

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Gender und Mobilität- Die wissenschaftliche Perspektive

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Alexander Thill:

Herzlich Willkommen zu einer neuen Podcast Folge von „Nächster Halt“. Ich bin Alexander Thill von der VDV Akademie und unser heutiges Thema ist Gender und Mobilität- die wissenschaftliche Perspektive. Und ich freue mich sehr, dass wir dazu als Gesprächspartnerin Dr. Ines Kawgan-Kagan gewinnen konnten. Denn sie beschäftigt sich seit einigen Jahren intensiv mit dem Thema, ist zudem Gründerin und Geschäftsführerin vom AEM Institute und hat im Bereich der integrierten Verkehrsplanung promoviert.

Hallo, schön, dass du da bist und dir die Zeit nimmst, über dieses spannende Thema zu sprechen.

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Hallo, sehr gerne doch.

Alexander Thill:

Super. Vielleicht können wir uns dem Thema mit einer allgemeineren Fragestellung nähern, nämlich warum beschäftigst du dich bzw. der wissenschaftliche Bereich, in dem du dich bewegst mit dem Thema Gender und Mobilität? Was sind die Hintergründe?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Also ich schaue mir die Unterschiede zwischen den Geschlechtern an, weil sie statistisch signifikant sind. Das wissen wir ja schon seit sehr, sehr langer Zeit. Und sie wurden aber weitgehend ignoriert in der Praxis und fristen so ein Nischendasein in der Wissenschaft.

Ich schaue mir die Unterschiede zwischen Frauen und Männern an, einfach um zu gucken, was es für Unterschiede gibt, da wir



in den Daten, Tatsache, sehen, dass sich das ganz stark auswirkt und wir diese Schubladen haben von männlich und weiblich und männlicher Mobilität und weiblicher Mobilität. Und ich möchte einfach diese bestehenden Schubladen verstehen, um sie dann auflösen zu können, damit wir einfach viel, viel inklusivere Mobilität gestalten können.

Alexander Thill:

Wir haben im Vorgespräch kurz auch darüber gesprochen, dass es rund um den Themenkomplex Gender und Mobilität den sogenannten „Gender Mobility Gap“ gibt und eine wichtige Rolle einnimmt. Was hat es damit auf sich? Wie würdest du das Thema beschreiben?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Also seit Jahrzehnten wissen wir eigentlich schon, dass es da diese Unterschiede gibt und die sind signifikant. Und genau die Unterschiede gibt es in Bezug aufs Verhalten, auf die Einstellung, auch die Erfahrung mit Verkehrsmitteln mit Mobilität allgemein und angehörigen Themen und ein ganz großer, oft genannter Unterschied ist z. B., dass Frauen eher kürzere Wege miteinander verketteten zu sogenannten Wegeketten.

Es kommt einfach daher, dass sie mehrere Aufgaben hintereinander ausführen und die einzelnen Wege dafür dann miteinander verknüpfen. Und da ist die gendertypische Aufgabenstellung, die Aufteilung ist dafür verantwortlich, da einfach immer noch

Frauen die meisten Aufgaben in Bezug auf Haushalt und Kinder Versorgung übernehmen und auch zunehmend die Versorgung der eigenen Eltern übernehmen müssen. Der Alltag und die Anforderungen an Mobilität sind daher auch komplexer.

Dann wissen wir auch eben, dass diese einzelnen Wege kürzer sind. Die sind z. B. der Weg zum Supermarkt ist meist kürzer als der Weg zur Arbeit. Das wissen wir. Diese kurzen Wege, die verknüpfen sich dann so in Wohnortnähe zu so einem Netz aus Wegeketten. Und Männer hingegen legen noch häufiger längere Strecken am Tag zurück, wobei die ihm in den Daten sehen, dass die Wege zur Arbeit, die große Distanz ausmachen und dadurch dann halt auch diesen Effekt ausmachen.

Wir wissen, dass Frauen häufiger den ÖPNV nutzen, was nicht unbedingt daran liegt, dass sie die Öffis besser finden.

Mehr Frauen als Männer sind sogenannte Captive User. Das heißt Personen, die auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind. Das ist jetzt in Deutschland immer dann der Fall, wenn z. B. eine Frau kein Führerschein hat und nicht Radfahren kann, z. B., oder wenn sie sich kein Auto leisten kann. Genau.

Aber wir wissen auch, dass Frauen häufiger Mitfahrerinnen sind, im Pkw, wobei die Männer dann fahren. Und wir wissen auch, dass das Erstauto in einer Familie häufiger dem Mann zur Verfügung gestellt wird als der Frau. Der Zweitwagen ist dann, Tatsache, für die Frau.

Ansonsten gibt es ganz viele relevante Unterschiede in Wahrnehmung, Erfahrung. Sicherheit spielt ein ganzes großes Thema bei Frauen, größer als bei Männern.

Wo hingegen bei Männern ganz häufig so technische Details im Fokus stehen.

Dann gibt es auch noch die Umwelt-Einstellung, die da unterschiedlich sind. Und wir wissen auch, dass bei den innovativen Mobilitätsangeboten sehr viel mehr Männer diese nutzen, sich ja oder die Frauen das halt einfach nicht als nutzbar, als attraktiv annehmen.

Alexander Thill:

Das heißt, ihr untersucht vor allem auch das Mobilitätsverhalten der Menschen bzw. schaut man nochmal genau hin, auf die Unterschiede zwischen Männern und Frauen. Und gibt es noch weitere Themenbereiche in der Mobilitätsforschung, wo es weniger um die Wege geht, noch um andere Themen? Du hast eben so ein bisschen in die Richtung angedeutet: Sicherheitsaspekt ist ein Themenbereich, zum Beispiel.

Dr. Ines Kawagan-Kagan:

Ja, genau. Sicherheit ist ein großes Thema. Und dann nicht nur in Bezug auf Übergriffe, z. B. wenn man im ÖPNV nachts unterwegs ist oder Frauen fühlen sich unsicherer nachts an Stationen des ÖPNV, z. B..

Es geht auch um die die Sicherheit in Bezug auf Unfallfolgen. Das heißt, zu Crashtests werden häufiger mit männlichen Crashtest-Dummies durchgeführt. Und dann werden natürlich auch die Sicherheitsmaßnahmen dementsprechend angepasst.

Das sind so diese beiden Sicherheitsaspekte. Dann gibt es natürlich auch die die Zuverlässigkeit, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, die finanziellen Aspekte und eben auch die Zugänglichkeit. Denn wir wissen auch z. B. Frauen sind häufiger mit dem Kinderwagen unterwegs, und wenn man dann eine S-Bahn-Station mit kaputtem Aufzug hat, dann steht man da einfach mal ein bisschen länger rum.

Alexander Thill:

Und kann man sagen, dass du versuchst, auch mit deiner Forschung ebensolche Ungleichheiten noch mal mehr präsent zu machen, auch im wissenschaftlichen Diskurs, aber zeitgleich auch in die Gesellschaft reinzutragen. Geht das so in die Richtung?

Dr. Ines Kawagan-Kagan:

Genau, also das eine sind die wissenschaftlichen Hintergründe, die wir kennen. Da gab es noch nicht so viel Forschung in Bezug auf die innovativen Angebote, wo ich dann eben diese Fragen Forschungslücke geschlossen habe. Es geht aber eben auch darum, dass das endlich in Praxis ankommt. Und dass wir den Leuten, die dann eine Entscheidung

treffen, sagen: Hey! Pass auf. Da solltet ihr mal darauf achten. Da gibt es Unterschiede und unterschiedliche Bedürfnisse.

Alexander Thill:

Das heißt, und du hast es im Vorgespräch auch schonmal erzählt, dass es ja in der Mobilitätsforschung anscheinend eine ganze Menge Daten und Erhebungen gibt, diese aber eben meist nicht genderspezifisch aufbereitet werden. Was sind denn deiner Meinung nach Gründe dafür?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Also der offensichtlichste Grund ist einfach der, dass Leute gar nicht wissen, dass es diesen Gender Mobility Gap gibt. Und viele möchten den aber auch gar nicht sehen, weil sie sich mit dem Thema nicht beschäftigen wollen. Dabei wäre es eigentlich so einfach, weil diese Variable wird in den meisten Sätzen, in den meisten Befragungen oder Datensätzen auch mit erhoben. Und dann könnte man einfach mal wirklich eine Analyse laufen lassen und gucken, was die Unterschiede sind. Und das ist halt der eine Teil und der andere dann eben auch noch mal dieses:

Welche Fragen sind denn eigentlich relevant? Gibt es Fragen, die sind Frauen z. B. gar nicht relevant und andere werden nicht gefragt, die ist aber eigentlich sein müssten?

Alexander Thill:

Würdest du denn sagen, dass dieses „nicht gesehen werden“ entspringt das so ein bisschen auch dem aktuellen wissenschaftlichen Diskurs in dem Bereich? Oder würdest du sagen, das ist auch Problem der Resonanz, den das Thema vielleicht in dem breiteren gesellschaftlichen Kontext, ich denke jetzt eine politische Ebene zum Beispiel, hat.

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Ja, es ist so, dass einige wollen das Thema nicht sehen, weil die sagen: Wir sind doch eigentlich alle gleich. Was willst du denn? Dem ist, Tatsache, nicht so. Das wissen wir. Und das anzuerkennen fällt vielen erstmal schwer.

Was da auch so ein bisschen da mitschwingt, dass man Leute selbst

unbewusst unterschiedlich behandelt, obwohl man das eigentlich gar nicht so offen zugeben würde, dass sich diese Sachen weiterhin nicht anschauen wird.

Das wird halt auch immer so als „Das ist ein „Good will“.“, „Das ist was so „on top“.“, „Das machen wir, wenn wir mal Zeit dafür haben.“ dargestellt.

Dabei ist es eigentlich die Hälfte des Marktes, den man außen vorlässt und der dann nicht adressiert wird. Und da sollte politisch, Tatsache, auch mehr gefordert werden und von oben einfach auch der Druck kommen, dass sich auch Männer mit dem Thema mal beschäftigen, weil die sehen es nicht, die sind davon nicht betroffen, in den meisten Fällen und hören es dann irgendwann von ihren Töchtern oder von ihren Frauen oder Schwestern, aber selber erfahren Sie es nicht. Und wenn man es selber nicht erfährt, dann hat man das nicht auf dem Schirm.

Alexander Thill:

Einerseits natürlich nachvollziehbar, andererseits sehr schade. Gerade auch im Blick, vielleicht eher auf das Thema Gleichberechtigung in der Gesellschaft insgesamt. Vielleicht kannst du in dem Zusammenhang noch einmal erläutern, inwiefern eine verstärkte Auseinandersetzung mit dem Thema zu mehr Gleichberechtigung in der Gesellschaft beitragen würde.

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Ich weiß nicht, ob ihr den Spruch kennt: Männern planen für Männer – ein bekannter Satz.

Wenn man eben von der eigenen Perspektive ausgeht bzw. Sachen weitermacht, die schon so lange so gelaufen sind, dann besteht die Gefahr, dass man die Bedürfnisse und Anforderungen von anderen Personengruppen nicht sieht, nicht wahrnimmt und nicht adressiert.

Und es ist ja umso wichtiger, dass wir den ÖPNV so stärken, dass er mit dem Privat-Pkw als Konkurrenz oder als Alternative mithalten kann. Und da geht es nicht nur darum: Wir haben ein Angebot, sondern es muss halt auch attraktiv sein und es muss die Bedürfnisse der User decken und

ansprechen. Das Stichwort dazu wäre auch noch, was Mobilität eigentlich bedeutet für die Leute.

Es ist ja wichtig als Element der sozialen Teilhabe und für die Lebensqualität, wenn man mobil sein kann und der ÖPNV hat ja eben diese Daseinsvorsorge zu erfüllen und sollte dann dementsprechend auch alle adressieren.

Alexander Thill:

Und wie sieht es aus mit, sag mal, einem praktischen Transfer deiner Forschung in so einem gesellschaftlichen Diskurs? Hast du da eine bestimmte Ansprechpersonen aus dem Bereich der Politik oder aus anderen Bereichen, wo du sagst, da sind offene Türen?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Ja, auf EU Ebene ist das Thema gerade wirklich sehr, sehr stark diskutiert und man merkt, dass das halt von dort auch ausstrahlt in die anderen Bereiche und in den in der Öffentlichkeit wird es immer häufiger auch angesprochen.

Also wenn man denke, nur an „All male panels“, sogenannte Manels, wo dann auf einmal ein Shitstorm los tritt und denkt okay, ja, wieso habt ihr da nicht eine Frau sitzen? Das sind so Sachen, die da eine Rolle spielen und auf EU-Ebene da gibt es natürlich in den Netzenwerken, Arbeitsgruppen, die, die sich dafür stark machen, die im internationalen Bereich einfach da voranschreiten und in Deutschland gibt es auch einzelne Hubs zu bestimmten Themen, die die Themen vorantreiben. Man braucht einen langen Atem dafür.

Alexander Thill:

Wie in der Einleitung angesprochen, hast du ja, dass AEMM Institut gegründet, welche Zielsetzung verfolgt denn das Institut bzw. du in deiner Arbeit darin? Welche Ideen geht dir danach auch hierzu mit Blick auf diesen praktischen Transfer einfach? Ist das Medium für dich, dieses Institut?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Ja, definitiv. Also, wir haben AEM Institut gegründet, wobei AEM für Accessible Equitable Mobility steht, also zugängliche

und gerechte Mobilität. Wir uns wirklich diesem Thema verschrieben haben. Wir haben nämlich festgestellt, es gab immer mal wieder Initiativen, auch in den 90er-Jahren in Deutschland ganz groß, hat er aber nie jemand wirklich an der Tür stehen das Thema. Und dann ist es halt eingeschlafen, sobald die Leute in neuen Projekten waren und das möchte ich vermeiden, indem wir uns wirklich darauf konzentrieren, auch in der Arbeit und das Thema voranbringen. Und wir möchten das Wissen, dass es schon so lange gibt und ob das neue Wissen in der Praxis endlich etablieren. Und wir machen das, indem wir den Leuten Trainings anbieten. Wir beraten. Wir machen Forschung.

Alexander Thill:

Für diejenigen, die ein Interesse an einer Zusammenarbeit mit dir bzw. dem Institut hätten. Wer kann sich an euch wenden? Wie wird eine Zusammenarbeit aussehen? Richtet sich das auch ein Verkehrsunternehmen?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Ja, das definitiv. Ich habe festgestellt, dass viele Verkehrsunternehmen einfach noch keine gendersensible Analyse mal gestartet haben, sich das Thema einfach noch gar nicht angeschaut haben und da können die gerne zu uns kommen und wir schauen uns die Sachen an, weil es gibt ja meistens schon Daten. Und dann könnte man eine Analyse mit Genderperspektive initiieren und auch schauen, wie die bisherigen Daten analysiert wurden. Man kann Blind-Sports identifiziert. Da halte ich mich halt auch immer an den an den Verkehrsplanungsprozess, quasi, mit Zielen, die definiert werden. Dann gibt es ein Problemanalyse. Und dann schaut man einfach, welche Maßnahmen es gibt und die können dann mit uns auch umgesetzt und evaluiert werden.

Alexander Thill:

Das heißt, es ist letztendlich eine Unterstützung, auch für die Verkehrsunternehmen, die ja häufig auch offener, stark wirtschaftlichen Ebene auch agieren müssen in Führungszeichen, dass du auch sagst aus den Erkenntnissen, die ihr

mit bringt, auch aus dem Forschungsbereich, ist das auch einfach ein Anreiz und Mehrwert für die Unternehmen letztendlich, jetzt jenseits von diesem gesellschaftlichen Aspekt?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Ja, das sollte es definitiv sein, weil ich meine, wir reden über die Hälfte des Marktes, die immer irgendwie mitgedacht wurde bisher, aber noch nie wirklich genauer untersucht wurden in der Praxis. Da ist einfach ein großes Marktpotenzial und ich denke, wenn wir die Verkehrswende wirklich vorantreiben wollen, dann können wir nicht sagen, wir haben ein Angebot und das ist eigentlich ganz gut für den Durchschnitt. Aber die einzelnen Gruppen, die es da gibt, die werden halt nicht adressiert. Und Gender ist ja nur eine der Variablen, die man sich anschauen kann. Diversität bedeutet ja viel mehr. Es geht um Alter. Es geht um Einkommen. Es geht um kulturellen Hintergrund. Es geht sogar um Bildungsstände, die da einfach Unterschiede ausmachen.

Alexander Thill:

Wie ist es aus seiner Erfahrung in der Zusammenarbeit, gerade mit Verkehrsunternehmen, haben die bestimmte Themen, die sie vor allem interessieren? Kann man das eingrenzen? Oder ist das ganz breit gestreut?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Also das häufigste Thema, was ich höre, ist Tatsache die Sicherheit, in Bezug auf Übergriffe durch Männer. Das ist halt ein großes Thema. Man sieht zum Beispiel auch, wenn man sich die Daten anschaut, dass Frauen oder dass mehr Männer früh und abends unterwegs sind und Frauen dann doch eher zu Hause sind. Das kann damit zusammenhängen, dass sie sich in dem Moment, um die Kinder kümmern müssen. Es hängt aber auch damit zusammen, dass sie sich einfach unsicher fühlen, im Dunkeln den ÖPNV zu nutzen. Und das ist halt eines der großen Themen, was da angesprochen wird.

Alexander Thill:

Wie nimmst du denn in dem Zusammenhang, ich sag mal, den Transfer wirklich in die in die haptische Praxis vielleicht auch wahr, wenn es jetzt zum Umbau vielleicht auch von Haltestellen geht etc.? Kannst du sagen, dass ihr da ansetzen konntet mit eurer Arbeit, das wirklich auch Analysen ihren Weg in solche praktischen Dinge wie Umbau von Haltestellen gefunden haben?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Also in meiner Arbeit noch nicht, weil wir ja erst im November gegründet haben, letztes Jahr. Das heißt, wir hatten noch keine Station irgendwie umgestaltet, würde ich sehr gerne machen, aber haben wir, Tatsache, noch nicht. Ich weiß aber aus der aus anderen Projekten, dass es halt schon in der Praxis angekommen ist, eben diese Umgestaltung. Da geht es ganz viel mit Licht. Es geht darum, Sicherheitskameras bzw. Personal, die noch mal ein anderes Level an Sicherheit empfinden geben, zur Verfügung stellt, dass selbst solche Faktoren wie Graffiti und Schmierereien, die wirken sich auf das subjektive Sicherheit empfinden aus. Das sind Sachen, die kommen dann, Tatsache, an. Die wurden dann aber nicht unbedingt mit genderspezifischen Analysen erhoben, sondern das ist generell eher der Durchschnitt, der dann gewertet wurde, bzw. eben nicht gendersensibel.

Genau und dann ist es natürlich auch so: Die Verkehrsbetriebe können natürlich auch nur in den Stationen was machen, was zehn Meter weiter passiert, wo auf einmal kein Licht mehr ist. Das ist dann einfach nicht mehr mit infrastrukturellen Maßnahmen irgendwie zu bekämpfen. Das ist eine Sache, wo wohl einfach eine Zusammenarbeit geben muss zwischen den Städten, zwischen den Kommunen, mit den Verkehrsverbänden, um auch Awareness-Kampagnen zu starten, weil wir sonst einfach nur das Symptom bekämpfen, aber nicht die Ursache. Die Ursache sind einfach die Übergriffe und die müssen aufhören.

Alexander Thill:

Auf mehreren Ebenen ein extrem wichtiges Thema, denke ich, und auch so im Detail, wie du es beschrieben hast. Wie ist es denn

mit der praktischen Kontaktaufnahme zu dir oder zu eurem Institut? Was muss man denn machen als Verkehrsunternehmen, wenn man sich beraten lassen möchte?

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Genau am besten einfach eine E-Mail schreiben an contact@aem-institute.de. Genau, dann einfach ein Gespräch vereinbaren und wir schauen dann mal was, was gibt es schon an Vorarbeit? Was wurde schon mal gemacht oder wo wurde sich schon mal was angeschaut? Welche Probleme gibt es, die irgendwie konkret adressiert werden könnten? Und dann schaut man einfach weiter von da.

Alexander Thill:

Ich hoffe natürlich, dass wir bei dem wichtigen Thema jetzt auch ein bisschen Werbung machen konnten für deine Arbeit und dein Institut und den ganzen wissenschaftlichen Bereich. Da scheint es ja echt Nachholbedarf zu geben.

Deshalb drücke ich auch die Daumen, dass neuer Weg da gut weitergeht und mit eurem neu gegründeten Institut da auch einen Beitrag leisten könnt.

Ines, es hat mir super viel Spaß gemacht und ich danke dir ganz herzlich, dass du dir die Zeit genommen hast für den spannenden wissenschaftlichen Einblick hier mal ins Thema Gender und Mobilität und freue mich, wenn wir wieder zu tun haben, in Zukunft und vielleicht auch mehr über die Entwicklung noch erfahren können, was sich getan hat in dem Gebiet.

Dr. Ines Kawgan-Kagan:

Dankeschön. Danke für das Interesse an dem Thema. Sehr gerne.

Alexander Thill:

An unsere Hörerinnen und Hörer:
Vielen Dank für das Hören von „Nächster Halt“ - dem Podcast der VDV Akademie.
Tschüss und bis zum nächsten Mal.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.