen mit unbezahlten Betreuungsaufgaben.

Die geschlechtsspezifischen Unterschiede bei der Nutzung von Fahrrädern und neuen Mobilitätsoptionen in Europa sind bemerkenswert. Untersuchungen zeigen, dass Männer deutlich mehr Fahrrad fahren als Frauen, wobei die geringere Nutzung des Fahrrads durch Frauen hauptsächlich auf Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit zurückzuführen ist. Auch neue Mobilitätsdienste wie E-Scooter und Carsharing werden von Männern eher genutzt als von Frauen. Zu den Hindernissen, die Frauen davon abhalten, diese Dienste in Anspruch zu nehmen, gehören Sicherheitsbedenken (z.B. das Teilen von Fahrzeugen mit Fremden), Verfügbarkeit, Komplexität (z. B. umständliche Registrierungsverfahren), Kosten und begrenzte Ladekapazität. Bike-Sharing und

E-Scooter sind oft nicht für den Transport von Kindern oder anderen zusätzlichen Passagieren, Kinderwägen, Gepäck oder Einkaufstaschen geeignet. Darüber hinaus scheint das Design dieser Dienste eher auf Männer ausgerichtet zu sein, wobei Faktoren wie das Gewicht von Fahrrädern oder E-Scootern für Frauen eine Herausforderung in Bezug auf die Manövrierfähigkeit darstellen können.

Der Mangel an intersektionellen Zugängen im Europäischen Green Deal

Der Europäische "Green Deal" zielt darauf ab, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu reduzieren, wobei die "Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität" (SSMS) eine Schlüsselkomponente ist. Die Strategie erkennt geschlechtsspezifische Beschäftigungsunterschiede an, enthält jedoch keine Vorschläge für eine durchgängige Berücksichtigung der Gleichstellung der Geschlechter in der Mobilitäts- und Verkehrspolitik und geht nicht auf die Sicherheitsbedenken von gefährdeten Personen ein, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen oder im Verkehrssektor arbeiten. Darüber hinaus argumentieren Kritiker*innen, dass die Politik der individuellen Mobilität mittels der Förderung von Elektroautos zu Unrechtden Vorrang einräumt und zu wenig auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs abzielt. Dieser Ansatz verschärft die Umweltschäden durch die erhöhte Nachfrage nach Rohstoffen wie Mineralien und seltenen Erden für elektronische Geräte und Batterien. Der Fokus auf die Mobilitätsmuster von Männern und der Mittelschicht, verbunden mit einer neokolonialen Strategie der Ressourcenausbeutung im globalen Süden führen zu weiteren Ungleichheiten und Umweltzerstörung.

Der Bahnverkehr spielt sowohl im Güter- als auch im Personentransport über längere Strecken eine wichtige Rolle und trägt nur 1 % zu den Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bei, was ihn sehr nachhaltig macht. Dennoch stehen viele Länder vor der Herausforderung, ihre Bahninfrastruktur zu erhalten und zu verbessern, da in den letzten Jahrzehnten der Nutzung von KFZ und dem Flugverkehr Vorrang eingeräumt wurde. Es ist auch wichtig festzustellen, dass der Schienenverkehr im Vergleich zu allen anderen Verkehrsträgern eine viel geringere geschlechtsspezifische Ungleichheit bei der Nutzung aufweist. Allerdings stellen die Ticketkosten oft ein erhebliches Hindernis für die Nutzung dar, insbesondere für sozial schwächere Gruppen. Die Priorisierung von Investitionen und politischen Initiativen, die die öffentliche Bahninfrastruktur - und insgesamt den öffentlichen Verkehr - stärken und gleichzeitig schädliche Subventionen oder Steuerbefreiungen wie für Kerosin (im Flugverkehr) abschaffen, ist der Schlüssel zum Aufbau eines nachhaltigen Verkehrs.

Empfehlungen

- ⇒ Die EU und die Mitgliedstaaten sollten nachhaltigen und sozial gerechten öffentlichen Verkehrsangeboten Vorrang einräumen, die den unterschiedlichen Bedürfnissen von Frauen und anderen unterversorgten Personengruppen gerecht werden
- ⇒ Politiker- und Entscheidungsträger*innen auf staatlicher und privatwirtschaftlicher Ebene sollten auf eine stärkere Vertretung von Frauen im Verkehrs- und Mobilitätssektor hinarbeiten und gleichzeitig eine sinnvolle Beteiligung von Frauen und pflegenden Angehörigen an der Gestaltung der Klima- und Verkehrspolitik fördern.
- ⇒ Die EU und die Mitgliedstaaten sollten öffentliche Investitionen und Subventionen von umweltschädlichen Verkehrsinfrastrukturen abschaffen und frei werdende Mittel auf umweltfreundliche öffentliche Mobilitätslösungen umlenken.
- ⇒ Es gilt, einen nachhaltigen Konsum zu fördern, der auf einer makroökonomischen Politik basiert, die die Wiederverwendung von Materialien fördert und den übermäßigen globalen Transport von Waren und Öl verringert. Teil dieser Politik sind handelspolitische Maßnahmen, die auf Menschenrechten, Umweltstandards und feministischer sozialer Gerechtigkeit beruhen. Die EU und die Mitgliedstaaten sollten faire Löhne und Arbeitsbedingungen sowie strenge Umweltstandards gewährleisten, um nachhaltige - bevorzugt lokale - Produktions-, Transport- und Konsumzyklen zu fördern.



Credit: UN-Habitat, Kairo

Erfahrungen von Frauen im öffentlichen Verkehrssystem des Großraums Kairo

“Die Studien weisen auf eine Reihe von Problemen hin, mit denen Frauen konfrontiert sind, darunter unregelmäßige Verbindungen, Überfüllung und die ständige Gefahr sexueller Belästigung. Die Teilnehmerinnen forderten eine Ausweitung der öffentlichen Verkehrsmittel, um die Überfüllung zu beseitigen und die Zuverlässigkeit zu verbessern. Es werden Beschwerdesysteme benötigt, um sicherzustellen, dass Täter (sexueller Übergriffe) vor Gericht gestellt werden. Sichere, allgemein zugängliche Gehsteige mit angemessener Beleuchtung und Schaufenstern, die einen ‘Blick auf die Straße’ bieten, sind erforderlich, um die Sicherheit auf dem Weg zu den Haltestellen und auf Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern.” (UN-Habitat, 2021)

Informeller Verkehr: Die vernachlässigten Mobilitätsbedürfnisse von Frauen

“Populäre Verkehrsmittel (...) bieten eine große Reichweite, hohe Frequenzen und niedrige Kosten. Informeller Nahverkehr ist oft der einzige verfügbare Dienst und bietet relativ kurze Wege vom Ausgangspunkt zum Ziel. Trotz der Notwendigkeit dieser Dienste unterliegt der informelle Nahverkehr keiner staatlichen Kontrolle, was zu Preisschwankungen, laxen Sicherheits-, Arbeits- und Umweltstandards und übermäßig zentralisierten und überlasteten Strecken führt. Wie die formellen Verkehrsdienste ist auch der informelle Nahverkehr oft blind für die komplexen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen, die über die eines gesunden Mannes hinausgehen. Die Wege von Frauen sind weniger geradlinig und beinhalten oft mehr Zwischenstopps als die von Männern, beispielsweise um Kinder zur Schule zu bringen, ältere Eltern zu besuchen oder Hausarbeiten zu erledigen. Außerdem sind Frauen mehr auf Fußgängerwege angewiesen und nutzen den öffentlichen Nahverkehr eher außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Frauen haben auch weniger Zugang zu Privatfahrzeugen und sind seltener im Besitz eines Führerscheins als Männer. Schließlich berichten Frauen auch regelmäßig von sexuellen Belästigungen und Übergriffen im öffentlichen Nahverkehr.” (Baskin, 2023)



Credit: Jeffrey Czum

Sorgen Sie dafür, dass (weibliche) care-orientierte Werte zur Norm werden!

“Es muss sorgfältig überlegt werden, wie die Interessen und Bedürfnisse von Frauen berücksichtigt werden können, ohne nicht-nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern. In den Industrieländern ist eine entscheidende Frage, wie das umweltfreundlichere Verhalten von Frauen zu einem Maßstab für alle gemacht werden kann - wie ein solches Verhalten unterstützt werden kann, anstatt es zu behindern und Frauen zu zwingen, männliches Verhalten zu übernehmen.” (GenderCC).



Autorin : Claudia Thallmayer (WIDE Austria)

Redaktion : Birgitte Hjerrild (KULU-Women and Development) & Emma Rainey (WIDE+)

Grafische Gestaltung : Stephanie Höglund (WIDE+)

Von der Europäischen Union finanziert. Die geäußerten Ansichten und Meinungen entsprechen jedoch ausschließlich denen des Autors bzw. der Autoren und spiegeln nicht zwingend die der Europäischen Union oder der Europäischen Exekutivagentur für Bildung und Kultur (EACEA) wider. Weder die Europäische Union noch die EACEA können dafür verantwortlich gemacht werden.

Literaturverzeichnis

Badran, A., Mousallem, S., Sabek, Y., Mimano, C., Kost, C., Sorour, M., & El Deeb, N. (2021). A study on gender equity in Greater Cairo's public transport system. UN-Habitat & ITDP. <https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/05/gender-report-221130-.pdf>

Baskin, A. (2023). Inequality in Cities: The Power of Data – Making Transport Systems in Africa More Equitable. URBANET. <https://www.urbanet.info/data-transport-systems-africa-equitable/>

European Commission. Women in Transport – EU Platform for Change. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues/equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en

GenderCC. Transport, gender and climate change. <https://www.gendercc.net/gender-climate/transport.html>

Heffernan, R., Heidegger, P., Köhler, G., Stock, A., & Wiese, K. (2021). A Feminist European Green Deal. Towards an Ecological and Gender Just Transition. Friedrich-Ebert-Stiftung. <https://library.fes.de/pdf-files/iez/18990.pdf>

IEA. Transport. <https://www.iea.org/energy-system/transport>

ILO. (2013). Women in the Transport Sector. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_234882.pdf

Kendziorra, J., Barmann, M.N., Witee, A.T., & Kusanke, K. (2023). Gender and Mobility – A Literature Review on Women's (Non-)Use of Shared Mobility Services. Wirtschaftsinformatik 2023 Proceedings, 56(273). <https://aisel.aisnet.org/wi2023/56>

Ramboll. (2021). Gender and (smart) mobility. Green Paper. https://www.tinngo.eu/wp-content/uploads/2021/04/Gender-and-mobility_report.pdf

Ritchie, H. (2020). Cars, planes, trains: where do CO2 emissions from transport come from? OurWorldInData.org. <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>

Viswanath, K. (2023). Achieving a Better Future with Gender-Inclusive Transport and Mobility. SLOCAT Partnership. <https://slocat.net/achieving-a-better-future-with-gender-inclusive-transport-and-mobility/>

Women in Mobility. (2021). Female Mobility. <https://www.womeninmobility.org/femalemobility-en>

Über das Projekt

Das Projekt "Gender und Klimagerechtigkeit: Knowledge for Empowerment" mit dem Akronym "COPGendered" ist ein EU-finanziertes Projekt im Rahmen des Erasmus+ Programms, das im Dezember 2022 begann und drei Jahre lang laufen wird. Das Projekt wird von WIDE+ und einem transnationalen Konsortium aus sieben führenden Partnerinnen geleitet, darunter Gender CC, WIDE Austria, GADIP, KULU Women and Development, Mundubat und CSCD. Das Hauptziel ist es, die Lernenden mit Wissen und Methoden auszustatten, um kritische Zusammenhänge zwischen Geschlechterungleichheit und der Klimakrise zu verstehen und anzugehen.

Dieses Briefing-Papier ist Teil einer Reihe von Papieren, die sich mit spezifischen Themen der Verknüpfung von Gender und Klimagerechtigkeit befassen. Dazu gehören die folgenden Briefing-Papiere:

- Gender und Klimagerechtigkeit
- Klimagerechtigkeit, Gender und Energie
- Klimagerechtigkeit, Gender und LGBTIQ
- Geschlecht und klimabedingte Migration
- Klimagerechtigkeit, Gender und Extraktivismus

Weitere Informationen über das COPGendered-Projekt finden Sie unter: <https://wideplus.org/copgendered-project/>

