

DISSERTATION
Doctoral Thesis

Verkehrs- und Mobilitätserhebungen
Einführung in Gender Planning

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
Doktorin der technischen Wissenschaften (Dr. techn.)

unter der Betreuung von
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Hermann Knoflacher
und
Univ.-Doz. Dr. Ralf Risser

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Bauingenieurwesen

von
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Bente Knoll
Matr.Nr. 9240143
Obere Amtshausgasse 49/10, 1050 Wien
bente.knoll@knollszalai.at
<http://www.knollszalai.at>

Wien, im Oktober 2006

Für Jens

Inhaltsverzeichnis

Dank	5
Zusammenfassung	6
Abstract	9
0. Zum Einstieg	12
1. Gendertheoretische Positionierungen	14
1.1. Genderforschung	15
1.1.1. Positionen in der feministischen Forschung bzw. Geschlechterforschung	17
1.1.2. Entwicklungslinien feministischer Planung	22
1.2. Geschlecht/er als Konstrukt/e	27
1.2.1. sex / gender	27
1.2.2. doing gender	29
2. Gender / Planning	32
2.1. Gendered Organizations	35
2.1.1. Gender Analyse der verkehrsplanerischen AkteurInnen	35
2.1.2. Genderblick auf die Organisationen	52
2.2. Vergeschlechtlichte Planungsdiskurse	58
2.3. Planungsprozesse	62
2.4. Umsetzen von Gender Planning	66
2.4.1. Die Strategie Gender Mainstreaming	67
2.4.2. Gender Mainstreaming in Planungsorganisationen	74
2.4.3. Gender Planning auf der inhaltlichen / wissenschaftlichen Ebene	76
2.4.4. Gender Planning Prozesse	77
3. Verkehrs- und Mobilitätsenerhebungen	79
3.1. Mobilität – geschlechtsspezifisch betrachtet	80
3.1.1. Mobilität und baulich-räumliche / planerische Rahmenbedingungen	81
3.1.2. Gesamtarbeitsalltag	82
3.1.3. Wegekettten	86
3.1.4. Angstraum versus Gewaltraum / Sicherheit im öffentlichen Raum	89
3.1.5. Mythos Beschleunigung	95

3.2. Die gängige Praxis der Verkehrserhebungen	98
3.2.1. Verhaltensbezogene Verkehrserhebungen	101
3.2.2. Haushaltsbefragungen	104
3.2.3. Ausgewählte Beispiele aus der Praxis	108
3.2.4. Aufbau der Fragebögen	109
3.2.5. Ausgewählte geschlechtsspezifische Ergebnisse	123
3.3. Methodenkritik an den Haushaltsbefragungen	128
3.3.1. Zu den konkreten Fragen auf den Fragebögen	129
3.3.2. Zur Kritik auf der konzeptuellen Ebene	141
3.4. Wegenetz-Analyse mit Alltagswege-Plänen — eine gendersensible Methode	147
3.4.1. Vorgehensweise / Methodik	148
3.4.2. Alltagswege-Pläne eines konkreten Bezirks in Wien	154
3.4.3. Auswertung / Interpretationen	173
3.4.4. Gegenüberstellung Alltagswege-Pläne — quantitativer Wegefragebogen ..	185
3.5. Schlussfolgerungen	189
4. Literatur	191
5. Abbildungsverzeichnis	207
6. Anhang	211

Dank

Einige Menschen haben mich beim Arbeiten und Schreiben an meiner Dissertation maßgeblich unterstützt und begleitet, ihnen möchte ich an dieser Stelle danken:

Allen voran möchte ich meinem Sohn Jens Knoll danken: er hat ganz unmittelbar und tagtäglich Anteil genommen.

Meiner Geschäftspartnerin und Freundin Elke Szalai danke ich für die gemeinsame Erwerbsarbeit und die vielen Gespräche zu „Wie kommt denn Gender jetzt wirklich in die Planung?“ Die vorliegende Arbeit spiegelt einen Teil des Wissens von KnollSzalai wider.

Dank an Sonja Hnilica für Fachgespräche und an Elisabeth Reitingner für die Beratung zu sozialwissenschaftlichen Fragestellungen.

Dank an Rosemarie Zehetgruber für den Blick von „außen“ und die life-balance, Elke Stinnig für das Telefonat zur richtigen Zeit, das mir dann die Motivation für die letzte Phase der Dissertation gegeben hat.

Dank an Lena Krins für das Lektorat der Dissertation und Gerda Palmeshofer, die immer wieder auf den Zeitplan hingewiesen hat, danke ich für das Layout und die grafische Gestaltung der Dissertation.

Dank an Stefan Neuner, vor allem für die Unterstützung während der Monate vor der Fertigstellung der Dissertation. Dank an Irene und Günther Knoll, die mich familiär unterstützt haben und immer wieder nach dem Ende der Dissertation gefragt haben und so ganz wesentlich zur Fertigstellung beigetragen.

Hermann Knoflacher danke ich ganz besonders, dass er das „exotische“ Thema angenommen hat und für die Betreuung der Arbeit.

Ganz herzlichen Dank an Ralf Risser, der spontan die Zweitbetreuung übernommen hat und mit wesentlichen Hinweisen zur Verkehrspsychologie und aus seiner wissenschaftlichen Praxis zur Arbeit beigetragen hat.

Zusammenfassung

Die vorliegende Dissertation mit dem Titel „Verkehrs- und Mobilitätshebungen. Einführung in Gender Planning“ beschäftigt sich mit den Zusammenhängen von Gender – „dem sozialen Geschlecht“ – und Planung. Ziel ist es die Relevanz und Bedeutung von Gender in planerisch tätigen Organisationen, in Planungsdiskursen sowie in Planungsprozessen aufzuzeigen. Die Genderperspektive einzunehmen bedeutet einerseits die bestehenden Geschlechterverhältnisse und Hierarchien zu thematisieren und andererseits aktiv an einer Veränderung hin zu mehr Geschlechtergerechtigkeit beizutragen.

Im ersten Kapitel *Gendertheoretische Positionierungen* werden die feministisch-theoretischen Grundlagen vorgestellt, auf denen die Arbeit aufbaut. Feministische Forschung und Genderforschung richten ihren Blick auf die unterschiedlichen Lebensrealitäten von Menschen und thematisieren Geschlechterverhältnisse, -zuschreibungen und -konstruktionen. In einem Überblick werden die Entwicklungslinien der feministischen Planung nachgezeichnet, wobei der Schwerpunkt auf der Neuen Frauenbewegung seit den 1970er Jahren im deutschsprachigen Raum liegt.

Das zweite Kapitel *Gender / Planning* zeigt auf, dass Planung immer eingebettet in den bestehenden Geschlechterverhältnissen, Geschlechterzuschreibungen und -konstruktionen unserer Gesellschaft stattfindet. Planung wird von Menschen gemacht und diese bewegen sich innerhalb von Organisationen, sind in und durch Organisationen, wie Schulen und Universitäten, Fachhochschulen ausgebildet, arbeiten in öffentlichen Verwaltungen, in Verbänden, in Unternehmen, in politischen Organisationen. Mit Hilfe einer – erstmals in diesem Umfang für Österreich vorliegenden – quantitativen Gender Analyse der AkteurInnen jener Organisationen, die in Österreich verkehrsplanerische Maßnahmen konzipieren, planen und umsetzen, wird das ungleiche Geschlechterverhältnis zahlenmäßig deutlich. Wie die Arbeit zeigt, bildet sich Geschlecht in Organisationen nicht nur durch das biologische Geschlecht der AkteurInnen ab, sondern Geschlechterkonstruktionen sind in internen Abläufen, in der Arbeitskultur, in der Art und Weise, wie Frauen und Männer wahrgenommen werden, eingeschrieben.

Planung passiert immer eingebettet im fachlichen Diskurs, Lehrmeinungen, so genannte Planungsgrundsätze, Planungsmoden aber auch die Ideen und Visionen der „großen Meister“ haben Einfluss auf die Planung. Gerade im planerischen Fachdiskurs gibt es eine Vielzahl von Annahmen, in denen Geschlechterkonstruktionen oft implizit („Wir planen ja für alle Menschen“) – manchmal auch explizit („Die Kinderwagenrampen für die Frauen“) eingeschrieben sind. Nicht zuletzt verortet sich Planung

– ob gewollt oder nicht – auch innerhalb des wissenschaftlich-akademischen Diskurses, meist – als angewandte Ingenieurwissenschaft – an der Schnittstelle zwischen „den Gesellschaftswissenschaften“ und „der Technik“.

Planungsprozesse in Österreich sind bestimmt und beeinflusst von einer Vielzahl an normativen Vorgaben, wie den Raumordnungs- bzw. Raumplanungsgesetzen sowie der Bauordnungen der einzelnen Bundesländer. Gesetzliche Vorgaben sind nicht geschlechtsneutral, spiegeln sich doch traditionelle Konzeptionen von wohnen, arbeiten, etc. auch in den Vorgaben wider. Baulich-räumliche Strukturen, infrastrukturelle Maßnahmen i.w.S., aber auch Pläne sind als quasi „Produkte“, Ergebnisse von Planungsprozessen, die eingebettet in Planungsdiskursen in und durch vergeschlechtlichte Organisationen „erzeugt“ werden, zu verstehen. Daher sind auch in diesen Strukturen und Rahmenbedingungen Geschlechter- und somit Machtverhältnisse eingeschrieben.

Schematisch und konzeptuell wird in diesem Kapitel herausgearbeitet, wie die Genderperspektive in die Planung eingebracht werden kann und muss, wie Gender Planning umgesetzt werden kann und muss, um dem Ziel der Geschlechtergerechtigkeit näher zu kommen. Eine unterstützende Strategie zur Veränderung dabei ist Gender Mainstreaming. Als horizontales Ziel der Europäischen Union formuliert, bringt Gender Mainstreaming die Perspektive der Geschlechterverhältnisse in alle politischen (und so auch in alle planerischen) Prozesse und zielt auf Geschlechtergerechtigkeit ab. Gender Mainstreaming als Strategie ist in Österreich sowohl auf Bundes- als auch auf Bundesländerebene in diversen Beschlüssen formuliert.

Im dritten Kapitel *Verkehrs- und Mobilitätserhebungen* werden an einer verhaltensbezogenen Methode zur Verkehrserhebung, nämlich der Haushaltsbefragung, geschlechtsspezifische Zuschreibungen und eingeschriebene Geschlechterkonstruktionen aufgedeckt. Als konkrete Beispiele werden aktuelle Mobilitätserhebungen aus Österreich und Deutschland, wie die „Verkehrserhebung Oberösterreich“ (2001), die bundesweite Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (2002) sowie die „Mobilitätsbefragung Niederösterreich“ (2003) herangezogen.

Die feministische Analyse zeigt, dass sich nicht erst in den Auswertungen und Interpretationen der Daten sondern bereits im Fragebogen Vereinfachungen und Verkürzungen finden, die wesentliche Aspekte des Mobilitätsverhaltens vor allem von Menschen, die Betreuungspflichten für andere Personen im Alltag wahrnehmen, ausblenden. So werden durch die exemplarisch vorgestellten Mobilitätserhebungen kurze Wege, Begleitwege und komplexe Wegekette nicht adäquat erhoben. Nebenbei-Wege, wie auf dem Weg zum Arbeitsplatz noch schnell in die Reinigung sind ein wesentlicher Teil der Alltagsmobilität, kommen aber in den Auswertungen durchwegs nicht vor. In den Kategorien, die bei den so genannten „Wegezwecken“ zur Auswahl stehen, spiegeln

sich patriarchale Lebensentwürfe wider: Wege, die mit Haus- und Versorgungsarbeit zusammenhängen, sind verkürzt dargestellt bzw. ganz ausgeblendet. Die gesellschaftliche Arbeit, die aufgrund der herrschenden Geschlechterordnung tendenziell Frauen zugewiesen wird, bleibt unsichtbar und kommt in den Auswertungen nicht vor. Bei der Auswertung und Interpretation von Mobilitätserhebungen wird meist nicht nach Geschlechtern und/oder Lebenssituationen differenziert. Auf die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstrukturen bzw. Infrastrukturangeboten und Verkehrsgeschehen wird bei Auswertungen und Prognosen in der Regel ebenfalls nicht eingegangen. Die feministische Analyse macht deutlich, dass mit den gängigen Methoden wesentliche Informationen zum Mobilitätsverhalten von Menschen nicht erhoben und nicht ausgewertet bzw. interpretiert werden können. Der Verkehrs- und Siedlungsplanung stehen somit nicht alle relevanten planerischen Grundlageninformationen zur Verfügung.

Diesem Defizit kann durch die Entwicklung einer neuen Methode entgegengesteuert werden. In einem empirischen Teil wird die Methode „Wegenetz-Analysen mit den Alltagswege-Plänen“ vorgestellt, eine gendersensible Methode zur Erhebung der Alltagsmobilität von Menschen, kombiniert mit der Erfassung von baulich-räumlichen Strukturen. Diese gendersensible Methode liefert Informationen zur geschlechterspezifischen Alltagsmobilität und auch mehr Informationen zu den Hintergründen der Mobilität von Menschen und zeigt, dass Mobilität vielfältig ist und dass täglich viele Wege mit ganz unterschiedlichen und oft kombinierten Wegezwecken von Menschen zurückgelegt werden.

Anhand von exemplarischen Beispielen in einem innerstädtischen Gebiet in Wien werden die vielfältigen Mobilitätsmuster und Wegeketten von Frauen, Männern und Jugendlichen auf Plänen visualisiert und im eigentlichen Sinne nachgezeichnet. Diese explorative Studie stellt einen ersten Beitrag dar, wie Genderaspekte in die Methoden der Mobilitätserhebung eingebracht werden können.

Abstract

The thesis with the title *Travel and Mobility Surveys. Introduction to Gender Planning* examines the connections between gender – the social aspects of gender – and planning. Its objective is to show the relevance and importance of gender in planning organisations and processes. Taking on a gender perspective means discussing existing gender relations and hierarchies on the one hand, and actively contributing to changes towards increasing gender equality on the other hand.

The first chapter *Positioning Within Gender Theories* introduces the thesis' theoretical foundations. Feminist research and gender studies examine the different life realities of people and discuss gender relations, gender attributions and gender constructions. In an overview, I trace the lines of the development of feminist planning with an emphasis on the second wave women's movement in the German-speaking countries since the 1970s.

The second chapter *Gender / Planning* demonstrates how planning is always embedded within preexisting gender relations, gender attributions and gender constructions in our society. People make the planning, and move within organisations, are educated by and within organisations like schools, universities, and technical colleges, and they work in public administrations, in associations, companies, and political organisations. A quantitative gender analysis of the actors within organisations that design, plan, and realize measures for traffic engineering in Austria, which is now available for the first time on this scale, clearly exposes the unequal gender relations statistically. Not only the biological sex of the actors is reflected in organisations, but also gender: the body of literature has shown that gender constructions are inscribed in internal processes, in work culture, in the way women and men are perceived within organisations. Planning is always embedded in specialist discourses, doctrines, so-called general principles of planning, fashions of planning, and the ideas and visions of the "great thinkers" also have an impact on planning. In the specialist discourse on planning there are a great number of assumptions into which gender constructions are often implicitly ("We plan for all people"), and at times explicitly ("The stroller ramps for women"), inscribed. Last but not least, planning is situated within academic and scientific discourses; as engineering science planning is in most cases – intentionally or not – located at the interface of "social science" and "technology".

In Austria, planning processes are governed and influenced by a number of normative guidelines, like spatial and regional planning acts and the building regulations in each province. Legal regulations are not gender-neutral, instead, their guidelines reflect traditional concepts of living, working etc. Spatial structures of the built environ-

ment, infrastructural measures in a broader sense, as well as plans must be conceived as practical “products” or as the outcome of planning processes embedded in planning discourses and “produced” by gendered organizations. Thus, gender and, consequently, power relations are inscribed within these structures and basic conditions.

In this chapter I will schematically and conceptually elaborate on how a gender perspective can and must be integrated into planning, as well as how gender planning can be realized to come closer to attaining gender equality. Here, gender mainstreaming is a strategy that supports change. Devised as a horizontal objective, gender mainstreaming introduces a perspective of gender relations into all political (and thus also planning) processes, and aims to achieve gender equality. In Austria, gender mainstreaming has been included as a strategy in numerous decisions on both a state and local levels.

In the third chapter *Travel and Mobility Surveys* gender attributions and constructions are revealed using the example of a behavioral method: the household survey. Current mobility surveys from Austria and Germany, such as, the Upper Austria Travel Survey (“Verkehrserhebung Oberösterreich”, 2001), the national survey on Mobility in Germany (“Mobilität in Deutschland”, 2002), as well as the Lower Austria Mobility Survey (“Mobilitätsbefragung Niederösterreich”, 2003) provide the concrete examples for analysis.

The feminist analysis shows that not only the interpretations of the data, but also the questionnaires reveal reductions and simplifications, which veil crucial aspects in the behavior concerning mobility, particularly the behavior of caregivers in their everyday lives. Thus, the common methods of mobility survey do not adequately examine short trips, trips taken to accompany others, or complex combinations of single distances. Even though paths along the way, such as a small detour to the dry cleaners on the way to work, are important parts of everyday mobility, they cannot be found in the analyses. The categories available under so-called “travel purposes” reflect patriarchal life concepts: trips made in connection with domestic work and caregiving are either underrepresented or fully hidden. The social duties predominantly assigned to women based on the prevailing gender order remains invisible and are nowhere to be found in the data interpretation.

In most cases, the analyses and interpretations of mobility surveys do not differentiate between genders or life circumstances. In addition, interpretations and prognoses do not usually mention the interdependencies between settlement structures, the infrastructure available, and traffic.

The feminist analysis shows that crucial information on people's mobility behavior cannot be surveyed, analyzed, or interpreted with the usual methods. Hence, not all the basic and necessary information is available for traffic and settlement planning.

A way to make up for this deficiency is to develop new methods. In an empirical section, I will introduce the method "mapping everyday trips," a gender-sensitive method for surveying people's everyday mobility that combines elements of surveying spatial structures of the built environment. This gender-sensitive method provides gender-specific information on everyday mobility and also conveys background information on people's mobility. It demonstrates the manifold character of mobility and shows that people cover a great number of distances in their everyday lives based on rather different and often combined travel purposes.

Using visual representations of the manifold mobility patterns and trip combinations of women, men, and youth in a sample inner-city area of Vienna, I visually map out, and therefore literally trace, their patterns.

The explorative survey makes a contribution to integrate the gender perspective within the methods of travel and mobility surveys.

0. Zum Einstieg

Die beiden Begriffe „Gender“ und „Planning“ in einem Titel einer Dissertation an der Technischen Universität Wien zusammen zu lesen entspricht nicht den gängigen Diskussionen und Veröffentlichungen. Ein Zusammenhang von Gender und Planung erscheint vielen AkteurInnen in Planungszusammenhängen als befremdlich, um nicht zu sagen als absurd.

Ziel dieser Dissertation ist es, genau diese „Absurdität“ zum Thema zu machen, zu dekonstruieren und entlang der Linien Organisationen – Planungsdiskurse – Planungsprozesse die Relevanz und Bedeutung von Gender aufzuzeigen. Am konkreten Beispiel einer verhaltensbezogenen Methode zur Verkehrserhebung, der Haushaltsbefragung, werden geschlechtsspezifische Zuschreibungen und eingeschriebene Geschlechterkonstruktionen aufgedeckt. Im empirischen Teil wird die Methode „Wegenetz-Analysen mit den Alltagswege-Plänen“ vorgestellt und anhand von exemplarischen Beispielen werden die vielfältigen Mobilitätsmuster und Wegeketten von Frauen, Männern und Jugendlichen – im wahrsten Sinne – nachgezeichnet.

Die Dissertation ist aus der Praxis heraus geschrieben und angelehnt an den Fragestellungen und Themen, mit denen ich in meinem Büroalltag als Landschaftsplanerin, die an der Schnittstelle Gender / gesellschaftliche Strukturen und Planung / Ingenieurwissenschaften arbeitet und forscht, entstanden. Seit mehr als zehn Jahren beschäftigte ich mich in unterschiedlichen Kontexten mit feministischer Planung. Als Studentin der Landschaftsplanung und -pflege in den 1990er Jahren an der Universität für Bodenkultur in Wien besuchte ich die – wenigen – einschlägigen Lehrveranstaltungen sowohl an der Universität für Bodenkultur, der Universität Wien als auch an der Technischen Universität Wien und brachte über Seminararbeiten, etc. feministische Inhalte in die „traditionellen“ Lehrveranstaltungen ein.

Mein Wissen zu und um die Professionalisierungsgeschichte von Planerinnen und Architektinnen, feministische Planung, deren Strömungen und der Stand der aktuellen Debatten sowie zu geplanten und realisierten „frauengerechten“ und „gendersensiblen“ Planungs- und Bauprojekten, auf das ich im Rahmen der vorliegenden Arbeit teilweise zurückgreife, eignete ich mir jedoch in weiten Teilen außerhalb der klassischen universitären Strukturen an. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die beiden in den 1990er Jahren aus dem österreichweiten Tutoriumsprojekt der HochschülerInnen-schaft entstandenen Frauen-Arbeitskreise „Frauen in Naturwissenschaft und Technik“ sowie „Frauen in der Planung – die Plan.Werkerinnen“.¹ Seit 2000 bin ich als Mither-

¹ Die Treffen der Arbeitskreise fanden in Wien im U.F.O. - UniFrauenOrt statt. An anderer Stelle haben Elke Szalai und ich bereits auf die Bedeutung dieses Ortes für Frauen hingewiesen. Siehe Knoll, Bente et al.: 2002.

ausgeberin und Redakteurin der Koryphäe – Medium für feministische Naturwissenschaft und Technik tätig und in der österreichischen Debatte zu Frauen / Gender / Planung / Technik / Ingenieurwissenschaften aktiv.

Die „professionelle Konsequenz“ dieser langjährigen, zumeist ehrenamtlichen Arbeit ist eine Firma. Gemeinsam mit Elke Szalai führe ich Knoll & Szalai oeg Technisches Büro für Landschaftsplanung und Unternehmensberatung (www.knollszalai.at).

KnollSzalai arbeitet und forscht zu Gender, Diversity Management, Gender Mainstreaming und den Bezügen zur Stadt-, Landschafts- und Regionalplanung, sowie zu Umwelt, Nachhaltigkeit, Naturwissenschaft und Technik.

Neben meiner Tätigkeit als Unternehmerin arbeite ich auch kontinuierlich als externe Lektorin an verschiedenen österreichischen Universitäten (Klagenfurt, Salzburg und Wien sowie an der Technischen Universität Wien) zu den Themenbereichen Gender Planning / Gender in den Ingenieurwissenschaften.

Dieser für eine Dissertation doch ungewöhnliche Einstieg ist mit wichtig, verweist er doch auf den Entstehungskontext dieser Arbeit: Ausgehend von primär nicht-universitär vermitteltem Wissen, gedacht und geschrieben als „freie“ feministische Wissenschaftlerin außerhalb der klassischen universitären Strukturen.

1. Gendertheoretische Positionierungen

*„Es gibt kein ‚Weiblich‘-Sein, das Frauen auf natürliche Weise miteinander verbindet.
Es gibt nicht einmal den Zustand des Weiblich- ‚Seins‘.“
(Haraway, Donna : 1995, 41)*

Seit mehreren Jahrzehnten gibt es einen wissenschaftlichen Diskurs zu Geschlechterfragen, beschäftigen sich feministische Forscherinnen und GeschlechterforscherInnen mit den Zusammenhängen von Geschlecht, Geschlechterkonstruktionen und Wissenschaft. Obwohl feministische Forschung und Geschlechterforschung theoretisch einen interdisziplinären Forschungszugang umfassen (sollten), dominieren derzeit Ansätze aus den Geistes-, Sozial- und Kulturwissenschaften. Dort herrscht tendenziell die Meinung vor, dass sich Frauen in den so genannten „hard-science-Fächern“ die Frage nach dem geschlechtsspezifischen Subtext ihres Faches gar nicht stellen. (Vgl. Braun, Christina von: 2000, 14)

Jedoch sind die wissenschaftlichen Auseinandersetzungen und Forschungen von Naturwissenschaftlerinnen und Technikerinnen viel differenzierter zu betrachten, als Christina von Braun es in ihrem Einführungsband zu *Gender Studies* darstellt: So gibt es im deutschsprachigen Raum seit 1977 den jährlich stattfindenden *Kongress von Frauen in Naturwissenschaft und Technik* und diverse Publikationen, in denen sich Naturwissenschaftlerinnen, Ingenieurinnen und Technikerinnen mit Geschlechterfragen im Zusammenhang mit ihren Fachgebieten auseinandersetzen. Eine aktuelle Arbeit, die aus meiner Sicht „zwei Wissenschaftskulturen“, nämlich die Thermodynamik und das Frauenstudium, unter der Genderperspektive hervorragend zusammen bringt, ist das Dissertationsprojekt von Doris Heinsohn (2005).

Im vorliegenden ersten Kapitel der Dissertation gebe ich einen groben Überblick über den Stand der Genderforschung unter dem Blickwinkel, was für die vorliegende Arbeit und meine gendertheoretische Positionierung von Bedeutung ist. Voraussetzend ist festzuhalten, dass wir uns immer im (theoretischen) Diskurs um Geschlecht und Geschlechterkonstruktionen bewegen und uns dabei immer – meist unwissentlich – positionieren. Um reflektiert mit „Gender“ umgehen zu können müssen die theoretischen Hintergründe der Gender- und Geschlechterforschung klar sein.

1.1. Genderforschung

*„Die Tatsache, daß Wissenschaft seit ihrer Konstituierung bis heute weitgehend ein Ergebnis der Berufsarbeit von Männern ist, kann für Inhalt und Methoden dessen, was sich als Wissenschaft darstellt, nicht folgenlos sein.“
(Hausen, Karin et al.: 1986)*

*„Feministische Forschung ist dem Ziel verpflichtet, Hierarchien im Geschlechterverhältnis abzubauen und die Lebensbedingungen von Frauen zu verbessern.“
(Althoff, Martina et al.: 2001, 84)*

Geschlechterforschung legt das Augenmerk – wie der Name schon sagt – auf die Geschlechter, Geschlechterkonstruktionen und Geschlechterverhältnisse. „Geschlechterforschung / Gender-Studien fragen nach der Bedeutung des Geschlechts für Kultur, Gesellschaft und Wissenschaften. Sie setzen keinen festen Begriff von Geschlecht voraus, sondern untersuchen, wie sich ein solcher Begriff in den verschiedenen Zusammenhängen jeweils herstellt bzw. wie er hergestellt wird, welche Bedeutung ihm beigemessen wird und welche Auswirkungen er auf die Verteilung der politischen Macht, die sozialen Strukturen und die Produktion von Wissen, Kultur und Kunst hat.“ (Braun, Christina von: 2000, 9) Die feministische Reflexion über Geschlecht als soziale Konstruktion und die damit einhergehende Kritik an der Vorstellung einer „weiblichen Essenz“ gehen zurück auf Simone de Beauvoirs Werk „Das zweite Geschlecht. Sitte und Sexus der Frau.“ (1996, franz. Orig. 1949), aus dem auch der viel zitierte Satz „Man kommt nicht als Frau zur Welt, man wird es.“ stammt. Beauvoir schreibt weiter: „Keine biologische, psychische oder ökonomische Bestimmung legt die Gestalt fest, die der weibliche Mensch in der Gesellschaft annimmt.“ (Beauvoir, Simone de: 1996, 334)

„Die Analysekategorie Frauen und die Analysekategorie Geschlecht sind nicht gleichzusetzen; Geschlecht ist eine Analysekategorie für alle sozialen Akteure, nicht allein für Frauen. Die Kategorie Geschlecht umfasst Geschlechterverhältnisse, wie das System der Zweigeschlechtlichkeit und Heteronormativität. Im Begriff der Geschlechterforschung sind sowohl Studien über Konzeptionen von Weiblichkeit als auch Studien über Konzeptionen von Männlichkeit gefasst und das Verhältnis, in dem beide zueinander stehen. Der Begriff Geschlecht verweist außerdem auf Geschlecht als soziale Strukturkategorie *und* wendet sich gegen biologisch-deterministische Fundierungen.“ (Heinsohn, Dorit: 2005, 39) Das Geschlechterverhältnis ist als ein Vergesellschaftungsprozess zu sehen, in dem die Geschlechter sozial platziert werden, Geschlechtszugehörigkeit fungiert als Platzanweiser in der Gesellschaft.

Konsequente Anwendung der Genderperspektive in allen Aspekten wissenschaftlichen Tuns heißt das Geschlecht als soziale Strukturkategorie zu betrachten. „Mit dem Begriff der Strukturkategorie ist gemeint, daß die Geschlechtszugehörigkeit kein zufälliges Merkmal individueller Personen darstellt, sondern daß die gesellschaftliche Verteilung von ökonomischen, politischen und räumlichen Ressourcen entlang dieser Kategorie erfolgt.“ (Bauhardt, Christine: 1999, 116)

Gerade in der Wissenschaft ist es von Bedeutung, die gegebenen Geschlechterverhältnisse zu reflektieren, und zwar sowohl bezogen auf die Forschungs„objekte“ – die insbesondere in den Planungswissenschaften weibliche oder männliche NutzerInnen sind! –, als auch bezogen auf unsere eigene Gender-Zugehörigkeit als Wissenschaftlerin oder Wissenschaftler. Dabei ist es eine Frage der Lebenserfahrung und der Gendersensibilität, ob und welche gesellschaftlichen Probleme jemand erkennt oder „einfach“ übersieht.

Methodologie und Methoden

Im Zuge der Frauen- und Geschlechterforschung wurden viele Diskussionen über methodologische Standpunkte und methodische Probleme geführt. 1978 veröffentlichte Maria Mies die „Methodischen Postulate zur Frauenforschung“ und stieß die Diskussion an. Sie vertritt die Position, dass die besondere gesellschaftliche Stellung von Frauen eine spezielle Methode der Frauenforschung erfordere. Sie spricht von einer spezifischen, „doppelten“ Lebens- und Bewusstseinslage von Forscherinnen: Diese seien immer Forschende und Betroffene zugleich. Die gemeinsamen Unterdrückungserfahrungen von Frauen müssten bei der Entwicklung von Forschungsfragen sowie bei der Auswahl von Theorien und Methoden berücksichtigt werden. (Vgl. Althoff, Martina et al.: 2001, 39f.) Maria Mies nennt folgende Postulate einer engagierten Frauenforschung (Vgl. Mies, Maria: 1984a)

1. Bewusste Parteilichkeit
2. Sicht von unten
3. Aktive Teilnahme an emanzipatorischen Aktionen
4. Veränderung des Status Quo als Ausgangspunkt wissenschaftlicher Erkenntnis
5. Wahl des Forschungsgegenstandes entlang den „strategischen und taktischen Erfordernissen der sozialen Bewegung zur Aufhebung von Ausbeutung und Unterdrückung von Frauen“
6. Forschungsprozess wird zu einem Bewusstwerdungsprozess
7. Entwicklung einer feministischen Gesellschaftstheorie

An diesen Postulaten wurden in der Folge auch Einwände und Kritik von anderen feministischen Wissenschaftlerinnen formuliert, vor allem gegen die ausschließliche Konzentration auf offene Methoden bzw. die konkreten Anwendungsbarrieren, wie Gefahr der Idealisierung des untersuchten Feldes oder Grenzen der gemeinsamen (kollektiven) Erfahrungen von Frauen. Parteilichkeit und Betroffenheit kann demnach aber nicht heißen, dass feministische Wissenschaftlerinnen unreflektiert eigene Lebenserfahrungen auf alle Frauen übertragen, so als gäbe es zwischen Frauen verschiedener Schichten, Völker, Rassen usw. keine Unterschiede. Vor allem geht es um eine differenziertere, nicht nur verunglimpfende Betrachtung derjenigen Frauen, die sich (noch) nicht der Frauenbewegung zugehörig fühlen, und uns sogar als „Mitäterinnen“ des Patriarchats (Christina Thürmer-Rohr) in den Rücken fallen. (Vgl. Althoff, Martina et al.: 2001, 67ff.)

Der Stand der Diskussionen um Methodologie und Methoden kann zusammengefasst werden: „Es gibt keine spezielle Methode der Frauenforschung; qualitative Methoden eignen sich aber ganz besonders, um die bisher unterschlagenen und verzerrten Lebensrealitäten von Frauen zu erfassen. Die hierarchischen Beziehungen zwischen Wissenschaftlerinnen und Frauen, deren Leben untersucht wird, lassen sich auch durch Parteinahme und Solidarisierung nicht gänzlich auflösen. Es geht vielmehr darum, die Dynamik dieser Beziehungen in den Forschungsprozess mit einzubeziehen, anstatt sie auszublenden.“ (Althoff, Martina et al.: 2001, 69)

Für die feministische Forschung bzw. Genderforschung ganz zentral gilt die Selbstreflexion, verstanden als Klärung des eigenen biografischen und gesellschaftlichen Standortes. Dazu gehört auch die selbstkritische Auseinandersetzung mit den eigenen Interessen, theoretischen Vorannahmen und Methoden. Ganz wesentlich dabei ist das Gewohnte bewusst in Frage zu stellen. Das Fragen-Stellen, das In-Frage-Stellen von scheinbar „normalen“ gesellschaftlichen Verhältnissen ist ein wichtiger Schritt zur Veränderung.

1.1.1. Positionen in der feministischen Forschung bzw. Geschlechterforschung

Wenn über Geschlechterfragen gesprochen wird, wenn Geschlechterfragen gestellt werden, ist es wichtig die (eigenen) theoretischen Positionen zu benennen. Im Folgenden stelle ich in einem Überblick verschiedene feministische Strömungen bzw. feministisch-theoretische Positionen vor. Es geht dabei weniger um einen vollständigen wissenschaftstheoretischen Abriss als vielmehr um Positions- und Begriffsbestimmungen,

auf die – meist implizit – Bezug genommen wird, wenn in Planungszusammenhängen von „frauengerechter“, „gendersensibler“ Planung die Rede ist.

Geschlechterforschung / feministische Forschung ist immer in engem Zusammenhang mit der Frauenbewegung bzw. den Frauenbewegungen zu sehen. Die Frauenbewegung hat eine lange Geschichte, die bis ins 18. Jahrhundert zurückreicht. Im Kontext der französischen Revolution forderten Mary Wollstonecraft (1759 - 1797) und Olympe de Gouges (1748/55 – 1793) die Menschen- und Bürgerrechte auch für Frauen. In Österreich hatte die erste Frauenbewegung ihre Anfänge um 1848 und erlitt im Nationalsozialismus einen schweren Bruch, da viele Frauen emigrierten bzw. in der Verfolgung ermordet wurden. Ein Teil der Frauen arrangierte sich bzw. trug das NS-Regime mit. Im Rahmen der StudentInnenbewegung von 1968 formierte sich die zweite Frauenbewegung in den USA und in Europa.

Zentrale Anliegen sowohl der ersten als auch der zweiten Frauenbewegung waren und sind:

- Gleiches Recht auf Bildung, auf Erwerb, auf gleichen Lohn für gleiche Arbeit, Gleichbehandlung im Eherecht, Anerkennung gleichgeschlechtlicher Lebensgemeinschaften, Recht auf politische Teilhabe, Wahlrecht
- Autonomie / Selbstbestimmung in der individuellen Lebensgestaltung
- Gleiche Verteilung der bezahlten und unbezahlten Arbeit zwischen Männern und Frauen
- Auftreten gegen Gewalt gegen Frauen
- Anerkennung der lesbischen Sexualität, Auseinandersetzung mit weiblicher Lust, Recht auf Selbstbestimmung in Bezug auf Schwangerschaftsabbruch und Verhütung.

(Vgl. Gerhard, Ute: 1995)

Die verschiedenen theoretischen Zugänge von Feministinnen und GeschlechterforscherInnen lassen sich grob in folgende Positionen teilen:

1. Gleichheitsparadigma

*„Frauen und Männer sind gleich und sollen auch als Gleiche behandelt werden.“
(Aufhauser, Elisabeth et al.: 2003, 18)*

Theoretikerinnen, die die Gleichheitsposition vertreten, postulieren, dass Frauen und Männer im Grunde genommen (als Menschen bzw. Bürger) gleich sind. Es gibt zwar empirisch nachweisbare Unterschiede zwischen Frauen und Männern, aber diese sollen keine gesellschaftliche Relevanz haben. „Die Utopie hinter dieser Sichtweise ist eine Gesellschaft, wo es keine natürlichen Ungleichheiten gibt bzw. diese für den

gesellschaftlichen Status keine Rolle spielen, wo etwa das Geschlecht ähnlich behandelt wird wie die Ohrenform.“ (Baur, Christine et al.: 2005, 16)

Zentrale politische Forderungen aus dieser Position heraus sind die Gewährung und Sicherstellung gleicher Rechte für Frauen und Männer, Gleichbehandlung beim Zugang zu verschiedenen sozialen Positionen, Abbau von Barrieren, die eine gleichgestellte Partizipation an den verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen erschweren (Chancengleichheit) sowie eine gleiche Verteilung der gesellschaftlichen Ressourcen (Gerechtigkeit). Die Orientierung am Gleichheitsansatz bedeutet eine konsequente Politik der Antidiskriminierung zu verfolgen, mit dem Ziel der gerechten Verteilung von Lebens- und Entwicklungschancen (insbesondere im Hinblick auf soziale Partizipation und Geltung). Erreicht werden soll dieses Ziel u.a. durch die egalitäre Verteilung von Familienarbeit oder durch die Quotierung beruflicher und politischer Positionen, wobei sich Frauen an männlich geprägte Werte und Normen anpassen. (Vgl. Knapp, Gudrun-Axeli: 2004, 100)

Diese Position wird häufig von Personen vertreten, die innerhalb von Institutionen (Betrieben, Organisationen, Verwaltungen) und aus Institutionen heraus für eine Gleichstellung von Frauen und Männern arbeiten. Kritisiert wird an dieser Position die Tatsache, dass sie die Dominanz der männlichen Werte und Anliegen, den Rahmen der gesellschaftlichen Ordnung nicht in Frage stellt. Daraus ergibt sich das „Gleichheitsdilemma“: Die Gleichbehandlung von Ungleichen führt gerade nicht zum Abbau, sondern zur Reproduktion von Ungleichheit.

2. Differenzparadigma

*„Frauen und Männer sind verschieden und sollen in ihrer Verschiedenartigkeit so anerkannt werden, dass keine Hierarchie zwischen ihnen entsteht.“
(Aufhauser, Elisabeth et al.: 2003, 18)*

In der differenztheoretischen Perspektive wird von grundlegenden Unterschieden zwischen Frauen und Männern ausgegangen. Die Verschiedenheit betrifft nicht nur biologische Unterschiede, sondern auch soziales Verhalten, Fähigkeiten, Eigenschaften und Potenziale. „Je nach Ausrichtung werden diese (Unterschiede, Anm. der Autorin) biologisch begründet, etwa von der Gebärfähigkeit hergeleitet oder sozial, dass etwa durch die unterschiedliche Sozialisation und die unterschiedlichen Lebensbedingungen Männer und Frauen verschiedene Menschen werden. Die Konsequenzen daraus reichen von einer Utopie, wo Frauen dank ihrer besonderen Fähigkeiten die Welt retten können/sollen über ein Modell, wo sich Frauen und Männer zu einer Ganzheit ergänzen bis zur prinzipiellen Ablehnung von Männern überhaupt.“ (Baur, Christine et al.: 2005, 15) In der Betonung der Differenz zeigen sich auch Ten-

denzen, die „Besonderheit“ von Frauen und von als „weiblich“ definierten Attributen und Fähigkeiten (zumeist soziale und kommunikative Kompetenzen) als positives Potential hervorzuheben.

Zentrale politische Forderungen konzentrieren sich auf die Förderung, Anerkennung und gesellschaftlich bessere Verankerung von Frauen, Frauenqualifikationen, Frauenansprüchen, Frauenvernetzungen, dem „typisch Weiblichen“ ganz allgemein. Die Betonung der Geschlechterdifferenz ist historisch einerseits stark mit dem modernen bürgerlichen Denken verbunden, liegt andererseits aber auch den Forderungen der autonomen Frauenbewegung zugrunde. Letzteren geht es darum, jene soziale Hierarchie zwischen Frauen und Männern aufzubrechen, die mit der bürgerlichen Form der Institutionalisierung von Geschlechterdifferenz verbunden war und noch immer ist. Die Position Geschlechterdifferenz läuft Gefahr gewisse Geschlechterstereotype und Hierarchien zu reproduzieren bzw. festzuschreiben. Die Zuschreibung von Geschlechtseigenschaften kann, auch wenn eine Aufwertung intendiert ist, für Frauen ein Nachteil werden, indem das Geschlecht und damit assoziierte Attribute als soziale Platzanweiser fungieren – nach dem Motto „Frauen haben höhere Sozialkompetenzen als Männer und sind deshalb besser für die Kinderbetreuung geeignet.“

Diese Position wird vor allem wegen den eingeschriebenen Biologismen kritisiert und weil sie die Festlegung von Frauen auf Identitäten, die mit „typisch Weiblichem“ verbunden sind, stärkt.

Die feministische Debatte in den 1970er und 1980er Jahren im deutschsprachigen Raum war insgesamt sehr stark von der Diskussion um „Gleichheit oder Differenz“ geprägt, wobei Frauen und Männer jeweils als Kollektive gedacht wurden (Frauen sind ..., Männer sind ...). Ende der 1980er Jahre wurde die Debatte um eine breitere Diskussion über Differenzen zwischen Frauen erweitert. Maßgebliche Impulse dazu kamen von den Frauen, die sich in einer Politik, die sich an den Interessen weißer, heterosexueller Mittelschichtsfrauen orientierte, nicht wieder finden konnten; dies waren insbesondere farbige Frauen in den USA. Es wurde eine Reihe von Merkmalen formuliert, die zu Differenzen unter Frauen bzw. Männern beitragen können, etwa Klasse, Hautfarbe, Herkunft, sexuelle Orientierung, physische und psychische Handicaps, Alter, Religion/Kultur. Alle diese Merkmale bestimmen die Stellung in der gesellschaftlichen Hierarchie mit, die Wahrscheinlichkeit, von Unterdrückung betroffen zu sein.

3. Dekonstruktionen / Postmodernes (feministisches) Paradigma

*„Frauen und Männer sind keine eindeutigen Sozialgruppen. Es sollte stärker auf die reale Vielfalt der geschlechterbezogenen Identitäten Bezug genommen werden.“
(Aufhauser, Elisabeth et al.: 2003, 18)*

VertreterInnen dieser Position betonen, dass Geschlecht nicht als homogene Kategorie eingeschätzt werden darf, da keine einheitlichen Wesen, Erfahrungen oder Interessen aller Frauen / aller Männer existieren. Geschlecht ist also nicht die einzige Variable, welche Identität determiniert, sondern nur eine von anderen sozialen Kategorien wie ethnische Herkunft, sexuelle Orientierung, soziale Klasse/Schicht, Religion, kulturelle Identität oder körperliche/gesundheitliche Verfasstheit, Aufenthaltsstatus in einem bestimmten Nationalstaat.

Es gibt kein „natürliches“ Geschlecht, Geschlecht/er wird/werden durch Gesellschaft und auch durch Sprache – diskursiv – konstruiert. Weibliche Identität und in weiterer Folge die Vorstellung des biologischen Geschlechts selbst stellt nur ein Konstrukt des eigentlich kritisierten androzentrischen Diskurses dar. (Vgl. Frey, Regina et al.: 2001, 13ff.) Es gilt jene Prozesse, die zur gesellschaftlichen Konstruktion des Gegensatzpaares „Mann-Frau“ und dessen hierarchischer Bewertung geführt haben, aufzudecken – zu dekonstruieren – und neu zu denken.

VertreterInnen der Dekonstruktion postulieren daher Vielfalt (Diversität) aufzuzeigen, Stereotype aufzubrechen, Konstruktionsprozesse ins Blickfeld zu rücken und sozio-kulturelle Zuschreibungen subversiv zu unterwandern. Dazu ist es notwendig den Begriffen der androzentrischen Ordnung durch eine Re-Signifikation, durch eine Re-Metaphorisierung oder durch eine Re-Codierung eine neue Bedeutung zu geben, die jenseits ihrer bisherigen diskursiven Konstruktion verortet ist. (Vgl. Frey, Regina et al.: 2001, 19) Kritisiert wird an dieser Position vor allem die mangelnde konkrete Umsetzbarkeit und Anwendung, wenn keine allgemeinen Aussagen mehr über die Problemlagen von „Frauen“ und „Männern“ getroffen werden können, da die Kategorien grundsätzlich infrage gestellt werden.

Für meine Arbeit im Bereich Gender Planning ist es wichtig die unterschiedlichen Positionen zu kennen, denn in der konkreten planerischen Umsetzung von Gender Planning kann schwer „immer nur die eine“ feministische Position verfolgt werden; im konkreten Tun und Handeln ist immer ein „Spagat“ zwischen den Positionen erforderlich, ein Ausbalancieren und ein Abwägen der unterschiedlichen Zielrichtungen. In ein und derselben Frage- bzw. Themenstellung können unterschiedliche Positionen vertreten werden, auch abhängig davon, welches (strategische) Ziel verfolgt wird.

So lassen sich quantitative Analysen (z.B. zur Verteilung von Frauen und Männern in unterschiedlichen verkehrsplanerischen Entscheidungspositionen, vgl. Kap. 2.1.1.) dem Gleichheitsparadigma zuordnen, geht es doch darum gleichstellungspolitische Ziele („50% Männer auf allen Ebenen“) daraus abzuleiten. Wenn bei der Forderung nach mehr Frauen in den Führungsetagen mit den Statements, Frauen könnten dort mit ihren „typisch weiblichen Potenzialen“ und ihrem „typisch weiblichen personenbezogenen, intuitiven Führungsstil“ punkten, argumentiert wird, liegt dieser das Differenzparadigma zugrunde. Wird der dominante Diskurs, das zweigeschlechtliche Denken radikal infragegestellt, wird dem postmodernen (feministischen) Paradigma „entsprechend“ gedacht.

1.1.2. Entwicklungslinien feministischer Planung

Die explizite Beschäftigung mit Geschlechterfragen und den Fachinhalten in den Planungswissenschaften ist derzeit – noch (?) – ein „Frauenthema“. Als Einstieg werden in einem groben Überblick die Entwicklungslinien der feministischen Planung im deutschsprachigen Raum vorgestellt, wobei ich ausdrücklich darauf hinweisen möchte, dass dies in der gebotenen Kürze klarerweise keine vollständige Geschichte sein kann, noch dazu weil gerade was den österreichischen Raum betrifft die historischen und zeitgenössischen Quellen noch nicht aufgearbeitet sind. Zum Stand der feministischen Planung in Deutschland haben vor allem in den 1990er Jahren einige Tagungen und Konferenzen stattgefunden; es wurde auch einiges dazu publiziert. (Vgl. FOPA: 1993; FOPA: 1998; Bock, Stephanie: 1999; Doderer, Yvonne: 2003)

Auf die Entwicklungslinien der feministischen Geografie, die sich auch immer wieder mit angewandten planerischen Fragestellungen beschäftigen, wird hier nicht näher eingegangen. (Mehr dazu siehe: Aufhauser, Elisabeth: 2005; Fleischmann, Katharina et al.: 2005; Strüver, Anke: 2005)

Bereits in den 1970er Jahren rücken Architektur und Planungsfragen in das Blickfeld der Neuen Frauenbewegung. Ausgehend von der grundlegenden Kritik an patriarchalen Verhältnissen thematisieren Fachfrauen und auch Bewohnerinnen die männliche Dominanz und fehlende Repräsentanz von Frauen in der Planung, die mangelnde Verfügungsmacht von Frauen über öffentliche und private Räume und organisieren sich in fachbezogenen Gruppen der autonomen Frauenbewegung.

Bedeutsam und weitreichend war und ist auch die Kritik an der herrschenden geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung, die Frauen den häuslichen Bereich und Männern die Erwerbsarbeit zuweist. „Das patriarchale Geschlechterverhältnis manifestiert sich nicht nur in der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung, sondern auch in

einer vielschichtigen, allumfassenden Begrenzung und Beschränkung von Frauen, insbesondere auch ihrer Raumeignung. Feministische Planungskonzepte zielen darauf ab diese Begrenzungen aufzuzeigen und aufzuheben oder zumindest abzubauen.“ (Becker, Ruth: 1996)

Als wegweisende Schlüsseltexte der ersten Jahre frauenbezogener Planungskritik im deutschsprachigen Raum gelten die zwischen 1979 und 1981 erschienenen Schwerpunktheft der Architekturzeitschriften *Bauwelt* (*Frauen in der Architektur: Frauenarchitektur?* 1979) und *Arch+* (*Kein Ort nirgends – Auf der Suche nach Frauenräumen* 1981) sowie die Nummer *Frauen, Räume, Architektur, Umwelt* 1981) in der Reihe *beiträge zur feministischen theorie und praxis*. Seit 1983 erscheint die Streitschrift *FreiRäume* der *FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen* in unregelmäßigen Abständen.

Die Zeitschrift *Koryphäe – Medium für feministische Naturwissenschaft und Technik* widmet sich auch immer wieder planerischen Themen (z.B. Ausgabe *Bauen, Wohnen, Planen* 1991 und einzelne Artikel zu Stadtplanung, Gender Mainstreaming und Regionalentwicklung ab 2002).

Ein wichtiger Beitrag innerhalb der feministischen Planungstheorie und -praxis ist die Reflexion des eigenen beruflichen Feldes und der strukturellen Rahmenbedingungen für die in diesem Feld tätigen Fachfrauen. Planerinnen und Architektinnen waren und sind immer wieder aktiv im Rahmen der Kongresse *Frauen in Naturwissenschaft und Technik*, die seit 1977 zuerst zweimal jährlich, dann jährlich zum Himmelfahrtswochenende in verschiedenen Städten Deutschlands, Österreichs und der Schweiz stattfinden². Geht es den Kongressteilnehmerinnen zu Beginn der Kongresse um einen Erfahrungsaustausch und um die Möglichkeit kollektiv Strategien gegen Marginalisierungen und Diskriminierungen zu entwickeln, so wird in der Folge die Kritik bald auf Inhalte, Methoden und Konsequenzen von Naturwissenschaften und Technik ausgeweitet. Die historische Aufarbeitung der Geschichte des Kongresses von Frauen in Naturwissenschaft und Technik kann bei Helene Götschel (2001) nachgelesen werden.

Durch die Gründung der *Feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen* (FOPA) 1981 in Berlin kommt es zur ersten Institutionalisierung von Fraueninteressen in Architektur und Planung in Deutschland. Die FOPA gibt Fachfrauen die Möglichkeit sich zu organisieren und durch gestärkte Gemeinschaft Einfluss auf die bestehende männlich dominierte Planungskultur zu nehmen. Derzeit ist die FOPA in Deutschland bundesweit organisiert. Lokale Gruppen befinden sich in Berlin, Bremen, Dortmund, Hamburg, Kassel und im Rhein-Main-Gebiet.

² Vom 24. bis 27. Mai 2001 fand der 27. Kongreß von Frauen in Naturwissenschaft und Technik erstmals in Österreich an der Technischen Universität Wien statt.

Die Diskussionen in den 1980er Jahren sind u.a. darauf konzentriert die Berücksichtigung alltagsweltlicher Belange bei der Planung von Wohnung und Wohnumfeld einzufordern. Die feministische Kritik richtet sich vor allem gegen die Vorherrschaft normierter und hierarchisierter Wohnungsgrundrisse und gegen eine Planung von (suburbanen) Siedlungsbauten, die die von Frauen geleistete häusliche Reproduktionsarbeit marginalisieren. Grundlegende Arbeiten zur Kritik an den Grundrissen im sozialen Wohnungsbau (z.B. von Myra Wahrhaftig) sowie zur Kritik an der funktionsgetrennten und autogerechten Stadt (z.B. von Ulla Terlinden) erscheinen zu der Zeit. 1991 findet die 1. Europäische Planerinnentagung *Raum greifen und Platz nehmen* in Berlin statt, die *Charta von Berlin* wird herausgegeben, in der die damaligen Standpunkte, Erkenntnisse und Forderungen feministischer Planung zusammengefasst sind. Im Sinne einer Standpunktbestimmung ist auch auf die *Fünf Grundsätze der feministischen Planung* nach Becker, Ruth (1996) hinzuweisen, die aus meiner Sicht gerade bei der Vermittlung von Grundlagenwissen an PlanungsstudentInnen Bestandteil jeder universitären Lehre sein sollten.

Aus einem bundesdeutschen Verkehrskongress heraus gründet sich 1988 das bundesdeutsche Netzwerk *Frauen in Bewegung*, in dem Frauen aus Verkehrsinitiativen, Verkehrspolitik und -forschung, Verkehrsplanung und -verwaltung, Verkehrsverbänden und -unternehmen zusammenarbeiten. Im Rahmen dieses Netzwerks werden bis 1999 konzeptuelle, methodologische Verfahrens- und Maßnahmenvorschläge für die Verkehrsplanung erarbeitet. (Vgl. Spitzner, Meike: 2002)

Ende der 1980er und in den 1990er Jahren konzentriert sich der feministisch-planerische Diskurs vor allem in Deutschland auf die praxisbezogene Seite von Architektur und Stadtplanung. Es werden Leitfäden und Kriterienkataloge von Kommunen und zum Teil von Ministerien entwickelt, somit festigen sich die frauenspezifischen Anforderungen an Architektur und Planung. Es werden verschiedene planerische Modelle entwickelt, die eine Erleichterung der von Frauen geleisteten häuslichen / sozialen Arbeit bringen sollen. Es werden so genannte „frauenfreundliche“ bzw. „frauengerechte“ Wohnungsgrundrisse und Siedlungen – oft im Zuge von Architekturwettbewerben und/oder Kooperationen zwischen Frauenbeauftragten, Stadtverwaltungen sowie Wohnbaugesellschaften – entworfen und gebaut. Als Beispiel aus Österreich ist in diesem Zusammenhang die *Frauenwerkstatt* (Wien 22, Donauefelder Straße) zu nennen. Eine nicht unbedeutende Anzahl der in Deutschland realisierten Frauenwohnprojekte entsteht aus Eigeninitiative und in Selbstorganisation im Kontext der autonomen Frauenbewegung. (Vgl. Zibell, Barbara: 2004)

In der weiteren Folge kommt es auch zu einer zunehmenden Institutionalisierung von „Frauenbelangen“ in der Planung: So wird in einigen bundesdeutschen Ländern (beispielsweise in Nordrhein-Westfalen) die Wohnbauförderung an „frauengerechte“

Kriterien gebunden. In einigen bundesdeutschen Städten (beispielsweise Hamburg) werden Frauenbeiräte, die unmittelbar an die entsprechende Behörde angeschlossen sind, eingerichtet. Deren Aktivitäten bringen einige gesamtstädtische Untersuchungen in Form von Rahmen- und Entwicklungskonzepten mit sich. In mehreren deutschen Städten und auch in Wien haben die Forderungen der frauengerechten Planung, Kriterienkataloge von Planerinnen und Architektinnen auch in die stadtplanerischen Überlegungen und in die Bauordnungen Einzug gehalten.

Seit Mitte der 1990er Jahre werden Dekonstruktionstheorien und feministische post-strukturalistische Positionen auch zunehmend im deutschsprachigen Raum rezipiert. In der feministischen Planungsdebatte gerät die Zuständigkeit von Frauen für die Reproduktion und die damit scheinbar verbundene höhere soziale Kompetenz von Frauen in das kritische Blickfeld.

Seit etwa 2002 wird auch in Planungszusammenhängen die Strategie Gender Mainstreaming zunehmend diskutiert – wenn auch nicht immer mit entsprechender Fachkenntnis. Es erscheinen einige Schwerpunktheftchen von Planungsfachzeitschriften, beispielsweise die Ausgaben der Zeitschrift *PlanerIn* mit dem Titel *Vom Spagat der gender-sensitiven Planung. Zwischen feministischer Theorie(bildung) und strategischen Bausteinen für die Praxis* (1999) und *Der andere Blick – Gender Mainstreaming in der Planung* (2003) sowie eine Ausgabe der Zeitschrift *RaumPlanung* mit dem Titel *Gender Planning – Erfahrungen in Europa* (2002).

Netzwerke von Planerinnen

Neben der *FOPA* gibt es in Deutschland noch andere Zusammenschlüsse von Fachfrauen in der Planung, so u.a. seit 1988 die Fachgruppe *Frauen der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL)* (<http://www.srl.de/fg/frauen/index.php4>) und den *Arbeitskreis Frauen und Planung im Informationskreis für Raumplanung (IfR)* (http://www.ifr-ev.de/arbeitskreise/frauen_und_planung.htm). Bereits seit 1987 gibt es innerhalb der *Deutschen Gesellschaft für Soziologie* die *Sektion Stadt- und Regionalsoziologie*.

In der Schweiz haben sich Planerinnen und Architektinnen im *Verein P,A,F.* (<http://www.paf-schweiz.ch>) organisiert.³

Über die Nationalgrenzen hinweg ist seit 1989 der *Arbeitskreis Feministische Geographie* (seit 2005: *Geographie & Geschlecht*) aktiv.

³ Die Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Eine institutionalisierte Vernetzung von Planerinnen und Architektinnen gibt es bislang in Österreich in einem mit der Bundesrepublik Deutschland bzw. der Schweiz vergleichbaren Ausmaß nicht.

Im Rahmen der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten [sic!] gibt es in Österreich derzeit Fachgruppen / Ausschüsse, die sich mit Frauenfragen jeweils auf der Bundesländerebene beschäftigen.

Eine vergleichbare institutionalisierte Vernetzung innerhalb der Wirtschaftskammer-Sparte „Technische Büros / Beratende Ingenieure“ [sic!] gibt es meines Wissens nach bislang nicht. In Österreich gibt es einige informelle Netzwerke und Zusammenschlüsse von feministischen Planerinnen, die jedoch alle keine große Öffentlichkeit haben. Eine vielversprechende Initiative, die im Jahr 2006 gegründet wurde, ist *frauen.bauen* (<http://www.frauen-bauen.at>).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass eine umfangreiche Dokumentation der vielfältigen Aktivitäten von Planerinnen und Ingenieurinnen in Österreich bislang noch ausständig ist.

1.2. Geschlecht/er als Konstrukt/e

In diesem Kapitel stelle ich vertiefend die gendertheoretischen Positionen vor, auf denen die vorliegende Arbeit aufbaut. Ich gehe – als Gender Planning-Expertin – davon aus, dass Fragen rund um Geschlechter, Geschlechterkonstruktionen und Geschlechterverhältnisse in den planerischen Zusammenhängen immer relevant sind und Bedeutung haben.

1.2.1. sex / gender

Im Rahmen der Geschlechterforschung ist das Begriffspaar „sex – gender“ ein ganz wesentliches. Die englische Sprache kennt Unterscheidungen, die in der deutschen Sprache nicht in gleicher Weise erfasst sind.

Es gibt im Englischen den Begriff „sex“ für die biologisch definierten Aspekte des Geschlechts, also die Chromosomenstruktur, die Unterschiede in der Hormonausstattung, die Unterscheidung hinsichtlich der Keimdrüsen und natürlich auch die gesamte Morphologie der Geschlechter, also primäre und sekundäre Geschlechtsmerkmale, aber auch der gesamte Körperbau, der ja auch Differenzen zwischen Männern und Frauen aufweist.

Mit „gender“ sind die sozial, kulturell, ökonomisch und politisch definierten Aspekte des Geschlechts, der gesamte Komplex der Geschlechterrollen mit allen entsprechenden Zuschreibungen, Erwartungen und Konnotationen gemeint. Gender bezeichnet also alles, was in einer Kultur / Gesellschaft als typisch für ein bestimmtes Geschlecht angesehen wird (z.B. Kleidung, Beruf, Eigenschaften aber auch Erwartungen und Handlungsmuster usw.).

Gender betrifft Geschlechterbilder, stereotype Vorstellungen, die wir davon haben, was männlich oder was weiblich ist, auch Bilder, wie sie von den Medien transportiert werden, zum Beispiel in der Werbung. Aber es geht auch um strukturelle Dimensionen, wie zum Beispiel die Unterscheidung in so genannte „Männerberufe“ und „Frauenberufe“. Dass es diese Aufteilung der Berufswelt gibt, hat mit Gender zu tun. Gender betrifft darüber hinaus den ganzen Bereich der geschlechtlichen Arbeitsteilung, dass also traditionellerweise in der modernen westlichen Gesellschaft der Beruf bislang eher als eine Männerdomäne und die Familie als der Bereich der Frauen betrachtet wurde und teilweise immer noch so betrachtet wird.

Gender verweist demnach nicht unmittelbar auf die körperlichen Geschlechtermerkmale. Durch die Differenzierung zwischen sex und gender kann eine Unterscheidung

zwischen biologischem und sozialem Geschlecht getroffen werden, die im deutschen Sprachgebrauch in dieser Weise nicht möglich ist.

Im theoretischen Diskurs hat der Begriff „gender“ seit den 1980er Jahren – ausgehend vom angloamerikanischen Raum – eine Erweiterung erfahren. „Von der ursprünglichen grammatischen Kategorie hat er sich zu einem Begriff mit weitreichenden Implikationen für gegenwärtige Subjekt- und Identitätsdiskurse entwickelt. Ging es zunächst darum, durch die bewußte Unterscheidung von sex und gender auf die gesellschaftliche und kulturelle Konstruktion von ‚Geschlechteridentität‘ aufmerksam zu machen, so ging es bald um eine grundlegende Kritik an essentialistischen Vorstellungen einer ‚unverrückbaren‘, ‚primären‘ oder ‚originalen‘ Beschaffenheit von Natur, Geschlecht und Identität überhaupt. [...] Der Vorteil der Gender-Kategorie liegt im Vergleich zu den von der älteren feministischen Forschung verwendeten Begriffen ‚Weiblichkeit‘ und ‚Männlichkeit‘ in ihrem Vermögen, beide Geschlechter einzuschließen, problematische Trennungen aufzuheben und Übergänge fließend zu halten.“ (Braun, Christina von: 2000, 10)

Gender verweist darauf, dass das soziale Geschlecht konstruiert ist, dass es immer Zuschreibungen sind, die das soziale Geschlecht „herstellen“.

ForscherInnen weisen auch darauf hin, dass die biologische Geschlechterzugehörigkeit (sex) in vielerlei Hinsicht nicht eindeutig ist und die Trennung in zwei biologische Geschlechterkategorien ebenfalls eine soziale Konstruktion darstellt. „In den 1990er Jahren wurde die Unterscheidung von ‚sex‘ und ‚gender‘ reflektiert. Es wurde die Frage nach der sozialen Konstruktion von sex gestellt und an der Angemessenheit gezweifelt, eine definierbare Grenze zwischen einem außergesellschaftlichen biologischen Geschlecht und einem sozial hergestellten Geschlecht zu behaupten.“ (Heinsohn, Dorit: 2005, 32) Das biologische Geschlecht ist also selbst das Produkt von gesellschaftlichen Machtbeziehungen.

In diesem Zusammenhang weist Dorit Heinsohn auch eindrücklich auf die „Nachzeitigkeit“ der Gesellschaftswissenschaften hin, welche die kritischen Arbeiten von Biologinnen während der 1980er Jahre zur sozialen Konstruktion der Kategorie des biologischen Geschlechts nicht rezipierten.

„Widersprüche in der Anwendung des biologisch-medizinischen Klassifikationssystems der Geschlechtsdefinition zeigen, dass sich, wenn alle Ebenen der Geschlechtsdefinition [genetisches, gonadales, hormonelles und morphologisches Geschlecht, Anm. der Autorin] addiert werden, kein eindeutiges Ergebnis von hundertprozentig männlich oder hundertprozentig weiblich ergibt. Dass dieses bipolare Klassifikationsschema von Mann versus Frau der Diversität menschlicher Körper nicht gerecht wird, sollte eigentlich zu Kritik an dieser idealtypischen Konstruktion des biologischen Mannes und der biologischen Frau führen. Aufmerksamkeit und Kritik erfährt dieses

strikte System der Zweigeschlechtlichkeit vor allem durch die Intersexuellenbewegung und verbündete WissenschaftlerInnen.“ (Heinsohn, Dorit: 2005, 54) Nicht zuletzt ist die Sexualität in unserer Gesellschaft biologisch entlang der sozialen Differenzierung von Frau und Mann in Form der heterosexuellen Norm verankert.

1.2.2. doing gender

Bei Gender handelt es sich – wie oben ausgeführt – nicht nur um eine sozial definierte Konstruktion von Frauen und Männern, sondern auch um eine sozial konstruierte Definition von Geschlechterverhältnissen, Geschlechterrollen und Geschlechterkonstruktionen.

Mit dem Begriff „doing gender“ ist der Prozess gemeint, in dem Gender, d.h. die Geschlechteridentitäten, Geschlechterrollen etc. in den alltäglichen Interaktionen hergestellt und bestätigt werden. Die Unterschiede zwischen Frauen und Männern werden im gegenseitigen Miteinander, in der sozialen Praxis produziert und dauerhaft verfestigt.

Demnach hat man sein „Geschlecht“ also nicht einfach von Natur aus oder nur durch die Erziehung und Sozialisation und muss sich daher immer geschlechtstypisch verhalten, sondern dieses Verhalten ist vor allem orientiert am Wissen darüber, wie man sich als „Mann“ oder „Frau“ zu verhalten hat.

In unserem alltäglichen, wie auch im professionellen, wissenschaftlichen oder planerischen Tun agieren wir auch immer mit bestimmten Geschlechterbildern, die wir im Kopf haben und positionieren uns auch über das eigene Handeln in Bezug auf Geschlecht. Wir greifen vielleicht auf stereotype Muster zurück oder wir stören / irritieren – bewusst – die bestehende hierarchische Geschlechterordnung. In unserem Handeln stellen wir Geschlecht in unterschiedlichen sozialen Zusammenhängen her, verfestigen und vor allem hierarchisieren – Geschlecht ist nicht etwas, was wir haben, sondern tun. Das heißt, wir müssen immer in einer bestimmten Art und Weise agieren um im sozialen Sinne als Mann oder als Frau wahrgenommen und akzeptiert zu werden.

Dazu ein Beispiel: Woran erkennen wir, ob unser Gegenüber eine Frau oder ein Mann ist? Da die Geschlechtsorgane als Merkmal üblicherweise nicht offen sichtbar sind – außer z.B. in der Sauna – halten wir uns an andere Merkmale wie „Kleidung, Haartracht, Schmuck, Kosmetik, Statur/Größe, Gang/Bewegungen, Mimik/Gestik, Hüftumfang, Stimmlage, Bart.“ (Merz, Veronika: 2001, 31)

„Dabei ist von Bedeutung, dass die heute vorherrschende Geschlechterordnung nicht nur auf einer Diskriminierung von Frauen, sondern auf einer durchgängigen Abwertung von als weiblich bestimmten [...], weiblich konnotierten Kompetenzen, Tätigkeiten und Lebensmustern basiert. Haus- und Familienarbeit sowie Vor- und Fürsorgearbeit gelten als minderwertig. Die soziale Qualität dieser Zuschreibungen zeigt sich auch darin, dass diese Abwertungen auch erhalten bleibt, wenn Männer entsprechende Tätigkeiten ausüben.“ (Döge, Peter: 2001, 16)

Es ist in unserer Gesellschaft „normal“, dass eine jüngere Frau einen älteren Mann, eine Krankenpflegerin einen Arzt heiratet. Der umgekehrte Fall stellt jedoch die gesellschaftliche Hierarchie in Frage und wird auch gesellschaftlich (zumindest durch ständigen Erklärungsbedarf) sanktioniert.

Die Aufteilung in Frauen- und Männerberufe (also Berufe, die hauptsächlich von einem Geschlecht ausgeübt werden) ist nicht biologisch bedingt, denn praktisch jede Tätigkeit kann sowohl von Frauen als auch von Männern ausgeübt werden. Kranführerinnen, Kindergärtner, Starkstromtechnikerinnen, Putzmänner sind noch immer selten, aber biologische Gründe sprechen nicht gegen diese Berufswahl. Genauso wenig spricht die Biologie dagegen, dass Männer Haus- und Familienarbeit übernehmen.

Auch wenn Menschen sich dessen nicht bewusst sind: sie handeln im Alltag nach (Teil-)Theorien, die sie im Laufe ihres Lebens aufgebaut haben. Diese Alltagstheorien sind stark mit geschlechterspezifischen Zuschreibungen und Geschlechterstereotypen verbunden: „Mädchen sind feige.“, „Buben sind stark.“, „Hausarbeit ist Frauensache.“, „Alle Frauen wollen Kinder.“, „Technik ist Männersache.“ „Frauen sind technisch unbegabt.“ „Mädchen sind schwach.“, „Buben sind mutig.“, „Frauen sind kommunikationsfähig.“, „Männer sind ehrgeizig.“, „Alle Männer wollen Karriere machen.“ Diese Zuordnungen hängen nicht vom biologischen Geschlecht ab – sondern es spielen gesellschaftliche Verhältnisse eine wesentliche Rolle. Diese Geschlechterzuschreibungen gehen von personenbezogenen Eigenschaften aus, die dann auf die Eignung bzw. Nicht-Eignung für bestimmte Tätigkeiten umgelegt werden.

Das biologische Geschlecht wird zwar mit der Geburt zugewiesen⁴, die Zuschreibung zu einem Geschlecht ist aber ein lebenslanger Prozess, der tagtäglich in und durch unser Handeln aufs Neue „inszeniert“ wird. Der Begriff „doing gender“ betont das

4 Bei intersexuellen Menschen sind die äußeren und inneren Geschlechtsorgane sowohl weiblich als auch männlich. Bei einer von 2.000 Geburten lässt sich das Geschlecht des Neugeborenen nicht exakt bestimmen. Auch heute noch wird intersexuell geborenen Säuglingen in der Regel operativ ein bestimmtes Geschlecht zugewiesen - zu 90% das weibliche. Begründet wird dies mit der Auffassung, dass eine normale psychosoziale Entwicklung sonst unmöglich sei. Den „Zwitter vereindeutigen“ nennt die Medizin die dazu notwendigen Prozeduren. Verweiblichende Operationen zeigen kosmetisch und funktionell bessere Ergebnisse als vermännlichende, darum werden sie bei intersexuellen Säuglingen und Kleinkindern häufiger durchgeführt. (vgl. <http://www.tintenfischalarm.at> [19.4.2006])

aktive Herstellen von Geschlecht. Geschlechterrollen können sich im Laufe der Zeit – sowohl in der eigenen Lebenszeit als auch im Laufe der Geschichte – ändern und sind innerhalb und zwischen den Kulturen unterschiedlich: Gender ist ein sich in permanenter Wandlung befindliches Konzept.

„Doing gender“ passiert sowohl auf der individuellen Ebene (Mit welchen Geschlechterbildern im Kopf begegne ich meinen Mitmenschen? Welches geschlechterspezifische Verhalten / Handeln wird von mir erwartet?) als auch auf der strukturellen Ebene (Welche gesellschaftlichen Zuschreibungen wirken auf uns? Welche Lebensmuster werden gesellschaftlich als positiv bewertet und durch unterschiedliche Mechanismen unterstützt?).

„Doing gender“ passiert tagtäglich, wir nehmen in unserem alltäglichen wie auch in unserem professionellen, wissenschaftlichen, planerischen Handeln immer wieder Bezug auf die eigenen Geschlechterbilder, die wir im Kopf haben bzw. die gesellschaftlich repräsentiert werden.

Und dieser Tatsache müssen wir uns bewusst sein und immer wieder vergegenwärtigen!

2. Gender / Planning

*„Die Genderbrille in der Planung aufzusetzen, bedeutet, alle Geschlechter, deren Verhältnisse zueinander zu betrachten; festgelegte geschlechterspezifische Verhaltensweisen zu thematisieren und zu hinterfragen. Eine geschlechtsspezifische Herangehensweise an Stadt-, Landschafts- und Regionalplanung bedeutet, die Planung selbst zum Gegenstand der Reflexion zu machen, Ideenentwicklung, den Planungsprozess, die Planungsbegleitung und die Umsetzung geschlechterspezifisch zu gestalten.“
(Knoll, Bente et al.: 2003: 19)*

Im folgenden theoriegeleiteten Kapitel wird nachgezeichnet, auf welchen Ebenen und in welchen Zusammenhängen „Gender“ in der Planung Relevanz hat, wirksam und sichtbar wird und ist. Feministische Wissenschaften und Genderforschung gehen – wie oben ausgeführt – ganz allgemein gesehen davon aus, dass es keine so genannten geschlechterneutralen Bereiche gibt. Geschlecht/er und auch Geschlechterverhältnisse sind keine „natürlichen“ Gegebenheiten oder biologischen Determinierungen, sondern sie sind vielmehr als soziale Konstrukte und konstruierte Kategorien zu verstehen. Gender ist in die kognitiven, sozialen und technischen Strukturen der Gesellschaft eingeschrieben und beeinflusst damit wissenschaftliche Denkansätze und Methoden wie auch das konkrete Handeln. Einfach gesagt: Geschlecht ist überall sichtbar – wir müssen nur genau hinschauen.

Ich fasse dabei Planung als soziales Unternehmen und politischen Prozess auf: Wenn wir planerisch handeln, spielen wir immer auch im patriarchalen Diskurs mit. Durch jede planerische Entscheidung positionieren wir uns mit und im planerischen, universitären, nationalen und internationalen Diskurs. Planung findet immer innerhalb der gesellschaftlichen Strukturen und Prozesse statt, und diese sind in unserer Gesellschaft geschlechterhierarchisch organisiert. Um mit Donna Haraway zu sprechen: Es gibt keine unschuldige Position. „Unsere Körper – unser Leben, Körper sind Topographien der Macht und Identität.“ (Haraway, Donna: 1995, 70)

Gender stellt sowohl eine Analysekatgorie als auch eine normative Kategorie dar. Mit der „Genderbrille“ werden Geschlechterordnungen in unserer Gesellschaft überhaupt erst sichtbar – zum anderen können die vorgefundenen Geschlechterordnungen aber auch stabilisiert und immer wieder neu erzeugt werden – sobald die Kategorie Geschlecht, „gender“ angewandt und benutzt wird.

Wenn beispielsweise in der Regionalplanung nach Frauen und Männern getrennt Erhebungen gemacht werden, Lebensbedingungen analysiert werden, dann kann ein Ergebnis sein: Frauen sind häufiger in Teilzeitarbeitsverhältnissen beschäftigt, Frauen leisten mehr an Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit. Wenn dann durch regional-

politische / planerische Maßnahmen, Teilzeitarbeitsplätze „für die Frauen“ geschaffen und die Vereinbarkeitsfrage von Haus- und Erwerbsarbeit nur im Zusammenhang mit dem „weiblichen Alltag“ diskutiert wird, dann führt das zu einer Zementierung der geschlechtsspezifischen Zuschreibung Frauen = Teilzeitarbeit + zuständig für Kinderbetreuung.

Beim Gender Planning braucht es einen sinnvollen Umgang mit dem Dilemma: einerseits die im offiziellen Diskurs der Planungswissenschaften, in den gängigen Lehrmeinungen, Theorien und Paradigmata der Profession weitgehend unsichtbaren Geschlechterverhältnisse aufzudecken und Unterschiede in den Ausgangspositionen von Frauen und Männern zu berücksichtigen, und andererseits nicht zu einer Festbeschreibung traditioneller Geschlechterrollen, sondern vielmehr zur Entwicklung neuer Geschlechterverhältnisse beizutragen. (Vgl. Weller, Ines: 1999, 28)

Weil eben die Gefahr gegeben ist bestehende geschlechterspezifische Zuschreibungen zu zementieren, ist es wichtig nochmals explizit auf die Bedeutung der (eigenen) theoretischen Positionen hinzuweisen (siehe Kapitel 1).

Um die These „Gender hat in der Planung Relevanz, ist immer wirksam und sichtbar“ überhaupt fassbar und begreifbar zu machen, argumentiere ich in der Folge entlang dreier Bereiche:

1. Gendered Organizations

Planung wird von Menschen gemacht und diese bewegen sich innerhalb von Organisationen, sind in und durch Organisationen, wie Schulen und Universitäten, Fachhochschulen ausgebildet, arbeiten in öffentlichen Verwaltungen, in Verbänden, in Unternehmen, in politischen Organisationen. Mit Hilfe einer quantitativen Gender Analyse der AkteurInnen jener Organisationen, die in Österreich verkehrsplanerische Maßnahmen konzipieren, planen und umsetzen, wird das ungleiche Geschlechterverhältnis zahlenmäßig deutlich. Diese Analyse stellt die erste ihrer Art im deutschsprachigen Raum dar.

Wie die Fachliteratur zeigt, bildet sich Geschlecht in Organisationen nicht nur durch das biologische Geschlecht der AkteurInnen ab, sondern Geschlechterkonstruktionen sind in internen Abläufen, in der Arbeitskultur, in der Art und Weise, wie Frauen und Männer wahrgenommen werden, eingeschrieben.

2. Vergeschlechtlichte Planungsdiskurse

Planung passiert immer eingebettet im fachlichen Diskurs, Lehrmeinungen, sogenannte Planungsgrundsätze, Planungsmoden oder auch die Ideen und Visionen der „großen Meister“ haben Einfluss auf die Planung. Gerade im planerischen Fachdis-

kurs gibt es – wie das Kapitel 2.2. aufzeigt – eine Vielzahl von Annahmen, in denen Geschlechterkonstruktionen oft implizit, manchmal auch explizit eingeschrieben sind. Auch die gängigen Planungsmethoden spiegeln Geschlechterkonstruktionen wider: Das dritte Kapitel der vorliegenden Dissertation beschäftigt sich ausschließlich mit diesem Thema am Beispiel der Haushaltsbefragung, einer gängigen Methode zur Verkehrserhebung.

Nicht zuletzt verortet sich Planung – ob gewollt oder nicht – auch innerhalb des wissenschaftlich-akademischen Diskurses, meist – als angewandte Ingenieurwissenschaft – an der Schnittstelle zwischen den „Gesellschaftswissenschaften“ und „der Technik“.

3. Planungsprozesse

Planungsprozesse in Österreich sind bestimmt und beeinflusst von einer Vielzahl an normativen Vorgaben, wie den Raumordnungs- bzw. Raumplanungsgesetzen sowie der Bauordnungen der einzelnen Bundesländer. Gesetzliche Vorgaben sind nicht geschlechtsneutral, spiegeln sich doch traditionelle Konzeptionen von Wohnen, Arbeiten etc. auch in den Vorgaben wider.

Baulich-räumliche Strukturen, infrastrukturelle Maßnahmen i.w.S., aber auch Pläne sind als quasi „Produkte“, Ergebnisse von Planungsprozessen, die eingebettet in Planungsdiskursen in und durch vergeschlechtlichte Organisationen „erzeugt“ werden, zu verstehen. Daher sind auch in diesen Strukturen und Rahmenbedingungen Geschlechter- und somit Machtverhältnisse eingeschrieben.

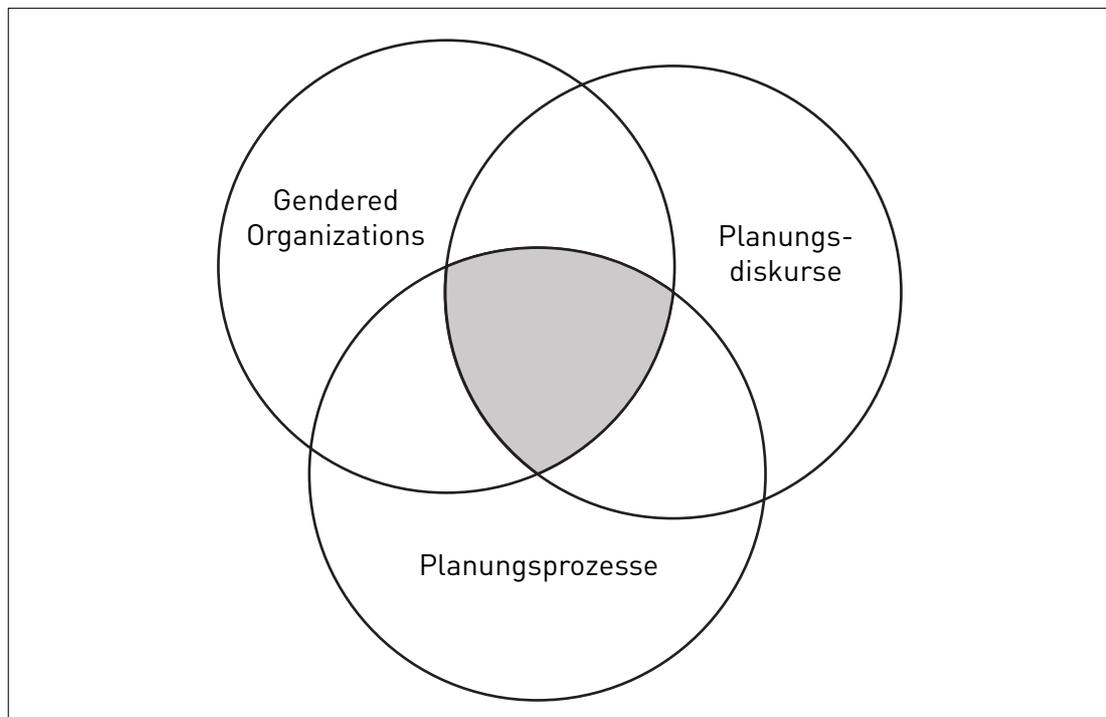


Abbildung 1
Gender ist in der Planung immer relevant
Quelle: Eigene Darstellung

2.1. Gendered Organizations

Planung wird von Menschen gemacht und diese bewegen sich innerhalb von Organisationen, sind in und durch Organisationen, wie Schulen und Universitäten, Fachhochschulen ausgebildet, arbeiten in öffentlichen Verwaltungen, in Verbänden, in Unternehmen, in politischen Organisationen.

2.1.1. Gender Analyse der verkehrsplanerischen AkteurInnen

Die Verkehrsplanung ist – wie das folgende Kapitel anhand von aktuellem Zahlenmaterial aufzeigt – in besonderem Maße geschlechterhierarchisch geprägt: Es sind sowohl in der Ausbildung (StudentInnen und Lehrende im Studium Bauingenieurwesen bzw. in der Raumplanung) als auch in der Praxis (Fachabteilungen von Verwaltungen, die mit Fragen und Entscheidungen in der Verkehrsplanung betreut sind, sowohl auf Bundes-, Länder- und auch Gemeindeebene sowie Ziviltechnische bzw. Technische Büros) mehr Männer als Frauen vertreten. Es finden sich fast durchwegs Männer in Gestaltungs- und Entscheidungspositionen der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. „Zugleich ist unbestritten, dass die Gestaltungsmacht über verkehrsrelevante Infrastrukturen im öffentlichen wie auch im privaten Besitz und die Entscheidungskompetenzen über die Mobilitätsbedingungen überwiegend in männlicher Hand liegen. Dies bezieht sich auf die Unterrepräsentanz von Frauen in entscheidenden Positionen in Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft, vorhandene Einkommens- und Vermögensdifferenzen zwischen den Geschlechtern, Prägung verantwortlicher Institutionen und Verfahren zur Gestaltung der Mobilitätsbedingungen durch subjektive androzentrische Rationalitäten etc..“ (Genanet: o.J., 2)

Planung findet immer eingebettet in gesellschaftlichen Strukturen und Rahmenbedingungen statt, daher ist es wichtig zu Beginn der Gender Analyse – quasi exkurshaft – den Blick auf ebendiese gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu werfen: In der Gesellschaft, in der wir leben, sind Versorgungs- und Erwerbsarbeit, Pflichten und Verantwortlichkeiten, Bildungs- und Karrierechancen, Einkommens- und Vermögensverhältnisse, Verfügbarkeit über und Gestaltung von (natürlichen) „Ressourcen / Gütern“, sowie Entscheidungsmacht und -zuständigkeiten geschlechterspezifisch ungleich verteilt. Am politischen und wirtschaftlichen Handeln sind Männer und Frauen sowie die ihnen zugewiesenen Bereiche unterschiedlich beteiligt und von den Auswirkungen unterschiedlich betroffen.

In unserer Gesellschaft haben Frauen und Männer unterschiedliche Rollen und Posi-

tionen, es gibt keine „geschlechterneutrale“ Position oder Perspektive. Frau oder Mann zu sein ist ausschlaggebend dafür, welchen Platz wir in der Gesellschaft zu welchen Bedingungen einnehmen. Frauen haben immer noch schlechtere Chancen am Arbeitsmarkt, leisten mehr unbezahlte Arbeit, haben weniger Einkommen und ein höheres Armutsrisiko als Männer.

„Auch bei gleicher Schulbildung verdienen Frauen deutlich weniger als Männer. [...] Die mittleren Netto-Jahreseinkommen der vollzeiterwerbstätigen Frauen liegt zwischen 3% (AbsolventInnen von hochschulverwandten Lehranstalten) und 27% (PflichtschulabsolventInnen, ohne Lehrabschluss) unter jenen der Männer. Auch die mittleren Netto-Jahreseinkommen der vollzeiterwerbstätigen AbsolventInnen von Universitäten und Hochschulen liegen um 26% unter jenen der männlichen Kollegen.“ (BMSG: 2002, 63)

„Insgesamt beläuft sich der Einkommensnachteil der vollzeiterwerbstätigen Frauen auf 18%. Vollzeiterwerbstätige Arbeiterinnen und weibliche Angestellte erzielen bei gleicher Qualifikation deutlich niedrigere Einkommen als ihre männlichen Kollegen: Das Netto-Einkommen der Frauen liegt zwischen 11% bei Angestellten mittlerer Tätigkeit und 29% bei Fach-, VorarbeiterInnen und MeisterInnen unter jenem der Männer.“ (BMSG: 2002, 63)

Bei diesen Feststellungen darf allerdings die Arbeitsteilung von Frauen und Männern am Arbeitsmarkt nicht unabhängig von der noch immer existierenden gesellschaftlichen Arbeitsteilung zwischen Erwerbsarbeit und Haus- bzw. Familienarbeit betrachtet werden. Denn die Spaltung des Arbeitsmarktes spiegelt normative Vorstellungen über die Geschlechterrollen wider: Während die Erwerbsquoten bei Frauen zunimmt – 43% der heute im Erwerbsleben stehenden Personen sind Frauen (vgl. BMSG: 2002, 33) –, bleibt die Hausarbeitsquote bei Männern nach wie vor gering. Eine der bestehenden Geschlechterasymmetrie entgegenwirkende Umverteilung von Erwerbs- und Haus- bzw. Familienarbeit lässt sich derzeit in Österreich nicht beobachten.

So lag im Jahr 2000 der Anteil der „Nur-Hausfrauen“ bezogen auf die gesamte weibliche Bevölkerung bei 15%. Unter den Männern sind derzeit bloß 2 von 1.000 „Hausmänner“. (Vgl. BMSG: 2002, 27) „Für die Betreuung der Kinder in der Familie sind in erster Linie Frauen verantwortlich – mehr als jede zweite Frau (ab 18 Jahren in Familien mit mindestens einem Kind unter 15 Jahren) ist für deren Betreuung entweder ganz oder überwiegend alleine zuständig. [...] Nur ein ganz geringer Prozentsatz der Männer (4%) gab an die Kinder zumindest größtenteils alleine zu betreuen.“ (BMSG: 2002, 87f.)

Im Bereich der Bildung zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede schon bei den Schultypen, die von Schülerinnen bzw. Schülern besucht werden. Im Bereich der mittleren Schulen besteht eine starke geschlechtsspezifische Segregation: Im wirtschaftsberuflichen (Frauenanteil: 92,9%), sozialberuflichen (Frauenanteil: 85,2%) und im kaufmännischen Bereich (Frauenanteil: 60,8%) sind deutlich mehr Frauen als Männer vertreten. Im Bereich der technischen, gewerblichen und kunstgewerblichen sowie in den land- und forstwirtschaftlichen mittleren Schulen waren Frauen im Laufe der letzten drei Jahrzehnte mit weniger als 50% vertreten, wobei sich im technischen, gewerblichen und kunstgewerblichen Zweig sogar ein deutlicher Rückgang des Schülerinnenanteils auf weniger als ein Viertel (23,1%) ergab.

Die berufsbildenden höheren Schulen zeigen ein analoges Bild. Der Frauenanteil an den technischen und gewerblichen höheren Schulen stieg über die letzten drei Jahrzehnte hinweg langsam an und betrug im Schuljahr 2000/01 noch immer nur ein Zehntel. Der Schülerinnenanteil an den kaufmännischen höheren Schulen betrug 2000/01 62%. Der Schülerinnenanteil an den höheren Schulen für wirtschaftliche Berufe in Österreich lag in den 1970er Jahren bei 100%. Im Verlauf der 1980er und 1990er Jahre reduzierte sich der Frauenanteil langsam auf heute 94,2%.

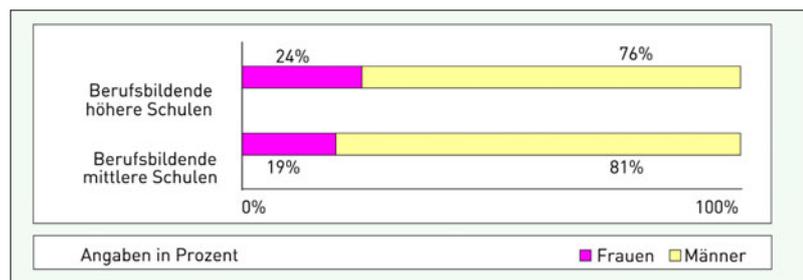


Abbildung 2
Prozentuale Verteilung der SchülerInnen an berufsbildenden mittleren und höheren Schulen (Angaben in Prozent)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

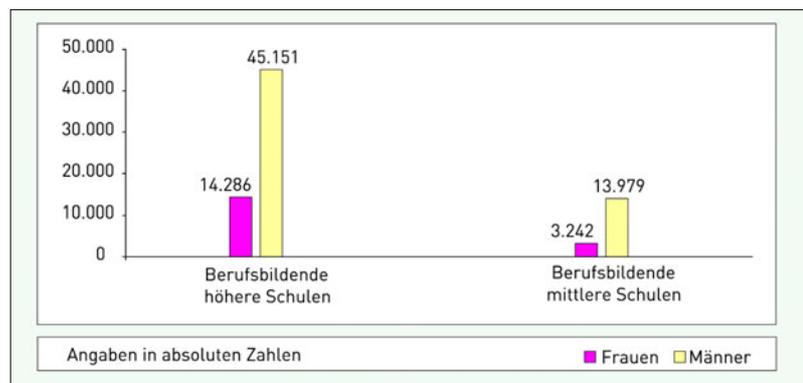


Abbildung 3
Anzahl der SchülerInnen an berufsbildenden mittleren und höheren Schulen (Angaben in absoluten Zahlen)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

Der Frauenanteil bei den SchülerInnen der AHS-Oberstufe ist in den letzten drei Jahrzehnten von knapp der Hälfte 47,7% (1970/71) auf 57,4% (2000/01) gestiegen.

Auch bei der Wahl der Lehrberufe zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede: Unter den zehn von Mädchen am häufigsten erlernten Lehrberufen findet sich kein Produktions- oder technischer Beruf. Im Gegensatz dazu die Situation bei den männlichen Lehrlingen: unter den zehn am häufigsten erlernten Lehrberufen finden sich mit zwei Ausnahmen („Einzelhandelskaufmann“ und „Koch“) ausschließlich Produktionsberufe.

Die 10 häufigsten Lehrberufe weiblicher und männlicher Lehrlinge, 2001			
10 häufigste Lehrberufe von Frauen 2001	abs.	Anteil an weiblichen Lehrlingen gesamt in %	kumulierte %
1. Einzelhandelskauffrau – alle Ausbildungsschwerpunkte	10.639	25,7	25,7
2. Friseurin, Perückenmacherin (Stylistin)	5.676	13,7	39,4
3. Bürokauffrau	5.569	13,5	52,9
4. Köchin/Restaurantfachfrau (DL)	2.197	5,3	58,2
5. Restaurantfachfrau	1.903	4,6	62,8
6. Köchin	1.703	4,1	66,9
7. Hotel- und Gastgewerbeassistentin	1.100	2,7	69,6
8. Blumenbinderin u. -händlerin	853	2,1	71,6
9. Pharmazeutisch-kfm. Assistentin	820	2,0	73,6
10. Konditorin	738	1,8	75,4
Gesamt 10 häufigste LB	31.198	75,4	
Gesamt weibliche Lehrlinge	41.369		

10 häufigste Lehrberufe von Männern 2001	abs.	Anteil an männlichen Lehrlingen gesamt in %	kumulierte %
1. Kraftfahrzeugtechniker/-mechaniker*)	7.728	9,4	9,4
2. Elektroinstallatechneker/-installateur*)	6.687	8,1	17,5
3. Tischler	5.542	6,7	24,2
4. Einzelhandelskaufmann alle Ausbildungsschwerpunkte	3.887	4,7	28,9
5. Sanitär- u. Klimatechniker – Gas/Wasser + Heizung (DL)**)	3.541	4,3	33,2
6. Maschinenbautechniker***)	3.529	4,3	37,5
7. Maurer	3.315	4,0	41,5
8. Schlosser	2.957	3,6	45,1
9. Koch	2.636	3,2	48,3
10. Maler und Anstreicher	2.325	2,8	51,2
Gesamt 10 häufigste LB	42.147	51,2	
Gesamt männliche Lehrlinge	82.393		

Quelle: WKÖ, Lehrlingsstatistik; eigene Berechnungen

*) Vorläuferberufe
 **) inkl. Vorläuferberufe (Gas-/Wasserleitungsinst. bzw. ZentralheizungsbauerIn)
 ***) inkl. Vorläuferberufe MaschinenschlosserIn und BetriebschlosserIn

Abbildung 4
 Die 10 häufigsten Lehrberufe von Frauen und Männern
 Quelle: Bergmann, Nadja et al. (2002)

Die Zahlen zum Frauenanteil an österreichischen Universitäten im Zeitvergleich zeigen auf, dass der Anteil von Studentinnen und Absolventinnen zwar langsam aber dennoch kontinuierlich steigt, dass aber derselbe kontinuierliche Anstieg auf der Ebene des wissenschaftlichen Personals und insbesondere auf der Ebene der ProfessorInnen nicht feststellbar ist.

	1970	1980	1990	1999	2001
Studentinnen	25,7%	39,7%	4,4%	1%	0,2%
Erstabschlüsse	24,7%	36,8 %	42,9%	47,5%	49,7%
Zweitabschlüsse	5,4%	12,6%	27,7%	4,0%	35,8%
Vertragsassistentinnen	25,8%	k. A.	29,5%	42,6%	41,8%
Universitätsassistentinnen	15,4%	14,7%	17,3%	23,0%	31,4%
Ao. Univ. Professorinnen	3,4%	3,7%	5,0%	6,2%	14,9%
O. Univ. Professorinnen	3,0%	1,5%	2,1%	4,4%	6,8%

Abbildung 5

Frauenanteil an österreichischen Universitäten seit 1970 (Angaben in Prozent)

Quelle: Julia Neissl, Handout zur Summer School 2005

PlanerInnen und IngenieurInnen in der Ausbildung

Statistiken der Universitäten belegen, dass ein Großteil der AnfängerInnen an Technischen Universitäten in Österreich an einer HTL (Höhere Technische Lehranstalt) maturiert haben, einem Schultyp, der einen sehr geringen Frauenanteil aufweist.

Die Zahlen zu den österreichischen ErstinskribentInnen an Universitäten zeigen folgendes: „40% der Studienanfängerinnen wählen ein geisteswissenschaftliches Studium, während sich nur ein Sechstel der männlichen Studienanfänger dafür entscheidet. Die Domäne der Männer ist weiterhin das technische Studium; nicht einmal 5% der Studienanfängerinnen wählen eine technische Studienrichtung.“ (BMSG: 2002, 30)

Die Zahlen der Studierenden von ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen an den Technischen Universitäten Wien und Graz, der Montanuniversität Leoben, der Universität für Bodenkultur in Wien sowie an Fachhochschulen zeigen folgendes Bild:

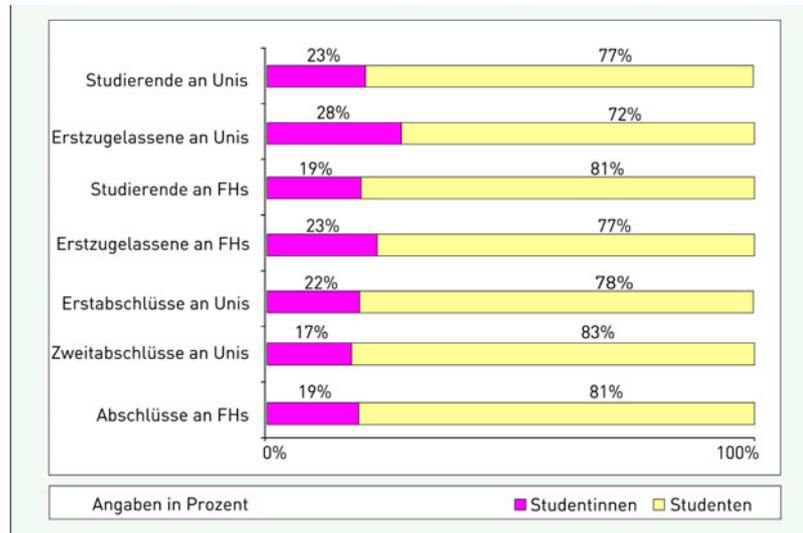


Abbildung 6
Prozentuale Verteilung von StudentInnen bzw. AbsolventInnen in ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen (Angaben in Prozent)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

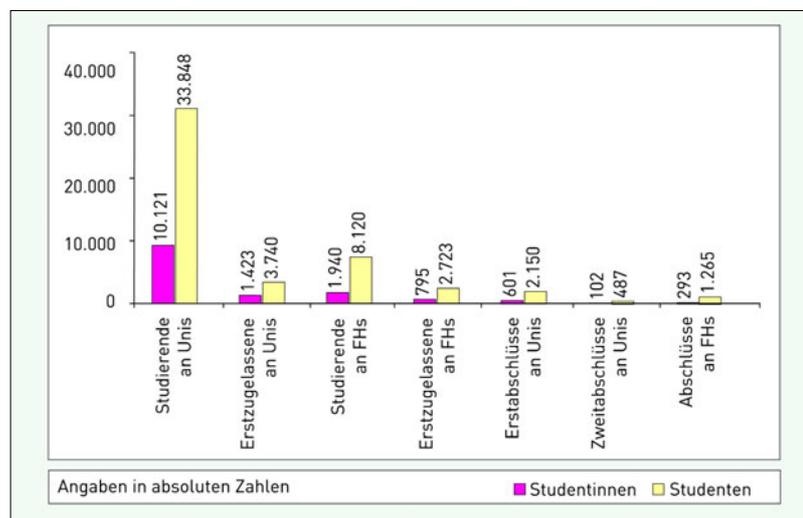


Abbildung 7
Anzahl der StudentInnen bzw. AbsolventInnen in ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen (Angaben in absoluten Zahlen)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

Das Lehrpersonal (ProfessorInnen und Mittelbau) an den Technischen Universitäten Wien und Graz, an der Universität für Bodenkultur sowie an der Montanuniversität Leoben ist extrem männerdominiert.

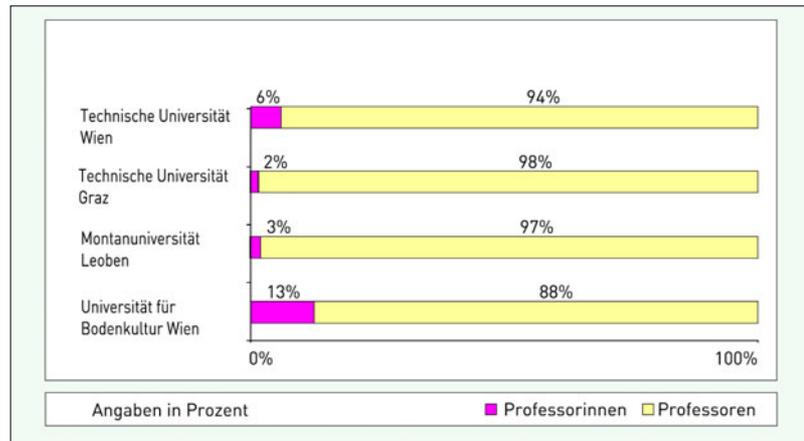


Abbildung 8
 Prozentuale Verteilung von ProfessorInnen an ausgewählten ingenieurwissenschaftlichen Universitäten (Angaben in Prozent)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

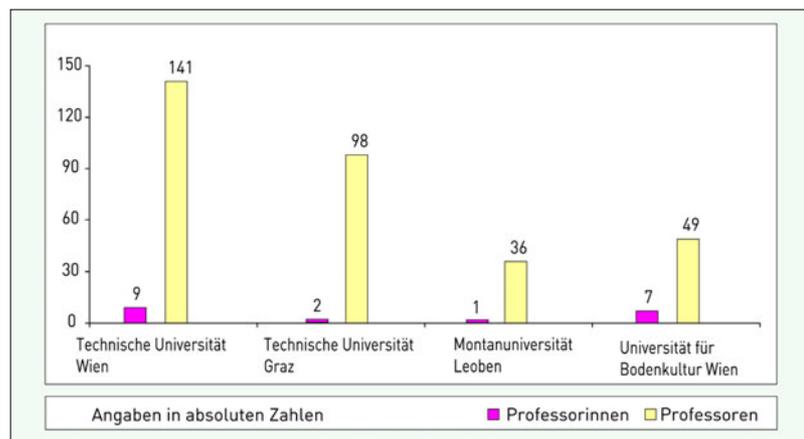


Abbildung 9
 Anzahl der ProfessorInnen an ausgewählten ingenieurwissenschaftlichen Universitäten (Angaben in absoluten Zahlen)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

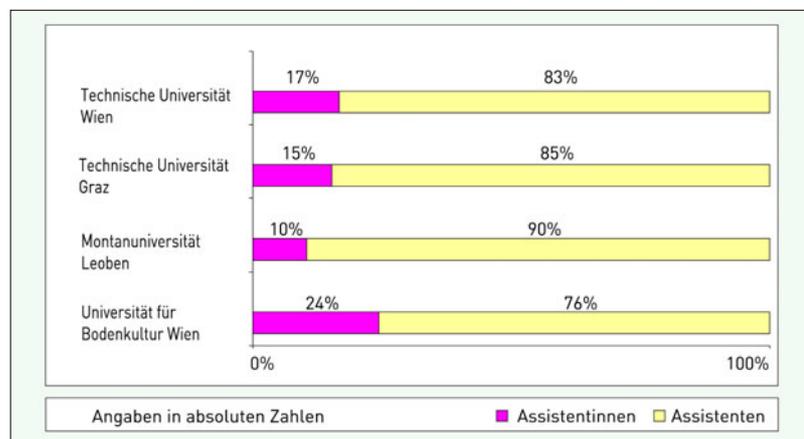


Abbildung 10
 Prozentuale Verteilung von AssistentInnen an ausgewählten ingenieurwissenschaftlichen Universitäten (Angaben in Prozent)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

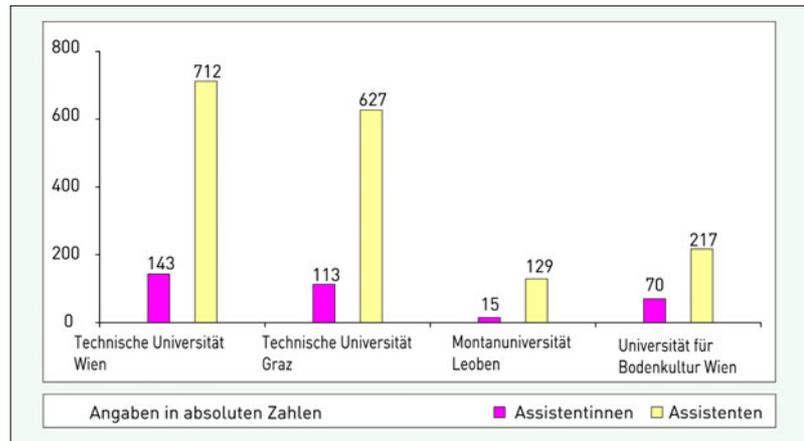


Abbildung 11
Anzahl der AssistentInnen an ausgewählten ingenieurwissenschaftlichen Universitäten (Angaben in absoluten Zahlen)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

Das Lehrpersonal an den ingenieurwissenschaftlichen Fachhochschulen in Österreich ist auch klar männerdominiert.

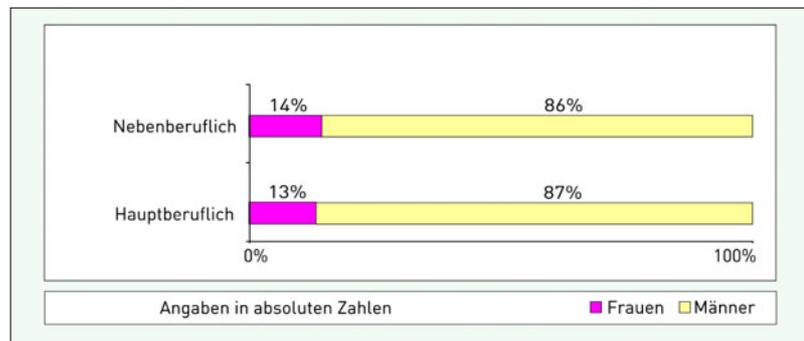


Abbildung 12
Prozentuale Verteilung von weiblichem und männlichem Lehrpersonal an ingenieurwissenschaftlichen Fachhochschulen (Angaben in Prozent)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

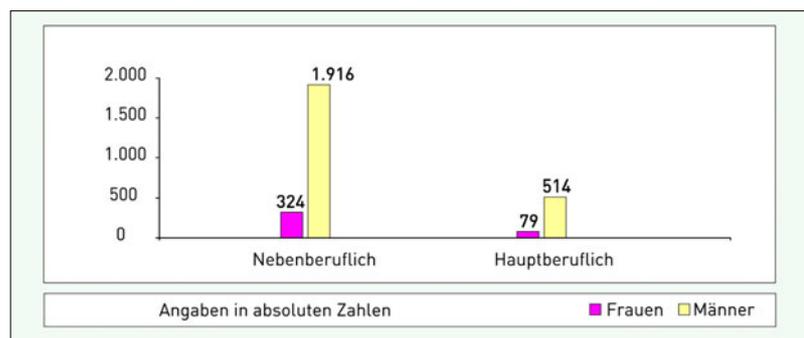


Abbildung 13
Anzahl der weiblichen und männlichen Lehrenden an ingenieurwissenschaftlichen Fachhochschulen (Angaben in absoluten Zahlen)

Quelle: Statistisches Jahrbuch BM:BWK 2005

Die folgenden Grafiken zeigen das Geschlechterverhältnis an ausgewählten Instituten, an denen vor allem Verkehrsplanung gelehrt wird und zu verkehrsplanerischen Fragestellungen geforscht wird.

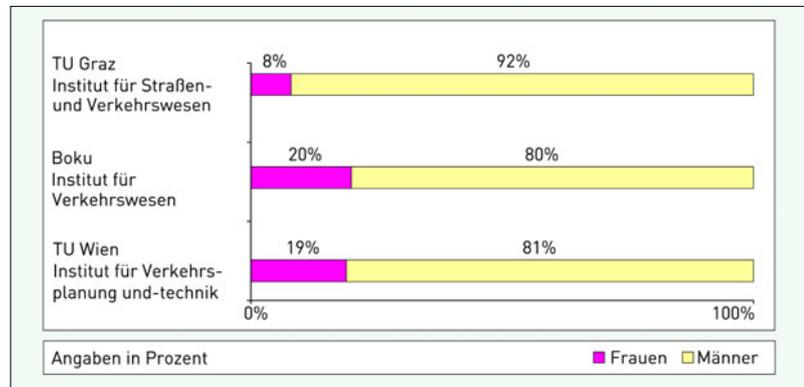


Abbildung 14
Prozentuale Verteilung der MitarbeiterInnen an ausgewählten verkehrsplanerischen Instituten (Angaben in Prozent)

Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2005

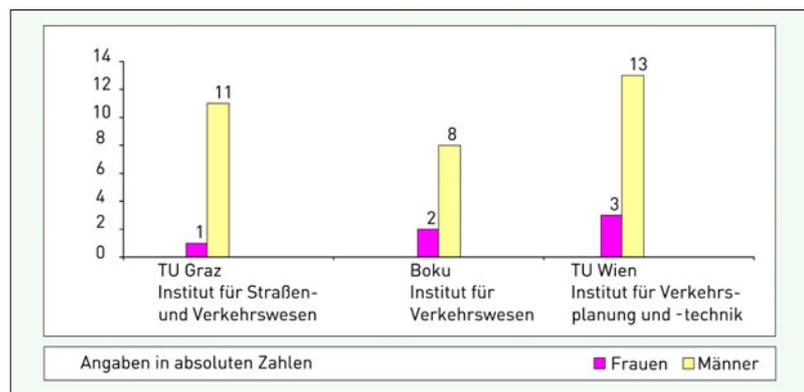


Abbildung 15
Anzahl der MitarbeiterInnen an ausgewählten verkehrsplanerischen Instituten (Angaben in absoluten Zahlen)

Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2005

VerkehrsplanerInnen in der Verwaltung

Studien aus Deutschland belegen: „98,8% der leitenden Verkehrsplanenden in den alten Bundesländern sind Männer.“ (Spitzner, Meike: 1999, 68) Auch in Österreich sind im Bereich der Verkehrsplanung in der Verwaltung der Bundesländer 98% Männer in leitender Position tätig. (VCÖ: 1996)

Die folgenden Grafiken zeigen Zahlen einerseits zu den Leiterinnen und Leitern von ausgewählten verkehrsplanerisch relevanten Sektionen und Abteilungen im österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und andererseits die LeiterInnen der Verkehrsplanungsabteilungen in den österreichischen Bundesländern.

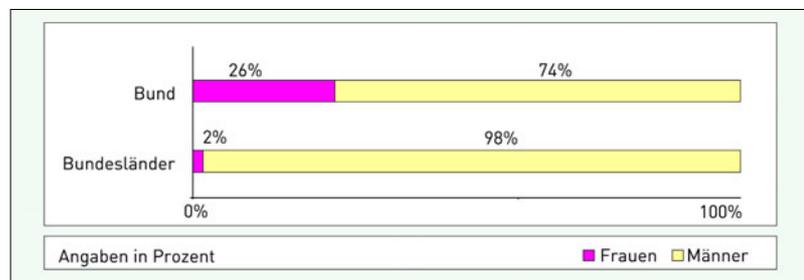


Abbildung 16
Prozentuale Verteilung der LeiterInnen von verkehrsplanerischen Abteilungen auf Bundesebene und in den Bundesländern (Angaben in Prozent)

Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Feber 2006

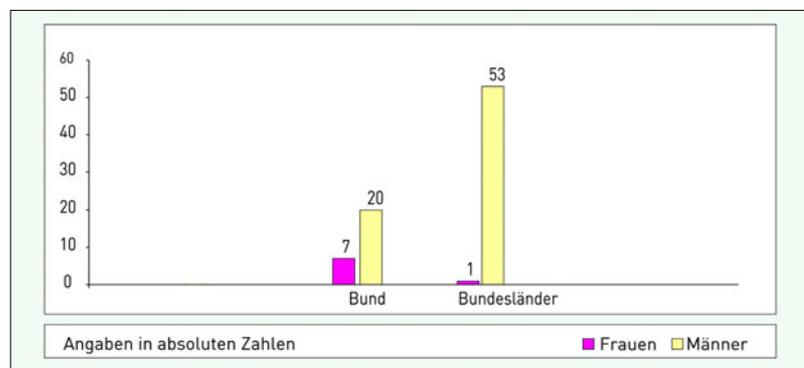


Abbildung 17
Anzahl der LeiterInnen von verkehrsplanerischen Abteilungen auf Bundesebene und in den Bundesländern (Angaben in absoluten Zahlen)

Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Feber 2006

Selbstständige PlanerInnen

Um sich in Österreich als Technikerin / Ingenieurin selbstständig zu machen, ein eigenes Büro zu gründen, ist der Abschluss eines einschlägigen (ingenieurwissenschaftlichen) Studiums an einer Technischen Universität, der Universität für Bodenkultur Wien bzw. der Montanuniversität Leoben nicht ausreichend: Es muss nach dem Studium eine kommissionelle Befähigungsprüfung abgelegt werden und zur Gründung des eigenen Ingenieurbüros ist darüber hinaus noch der Nachweis von

einschlägiger unselbstständiger Berufserfahrung notwendig. Die kommissionelle Prüfung kann in Österreich entweder bei der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten [sic!] oder bei der Wirtschaftskammer / Fachgruppe der technischen Büros – Ingenieurbüros abgelegt werden.

Aktuelle Zahlen zu InhaberInnen von Technischen Büros – Ingenieurbüros zeigen folgendes Bild: Insgesamt gibt es in Österreich (Stand Ende Dezember 2005) 4.292 Technische Büros – Ingenieurbüros, davon sind 1.533 „juristische Personen“, sprich GmbHs, OEGs u.a. – zu diesen „juristischen Personen“ gibt es kein geschlechtsspezifisch aufbereitetes Material der gewerberechtlchen GeschäftsführerInnen. Die verbleibenden 2.759 Unternehmen werden als Einzelunternehmen von 2.596 Männern und 163 Frauen geführt – das heißt der Frauenanteil bei den selbstständigen IngenieurInnen innerhalb der Wirtschaftskammer liegt bei beschämenden 6%!

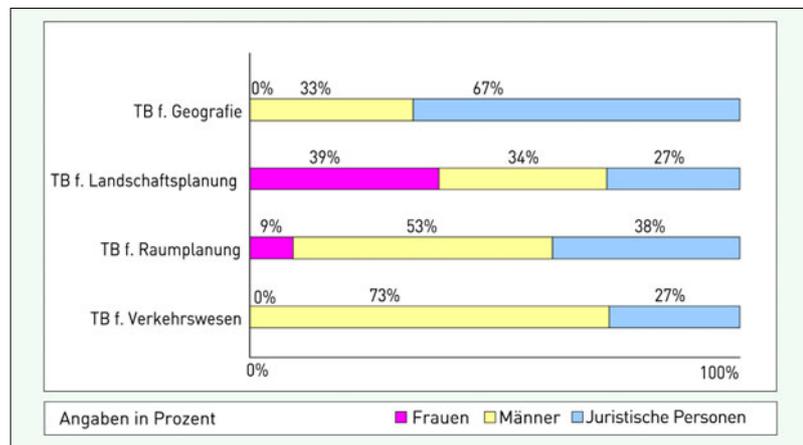


Abbildung 18
Prozentuale Verteilung der InhaberInnen von ausgewählten Technischen Büros (Angaben in Prozent)
Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2006

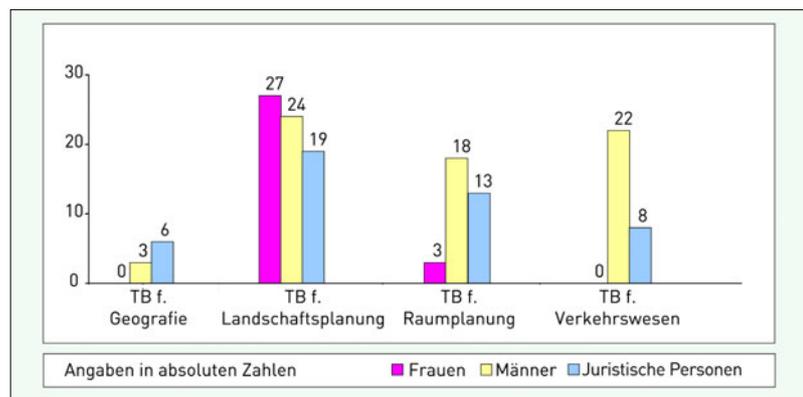


Abbildung 19
Anzahl der InhaberInnen von ausgewählten Technischen Büros (Angaben in absoluten Zahlen)
Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2006

Die Daten zu den Mitgliedern bei der Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten zeigen ähnliches: Eine (aufrechte wie auch ruhende) Befugnis als ArchitektIn haben in Österreich 3.276 Männer und 409 Frauen, eine Befugnis zur/zum IngenieurkonsulentIn besitzen 3.091 Männer und nur 64 Frauen – dies ergibt einen Frauenanteil bei den ArchitektInnen in Österreich von 11% und bei den IngenieurkonsulentInnen von peinlichen 2%!! (Vgl. Knoll, Bente et al.: 2006a)

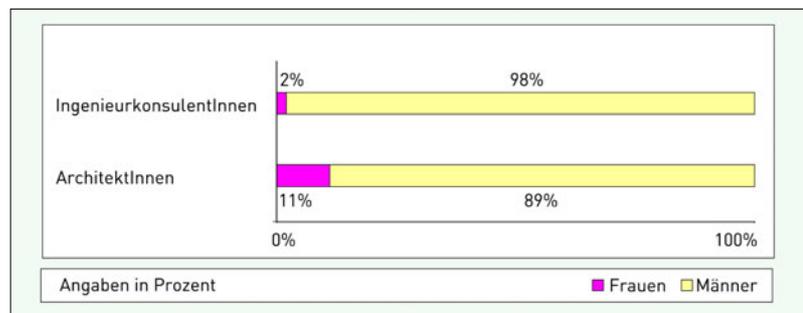


Abbildung 20
Prozentuale Verteilung der IngenieurkonsulentInnen bzw. ArchitektInnen (Angaben in Prozent)
Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2006

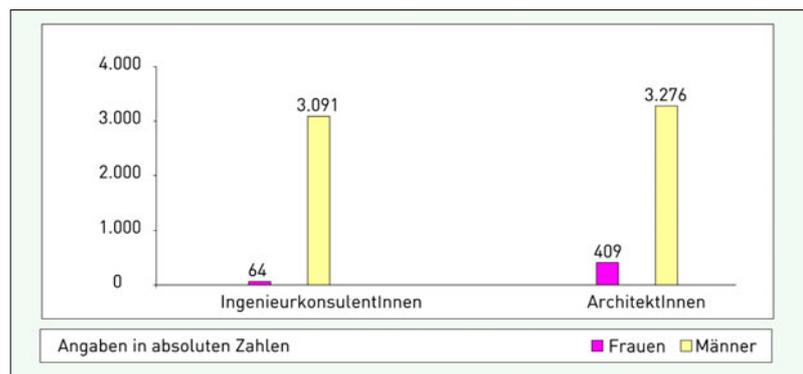


Abbildung 21
Anzahl der IngenieurkonsulentInnen bzw. ArchitektInnen (Angaben in absoluten Zahlen)
Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2006

Auch in der Praxis der selbstständigen PlanerInnen zeigt sich ein männerdominiertes Bild: „Von den nahezu 1.200 Ingenieurkonsulenten und -konsulentinnen für Bauwesen in Österreich ist nicht einmal 1% weiblich. Bei den in der Raumplanung Tätigen ist der Frauenanteil etwas höher und liegt bei 7%. Die Dominanz der Männer ist somit im Beruf noch stärker ausgeprägt als in der Ausbildung.“ (VCÖ: 1996, 27)

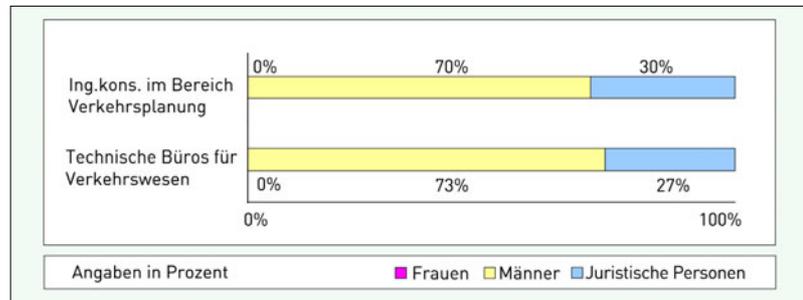


Abbildung 22
Prozentuale Verteilung von InhaberInnen von Verkehrsplanungsbüros (Angaben in Prozent)
Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2006

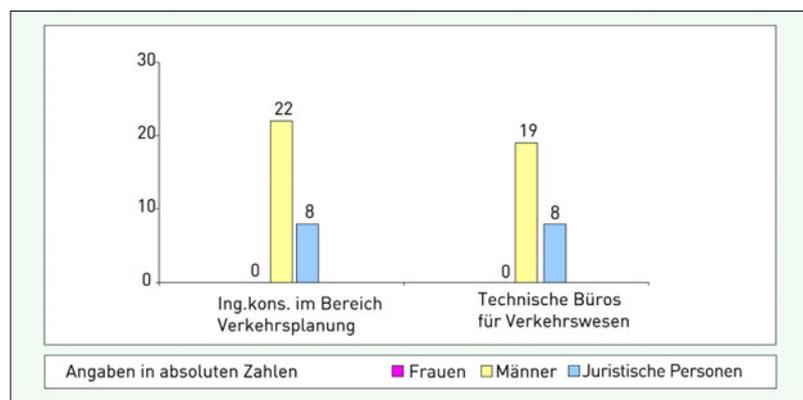


Abbildung 23
Anzahl der InhaberInnen von Verkehrsplanungsbüros (Angaben in absoluten Zahlen)
Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2006

In Österreich gibt es derzeit keine selbstständig tätige Verkehrsplanerin!
An dieser Stelle verweise ich auf ein Forschungsprojekt "Zur Situation von selbstständigen Ingenieurinnen in Österreich", das mein Büro KnollSzalai im Auftrag der FFG – Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft durchführt. Die Veröffentlichung der Ergebnisse ist im Frühjahr 2007 vorgesehen.

AkteurInnen in anderen für die Verkehrsplanung relevanten Organisationen

Die Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) ist ein gemeinnütziger Verein, der seine Hauptaufgabe darin sieht, Erkenntnisse aus dem gesamten Verkehrs- und Straßenwesen im Zusammenwirken von Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung weiterzuentwickeln, zu dokumentieren und zu kommunizieren. Die FSV dient der Forschung und Förderung im Verkehrs- und Straßenwesen mit dem Ziel die Anwendung von Forschungsergebnissen in der Praxis durch die Festlegung einheitlicher technischer Standards zu erreichen. Die FSV gibt u.a. das Regelwerk für den Straßenbau, die *RVS – Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau* heraus und ist – gemessen an der Anzahl weiblicher bzw. männlicher EntscheidungsträgerInnen – ein eindrucksvolles Beispiel an Männermacht in der Verkehrsplanung und im Straßenbau.

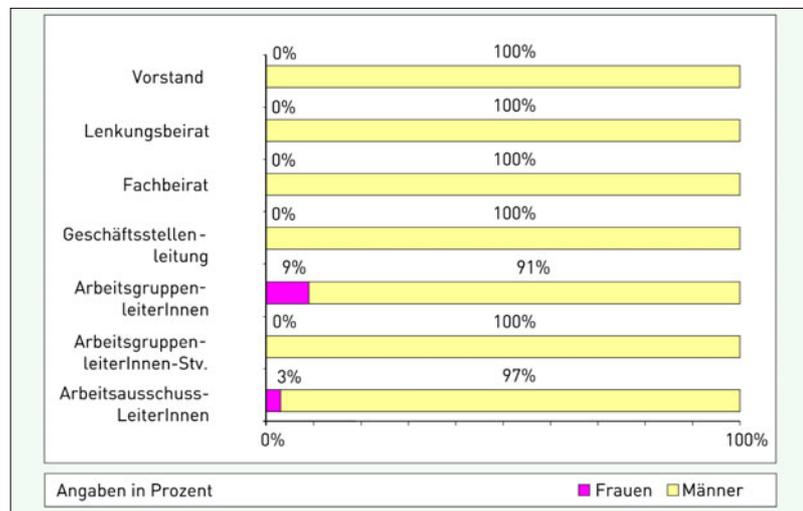


Abbildung 24
Verteilung von Frauen und Männern in ausgewählten Gremien der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (Angaben in Prozent)

Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2005

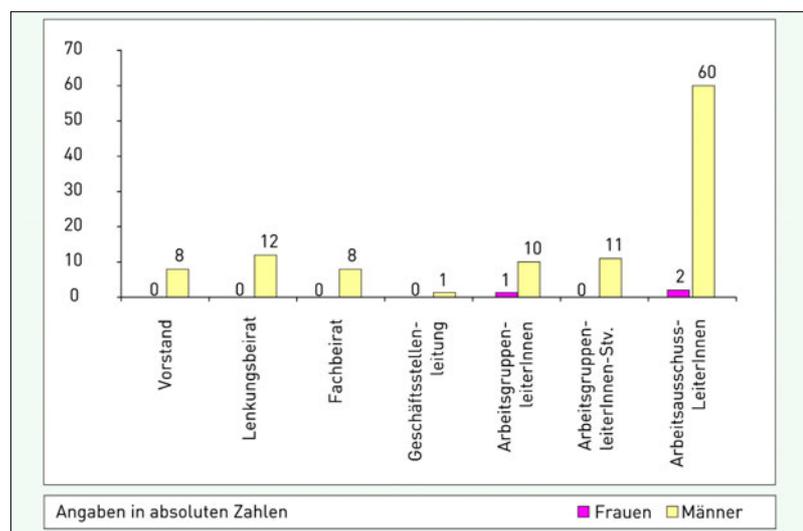


Abbildung 25
Anzahl der Frauen und Männer in ausgewählten Gremien der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (Angaben in absoluten Zahlen)

Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Jänner 2005

Die folgende Abbildung zeigt exemplarisch auf, wie wenige Frauen in hierarchisch hohen Positionen von für die Verkehrsplanung einflussreichen Organisationen sind.

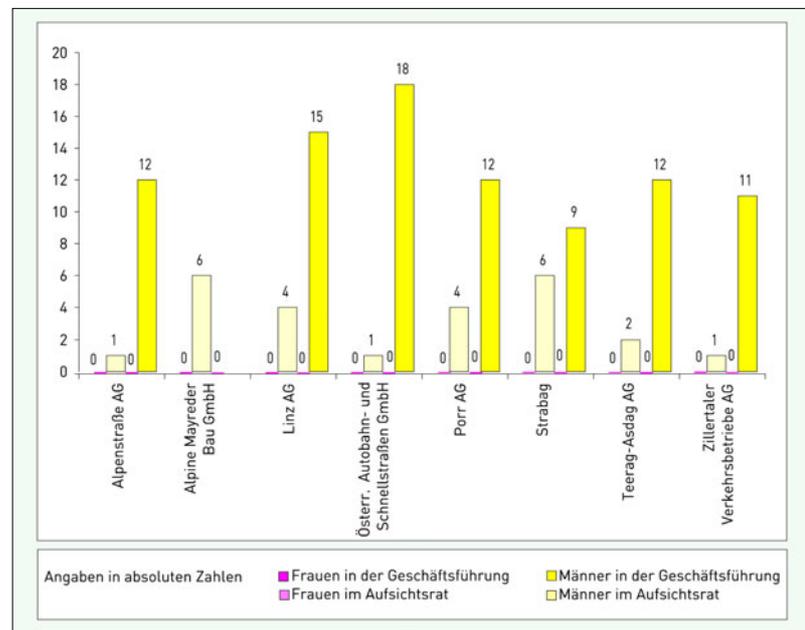


Abbildung 26

Anzahl der Frauen und Männer in den Vorständen bzw. Aufsichtsräten von ausgewählten Organisationen

Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: März 2005

Auch die Menschen, die in Österreich die politischen RepräsentantInnen für Verkehrsplanung sind, sprich Bundesminister und ressortzuständige LandesrätInnen, sind überwiegend Männer.

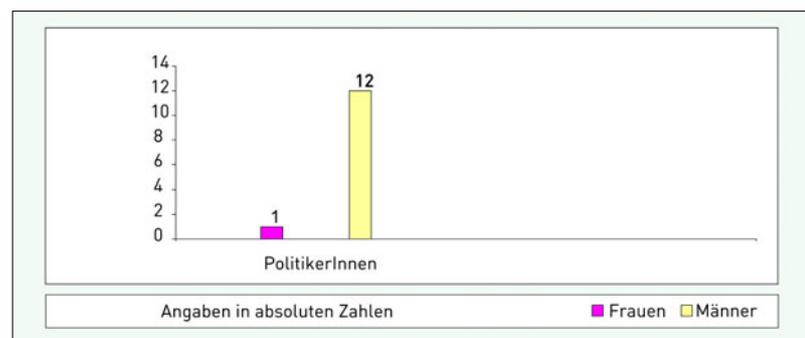


Abbildung 27

Anzahl der politischen RepräsentantInnen in der Verkehrsplanung

Quelle: Eigene Erhebungen, Stand: Feber 2006

Diese Daten belegen eindeutig, dass es in allen Bereichen der Verkehrsplanung ein ungleiches Geschlechterverhältnis unter den AkteurInnen gibt.

In der Ausbildung, vor allem an den Technischen Universitäten sind auf der Ebene der StudentInnen, der AssistentInnen und insbesondere bei den ProfessorInnen weit weniger Frauen vertreten als Männer. Die so genannte Privatwirtschaft, die Technischen Büros und die IngenieurkonsulentInnen in Österreich sind fast ausschließlich männlich dominiert. Gibt es in den Verkehrsplanungsabteilungen der Bundesländer in

Österreich derzeit nur eine Frau in leitender Position, so zeigt sich ein etwas besseres Bild im Verkehrsministerium: Dort sind ein Viertel der AbteilungsleiterInnen Frauen. (Vielleicht sind auf Ministeriumsebene die Frauenförderpläne wirksamer?)

Ein Phänomen – in der Literatur als *leaky pipeline* beschrieben – finden wir durchgängig in allen Organisationen: Frauen „verschwinden einfach“ auf dem Weg in der Hierarchie nach oben in die CheflInnen-Etagen. Dieses Phänomen wird immer wieder festgestellt, wirksame Maßnahmen um diesem skandalösen Umstand zu begegnen, sind bislang ausgeblieben.

Erklärungsansätze

Das offensichtlichste Faktum zur Erklärung, warum Gender in der Planung / Technik / in den Ingenieurwissenschaften von Bedeutung ist, sind sicherlich die oben ausführlich dargestellten quantitativen Verhältnisse in den ingenieurwissenschaftlichen und technischen Studienrichtungen. Sie weisen deutlich auf Geschlechtsspezifika im Technikumgang hin. Die quantitativen Verhältnisse sind allerdings bereits die Folge von qualitativen Aspekten: Planung / Technik / Ingenieurwissenschaften sind in unserer Gesellschaft nicht geschlechtsneutral, sondern ihre Nutzung ist eingelassen in ein gesellschaftliches System der geschlechterspezifischen Zuschreibungen und Klischeevorstellungen in Bezug auf Technikkompetenz. Mit anderen Worten: wir denken über Männer und Frauen in Bezug auf Technik nicht dasselbe.

Die besondere Situation von Studentinnen in ingenieurwissenschaftlichen Fächern und von berufstätigen Ingenieurinnen ist mittlerweile Gegenstand öffentlicher Diskussionen und einiger Publikationen. (Vgl. Horwarth, Ilona et al.: 2006; Schuster, Martina et al.: o.J.) Unstrittig ist, dass Frauen in diesen Bereichen aufgrund des biologischen und sozialen Geschlechts immer noch mit einer Fülle von Vorurteilen und Benachteiligungen auf den verschiedensten Ebenen zu kämpfen haben und ihnen generell wenig positive Identifikationsmöglichkeiten, z.B. Professorinnen oder Chefinnen, zur Verfügung stehen.

Empirische Studien vor allem zur Situation von Studentinnen an Technischen Universitäten betonen folgende Zusammenhänge mit denen speziell Frauen konfrontiert sind:

Der **Minderheitenstatus** bedingt die erhöhte **Sichtbarkeit**: Frauen sind Exotinnen im Studium und vor allem dann in der technisch / ingenieurwissenschaftlichen Praxis. Die Zugehörigkeit der Technikstudentinnen, der Frauen im wissenschaftlichen Betrieb an einer Technischen Universität zu einer numerischen Minderheit führt zu hochgradiger Sichtbarkeit und zu permanenter Aufmerksamkeit gegenüber der Mehrheit. Die Aufmerksamkeit richtet sich zwar auf das Individuum, die Wahrnehmung erfolgt jedoch als Repräsentantin der Minderheitengruppe, also der Gruppe „Frau“.

Nicht zuletzt durch ihre zahlenmäßige Minderheit sind Frauen benachteiligt und kennen Diskriminierungen aus eigener Erfahrung.

„Frauen unterliegen zwei Herrschaftsformen: einer patriarchalischen und einer gesellschaftlichen, die in ‚Männerwirtschaft‘ nicht aufgeht. Diese doppelte Abhängigkeit trifft auf keine andere diskriminierte Gruppe zu. Denn: bei allen sozial Unterdrückten – Kindern, Alten, Arbeitslosen, Unterprivilegierten, Armen und Fremden – verschärft sich die **Diskriminierungserfahrung**, wenn die Betroffenen weiblich sind.“ (Becker-Schmidt, Regina: 1985) Dadurch, dass Studentinnen und Ingenieurinnen ständig als Frauen sichtbar und somit einer permanenten Aufmerksamkeit ausgesetzt sind, bedeutet dies auch permanenten Stress.

Die Tatsache, dass der Frauenanteil an den Technischen Universitäten – und somit auch der Anteil an Ingenieurinnen – im deutschsprachigen Raum extrem gering ist, ist bekannt und es gibt seit Jahren unterschiedliche Bemühungen, Frauen für technische Studiengänge zu interessieren und so den Frauenanteil unter den StudentInnen und AbsolventInnen der Technischen Universitäten zu erhöhen. In Österreich wurden und werden Frauenfördermaßnahmen umgesetzt, die Schülerinnen motivieren sollen, ein technisches Studium zu ergreifen, die die (wissenschaftlichen) Karrieren von Frauen unterstützen bzw. die Unternehmen und Universitäten finanzielle Anreize bieten, sofern diese vermehrt Frauen einstellen. Jedoch stellt sich angesichts des noch immer beschämend niedrigen Frauenanteils in Technik und Ingenieurwissenschaft die Frage, ob diese Maßnahmen alleine ausreichend sind.

Ich bin davon überzeugt, dass wir den Blick weg von den „Frauen, die ein Problem haben“ hinwenden müssen zur Technik, zu den Organisationen, den Technischen Universitäten, den Planungsabteilungen, den Unternehmen, den Planungsbüros, „die ein Problem haben“. Nämlich das Problem, dass sie unattraktiv für Frauen und auch manche Männer sind, dass wenige Frauen in das Feld kommen und dass noch weniger bleiben wollen.⁵

⁵ Ein Projekt, das sich genau mit dieser Fragestellung auseinandersetzt und zwar im Zusammenhang mit den Studienrichtungen Elektrotechnik und Technische Physik, ist „Gender in die Lehre an der TU Wien“. Das Projekt läuft von 2005 bis 2007, wird von Geldern des Wissenschaftsministeriums finanziert und ist an der Koordinationsstelle für Frauenförderung und Gender Studies an der TU Wien angesiedelt. <http://frauen.tuwien.ac.at>

2.1.2. Genderblick auf die Organisationen

Wie die Fachliteratur zeigt, bildet sich Geschlecht in Organisationen nicht nur durch das biologische Geschlecht der AkteurInnen ab – Wie viele Frauen, wie viele Männer sind in welchen Positionen? – sondern Geschlechterkonstruktionen sind in den internen Abläufen, in der Arbeitskultur, in der Art und Weise, wie Frauen und Männer wahrgenommen werden, eingeschrieben. „Organisatorische Prozesse und Strukturen sind [...] nur scheinbar neutral. Vielmehr bauen organisatorische Strukturen auf vergeschlechtlichte gesellschaftliche Strukturen auf, ebenso, wie Organisationsmitglieder nicht nur in einer ‚geschlechtsneutralen‘ Rolle, sondern als vergeschlechtlichte Subjekte in Organisationen eingebunden sind und wie organisatorische Prozesse Geschlecht als relevantes soziales Phänomen immer wieder hervorbringen; es ist integraler Bestandteil organisatorischer Praxis, nach Geschlecht zu differenzieren und zu hierarchisieren.“ (Wilz, Sylvia Marlene: 2002, 43f.)

Auch durch und in den Organisationen, die derzeit die Macht haben Verkehrsplanung „zu machen“ und verkehrsplanerische Maßnahmen umsetzen, werden bestimmte Geschlechterordnungen reproduziert. Ganz bestimmte Vorstellungen – wie Frauen / Männer zu sein haben, handeln sollen und bestimmte Muster von Männlichkeit und Weiblichkeit – spiegeln sich auch in Organisationen wider.

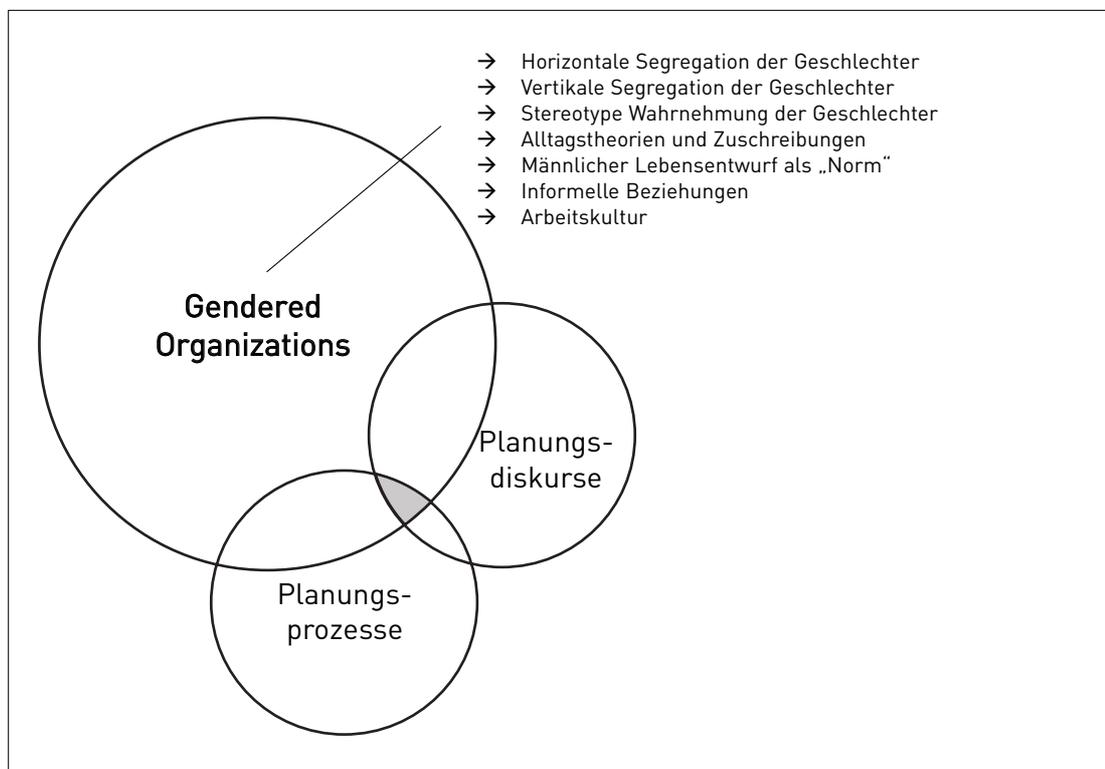


Abbildung 28
Gendered Organizations
Quelle: Eigene Darstellung

Stereotype Wahrnehmung von Frauen und Männern

Vor allem in den „typisch“ männlichen Arbeitsbereichen werden Frauen stereotyp wahrgenommen. Stereotype Wahrnehmung von Frauen bedeutet, dass sie nicht in ihren individuellen Eigenschaften wahrgenommen werden, sondern als Angehörige eines Geschlechts, konkret: als Angehörige des nicht passenden Geschlechts. Sie sind gewissermaßen sozial auffällig, weil sie nicht das Geschlecht haben, das in diesem Kontext das „normale“ ist. Die Individualität von Frauen wird nicht wahrgenommen, vielmehr werden Frauen als homogene Gruppe gedacht. Dabei spielt der weibliche Körper eine Rolle, denn potentielle Gebärfähigkeit und nicht die reale Mutterschaft legitimiert den Ausschluss von Frauen aus besser bezahlten Positionen und Branchen des Arbeitsmarktes.

Alltagstheorien und geschlechterspezifische Zuschreibungen

Technik ganz allgemein ist in unserer Gesellschaft nicht geschlechtsneutral, sondern ihre Nutzung ist eingelassen in ein gesellschaftliches System der geschlechterspezifischen Zuschreibungen und Klischeevorstellungen in Bezug auf Technikkompetenz. Die gängigen Alltagstheorien über Technik und Geschlecht setzen eine grundsätzliche Differenz zwischen Frauen und Männern voraus und bringen die einzelnen Mitglieder der beiden Gruppen in ein hierarchisches Verhältnis zu einander. Technikstudentinnen und Ingenieurinnen stehen im Spannungsfeld zwischen den beiden in der Alltagstheorie sich gegenseitig ausschließenden Prinzipien „Technikkompetenz“ und „Weiblichkeit“: „Männer / Buben sind in Bezug auf Technik kompetent und bleiben es bis zum endgültigen Beweis des Gegenteils. Frauen/Mädchen sind in Bezug auf Technik nicht kompetent und sie bleiben es ebenfalls bis zum Beweis des Gegenteils!“ (Vgl. Collmer, Sabine 1996: 253) Technische Kompetenz macht einen integralen Bestandteil der männlichen Geschlechtsidentität aus: Männlich zu sein heißt technisch kompetent zu sein. Weiblich zu sein heißt dagegen nichts oder wenig mit Technik zu tun zu haben. Als Ingenieurinnen werden von Frauen „männliche“ Verhaltensweisen (Sachlichkeit, Durchsetzungsfähigkeit, Entscheidungsfreudigkeit) gefordert, von ihnen als Frauen werden „weibliche“ (Emotionalität, Anpassungsfähigkeit, Hingabebereitschaft) erwartet. Eine Technikstudentin kann kompetent sein – dann aber nicht „richtig weiblich“ oder sie kann weiblich sein, dann aber nicht richtig kompetent. Diese Zuschreibungen beeinflussen die Kompetenzerwartungen und bringen technisch kompetente Frauen in die Situation ständiger Beweislast – sie müssen ständig beweisen, dass sie „gut genug sind für die Technik“ und dass sie „richtige Frauen“ sind. Diesem Dilemma können die Ingenieurinnen nicht enttrinnen: Nach dem Motto „Wenn zwei dasselbe tun, ist es noch lange nicht das gleiche“ gilt bei Ingenieuren ein bestimmtes Verhalten z.B. als dynamisch und durchsetzungsfähig, während das gleiche

Verhalten bei Ingenieurinnen u.U. als aggressiv gewertet wird. Was bei Männern als konsequente Haltung und Ausübung von Autorität bewundert wird, wird bei Frauen u.U. als Sturheit und Herrschsüchtigkeit betrachtet. In den Organisationen balancieren die Betroffenen in einem komplexen Spiel aus doing und undoing gender⁶ die Selbst- und Fremdwahrnehmung aus. So wird z.B. mittels unauffälliger Kleidung, Sprache und Verhalten versucht, die Aufmerksamkeit nicht noch stärker auf den Faktor Geschlechtsidentität zu konzentrieren.

In den männlich geprägten Organisationen haben sich keine Verhaltensroutinen gegenüber kompetenten Fachfrauen entwickelt. Auch die Frauen selbst haben keine bis wenige Handlungsstrategien entwickelt. Die Unsicherheit, was tun, wenn „plötzlich eine kompetente Fachfrau da ist“ ist demnach auf beiden Seiten groß.

Männliche Lebensführung als Normalität

*„Die symbolische Geschlechterordnung zeigt sich auch auf der Ebene des individuellen Körpers. Schon seit der griechischen Antike galt der männliche Körper als Norm, er stand für den ‚ordentlichen‘, berechenbaren Körper, während der weibliche Körper [...] das Fremde, Unberechenbare und ‚Nicht-Ganz-Dazugehörige‘ symbolisierte.“
(Braun, Christina von: 2000, 25)*

So wie unsere Berufswelt strukturiert ist, gibt im Grunde die männliche Biografie, die männliche Lebensführung das Muster vor, nach dem Berufs- und Arbeitszeiten geplant werden. Leitbild der Arbeitskultur in Organisationen ist ein Mitarbeiter [sic!], dessen Leben um die Erwerbsarbeit und die berufliche Karriere zentriert ist und der der Berufsorientierung / Karriere gegenüber allen anderen Interessen Vorrang einräumt. Zwar gehört nicht die Mehrzahl der Erwerbstätigen diesem Typus an. Aber dieser Typus ist insofern der Dominante in Organisationen, als dass er gewissermaßen das Ethos der Arbeitskultur vorgibt. (Kernarbeitszeiten von 9 bis 17 Uhr, Geschäftsessen am Abend, ...)

In unserer Gesellschaft können Männer diesem Typus viel eher entsprechen als Frauen. Denn jemand, der die Erwerbsarbeit, die Berufsorientierung ganz klar in den Vordergrund stellt, kann nur jemand sein, der von Versorgungs- und Familienpflichten entlastet ist. Die zwei – laut sozialwissenschaftlicher Forschung – verbreitetsten Männlichkeitsentwürfe (vgl. Höyng, Stephan et al.: o.J.) orientieren sich ganz deutlich an der Erwerbsarbeit: Der „gute Ernährer“ konzentriert sich auf den Beruf als Erwerb für seine Familie, für den „Übererfüller“ sind Beruf und Karriere die zentrale Lebenswelt.

⁶ „Doing gender“ ist im Kapitel 1.2.2. ausgeführt; „undoing gender“ bezeichnet genau den umgekehrten Prozess von doing gender: Verhaltensweisen, die nicht den gängigen Geschlechterrollen entsprechen bzw. diese durchbrechen.

Am Beispiel der Universitäten wird besonders deutlich, dass sich die gesamte (universitäre) Karriere an der Vorstellung einer (männlichen) Normbiografie, in der Vereinbarkeit von Beruf mit weiteren Lebenszielen bzw. Lebensbereichen (Familie, Freizeit) kaum Platz hat, orientiert. (Vgl. Hermann, Anett: 2006)

Informelle Förderbeziehungen

Vor allem an den Universitäten, wenn es um die Förderung des „wissenschaftlichen“ Nachwuchses geht, sind personifizierte und somit meist intransparente Förderbeziehungen zwischen einer sich erst etablierenden Person und einer erst in ersten Ansätzen etablierten Person entscheidend. Die Auswahl und Entscheidung zugunsten der zu fördernden Person, die eine etablierte Person trifft, beruht vielfach auf einem subjektiven Wiedererkennungseffekt, d.h. die ProfessorInnen beobachten die StudentInnen und DoktorandInnen vor dem Hintergrund ihrer eigenen Biografie. Demnach tendieren männliche Professoren – wir erinnern uns, an der TU Wien gibt es 141 ordentliche Professoren und 9 Professorinnen – eher dazu, Männer mit ähnlichem kulturellen und sozialen Hintergrund (Pierre Bourdieu spricht vom „sozialen und symbolischen Kapital“) zu fördern.

Organisationen, wie Verwaltungen, Unternehmen etc. rekrutieren ihre Mitglieder durch einen Mechanismus, der in der Organisationsforschung als „homosoziale Kooptation“ bezeichnet wird. Homosozialität bedeutet, die Mitglieder einer sozialen Gruppe orientieren sich aneinander. Sie favorisieren Mitglieder der Eigengruppe auf Kosten von Mitgliedern anderer Gruppen. Man sucht Nähe zu denen, die einem gleich bzw. ähnlich sind.

Kooptation bezeichnet den Prozess der Hineinnahme neuer Mitglieder in ein Netzwerk. Ein Merkmal der geschlechtlichen Substruktur von Organisationen ist nun, dass Mitglieder in solchen Netzwerken durch homosoziale Kooptation rekrutiert werden. Wenn zum Beispiel bestimmte Ortsgruppen der Jugendfeuerwehr darauf bestehen weiterhin nur Burschen und junge Männer aufzunehmen, kann von homosozialer Kooptation gesprochen werden. In diesem Fall bewirkt der Mechanismus der homosozialen Kooptation den Ausschluss von Mädchen bzw. jungen Frauen. (Vgl. Meuser, Michael: 2004, 7)

Dieser Mechanismus der homosozialen Kooptation ist deshalb so wirksam, weil die kontinuierliche Gleichheit der Mitglieder eine vertrauensbildende Maßnahme darstellt. Man hat Vertrauen in diejenigen, die einem gleich sind, weil man davon ausgeht, dass man mit „denen“ – alltagssprachlich gesprochen – „besser kann als mit den anderen“ und dass man mit „denen“ die eigenen Ziele besser durchsetzen und die eigene Organisationskultur besser aufrecht erhalten kann als mit „den anderen“.

Michael Meuser (2004) bringt in seinem Artikel folgendes Beispiel aus einer empirischen Studie: „Der Soziologe Gary Allen Fine hat eine Untersuchung durchgeführt über Frauen in Restaurantküchen. Restaurantküchen sind traditionell und auch heute noch weitgehend eine Männerdomäne. Fine (1987) hat untersucht was passiert, wenn einzelne Frauen in eine solche Männerdomäne hineinkommen. In solchen Fällen wird von den Männern ein ganz enormer Druck auf die Frauen ausgeübt, sich an die männlich geprägte Kultur in diesen Organisationen anzupassen. Ein Mittel, das die Männer dabei einsetzen, ist zum Beispiel eine sexualisierte Scherzkommunikation, sind Anzüglichkeiten und sexualisierte Witze. Dies wird sehr häufig als Druckmittel eingesetzt mit der Erwartung seitens der Männer, dass die Frauen entweder ‚one of the boys‘ werden, also sich der männlich geprägten Kultur anpassen oder dass sie gehen. Fine zeigt in seiner Studie, dass die Frauen, die längerfristig in diesen Männerbereichen bleiben und auch erfolgreich in dem Beruf existieren können, ‚one of the boys‘ werden, also sich dieser männlichen Kultur anpassen und damit dort nicht weiter auffallen.“ (Meuser, Michael: 2004, 8)

Männerbündische Arbeitskultur

Eine männerbündische Arbeitskultur findet sich in den Führungsetagen fast jeder Organisation, freilich in verschieden starker Ausprägung. Zu ihren wesentlichen Merkmalen gehören (vgl. Höyng, Stephan et al. o.J):

- Heimliche Spielregeln: Es gibt unausgesprochene Spielregeln in der Organisation, welches Verhalten in welcher Situation angemessen ist. Wer diese einhält, wird akzeptiert und erhält die unabdingbar wichtigen, informellen Informationen, um Entscheidungen vorzubereiten, Akzeptanz für Projekte zu gewinnen, Einfluss zu nehmen.
- Stufenweise Einweihung: Nicht jede/r neue MitarbeiterIn wird in diese Spielregeln eingeweiht. Zudem erfolgt die Einweihung oft nur Schritt für Schritt. Stufenweise, erst wenn man sich bewiesen hat, erfährt man weitere wichtige Informationen zum optimalen Vorgehen und Verhalten, manche nennen das Herrschaftswissen.
- Ausgrenzung: Um ausgewählt zu werden und die nötigen Verbindungen zu bekommen, muss man zeigen, dass man „in den Kreis“ passt. Soziale Ähnlichkeit kann man zum Teil durch Anpassung signalisieren. Grundlegende Abweichungen, z.B. das Geschlecht, führen zu Irritation und Ablehnung. Homogenität ist bequemer.
- Beruf als Lebensraum: Die Berufsarbeit wird als der zentrale soziale Lebensraum verstanden. In Führungskreisen entstehen soziale Kontakte fast ausschließlich über den Beruf. So kommt es zu dem Missverständnis, dass berufliche Angelegenheiten auch wie private behandelt werden.

- Geschlossene Außendarstellung: Gruppen, die sich auf diese Weise absondern, haben einen hohen Zusammenhalt. Die „Freundschaften“ werden durch Rituale gestiftet und erhalten. Interne Konflikte werden kontrolliert ausgetragen und eskalieren daher selten. Die Gruppen handeln daher geschlossen, das sichert ihnen Vorteile gegenüber vereinzelt Handelnden. Sie können Inhalte bestimmen, aber zunehmend auch die Art der Entscheidungsfindung, der Informationsflüsse der Arbeitskultur. Ihr Erfolg gibt den Männerbünden Anziehungskraft und Glanz, und so schließt sich der Kreis.

Diese männerbündische Arbeitskultur verhindert nicht nur den Aufstieg von Frauen (und von nicht wertkonservative Männern), sie verhindert auch die Gleichstellung der Geschlechter in Organisationen, Betrieben und Verwaltungen. Eine männerbündische Arbeitskultur hat auch Auswirkungen auf Strukturen von Berufsarbeit. Als Beispiele seien die Definition von Leistung, berufliche Zeitstrukturen, Form von Hierarchien, die gesellschaftliche Anerkennung und Bedeutung von verschiedenen Arbeiten genannt.

2.2. Vergeschlechtlichte Planungsdiskurse

Es gibt verschiedene Prozesse von Wissensproduktion, die nicht nur gleichzeitig existieren, sondern auch in einem Wechselverhältnis zueinander stehen. Die Produktion von wissenschaftlichem Wissen kann demnach nicht losgelöst gesehen werden von Prozessen, die in anderen Bereichen vor sich gehen. Und dabei sind alle Bereiche, die wir untersuchen – so auch Gesellschaft und Planung – bereits sprachliche Repräsentationen, über Sprache vermittelte Sinn- oder Symbolsysteme. Sprache produziert Bedeutungen, konstruiert Wirklichkeit und Bewertungen. „Nach diesem Verständnis strukturiert gesellschaftliche Praxis sich über die Macht der Sprache. Diskurse gestalten soziale Phänomene; dem Diskurs wohnt gesellschaftliche Praxis inne. Die Gestaltung sozialer Praxis [...] ist an das Zusammenspiel von Macht und Wissen gebunden.“ (Vgl. Althoff, Martina et al.: 2001, 236)

Planung passiert immer eingebettet im fachlichen Diskurs, Lehrmeinungen, so genannte Planungsgrundsätze, Planungsmoden oder auch die Ideen und Visionen der ‚großen Meister‘ haben Einfluss auf die Planung.

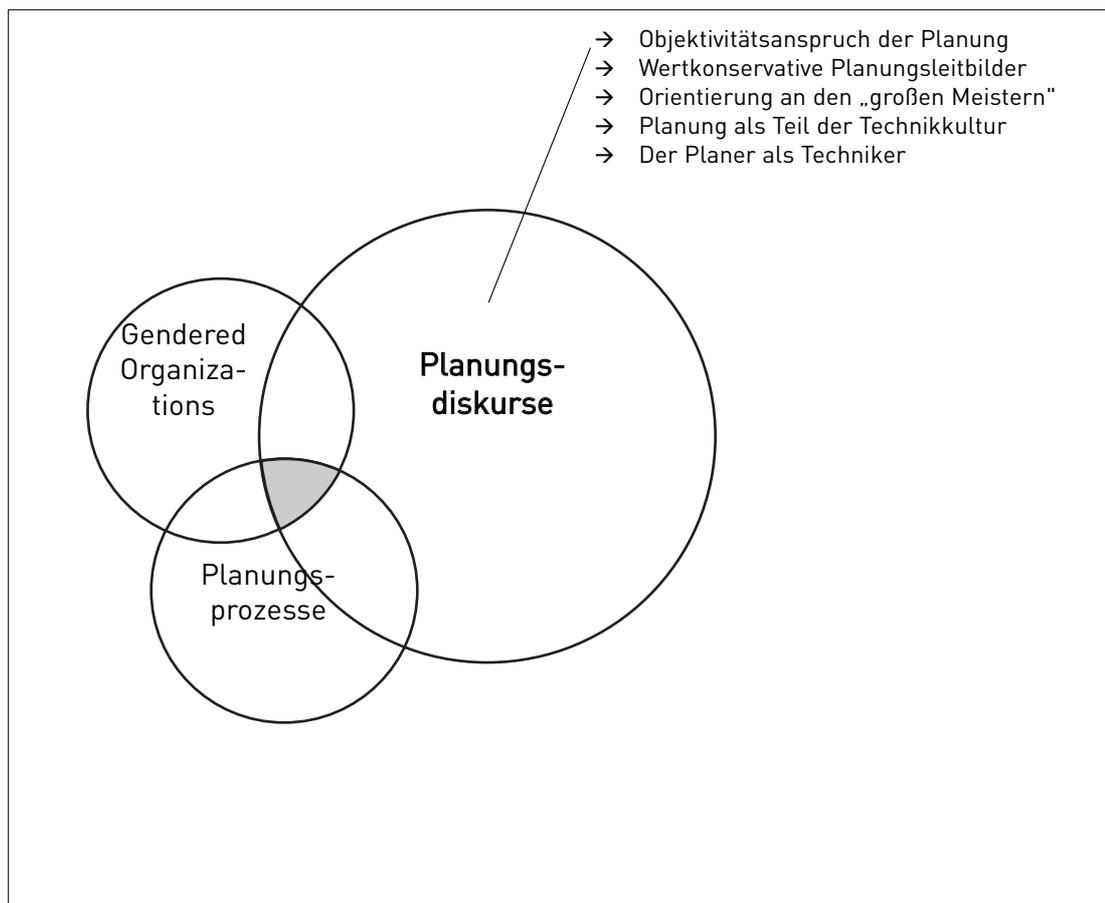


Abbildung 29
Genderspekte in Planungsdiskursen / Vergeschlechtlichte Planungsdiskurse
Quelle: Eigene Darstellung

Scheinbare Neutralität – „Wir planen ja für alle!“

Feministische Wissenschaftskritik sieht sich – wie in anderen Bereichen – auch in den Planungswissenschaften mit dem Allgemeingültigkeitspostulat „objektiver Wissenschaft“ konfrontiert. Planerische Beiträge erheben im allgemeinen den Anspruch auf Geschlechtsneutralität, indem Personen (Planungsbeteiligte und Betroffene) als geschlechtslose Entitäten angenommen werden und somit davon ausgegangen wird, dass Geschlecht in Planungszusammenhängen keine Rolle spielt. Begründet wird dieser scheinbare Neutralitätsanspruch – auch nach wie vor im Planungsbereich – mit dem niedrigen Frauenanteil in der Wissenschaft. Aufgrund des langen Ausschlusses von Frauen aus den Wissenschaften waren diese durch männliche Lebensrealitäten und Relevanzsysteme geprägt, wodurch viele geschlechtsspezifische Fragen erst gar nicht in den Blick gerieten und daher wurde ‚Geschlecht‘ als Struktur-, Ordnungs- und Orientierungskategorie nicht in das (wissenschaftliche) Denken einbezogen. (Vgl. Bendl, Regine et al: 2004)

Eine „grundlegende Kritik an essentialistischen Vorstellungen einer ‚unverrückbaren‘, ‚primären‘ oder ‚originalen‘ Beschaffenheit von Natur, Geschlecht und Identität überhaupt“ (Braun, Christina von: 2000, 10) wird im Feld der Naturwissenschaften und Technik im deutschsprachigen Raum vor allem von Feministinnen formuliert. In der Tat handelt es sich jedoch nicht um eine immer wieder postulierte ‚geschlechtsneutrale‘ Planungspraxis („Wir planen ja für alle.“) sondern vielmehr ist – da Geschlecht eine strukturelle Querschnittskategorie ist und immer mitverhandelt wird – von Geschlechterblindheit in der Planung zu sprechen. „In jede Planung fließen Vorannahmen, unhinterfragtes Alltagswissen und Werthaltungen der PlanerInnen mit ein, also Vorentscheidungen, die nicht frei sind – und es niemals sein können! – von subjektiven Faktoren. Und diese Faktoren sind nun einmal maßgeblich durch die Geschlechterhierarchie bestimmt.“ (Bauhardt, Christine: 1996, 41)

Wenn in der Planung von Personen die Rede ist, Menschen vorkommen, dann scheinen sich die Planer [sic!] einig: „Wir planen für alle Menschen“. Gerade feministische Planerinnen haben schon ausreichend darauf hingewiesen, dass hinter dem Konstrukt ‚alle Menschen‘ der klassische patriarchale Lebensentwurf eines 30- bis 40-jährigen, gesunden, weißen, heterosexuellen Mannes steht, und dass sich die gängige Planung nach wie vor entlang von stereotypen männlichen Interessen orientiert.

Wie schon im Abschnitt über Organisationen ausgeführt, wird der männliche Lebensentwurf zur – in dem Fall – planerischen Norm, dem Ideal erhoben.

Planungsleitbilder

In der Planung finden sich auch immer wieder gewisse ‚Moden‘, gewisse Modeerscheinungen, die auch Geschlechterkonstruktionen widerspiegeln. In der gängigen Planung planen meist Männer entlang ihres patriarchalen Weltbildes und nehmen Bezug auf die eigene Lebensrealität – männlich, autofahrend, erwerbstätig, weiß, gesund, im mittleren Alter. Diese Planung unterstützt durch die klassische Funktionstrennung (Wohnen - Erwerbsarbeit - Freizeit - Gewerbe), die zurück geht auf die 1933 von führenden Architekten [sic!] u.a. von Le Corbusier formulierte *Charta von Athen*, patriarchale Lebensentwürfe.

Es sind feministische Planerinnen, die die Planungsleitbilder der Funktionentrennung oder der autogerechten Stadt (Stichwort: ‚Freie Fahrt für freie Bürger‘) kritisierten, als die Kritik daran noch nicht hoch im Kurs stand. (Vgl. u.a. Beiträge: 1980; Dörhöfer, Kerstin et al.: 1987) Ebenso war die Forderung nach einer Nutzungsmischung im Städtebau (‚Stadt der kurzen Wege‘) eine feministische Forderung, die auf der Tatsache begründet war, dass es mehrheitlich Frauen sind, die in ihrer Alltagsmobilität, ihren Versorgungspflichten durch funktionsräumliche Trennungen ‚behindert‘ sind. Auch alle Debatten um Sicherheit im öffentlichen Raum, beleuchtete Tiefgaragen, Frauenparkplätze etc. haben ihren Ursprung in der feministischen Kritik und Diskussion.

Planung als Teil der ‚Technikkultur‘

Nicht zuletzt verortet sich Planung als angewandte Ingenieurwissenschaft – ob gewollt oder nicht – auch innerhalb des wissenschaftlich-akademischen Diskurses, nämlich als Teil der technischen Wissenschaften, Planung ist somit Teil der ‚Technikkultur‘.

„Schon wenn wir von Technik reden, denken wir dabei meistens an Industriemaschinen und Autos und ignorieren andere Technologien, die sich auf die meisten Aspekte des alltäglichen Lebens beziehen. Mit anderen Worten, bereits die bloße Definition der Technik bzw. Technologie beruht auf männlichen Vorurteilen. Die Hervorhebung dieser Technologien, die von Männern dominiert werden, trägt ihrerseits dazu bei, die Bedeutung der von Frauen angewandten Technologien wie Gartenbau, Kochen und Kinderbetreuung herunterzuspielen“. (Wajcman, Judy: 1994, 166)

Die in der Technik und in den Ingenieurwissenschaften oft gezogene Grenze zwischen ‚internen wissenschaftlichen‘ auf der einen und ‚externen gesellschaftlichen‘ Faktoren auf der anderen Seite birgt ein problematisches Verständnis von Wissenschaft und der Abgrenzbarkeit von Planungswissen und dem gesellschaftlichen Kontext.

Wir sehen, dass Technik nicht neutral ist, sondern viel mit gesellschaftlichen

Zuschreibungen zu tun hat und dass Technik – auch vice versa – einwirkt auf die Art und Weise, wie in unserer Gesellschaft Geschlecht und Geschlechter konstruiert werden.

Der Planer als Techniker

Technik ist aber nicht nur ein Moment der Hierarchisierung von Männern gegenüber Frauen, sondern auch der Hierarchisierung von Männern und Männlichkeiten. In diesem Sinne beinhaltet der androzentrisch verengte Technikbegriff neben einer Abwertung der technischen Kompetenzen von Frauen immer auch eine Abwertung technischer Fähigkeiten von Männern aus nicht-okzidentalere Kulturen.

Robert Connell (2000) hat den Begriff der ‚hegemonialen Maskulinität‘ geprägt. Diese erfasst nicht nur die Relation der Geschlechter zueinander, sondern auch die Beziehung von Männern untereinander. Die hegemoniale Maskulinität definiert sich durch die Abwertung und Ausgrenzung gegenüber Frauen, gegenüber anderen Formen von (nicht-wertkonservativer) Maskulinität sowie in Abhängigkeits- und Unterordnungsrelationen.

Als Träger technologischen Fortschritts und technologischen Wissens wird ausschließlich der weiße männliche Ingenieur gesehen. Technik ist folglich nicht homogen männlich, sondern Technologien können als Ausdruck unterschiedlicher Männlichkeiten verstanden werden. Vor allem Groß- und Risikotechnologien gelten als besonders männlich, einfache Umwelttechnologien – etwa Sonnenkollektoren zur Warmwasserbereitung – werden infolge ihres (weiblich konnotierten) Vorsorgecharakters abgewertet – auch wenn sie von Männern entwickelt werden. (Vgl. Döge, Peter: o.J.)

Gerade der Bau von Autobahnen und Schnellbahnen, die gleichzeitig durch Flächenverbrauch und aus ‚wirtschaftlichen Gründen‘ die Infrastrukturen für den Langsamverkehr verdrängen (Stichwort: ‚Einsparen‘ von Nebenbahnen) ist ein deutliches Reputationsfeld für Techniker und Ingenieure. Durch den Diskurs – nicht zuletzt durch Medien (Vgl. Bauhardt, Christine: 1995, 120ff.) aber auch durch den Diskurs an Universitäten – werden die ‚mutigen und klugen Männer, Techniker, Ingenieure und Bauarbeiter‘ in ihren Männlichkeitsstereotypen bestärkt. „Die Denkkategorien, Begrifflichkeiten und Methodiken der Verkehrsforschung werden als Ideologisierung einer bauingenieurwissenschaftlich, männlich, von (in Analogie zum Begriff der ‚Nur-Hausfrau‘ so bezeichneten) ‚nur-Erwerbstätigkeit‘ geprägten Technikfixierung kritisiert. Irrationalitäten wie die Überschätzung von Weiträumigkeit, Hochgeschwindigkeit und technischem Aufwand produzieren Verkehr, eine unverhältnismäßige Bindung öffentlicher Mittel und Blockaden bei der Einleitung der ökologischen Verkehrswende.“ (Spitzner, Meike: 1999, 69)

2.3. Planungsprozesse

Planungsprozesse in Österreich sind bestimmt und beeinflusst von einer Vielzahl an normativen Vorgaben, wie den Raumordnungs- bzw. Raumplanungsgesetzen sowie den Bauordnungen der einzelnen Bundesländer. Im Namen der Objektivität werden scheinbar allgemein gültige Normen und Begründungen, die dann für alle Menschen zu gelten haben, aufgestellt. Gesetzliche Vorgaben sind jedoch nicht geschlechtsneutral, spiegeln sich doch traditionelle Konzeptionen von Wohnen, Arbeiten, Nutzungen ganz generell etc., auch in den normativen und planungsrechtlichen Vorgaben wider.

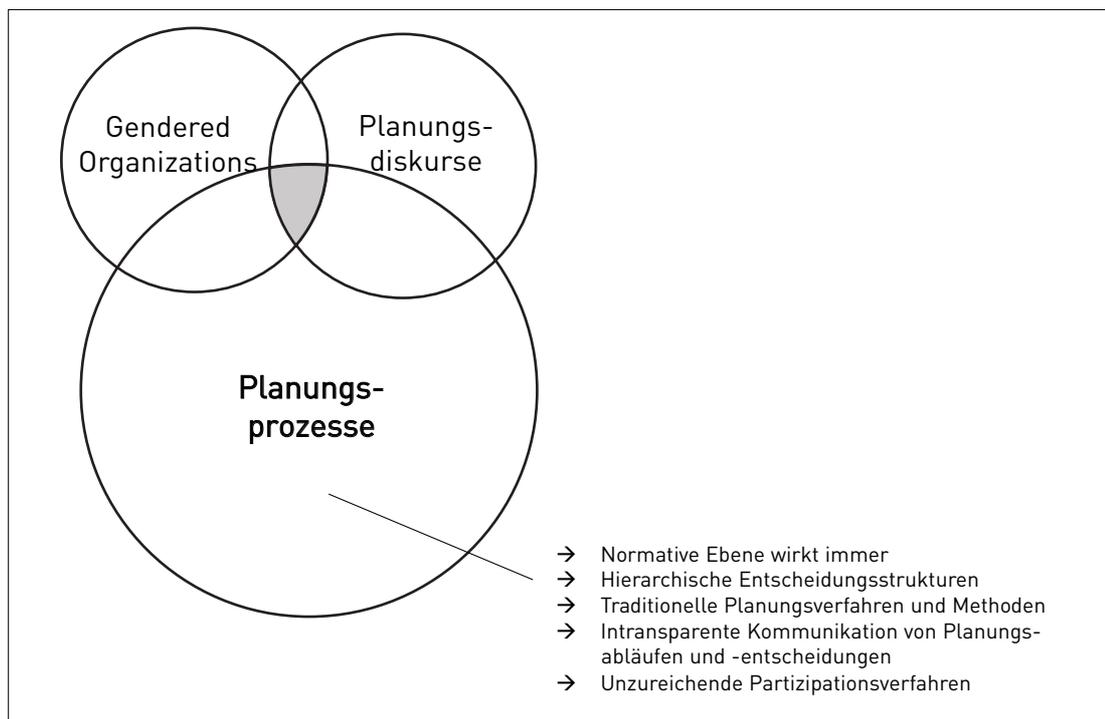


Abbildung 30
Genderspekt in Planungsprozessen
Quelle: Eigene Darstellung

Gesetze und Normen

Seit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union greift auch die EU über Empfehlungen, die im Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) formuliert sind, sowie durch die Europäischen Strukturfondsprogramme, hier zu nennen der Europäische Fonds zur regionalen Entwicklung EFRE (vor allem mit den Programmen Urban, Interreg), maßgeblich auf die nationale Ebene der Raumplanung ein. Diese Leitlinien zur Europäischen Raumentwicklung, die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, Raumplanungs- bzw. Raumordnungsgesetze, sowie Bauordnungen der Bundesländer, um nur einiges zu nennen, geben für die Planung den normativen Rahmen vor. In diesen Gesetzen und Vorgaben sind auch Interessen und Werthaltungen eingeschrieben.

Raumordnung und Raumplanung werden in Österreich von Bund, Ländern und Gemeinden wahrgenommen, sind kompetenzrechtlich eine komplexe Materie. Einige Bereiche, wie das hochrangige Verkehrsnetz (Eisenbahn und Autobahnen), Wasser, Bodenschätze fallen in den alleinigen Kompetenzbereich des Bundes. Die neun Bundesländer werden aufgrund einer umfassenden Planungsbefugnis tätig. Auf Länderebene werden Entwicklungspläne und allgemeine Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des Bundeslandes bzw. einzelner Regionen erarbeitet. Es gibt in Österreich also je nach Bundesland Unterschiede in den Planungsgesetzen und somit auch in den erstellten Leitlinien und Entwicklungsplänen. Durch diese Zuständigkeitsüberschneidung und Doppel- und Mehrfachzuständigkeit (horizontale Verflechtung) wird nicht nur notwendige Kontrolle ausgeübt, sondern es entstehen auch langwierige Entscheidungsprozesse.

Die 2.358 Gemeinden (Stand: 11. Mai 2004) in Österreich werden im Rahmen der örtlichen Raumplanung, der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung aktiv. Die oberste Planungsinstanz in den Gemeinden sind in der Regel viele Bürgermeister und wenige Bürgermeisterinnen. In den Flächenwidmungsplänen werden bestimmte Widmungskategorien, wie Bauland (Wohn-, Kern-, Betriebs-, Industrie- und Agrargebiete, Einkaufszentren und Sondergebiete), Grünland (Land- und Forstwirtschaft, Grüngürtel, Gärtnereien, Kleingärten, Spielplätze, Sportstätten, Campingplätze, Friedhöfe, Parkanlagen, Ödland/Ökoflächen, Abfallbehandlungsanlagen, Aushubdeponien, Lagerplätze, Wasserflächen und Gewässer) und Verkehrsflächen (Eisenbahnen, Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen, öffentliche Verkehrsflächen, Parkplätze, Tankstellen) ausgewiesen.

Den unterschiedlichen Flächen werden bestimmte Widmungen zugewiesen und auf einem offiziellen, verbindlichen Plan verortet. Auf einer gewidmeten Fläche hat ausschließlich die ‚vorgeschriebene‘ Nutzung stattzufinden. Aufbauend auf Flächenwidmungspläne werden in den Gemeinden Bebauungspläne erstellt, in denen dann Bauklasse, Wohndichte, Baufluchtlinien und andere Details zur tatsächlichen Bebauung vorgegeben sind und an die sich ArchitektInnen, PlanerInnen und BaumeisterInnen und BesitzerInnen der Flächen / Grundstücke halten müssen. Die in den Gemeinden politisch Verantwortlichen vergeben durch die Erstellung und durch den Beschluss der Umsetzung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen konkret Raum und geben Nutzungen vor.

Am Beispiel der Flächenwidmungsplanung wird deutlich, dass durch die klassischen Widmungskategorien (Wohngebiete, Betriebsgebiete, Land- und Forstwirtschaft, Sportstätten, öffentliche Verkehrsflächen) und durch die resultierende Funktionstrennung (Wohnen, Erwerbsarbeit, Freizeit, Verkehr – im Raumplanungsjargon gerne als ‚Daseinsgrundfunktionen‘ bezeichnet) patriarchale Lebensentwürfe unterstützt werden mit dem Ergebnis, dass das Unterwegs-Sein des Individuums mit dem privaten PKW

und das Wohnen im freistehenden Ein-Familienhaus in der gängigen Planung noch immer oberste Priorität haben. Der Begriff ‚Ein-Familienhaus‘ zeigt schon sehr deutlich die patriarchale Vorstellung vom Wohnen. Eine klassische Kernfamilie ist gewünscht – andere Lebens- und Wohnformen kommen gar nicht vor und sind unvorstellbar. Viele Häuser und Gebäude machen eine Mischung der Funktionen und Nutzungen beinahe unmöglich. Wohnungsgrundrisse geben die Nutzung in den Zimmern – z.B. durch die Lage und Höhe der Fenster, der Steckdosen, der Zugänglichkeit – vor und es lässt sich deutlich erkennen, wie weit Frauen und Männer bei der Verwirklichung der eigenständigen Lebensformen durch konkrete baulich-räumliche Rahmenbedingungen beeinflusst werden. (Vgl. Knoll, Bente et al.: 2006b)

Die Untersuchungen zum sozialen Wohnbau und den zu Grunde liegenden DIN-Normen von Myra Wahrhaftig (1982) zeigen z.B., dass durch den Abstand von 1,8 m zwischen zwei Steckdosen und eine gewisse Quadratmetergröße eines Zimmers die Idee des klassischen Elternschlafzimmers mit einem Doppelbett und zwei Nachtkästchen hinter der Planung steht.

Die oben ausgeführten Beispiele zeigen, dass der Sinn und die Bedeutung, die PlanerInnen in ihrem Material (Raumstrukturen, Menschen, ‚natürliche‘ Voraussetzungen, etc.) erkennen, dem Material zuschreiben, sich in einem gesellschaftlichen Kontext von Sinn- und Bedeutungsproduktionen bewegt. Das Material und das sinngebende Planungswissen zirkuliert und produziert Sinn für nicht-planerische Phänome. (Vgl. Heinsohn, Dorit: 2005, 56)

Auch in den in der Planung verwendeten Vorgehensweisen und Methoden spiegeln sich eingeschriebene Geschlechterkonstruktionen wider. Das Kapitel 3 der vorliegenden Dissertation beschäftigt sich mit den gängigen Methoden zu Mobilitätsbefragungen und zeigt Geschlechterimplikationen am Beispiel der Haushaltsbefragungen auf.

‚Ergebnisse‘ von Planungsprozessen

Baulich-räumliche Strukturen, infrastrukturelle Maßnahmen i.w.S., aber auch Pläne sind als quasi ‚Produkte‘, Ergebnisse von Planungsprozessen, die eingebettet in Planungsdiskursen in und durch vergeschlechtlichte Organisationen ‚erzeugt‘ werden, zu verstehen. Daher sind auch in diesen Strukturen und Rahmenbedingungen Geschlechter- und somit Machtverhältnisse eingeschrieben. Am Beispiel der Verkehrsplanung bzw. am Thema Mobilität führe ich diesen Aspekt im Kapitel 3.1.1. der vorliegenden Arbeit näher aus.

Planung bedeutet immer Entscheidungen zu treffen: schon bevor die Planerin / der Planer den Stift bzw. die Maus in die Hand nimmt werden solche Entscheidungen

getroffen. Meistens treffen einige Planungsverantwortliche Entscheidungen für viele Menschen. Dabei gehe ich davon aus, dass Planung beginnt, wenn – bezogen auf öffentliche Verwaltungen – eine Person einen Änderungswunsch bezüglich baulich-räumlicher Strukturen (Wohnungen, Häuser, Straßen, Freiräume, Sportflächen, infrastrukturelle Einrichtungen etc.) artikuliert und dieser Wunsch innerhalb der Verwaltung ‚gehört‘ bzw. zum Thema gemacht wird.

In weiterer Folge wird über diesen Wunsch nach einer baulich-räumlichen Veränderung entschieden; es wird abgewogen, ob die gewünschten Veränderungen machbar, also ‚planbar‘ und auch finanzierbar sind und wenn ja, dann wird eine zeitliche Prioritätensetzung vorgenommen. Beeinflusst wird diese Folge von Entscheidungen von vielen Faktoren; wie etwa von sehr langfristigen Entwicklungskonzepten der Gemeinden (Stichwort: Raum- bzw. Stadtentwicklungskonzept), von Faktoren, die auf Länderebene entschieden werden, von sich verändernden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, ggf. neuen Akteurlnengruppen, sich verändernden politischen Zielsetzungen, von variablen finanziellen Möglichkeiten, Variationen in Folge von Abwägungsprozessen etc.

Innerhalb von öffentlichen Verwaltungen sind planerische Aufgaben in der Regel sektoralen Dienststellen und auch unterschiedlichen politischen ‚Vorgesetzten‘/ EntscheidungsträgerInnen oder Entscheidungsinstanzen zugeordnet.

Gerade in Österreich sind dabei die sektoralen und auch föderalen Kompetenzverteilungen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden, die jeweiligen Rahmenbedingungen der Baurechtssprechung, kommunale und verwaltungsorganisatorische Spezifika und Akteurlnnekonstellationen zu beachten.

Um zu einer Umsetzung der formulierten Planungsziele, -vorgaben, -wünsche zu kommen, loben Verwaltungen Wettbewerbe aus oder aber vergeben Planungs-, Bau- und Dienstleistungsaufgaben direkt an Planende, BauträgerInnen und ausführende Firmen. In diesem Zusammenhang spielt Transparenz in den Prozessen und Entscheidungen eine große Rolle. Als ‚Ergebnis‘ dieses oftmals längeren Planungsprozesses entsteht letztlich ein Wohnbau, ist ein Park angelegt, ein Spielplatz, ein Straßenfreiraum oder ein Platz umgestaltet.

2.4. Umsetzen von Gender Planning

Die vorangegangenen Kapitel zeigen deutlich auf, dass es für die Planung unumgänglich ist sich mit den gängigen patriarchal geprägten Lehrmeinungen, Theorien und Paradigmen der eigenen Profession auseinander zu setzen. Hier setzen feministische Theorien und Ansätze aus der Genderforschung an, denn diese richten ihren Blick auf die unterschiedlichen Lebensrealitäten und Lebensentwürfe von Menschen, auf deren Ansprüche an Raum und Planung, thematisieren Geschlechterverhältnisse, Geschlechterzuschreibungen und Geschlechterkonstruktionen und fragen nach der Bedeutung des Geschlechts für Kultur, Gesellschaft und Wissenschaft.

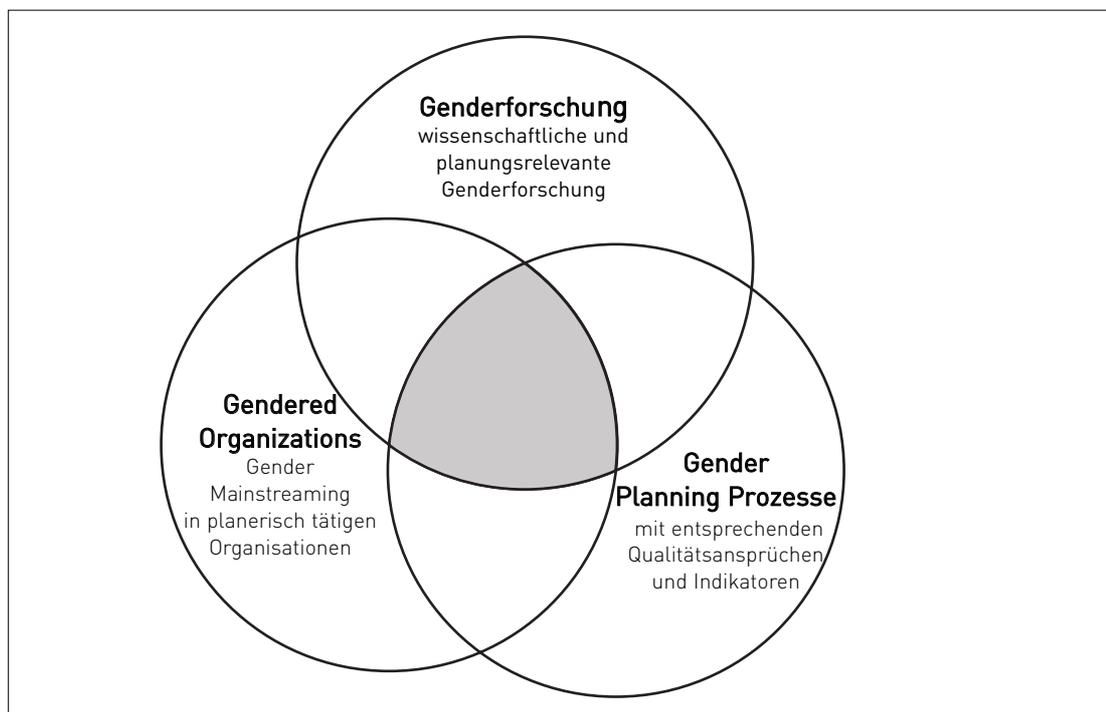


Abbildung 31
Umsetzen von Gender Planning
Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Umsetzung und Anwendung von Gender Planning braucht es einen sinnvollen Umgang mit dem Dilemma, einerseits die im offiziellen Diskurs der Planungswissenschaften, in den gängigen Lehrmeinungen, Theorien und Paradigmen der Profession weitgehend unsichtbaren Geschlechterverhältnisse aufzudecken und Unterschiede in den Ausgangspositionen von Frauen und Männern zu berücksichtigen, und andererseits nicht zu einer Festschreibung traditioneller Geschlechterrollen, sondern vielmehr zur Entwicklung neuer Geschlechterverhältnisse beizutragen. (Vgl. Weller, Ines: 1999, 28) Es geht nicht darum Frauen als ‚Problemgruppe mit spezifischen Bedürfnissen‘ zu behandeln, sondern der Blick muss auf die gesellschaftlichen Strukturen gerichtet werden, innerhalb derer Frauen benachteiligt werden. Gender Planning darf in der

konkreten Umsetzung nicht auf eine ausschließliche Berücksichtigung der Frauenbelange eingeengt werden, sondern ist als ein umfassender Ansatz zu verstehen, den PlanerInnen, WissenschaftlerInnen, PolitikerInnen, Menschen aus der Verwaltung, Gleichstellungs-, Gender- bzw. Frauenbeauftragte ihrem Handeln als politische Strategie zugrunde legen.

Anders formuliert: Planung kann erst ALLE meinen, wenn Menschen mit ihren sozialen Geschlechtern von PlanerInnen und EntscheidungsträgerInnen wahrgenommen werden, deren unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche – ohne dabei geschlechtsspezifische Zuschreibungen zu zementieren! – an ‚das Geplante und Gebaute‘ benannt sind und wenn im gesamten Planungsprozess adäquat darauf eingegangen wird. Es geht darum strukturelle Dominanzen abzubauen, Macht und Privilegien abzugeben, und zwar nicht nur an Frauen, sondern an alle Menschen, deren Lebensmodell nicht der ‚männlichen normalen Lebensführung‘ (siehe Kapitel 2.1.2.) entspricht.

Generell ist festzuhalten, dass Gender Planning immer gesellschaftliche Veränderungsprozesse in Richtung Geschlechtergerechtigkeit in der Planung bedeuten und gesellschaftliche Veränderungsprozesse brauchen Zeit.

Es ist nicht möglich für die Planung allgemein gültige fachliche Kriterien für Geschlechtergerechtigkeit und ‚perfektes‘ Gender Planning festzuschreiben – hierfür ist das Politikfeld zu groß, die Zuständigkeiten sind zu verflochten und die einzelnen Arbeitsbereiche sind zu differenziert.

Planung ist keine individuelle Einzelentscheidung und Gender Planning kann auch nicht an einzelnen baulich-räumlichen Maßnahmen ‚gemessen‘ werden. Um Gender Planning umzusetzen und somit das Ziel Geschlechtergerechtigkeit in die Planung einzubringen, muss Planung als Prozess, der auf ganz unterschiedlichen Ebenen wirkt, der eine spezifische Organisationskultur mit eigenen Regeln hat, im Planungsdiskurs verortet ist, auf Gesetzen und Normen aufbaut, einen spezifischen Ablauf hat, gesehen werden und es muss auf jeder dieser Ebenen angesetzt werden.

Im Folgenden stelle ich vor, auf welchen Ebenen Gender Planning umgesetzt werden kann und muss. Ich werfe thesenhaft Forschungsfragen auf und zeige exemplarisch auf, welche Handlungsoptionen sich daraus ergeben.

2.4.1. Die Strategie Gender Mainstreaming

Eine Unterstützung bei der Umsetzung von Gender Planning kann Gender Mainstreaming sein. Gender Mainstreaming ist eine politische Strategie und bringt die Genderperspektive in alle (politischen) Entscheidungsprozesse ein. Somit werden alle (politischen) Entscheidungsprozesse für die Gleichstellung aller Geschlechter nutzbar gemacht

und führen zu einer Veränderung der Geschlechterverhältnisse. Gender Mainstreaming hat das Ziel Ungleichheitsstrukturen zu beseitigen und Geschlechtergerechtigkeit zu erreichen.

Als politische Strategie, die es notwendig macht sich mit der Geschlechterfrage zu beschäftigen, beantwortet Gender Mainstreaming nicht die Frage, was Gleichstellung konkret bedeutet. Hier muss das theoretische Wissen aus der Frauen- und Geschlechterforschung um die Konzepte Gleichheit, Differenz, Dekonstruktion mit deren Hintergründen, Implikationen und Grenzen (vgl. Kapitel 1.1.1.) hinzugezogen werden, um eine reflektierte ‚Gender Mainstreaming-Politik‘ zu betreiben.

Gender Mainstreaming betrifft politische Konzepte im Allgemeinen und zielt darauf ab, dass bei der Planung politischer Strategien die Interessen, Wertvorstellungen aller Geschlechter und deren Diversitäten (Unterschiede hinsichtlich Alter, Bildung, sozialer Lage, Herkunft, sexueller Orientierung, Religion etc.) bewusst wahrgenommen und berücksichtigt werden. Bei jedem (politischen) Handeln ist zu hinterfragen, welche Auswirkungen die geplante bzw. realisierte Politik bzw. die Maßnahmen auf die Geschlechter und auf das Ziel Geschlechtergerechtigkeit haben. Politik und Maßnahmen sollen so gestaltet sein, dass sie einen Beitrag zur Förderung der Geschlechtergleichstellung leisten.

Die ‚Kunst‘ dabei ist, wie schon mehrmals betont, Geschlechterverhältnisse zu benennen, sichtbar zu machen und gleichzeitig einen Beitrag zur Veränderung der bestehenden hierarchischen Geschlechterordnung zu leisten.

Gender Mainstreaming ist eine Top-Down-Strategie und somit der Auftrag

- an die Spitze einer Verwaltung, einer Organisation, eines Unternehmens und
- an alle Beschäftigten,
- die unterschiedlichen Interessen und Lebenssituationen von Frauen und Männern
- in den Strukturen,
- in der Gestaltung von Prozessen und Arbeitsabläufen,
- in den Ergebnissen und Produkten,
- in der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit,
- in der Steuerung (Controlling)

von vornherein zu berücksichtigen, um das Ziel der Gleichstellung von Frauen und Männern effektiv verwirklichen zu können. (Vgl. Bundesministerium für Familie, Senioren und Frauen: 2002)

Durch die Verwendung des Begriffs ‚gender‘ (anstatt z.B. ‚Frau‘) kommen die Geschlechter und deren Verhältnisse zueinander in den Blick. Gesellschaftliche Veränderungen sind kein reines ‚Frauenproblem‘ mehr, sondern betrifft alle marginali-

sierten Gruppen, wie eben auch nicht angepasste Männer. Mit dem Begriff ‚Mainstreaming‘ wird deutlich, dass Geschlechtergerechtigkeit kein ‚Sonderthema‘ mehr im Frauenressort ist, sondern Eingang finden muss in alle (politischen) – auch in die scheinbar geschlechtsneutralen – Bereiche, wie eben zum Beispiel Planung.

Dass nun Geschlechterpolitik hinzukommt, wie es bei Gender Mainstreaming der Fall ist, bedeutet, dass neben den bisherigen ressortspezifischen Zielen die Gleichstellung der Geschlechter zu einem weiteren, gar zu einem zentralen Organisationsziel wird. Geschlechterpolitik will letztendlich einen Wandel von Organisationen erreichen. Es geht bei Gender Mainstreaming ja nicht nur darum, dass etwas hinzugefügt wird, sondern intendiert ist ein Strukturwandel des Systems. Das Gerüst der Institution soll verändert werden.

Definition von Gender Mainstreaming

Der Europarat in Straßburg stellte im Jahr 1998 folgende Definition auf: „Gender Mainstreaming besteht in der (Re-) Organisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluierung politischer Prozesse mit dem Ziel, eine geschlechterbezogene Sichtweise in alle politischen Konzepte auf allen Ebenen und in alle Phasen durch alle an politischen Entscheidungen beteiligte Akteure und Akteurinnen einzubeziehen.“

Gender Mainstreaming betrifft demnach immer Frauen und Männer, die an der Entwicklung, Gestaltung, Umsetzung und Evaluierung politischer Konzepte beteiligt sind und ist eine Querschnittsaufgabe, die sämtliche Tätigkeitsbereiche und politischen Handlungsfelder berührt.

Zum besseren Verständnis der Anwendung der Strategie Gender Mainstreaming kann folgender Vergleich dienen. Fragt man, welches Prinzip bereits heute alle Entscheidungsprozesse von Organisationen prägt und sich wie ein roter Faden durch die Organisationen zieht, so stößt man auf das Kriterium der Ökonomie, also die Frage nach den Kosten. Am Beispiel des Kostendenkens in der Verwaltung kann deutlich gemacht werden, wie das Gender Mainstreaming Prinzip funktioniert: Genauso, wie in einer Verwaltung die Frage nach den Kosten in allen Entscheidungsprozessen eine erhebliche Rolle spielt, wird bei Anwendung des Gender Mainstreaming Prinzips die Frage nach den Geschlechterverhältnissen Bedeutung gewinnen. Geschlechterfragen werden zum integralen Bestandteil des Denkens, Entscheidens und Handelns aller Beteiligten.

Gender Mainstreaming und Frauenförderung – eine Doppelstrategie

Gender Mainstreaming und Frauenförderung sind als Doppelstrategie, als dualer Ansatz zu begreifen. „Das Mainstreaming-Prinzip darf auf der anderen Seite aber nicht als Rechtfertigung für die Abschaffung spezieller Gleichberechtigungsmaßnahmen benutzt werden. Mainstreaming heißt keineswegs, dass Forderungen nach Gleichberechtigung mit dem Argument abgetan werden können, die Arbeit für Gleichberechtigung sei doch bereits in anderen Aktivitäten enthalten. Zusätzlich dazu, dass die Gleichberechtigung als fester Bestandteil in alle politischen Maßnahmen eingebunden wird, brauchen wir dennoch weiterhin spezielle Gleichberechtigungsmaßnahmen, Gleichberechtigungsreferate, -beauftragte und Geldmittel. Nur so können wir auch tatsächlich die Umsetzung des Mainstreaming-Prinzips sichern.“ (Ausschuss für soziale Angelegenheiten und Beschäftigung 1997)

Frauenförderung

- zielt direkt auf die Aufhebung von bestehenden Ungleichheiten ab.
- hat als Ansatzpunkt ist meist eine konkrete Situation, in der die Benachteiligung von Frauen unmittelbar zum Vorschein kommt.
- erarbeitet eher kurzfristig wirkende Maßnahmen.
- wird von speziellen organisatorischen Einheiten betrieben und umgesetzt, die für Gleichstellungspolitik zuständig sind, etwa von Frauenbeauftragten in Unternehmen oder Behörden.

Frauenförderung richtet sich an Frauen und zielt auf den Ausgleich von bestehenden Benachteiligungen – wie zum Beispiel auf eine paritätische(re) Besetzung in Repräsentations- und Führungspositionen – ab. (Kapitel 2.1.1. zeigt ja deutlich die bestehenden Ungleichheiten in der verkehrsplanerischen Organisationen auf.)

Gender Mainstreaming

- zielt auf die Rahmenbedingungen und Strukturen, die Ungleichheit hervorbringen, ab.
- wirkt eher langfristig und weniger direkt.

Ein Beispiel: Können Frauen derzeit wegen Betreuungspflichten ein Jobangebot nicht annehmen, zielt Frauenförderung darauf, die Angebote an flexiblen Arbeitszeiten und Teilzeitmodellen auszuweiten. Gender Mainstreaming zielt darauf ab, dass auch mehr Männer von diesen Angeboten Gebrauch machen und dass die ungleiche Verteilung der Betreuungspflichten zwischen Frauen und Männern verändert wird. Gender Planning stellt darüber hinaus die Frage nach den Planungsprozessen, die baulich-räumliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen schaffen, die auch Einfluss darauf haben, wer welchen Arbeitsplatz / Alltagsorte wie erreichen kann, oder eben auch nicht.

Gender Mainstreaming auf europäischer Ebene

Gender Mainstreaming wurde als Begriff nicht erst bei der Weltfrauenkonferenz in Peking 1995 geboren, wo der Begriff erstmals internationale Aufmerksamkeit erhielt, sondern war bereits in den 1960er Jahren im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung der Rolle der Frau in der Gesellschaft bei Anliegen struktureller Veränderungen in der Entwicklungszusammenarbeit Thema. In den 1980er Jahren erreichte die Forderung nach Einbeziehung der Frauenperspektive in alle politischen Ebenen in der Entwicklungszusammenarbeit auch die Öffentlichkeit.

Auf der *3. Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen* 1985 in Nairobi wurde Gender Mainstreaming als neue Strategie der Gleichstellungspolitik vorgestellt. Die Perspektive der Frauen wurde anerkannter Standard in Analysen und in daraus folgenden Maßnahmen. Die *Kommission der Vereinten Nationen über die Rechte der Frauen (UN Commission on the Status of Women, CSW)* forderte 1987 alle ihre Organe auf, ein umfassendes politisches Konzept für die Gleichstellung der Frau zu entwickeln, in Kraft zu setzen und dieses in alle mittelfristigen Pläne, Erklärungen, Zielvorgaben, Programme und sonstigen wichtigen politischen Dokumente zu übernehmen. Auf der *4. Weltfrauenkonferenz* 1995 in Peking brachte die internationale Bedeutung und Sichtbarkeit der Konferenz dem Gender Mainstreaming Konzept den Durchbruch. Es kam die Forderung dazu, dass die unterschiedlichen Auswirkungen von (politischen) Maßnahmen auf Frauen und Männer geschlechterspezifisch zu analysieren sind, bevor die (politischen) Entscheidungen fallen.

Auf der Ebene der Europäischen Union liegen die Anfänge des horizontalen Ansatzes Gender Mainstreaming im *3. Aktionsprogramm für Chancengleichheit* (1991 bis 1995), in dem neben spezifischen Frauenfördermaßnahmen eine umfassendere Strategie zur Förderung der Chancengleichheit vorgeschlagen wurde. Ziel sollte die Einbindung von Gleichstellungspolitik in die gesamte Wirtschafts- und Sozialpolitik sein. In der Strukturfondsreform 1993 wurde Chancengleichheit als Gemeinschaftsziel in die Rahmenverordnung aller Fonds aufgenommen. Im *4. Aktionsprogramm zur Chancengleichheit* (1996 bis 2000) wurde dann die Strategie des Gender Mainstreaming als Schwerpunkt beschrieben. In der Mitteilung über die *Einbindung der Chancengleichheit für Frauen und Männer in sämtliche Konzepte und Maßnahmen der Gemeinschaft* (1996) verpflichtete sich die Europäische Union zur Umsetzung von Gender Mainstreaming als zentrale Strategie europäischer Gleichstellungspolitik. Die Geschlechterverhältnisse sollten in jeder politischen Maßnahme von der Planung bis zur Erfolgskontrolle berücksichtigt werden.

Eine weitere Bekräftigung erfuhr Gender Mainstreaming im *Vertrag von Amsterdam* 1997. Dieser Vertrag verpflichtet alle nunmehr 25 Mitgliedsstaaten der Europäischen

Union zu einer aktiven Gleichstellungspolitik im Sinne des Gender Mainstreaming. Im Vertrag von Amsterdam, dem primären EG-Vertrag verpflichten sich alle Staaten der Europäischen Union, die Strategie Gender Mainstreaming bei ihrer Politik anzuwenden. Österreich hat im Jahr 1999 den Vertrag von Amsterdam ratifiziert.

Der Vertrag von Amsterdam / EG-Vertrag sagt folgendes:

- Art. 2: „Aufgabe der Gemeinschaft ist es, durch die Errichtung eines Gemeinsamen Marktes und einer Wirtschafts- und Währungsunion sowie durch die Durchführung der in den Artikeln 3 und 4 genannten gemeinsamen Politiken und Maßnahmen in der ganzen Gemeinschaft [...] die Gleichstellung von Männern und Frauen [...] zu fördern.“
- Art. 3: „Bei allen in diesem Artikel genannten Tätigkeiten wirkt die Gemeinschaft darauf hin, Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern.“

1999 wurde Gender Mainstreaming in den *Europäischen Leitlinien zur Beschäftigungspolitik* explizit als eine der vier Säulen erklärt und hat seit damals den gleichen Stellenwert im Beschäftigungsleitbild wie die Themen Vermittelbarkeit, Anpassungsfähigkeit und Unternehmensgeist. In Bezugnahme auf den *Vertrag von Amsterdam* wird in den Leitlinien für die Strukturfondsperiode 2000 bis 2006 Chancengleichheit als horizontaler Grundsatz für sämtliche Strukturfonds festgelegt.

Gender Mainstreaming in Österreich

Mit dem EU-Beitritt Österreichs 1995 und der Übernahme der gemeinsamen Zielsetzungen und Aktionspläne, in denen Chancengleichheit von Frauen und Männern formuliert sind, fand Gender Mainstreaming seinen Einzug in Österreich. Seit dem Jahr 2000 wurden von der österreichischen Bundesregierung mehrere MinisterInnenratsbeschlüsse zu Gender Mainstreaming gefasst.

- 11. Juli 2000: Einrichtung einer interministeriellen Arbeitsgruppe: Die Bundesregierung hat damit ihren Willen bekundet, eine geschlechterbezogene Sichtweise in alle politischen Konzepte und auf allen politischen Ebenen einfließen zu lassen. Die *Interministerielle Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming (IMAG)* vernetzt Gender Mainstreaming Beauftragte der österreichischen Bundesministerien.
- 3. April 2002: Empfehlungen für die Schaffung von effektiven Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für Gender Mainstreaming sowie Beschluss eines Arbeitsprogramms.
- 9. März 2004: Dieser Beschluss enthält in Fortsetzung der bisherigen Beschlüsse

Voraussetzungen für eine zielgerichtete Implementierung von Gender Mainstreaming auf Bundesebene.

Die Strategie Gender Mainstreaming ist in allen österreichischen Bundesländern rechtlich verankert und die entsprechenden Landtags- oder Regierungsbeschlüsse können ausführlicher auf <http://www.imag-gendermainstreaming.at/cms/imag/subcoverpage.htm?channel=CH0137> [20.5.2005] nachgelesen werden.

Weitere geschlechterpolitisch relevante Rahmenbedingungen auf Bundesebene

Diese eklatante Unterrepräsentanz von Frauen in Entscheidungspositionen in Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft und weitere Diskriminierungsformen gegen Frauen ist Ausgangslage für die *Konvention zur Beseitigung jeder Form der Diskriminierung der Frau (Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination Against Women – CEDAW)*, welche am 18. Dezember 1979 von der *Generalversammlung der Vereinten Nationen* angenommen wurde und die völkerrechtlich seit 3. September 1981 in Kraft ist. Österreich hat die Konvention 1982 ratifiziert und sich damit verpflichtet den Vereinten Nationen regelmäßig über die Umsetzungsschritte zu berichten. Derzeit sind 166 Staaten Parteien dieser Konvention.

CEDAW ist ein internationales Rechtsinstrument und definiert Diskriminierungen von Frauen wie folgt: „In dieser Konvention bezeichnet der Ausdruck ‚Diskriminierung der Frau‘ jede auf Grund des Geschlechts vorgenommene Unterscheidung, Ausschließung oder Beschränkung, die zum Ziel oder zur Folge hat, dass die von der Grundlage der Gleichberechtigung von Mann und Frau ausgehende Anerkennung, Inanspruchnahme oder Ausübung der Menschenrechte und Grundfreiheiten der Frau – gleich, welchen Familienstands – auf politischem, wirtschaftlichem, sozialem, kulturellem, staatsbürgerlichem oder anderem Gebiet beeinträchtigt oder vereitelt wird.“

Der vollständige Wortlaut der Konvention zu finden unter <http://www.bmgf.gv.at/cms/site/attachments/3/9/7/CH0282/CMS1094455111533/konvention.pdf> [19.5.2005] Hauptziel der Konvention ist die Beseitigung der Diskriminierung der Frau nicht nur de iure, sondern auch de facto in sämtlichen Lebensbereichen (Ehe und Familie, Arbeits- und Sozialbereich, Bildung und Ausbildung, Teilnahme am politischen und öffentlichen Leben, Gesundheit und Schutz vor Gewalt).

Die Vertragsstaaten haben dem Komitee zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau (CEDAW-Komitee) mindestens alle vier Jahre Bericht über die Umsetzung der Konvention zu erstatten. Im Herbst 1999 erstattete Österreich den fünften Bericht über die von 1996 bis Mitte 1999 getroffenen Maßnahmen und erzielten Fortschritte.

Im Juni 2000 wurde Österreich eingeladen, Fragen des CEDAW-Komitees zum kombinierten 3. und 4. sowie zum 5. CEDAW-Bericht Österreichs am Amtssitz der Vereinten Nationen in New York vor 23 unabhängigen internationalen Frauenrechtsexpertinnen zu beantworten. Fragen wurden zu Themenbereichen wie Gewalt gegen Frauen, Einkommensunterschiede zwischen Frauen und Männern, Förderung von Frauen bei Berufsausbildung und -ausübung und vielen weiteren Bereichen gestellt. Der vollständige Bericht steht als Download bereit unter: http://www.bmgf.gv.at/cms/site/attachments/3/9/3/CH0280/CMS1098867180316/6._bericht_cedaw_de04.pdf [21.6.2005].

Der Artikel 7 des österreichischen *Bundes-Verfassungsgesetzes* verbietet jede Form der Diskriminierung auf Grund des Geschlechts. Absatz 2 lautet: „Bund, Länder und Gemeinden bekennen sich zur tatsächlichen Gleichstellung von Mann und Frau. Maßnahmen zur Förderung der faktischen Gleichstellung von Frauen und Männern insbesondere zur Beseitigung tatsächlich bestehender Ungleichheiten sind zulässig.“⁷

Seit 1. Juli 2004 gilt das neue *Gleichbehandlungsrecht*, welches festlegt, dass niemand aufgrund des Geschlechtes, der ethnischen Zugehörigkeit, der Religion oder der Weltanschauung, des Alters oder der sexuellen Orientierung im Zusammenhang mit einem Arbeitsverhältnis, bzw. auf Grund der ethnischen Zugehörigkeit in sonstigen Bereichen, unmittelbar oder mittelbar diskriminiert werden darf (*Bundes-Gleichbehandlungsgesetz und Gleichbehandlungsgesetz für die Privatwirtschaft*). (Vgl. <http://www.bmgf.gv.at/cms/site/themen.htm?channel=CH0266&news=CMS1096899296707> [20.5.2005]).

2.4.2. Gender Mainstreaming in Planungsorganisationen

Die Strategie Gender Mainstreaming ist auf Organisationen zugeschnitten, die Politik gestalten und die in ihren Handlungsfeldern bisher Geschlechterverhältnisse kaum oder gar nicht berücksichtigt haben. Gender Mainstreaming ernst nehmen bedeutet, dass grundsätzliche Prozesse in Organisationen neu organisiert werden müssen, damit die AkteurInnen auf der politischen und auch Entscheidungsebene wissen, was Gleichstellung bedeutet und wie sie eine Gleichstellungsperspektive einbringen können. Es bedeutet, dass Fachwissen zu Gender und Frauenpolitik einbezogen wird, indem man von allen (politischen) EntscheidungsträgerInnen im Rahmen der normalen Anforderungen Kenntnisse in Gleichstellungs- und Genderfragen erwarten und verlangen kann.

⁷ Österreichisches Bundesverfassungsgesetz (B-VG) BGBl. Nr. 1/1930 Art. 7, BGBl. I Nr. 68/1998, ab 16. Mai 1998 siehe: http://www.bmlv.gv.at/gesetze/gesetzestexte.php?id_p=699 [14.2.2005]

Für Organisationen im Bereich der Verkehrsplanung, wie öffentliche Verwaltungen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene, Universitäten, Verbände, Interessenvertretungen, Verkehrsverbände, Technische Büros, IngenieurkonsulentInnen bedeutet Gender Mainstreaming in deren Organisationen zunächst den Blick auf die Beteiligung von Frauen und Männern zu richten: Wie viele Frauen und Männer arbeiten in der Organisation? Auf welchen Ebenen arbeiten Frauen und Männer in der Organisation? Wie viele Frauen und wie viele Männer sind in den Planungsabteilungen der Gemeinden und der Bundesländer an Stellen mit Entscheidungsmacht tätig? Wie viele Bürgermeisterinnen und wie viele Bürgermeister, als oberste Planungsinstanz in den Gemeinden, gibt es in Österreich? Wie sind die Bauausschüsse besetzt? Wie viele Frauen und wie viele Männer studieren klassische Planungsfächer? Wie viele Frauen und wie viele Männer arbeiten in den entsprechenden Institutionen, wie Universitätsinstituten, Planungsbüros, im Bau- und Baunebengewerbe?

Für die Umsetzung von Gender Mainstreaming muss auch entsprechende Genderkompetenz aufgebaut werden. Genderkompetenz ist die Fähigkeit von Personen in ihren Aufgaben und Handlungsbereichen Geschlechteraspekte zu erkennen und gleichstellungsorientiert zu bearbeiten. Genderkompetenz setzt Selbstreflexion, Kenntnisse über Genderforschung und feministische Theorie voraus. Genderkompetenz umfasst die drei Felder: Wissen, Erkennen, Handeln und ist eine Voraussetzung für erfolgreiches Umsetzen von Gender Mainstreaming / Gender Planning.

Folgende Handlungsoptionen ergeben sich:

- ⇒ Frauenförderung in den Organisationen, um zu einer Geschlechterparität auf allen Ebenen zu kommen
- ⇒ Mentoring-Programme, um Frauen in den bestehenden Strukturen zu unterstützen hierarchisch höhere Positionen einzunehmen
- ⇒ Geschlechterdifferenzierte Datenerhebung und Auswertung der bestehenden Geschlechterverhältnisse in Organisationen im Bereich der Planung (Für Organisationen im Bereich der Verkehrsplanung siehe exemplarisch Kapitel 2.1.1.)
- ⇒ Umfassendes Implementieren der Strategie Gender Mainstreaming in den Organisationen im Sinne eines Change Managements
- ⇒ Bereitschaft und Fähigkeit zur Selbstreflexion der AkteurInnen fördern, Reflexion der eigenen Rollen und Planungsvorstellungen
- ⇒ Genderspezifische Weiterbildungen sowie Gender Trainings für EntscheidungsträgerInnen initiieren
- ⇒ GenderexpertInnen bei spezifischen Fragestellungen hinzuziehen
- ⇒ Geschlechtergerechte Sprache (in Wort und Schrift) und diskriminierungsfreie Bildauswahl

2.4.3. Gender Planning auf der inhaltlichen / wissenschaftlichen Ebene

Es braucht eine fundierte wissenschaftliche Diskussion an den Universitäten, unter PlanerInnen, was Gender in den Planungswissenschaften bedeutet und auf welchen Ebenen Gender wirksam ist / wird. In diesem Zusammenhang bieten sich die drei Forschungsperspektiven an, die im und für den Bereich ‚Gender und Naturwissenschaft / Technik‘ entwickelt wurden. (Vgl. Heinsohn, Dorit: 2005, 38ff.) Gender Studies müssen ein integraler Bestandteil der schulischen und universitären Ausbildung von PlanerInnen sein!

Die Auseinandersetzungen mit Geschlechterkonstruktionen, mit den durch die wissenschaftlichen Inhalte transportierten Geschlechterbildern, führen auch zu einer Reflexion der eigenen (wissenschaftlichen) Position, zu einer Reflexion der verwendeten Theorien und Methoden bis hin zum Hinterfragen von Didaktik und Vermittlungspraxis.

Frauen in den Planungswissenschaften (Women in Science)

Mit dieser Forschungsperspektive wird der Blick auf die Akteurinnen in Naturwissenschaft, Technik, Ingenieurwissenschaften, in Planungszusammenhängen generell gerichtet.

- ⇒ Historische und biografische Studien von einzelnen Planerinnen, Architektinnen, Technikerinnen und Ingenieurinnen, die dazu dienen, den durch die patriarchale Geschichtsschreibung verleugneten Anteil von Frauen in der Profession aufzudecken.
- ⇒ Geschichte der Planungswissenschaften aus der Genderperspektive
- ⇒ Studien zur Berufsgeschichte und zu Netzwerken von Planerinnen
- ⇒ Studien zur gegenwärtigen beruflichen Situation von Planerinnen

Planungswissen in der Konstruktion der Geschlechter (Science of Gender)

Mit dieser Forschungsperspektive wird nach den Anteilen von Planungswissen an der hierarchischen Konstruktion der Geschlechter gefragt. Der Blick richtet sich dabei vom Standpunkt der Planungswissenschaften aus auf das Geschlechterverhältnis und es werden folgende Fragen gestellt:

- ⇒ Welchen Anteil hat planerisches Wissen an der Konstruktion von hierarchischen Geschlechterkonstruktionen?
- ⇒ Wie schreibt sich planerisches Wissen in Vorstellungen über Männlichkeit und Weiblichkeit sowie in Konstruktionsprozesse der Geschlechterverhältnisse ein?
- ⇒ Welche Männlichkeits- und Weiblichkeitskonstruktionen werden durch den Planungsdiskurs gebildet, verfestigt?
- ⇒ Wie wird die Konstruiertheit biologischer Zweigeschlechtlichkeit in der Planung thematisiert?

Geschlechter als Kategorie im Planungswissen (Gender in Science)

Diese Forschungsperspektive geht generell davon aus, dass sich gesellschaftliche Machtverhältnisse in naturwissenschaftlichen / planerischen Theorien abbilden und „sucht jene abstrakten Formen der Gesellschaftlichkeit in den biologischen Vorstellungen auf, die die androzentrischen Implikationen in den Grundbegriffen der naturwissenschaftlichen Theorie von der Evolution [...] verursachen“ (Scheich, Elvira: 1993, 201).

- ⇒ Wie schreibt sich die Kategorie Geschlecht in die Entstehung von planerischem Wissen ein und welchen Einfluss hat die gesellschaftliche Hierarchie der Geschlechter auf die Entwicklung der Verkehrsplanung?
- ⇒ Welche sozio-politischen Vorstellungen über Geschlecht und Geschlechterverhältnisse haben das planerische und ingenieurwissenschaftliche Wissen mitkonstruiert?
- ⇒ Welche ‚gender patterns‘ sind in der Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung eingeschrieben?
- ⇒ Welchen Einfluss haben Geschlechterhierarchien auf die Verkehrsplanung?

2.4.4. Gender Planning Prozesse

Planung bedeutet immer, dass Raum vergeben wird – wer diesen bekommt und wie Entscheidungen für oder gegen eine bestimmte Raumnutzung fallen, muss aus der Gendersicht diskutiert werden. Dabei ist es wichtig zu betonen, dass Planungskonzepte, die nur auf eine Verbesserung des Lebensalltags von Frauen zielen, ohne diesen Lebensalltag in seiner Begrenztheit und mit seinen patriarchalen Begrenzungen in Frage zu stellen und zum Gegenstand der Reflexion zu machen, Gefahr laufen, unter der Hand zum Mittel der Modernisierung des Patriarchats zu werden. (Vgl. Becker, Ruth: 1996)

- ⇒ Gender / Geschlechtergerechtigkeit als Schlüsselthema bei allen planerischen Projekten und Maßnahmen auf allen Ebenen verankern
- ⇒ Gender / Geschlechtergerechtigkeit in den ‚Regelwerken‘ der Technik
- ⇒ Gender / Geschlechtergerechtigkeit in die programmatischen und konzeptuellen Vorgaben der Planung
- ⇒ Genderkriterien auch bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bzw. Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) einführen
- ⇒ Beteiligung von GenderexpertInnen bei Planungsaufgaben
- ⇒ Gender Arbeitsgruppen im Rahmen der stadt-, raum-, regional-, verkehrsplanerischen Arbeit auf Ministeriums- und Bundesländer- und kommunaler Ebene bzw. bei Verbänden / Interessensvertretungen initiieren

- ⇒ Gender als Qualitätskriterium bei der Vergabe von Förderungen bzw. Aufträgen an Planungsbüros und andere Organisationen einführen
- ⇒ Erstellung von entsprechenden Gender-Qualitätsansprüchen für Planungsprozesse, die zu einer Veränderung der bestehenden hierarchischen Geschlechterordnung beitragen
- ⇒ Beweislast-Umkehr: Die EntscheidungsträgerInnen müssen nachweisen, dass Gender-Qualitätsansprüche berücksichtigt wurden
- ⇒ Qualitätsvereinbarungen zu Gender auch bei Verträgen mit Dritten
- ⇒ Erarbeitung von gendergerechten Partizipations- und Beteiligungsverfahren für Planungsprozesse
- ⇒ Entwickeln und Umsetzen von Gender Prüf-Tools (Checklisten, Indikatoren, GPIA – Gender Planning Impact Assessment, Analysemethoden, ...), die Auskünfte geben über den Gender Impact von Planungsprojekten
- ⇒ Aufbau von Gender Monitoring / Evaluierung / Berichtswesen über die Ergebnisse, Erfolge, Zielerreichung von Gender Planning
- ⇒ Geschlechtergerechte Sprache (in Wort und Schrift) und diskriminierungsfreie Bildauswahl

Seit dem Sommer 2005 begleitet mein Büro KnollSzalai gemeinsam mit Sabine Pollak, Sonja Hnilica und Gesa Witthöft die Stadtgemeinde Schwechat, eine Kommune im Nahbereich von Wien, dabei, Gender Planning innerhalb deren (planerischen) Verwaltungsstrukturen umzusetzen. (Vgl. Pollak, Sabine et al.: 2006)

3. Verkehrs- und Mobilitätshebungen

Wie schon im Kapitel 2 *Gender / Planning* ausgeführt, geht es im Rahmen der vorliegenden Dissertation darum ein Thema um die Genderperspektive zu „erweitern“, darum gesellschaftliche, kulturelle und soziale Fragen zu stellen. In den folgenden Kapiteln beleuchte ich, welche Aspekte der Themenkomplex Mobilität umfasst, wenn der Blick aus einer Genderperspektive geworfen wird. Anhand von exemplarisch ausgewählten Beispielen von Verkehrs- und Mobilitätshebungen aus Österreich und Deutschland, wie der „Verkehrserhebung Oberösterreich“ (2001), der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (2002) sowie der „Mobilitätsbefragung Niederösterreich“ (2003) werden jene inhaltlichen Verkürzungen und methodischen Mängel aufgezeigt, die erst mit einem Blick aus der Genderperspektive sichtbar werden. Zum Abschluss stelle ich in einem empirischen Teil eine konkrete gendersensible Methode vor: Wegenetz-Analysen und die Alltagswege-Pläne. Ausgehend von einem gendersensiblen Mobilitätsbegriff kommt man mit dieser Methode zu einem Mehr an Wissen und zu mehr Datengrundlagen zum Unterwegs-Sein von Personen.

Die gängige Verkehrsplanung sieht „Mobilität, allgemein im Sinne von Ortsveränderungen, quantitativ definiert als Verkehrsaufkommen (Zahl der Wege, Fahrten oder Tonnen je Zeiteinheit) bzw. als Verkehrsleistung (Wege-, Fahrten- oder Tonnenkilometer und Nachrichten je Zeiteinheit) als zentrale Größe“ an. (Steierwald, Gerd et al.: 2005, 9) In den letzten Jahren hat der Mobilitätsbegriff auch in der Verkehrsplanung Erweiterungen erfahren. So werden heute folgende Bereiche auch als Bestandteile einer umfassenden Definition von Mobilität genannt:

- Mobilitätszweck, wobei Quelle und Ziel mit dem Ziel der Handlung verknüpft sind
- Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels von der Quelle bis zum Ziel
- Geschwindigkeit, mit der das Ziel erreicht werden kann
- Zeitliche Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels

Mobilität wird auch als Grundbedürfnis von Menschen gesehen: "[...] mobility in the public space is one of the most basic human needs: We are no trees that can get all the supply they need while standing on one spot. We have to move in order to get all our needs and interests fulfilled, and thereby we have to interact with other people. If we cannot move ourselves we need social or technical help. While the dependency on social services for persons who are not able to leave their homes is certainly an unwanted status, technical help – e.g. all kinds of teleservices – is in hardly any case a substitute for mobility in the public space, but it is rather used as a complement to physical mobility. In other words, all persons – all age groups, income groups, education groups, nationalities, sexes – who are not by force prevented from leaving their home, are in one or another way mobile in the public space." (Risser, Ralf: 2004, o.S.)

3.1. Mobilität – geschlechtsspezifisch betrachtet

Wenn wir über Mobilität sprechen, über Mobilität forschen, ist es ganz zentral dabei, den Bezug zu den real existierenden Geschlechterverhältnissen, -zuschreibungen und -konstruktionen herzustellen. Mobilität ist immer eingebettet in die bestehenden Geschlechterverhältnisse unserer Gesellschaft. Die geschlechterspezifische Arbeitsteilung mit den strukturellen Rollenzuweisungen von Erwerbs-, Versorgungs-, Haus- und Reproduktionsarbeit nach den Geschlechtern hat immer Einfluss auf die Mobilität von Menschen.

Darüber hinaus müssen im Zusammenhang mit Mobilität die baulich-räumlichen und planerischen Rahmenbedingungen mit in den Blick genommen werden. Mobilität – im verkehrsplanerischen Sinn – findet immer im Raum statt, innerhalb der durch Planung und Politik hergestellten baulich-räumlichen Strukturen, wie Straßen, Wege, Siedlungen, Haltestellen. Mobilität ist wesentlich bestimmt davon, welches Unterwegs-Sein durch z.B. das Vorhandensein von Asphaltfahrbahnen, regelmäßig verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln, Radwegen etc. unterstützt wird.

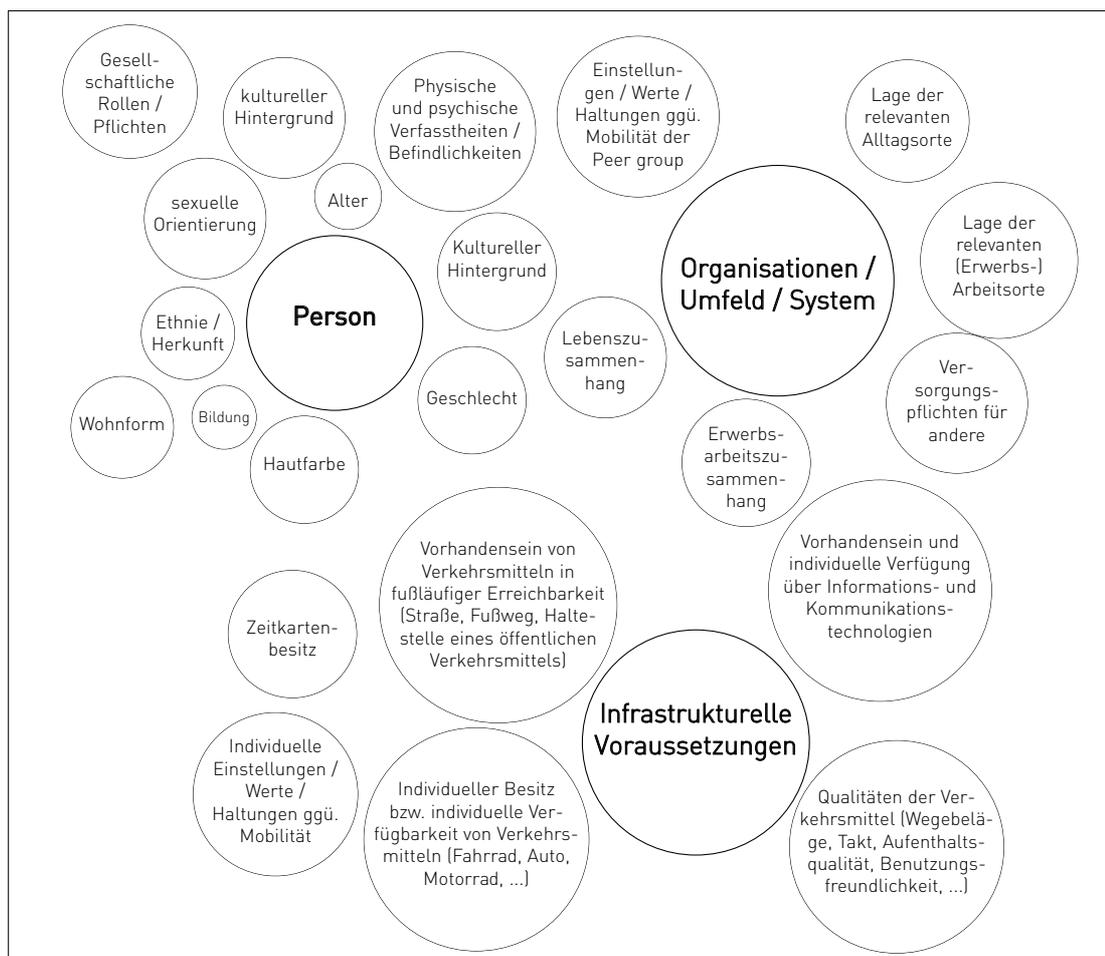


Abbildung 32
Mobilität - ein vielschichtiges Phänomen
Quelle: Eigene Darstellung

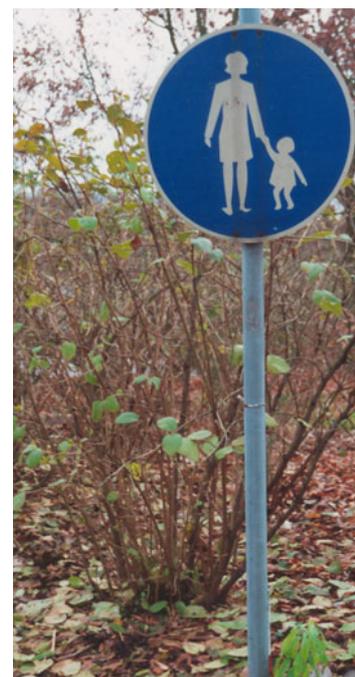
3.1.1. Mobilität und baulich-räumliche / planerische Rahmenbedingungen

Planung und Politik stellen durch normative Vorgaben sowie durch baulich-räumliche und infrastrukturelle Maßnahmen Rahmenbedingungen für den Alltag von Menschen her und nehmen dadurch starken Einfluss auf die Lebens- und Mobilitätsbedingungen von Menschen – Frauen, Männern, Mädchen, Burschen. Geplante und gebaute Strukturen ermöglichen oder verhindern Tätigkeiten und Nutzungen, die im öffentlichen Raum stattfinden können oder eben nicht. (Vgl. Kapitel 2.2. und 2.3.)

Raum

Raum gilt dabei – in der Denklogik der traditionellen Verkehrsplaner – als verwertbare Ressource und vor allem als ein Hindernis für permanente Mobilität. „Der Raum muss überwunden werden – und das möglichst schnell.“ – So lautet das Credo. (Zum Thema Geschwindigkeit und Beschleunigung siehe Kapitel 3.1.5.)

Bei dieser technisch-ökonomischen Perspektive gerät jedoch aus dem Blick, dass der Raum sich aus konkreten Orten und ihren unterschiedlichen sozialen Wirklichkeiten zusammensetzt. „Mobilität hat nichts zu tun mit der Überwindung langer Distanzen durch möglichst schnelle Verkehrsinfrastrukturen, wie die meisten Verkehrsplaner und -politiker zu glauben scheinen. Die größten Verkehrsprobleme treten bei der Organisation des kleinteiligen Alltagslebens auf.“ (Bauhardt, Christine: 2004, 122) Generell werden in der Verkehrsplanung die baulich-räumlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht ausreichend berücksichtigt.



3.1.2. Gesamtarbeitsalltag

Der Gesamtarbeitsalltag von Menschen umfasst nicht nur die entlohnte Erwerbsarbeit sondern auch die notwendige Versorgungs- bzw. Familien- und Hausarbeit. Nach Meike Spitzner und Ute Beik (1996) kann die Versorgungs- bzw. Reproduktionsarbeit in vier Kategorien eingeteilt werden:

1. die Eigenversorgung, d.h. die Übernahme bzw. (teilweise) Delegation(smöglichkeit)
2. die Versorgung der eigenen Person,
3. die Versorgung einer Partnerin / eines Partners,
4. die Versorgung von Kindern,
5. die Versorgung Dritter (Verwandtschaft, Nachbarschaft, Nahestehende).

Durch diese Einteilung wird deutlich, dass alle Personen in irgendeiner Form Versorgungs- bzw. Reproduktionsarbeit leisten. Das Ausmaß der zu leistenden Versorgungs- bzw. Reproduktionsarbeit ändert sich je nach Lebenszusammenhang, Lebensphase und Geschlecht. Die Arbeitsalltage, welche Arbeiten und Tätigkeiten eine Person im Alltag zu erledigen hat, sowie die eigenen Erwerbsbiografien, haben Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern – geschlechtsspezifische Unterschiede zeigen sich bei den Wegen, im Wegezweck, bei der Wahl des Verkehrsmittels bzw. der Fortbewegungsart.

Die Wege nehmen meist ihren Ausgang an den relevanten Eckpunkten des Alltags: die Wohnung, die Kinderbetreuungseinrichtung, die Schule, die Einkaufsmöglichkeiten und der Arbeitsplatz.

Menschen, die Betreuungspflichten für Kinder und andere Menschen ernsthaft wahrnehmen, verknüpfen aus Zeitgründen und auf Grund von strukturellen Rahmenbedingungen (wie die Lage der Wohnungen, Häuser, Kindergärten, Schulen, Spiel-



und Sportplätzen etc.) die Kinderbring- und Holdienste mit den Freizeitaktivitäten des Nachwuchses und Einkäufen sowie persönlichen Erledigungen. In der Alltagsbewältigung koordinieren sie Zeitansprüche der eigenen (Teilzeit-)Erwerbstätigkeit, die Zeitsysteme der zu betreuenden Personen (Kinder oder ältere Angehörige) und den Zeitbedarf der (eigenen) Reproduktion. Phasen hoher zeitlicher Verdichtung und Zeiten, die als sinnloses Warten erlebt werden, liegen oft dicht beieinander.

„In arbeitsteiligen Industriegesellschaften ist der Modus der Vergesellschaftung die Arbeit. Unter Arbeit wird die marktvermittelte Lohnarbeit und die privat geleistete Reproduktionsarbeit verstanden. Das Theorem von der doppelten Vergesellschaftung von Frauen beschreibt die gesellschaftliche Einbindung von Frauen in beide Arbeitsbereiche. [...] Frauen erfahren den Vergesellschaftungsprozess in widersprüchlicher Weise. Sie tragen nicht nur den größten Anteil an gesellschaftlicher Arbeit und Verantwortung für das leibliche und seelische Wohlergehen ihres sozialen Umfeldes, sondern erleben gleichzeitig die gesellschaftliche Abwertung ihrer Tätigkeit. Soziale Realität ist geschlechtlich differenziert und hierarchisiert.“ (Bauhardt, Christine: 1995, 41)

In unserer Gesellschaft wird die alltägliche Versorgungs-, Haus- und Familienarbeit nach wie vor Frauen zugeschrieben, mehrheitlich von Frauen geleistet. „Die normative Hauptzuständigkeit von Männern für die Sicherung der materiellen Lebensgrundlagen durch den Verkauf der Arbeitskraft legitimiert ihre Nicht-Zuständigkeit für Haus- und Versorgungsarbeit.“ (Bauhardt, Christine: 1997, 160)

Aufgrund der gesellschaftlichen Rollenzuweisung übernehmen Frauen, auch wenn sie aktuell keine Betreuungspflichten für Kinder haben, den Großteil der Versorgungswege für den Haushalt und auch für die Betreuung von älteren Menschen. Dadurch haben sie zusätzlich zu den eigenen Wegen auch viele Wege für andere zu erledigen.



Aus einer in Österreich im Jahr 1992 durchgeführten Zeitverwendungsstudie stehen Daten über die Arbeitsteilung zwischen EhepartnerInnen bzw. LebensgefährtInnen mit Kindern unter 15 Jahren zur Verfügung. (Vgl. BMSG: 2002, 89f.)

Die folgende Grafik zeigt das Volumen der Gesamtarbeitszeit und deren Aufteilung zwischen Haus- bzw. Familienarbeit und Erwerbsarbeit am Beispiel einer weit verbreiteten Form des Zusammenlebens, nämlich PartnerInnenschaft mit zumindest einem Kind unter 15 Jahren. Unter dem Begriff der „Haus- und Familienarbeit“ werden in dieser Studie Hausarbeiten i.e.S. (wie putzen, kochen, einkaufen), Kinderbetreuung, Pflege kranker und älterer Personen sowie handwerkliche Tätigkeiten im Sinne von „Do-it-yourself“ und Gartenarbeit zusammengefasst.

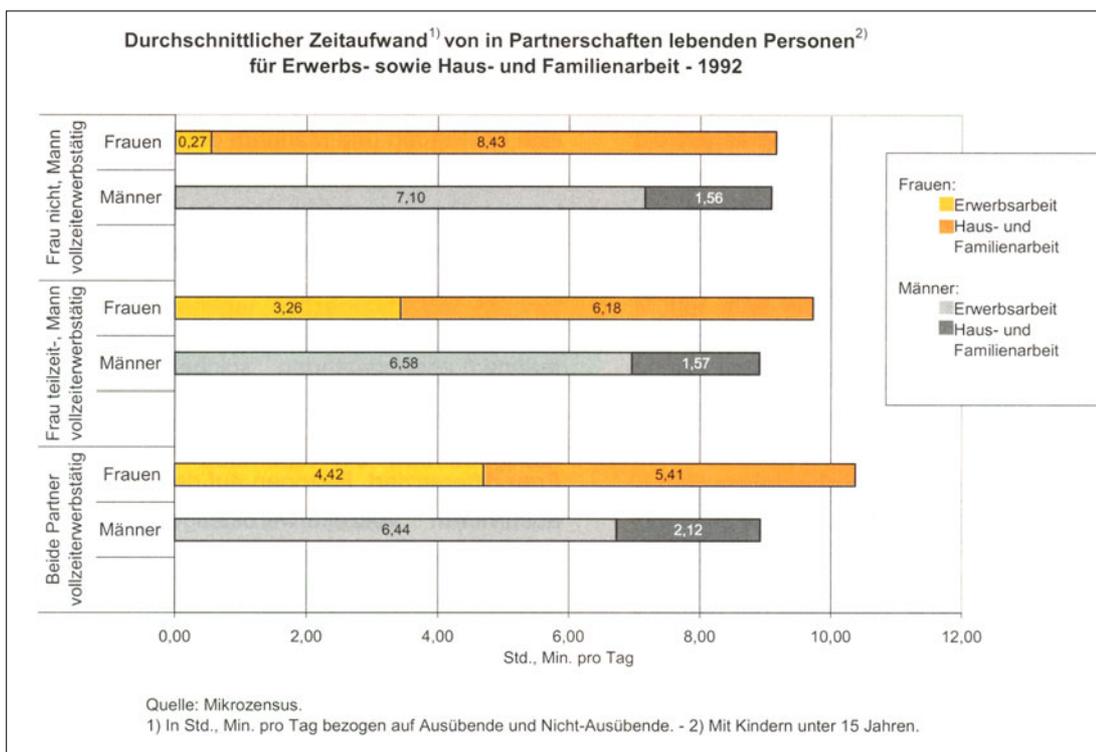


Abbildung 33
Zeitaufwand von in PartnerInnenschaft lebenden Personen in Österreich
Quelle: BMSG (2002, 90)

„Da Ehemänner bzw. LebensgefährtInnen solcher Familien fast ausnahmslos vollzeiterwerbstätig sind, wurde dabei nach dem Ausmaß der Erwerbstätigkeit der Frau differenziert. Bezogen auf den Wochenschnitt absolvieren vollzeiterwerbstätige Frauen das größte Arbeitspensum, nämlich 10 1/2 Stunden pro Tag; ihre Gesamtarbeitszeit ist somit um 1 1/2 Stunden länger als die ihrer Männer. Bei teilzeiterwerbstätigen Frauen sinkt die tägliche Gesamtarbeitszeit auf 9 3/4 Stunden und ist damit um eine 3/4 Stunde höher als bei ihren Partnern. Nur wenn die Frau keiner regelmäßigen Erwerbstätigkeit nachgeht, weisen beide Partner ein ähnliches Arbeitsvolumen auf (je gut 9 Stunden pro Tag).“ (BMSG: 2002, 89)

Zur Interpretation der Daten kommt die o.g. Studie zu folgendem Schluss: „Während die Gesamtarbeitszeit der Frauen bei zunehmender Erwerbstätigkeit ansteigt, bleibt jene ihrer Partner davon nahezu unbeeinflusst. Daraus kann gefolgert werden, dass die Erwerbstätigkeit der Frauen keine nennenswerte Zunahme der Mithilfe im Haushalt durch ihre Partner mit sich bringt.“ (BMSG: 2002, 89)

Der Mangel an Bereitschaft von Männern, Haus-, Versorgungs- und Familienarbeit mitverantwortlich zu übernehmen und die daraus resultierende Inkompetenz mit Raum und Zeit sozial umzugehen, spiegelt sich im Mobilitätsverhalten motorisierter Männer wider. Einschlägige Untersuchungen haben ergeben, dass sich Männer in Unkenntnis der umliegenden Infrastruktur nicht der nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten bedienen, sondern für Besorgungen oft große Umwege mit dem Auto fahren. (Vgl. Spitzner, Meike et al.: 1996)

Bei der Nutzung von öffentlichen Räumen generell zeigt sich, dass Männer sich tendenziell raumgreifender bewegen und sich eher an zentralen, den Blicken anderer ausgesetzten Bereichen aufhalten. Frauen hingegen bevorzugen – so die entsprechenden Untersuchungen – weniger raumgreifende Aktivitäten und ruhigere Positionen, aus denen sie einen Überblick über das Geschehen haben. Frauen sind häufiger mit Kindern unterwegs: Kinderspielplätze sind somit wichtige Orte. Jedoch zeigen sich im geschlechtsspezifischen Freiraumverhalten in den letzten Jahren Ähnlichkeiten zum Wandel der Geschlechterverhältnisse insgesamt: Mädchen und Frauen erobern zunehmend „männliche“ Freiräume und Verhaltensformen, während die Freiraumaneignung von Burschen und Männern weitgehend geschlechterrollenkonform bleibt.



3.1.3. Wegeketten

Ein Phänomen, das in der Literatur immer wieder mit „Frauenmobilität“ in Zusammenhang gebracht wird, sind Wegeketten, wobei die gängige Forschungsmeinung lautet, dass Frauen vielfältigere und differenziertere Wegeketten zurücklegen als Männer. „Ein besonderes Merkmal der Mobilitätsabwicklung von Frauen sind Wegeketten. Aus Zeitgründen und aufgrund der gegebenen Strukturen verknüpfen Frauen häufig Kinderbring- und Abholdienste mit Einkäufen und persönlichen Erledigungen. Besonders gefordert sind berufstätige Frauen mit Kindern, die Einkauf, Kinderbetreuung und Arbeit bewältigen müssen. Männer fahren hingegen häufig nur morgens zur Arbeit und abends wieder heim. Dieses unterschiedliche Verhalten spiegelt sich im Wegezweck „nach Hause“ wider; bei Frauen führt nur ein Viertel der Wege nach Hause.“ (VCÖ: 1996, 5)

Im Zusammenhang mit Wegeketten muss in einem ersten Schritt der „Weg“ genauer beleuchtet werden: Ein Weg beginnt an einem bestimmten Ort, hat ein oder mehrere Ziele und oft einen bestimmten Wegezweck. Ein Weg kann mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und der Weg ist immer dann zu Ende, wenn die Person ihr Ziel / den Ort, an dem eine Aktivität gemacht wird, erreicht hat. Somit ist mit Mobilität die Möglichkeit einer Person zur Ortsveränderung, unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel und den zurückgelegten Entfernungen gemeint.



Die nächsten beiden Abbildungen zeigen Wegeketten und Wegemuster beispielhaft auf. Der Weg beginnt an einem Ort (zu Hause), führt zu Fuß gemeinsam mit den Kindern über die Schule und den Kindergarten, dann weiter zum Hauptplatz, zum Wochenmarkt, um dort Lebensmittel einzukaufen und sonstige Besorgungen zu machen. Der Weg wird dann von der Apotheke fortgesetzt, bekommt ein neues Ziel, nämlich die Wohnung der alten gebrechlichen Tante, um sie zu besuchen und ihr die Einkäufe und Medizin zu bringen. Von dort wird die Wegekette fortgesetzt zur Erwerbsarbeit – und zwar zuerst zu Fuß zur Einstiegshaltestelle und dann mit dem Bus zur Ausstiegshaltestelle, weiter zu Fuß zur Arbeitsstätte. Nach der Arbeit führt der Weg zu Fuß zur Haltestelle, mit dem Bus, dann zu Fuß über den Kindergarten, wo ein Kind abgeholt wird, wieder nach Hause. Später wird noch ein Weg gemacht: zu Fuß zum Spielplatz, dann mit dem Bus ins Schwimmbad und dann wieder nach Hause.

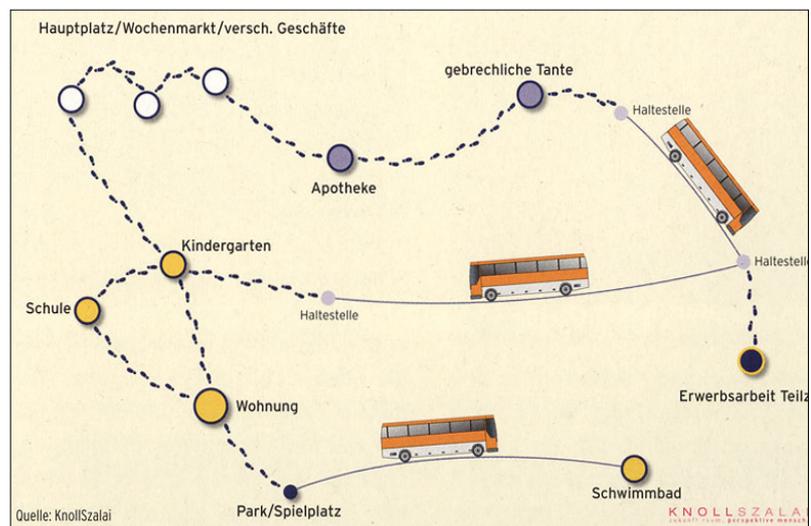


Abbildung 34
Wege einer immobilen Person
Quelle: KnollSzalai

Hohe Mobilität ist demnach nicht mit der Überwindung großer Distanzen und Entfernungen gleichzusetzen. Hohe Mobilität ergibt sich durch eine große Anzahl von Wegen zu unterschiedlichen Zwecken, die während des Tages außer Haus mit meist unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.



Ein anderes Beispiel: Der Weg beginnt in der Wohnung bzw. in der Tiefgarage, führt mit dem Auto in die Tiefgarage am Arbeitsplatz und hat den Zweck „Erwerbsarbeit“. Am Abend führt der Weg wieder mit dem Auto von Tiefgarage zu Tiefgarage nach Hause.

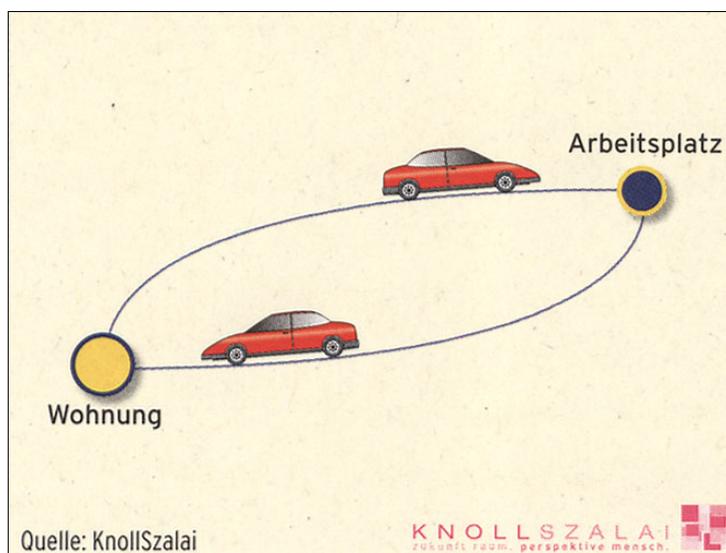


Abbildung 35
Wege und Wegekettungen einer mobilen Person
Quelle: KnollSzalai

Dieses zweite Beispiel zeigt, dass immobile Personen dadurch gekennzeichnet sind, dass sie wenige Wege pro Tag zurücklegen und dabei einfache Wegezwecke haben.

Das für Schweizer Mobilitätserhebungen verwendete Wege-/Etappenkonzept differenziert je nachdem welches Verkehrsmittel benutzt wird. „Eine Etappe ist jener Teil eines Weges, der mit ein- und demselben Fahrzeug zurückgelegt wurde, wobei das Zu-Fuss-Gehen wie ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Jeder Weg besteht also aus einer oder mehreren Etappen.“ (Davatz; Kuhn zit. in: Meyer, Heidi: 1999, 74)

Nach der Einführung des Wege-/Etappenmodells in der Schweiz zeigte sich, dass rund die Hälfte aller Weg-Etappen zu Fuß zurückgelegt werden, wohingegen ohne Etappenmodell – nur mit Angabe des Hauptverkehrsmittel – der Anteil an Fußwegen nur 22% ausmacht. (Vgl. Heidi Meyer: 1999, 74)

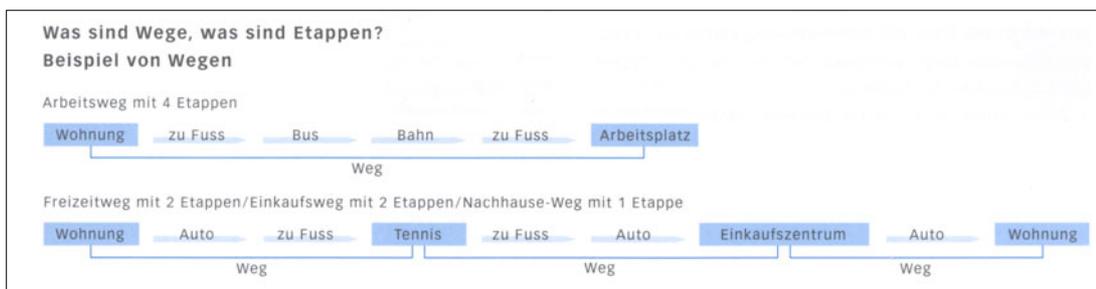


Abbildung 36
Wege und Etappen
Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001, 33)

Und ganz deutlich wird in der Abbildung oben: Ein Weg hat entlang seiner Strecke keinen Zweck. Der Zweck befindet sich immer am Zielort, so beispielsweise der Arbeitsplatz, die Freizeitanlage, das Geschäft oder die Wohnung.

Was nicht vorkommt, nicht gedacht wird, sind die Tätigkeiten, die quasi „nebenbei“ auf einem Weg getan werden. So können bei einem Weg, der mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurück gelegt wird, Aktivitäten, wie beispielsweise Zeitung lesen, auf die Erwerbsarbeit vorbereiten, das Kommunizieren mit anderen, schlafen, entspannen getan werden. Doch dazu im Detail später.

Neben diesen – den Verkehrsmitteln inhärenten – Qualitäten sind auch Wege, die in Begleitung mit anderen zurückgelegt werden, nicht sichtbar. Es wird nicht klar, ob eine Person beispielsweise einen Einkaufsweg gemeinsam mit einem Kleinkind zurücklegt. Dies hat – wie diejenigen, die schon einmal einen „Einkaufsbummel“ mit Kindern gemacht haben – ganz andere Qualitäten und andere Aktivitäten sind damit verbunden, als ein Einkaufsweg, den eine Person alleine zurücklegt.

3.1.4. Angstraum versus Gewaltraum / Sicherheit im öffentlichen Raum⁸

Aufbauend auf die im Kapitel 1.1.2. in einem Überblick dargestellte Entwicklung der Debatten von feministischen Planerinnen greife ich im Folgenden ein Thema heraus, das besondere Relevanz für Mobilität und Verkehrsplanung hat: Sicherheit im öffentlichen Raum.

Ausgehend vom Thematisieren der persönlichen Erfahrungen im Hintergrund der autonomen Frauenbewegung wurde in den 1970er Jahren erstmals Männergewalt gegen Frauen auch in den Planerinnendebatten angesprochen; Männergewalt, die als unmittelbarer Ausdruck von patriarchaler Herrschaft begriffen wurde. Gegen diese Gewalt gründeten autonome Frauen Frauenhäuser und Notrufe für geschlagene, misshandelte und/oder vergewaltigte Frauen und forderten ein „Nacht-Ausgehverbot für Männer“. Planerinnen forderten ein „eigenes Zimmer“ für (Ehe-)Frauen statt dem ehelichen Schlafzimmer, das die sexuelle Verfügbarkeit von Frauen repräsentiert.

Ab Mitte der 1980er Jahre kam es zu einer Verbreitung der Ideen von feministischen Planerinnen in Deutschland und einige der radikalen Forderungen gerieten in Vergessenheit; wie auch die Forderung nach Schaffung von „Männerhäusern“ für die Täter, die den Skandal beenden sollten, dass die Gewaltopfer zur Flucht und zum

⁸ Dieser Beitrag ist erstmals erschienen als: Knoll, Bente (2001): Un/Sicherheiten im öffentlichen Raum. Position von Planerinnen und Reflexionen zu einem Begriff in: Koryphäe - Medium für feministische Naturwissenschaft und Technik, Nr. 30.

Verlassen der Wohnung gezwungen werden. Die Gewalt gegen Frauen im privaten Bereich wurde schnell der Sozialarbeit überlassen und wurde in planerischen Diskursen nicht mehr thematisiert.

Ganz anders verlief die Entwicklung bezüglich der Gewalt gegen Frauen im öffentlichen Raum: Diese wurde zeitweise zum Synonym für „Frauenaspekte in der Planung“. Jedoch kam es vorher zu einer Mutation des Problems. „Ging es zunächst um die Gewalt, die als gesellschaftlich weitverbreitetes Mittel zur Durchsetzung patriarchaler Herrschaft bzw. eines hierarchischen Geschlechterverhältnisses verstanden wurde, geriet dieser Aspekt im Rahmen der „Mutation“ völlig aus dem Blick. Gesehen wurde nur noch der Reflex dieser Gewalt, die Angst von Frauen vor dieser Gewalt. Aus „Gewalträumen“ wurden unversehens „Angsträume“, Räume, in denen Frauen Angst haben – diffuse Angst von der bald nicht mehr recht klar war, ob sie nun begründet ist oder nicht.“ (Becker, Ruth: 1998b, 145)

Dieser Begriff des Angstraums wurde und wird seit Mitte der 1980er Jahren nun auch von Planerinnen und Architektinnen verwendet, die zum Thema Sicherheit im öffentlichen Raum und deren Zusammenhang mit der Stadtplanung arbeiten. Wegweisend für die Sicherheitsdebatte im deutschsprachigen Raum war und ist dabei die Publikation von Kerstin Siemonsen und Gabriele Zauke (1991), die folgende Kriterien zur Verbesserung der Sicherheit formuliert:

Orientierung

Schnelles Erkennen einer Situation und Überblicken eines Ortes ermöglicht die Orientierung und die persönliche Kontrolle (das Sehen). Eine schnelle Orientierung kann durch übersichtliche Wegführung, gute Sichtverbindungen, gute Kennzeichnung von Eingängen etc. erleichtert werden.



Übersicht

Übersicht bedeutet die Möglichkeit, die direkte Umgebung des Ortes oder der nächsten Wegstrecke überblicken zu können. Der rechtzeitige Einblick in Nischen, Ecken und Gebüschränder ist für das Erkennen von fremden Personen ausschlaggebend. Die Mindestentfernung, bei der ein Gesicht noch erkennbar ist, beträgt vier Meter. Bei der Fassadengestaltung sind Einbuchtungen und Ecken zu vermeiden.

Einsehbarkeit

Durch Einsehbarkeit werden soziale und persönliche Kontrollmöglichkeiten gewährleistet und so wird das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum unterstützt. Dazu sind gute Sichtverbindungen zwischen den Außenräumen und auch zwischen Innen- und Außenraum notwendig. „Wohnungen im Erdgeschoß ermöglichen direkte soziale Kontrolle.“ Die Funktionszuordnung der Innenräume ist insofern wichtig, da beleuchtete Fenster von Aufenthaltsräumen der Wohnungen vor allem nachts im Außenraum ein hohes Sicherheitsgefühl vermitteln. Auf gute Einsehbarkeit ist auch bei Eingangssituationen, Aufzügen, Stiegenhäusern, öffentlichen Durchgängen und Aufenthaltsbereichen wie Haltestellen, Parkplätzen etc. zu achten. Eingangstüren aus Glas oder mit Fenstern sind zu bevorzugen. Durch das Anpflanzen von niedrigwachsenden Büschen oder regelmäßigem Schneiden der Büsche und Bäume kann eine Sichtbeeinträchtigung durch die Bepflanzung vermieden werden.

Beleuchtung/ Belichtung

Sehen (persönliche Kontrolle) und gesehen werden (soziale Kontrolle) ist wesentlich von den Lichtverhältnissen abhängig. Die Ausleuchtung der Straßen, Wege, Plätze, Haltestellen etc. ist für die Schaffung von Übersichtlichkeit und Orientierung vor allem in der Nacht von Bedeutung, denn hell erleuchtete Fenster vermitteln ein Gefühl der Sicherheit. Eine gute Beleuchtung kann eine an sich baulich unübersichtliche Situation ausgleichen.



Zugänglichkeit

Dazu zählen die Erreichbarkeit von Orten und Einrichtungen auf sicheren, belebten und möglichst direkten Wegen und das Angebot von Alternativrouten oder Fluchtwegen. Geschwungene Wege, sichtbehindernde Bauten bzw. dichte, hohe Bepflanzung direkt neben dem Weg sind zu vermeiden. Die Mindestbreite, die auch ein Aneinandervorbeigehen möglich macht, liegt bei zwei Metern. Stufen oder Hindernisse verlängern die Wegzeit und tragen zur Unübersichtlichkeit bei. Die Zugänglichkeit von Hauseingängen ist von großer Bedeutung: Jede muss durch diesen Eingang. Der Eingang soll gut beleuchtet und ohne bauliche Barrieren sein. Die Anzahl der Wohnungen, die durch einen Eingang erschlossen werden, soll auf maximal zehn begrenzt sein, da bleibt die soziale Kontrolle möglich. Anderenfalls ist unklar wer tatsächlich dort wohnt.

Belebung

Belebung kann durch eine Bündelung von Funktionen oder Routen, durch die attraktive Gestaltung eines Ortes und durch gute Sichtverbindungen erreicht werden. Eine sinnvolle Nutzungsmischung von Wohnungen, Geschäften und Betrieben trägt wesentlich zur Belebung eines Stadtteils bei. Die Anwesenheit von Menschen bedeutet soziale Kontrolle, somit die Möglichkeit im Notfall um Hilfe bitten zu können und Hilfe zu bekommen. Die Möglichkeit beobachtet zu werden, wirkt auf potentielle Täter hemmend oder sogar abschreckend. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Erdgeschossbereichen zu, denn sind diese belebt, vermitteln sie mehr Sicherheitsgefühl, die informelle Kontrolle – die „sozialen Augen“ – wird unterstützt.



Verantwortlichkeit

Die Identifikation der AnwohnerInnen mit dem Gebiet, in dem sie wohnen, arbeiten und leben, ist wesentlich für die Übernahme von Verantwortung und damit für die Wirksamkeit von positiver sozialer Kontrolle. Durch Belebung eines Ortes erhöht sich die Verantwortlichkeit der AnwohnerInnen für diesen Ort. Eine klare Trennung von öffentlichen und privaten Orten ist anzustreben.

Konfliktvermeidung

Räumliche Situationen können Konflikte fördern oder verringern. Ausreichendes Platzangebot ermöglicht ein Ausweichen. Gepflegte und gut instand gehaltene Gebiete und Gegenstände wirken sicherer als verwahrloste.

Der Begriff „Angstraum“ macht deutlich, dass frauengerechte Planungsansätze Sicherheit im öffentlichen Raum zwar thematisieren doch dabei immer die Frage nach dem Täter aussparen. Sexuelle Übergriffe werden tendenziell zum „Angstproblem“ von (einzelnen) Frauen und die Täter bleiben ungenannt. Die hierarchischen, patriarchalen Machtdemonstrationen von Gewalt gegen Frauen bleiben ausgeblendet. Das Bild der ängstlichen Frau passt hervorragend in das gesellschaftliche Bild von „Weiblichkeit“. Die Ideologie von einer schwachen, ängstlichen Frau, der durch einen Frauenparkplatz in Ausgangsnähe, mit zusätzlicher Beleuchtung, zurückgestutzten Hecken, mit glatten Fassaden zu helfen sei, wird fortgeschrieben und aufrechterhalten. „Ängstlichen Frauen, da ist Planer ganz Kavalier, muß geholfen werden – und sei es nur durch eine hilf- und nutzlose Geste. Von Frauenrechten, zum Beispiel dem Recht von Frauen, immer und überall hinzugehen, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten, ist in diesem „Angstraumdiskurs“ keine Rede mehr.“ (Becker, Ruth: 1998b, 145)



In Anlehnung an Ruth Becker plädiere ich dafür, den Begriff „Angstraum“ aus dem feministischen Vokabular zu streichen und durch den Begriff „Gewaltraum“ zu ersetzen. Das Thematisieren von Sicherheit und Gewalt im öffentlichen Raum ist prinzipiell wichtig, jedoch müssen auch die männlichen Täter benannt werden!

Sexuelle Gewalt, mit der Frauen und Mädchen konfrontiert sind, umfasst das Nachpfeifen, Anstarren, Angreifen, körperliche Bedrohung, Missbrauch, Vergewaltigung. Nahezu jede Frau kennt einige dieser Formen von sexueller Gewalt und meist auch die Ohnmacht im Umgang damit. Dies zeigt einen weiteren Aspekt, nämlich die Hemmung von Frauen auf Belästigungen bzw. Angriffe sofort entschieden und heftig zu reagieren. Sicherheit – so zeigen die Erfahrungen aus dem Selbstverteidigungsbereich – entsteht vor allem, wenn Frauen lernen das tradierte Spektrum weiblichen Verhaltens zu durchbrechen.

Die Ambivalenz von tatsächlicher Gefahr und der (Selbst-)Einschränkung von Frauen im öffentlichen Raum trifft vor allem Mädchen und junge Frauen, die von ihren Eltern dazu angehalten werden, sich nur zielgerichtet im öffentlichen Raum zu bewegen (zur Schule, zur Freizeiteinrichtung, ins Kino, Aufpassen auf die jüngeren Geschwister, ...).

Frauengerechte Planung und der damit verbundene Sicherheitsdiskurs gehen von einem Bedrohungsszenario aus, das Frauen als Opfer von ihren fremden männlichen Gewalttätern sieht, die es dadurch abzuwehren gilt, dass Orte immer und überall „sichtbar“ gemacht werden. Die damit verknüpften Forderungen nach Erhöhung der Einsehbarkeit von Orten und Räumen, die auf eine Erhöhung der sozialen Kontrolle abzielt, sollen Frauen vor Überraschungsangriffen schützen und die soziale Kontrolle soll Frauen im Falle eines Angriffs Hilfe bieten.

Jedoch sind diese Forderungen äußerst problematisch, denn die soziale Kontrolle wirkt prinzipiell nur gegen solche Taten, die gesellschaftlich geächtet sind. Für



Gewalt gegen Frauen (genauso wie gegen Kinder, ethnische und andere Minderheiten) gilt dies nur sehr eingeschränkt. Gewalt und vor allem Gewalt gegen Frauen und Kinder gilt in dieser Gesellschaft immer noch als ein Kavalier[sic!]sdelikt.

3.1.5. Mythos Beschleunigung

Ein weiterer Bereich, der für Mobilität relevant ist, ist das Thema Beschleunigung, vor allem die Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und damit verbundene Fragen der Entschleunigung bzw. der Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung.

Beschleunigung ist Mythos und Realität zugleich: Beschleunigung wird in der Industriegesellschaft mit ökonomischem Fortschritt, technischer Modernisierung und räumlicher Unabhängigkeit gleichgesetzt.

Die technisch-ökonomisch denkenden VertreterInnen der Verkehrsplanung betrachten – ausgehend von einem quantitativen Verständnis von Mobilität – Zeit und Raum als Ressourcen, deren effiziente Bewirtschaftung durch Verkehrstechnik gewährleistet werden soll. Möglichst schnelle Raumüberwindung durch beschleunigte Verkehrsmittel gilt als Leitlinie moderner Verkehrspolitik. Ziel ist es, immer größere Distanzen in derselben Zeit zu überwinden – d.h. Geschwindigkeiten sollen erhöht werden und Zeit soll „gespart“ werden. „Während in Jahrillionen die Geschwindigkeiten praktisch konstant blieben und man sich damit an ihre Wirkungen gewöhnen konnte, sind die Geschwindigkeiten in den letzten 200 Jahren durch die technischen Verkehrssysteme praktisch explosionsartig angestiegen, zuerst über die Eisenbahn, später mit dem Auto und dann mit dem Flugzeug. Tragisch an dem Umstand ist lediglich die Tatsache, daß bis heute nur ganz wenige diesen Veränderungen geistig gewachsen sind und ein Großteil der Fachwelt und vor allem auch der Politik immer noch an Dinge glaubt, die es im Verkehrssystem leider nicht gibt, wie die Zeiteinsparung durch Geschwindigkeitserhöhung. Es ist selbstverständlich, daß bei jeder Einzelbewegung eine erhöhte Geschwindigkeit die zeitliche Länge des Weges auf die gleiche Strecke verkürzt. Daraus schloß man – und der Großteil der Fachleute macht es auch heute noch, daß auch im System eine Zeiteinsparung entstünde. Wenn dies der Fall wäre, müßten eigentlich alle Gesellschaften, die über schnelle Verkehrssysteme verfügen, gleichzeitig gemütlichere Gesellschaften sein. Jeder weiß aber aus eigener Beobachtung, daß dies nicht der Fall ist. In der Zwischenzeit wissen wir aus genügend empirischen Analysen, daß durch Geschwindigkeitserhöhung keine Zeiteinsparung im System möglich ist.“ (Knoflacher, Hermann: 1996)

Dieser Geschwindigkeitsrausch bringt zwar schnelle Fahrzeuge, aber insgesamt längere Reisezeiten mit sich – die Entfernungen erhöhen sich, heute geht der Urlaub nicht mehr an die Obere Adria, sondern nach Thailand oder Bali.

Und das, was schließlich für Menschen zählt, die unterwegs sind, ist nicht die tatsächliche Geschwindigkeit des Verkehrsmittels, sondern über die Unterwegs-Zeit „von Tür zu Tür“. Aufgrund des Trends zur immer größeren Beschleunigung nehmen jedoch die Haltestellendichte und die Erschließung der Fläche mit öffentlichen Verkehrsmitteln rapide ab. Nebenbahnen werden eingestellt, Haltestellen aufgelassen, insgesamt gesehen geht die Netzstruktur des Schienenverkehrs verloren und die sogenannten Systemvorteile des Straßenverkehrs nehmen zu. Generell ist zu sagen, dass die großen Verkehrsinfrastrukturentscheidungen, die die Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs zur Folge haben, in der (hohen) Politik sowie in inter- und multinationalen Unternehmen getroffen werden. Auf diesen Entscheidungsebenen ist der Anteil der Männer noch um ein Vielfaches höher als es bereits für die verkehrsplanerischen AkteurInnen auf österreichischer Ebene im Kapitel 2.1.1. ausgeführt wurde. "In diesen Entscheidungsebenen sind weder Frauen noch Männer zugelassen, die für grundlegend andere Prioritäten in der Verkehrspolitik eintreten. Und diejenigen, die in diese Positionen kommen, beugen sich recht schnell den sogenannten Sachzwängen: Da gibt es hier noch ein bißchen ‚Lückenschluß‘ und dort noch eine Startbahn mehr, aber für Fahrradwege, engmaschige Schienennetze in der Fläche und Ersatzinvestitionen in den Fuhrpark des ÖPNV ist dann leider kein Geld mehr da." (Bauhardt, Christine: 1999, 118)

Beschleunigung und Geschwindigkeit sind ein zentraler Aspekt im heutigen Straßenverkehr. Obwohl es praktisch in fast allen Ländern Regeln bzw. Normen gibt, die die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs regeln, zeigen Untersuchungen gleichzeitig, "daß in unterschiedlichen Ländern es immer hohe Anteil an Kfz-Lenkern gibt (um die 80% und mehr), die manchmal [...] gegen verschiedenste Geschwindigkeitsregeln verstoßen. Dies wohl auch deshalb, weil viele Menschen offizielle Geschwindigkeitsregelungen als eigentlich überflüssig erachten. Das Individuum stellt das eigene Urteil über gesellschaftliche Regelungen [...] weil Verstöße bei Nichtbefolgung kaum geahndet werden, gibt es [...] keinen Grund, sich an Geschwindigkeitsregelungen zu halten." (Risser, Ralf: o.J., 39)

Die Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs hat auch noch ganz andere Auswirkungen: "In densely inhabited areas of the industrial countries, many of the functions that urban areas have are disturbed by fast-going motor-vehicle traffic." (Risser, Ralf: 2004, o.S.) Besonders die Bedingungen für FußgängerInnen, aber auch für RadfahrerInnen werden durch überhöhte Geschwindigkeiten der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen immer unattraktiver – bisweilen sogar gefährlich. Die Planung und Gestaltung von Straßenräumen und öffentlichen Plätzen folgt meist den Kriterien des motorisierten Individualverkehrs, was durch die Wegeführungen, maximale Fahrbahnbreiten, Vielzahl an Parkplätze, Verkehrsschilder auf den Gehwegen statt den

Fahrbahnen etc. deutlich wird. Diese autoorientierten und „beschleunigenden“ baulich-räumlichen Strukturen haben zur Folge, dass gewisse Funktionen im öffentlichen Raum, beispielsweise Erholung, Aufenthalt, Kinderspiel, Kommunikation nicht mehr ungestört (Stichwort: Beeinträchtigung durch Lärm) stattfinden können bzw. auch kein Platz / Raum mehr dafür vorhanden ist. Dies hat wieder unmittelbare Folge auf die Lebensqualität von Menschen.

Plädoyer für Entschleunigung

Wie schon in diesem Kapitel eingangs ausgeführt, ist Mobilität mehr als die möglichst schnelle Überwindung möglichst weiter Entfernungen in möglichst kurzer Zeit. Der Gesamtarbeitsalltag, der für Mobilitätshebungen und -entscheidungen grundlegend sein soll(te), ist vor allem gekennzeichnet durch die Verknüpfung von eher kurzen Wegen, die die unterschiedlichen relevanten Orte des Alltags – Wohnung, Arbeitsplatz, Geschäfte, Schule, Sportstudio, Kino - zusammen führen. Nimmt man diese räumliche Integration der Alltagsmobilität ernst, dann muss sich auch die Verkehrspolitik ändern: weg von der Orientierung an der komplizierten, aber eleganten technischen Lösung hin zu einer nahräumlichen und entschleunigten Verkehrsplanung. (Vgl. Bauhardt, Christine: 2005)

Von einer entschleunigten Verkehrsplanung gewinnen nicht nur die Menschen, die nicht-motorisiert unterwegs sind, wie Kinder, Personen ohne Führerschein bzw. ohne Verfügung über einen PKW und ältere Menschen, sondern die klimarelevanten Auswirkungen einer entschleunigten Verkehrs- und Siedlungsplanung sind nicht zu vernachlässigen.

3.2. Die gängige Praxis der Verkehrserhebungen

Das starke Wachstum des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stellt die Politik im Allgemeinen und die Verkehrsplanung im Besonderen vor vielfältige neue Aufgaben. In den 1950er und 1960er Jahren begnügte sich die Verkehrswissenschaft mit konventionellen Verkehrszählungen als Grundlage für den Ausbau der Verkehrsnetze. „In der Verkehrsplanung galt lange Zeit die Verkehrsleistung als grundlegende Maßeinheit. Die Entfernung, ausgedrückt in zurückgelegten Fahrzeug- bzw. Personenkilometern, galt als das Maß des Nutzens: je weiter, desto mobiler. Der Zuwachs an Verkehrsleistungen wurde als Zuwachs an Mobilität verstanden.“ (Bauhardt, Christine: 1995, 17)

In den 1970er Jahren wurden unabhängig voneinander in Ost- und Westdeutschland zwei große Erhebungsmethoden entwickelt, die das realisierte Verkehrsverhalten von Personen erfassen sollen. In Westdeutschland ist dies die KONTIV (Kontinuierliche Erfassung des Verkehrsverhaltens), die 1976 erstmals zum Einsatz kam und in Ostdeutschland war es das 1972 erstmals eingesetzte SrV (System repräsentativen Verkehrsbefragungen).

Heute bauen Verkehrsplanung und insbesondere die Entscheidungsprozesse in der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung auf einer modellhaften Abbildung des Verkehrsgeschehens auf. Hierfür werden umfassende empirische Daten über das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten von Menschen, Privathaushalten und Organisationen benötigt. Dabei werden Erhebungen zum gebietsübergreifenden Verkehrsverhalten durchgeführt, um Aussagen und Prognosen zum Personenverkehrsverhalten und zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens insgesamt zu erhalten.

Diese Verkehrs- und Mobilitätsbefragungen liefern Informationen zur Soziodemografie von Personen und Haushalten sowie deren Alltagswegen und Alltagsmobilität (z.B. Wege nach Zwecken und Verkehrsmittel, Besitz von Fahrzeugen, Besitz von Fahrausweisen) und die Aktivität von Personen gilt als Maßstab der Mobilität und steht daher im Zentrum.

Die Ergebnisse und Auswertungen der Erhebungen werden in den verschiedensten Bereichen der Verkehrsplanung, Raum- und Regional-, Landschafts- und Städteplanung herangezogen und als Grundlage der Planung und Politik verwendet – beispielsweise bei Infrastruktur-, Siedlungs- und Gewerbeplanung und auch zur Begründung von Parkraumbewirtschaftungskonzepten, ÖV-Kürzungen etc. Als Beispiel sei hier in diesem Zusammenhang auf die Broschüre „Mobilität in NÖ. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003“ verwiesen: „Das Wissen um diese Trends ist für die Verkehrsplanung und Verkehrspolitik sehr wichtig. Nur so ist gewährleistet, dass

wichtige Maßnahmen gemäß den Bedürfnissen der Menschen geplant und auf Basis dieser Planungen an den maßgeblichen Stellen die richtigen Entscheidungen getroffen werden. [...] Die vorliegenden Daten bestätigten auch Arbeitsprogramme, die wir bereits vor einiger Zeit begonnen haben. So wird z.B. das NÖ Park-and-Ride-Ausbauprogramm als sehr wichtig eingeschätzt.“ (Amt der NÖ Landesregierung: 2005a, 4)

„Die Grundlage jeder abgesicherten Planung bilden fundierte, methodisch einwandfrei entwickelte und durchgeführte Erhebungen zur Verkehrsnachfrage.“ (Steierwald, Gerd et al.: 2005, 80) Es werden in der Verkehrsplanung verkehrstechnische Erhebungen (Zählungen und Verkehrsstromerhebungen) und verhaltensbezogene Erhebungen (Beobachtungen und Befragungen) unterschieden. (Vgl. Steierwald, Gerd et al.: 2005, 80ff.)

Verkehrstechnische Erhebungen umfassen:

- Objektzählungen: Darunter ist die zahlenmäßige Erhebung von Personen und/oder Fahrzeugen zu verstehen, die sich innerhalb eines vorab definierten räumlichen Gebiets bzw. innerhalb eines bestimmten Zeitabschnitts bewegen.
- Querschnittszählungen: Damit werden Personen und/oder Fahrzeuge zahlenmäßig erfasst, die während eines vorab definierten Zeitabschnitts einen Zählquerschnitt passieren.

Verhaltensbezogene Erhebungen umfassen:

- Beobachtungen: Dadurch werden „äußere Merkmale und aktuelle, sichtbare Verhaltensweisen der Verkehrsteilnahme von Personen erfasst.“ (Steierwald, Gerd et al.: 2005, 83)
- Befragungen: Dadurch lassen sich erinnerte und/oder beabsichtigte Verkehrsaktivitäten und Hintergründe des Verkehrsverhaltens von Personen auf der Basis der realen zeitlichen, räumlichen und soziodemografischen Bezüge erfassen.

Jede der Erhebungsmethoden erfasst unterschiedliche Merkmale und je nach der Fragestellung muss die geeignete Erhebungsmethode gewählt werden. Die folgende Abbildung stellt eine Übersicht über die laut verkehrsplanerischer Literatur gängigen Erhebungsmethoden und die Merkmale, die sie (nicht) erfassen, dar.

Erhebungsmethode	Merkmale		
	erfaßbar	bedingt erfaßbar	nicht erfaßbar
Objektzählungen	unstrukturierte Mengen	strukturierte Mengen	Verkehrsverteilung, Wegezweck, Struktur der Verkehrsteilnehmer
Querschnittszählungen	strukturierte Mengen nach Fahrzeugart, Richtung und Fahrstreifen	Besetzungsgrad	Verkehrsverteilung, Wegezweck, Struktur der Verkehrsteilnehmer
Knotenpunkterhebungen	strukturierte Mengen, Geh- und Fahrrichtungen	Besetzungsgrad, Kennzeichen	Quelle-Ziel-Relation, Wegezweck, Struktur der Verkehrsteilnehmer
Stromerhebungen	strukturierte Mengen, Geh- und Fahrrichtungen	Besetzungsgrad	Quelle-Ziel-Relation, Wegezweck, Struktur der Verkehrsteilnehmer
Beobachtungen	strukturierte Mengen, sichtbare Verhaltensweisen, äußere Merkmale der Verkehrsteilnehmer	Wegezweck	Hintergründe der Verhaltensweisen, Struktur der Verkehrsteilnehmer, Informationen über zurückliegendes und künftiges Verhalten
Befragungen im Verkehrsnetz	strukturierte Mengen, Quelle-Ziel-Relation, Wegezweck	Gesamtheit der Menge, Struktur der Verkehrsteilnehmer, Wegewahl	Hintergründe der Verhaltensweisen, Motivationsrahmen
Befragungen im Haushalt	Gesamtheit der Verkehrsaktivitäten, Struktur der Verkehrsteilnehmer, Hintergründe der Verhaltensweisen	Motivationsrahmen	Informationen von Verkehrsteilnehmern von „außerhalb“, Verhalten in der realen Situation, Wegewahl
Befragungen am Aktivitätsort	Zielortbezogene Verkehrsaktivitäten, Struktur der Verkehrsteilnehmer, Verhalten in der realen Situation	Wegewahl, Motivationsrahmen	Gesamtheit der Verkehrsaktivitäten
Befragungen im Betrieb	Struktur des Betriebs, Gesamtheit der Verkehrsaktivitäten des Betriebs, Pendlermengen	Gesamtheit der Menge	Zuliefer- und sonstige Fremdverkehre

Abbildung 37
 Übersicht über Erhebungsmethoden und die Merkmale, die sie (nicht) erfassen
 Quelle: Steierwald, Gerd et al. 2005, 82.

Die Auswahl der Methoden ist abhängig von der theoretischen Fragestellung und Problemformulierung. Umgekehrt beeinflusst die Wahl der Methode aber auch die Formulierung theoretischer Fragen und Schlussfolgerungen. Nicht zuletzt sind auch die Forschungsergebnisse und deren Interpretation abhängig vom gewählten methodischen Zugang zum Forschungsgegenstand. „Die Wahl der Erhebungsmethode richtet sich nach der zu bearbeitenden Fragestellung und den vorab zu klärenden Zielvorstellungen. Weiters muss klar sein, welche Aussagegüte erwartet wird. Die universelle Erhebungsmethode gibt es nicht, sondern immer nur Erhebungsmethoden,

die für konkret anstehende Aufgaben am geeignetsten anzusehen sind. Die Auswahl geeigneter Erhebungsmethoden setzt eine möglichst genaue Formulierung sowie eine inhaltliche und räumliche Abgrenzung der Aufgabenstellung (Erhebungsziel) voraus.“ (Macoun, Thomas: 2004, 3)

Was allen derzeit verwendeten Erhebungsmethoden gemeinsam ist, sind eine systematische Nicht-Beachtung – um nicht zu sagen eine Ignoranz – gegenüber Gender im Allgemeinen und hierarchischen Geschlechterkonstruktionen im Besonderen. Diese These führe ich im Kapitel 3.3. vertiefend aus.

3.2.1. Verhaltensbezogene Verkehrserhebungen

Zur Erhebung des Verkehrsverhaltens werden in der Verkehrsplanung – wie oben ausgeführt – entweder Beobachtungen oder Befragungen durchgeführt. Beide Methoden sind, wie alle empirischen Messmethoden, nicht in der Lage ein exaktes Abbild der jeweiligen Verhaltensausrägungen zu liefern. Das gemessene Verhalten unterscheidet sich mehr oder weniger von der Realität. (Vgl. Sommer, Carsten: 2002, 22)

Mit verhaltensbezogenen Erhebungen werden in der Regel nur Teile des realisierten Verhaltens erfasst. Die aktuelle verkehrsplanerische Fachliteratur hat das Problem erkannt und weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass mit Hilfe von z.B. Tiefeninterviews eine realistischere Abschätzung von Veränderungspotenzialen bezogen auf die Verkehrsmittelwahl vorgenommen werden kann. (Vgl. Steierwald, Gerd et al.: 2005, 101f.) Diese vertiefenden Erhebungen finden aber derzeit in der Praxis für größere Stichproben kaum statt.

1. Beobachtungsverfahren

Durch Beobachtungsverfahren können sichtbare Verhaltensweisen und äußere Merkmale in einem überschaubaren räumlichen und zeitlichen Bereich erfasst werden. Das Beobachten ist dabei ein nichtkommunikativer Prozess und beschränkt sich meist auf die visuelle Wahrnehmung. Ziel der Beobachtungsverfahren in der Verkehrsplanung ist es, Erkenntnisse über Ausschnitte von Aktivitätsmustern von Person bzw. Personengruppen zu gewinnen. Bei Beobachtungen wird das reale Verkehrsverhalten, die aktuellen und sichtbaren Verhaltensweisen der VerkehrsteilnehmerInnen erfasst. Es können keine Informationen über Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge, kein realisiertes oder zukünftiges Verhalten erhoben werden.

2. Befragungsverfahren

In der empirischen Sozialforschung wird keine Erhebungsmethode so häufig eingesetzt wie die Befragung. Charakteristisch für die wissenschaftliche Befragung ist die

methodische, zielgerichtete Umsetzung eines Fragenkatalogs, der zur Erfassung von Fakten, Verhaltensweisen und/oder Einstellungen der zu befragenden Personen dient. Befragungen in der Verkehrsplanung erfassen zusätzlich zum individuellen Verkehrsverhalten auch Bestimmungsgründe und subjektive Motive des Verhaltens. Durch Befragungen lassen sich erinnerte und / oder beabsichtigte Wirtschaftsaktivitäten und Verkehrsverhaltenshintergründe von Personen auf Basis von zeitlichen, räumlichen und soziodemografischen Bezügen erfassen. Je nach dem wo die Befragungen stattfinden, wird in der Literatur zwischen Befragungen im Verkehrsnetz (an ausgewählten Punkten im Straßennetz oder in Linien des öffentlichen Verkehrs), zwischen Befragungen im Haushalt und Befragungen am Aktivitätort (in Betrieben, auf Parkplätzen, etc.) unterschieden.

Merkmale	Unterscheidungen		
Zeitlich	Fragen nach dem Verkehrsverhalten zu einem bestimmten Zeitpunkt	Fragen nach dem Verkehrsverhalten in einem bestimmten Zeitraum	
Inhaltlich	Fragen nach dem realisierten Verkehrsverhalten	Fragen nach dem realisierten Verkehrsverhalten	
Anzahl der gleichzeitig Befragten	Gruppendiskussion	Einzelbefragung	
Räumlich: Wo findet die Befragung statt?	Haushalt	Ort der Aktivität z.B. Arbeitsplatz	Befragung im Verkehrssystem (im Zug, Bus, Straßenbahn, etc.)
Kommunikationsform	Mündlich (persönlich, face-to-face, telefonisch)	Schriftlich (postalisch, Internet)	Kombination davon
Bewegungsspielraum von BefragterIn und Befragten	Tiefeninterview	Nichtstandardisiertes Interview	Standardisiertes Interview

Abbildung 38
 Unterschiedliche Befragungstechniken bei Verkehrsverhaltenserhebungen
 Quelle: Ergänzt nach Sommer, Carsten: 2002

Bei den verhaltensbezogenen Erhebungen geht es immer um die Erfassung von Wirtschaftsaktivitäten von Personen in der realen Raum-Zeit-Einbindung vor dem Hintergrund der jeweiligen Sozial- und Gesellschaftsstrukturen.

Verhaltensbezogene Erhebungen können – laut einschlägiger Literatur (vgl. Steierwald, Gerd et al.: 2005, 102) – vier Datenarten umfassen, die sowohl bei der Entwicklung von Fragebögen als auch bei der Datenauswertung von Bedeutung sind:

- Verkehrsdaten: wie z.B. Wegedauer, Verkehrsmittel
- Verhaltensdaten: wie z.B. Aktivitätsprofile, Verkehrsmittelwahl
- Verkehrsinfrastrukturdaten: wie z.B. Erschließungs- und Bedienungsqualität
- Raum- und Sozialstrukturdaten: wie z.B. Altersverteilung, Stellung im Beruf.

Bei jeder verkehrsverhaltensbezogenen Erhebung ist es wichtig voran eine inhaltliche Abgrenzung der Erfassungseinheiten vorzunehmen. Zu unterscheiden sind:

- Erhebungseinheiten, wie z.B. Haushalt, Betrieb, bestimmen die Stichprobenauswahl
- Untersuchungseinheiten, wie z.B. Personen im Haushalt oder Beschäftigte in einem Betrieb sind die eigentlichen „Erkenntnisobjekte“ (Steierwald, Gerd et al.: 2005, 102)
- Aussageeinheiten, wie z.B. die Wegehäufigkeit, bestimmen die Datenauswertung

Design von verhaltensbezogenen Verkehrs- und Mobilitätserhebungen

Bei der Planung und Durchführung von verhaltensbezogenen Verkehrsbefragungen ist bereits bei der Entwicklung folgendes zu beachten (vgl. Badrow, Alexander: 2000, 12ff.; Sommer, Carsten: 2002, 25ff.; Steierwald, Gerd et al.: 2005, 102ff.):

- Formulierung des Untersuchungsziels und Festlegen der Grobstrategie der Durchführung
- Grundgesamtheit: Bei einer Verkehrsbefragung ist die Grundgesamtheit die Summe aller VerkehrsteilnehmerInnen des betrachteten Untersuchungsraumes.
- Stichprobenplanung: Eine Befragung kann auf Grund von ökonomischen Rahmenbedingungen nicht alle Personen einbeziehen. Durch die Auswahl einer Stichprobe ist es möglich eine repräsentative Auswahl der gesamten Bevölkerung abzubilden. Die Adressermittlung aus den Daten des EinwohnerInnenmeldeamts hat sich bei der Stichprobenplanung bewährt.
- Fragebogenentwicklung und Entwicklung und Auswahl der Beschreibungsmerkmale: Die Fragen sollen verständlich formuliert sein und mit der gleichen Bedeutung von den Befragten verstanden werden. Bei der Fragenformulierung soll nicht das auswertungsbezogene Denken sondern die Sichtweise der Befragten im Vordergrund stehen; der Fragebogen muss psychologisch optimal gestaltet sein. Zielsetzung sind einfache, kurze, eindeutige, konkrete und neutrale Fragen. Suggestivfragen dürfen nicht gestellt werden. Jeder Fragebogen stellt immer ein Kompromiss zwischen der Belastbarkeit der Befragten und den Informationsansprüchen der BefragterInnen dar. Häufigkeitsfragen wie „selten“, „häufig“ oder „nie“ u.ä. führen zu subjektiven Aussagen. Derartige Fragen sind grundsätzlich zu vermeiden, es sei denn, es soll eine subjektive Äußerung erreicht werden.
- Pretest: Die EVE 91 (Empfehlungen für Verkehrserhebungen) gibt folgende Anforderungen für einen Pretest an (vgl. Badrow, Alexander: 2000, 17):
 - Wurden alle Fragen richtig verstanden?
 - Sind alle verwendeten Ausdrücke eindeutig und für alle Befragten gleich bedeutend?
 - Ist der Fragebogen psychologisch richtig aufgebaut?
 - Sind die Antwortkategorien klar, genügend differenziert, vollständig und ausgewogen?

- Sind suggestive Wirkungen ausgeschlossen?
- Wird die Gedächtnisleistung nicht überfordert?
- Werden Gedulds- und Aufmerksamkeitsgrenzen überschritten?
- Funktionieren alle Kontrollfragen?
- Werden die verwendeten Karten, Listen, Bilder usw. richtig verstanden?
- Ist der Beantwortungsaufwand für den Probanden zumutbar?
- Sind die Durchführungszeiten richtig ausgewählt?
- Wird der graphische Aufbau angenommen?
- Wird die Filterführung (das Überspringen von Fragen) verstanden?
- Wie erlebt der Befragte die Erhebung?

Entspricht der Fragebogen allen aufgeführten Kriterien, ist er für die Lösung der Aufgabe geeignet.

- Erhebungsorganisation: Zwischen zwei Befragungen mit unterschiedlicher Thematik sollte im selben Untersuchungsgebiet mindestens eine Zeitspanne von einem halben Jahr liegen. Jede Erhebung ist über ein Anschreiben einige Tage vor der Befragung anzukündigen. Dieses Schreiben muss das Anliegen der Untersuchung einfach und klar darlegen und Seriosität vermitteln. Für die Befragten sollte eine Telefonnummer bereitgestellt werden, durch die Rückfragen möglich sind.

3.2.2. Haushaltsbefragungen

Derzeit gilt die Haushaltsbefragung als das zuverlässigste Erhebungsverfahren zur Bestandsanalyse im Rahmen der Verkehrsplanung. (Vgl. Sommer, Carsten: 2002, 17) Die Haushaltsbefragung kann in schriftlicher oder mündlicher Form durchgeführt werden, wobei derzeit Befragungen meist in schriftlicher und postalischer Form durchgeführt werden. „Die schriftliche Befragung ist ein formalisiertes und standardisiertes Verfahren, bei dem in Abhängigkeit von einer definierten Zielsetzung eine bestimmte Menge von Auskunftspersonen zur Eintragung von verkehrsverhaltensrelevanten Informationen in ein Erhebungsinstrument (Fragebogen) bewegt werden soll.“ (Steierwald, Gerd et al.: 2005, 108)

Bei Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten werden die außerhäuslichen Aktivitäten und Wege aller im Haushalt lebenden Personen von ausgewählten Stich-

⁹ In der amtlichen Statistik wird der "private Haushalt" wie folgt definiert: Ein „Haushalt“ besteht nach Definitionen des Mikrozensus entweder aus einer einzelnen Person oder aus zwei oder mehr Personen, die (gemeinsam) eine Wohnung oder Teile einer Wohnung benützen und eine eigene Hauswirtschaft führen. Eine "Familie" bilden Ehepaare oder Lebensgemeinschaften mit oder ohne Kind(ern) bzw. Elternteile (=Alleinerziehende) mit Kindern. „Kinder“ nach dem Begriff der Familienstatistik sind alle mit ihren Eltern im selben Haushalt lebenden leiblichen, Stief- und Adoptivkinder, die selbst noch ledig sind bzw. selbst noch keine Kinder haben - ohne Rücksicht auf Alter und Berufstätigkeit.
http://www.statistik.at/fachbereich_03/haushalt_txt.shtml [7.11.2004]

probenhaushalten in einem bestimmten Zeitraum (Stichtag oder über einen längeren Zeitraum) mittels eines standardisierten Fragebogens erfasst. Im Regelfall werden Daten und Informationen zum werktäglichen und sonntäglichen Verkehrsverhalten von Personen erhoben. Die Erhebungseinheit ist der Haushalt⁹, d.h. die Befragungsunterlagen werden an die Haushaltsadresse für alle Haushaltsmitglieder verschickt. Untersuchungseinheit ist die individuelle Person.

Die verkehrsplanerische Fachliteratur weist darauf hin, dass es keinen universell einsetzbaren Fragebogen gibt. Jedoch kann die KONTIV (Kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten), eine im Auftrag des bundesdeutschen Bundesministeriums für Verkehr durchgeführte schriftlich/postalische Befragung, als Beispiel für ein methodisch bewährtes Erhebungsinstrument angesehen werden. (Vgl. Steierwald, Gerd et al.: 1994, 111)

Die Literatur gibt Hinweise zum Ablauf der Befragung, zur Ermittlung der Haushaltsadressen, zu den Fragestellungen, zur Stichprobengröße und zur Hochrechnung. Der Erhebungsablauf hängt von unterschiedlichen Faktoren, wie Erhebungszeitraum, finanzieller Rahmen etc. ab, kann aber exemplarisch wie folgt vorgestellt werden (vgl. Sommer, Carsten: 2002, 43; Steierwald, Gerd et al.: 2005, 108ff.):

Nach der Zufallsauswahl wird den Stichprobenhaushalten ungefähr 14 Tage vor der Erhebungsdurchführung ein Ankündigungsschreiben zugeschickt. Einige Tage vor dem Stichtag erhalten die Haushalte die Befragungsunterlagen:

- ein Anschreiben durch die / den politischen RepräsentantIn oder VerwaltungschefIn über Sinn und Zweck der Erhebung, Auswahl der Adressen etc.
- eine Erklärung zum Datenschutz durch das durchführende Institut
- einen Haushaltsbogen zur Erfassung der relevanten Haushaltsmerkmale (u.a. Haushaltsgröße, Verkehrsmittel-Verfügbarkeit)
- mehrere Personenbögen zur Erfassung der relevanten Personenmerkmale (u.a. Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit, individuelle Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln) und der Wege inklusive der Merkmale Zweck, Verkehrsmittel, Quelle, Ziel etc.
- ein vorfrankiertes und adressiertes Rücksendeküvert.

Derzeit sind die Fragebögen meist so gestaltet, dass sie von Maschinen elektronisch möglichst fehlerfrei erfasst werden können. Der Anspruch, einen Fragebogen so zu gestalten, dass ihn die Befragten gut lesen und verstehen können, ist untergeordnet. Verkehrswissenschaftliche Forschungen gehen in Richtung Einsatz von Computern, von Ortungssystemen und dahin Datenaufbereitung und Codierung vollständig zu automatisieren. Dabei wird die wichtige Kontroll- und Überprüfungsinstanz ausgeschaltet. Es darf nicht übersehen werden, dass „Befragen eine Form der Kommuni-

kation darstellt, bei der es nicht in erster Linie darum geht, elegante Informationsverarbeitungstechnologien einzusetzen, sondern von einem möglichst hohen Anteil der Befragten möglichst gute Informationen zu erhalten.“ (Brög, Werner: 1997, 141)

Indikatoren

Das (individuelle) Mobilitätsverhalten von Personen – i.d.S. eine Ortsveränderung – kann aus verkehrsplanerischer Perspektive quantitativ mit Hilfe von verschiedenen Indikatoren beschrieben werden. Diese *Indikatoren* können u.a. anhand ihrer Bezugsgröße unterschieden werden: Einige beziehen sich auf einen Weg oder eine Aktivität, andere auf eine Person und/oder Zeiteinheit. (Vgl. Sommer, Carsten: 2002, 11)

Wege- und aktivitätenspezifische Indikatoren

In der Verkehrsplanung wird ein Weg wie folgt definiert: „Jede Ortsveränderung zu einem eindeutigen Zweck, die innerhalb eines öffentlichen Verkehrsraums zu Fuß, mit einem oder mehreren Verkehrsmitteln stattfindet, wird als Weg bezeichnet. Wird ein Weg mit mehreren Verkehrsmitteln durchgeführt, kann diese Ortsveränderung in mehreren Teilwegen (Wegeetappen) unterteilt werden, wobei jede Etappe mit genau einem Verkehrsmittel stattfindet.“ (Sommer, Carsten: 2002, 11)

Es ist wichtig herauszustreichen, dass in der gängigen Verkehrsplanung immer von der These „Ein Weg = ein eindeutiger Zweck“ ausgegangen wird.

Ein Weg lässt sich durch mehrere Merkmale charakterisieren, dazu zählen:

- Beginn und Ende des Weges
- Route eines Weges
- Benutzte Verkehrsmittel und deren Anzahl
- Evtl. Umsteigeort(e)
- Wegedauer in Minuten / Stunden
- Wegelänge in Metern / Kilometern, Geschwindigkeit in km/h
- Evtl. Wartezeit bei den Umsteigeorten
- Wegezweck, Aktivität am Ziel d.h. Tätigkeiten außerhalb der eigenen Wohnung

Die Tätigkeiten außerhalb der eigenen Wohnung gelten als Auslöser für Ortsveränderungen und werden daher zu deren Beschreibung als Zweck herangezogen. Die Vielzahl der unterschiedlichen Tätigkeiten führt zu einer Kategorisierung, gleichartige Aktivitäten werden zu einer Kategorie zusammengefasst.

Personenspezifische Indikatoren

Die personenspezifischen Merkmale werden meist aus den erhobenen Wege- und Aktivitätsmerkmalen berechnet. Um „alle BewohnerInnen“ einer Region, Stadt, eines Ortes oder „bestimmte Personengruppen“ zu charakterisieren, werden im Allgemeinen Mittelwerte für diese Personen bzw. Gruppen berechnet.

Grundsätzlich wird in der Verkehrsplanung nur das Mobilitätsverhalten jener Menschen untersucht, die im Untersuchungszeitraum das Haus / die Wohnung verlassen haben. In der Verkehrsplanung gilt eine Person nur dann als „mobil“, wenn sie an einem Tag zumindest einmal das Haus verlassen hat.

Personen werden in der Verkehrsplanung durch folgende Merkmale charakterisiert:

- Ausgangshäufigkeit: Häufigkeit des Verlassens der Wohnung pro Person und Zeiteinheit
- Mobilitätsrate, Wegehäufigkeit, auch Wegeintensität: Anzahl der Wege pro Person und Zeiteinheit
- Aufenthaltsdauer im Verkehr, Unterwegszeit, auch Mobilitätszeitbudget: Zeitaufwand, den eine Person während einer bestimmten Zeiteinheit für die Realisierung ihrer Ortsveränderung aufwendet
- Reiseweite, Distanz: Entfernungsaufwand, den eine Person während einer bestimmten Zeiteinheit für die Realisierung ihrer Ortsveränderung aufwendet (= Tageswegelänge)
- Mobilitätsstreckenbudget, Mobilitäts(wege)längenbudget: Wegelänge (Anzahl der zurückgelegten Wegekilometer) je Person und Zeiteinheit
- Aktivitätszahl: Anzahl der außerhäuslichen Aktivitäten pro Person während einer bestimmten Zeiteinheit (üblicherweise der 24-Stunden-Tag)
- Aktivitätenkette, Wegekette: zeitliche Abfolge von außerhäuslichen Aktivitäten während einer bestimmten Zeiteinheit (üblicherweise der 24-Stunden-Tag)
- Soziodemografische Daten, wie Geschlecht, Alter, Ausbildung, Stellung im Beruf, Einkommen etc.
- PKW-Besitz
- PKW-Verfügbarkeit
- Führerscheinbesitz
- Zeitkarten-Besitz

Indikatoren der Gesamtmobilität

Die Indikatoren der Gesamtmobilität beziehen sich immer auf die Summe der Ortsveränderungen der Wohnbevölkerung eines bestimmten Gebietes und sind Grundlagen für die quantitative regionale Entwicklung eines Gebietes.

- Verkehrsaufkommen: Summe aller Wege, die von der Wohnbevölkerung an einem Tag zurückgelegt werden
- Verkehrsleistung: Summe aller Wegelängen der Bevölkerung in km/Tag
- Verkehrsdauer: Summe aller Wegzeiten der Bevölkerung in Std./Tag

3.2.3. Ausgewählte Beispiele aus der Praxis

In Österreich wurde im Zuge der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans vom damaligen Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Jahr 1995 eine bundesweite Verkehrsbefragung in Auftrag gegeben. Einige Erhebungen zum Mobilitäts- und Verkehrsverhalten wurden auch von verschiedenen Verkehrsplanungsabteilungen der Bundesländer beauftragt, so z.B. 2001 die „Verkehrserhebung“ in Oberösterreich und 2003 die „Mobilitätsbefragung“ in Niederösterreich sowie die „Verkehrsverhaltensbefragung“ in Vorarlberg. In der Bundesrepublik Deutschland wurden vom Bundesministerium für Verkehr bereits in den Jahren 1976, 1982 und 1989 Erhebungen zum Verkehrsverhalten in Westdeutschland durchgeführt. Eine neue Erhebung fand unter dem Namen „Mobilität in Deutschland 2002“ statt. Die im Folgenden verwendeten Beispiele und Daten von bereits durchgeführten Haushaltsbefragungen sind:

Verkehrserhebung – Oberösterreich, 2001

<http://www.ooe.gv.at/verkehr/konzepte/verkehrserhebung/> [4.1.2005]

Zur Vorbereitung und Abwicklung der Erhebung wurde beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung ein Projektteam, bestehend aus VerkehrsplanerInnen und StatistikerInnen, gebildet. Die neuesten Erfahrungen in- und ausländischer BeraterInnen fanden gleichfalls Eingang in das Erhebungsdesign. Im Oktober 2001 wurde jeder dritte Haushalt in Oberösterreich (d.s. rund 200.000 Haushalte) angeschrieben, dort aber jede Person ab sechs Jahren befragt.

Mobilität in Deutschland – bundesweite Erhebung, 2002

<http://www.kontiv2002.de> [4.1.2005]

Für die KONTIV (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) 2002 wurden die beiden Institute infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) und DIW (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) mit der Durchführung der Erhebung beauftragt. Die zentrale Aufgabe der Erhebung, publiziert unter dem Titel Studie „Mobilität in Deutschland 2002“, bestand darin repräsentative und verlässliche Informationen zur Soziodemografie von Personen und Haushalten und ihrem Alltagsverkehr (z.B. Wege nach Zwecken und Verkehrsarten) für ein ganzes Jahr zu erhalten. Sie dient, gewichtet und hochgerechnet, als Rahmen und Ergänzung für andere Verkehrserhebungen, wie z.B. die Verkehrsbefragungen in einzelnen Städten. Nicht nur für die Verkehrsplanung, für Forschung und das wissenschaftliche Erkenntnisinteresse sind Ergebnisse der Studie von Bedeutung, auch für konkrete politische Entscheidungen liefern sie die quantitativen Hintergrundinformationen. Um den inhaltlichen und methodischen Ansprüchen einer solchen Grundlagenuntersuchung in bestmög-

licher Form zu entsprechen, wurde im Frühjahr 2001 eine umfangreiche Methodendesignstudie durchgeführt. Im Rahmen dieser Voruntersuchung wurden verschiedene Operationalisierungen und Erhebungsverfahren in einem kontrollierten Experimentaldesign überprüft. Befragt wurden insgesamt 2.400 Haushalte innerhalb von 24 verschiedenen Erhebungsvarianten. Die dabei gewonnenen Erfahrungen liefern die Grundlage für die Designentwicklung der Hauptstudie.

Mobilitätsbefragung – Niederösterreich, 2003

<http://www.noel.gv.at/Verkehr/Verkehr.htm> [4.1.2005]

http://herry.at/noe_befragung/ [4.1.2005]

Im Herbst 2003 fand in Niederösterreich eine landesweite Befragung zum Mobilitätsverhalten statt. Mit der Durchführung der Befragung hat die NÖ Landesakademie das Verkehrsplanungsbüro HERRY Consult GmbH betraut. Bei der Haushaltsbefragung ging es vor allem darum das Mobilitätsverhalten der NiederösterreicherInnen („Wie viel Wege werden mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt?“ etc.) festzustellen und mehr über die Einstellungen der NiederösterreicherInnen zu Verkehrsthemen zu erfahren („Welche Schwerpunkte sollen zukünftig gesetzt werden?“ etc.).

Diese drei Beispiele wurden ausgewählt, weil die Fragebögen bzw. Auswertungen und Ergebnisse zum Großteil in veröffentlichter Form vorliegen – sowohl im Internet als auch in eigenen Publikationen der auftraggebenden Stellen. Es ist mir bewusst, dass die Beispiele nur einen kleinen Ausschnitt der tatsächlich in Österreich bzw. Deutschland in den letzten Jahren durchgeführten Verkehrs- und Mobilitätserhebungen darstellen. Jedoch sind die meisten der Erhebungen und auch die Ergebnisse nur in Form von Projektendberichten bei den AuftraggeberInnen und AuftragnehmerInnen vorhanden. Eine wissenschaftliche, vollständige Aufarbeitung der grauen Literatur zu allen oder zumindest möglichst vielen Mobilitätserhebungen ist nicht Fokus dieser Dissertation.

3.2.4. Aufbau der Fragebögen

Die Fragebögen sind zweigeteilt:

1. Der Haushaltsbogen enthält Fragen, mit denen die relevanten Haushaltsmerkmale (u.a. Haushaltsgröße, Verkehrsmittel-Verfügbarkeit) erfasst werden.
2. Die Personenbögen sind pro Haushalt für jede Person (in Deutschland) bzw. für Personen ab 6 Jahren (bei den österreichischen Erhebungen) auszufüllen und dienen zur Erfassung der relevanten Personenmerkmale (u.a. Alter, Geschlecht, Schulbildung, Berufstätigkeit, individuelle Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln) und der zurückgelegten Wege.

Zusätzlich gibt es Erklärungen zur Befragung (Angabe zur Rückfragemöglichkeit und Verweis auf den Datenschutz) und Hinweise zum konkreten Ausfüllen der Fragebögen, so beispielsweise, dass die Wege des ganzen Tages im zeitlichen Ablauf einzutragen sind. Meist gibt es den Hinweis „auch Fußwege, Rückwege, Heimwege und kurze Wege sind wichtig“.

Der **Haushaltsfragebogen** ist pro Haushalt auszufüllen und umfasst folgende Fragen:

- (manchmal) Anschrift des Haushaltes
- **Anzahl der Personen, die ständig im Haushalt leben**

1. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst eingeschlossen?
Denken Sie dabei bitte auch an alle im Haushalt lebenden Kinder.

lebe allein

lebe mit anderen Personen im Haushalt → bitte Anzahl der Personen insgesamt eintragen:

lebe nicht in einem Privathaushalt (Wohnheim etc.)

Abbildung 39

Anzahl der im Haushalt lebenden Personen

Quelle: *Mobilität in Deutschland – bundesweite Erhebung (2002)*

Wie viele Personen leben **ständig** in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen?
Anzahl der Personen insgesamt:

davon

Personen unter 6 Jahren:

Personen von 6 bis unter 18 Jahren:

Personen ab 18 Jahren:

Abbildung 40

Anzahl der im Haushalt lebenden Personen

Quelle: *Mobilitätsbefragung – Niederösterreich (2003)*

- Nutzung des Haushalts als Hauptwohnsitz / Zweitwohnsitz
- **Wohnverhältnisse**

Sie **nutzen** diesen **Haushalt** als:

HAUPTWOHNSITZ

ZWEITWOHNSITZ

Wie **wohnt** ihr **Haushalt** gegenwärtig?

ZUR MIETE

Untermiete

Mietwohnung / Genossenschaftswohnung

Gemietetes Ein-/Zweifamilienhaus

Gemietetes Reihenhäus

Wohnheim (Pensionistenheim, Schülerheim, ...)

ALS EIGENTÜMER

Eigentumswohnung

Eigenes Ein-/Zweifamilienhaus

Eigenes Reihenhäus

Landwirtschaftliches Anwesen

Abbildung 41

Wohnverhältnisse

Quelle: *Mobilitätsbefragung – Niederösterreich (2003)*

- Nur bei KONTIV Deutschland: Angaben zu jedem Pkw im Haushalt
- Nur bei KONTIV Deutschland: Angaben zu weiteren Fahrzeugen im Haushalt

Kfz 1	
Hersteller:	<input type="text"/>
Typ / Modell:	<input type="text"/>
Motorleistung:	<input type="text"/> PS oder <input type="text"/> kW
Hubraum:	<input type="text"/> ccm
Zulassung als:	<input type="checkbox"/> Pkw <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/> Lkw über 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/> anderes
Baujahr / Erstzulassung:	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> bitte Jahr eintragen!
Fahrzeug im Haushalt seit:	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> bitte Jahr eintragen!
gegenwärtiger km-Stand:	<input type="text"/> km
geschätzte Fahrleistung pro Jahr:	<input type="text"/> km
Halter:	<input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> anderer
Antriebsart:	<input type="checkbox"/> Benzin (Otto-Motor) <input type="checkbox"/> Diesel (Diesel-Motor) <input type="checkbox"/> andere Antriebsart
üblicher Stellplatz:	<input type="checkbox"/> Garage / Carport <input type="checkbox"/> Parkplatz am Haus <input type="checkbox"/> Parkplatz in der Nähe <input type="checkbox"/> unterschiedlich
Hauptnutzer(in) im Haushalt:	<input type="checkbox"/> ich selbst <input type="checkbox"/> andere Person: <input type="text"/> bitte Personennummer aus Seite 2 eintragen!

Abbildung 42
 Frage zum PKW im Haushalt
 Quelle: Mobilität in Deutschland – bundesweite Erhebung (2002)

▪ Einrichtungen, die von der Wohnung aus in 15 Minuten zu Fuß zu erreichen sind

Welche dieser Einrichtungen können Sie von Ihrer Wohnung aus in 15 Minuten zu Fuß erreichen?

Lebensmittelgeschäft	<input checked="" type="checkbox"/>
Supermarkt	<input checked="" type="checkbox"/>
Kindergarten	<input checked="" type="checkbox"/>
Volksschule	<input checked="" type="checkbox"/>
Praktischer Arzt	<input checked="" type="checkbox"/>
Apotheke	<input checked="" type="checkbox"/>
Postamt	<input checked="" type="checkbox"/>
Geldinstitut	<input checked="" type="checkbox"/>
<hr/>	
Wir erreichen zu Fuß keine davon	<input checked="" type="checkbox"/>

Abbildung 43
Einrichtungen, die von der Wohnung aus zu Fuß erreicht werden
Quelle: Verkehrserhebung – Oberösterreich (2001)

▪ Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, die von der Wohnung aus zu Fuß zu erreichen sind

Welche Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel können Sie von Ihrer Wohnung aus zu Fuß erreichen?

	in Gehminuten		
Bahn	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Nein <input checked="" type="checkbox"/>
Bus (nur Regionalverkehr)	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Nein <input checked="" type="checkbox"/>
Städt. Verkehrsmittel (Straßenbahn, Obus, Bus)	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Nein <input checked="" type="checkbox"/>

Bitte beantworten Sie jetzt für maximal sechs Haushaltsmitglieder, die 6 Jahre und älter sind, die Fragen auf der Innenseite dieses Fragebogens!

Abbildung 44
Haltestellen, die von der Wohnung aus zu Fuß erreicht werden
Quelle: Verkehrserhebung – Oberösterreich (2001)

- Nur bei KONTIV Deutschland: Wohnlage mit folgenden Auswahlmöglichkeiten: eher gehoben, mittlere Wohnlage, eher einfach, keine dieser Wohnlagen
- Angaben zu technischen Einrichtungen im Haushalt mit folgenden Auswahlmöglichkeiten: Telefon-Festnetz, Handy, Computer, Internet-Anschluss
- Angabe der Telefonnummer
- Nur bei KONTIV Deutschland: Höhe des monatlichen Nettoeinkommens des Haushalts

Für *Personen im Haushalt ab 6 bzw. ab 14 Jahren* (nur bei KONTIV Deutschland) sind im Haushaltsbogen folgende Angaben zu machen:

- Vorname
- Geschlecht
- Geburtsjahr, Alter
- Nur bei KONTIV Deutschland: Staatsangehörigkeit
- **Ausbildung**

<p>HÖCHSTER SCHULABSCHLUSS:</p> <p>Volks-/Hauptschule ohne Lehre <input type="checkbox"/></p> <p>Volks-/Hauptschule mit Lehre <input type="checkbox"/></p> <p>Schule ohne Matura <input type="checkbox"/></p> <p>Schule mit Matura <input type="checkbox"/></p> <p>Fachhochschule / Hochschule / Universität <input type="checkbox"/></p>
--

Abbildung 45
Ausbildung

Quelle: *Mobilitätsbefragung – Niederösterreich (2003)*

- **Derzeitige (Berufs)-Tätigkeit**

<p>Berufstätigkeit:</p> <p><input type="checkbox"/> Vollzeit</p> <p><input type="checkbox"/> Teilzeit</p> <p><input type="checkbox"/> Auszubildende(r)</p> <p><input type="checkbox"/> nicht berufstätig</p> <p>↓</p> <p>(falls nicht berufstätig) Ihre gegenwärtige Tätigkeit:</p> <p><input type="checkbox"/> Schüler(in)</p> <p><input type="checkbox"/> Student(in)</p> <p><input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos</p> <p><input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt</p> <p><input type="checkbox"/> Hausfrau / Hausmann</p> <p><input type="checkbox"/> Rentner / Pensionär</p> <p><input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender</p> <p><input type="checkbox"/> anderes</p> <p>Führerscheinbesitz für Pkw?</p> <p><input type="checkbox"/> ja</p> <p><input type="checkbox"/> nein</p>

Abbildung 46

Fragen zur Berufstätigkeit

Quelle: *Mobilität in Deutschland – bundesweite Erhebung (2002)*

NICHT BERUFSTÄTIG:	Im Haushalt tätig	<input type="checkbox"/>
	PensionistIn	<input type="checkbox"/>
	Noch nicht in Ausbildung	<input type="checkbox"/>
IN AUSBILDUNG:	In Schulausbildung	<input type="checkbox"/>
	In Berufsausbildung (Lehre)	<input type="checkbox"/>
	In Hochschulausbildung	<input type="checkbox"/>
BERUFSTÄTIG:	Voll berufstätig	<input type="checkbox"/>
	Teilweise berufstätig	<input type="checkbox"/>
	Zur Zeit arbeitslos	<input type="checkbox"/>
ARBEITSZEIT:	Haben Sie flexible Arbeitszeiten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Abbildung 47
Fragen zur Berufstätigkeit
Quelle: Mobilitätsbefragung – Niederösterreich (2003)

- Derzeitige Stellung im Beruf
- Führerscheinbesitz
- Pkw-Besitz
- Geschäfts-/ Dienstwagen – Verfügbarkeit
- **Abstellplatz des Pkw an der Wohnung**
- **Abstellplatz des Pkw bei der Arbeitsstätte**

ABSTELLPLATZ DES PKW BEI WOHNUNG:	Priv. Abstellplatz/Garage	<input type="checkbox"/>
	Öffentlicher Straßenraum	<input type="checkbox"/>
	Öffentliche Parkgarage	<input type="checkbox"/>
ABSTELLPLATZ DES PKW BEI ARBEITSSTÄTTE:	Firmenparkplatz/-garage	<input type="checkbox"/>
	Öffentlicher Straßenraum	<input type="checkbox"/>
	Öffentliche Parkgarage	<input type="checkbox"/>

Abbildung 48
Abstellplatz für den PKW
Quelle: Mobilitätsbefragung – Niederösterreich (2003)

- Besitz sonstiger Fahrzeuge, wie Fahrrad, Moped, Mofa
- **Besitz von Berechtigungsausweisen zur Inanspruchnahme ermäßigter Fahrpreise im öffentlichen Verkehr bzw. Besitz von Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel**

BESITZ VON ZEITKARTEN FÜR ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL:	
Keine	<input type="checkbox"/>
Wochenkarte	<input type="checkbox"/>
Monatkarte	<input type="checkbox"/>
Jahreskarte	<input type="checkbox"/>
Schülerzeitkarte	<input type="checkbox"/>
Sonstiges, und zwar:	<input type="checkbox"/>

Abbildung 49
Besitz von Zeitkarten
Quelle: Mobilitätsbefragung – Niederösterreich (2003)

- **Gesundheitliche Beeinträchtigungen der eigenen Mobilität**

Der **Personenfragebogen** umfasst folgende Fragen:

- Nur bei KONTIV Deutschland: Üblicher Tag (Ja / Nein)
- Nur bei KONTIV Deutschland: Wenn nein, folgende Auswahlmöglichkeiten: Urlaub, krank, nicht außer Haus, um kranke Person im Haushalt kümmern, anderes
- Nur bei KONTIV Deutschland: Wetterlage
- Nur bei KONTIV Deutschland: Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag: An diesem Tag nicht weggegangen
- An diesem Tag weggegangen und Angaben zum Ausgangspunkt: Wohnung oder anderer Ausgangspunkt (Gemeinde, Straße/Ortschaft, Hausnummer)
- Nur bei KONTIV Deutschland: Angaben zur Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln (Auto, Fahrrad, Bus oder Bahn in Ihrer Region, Bahn auf längeren Strecken) mit folgenden Auswahlmöglichkeiten: täglich, ein bis drei Tage pro Woche, ein bis drei Tage im Monat, seltener, nie
- Nur bei KONTIV Deutschland: Reise innerhalb der letzten drei Monate und Angaben zum Reisezweck und Verkehrsmittel

Jede Ortsveränderung zu einem eindeutigen Zweck, die innerhalb eines öffentlichen Verkehrsraums zu Fuß, mit einem oder mehreren Verkehrsmitteln stattfindet, wird in der Verkehrsplanung als Weg bezeichnet. Es gibt Platz zum Ausfüllen von *sieben Wegen*, wobei folgende Angaben zu machen sind:

- **Abreisezeit (genaue Uhrzeit mit Stunde und Minute)**
- **Zielort des Weges mit genauer Zieladresse (Gemeinde, Straße/Ortschaft, Hausnummer)**
- **Ankunftszeit (genaue Uhrzeit mit Stunde und Minute)**
- **Entfernung des Weges (Schätzung)**

	Erster WEG
Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	Beginn: _____ (Uhrzeit)
Wohin führte dieser Weg?	Ziel: Ortschaft / Gemeinde
Um wieviel Uhr sind Sie dort angekommen?	Ankunft: _____ (Uhrzeit)
Wie groß war die Entfernung ungefähr?	Weglänge: ca. _____ km

Abbildung 50
Eckdaten des Weges
Quelle: Mobilitätsbefragung – Niederösterreich (2003)

Die Tätigkeiten außerhalb der eigenen Wohnung gelten als Auslöser für Ortsveränderungen und werden daher zu deren Beschreibung als *Wegezweck* herangezogen.

<p>Zu welchem Zweck bzw. Ziel haben Sie den Weg unternommen? <i>Bitte nur eine Nennung!</i></p>	<p>ZWECK / ZIEL?</p> <p>Arbeitsplatz <input type="checkbox"/></p> <p>dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/></p> <p>Ausbildung/Schule <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf <input type="checkbox"/></p> <p>private Erledigung <input type="checkbox"/></p> <p>Holen/Bringen v. Personen <input type="checkbox"/></p> <p>Freizeitaktivität <input type="checkbox"/></p> <p>nach Hause <input type="checkbox"/></p> <p>Sonstiges <input type="checkbox"/></p> <p>Bitte kurz beschreiben:</p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>
---	---

Abbildung 51
Wegezwecke
Quelle: *Mobilität in Deutschland – bundesweite Erhebung (2002)*

<p>Zu welchem ZWECK haben Sie diesen Weg unternommen?</p>	<p>ZWECK</p> <p>zum Arbeitsplatz</p> <p>dienstlich/geschäftlich <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Ausbildung/Schule <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Einkauf <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>- täglicher Bedarf <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>- längerfristige Güter <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>nach Hause <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>anderer, und zwar:</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 15px;"></div>
--	--

Abbildung 52
Wegezwecke
Quelle: *Verkehrserhebung – Oberösterreich (2001)*

<p>Zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen? <i>Bitte nur eine Nennung!</i></p>	<p>Zweck:</p> <p>Arbeitsplatz <input type="checkbox"/></p> <p>Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/></p> <p>Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/></p> <p>Bringen und Holen von Personen (z.B. Kinder zu Schule) <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf <input type="checkbox"/></p> <p>Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde) <input type="checkbox"/></p> <p>Freizeitaktivität <input type="checkbox"/></p> <p>Zurück nach Hause <input type="checkbox"/></p> <p>Anderer, und zwar:</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 15px;"></div>
---	--

Abbildung 53
Wegezwecke
Quelle: *Mobilitätsbefragung – Niederösterreich (2003)*

▪ Benutzte Verkehrsmittel (Mehrfachnennung möglich)

<p>Welche Verkehrsmittel haben Sie im Verlauf dieses Weges alle benutzt? <i>Falls Sie mehrere genutzt haben, geben Sie bitte alle an!</i></p>	<p>VERKEHRSMITTEL?</p> <p>zu Fuß <input type="checkbox"/></p> <p>Fahrrad <input type="checkbox"/></p> <p>Moped, Mofa <input type="checkbox"/></p> <p>Motorrad <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Fahrer(in) <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/></p> <p>Lkw bis 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/></p> <p>anderer Lkw <input type="checkbox"/></p> <p>Linienbus/Stadtbus <input type="checkbox"/></p> <p>U-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/></p> <p>S-Bahn/Nahverkehrszug ... <input type="checkbox"/></p> <p>Taxi <input type="checkbox"/></p> <p>Fernzug <input type="checkbox"/></p> <p>Reisebus <input type="checkbox"/></p> <p>Schiff, Fähre <input type="checkbox"/></p> <p>Flugzeug <input type="checkbox"/></p> <p>anderes Verkehrsmittel <input type="checkbox"/></p>
--	---

Abbildung 54
 Benutzte Verkehrsmittel
 Quelle: Mobilität in Deutschland – bundesweite Erhebung (2002)

<p>Welche Verkehrsmittel haben Sie im Verlauf dieses Weges benutzt? <i>Falls Sie mehrere benutzt haben, geben Sie bitte alle an!</i></p>	<p>Benutzte Verkehrsmittel:</p> <p>Zu Fuß <input type="checkbox"/></p> <p>Fahrrad <input type="checkbox"/></p> <p>Mofa, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Lenker(in) <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/></p> <p>Bus <input type="checkbox"/></p> <p>U-Bahn, Straßenbahn <input type="checkbox"/></p> <p>Eisenbahn, S-Bahn <input type="checkbox"/></p> <p>Anderes: z.B. Taxi; Lkw bis 3.5t; anderer Lkw; ... und zwar →</p> <p><input type="text"/></p> <p><small>(Bitte hier eintragen)</small></p>
<p>Wenn Sie als Lenker/Mitfahrer eines Pkw unterwegs waren, wie viele Personen waren im Pkw (ohne Lenker)?</p>	<p>Personen im Pkw:</p> <p><input type="text"/> (Anzahl ohne Lenker)</p>

Abbildung 55
 Benutzte Verkehrsmittel
 Quelle: Mobilitätsbefragung – Niederösterreich (2003)

<p>Mit welchem VERKEHRSMITTEL bzw. mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt? <i>Bitte alle benutzten Verkehrsmittel angeben</i></p>	<p>VERKEHRSMITTEL</p> <p>zu Fuß <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Fahrrad <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>PKW als Fahrer <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>PKW als Mitfahrer <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Bahn <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Bus (nur Regionalverkehr) <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Städtisches Verkehrsmittel <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>anderes, und zwar:</p> <p><input type="text"/></p>
--	---

Abbildung 56
 Benutzte Verkehrsmittel
 Quelle: Verkehrserhebung – Oberösterreich (2001)

- Wenn öffentliches Verkehrsmittel benutzt: Angaben zum verwendeten Fahrschein
- Wenn LenkerIn / MitfahrerIn eines Pkw: Anzahl der mitfahrenden Personen
- Nur bei KONTIV Deutschland: Angaben zu Begleitung von Personen mit folgenden Auswahlmöglichkeiten: Allein, Anzahl der BegleiterInnen
- Transport eines Gepäckstücks (Ja / Nein)
- Weitere Wege (Ja / Nein)

Der Personenbogen „Mobilität in Deutschland KONTIV 2002“ umfasst er *Zusatzfragen für Berufstätige* mit regelmäßigen Wegen am Stichtag:

- **Unterwegs am Stichtag (Ja / Nein)**

Zusatzfragen für Berufstätige mit regelmäßigen Wegen am Stichtag (siehe Seite 7):

1. Waren Sie am beruflich unterwegs?

ja nein → dann brauchen Sie die folgenden Fragen nicht zu beantworten. Füllen Sie aber bitte das Wegeprotokoll auf der Doppelseite 8 und 9 aus!

Abbildung 57

Zusatzfragen für Berufstätige

Quelle: *Mobilität in Deutschland – bundesweite Erhebung (2002)*

- Angaben zur Branche bzw. Wirtschaftszweig
- Hauptwegezwecke aller beruflichen Wege (eine Nennung)
- Angaben zu den zurückgelegten Kilometern
- Anzahl der Wege
- Vorwiegend benutztes Verkehrsmittel

Bei der Erhebung „Mobilität in Deutschland KONTIV 2002“ wurde für die Befragung ein Personen- und Wegefragebogen für Personen über 14 Jahre und ein eigener Kinderfragebogen (für bis 14-jährige) entwickelt.

Der *Kinderfragebogen für Kinder bis 14 Jahre* umfasst folgende Fragen:

- Geschlecht
- Alter
- Fahrradbesitz
- Besuch einer Schule / Einrichtung
- Gesundheitliche Einschränkung der eigenen Mobilität
- Angaben zur ausfüllenden Person des Fragebogens

Es gibt Platz zum Ausfüllen von *sechs Wegen*, wobei folgende Angaben zu machen sind:

- Ausgangspunkt: zu Hause / von woanders
- Abreisezeit
- **Wegezweck (eine Nennung)**

Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?

Zu welchem Zweck bzw. Ziel haben Sie den Weg unternommen?
Bitte nur eine Nennung!

START?

Uhr

ZWECK / ZIEL?

Arbeitsplatz

dienstlich/geschäftlich

Ausbildung/Schule

Einkauf

private Erledigung

Holen/Bringen v. Personen

Freizeitaktivität

nach Hause

Sonstiges

Bitte nur eine Nennung:

Abbildung 58
Wegezwecke auf dem Kinderfragebogen
Quelle: *Mobilität in Deutschland - bundesweite Erhebung (2002)*

- Benutzte Verkehrsmittel (Mehrfachnennung möglich)
- Angaben zu Begleitpersonen (allein / Anzahl der BegleiterInnen)
- Zielort: Zu Hause oder anderer Ort (PLZ, Ort, Straße, Hausnummer)
- Entfernung (geschätzt) (in km)
- Ankunftszeit
- Weitere Wege (Ja / Nein)

Merkmale des Haushaltsfragebogens

Merkmale	Vorgaben
Haushaltsgröße	Anzahl der Personen, die ständig im Haushalt leben
Altersstruktur der Personen im Haushalt	Anzahl der Personen unter 6 Jahren Anzahl der Personen zwischen 6 und 18 Jahren Anzahl der Personen über 18 Jahren
Häufigkeit der Nutzung des Haushalts	Nutzung des Haushalts als Hauptwohnsitz Nutzung des Haushalts als Zweitwohnsitz
Wohn- und Besitzverhältnisse	Haushalt wohnt zur Miete in der Wohnung / im Haus Haushalt besitzt die Wohnung / das Haus
Lage des Haushalts zu bestehender Infrastruktur	Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle in Gehminuten Entfernung zu bestimmten Einrichtungen (Lebensmittelgeschäft, Kindergarten, Schule, ...) in Gehminuten
Technische Ausstattung des Haushalts	Besitz von Telefon-Festnetz, Mobiltelefon, Computer, Internet-Anschluss
PKW-Ausstattung des Haushalts	Anzahl Bei der KONTIV Deutschland werden technische Details wie Hersteller, Typ, Baujahr, Antriebsart,... sowie Daten zur Nutzung des PKW, wie geschätzte Fahrleistung, und Angaben der HauptnutzerIn im Haushalt erhoben

Abbildung 59
Merkmale des Haushaltsfragebogens
Quelle: Eigene Erhebungen

Merkmale des Personenfragebogens bzw. der Personenangaben im Haushaltsbogen

Merkmal	Vorgaben
Geschlecht	Männlich / Weiblich
Alter	Geburtsjahr bzw. Alter
Bildungsgrad (nur in NÖ)	Höchster Schulabschluss
Berufstätigkeit	Berufstätig (vollbeschäftigt, teilbeschäftigt, z.Z. arbeitslos) In Ausbildung (SchülerIn, Lehrling, StudentIn) Nicht berufstätig (Vorschulkind, Hausfrau/Hausmann, PensionistIn)
Stellung im Beruf (nur in OÖ)	ArbeiterIn, Angestellte/r, BeamtIn Selbstständige/r, FreiberuflerIn LandwirtIn Mithelfende/r Familieangehörige/r
Führerscheinbesitz der Person	Ja / Nein
PKW-Besitz der Person	Ja / Nein
PKW-Verfügbarkeit der Person	Ja / Nein Privat-PKW / Dienstwagen
Verfügbarkeit eines PKW-Abstellplatzes	Unterschiedliche Stellplatzmöglichkeiten Ja / Nein
Besitz von weiteren Fahrzeugen	Fahrrad, Moped, Mofa Ja / Nein
Besitz von ÖV-Zeitkarten	Auswahl von verschiedenen Zeitkarten Ja / Nein
Mobilitätseinschränkungen der eigenen Person	Ja / Nein Spezifizierung der Einschränkung

Abbildung 60
Merkmale des Personenfragebogens
Quelle: Eigene Erhebungen

Merkmale des Wegefragebogens (meist ein Teil des Personenfragebogens)

Merkmale	Vorgaben
Stichtag	Datum und Wochentag – fix vorgegeben
An diesem Tag unterwegs	Ja / Nein Grund für Nicht-Mobilität
Beginn des Weges	Genauer Ort mit Adresse Uhrzeit des Wegbeginns
Ziel des Weges	Genauer Ort mit Adresse Uhrzeit des Wegendes
Länge des Weges	Entfernung (geschätzt) in Kilometern
Wegezzweck Nur eine Nennung möglich!	Arbeitsplatz, dienstlich / geschäftlich Ausbildung / Schule Einkauf Private Erledigung Holen / Bringen von Personen Freizeit Nach Hause Sonstiges
Benutzte Verkehrsmittel Alle Verkehrsmittel sind anzugeben!	Zu Fuß Fahrrad Mofa / Moped / Motorrad PKW als LenkerIn PKW als MitfahrerIn Bus, Linienbus, Stadtbuss, Reisebus, Bahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn Taxi Anderes
Weitere Wege	Ja / Nein

Abbildung 61
Merkmale des Wegefragebogens

Quelle: Eigene Erhebungen

3.2.5. Ausgewählte geschlechtsspezifische Ergebnisse

Ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit, ob beim Einkauf, beim Begleiten von Kindern oder in der Freizeit – es gibt kaum jemanden, der nicht in vielfältiger Weise Wege zurücklegt. Es sind immer Frauen und Männer, Mädchen und Burschen, die diese Wege zurücklegen – also Menschen mit einem biologischen und sozialen Geschlecht. Bei den sowohl in Österreich als auch in Deutschland mittels Haushaltsbefragung durchgeführten Verkehrserhebungen wurde zwar auch das Geschlecht abgefragt, in den gängigen Auswertungen und Publikationen zu den Erhebungen wird dann jedoch in der Regel auf eine geschlechtsspezifische Darstellung verzichtet. So findet sich beispielsweise in der fast 200 Seiten starken Auswertung zur „Mobilität in Deutschland“ keine einzige Grafik, in der Frauen und Männer getrennt ausgewertet sind. Die textlichen Hinweise zu geschlechtsspezifischen Unterschieden in der Mobilität sind spärlich.

Eine Ausnahme stellt in diesem Zusammenhang das Land Niederösterreich dar, das durch die Beauftragung der Broschüre „Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich“ wesentlich dazu beigetragen hat, Daten der Mobilitätserhebung 2003 geschlechtsspezifisch aufbereitet zur Verfügung zu haben. (Siehe Knoll, Bente et al.: 2005b)

In der gängigen Verkehrsplanung werden immer wieder so genannte Kennziffern zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens / Messgröße für Mobilität von Menschen herangezogen. Diese sind vor allem:

- PKW-Verfügbarkeit, Führerscheinbesitz
- Anzahl der zurückgelegten Wege pro Person und Tag , Wegelänge und Wegedauer
- Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Auf den folgenden Seite stelle ich die mir zur Verfügung stehenden geschlechtsspezifisch ausgewerteten Daten aus den ausgewählten Praxisbeispielen der Haushaltsbefragungen zu o.g. Bereichen sowie – weil für meine weitere Argumentation wichtig – auch Ergebnisse zu den Wegezwecken vor.

PKW-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz

„80% der Niederösterreicherinnen und 87% der Niederösterreicher meinten jederzeit über einen PKW verfügen zu können. Hingegen gaben nur 2% bzw. 3% der NiederösterreicherInnen an, nie über einen PKW verfügen zu können.“ (Knoll, Bente et al.: 2005b, 25)

Die Zahlen zum Führerscheinbesitz in Niederösterreich zeigen, dass es keine geschlechtsspezifischen Unterschiede bei den 18- bis 34-jährigen (mehr) gibt. Aber: Von den Männern, die 65 Jahre und älter sind, haben 88% einen Führerschein, jedoch nur 41% der Frauen, die 65 Jahre und älter sind, besitzen ebenfalls einen Führerschein. (Vgl. Knoll, Bente et al.: 2005, 20f.)

Außer-Haus-Anteil und Anzahl der Wege

Bei der Anzahl der Wege bestehen laut gängigen verkehrsplanerischen Untersuchungen der letzten Jahre keine geschlechtsspezifischen Unterschiede. Die Ergebnisse der jüngsten Mobilitätserhebung aus Niederösterreich haben ergeben, dass die Anzahl der von den NiederösterreicherInnen zurückgelegten Wege keine signifikanten geschlechtsspezifischen Unterschiede zeigen. „Frauen und Männer legen in Niederösterreich im Durchschnitt 3,3 bis 3,4 Wege pro Tag zurück.“ (Knoll, Bente et al.: 2005b, 26)

Die Ergebnisse aus Deutschland machen deutlich: „Insgesamt zeigt sich bei der Analyse der Wegezahlen auch ein interessanter Unterschied zwischen Männern und Frauen: So liegt die mittlere Wegezanzahl (inkl. des Wirtschaftsverkehrs) der Frauen bei 3,2, bei Männern im Durchschnitt bei 3,4. Rechnet man die mittlere Wegezanzahl ohne Wirtschaftsverkehr, nivelliert sich der Unterschied und beide Geschlechter liegen bei 3,1 Wegen – mit unterschiedlichen Wegestrukturen.“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: 2004, 59)

Eine Untersuchung in Wien, die allerdings nicht mittels der Methode Haushaltsbefragung durchgeführt wurde und bei der die befragten Frauen „jeden Weg – auch Wege, die so nebenbei auf Hauptwegen verrichtet werden, wie kleine Einkäufe oder Kinder abholen, – getrennt eingetragen“ haben, zeigt: „Die Berücksichtigung dieser kleinen Wege führte dazu, daß Frauen durchschnittlich 6,4 Wege pro Tag zurücklegten.“ (VCÖ: 1996, 5)

Wegelänge und Wegedauer

„Die Erhebungen zu den Wegelängen zeigen interessante geschlechtsspezifische Unterschiede. Wege unter 0,5 km, also Wegestrecken, die auch zu Fuß zurückgelegt werden (können), werden von 15 % aller Frauen zurückgelegt und von 9 % aller Männer. Die Wege zwischen 20 und 50 km werden von 11 % aller Frauen, aber von 16 % aller Männer zurückgelegt. Auch bei der Wegedauer in Minuten gibt es Unterschiede. Die

Wege von Frauen dauern durchschnittlich 23,4 Minuten und jene der Männer 28,4 Minuten.“ (Knoll, Bente et al.: 2005b, 26)

„Männer legen durchschnittlich 46 Kilometer am Tag zurück, davon 30 Kilometer als Autofahrer, Frauen nur 29 Kilometer, davon 12 Kilometer als Autofahrerinnen. Hauptgrund für diese Unterschiede sind die unterschiedlichen Lebenssituationen von Männern und Frauen. Werden die einzelnen Bevölkerungsgruppen nach Geschlecht getrennt betrachtet, bleiben nur noch bei Arbeitern, höheren Angestellten und Rentnern geschlechtsspezifische Unterschiede.“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: 2004, 120f.)

„Die täglich zurückgelegten Entfernungen (Verkehrsleistung) nehmen für Frauen (Durchschnitt 28 Kilometer) wie Männer (Durchschnitt 46 Kilometer) mit den Einkommensstufen deutlich auf mehr als das Doppelte zu. Damit verbunden ist eine Verschiebung in der Verkehrsmittelwahl hin zum MIV und erzielbaren höheren Geschwindigkeiten.“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: 2004, 129)

Verkehrsmittelwahl / Modal Split

Die verfügbaren Fortbewegungs- und Verkehrsmittel, wie die eigenen Füße, das Fahrrad, die öffentlichen Verkehrsmittel und auch das Auto, haben entscheidenden Einfluss auf die Mobilität von Menschen. Gerade was die Verkehrsmittelwahl betrifft zeigen sich große geschlechtsspezifische Unterschiede.

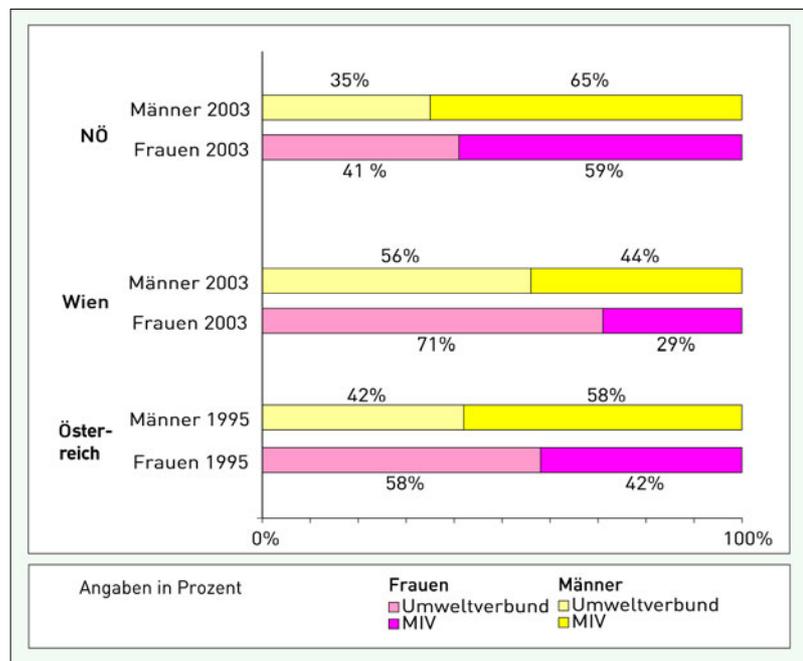


Abbildung 62

Wege im Umweltverbund und im MIV von Frauen und Männern

Quellen: Knoll, Bente et al. (2005b), Stadtentwicklung Wien (2003) und Tentschert, Ursula et al. (2001)

Im so genannten Erweiterten Modal Split werden die verschiedenen Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten, wie Füße, Fahrrad, motorisiertes Zweirad, PKW als FahrerIn, PKW als MitfahrerIn, öffentliche Verkehrsmittel, erhoben. Durch den erweiterten Modal Split kommt die Bedeutung des nichtmotorisierten Verkehrs in den Blick – und geschlechtsspezifische Unterschiede werden noch deutlicher.

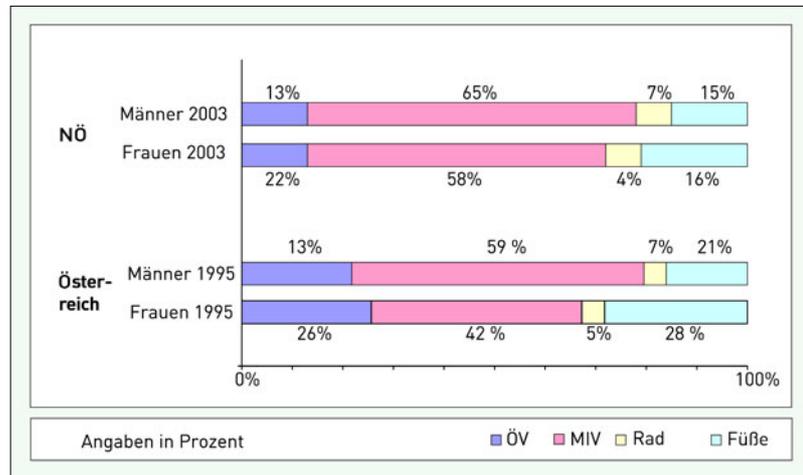


Abbildung 63

Der geschlechtsspezifische Modal Split in Österreich 1995 und in Niederösterreich 2003

Quellen: Knoll, Bente et al. (2005b) und Tentschert, Ursula et al. (2001)

Diese Zahlen zeigen deutlich auf, dass im großstädtischen Bereich deutlich mehr als die Hälfte aller Wege im Umweltverbund zurückgelegt werden. Im ländlichen, peripheren Raum werden 40% aller Wege im Umweltverbund zurückgelegt. Egal ob in städtischen oder ländlichen Gebieten, Männer sind mehr mit dem Motorisierten Individualverkehr und deutlich weniger im Umweltverbund unterwegs als Frauen.

Wegezwecke

Die Ergebnisse der gängigen Untersuchungen zu den Wegezwecken zeigen auf, dass Männer einen klaren Hauptwegezweck haben und dass Frauen einen „Wegezweck-Mix“ haben. Der klare Hauptwegezweck von Männern ist mit 40% der Wegezweck „Arbeitsplatz / dienstlich / geschäftlich“. Der zweite Wegezweck ist die Freizeit mit 21%. Nur 5% der Wege von Männern haben den Zweck „Bringen / Holen von Personen“ – bei Frauen sind es 11%. Bei der genaueren Betrachtung der Wegezwecke von Frauen wird deutlich, dass Frauen in allen abgefragten Kategorien ausgeglichen unterwegs sind. Es zeigt sich bei der Mobilitätshebung in Niederösterreich eine interessante Teilung der Wegezwecke: Die Wegezwecke Arbeitsplatz / dienstlich / geschäftlich (23%), Einkauf (22%) und Freizeit (21%) werden nahezu gleich häufig angegeben. (Vgl. Knoll, Bente et al.: 2005b, 33ff.)

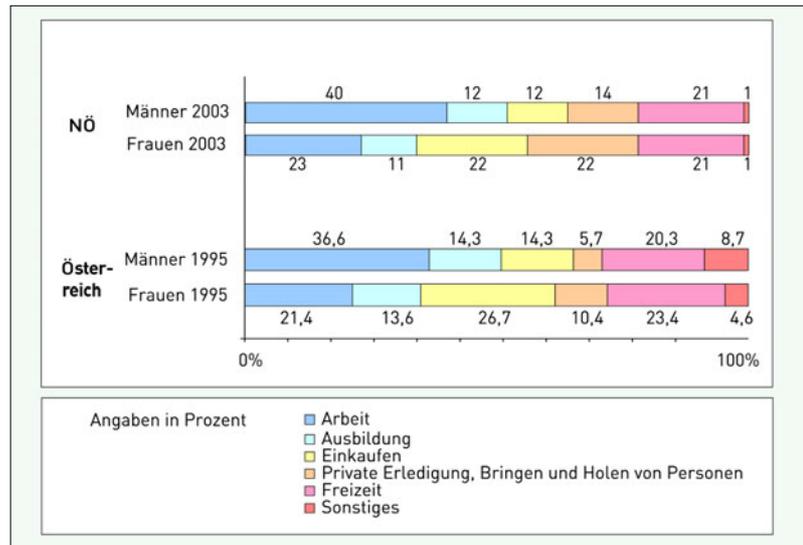


Abbildung 64
 Geschlechtsspezifische Wegezwecke
 Quelle: Knoll, Bente et al. (2005b) und Tentschert, Ursula et al. (2001)

Es wird durch die Ergebnisse deutlich, dass es geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern gibt. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die einschlägige Literatur und Datenauswertungen immer wieder auf folgende Ergebnisse verweisen:

- Frauen verbinden nach wie vor sehr viel häufiger verschiedene Aktivitäten zu Wegekettten.
- Frauen fahren im Durchschnitt kleinere Autos und haben einen anderen Fahrstil, der sich in einem niedrigeren Unfallrisiko niederschlägt.

In den letzten Jahren hat sich die Mobilität von Frauen verändert:

- Bei den bis zu 40-jährigen gibt es kaum noch geschlechtsspezifische Unterschiede beim Führerscheinbesitz.
- Die von Frauen zurückgelegten Wege werden länger.
- Die PKW-Nutzung wird häufiger und die ÖV-Nutzung seltener.

Es ist wesentlich nochmals ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Aussagen und Zahlen, die es zum geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhalten gibt, sich immer auf Zahlen stützen, die mit der oben beschriebenen Methode der Haushaltsbefragung erhoben wurden.

3.3. Methodenkritik an den Haushaltsbefragungen

Aus der Genderperspektive lässt sich an den oben dargestellten Beispielen von Haushaltsbefragungen einiges an Kritik formulieren. Nicht erst in den Auswertungen und Interpretationen der Daten sondern bereits auch im Fragebogen finden sich Vereinfachungen und Verkürzungen, die wesentliche Aspekte des Mobilitätsverhaltens, vor allem von Menschen mit Betreuungspflichten, ausblenden.

Die Genderperspektive zeigt es deutlich: Durch die Art der Mobilitätsbefragung

- kommen Frauen und Männer nur in klassischen, traditionellen Rollenstereotypen vor.
- werden die kurzen Distanzen mit langsamen Verkehrsmitteln nicht ausreichend abgefragt.
- bleiben Wegeunterbrechungen meist unberücksichtigt.
- bleiben vielfältige Wegeketten von Menschen mit Betreuungspflichten unsichtbar.
- wird das tatsächliche Mobilitätsverhalten von Menschen nicht adäquat wiedergegeben.
- werden die unterlassenen, aber eigentlich gewünschten Wege und Fahrten nicht quantifiziert und wird den Ursachen für „Nicht-Mobilität“ bzw. einer Änderung in der Verkehrsmittelwahl nicht nachgegangen.

Im folgenden Kapitel zeige ich auf, dass sich keine umfassenden Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Geschlechter machen lassen, weil die vorhandenen Zahlen und Daten sich auf Erhebungsmethoden stützen, die grobe methodische und inhaltliche Fehler enthalten. Somit sind die Ergebnisse aus den gängigen Mobilitätsbefragungen eigentlich als verkürzt einzustufen und der Verkehrs-, und Siedlungsplanung stehen nicht alle relevanten planerischen Grundlageninformationen zur Verfügung.

In der Folge formuliere ich die Kritik zu den konkreten Angaben auf den Fragebögen sowie auf konzeptueller Ebene zur Methode der Haushaltsbefragung generell.

3.3.1. Zu den konkreten Fragen auf den Fragebögen

Folgende „Eigenschaften“ bzw. Merkmale werden durch die exemplarisch vorgestellten Haushaltsbefragung erhoben:

Erhoben wird	Bedingt erhoben wird	Nicht erhoben wird
Haushaltsgröße und Alter der Personen	Infrastrukturelle Rahmenbedingungen	Lebenszusammenhänge, Alltag des Haushalts
Häufigkeit der Nutzung des Haushalts, Besitzverhältnisse (Miete /Eigentum)	Technische Ausstattung des Haushalts (nur einige Parameter werden erhoben)	Raumplanerische Verortung des Haushalts
Lage des Haushalts (nach subjektiver Einschätzung)		
Anzahl der PKWs im Haushalt	Tatsächliche Nutzungshäufigkeit (nur bei KONTIV Deutschland)	

Abbildung 65
Was wird (nicht) erhoben - Haushalt
Quelle: Eigene Erhebungen

Zum Haushalt

Der Versand der Erhebungsbögen erfolgt immer an einen Haushalt, es wird (implizit) davon ausgegangen, dass jeder Haushalt einen Haushaltsvorstand / eine Haushaltsvorständin hat. Die „allgemein statistischen“ Fragen zum Haushalt machen es nicht leicht andere (von der klassischen Kleinfamilie abweichenden) partnerInnenschaftliche Lebens- und Wohnformen, deren Bandbreite in den letzten Jahrzehnten größer geworden ist, in den Antworten sichtbar zu machen. Die Frage, ob sich Personen, die in Wohn- bzw. Lebensgemeinschaften leben, davon wirklich angesprochen fühlen, und den Fragebogen dann wirklich ausfüllen, bleibt dahin gestellt.

Seit Mitte der 1990er Jahre wird vor allem in den bundesdeutschen Forschungen das Lebensstilkonzept in der Mobilitätsforschung aufgegriffen und in „Mobilitätsstile“ übersetzt. Es wurde von SozialwissenschaftlerInnen, LebensstilforscherInnen und SozialgeografInnen viel zu der These geforscht, dass bestimmten Lebensstil- und Milieugruppen spezifische Mobilitätsformen zueigen sind. Folgende Mobilitätsstile sind in der Literatur (vgl. Götz, Konrad et al.: 1998) beschrieben:

Mobilitätsstile in Freiburg / Deutschland

1. Die traditionell Naturorientierten (24%) leiden an der automobilen Gesellschaft. Fahrradfahren wird hoch geschätzt, jedoch nur durchschnittlich praktiziert. „Die Angehörigen dieses Typs sind zu zwei Drittel Frauen. Ältere und nicht (mehr)

- Erwerbstätige sind ebenfalls überrepräsentiert.“ (Götz, Konrad et al.: 1998, 96)
2. Die traditionell Häuslichen (24%) zeigen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl und der Wegezwecke durchschnittliche Werte.
 3. Die risikoorientierten Autofans (20%) haben eine starke Affinität zu Autos, bekennen sich zum Spaß an einem schnellen, risikoreichen, zuweilen auch aggressivem Fahrstil. Zwei Drittel aller Wege werden von dieser Gruppe mit dem Auto zurückgelegt. „Diese Gruppe repräsentiert den vollzeiterwerbstätigen Mann jüngeren oder mittleren Alters, der sich durch Aufstiegsorientierung, ein gewisses Maß an Risikobereitschaft, Suche nach Abwechslung und dem Wunsch nach einem überdurchschnittlichen Einkommen auszeichnet.“ (Götz, Konrad et al.: 1998, 82)
 4. Die ökologisch Entschiedenen (17%) organisieren ihre Alltagsmobilität weitgehend ohne Auto, sie sind begeisterte RadfahrerInnen. „Die Gruppe der ökologisch Entschiedenen weist einen überdurchschnittlichen Anteil jüngerer, noch in Ausbildung befindlicher Befragter aus und die höchste Formalbildungsstufe ist überrepräsentiert.“ (Götz, Konrad et al.: 1998, 100)
 5. Die statusorientierten Automobilen (15%) haben ebenfalls eine starke Affinität zum Auto, jedoch begründet sich diese aus dem Bedürfnis, einen hohen Lebensstandard zu signalisieren. Die symbolische Dimension des Autos wird hier besonders wirksam. Das Auto ist für diese Gruppe das bevorzugte Verkehrsmittel für die Freizeitmobilität. „Frauen sind in dieser Gruppe überrepräsentiert.“ (Götz, Konrad et al.: 1998, 87)

Mobilitätsstile in Schwerin / Deutschland

1. Die verunsicherten Statusorientierten (38%) lehnen aggressives Fahren, Rasen und Angeberei mit dem Auto ab, benützen das Auto überdurchschnittlich oft. „Etwa jeder zweite Weg und 2/3 des Verkehrsaufkommens wird mit dem Auto bewältigt.“ (Götz, Konrad et al.: 1998, 111)
2. Die unauffällig Umweltbesorgten (32%) zeigen am ehesten eine autokritische Mobilitätsorientierung. Sie gehen überdurchschnittlich oft zu Fuß. Das gilt insbesondere für alltägliche Einkaufswege. Zufußgehen ist kein Freizeitvergnügen sondern Bestandteil einer alltäglichen, kleinräumlichen Mobilität in der Stadt. „Unter den unauffällig Umweltbesorgten sind Frauen mit einem Anteil von 65% leicht überrepräsentiert. Auffälliger ist aber der überdurchschnittliche Anteil der untersten Einkommensgruppen, der untersten Bildungsabschlüsse, der Altersgruppe über 65 Jahren sowie der nicht (mehr) Erwerbstätigen bzw. der RentnerInnen.“ (Götz, Konrad et al.: 1998, 120f.)
3. Die aggressiven Autofahrer und Autofahrerinnen (18%) bekennen sich zu einem schnellen und auch aggressiven Fahrstil mit dem Auto. Das Auto wird als zwin-

gende Notwendigkeit interpretiert und das Autofahren ist Bedingung und Ausdruck von sozialer Mobilität. In der Gruppe sind Männer mit einem Zweidrittelanteil überrepräsentiert. (Vgl. Götz, Konrad et al.: 1998, 106)

4. Die mobilen Erlebnisorientierten (12%) akzeptieren jede Art der Fortbewegung und jedes Verkehrsmittel, wenn es Spaß, Abwechslung und Abenteuer bringt. Sie sind in der Alltagspraxis passionierte FußgängerInnen. „Männer und jüngere Altersgruppen sind unter den mobilen Erlebnisorientierten leicht überrepräsentiert.“ (Götz, Konrad et al.: 1998, 115)

Deutlich wird dabei, dass auch in der Mobilitätsstilforschung von der Einteilung „Erwerbsarbeit“ und „Freizeit“ ausgegangen wird und eine durchgängige Genderperspektive fehlt.

Die Sozialwissenschaft geht davon aus, dass sich Lebens- und Wohnformen in einem Wandel befinden und dass es zunehmend zu einer Pluralität der Lebens- und Wohnformen kommt. So wird in sozialwissenschaftlichen Erhebungen zunehmend zwischen folgenden Lebens- und Wohnformen unterschieden:

- Personen in Ehe bzw. eheähnlicher Gemeinschaft ohne Kind(er)
- Personen in Ehe bzw. eheähnlicher Gemeinschaft mit Kind(ern)
- Patchworkfamilien
- Wohngemeinschaften (mehrere nicht verwandte Erwachsene) ohne Kind(er)
- Wohngemeinschaften (mehrere nicht verwandte Erwachsene) mit Kind(ern)
- AlleinerzieherInnen mit Kleinkind(ern)
- AlleinerzieherInnen mit älterem Kind / älteren Kindern
- Singles im erwerbsfähigen Alter
- Ältere Singles
- Personen in Krisensituationen

All diese unterschiedlichen Wohn- und Lebensformen, die unterschiedliche Wege und somit unterschiedliche Mobilitätsmuster und Mobilitätsstile haben, können über die derzeit in der Verkehrsplanung verwendeten Fragebögen zur Verkehrserhebung nicht adäquat erfasst werden. In den Fragebögen fehlen generell Fragen zu den Lebenszusammenhängen und Lebensphasen von Personen. „Das Aufbrechen klassischer familiärer Muster zeigt seine Wirkung auch im Mobilitätsverhalten. Die living-apart-together Beziehung – das Paar, welches aus denkbar verschiedenen Gründen in getrennten Haushalten lebt – wird bspw. mehr Wege allein zum Zweck der Aufrechterhaltung der Beziehung zurücklegen, als die traditionelle Kernfamilie. Auch bei Scheidungsfamilien mit geteiltem Sorgerecht und vor allem Patchworkfamilien ist mit häufigeren Wegen zu rechnen, die sich aus dem Management der Kinderbetreuung ergeben.“ (Tentschert, Ursula et al.: 2001, 16)

Der Haushaltsfragebogen macht deutlich, dass Normlebensumstände als Hintergrund genommen werden, ohne zu reflektieren, dass sich die Lebenszusammenhänge und Lebensumstände von Menschen im Wandel befinden. Einen Beitrag zu Erklärung liefert in diesem Zusammenhang auch das Kapitel 2.1.2.

Erhoben wird	Bedingt erhoben wird	Nicht erhoben wird
Geschlecht und Alter	Bildungsgrad (nur formale Bildung wird erhoben)	Alltag, Lebensbereiche
Besitz von Mobilitätswerkzeugen wie PKW bzw. Fahrrad	Berufstätigkeit (da eingeschränkte Kategorien gefragt werden)	Versorgungs- bzw. Betreuungspflichten gegenüber anderen Personen
Verfügbarkeit eines PKW		Einkommen
Besitz von Zeitkarten		Tatsächliche Nutzungshäufigkeit des PKWs
Subjektive Mobilitäts-einschränkung		Tatsächliche Nutzungsintensität der Zeitkarten
		Mobilitätsansprüche und Wünsche

Abbildung 66
 Was wird (nicht) erhoben – Personen
 Quelle: Eigene Erhebungen

Zu den Personen

Die Einschränkungen der Mobilität werden nur auf der Personenebene erhoben, die Einschränkung der Mobilität (vor allem mit den Fortbewegungsmitteln Füße, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel), die durch fehlende Infrastruktur bedingt ist, wird nicht erhoben.

Im Detail liste ich im Folgenden die Merkmale auf, die zur Berufstätigkeit zu finden sind: Die Kategorien der „Berufstätigkeiten“ der Personen zeigen deutlich den patriarchal geprägten Blick. Unter die Rubrik „Nicht berufstätig“ fallen Hausfrauen und Hausmänner – die Dichotomie zwischen Erwerbsarbeit und Reproduktionsarbeit bzw. Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit wird klar sichtbar.

	Oberösterreich	Niederösterreich	Deutschland
Nicht berufstätig	Hausfrau/Hausmann, Pensionist(in), Rentner(in)	im Haushalt tätig, PensionistIn, Noch nicht in Ausbildung	Kind zu Hause betreut (Option ab der 2. Person im Haushalt) Kind in Krippe / Kita etc. (Option ab der 2. Person im Haushalt) Schüler(in), Student(in), z.Z. arbeitslos, Vorübergehend freigestellt, Hausfrau / Hausmann, Rentner / Pensionär, Wehr- oder Zivildienstleistender, Anderes
In Ausbildung	Berufsausbildung (Lehre, etc.), Schul-/ Hochschulausbildung	Schulausbildung, in Berufsausbildung (Lehre), In Hochschulausbildung	Auszubildende(r)
Berufstätig	z.Z. arbeitslos, teilzeitbeschäftigt, vollbeschäftigt	Voll berufstätig, teilweise, berufstätig, z.Z arbeitslos	Vollzeit, Teilzeit

Abbildung 67
Was wird (nicht) erhoben – Wege
Quelle: Eigene Erhebungen

Zu den Wegen

Wege Zwecke

In den Haushaltsbefragungen werden folgende Wege Zwecke als Auswahlmöglichkeiten angegeben:

Oberösterreich	Niederösterreich	Deutschland / ab 14 Jahre	Deutschland / Kinder
zum Arbeitsplatz	Arbeitsplatz	Arbeitsplatz	
Dienstlich / geschäftlich	Dienstlich / geschäftlich	Dienstlich / geschäftlich	
Ausbildung / Schule	Schule / Ausbildung	Ausbildung / Schule	Kita / Kindergarten (Vor-) Schule
	Bringen und Holen von Personen	Bringen und Holen von Personen	Begleitung Erwachsener
Einkauf	Einkauf	Einkauf	
Einkauf / täglicher Bedarf			
Einkauf / längerfristige Güter			
	Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde)	Private Erledigung	
	Freizeitaktivität	Freizeitaktivität	Sport, Sportverein
			Freunde besuchen / treffen
			Unterricht (nicht Schule)
Nach Hause	Zurück nach Hause	Nach Hause	Nach Hause
Anderes, und zwar (freies Feld)	Anderes, und zwar (freies Feld)	Sonstiges (freies Feld)	Etwas anderes (freies Feld)

Abbildung 68
Die in den Fragebögen verwendeten Wege Zwecke
Quelle: Eigene Erhebungen

Grundsätzlich werden die einzelnen Kategorien meist nicht näher erläutert bzw. definiert. Ansätze einer Spezifizierung gibt es beim oberösterreichischen Fragebogen, wo es beim „Einkauf“ die Unterkategorien „täglicher Bedarf“ und „längerfristige Güter“ gibt. Es ist ausdrücklich angeführt, dass bei dieser Frage nur eine Nennung möglich ist. Durch die Art der Fragestellungen („Zu welchem Zweck haben Sie den Weg unternommen? Bitte nur eine Nennung“) und die damit verbundene Fokussierung auf den „Haupt-Wege Zweck“ werden tendenziell die kurzen Wege sowie die Wege Zwecke, die „nebenbei“ erledigt werden, wie das „Jause einkaufen“ auf dem Weg zur Erwerbsarbeit, der „Sprung in die Apotheke“ auf dem Nachhause-Weg oder der „schnelle Kaffee“ unterwegs nicht erhoben. Die vielfältigen Wege, die Besorgungen, die im Alltag zu erledigen sind, werden durch das Instrument eines Fragebogens, an dem anzugeben ist um wie viel Uhr ein Weg begonnen wurde, zu welchem einzigen Zweck dieser Weg

unternommen wurde, in ihren Qualitäten und Eigenschaften zerstückelt – in diesem Sinne durch die Schrift zerrissen. Die Möglichkeit Wegezweck-Kombinationen anzugeben fehlt bei allen Haushaltsbefragungen gänzlich.

In den Fragebögen wird auch implizit davon ausgegangen, dass der Wegezweck, die Aktivität immer am Zielort stattfindet. Das Unterwegs-Sein als Tätigkeit (z.B. das Gassi gehen mit einem Hund, das Flanieren, Spazieren gehen – scheinbar ohne Zweck) wird nicht abgebildet.

Es zeigt sich, dass durch die vorgegebenen Kategorien die Wege von immobilien Personen, von Personen, die während des Tages weite Distanzen mit nur einem Wegezweck zurücklegen, sehr gut erhoben werden.

Die Wegezwecke, die in den Fragebögen angekreuzt werden können, wie Erwerbsarbeit, Ausbildung, Einkauf, Bringen/Holen von Personen, Behörde oder Freizeit spiegeln gängige geschlechtsspezifische Rollenstereotypen wider. Die Wege, die für reproduktive Tätigkeiten zurückgelegt werden, werden nicht in ihrer vollständigen Dimension abgefragt und erhoben. Die Einteilung der Wegezwecke in „Erwerbsarbeit“, „Ausbildung“, „Einkauf“, „Bringen/Holen von Personen“, „Private Erledigung, wie Behörden“, „Freizeit“ und die in weiterer Folge als „Berufsverkehr“, „Einkaufs- und Freizeitverkehr“ etc. in den planerischen Diskussionen verwendeten Begriffe entsprechen genau „der patriarchalen Unterscheidung vom Primat der Tauschökonomie und der Nachrangigkeit der Reproduktion“. (Vgl. Bauhardt, Christine: 1995, 63ff.)

Es zeigt sich, dass von der Verkehrsplanung und -politik nur jene Aspekte der Mobilität zur Kenntnis genommen werden, wenn aus eben dieser Mobilität unmittelbar etwas kapitalistisch oder erwerbsökonomisch relevant zu sein scheint.

Um diese Tatsachen zu begreifen, genügt es sich vorzustellen, was es für einen 32-jährigen Vater in Teilkarenz bedeutet, auf dem Fragebogen beim Wegezweck genau ein Kreuz zu machen, für einen Weg von zu Hause über den Spielplatz zur Apotheke, weiter zum Drogeriemarkt, dann zur Bäckerin und weiter zum Lebensmittelgeschäft – dies alles in Begleitung seines 2-jährigen Sohnes und seiner 6 Monate alten Tochter.

Wo soll das Kreuz beim Fragebogen denn hinkommen?

- Arbeitsplatz? Als Vater in Teilkarenz verbringt er den Arbeitstag zuhause – also ist die Wohnung zurzeit auch sein Arbeitsplatz? Er bezieht ja schließlich Karenzgeld dafür.
- Bringen und Holen von Personen? Nein, denn der Sohn wurde nicht in eine Betreuungseinrichtung gebracht. Oder vielleicht doch – denn der Vater hat seinen Sohn zum Spielplatz gebracht und dort betreut?
- Einkauf? Ja zum Teil, aber was ist mit dem Spielplatz-Aufenthalt?
- Private Erledigung? Nein, auf keinen Fall! Der Vater hat weder den Spielplatz,

noch die Apotheke (Medizin für den Sohn), noch die Bäckerin (ein Kornweckerl für das hungrige Kind) für sich privat genutzt bzw. dort private Erledigungen gemacht. Vielleicht fällt aber das Lebensmittelgeschäft unter private Erledigung, denn dort hat der Vater auch eine Tageszeitung für sein Privatvergnügen gekauft – obwohl, auch in Teilkarenz muss man [sic!] auf dem Laufenden bleiben ...

- Freizeitaktivität? Ja das ist die vorletzte anzukreuzende Möglichkeit – die letzte anzukreuzende Möglichkeit (Zurück nach Hause) wird für den nächsten Weg verwendet. Wobei der Vater das zufällige Treffen mit xy vom Spielplatz gar nicht angeben wird, denn es war ja kein Ziel, xy zu treffen. Und dass der Nachhauseweg durch das Treffen und Plaudern eine halbe Stunde länger als gewöhnlich gedauert hat – darüber sollen sich die Verkehrsplaner Gedanken machen.

Ein weiteres Beispiel: Eine Person mit Betreuungspflichten begleitet ihre Kinder z.B. zum Sportplatz und wartet dort eine Stunde, bis das Training vorbei ist. Welchen Wegezweck soll sie ankreuzen?

- Begleitweg? Was bleibt dann mit der Stunde Wartezeit?
- Freizeit? Diese Freizeit gilt nur für die Kinder, die Wartezeit ist ohne Erholungs- und Freizeitwert für die Begleitperson.

Die komplexen und differenzierten Wegeketten mit verschiedenen Wegezwecken von Menschen mit Betreuungspflichten – in unserer Gesellschaft sind dies nach wie vor mehrheitlich Frauen – werden nicht sichtbar. Begleitwege werden nicht in ihren realen Dimensionen abgefragt. Ebenso werden die Nebenbei-Wege, wie auf dem Weg zur Arbeit noch schnell in die Putzerei oder einen Imbiss kaufen, nicht explizit angesprochen und abgefragt – und somit stehen diese Informationen für die Auswertungen nicht zur Verfügung.

Sonderfall: Der Wegezweck Freizeit

Die Ergebnisse der Mobilitätserhebungen zeigen auf, dass Frauen und Männer gleichermaßen 21% ihrer Wege für den Zweck „Freizeit“ zurücklegen. (Vgl. Knoll, Bente et al.: 2005b, 33) Dies lässt den Schluss zu, dass viele Wege im Freizeitverkehr von Familien und Paaren gemeinsam gemacht werden.

Jedoch stellt sich aus der Genderperspektive die Frage nach den tatsächlichen Wegen, die sich im Detail hinter den Freizeitwegen verbergen. An den häufigsten Freizeitbeschäftigungen, abgesehen vom Fernsehen, wird deutlich, dass Freizeit draußen stattfindet, immer mit Wegen zu einem bestimmten Ort bzw. mit „dem Weg an sich“ zu tun hat. Sieht man vom Fernsehen ab, sind sowohl Frauen als auch Männer in ihrer Freizeit am häufigsten „mit Freunden und Bekannten zusammen“ (etwa je ein Drittel). An zweiter Stelle der Freizeitaktivitäten steht bei Personen beiderlei

Geschlechts „Spazieren gehen, Einkaufsbummel“, bei Frauen jedoch in weit höherem Ausmaß als bei Männern (63% zu 40%). An dritter Stelle führen Frauen und Männer „Ausflüge“ an (42% zu 38%). (Vgl. BMSG: 2002, 84)

Die Zeitverwendungserhebung, die als Mikrozensus-Sonderprogramm im Jahre 1992 in Österreich durchgeführt wurde, zeigt deutlich auf: „An Werktagen haben erwerbstätige Frauen um eine 3/4 Stunde weniger Freizeit als erwerbstätige Männer, am Samstag um 1 Stunde, am Sonntag gar um 1 3/4 Stunden.“ (BMSG: 2002, 83)

Der Freizeitbegriff, der sich aus dem männlich besetzten dichotomen Verhältnis von Erwerbsarbeit/Freizeit ableitet, ist auf die „Freizeit“, die Menschen mit Betreuungspflichten – vornehmlich immer noch Frauen – haben, nur sehr eingeschränkt anwendbar. Abhängig von den Zeiten anderer Familienmitglieder, gelten diese Freizeitfragmentierungen keineswegs nur für (Nur)Hausfrauen, sondern gerade auch für erwerbstätige Frauen, die ihre Freizeit, nicht zuletzt aus Schuldgefühlen, um so mehr auf ihre Familie/Partner abstimmen. Flexible Arbeitszeiten sind zwar im Begriff das duale Konzept von Arbeitszeit/Freizeit abzulösen – die weibliche Erwerbsbiografie mit ihren Brüchen, gekennzeichnet durch Ein- und Ausstieg aus dem Erwerbsleben, Zwischendurch-Arbeiten etc. wird zur geschlechterübergreifenden Arbeitsbiografie – doch ist anzunehmen, dass weibliche Zeitfragmentierungen durch die Abhängigkeit von den flexiblen Zeiten anderer Familienmitglieder verstärkt werden.

Insgesamt gesehen zeigen die Ausführungen zu den Wegezwecken deutlich auf, dass nur ein Bruchteil dessen, was den Gesamtarbeitsalltag ausmacht, in den Fragestellungen überhaupt vorkommt. „Zur Sichtbarmachung der unterschiedlichen Mobilität von Männern und Frauen ist es zwar notwendig, in statistischen Untersuchungen nach Geschlecht zu differenzieren, aber dies reicht nicht aus, Reproduktionsarbeitsmobilität sichtbar zu machen. Es müssen statt dessen konzeptionell den Androzentrismus überwindende Ansätze entwickelt werden, damit diese Mobilität und geschlechtsspezifischen Unterschiede erfaßt werden und in den Ergebnissen zum Tragen kommen.“ (Spitzner, Meike et al.: 1996, 245f.)

Erhoben wird	Bedingt erhoben wird	Nicht erhoben wird
Wegedaten (Beginn, Ende, Länge, Dauer der Wege, Routen der Wege) an einem Stichtag	Wegezwecke (da nur eine beschränkte Auswahl an Zwecken angegeben ist)	Wegedaten (Beginn, Ende, Länge, Dauer der Wege, benutzte Verkehrsmittel, Wegezwecke) über einen längeren Zeitabschnitt
Anzahl der benutzten Verkehrsmittel an einem Stichtag		Wegekettensysteme mit verknüpften Wegezwecken

Abbildung 69
Was wird (nicht) erhoben – Wege
Quelle: Eigene Erhebungen

Verkehrsmittel

Durch die gängigen Mobilitäts- und Verkehrsbefragungen werden die tatsächlichen Verkehrsmittel erhoben, mit denen Wege zurückgelegt werden können. Erfasst werden nur jene Verkehrsmittel, die durch planerische Maßnahmen bereits / noch vorhanden sind (Anbindung an Straßen und öffentliche Verkehrsmittel, kinderwagentaugliche Fußwege, Radwege).

In vielen Fällen fehlt die „freie“ Verkehrsmittelwahl, da z.B. in ländlichen Gebieten das Zu-Fuß-Gehen auf Landstraßen aufgrund des Tempolimits (100 km/h) als gefährlich empfunden wird. Das Verkehrsmittel „Füße“ ist in diesem Fall keine Wahlmöglichkeit.

Weiters muss die Frage nach den Verkehrsmitteln immer im Zusammenhang mit den baulich-räumlichen Strukturen gestellt werden – eine konkrete Kontextualisierung mit baulich-räumlichen, infrastrukturellen Rahmenbedingungen ist bei den gängigen Verkehrs- und Mobilitätsbefragungen bislang ausständig.

Zur Sprachverwendung

Die Begleittexte und die Fragebögen selbst sind nicht durchgängig geschlechtergerecht formuliert.

Die Beispiele zeigen folgendes Bild:

Oberösterreich

- „Für Rückfragen stehen Ihnen die Mitarbeiter der ausführenden Abteilungen des Amts der Oö. Landesregierung [...] gerne zur Verfügung.“
- „Welche Einrichtungen können Sie von ihrer Wohnung aus in 15 Minuten zu Fuß erreichen? [...] Praktischer Arzt [...]“
- „Besitz eines Führerscheines“
- „Besitz von Berechtigungsausweisen zur Inanspruchnahme ermäßigter Fahrpreise im öffentlichen Verkehr ÖBB-Vorteilscard [...] Senior, Junior [...]“
- „Mit welchem Verkehrsmittel bzw. mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt? [...] Pkw als Fahrer, Pkw als Mitfahrer [...]“

Niederösterreich

- „Wie wohnt Ihr Haushalt gegenwärtig? Zur Miete [...] Pensionistenheim-Schülerheim / Als Eigentümer [...]“
- „Führerscheinbesitz für Pkw“
- „Besitz von Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel [...] Schülerkarte“
- „Zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen? [...] Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde) [...]“
- „Wenn Sie als Lenker/Mitfahrer eines Pkw unterwegs waren, wie viele Personen waren im Pkw (ohne Lenker)?“

Deutschland

- „ein Interviewer von infas“
- „Legen Sie beruflich regelmäßig Wege zurück (z.B. als Postbote, Taxifahrer, Handwerker [...])“
- „Mit wie vielen Personen haben Sie den Weg gemeinsam zurückgelegt? [...] Anzahl der Begleiter“
- „Falls nicht berufstätig, Ihre gegenwärtige Tätigkeit [...] Rentner / Pensionär“
- „Warum oder wozu hast Du diesen Weg unternommen? [...] Freunde besuchen / treffen“
- „Mit wie vielen Personen hast Du den Weg gemeinsam zurückgelegt? [...] Anzahl der Begleiter“

Geschlechtergerechte Formulierungen finden sich insbesondere bei Berufsbezeichnungen der befragte Personen.

Oberösterreich

- Hausfrau/Hausmann, Pensionist(in), Rentner(in) [...] Arbeiter(in), Angestellte(r), Beamte(r), Selbständige(r), Freiberufler(in), Landwirt(in), Mithelfende(r) Familienangehörige(r)

Niederösterreich

- „PensionistIn“

Deutschland

- Bei der Anrede „Liebe Studienteilnehmerinnen und liebe Studienteilnehmer“

Aus der Sprachphilosophie wissen wir um die Bedeutung von Sprache Bescheid. Sprache stellt Wirklichkeit her und durch Sprache werden Geschlechterordnungen hergestellt: Durch einen Sprachgebrauch, in dem ein Geschlecht – in dem Fall das weibliche – gar nicht vorkommt, bleiben hierarchische und diskriminierende Geschlechterordnungen weiterhin aufrecht.

Vor allem bei geschriebenen Texten herrscht die weit verbreitete Praxis, die männliche Form eines Wortes als Sammelbezeichnung für beide Geschlechter zu verwenden („generisches Maskulinum“). Frauen sind damit sprachlich nicht sichtbar.

Eine geschlechtergerechte Sprachverwendung hingegen macht es möglich, Frauen und Männer nicht nur in der direkten persönlichen Kommunikation, sondern auch in geschriebenen Texten aller Art gleichermaßen anzusprechen.

Dazu folgendes Beispiel: *Bereits um 1840 schrieben Mathematiker die ersten „Computerprogramme“.*

Formulierungen wie diese lassen zuallererst an Männer denken. Dass Frauen einen wesentlichen Beitrag auf diesem Gebiet leisteten, wird auf Grund der männlichen

Personenbezeichnung „Mathematiker“, die Frauen sprachlich nicht sichtbar macht, häufig vergessen. So bleibt in diesem Beispiel unerwähnt, dass um 1840 das allererste Computerprogramm von der Mathematikerin Lady Ada Lovelace geschrieben wurde. (Vgl. BM:BWK: o.J.)

Eine generelle Sensibilisierung auf Sprache ist – wie in vielen anderen Bereichen – auch hier im Feld der Verkehrsplanung notwendig und wünschenswert.

3.3.2. Zur Kritik auf der konzeptuellen Ebene

Das Ziel von verkehrsplanerischen Erhebungsmethoden generell gesehen ist – wie schon ausgeführt – die Ermittlung von Daten, um damit die Entwicklung des Verkehrsgeschehens vorauszusagen und verkehrsplanerisch sowie baulich-räumlich darauf zu reagieren.

Wie die Kritik an den konkreten Angaben aus den unterschiedlichen Fragebögen im vorangegangenen Kapitel zeigt, wird mit einem Mobilitätsbegriff operiert, welcher von einem Erwerbsarbeitsalltag ausgeht.

Anstatt nun von einem umfassenden Mobilitätsbegriff auszugehen, der die bereits im Kapitel 3.1. ausgeführten Aspekte wie den Gesamtarbeitsalltag, differenzierte Wegeketten (Stichwort: Pro Weg darf immer nur eine Nennung unter der Rubrik Wegezweck auf dem Fragebogen erfolgen) und auch eine Reflexion des Gegenstands (Stichwort: Beschleunigung) beinhaltet, wird in den Auswertungen und Interpretationen von Verkehrserhebungen völlig verkürzt auf wenige Bereiche fokussiert.

In der verkehrsplanerischen Praxis wird der Anstieg der PKW-Fahrten als Indikator für eine erhöhte Mobilität der Bevölkerung genommen. Dabei bleibt jedoch unberücksichtigt, dass im Laufe der Jahre und Jahrzehnte die Anzahl der zurückgelegten Wege nicht wesentlich angestiegen sind. Die zuvor zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege werden heute tendenziell mit dem PKW zurückgelegt. Es ändert sich nicht die Wegehäufigkeit sondern die Distanzen und die Verkehrsmittelwahl, der Modal Split. „Wenn daher der Anteil der Automobilität an der Gesamtmobilität wächst, dann hat dies seine Gründe, nämlich das üppige Angebot an Fahrbahnen, die ungeheuren Privilegien, die ein Autofahrer genießt und schließlich die enormen Kostenvorteile, die man beim Autofahren hat, vom Parken bis zum Fahren. Es gibt daher kein Wachstum der Mobilität, sondern es erfolgte in den vergangenen Jahrzehnten nur eine Umschichtung von ökologisch verträglichen und stadterhaltenden Mobilitätsformen, wie jene des Fußgehers und ökologisch unverträglicher und stark zerstörerische Formen der Mobilität, wie jene der Autofahrer.“ (Knoflacher, Hermann: 1996)

In der verkehrspolitischen Diskussion wird meist der Motorisierungsgrad der Bevölkerung, d.h. der PKW-Besitz gemessen an der volljährigen Bevölkerung, als Grundlage der Verkehrsplanung bzw. als Begründung / Rechtfertigung für weiteren Straßenausbau verwendet. Jedoch sagt die Tatsache, dass eine Person einen PKW besitzt nichts über deren tatsächliche Verkehrsmittelwahl aus.

Darüber hinaus sind Menschen, die noch keinen Führerschein besitzen bzw. nie einen besitzen werden, die Leidtragenden von jenen infrastrukturellen Entscheidungen, die unter der Prämisse des motorisierten Individualverkehrs getroffen werden.

In den verkehrswissenschaftlichen Diskussionen wird häufig zwischen „notwendigem“ und „nicht notwendigem“ Verkehr unterschieden. Dabei gelten die Wege als notwendig, die zum Zweck der Erwerbsarbeit zurückgelegt werden bzw. damit in Zusammenhang stehen. In verkehrsplanerischen Überlegungen spielte der Berufs- und PendlerInnenverkehr eine weit aus größere Rolle als beispielsweise die Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln zu den so genannten verkehrsschwachen Zeiten. (Vgl. Bauhardt, Christine: 1995, 61ff.)

Diese Bewertung und Einteilung führt offensichtlich zu einer Benachteiligung von so genanntem „nicht notwendigem“ Verkehr.

Kontextualisierung mit baulich-räumlichen Strukturen fehlt

In den Haushaltsbefragungen werden folgende Fragen zu baulich-räumlichen Strukturen, zum konkreten „Raum“, innerhalb dem Menschen ihre Wege zurücklegen, gestellt:

- Einrichtungen, die von der Wohnung aus in 15 Minuten zu Fuß zu erreichen sind mit den Auswahlmöglichkeiten: Lebensmittelgeschäft, Supermarkt, Kindergarten, Volksschule, Praktische Ärztin, Praktischer Arzt, Apotheke, Postamt, Geldinstitut
- Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, die von der Wohnung aus zu Fuß zu erreichen sind mit den Auswahlmöglichkeiten: Bahn, Bus, Städtische Verkehrsmittel und der Angabe der Entfernung in Gehminuten

Der Fragebogen der KONTIV Erhebung aus Deutschland ist differenzierter und fragt weitere Punkte ab:

- Wohnlage mit den Auswahlmöglichkeiten: eher gehoben, mittlere Wohnlage, eher einfach, keine dieser Wohnlagen
- Erreichbarkeit der üblichen Ziele (mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Auto) mit den Auswahlmöglichkeiten: sehr gut, gut, einigermaßen, schlecht, sehr schlecht, weiß nicht
- Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, die von der Wohnung aus zu Fuß zu erreichen sind und der Angabe der Entfernung in Gehminuten und in Kilometer

Wie schon im Kapitel 3.1.1. ausgeführt, sind die tatsächlichen baulich-räumlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen und Strukturen ganz wesentlich dafür entscheidend, wo und wie ein Unterwegs-Sein, die Mobilität stattfinden kann. Wenn

Nebenbahnen still gelegt werden, wenn das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln insbesondere im ländlichen Raum reduziert wird, hat das klarerweise Auswirkung auf den Modal Split. Wenn der öffentliche Verkehr eingeschränkt wird, steigen jene Menschen, die über einen Führerschein und ein Auto verfügen – mangels Alternativen –, auf den MIV um bzw. die Jungen ziehen überhaupt in städtische Regionen. (Stichwort: Der ländliche Raum stirbt aus!)

Im Rahmen einer umfassenden Mobilitätsbefragung müssen daher auch Fragen nach den konkreten baulich-räumlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen und Strukturen gestellt werden, um sozialen Realitäten gerecht werden zu können. Sind die Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln sicher und gut fußläufig erreichbar? Entsprechen die Fahrpläne dem Bedarf des Gesamtarbeitsalltags? Gibt es – vor allem in ländlichen Regionen – (noch) Versorgungseinrichtungen des täglichen und wöchentlichen Bedarfs, wie Lebensmittelgeschäft, Post oder auch Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen etc. und sind diese (für welche Haushalte?) fußläufig erreichbar?

Quantitative Methodologie

Als Erhebungsmethoden werden in den vorgestellten Beispielen Fragebögen verwendet und es soll somit das Verhalten von Personen „erklärt“ werden (Warum legt jemand einen Weg zurück?). Die Konstruktion dieser Fragebögen ist meist nicht transparent. Es werden ausschließlich geschlossene Fragen gestellt. Somit bleiben die unterlassenen, aber eigentlich gewünschten Wege und Fahrten unerwähnt, werden nicht quantifiziert und in weiterer Folge nicht interpretiert und nicht zur Grundlage von Planungsentscheidungen gemacht.

Andere Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Methodenwahl auch stellen, sind: Wem nutzt die gängige Methode? Welche und wessen Wege werden abgebildet? Und welche und wessen Wege werden NICHT abgebildet? Die Fragen nach dem „Wie?“ werden durch die gängigen Erhebungsmethoden nicht gestellt.

Tatsache ist, dass durch die beschriebenen Beispiele der Haushaltsbefragung die Wege von immobilen Menschen mit wenigen Wegen am Tag und einfachen Wegezwecken gut erhoben und abgebildet werden. Aus der feministischen Forschung zum Mobilitätsverhalten wissen wir, dass es tendenziell erwerbstätige, gesunde Männer in mittlerem Alter sind, die eben diese wenigen Wege mit einfachen Wegezwecken zurücklegen. („In der Früh mit dem Auto in die Arbeit und am Abend wieder nach Hause.“)

Wenn durch die verwendete Methode nur einfache Wege und Wegezwecke abgebildet werden, werden dann in weiterer Folge ausschließlich diese einfachen Wege auch zur Grundlage von Planungsentscheidungen genommen und verkehrsplanerische Maßnahmen passend für die Wege und Verkehrsmittel umgesetzt. Diese unterstützen das Unterwegs-Sein im Auto von zu Hause in die Arbeit und retour. Und genau so schauen unsere Räume – vor allem die Stadtränder und die ländlichen Regionen – aus: Autobahnen, Schnellstraßen, den Autoverkehr bevorzugende Ampelregelungen etc.

Schon der Vorgang des Messens beeinflusst stets das Messergebnis und muss daher in die wissenschaftliche Betrachtung mit einbezogen werden. Messungen beschreiben nie die Realität, es wird immer ein Abbild der Realität gezeichnet, das mehr oder weniger von der Wirklichkeit abweicht. Statistische Angaben, insbesondere, wenn sie auf einem großen Sample beruhen, vermitteln leicht den Eindruck objektive „Tatsachen“ darzustellen. Jedoch können mit Statistik – neben der korrekten Darstellung und Auswertung großer Datenmengen – durchaus auch Tatsachen verzerrt oder verfälscht präsentiert werden. (Vgl. Meyer, Heidi: 1999, 63)

„Die Realität des Lebens der Frauen wird ferner vielfach durch die Erhebungsraster öffentlicher Statistiken verdeckt; gleiches gilt auch für die (statistische) Konstruktion der Grundgesamtheit, aus der Stichproben für alle möglichen sozialwissenschaftlichen Studien gezogen werden.“ (Müller, Ursula: 1984)

Die Kritik an der Methode der Haushaltsbefragungen wird nicht nur von Genderforscherinnen formuliert, auch „traditionelle“ Planer stellen fest: „Die Aussagekraft der KONTIV ist aufgrund des geringen Stichprobenumfangs sowie der zeitlichen Anlage als Stichtagserhebung beschränkt [...]. Lediglich aggregierte Mittelwerte der Wegehäufigkeit, Verkehrsmittelwahl etc. sind mit ausreichender Genauigkeit ermittelbar; eine Differenzierung des erhobenen Verhaltens nach Wegezweck, Personengruppen und/oder Tageszeit ist jedoch nur sehr eingeschränkt mit einer hinreichenden Genauigkeit möglich.“ (Sommer, Carsten: 2002, 6)

Qualitative Aspekte fehlen

Die vorgestellten Beispielen der Mobilitätserhebungen erheben Aspekte der Mobilität bzw. des Verkehrs nahezu ausschließlich mit quantifizierbaren Indikatoren – vertiefende qualitative Aspekte fehlen völlig. Zwar werden beispielsweise im Fragebogen der Mobilitätserhebung Niederösterreich Einstellungen zu bestimmten verkehrsplanerischen Entscheidungen bzw. geplante Maßnahmen (Anrufsammeltaxi, Nutzung von alternativen Treibstoffen, Zufriedenheit über ÖV-System im Bundesland, ...) mittels geschlossener Fragen abgefragt, aber Motive der konkreten Verkehrsmittelwahl, Hintergründe zu

den unternommenen und unterlassenen Wegen, zu (kombinierten) Wegezwecken und Wegeketten werden in der Regel nicht erhoben.

Dabei wurde und wird in den Sozialwissenschaften auf die Notwendigkeit von fundiertem Wissen über Eigenschaften, Interessen und Bedürfnisse sowie typische Probleme von bestimmten Zielgruppen hingewiesen. Weiters wird die Wichtigkeit der Motivforschung betont, denn gerade wenn es um eine Änderung im Mobilitätsverhalten geht – und aus ökonomischen, sozialen und ökologischen Gründen ist es wohl unbestritten, dass eine Reduktion der mit dem MIV zurückgelegten Wege unumgänglich ist (Stichworte: Verkehrsvermeidung, Schadstoffreduzierung, Verkehrsverlagerung) – spielen die Motive, die Hintergründe, die Entscheidungen für bzw. gegen einen Weg / ein Verkehrsmittel eine bedeutende Rolle.

„Die Sozialwissenschaften haben längst ausreichend belegt, daß es die subjektiven Aspekte sind, die hauptsächlich das Verhalten der Menschen, und damit auch das der Verkehrsteilnehmer [und Verkehrsteilnehmerinnen, Anm. der Autorin] prägen. Die Erhebung von Variablen in diesem Bereich scheint, wenn auch mühsam, doch unumgänglich nötig, nicht nur um die Sicherheit sondern auch das Wohlbefinden in einem bestimmten Straßenabschnitt [sowie das Mobilitätsverhalten generell, Anm. der Autorin] zu erurieren und zu gewährleisten.“ (Risser, Ralf: o.J., 22)

Zur Beantwortung der Frage bei Verkehrs- und Mobilitätsbefragungen „Wie setzt sich der Verkehr zusammen?“ müssen zum einen jene Variablen und Indikatoren herangezogen werden, die über Beobachtungen bzw. Befragungen erhoben, gemessen und gezählt werden können. Darüber hinaus müssen auch die „verborgenen Qualitäten“ erfragt, erschlossen und interpretiert werden. Die qualitativen Aspekte der Mobilität werden bestimmt von der Frage nach dem „Wozu werden Wege zurückgelegt?“. „Menschen sind nicht ohne Ziel und Zweck unterwegs, sondern um bestimmte Dinge zu erledigen, um zur Arbeit zu kommen, um sich zu versorgen, um soziale Beziehungen zu knüpfen und zu erhalten, um am politischen und kulturellen Leben teilzunehmen. Diese Ziele bestimmen den qualitativen Aspekt der Mobilität, nicht die Geschwindigkeit des Verkehrsmittels oder die zurückgelegte Entfernung.“ (Bauhardt, Christine: 2004, 133)

Auf Personenebene bzw. für bestimmte Lebenszusammenhänge sind die motivationalen Hintergründe und symbolischen Aspekte des Verkehrs- bzw. Mobilitätsverhaltens zu erforschen.

- Welche individuellen Vorlieben, Lebensstile, emotionale Faktoren stehen mit den Mobilitätsbedürfnissen und Mobilitätsverhalten einer Person in welchem Zusammenhang?
- Welchen Stellenwert hat die (eigene) Mobilität im Lebenszusammenhang der jeweiligen Person?

- Mit welchen Eigenschaften bzw. Wertigkeiten werden die unterschiedlichen Verkehrsmittel verbunden?
- Welche Wege werden aus welchen Gründen unterlassen? Welche Wege werden als „unbedingt notwendig“ erachtet?
- Welche Art der Mobilität „wünschen“ sich Personen „eigentlich“?

„Dabei ist offensichtlich, daß die personenbezogenen Faktoren ebenso wie die strukturellen Randbedingungen jeweils nicht nur untereinander, sondern auch gegenseitig in vielfältigen Wechselbeziehungen stehen. So hängt beispielsweise der Kfz-Besitz nicht nur mit Alter, Geschlecht, Erwerbstätigkeit und Einkommen, sondern auch mit der Siedlungsstruktur oder dem ÖPNV-Angebot zusammen. Allerdings ist dabei nicht das ÖPNV-Angebot maßgeblich, wie es ‚tatsächlich ist‘, sondern wie es jeweils wahrgenommen wird; und diese Wahrnehmung kann wiederum gruppenspezifisch erhebliche Unterschiede aufweisen: Bekanntlich beurteilen AutofahrerInnen das ÖPNV-Angebot wesentlich negativer als die ÖPNV-NutzerInnen.“ (Wehling, Peter: 1998a)

Gerade auf die oben zitierte Wahrnehmung muss auch bei Mobilitäts- und Verkehrserhebungen methodisch viel stärker eingegangen werden.

3.4. Wegenetz-Analyse mit Alltagswege-Plänen – eine gendersensible Methode

Mit Mobilitätserhebungen soll – wie oben ausführlich dargestellt – die Grundlage für verkehrsplanerische Entscheidungen und Maßnahmen geschaffen werden. Wie auch beispielhaft ausgewählt und vorgestellten Erhebungen aus der Praxis zeigen, scheinen diese Methoden zur Mobilitätserhebung nicht besonders geeignet zu sein, die (alltäglichen) Wege, die differenzierten Wegeketten und -zwecke von Menschen adäquat zu erheben.

Somit stehen der Verkehrsplanung ganz wesentliche Informationen zu eben den (alltäglichen) Wegen, den differenzierten Wegeketten und -zwecken von Menschen, dem Zusammenhang mit baulich-räumlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen aber auch Wissen über die gewünschten, aber unterlassenen Wege, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen gar nicht zur Verfügung.

Diesem Defizit kann über die Entwicklung einer neuen Methode entgegengesteuert werden. Im Folgenden stelle ich die „Wegenetz-Analyse mit Alltagswege-Plänen“ vor, eine Methode zur Erhebung der Alltagsmobilität von Menschen kombiniert mit der Erfassung von baulich-räumlichen Strukturen. Diese gendersensible Methode liefert Informationen zur geschlechterspezifischen Alltagsmobilität und zeigt auch die Hintergründe der Mobilität von Menschen.

Im Zusammenhang mit der Methodenentwicklung ist darauf hinzuweisen, dass es schon seit den 1970er Jahren eine intensive Kontroverse zu den herkömmlichen Methoden der empirischen Sozialforschung unter vor allem deutschsprachigen Frauenforscherinnen gibt. Diese Diskussionen wurden bislang nur zu sozialwissenschaftlichen Methoden geführt, eine feministisch kritische Debatte zu Planungsmethoden ist bislang ausständig. Mit der entwickelten Methode Wegenetz-Analyse mit Alltagswege-Plänen, die auch baulich-räumliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen erfasst und darauf aufbaut sowie mit dem vorliegenden empirischen Teil soll ein konstruktiver Beitrag zur Methodendebatte auch in Planungszusammenhängen geleistet werden.

Ausgehend von der These, dass der Gesamtarbeitsalltag (Erwerbsarbeit UND Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit) wesentlich und bestimmend ist für die Mobilität von Menschen wurde die Methode Wegenetz-Analyse mit Alltagswege-Plänen von mir im Rahmen meiner selbstständigen Tätigkeit als Landschaftsplanerin gemeinsam mit Elke Szalai und Rosemarie Zehetgruber entwickelt.

Die Fragestellung, die zu Beginn der Methodenentwicklung stand, war die Frage nach: Wo finden die Teilbereiche des Gesamtarbeitsalltags, die unterschiedlichen Lebensbereiche statt? Welche Wege werden zur Bewältigung des Alltags wo und mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt? Was passiert innerhalb des Wohnumfelds, im Bezirk? Für welche Lebensbereiche wird mit welchem Verkehrsmittel der Bezirk verlassen?

Ziel ist es eine Methode zu entwickeln, mit der aufgezeigt werden kann, dass Mobilität vielfältig ist und dass täglich viele Wege mit ganz unterschiedlichen und oft kombinierten Wegezwecken von Menschen zurückgelegt werden.

Diese Methode zielt ganz bewusst auf die qualitativen Aspekte der Mobilität und des Unterwegs-Seins von Personen ab. Klarerweise ist es gerade für großräumige Mobilitätshebungen wichtig auch auf ein gendersensibles quantitatives Methodenrepertoire zurückgreifen zu können. In diesem Zusammenhang verweise ich auf ein laufendes Forschungsprojekt mit dem Titel „Frauenwege – Männerwege: Entwicklung von Methoden zur genderspezifischen Mobilitätshebung“, das mein Büro im Auftrag des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie mit einer Laufzeit von Mai 2006 bis Juni 2007 durchführt. Ziel dieses Forschungsvorhabens ist es einen Fragebogen, sprich eine quantifizierende Methoden zu entwickeln, mit denen die Wegeketten und Wegezwecke differenziert erhoben werden.

3.4.1. Vorgehensweise / Methodik

Die Erhebung der Alltagswege erfolgt einerseits über ein persönliches Gespräch und andererseits werden von der/dem GesprächspartnerIn deren/dessen Alltagswege und die relevanten Alltagsorte in einem Stadtplan eingezeichnet. So werden die Alltagswege und die benutzten Fortbewegungsmittel in unterschiedlichen Farben auf einem Plan visualisiert.

Mit der Methode Wegenetz-Analyse mit Alltagswege-Plänen können die Aktivitäten und die benutzten Verkehrsmittel innerhalb der gegebenen baulich-räumlichen Strukturen erhoben werden. Lebensrealität wird mit Hilfe von sozialwissenschaftlichen Methoden (Interviews, Beobachtungen) und den daraus für die jeweilige Fragestellung abgeleiteten Instrumenten (Fragebögen, Beobachtungsleitfäden) analysiert.

Über die sozialwissenschaftlichen Methoden hinaus werden bei den Wegenetz-Analysen mit Alltagswege-Plänen planerische Erhebungs- und Visualisierungsmethoden verwendet. Dabei kommen als Plangrundlage im Gespräch mit den InterviewpartnerInnen wirkliche „Alltagspläne“ zum Einsatz, also bekannte Bezirks- oder Stadtpläne, über die ein Transparentpapier gelegt wird, auf das dann gleich – während des Gesprächs – die Alltagswege und die relevanten Orte eingezeichnet werden können.

Die Methode Wegenetz-Analyse mit Alltagswege-Plänen bildet folgende Aspekte bzw. Komponenten der Mobilität ab:

- Person, deren Lebensumstände, deren Wohn- und Lebensform etc.
- Gesamtarbeitsalltag einer Person und deren Zeitbudget.
- Baulich-räumliche Strukturen, innerhalb deren das Unterwegs-Sein stattfindet.
- Mobilitätswerkzeuge, die einer Person zur Verfügung stehen.
- Qualitäten eines Weges (wie z.B. Aspekte des Wohlfühlens).

Die Alltagswege-Pläne bilden die tatsächlichen Wege von Personen ab:

- Alle tatsächlich zurückgelegten Wege.
- Hintergründe, warum die Wege zurückgelegt werden.
- Aktivitäten und Zwecke, warum die Wege zurückgelegt werden.
- Wegezweck-Kombinationen.
- Gleichzeitigkeit von Tätigkeiten / Aktivitäten beim Unterwegs-Sein (z.B. soziale Kontakte beim Gehen oder Lesen während der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel) und Begleiten von Personen.
- Wegeketten.
- Etappen werden sichtbar.

Weiters bringt die Methode auf Personen-Ebene folgende Informationen:

- Motive zur Verkehrsmittelwahl.
- Gewünschte aber nicht durchgeführte Wege.
- Gewalterfahrungen im öffentlichen Raum / Sicherheitsaspekte.
- Um-Wege, die gemacht werden.
- Zufriedenheit mit Verkehrsmittelangebot und Ausstattung (auch Qualitäten der Fußwege).
- Aufenthaltsqualitäten im Freiraum und in den Verkehrsmitteln.
- Vorhandenes Zeitbudget der Personen.

Diese Methode ist konzipiert für einen Teil bzw. eine gesamte Gemeinde. Das Untersuchungsgebiet muss klar abgegrenzt sein und Voraussetzung ist, dass das Gebiet innerhalb eines Gemeindegebiets liegt, denn bei der Methode Wegenetz-Analyse mit Alltagswege-Plänen liegt der Fokus auch auf den Planungsprozessen und Planungshierarchien. (Planung ist in Österreich kompetenzrechtlich eine komplexe Materie – die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung obliegt den Gemeinden, obere Planungsinstanzen sind in Österreich viele Bürgermeister und weniger Bürgermeisterinnen.) Zur Bedeutung der Planungsprozesse und Planungshierarchien verweise ich auf die vorangegangenen Kapitel. Die Erhebungseinheit ist – wie bei den gängigen Mobilitätshebungen – der Haushalt, wobei „Haushalt“ in einer erweiterten Form – im Sinne von Lebens- und Wohnformen – verstanden wird.

Methodische Arbeitsschritte

Teil 1: Analyse und Bewertung der baulich-räumlichen, sozial-räumlichen Strukturen und Planungsprozesse

1. Auswahl und Abgrenzen des Untersuchungsgebiets
2. Analyse der relevanten Plangrundlagen und planerischen Entscheidungsgrundlagen (letztgültiger Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, aktuelle Leitbilder, Entwicklungskonzepte, Masterpläne etc., planerische Strategien, Planungsgesetze und weitere planungsrelevante normative Vorgaben)
3. Analyse der relevanten Daten, wie Erhebungen der Statistik Austria
4. Planerische Erhebungen vor Ort, Erhebungen der baulich-räumlichen Strukturen, der infrastrukturellen Rahmenbedingungen (öffentliche Verkehrsmittel: von den Fahrplänen, deren Lesbarkeit bis hin zu Aufenthaltsqualitäten der Haltestellen und Bequemlichkeit der Verkehrsmittel)
5. Gespräche mit Planungsverantwortlichen (Verwaltung und Politik) über Entwicklungstendenzen im Bearbeitungsgebiet
6. Ggf. Gender Budgeting Analyse der Infrastrukturausgaben und der Ausgaben für planerische Maßnahmen (Zeithorizont!!)
7. Ggf. Gendersensible Medienanalyse der Darstellung von Planungsprozessen in der (lokalen) Presse
8. Bewertung der baulich-räumlichen Situation und der planerischen Rahmenbedingungen aus der Genderperspektive

Teil 2: Alltagswege-Pläne

1. Auswahl der InterviewpartnerInnen durch Gespräche mit VertreterInnen von relevanten Organisationen (u.a. Stadtteilverwaltung, Stadtteilarbeit, Jugendarbeit, soziale Organisationen, MigrantInnenorganisationen, Beratungsorganisationen, politische Organisationen etc.)
2. Vorbereitung der Interviews (Organisatorisches, Pläne vervielfältigen, Termine etc., Gesprächsleitfaden)
3. Durchführung der Interviews und Planvisualisierungen mit Haushalten mit folgenden Lebenszusammenhängen / Lebensformen
 - Lebensgemeinschaft (zwei Erwachsene, erwerbstätig, ohne Kinder)
 - Lebensgemeinschaft (zwei Erwachsene, erwerbstätig, mit jungen Kindern)
 - Lebensgemeinschaft (AlleinerzieherIn, mit jungen Kindern)
 - Lebensgemeinschaft (ein bis zwei Erwachsene und ein bzw. mehrere Jugendliche)
 - Patchwork-Familie
 - Wohngemeinschaft (mehrere Erwachsene)

- Singlehaushalt (weiblich, in Ausbildung)
- Singlehaushalt (männlich, in Ausbildung)
- Singlehaushalt (weiblich, erwerbstätig)
- Singlehaushalt (männlich, erwerbstätig)
- Singlehaushalt (weiblich, arbeitslos)
- Singlehaushalt (männlich, arbeitslos)
- Singlehaushalt (weiblich, in Pension)
- Singlehaushalt (männlich, in Pension)

In dem Gespräch, das entlang eines Leitfadens strukturiert ist, werden die Muster der Alltagsmobilität aufgenommen und in ihrer spezifischen „Rationalität“ verstanden. Diese Methode eines Leitfaden-Gesprächs hat eine wichtige Vermittlungsfunktion zwischen Alltagssprache und Wissenschaftssprache.

Die Gespräche und Planvisualisierungen werden mit allen Personen des Haushalts / der Lebensgemeinschaft gemeinsam durchgeführt.

4. Transkription der Gespräche und Digitalisierung der Pläne
5. Auswertung der Pläne und der Gespräche entlang folgender Themen: Wegeketten, relevante Orte im Alltag, Wegezweck-Kombinationen, Gleichzeitigkeiten von Nutzungen und Tätigkeiten, Verkehrsmittelwahl, Ansprüche an den öffentlichen Raum

Struktur des Gesprächs

In einem ersten Schritt werden *allgemeine Daten* zu den GesprächspartnerInnen erhoben:

- Vorname, Nachname
- Geschlecht, Alter
- Ethnische Herkunft, StaatsbürgerInnenenschaft
- Ausbildung, Beruf, (wahrgenommene) Versorgungspflichten, Ehrenamt
- Wohndauer im Bezirk, in der Wohnung / dem Haus
(derzeitige) Wohnsituation, Lebensform, Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht der MitbewohnerInnen
- Datum des Gesprächs

In einem zweiten Schritt wird – quasi als „Aufwärmung“ und Einführung ins Thema – *die Frage nach den Wegen des gestrigen Tages* gestellt.

In einem dritten Schritt erfolgt das eigentliche *Interview zu den Alltagswegen* und zwar werden die Fragen zu den zurückgelegten Wegen und den benützten Verkehrsmitteln entlang von vorab definierten Lebensbereichen gestellt. Im Gespräch wird auch immer explizit nachgefragt, ob die Wege alleine oder in Begleitung anderer

zurückgelegt werden, auch die so genannten „Nebenbei-Wege“ werden thematisiert. Folgende Lebensbereiche wurden vorab definiert und werden im Laufe des Gesprächs abgefragt:

Lebensbereich	Hinweise
Erwerbsarbeit	Ort(e) der Erwerbsarbeit, Arbeitsverhältnis (teilzeit / voll)
Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit	Ort(e), an die Kinder begleitet werden, wie beispielsweise in den Kindergarten, in die Schule, zu FreundInnen, in den Park, ins Bad, zu anderen Freizeitbeschäftigungen, zur Nachhilfe, zu ÄrztInnen, ... Besuche von Verwandten, NachbarInnen, ... Ort(e) zum Einkauf von Lebensmitteln, Kleidung, Blumen, Bücher, Pflegeartikel, Arznei, Wohnungsbedarf, Bedarf für Haustiere, Kindersachen, berufliche Dinge, Schreibwaren, Multimedia,... Amtswege, Behördenwege, ... (auch für andere)
Regeneration / soziale Kontakte	Ort(e), an denen Regeneration und / oder soziale Kontakte, wie Essen gehen, Kino, Leute treffen, Besuche, Kultur, Theater, Konzert etc., stattfinden Spazieren gehen, in den Park, Wandern, ... Ort(e) des Sports, der klassischen „Freizeit“ Kirche
Bildung	Ort(e) der Bildung, wie Ausbildungsstätten, Volkshochschulen, Büchereien, Seminarort(e), Weiterbildungsstätten
Ehrenamt	Ort(e), an denen Ehrenamt, wie Kindergruppe, Elternverein, etc. oder auch andere Vereinsarbeiten, wie Feuerwehr, Musikverein etc., stattfinden

Abbildung 70

Vorab definierte Lebensbereiche, die im Gespräch abgefragt werden

Quelle: Eigene Darstellung

Die Fokussierung auf die oben ausgeführten Lebensbereiche ermöglicht es, differenzierter Informationen zu den Wegezwecken von Personen und Haushalten zu erhalten, als es mit den gängigen Haushaltsbefragungen möglich wäre.

Die Streuung der Lebensbereiche und zugehöriger Hinweise wurden aufgrund lebensweltlicher Erfahrungen und in Gesprächen mit Menschen, die mir über ihre alltäglichen Wege erzählten, entwickelt. Jedoch erhebt diese Einteilung keinesfalls den Anspruch, eine vollständige Abbildung aller möglichen Lebensbereiche aller Menschen zu gewährleisten. Ein erster Schritt in Richtung Öffnung und Fokussierung auf unterschiedliche Lebensbereiche ist damit allerdings getan und kann als Grundlage für weitere Differenzierungen oder Schwerpunktsetzungen dienen.

Stadtplan bzw. Bezirksplan

Der Plan sollte leicht lesbar sein und als Grundlage für das Gespräch in Kopie vorhanden sein. Besonders gut eignet sich ein „alltäglicher“ Bezirksplan bzw. Stadtplan, ein Plan, der für Menschen, die nicht professionell mit Planung zu tun haben, lesbar ist.

Verschiedene Farben (Filzstifte) werden für die Darstellung der unterschiedlichen Verkehrsmittel verwendet.

blau	Gehen
violett	Öffentliche Verkehrsmittel
grün	Fahrrad fahren
rot	MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Abbildung 71
Farben für die Verkehrsmittel
Quelle: Eigene Darstellung

Verschiedene Strichform verdeutlichen, ob ein Weg allein oder in Begleitung gemacht wird.

Farbe + durchgängige Linie	Wege, die die GesprächspartnerIn „für sich“ macht
Farbe + strichlierte Linie	GesprächspartnerIn begleitet andere Menschen (Kinder, ältere Menschen, Bekannte)

Abbildung 72
Verwendete Strichformen
Quelle: Eigene Darstellung

Teil 3: Kontextualisierung / Interpretation

Verknüpfen der Analyseergebnisse der konkreten baulich-räumlichen Situation, der Planungsprozesse, des planerischen Verwaltungshandelns mit den Gesprächen und Planvisualisierungen

Teil 4: Entwickeln von planerischen Empfehlungen und Maßnahmen

Fokus liegt dabei auf planerischen Entscheidungen, die im Einflussbereich der Gemeinde, des Stadtteils liegen

3.4.2. Alltagswege-Pläne eines konkreten Bezirks in Wien

Im Rahmen meiner Dissertation habe ich die Methode Wegenetz-Analyse mit Alltagswege-Plänen an einem konkreten Ort, mit konkreten Personen angewandt. Im Frühjahr 2004 und Winter 2005/06 habe ich mit 25 unterschiedlichen Frauen, Männern, Mädchen und Burschen im 5. Wiener Gemeindebezirk Margareten Gespräche zu deren Mobilität und deren Alltagswegen im Bezirk geführt. In die folgende Beschreibung und Interpretationen fließen 16 Gespräche ein. (9 Frauen und 7 Männer, die insgesamt in 7 Haushalten leben)

Exemplarisch stelle ich unterschiedliche Alltage und Mobilitätsmuster von Menschen in ganz unterschiedlichen Lebenszusammenhängen und Lebensphasen dar und arbeite in der Folge die Bedeutungen für die Planung heraus.

Für die Auswahl der Personen war es wichtig, Haushalte, Frauen und Männer zu finden, die in ganz unterschiedlichen Lebenszusammenhängen leben und sich in unterschiedlichen Lebenswelten aufhalten und bewegen.

Dem qualitativen Paradigma entsprechend werden bei dieser Untersuchung weder Repräsentativität noch eine möglichst hohe Anzahl an Gesprächen als Auswahl- und Bewertungskriterien herangezogen.

Interviewte Frauen

Frauen	Alter	Mobilitätsvoraussetzungen	Lebensform	Hintergrund	Alltag
Frau F1	29 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel PKW als Mitfahrerin	Wohngemeinschaft (vier Erwachsene)	Österreicherin wohnt seit 1999 im Bezirk	Studentin Teilzeiterwerbstätig
Frau F2	31 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Wohngemeinschaft (vier Erwachsene)	Österreicherin wohnt seit 2002 im Bezirk	Teilzeiterwerbstätig
Frau F3	32 Jahre	Füße Fahrrad PKW als Mitfahrerin Einzelkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Wohngemeinschaft (vier Erwachsene)	Österreicherin wohnt seit 1998 im Bezirk	Vollzeiterwerbstätig
Frau F4	32 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Haushalt mit Partner und zwei kleinen Kindern	Österreicherin wohnt seit 1995 im Bezirk	Teilzeiterwerbstätig nimmt Versorgungspflichten für andere wahr
Frau F5	42 Jahre	Füße eigener PKW Einzelkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Haushalt mit Partner und zwei Kindern	Österreicherin wohnt seit 1990 im Bezirk	Teilzeiterwerbstätig nimmt Versorgungspflichten für andere wahr viel Ehrenamt
Frau F6	58 Jahre	Füße eigener PKW Einzelkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Single	Österreicherin wohnt seit 1946 im Bezirk	Pensionistin
Frau F7	37 Jahre	eigener PKW Fahrrad Füße	Haushalt mit Partner ohne Kind	Österreicherin wohnt seit 1987 im Bezirk	Selbstständig "Probleme mit der Hüfte – Gehen ist ein Problem"
Frau F8	27 Jahre	Füße Einzelkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Haushalt mit zwei kleinen Kindern	Türkin wohnt seit 2001 im Bezirk	In Karenz nimmt Versorgungspflichten für andere wahr
Frau F9	36 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Haushalt mit einem kleinen Kind	Österreicherin wohnt seit 1993 im Bezirk	Vollzeiterwerbstätig nimmt Versorgungspflichten für andere wahr

Abbildung 73
Interviewte Frauen
Quelle: Eigene Darstellung

Wege und Alltagsorte Frau F1

Erwerbsarbeit: Ein Arbeitsort außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel); der andere Arbeitsort im Bezirk (zu Fuß)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkäufe im Bezirk (zu Fuß) oder außerhalb des Bezirks, dann Kombination mit anderen Wegen wie z.B. mit dem Heimweg nach der Arbeit (öffentliche Verkehrsmittel, zu Fuß); manchmal sind die Nichte und der Neffe von Frau F1 zu Besuch, gemeinsame Ausflüge außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Regeneration / soziale Kontakte: Spaziergänge, „Stammrouten“ im Bezirk (zu Fuß) oder längere Spaziergänge außerhalb des Bezirks (öffentliche Verkehrsmittel, Auto als Mitfahrerin); FreundInnen im Bezirk (zu Fuß), außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Bildung: Universität (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel).

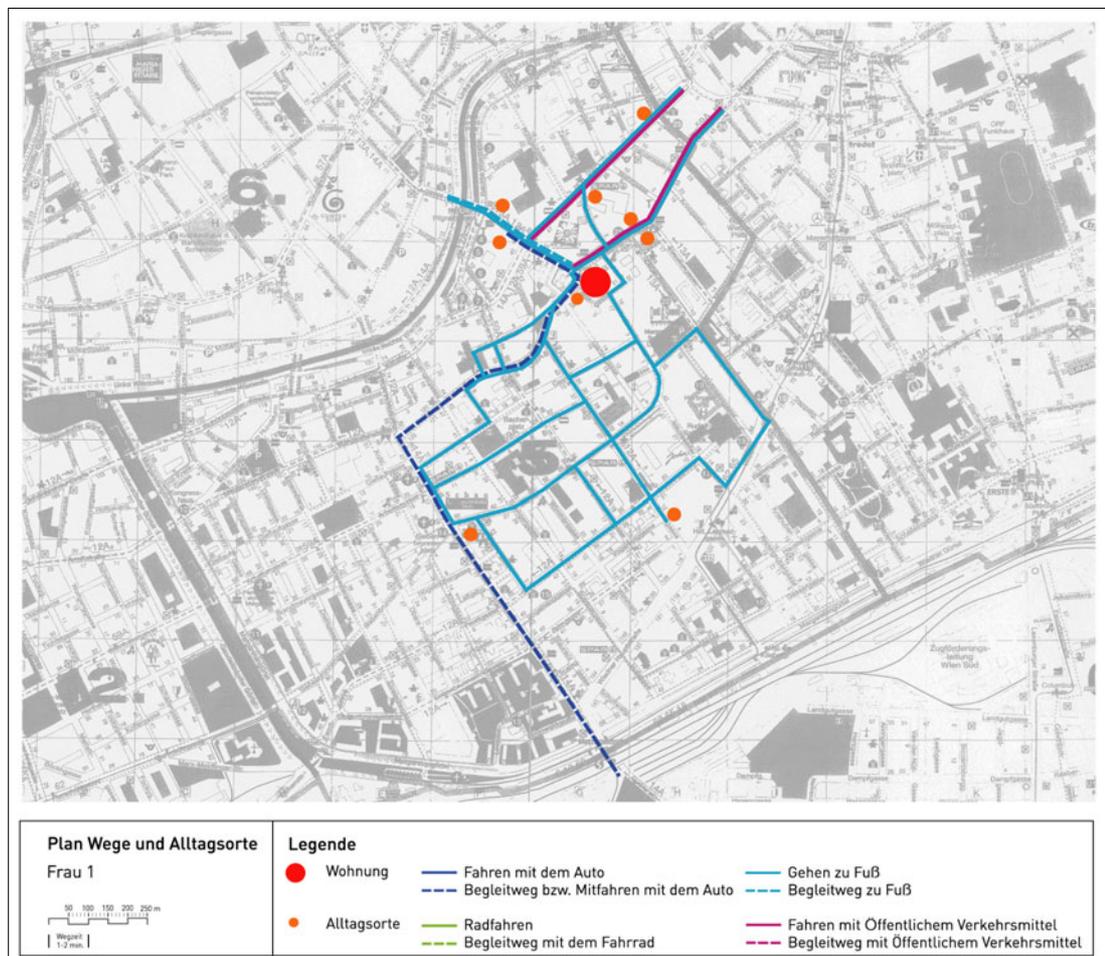


Abbildung 74
Wege und Alltagsorte Frau F1
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Frau F2

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (zu Fuß)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkäufe im Bezirk (zu Fuß), Einkäufe außerhalb des Bezirks (zu Fuß) auf dem Heimweg von der Arbeit oder in Kombination mit anderen Wegen (FreundInnen treffen) (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel); Hausärztin im Bezirk (zu Fuß)

Regeneration / soziale Kontakte: Freundinnen, Lokale, Kino im Bezirk (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), FreundInnen, Lokale, Kino außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Besuche von Verwandten außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Bildung: Volkshochschule im Bezirk (zu Fuß), Seminare außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Ehrenamt: Vereinstreffen im Bezirk (zu Fuß)

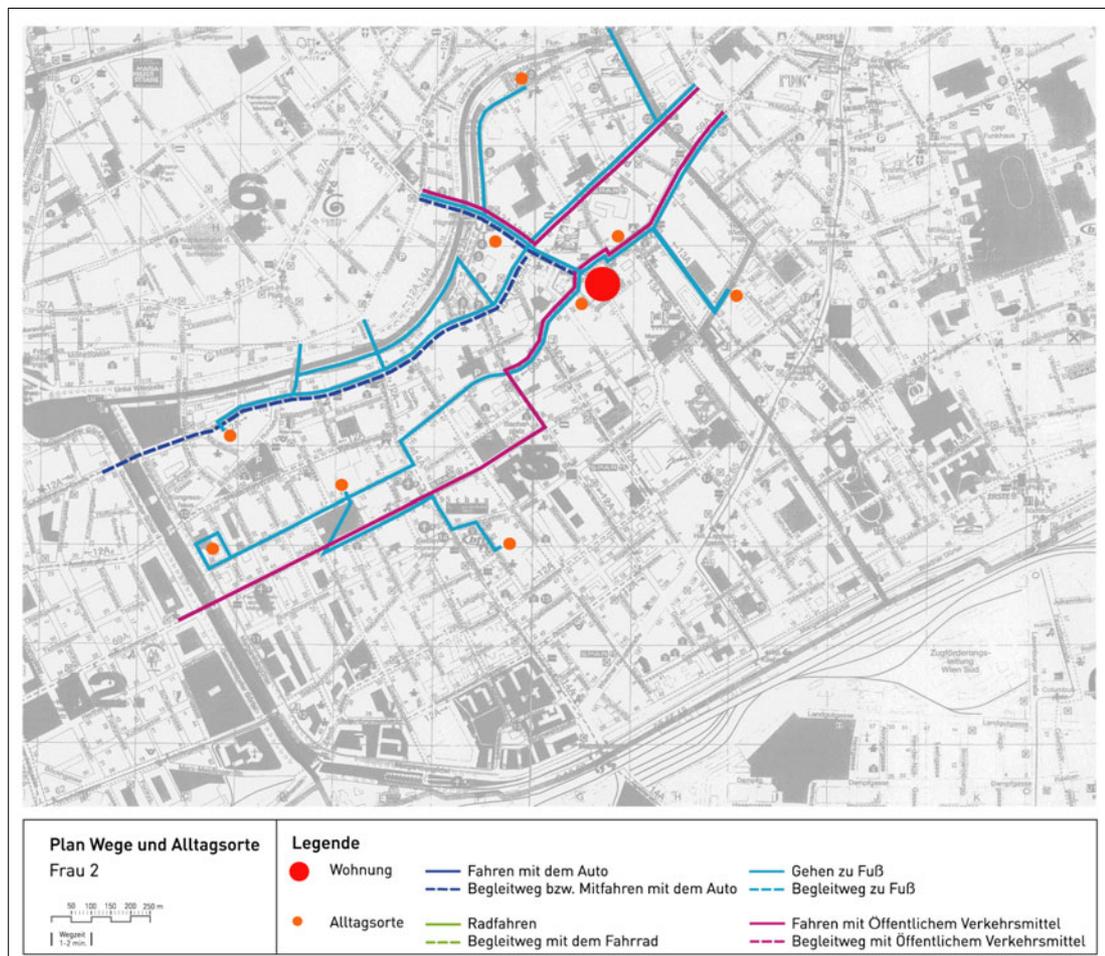


Abbildung 75
Wege und Alltagsorte Frau F2
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Frau F3

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (zu Fuß oder Fahrrad)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkäufe im Bezirk (zu Fuß oder Fahrrad), Einkäufe außerhalb des Bezirks (zu Fuß oder Fahrrad) auf dem Heimweg von der Arbeit

Regeneration / soziale Kontakte: FreundInnen, Lokale, Kino außerhalb des Bezirks (zu Fuß, oder Fahrrad), Besuche von Verwandten außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrrad), Sport außerhalb des Bezirks (Auto als Mitfahrerin).

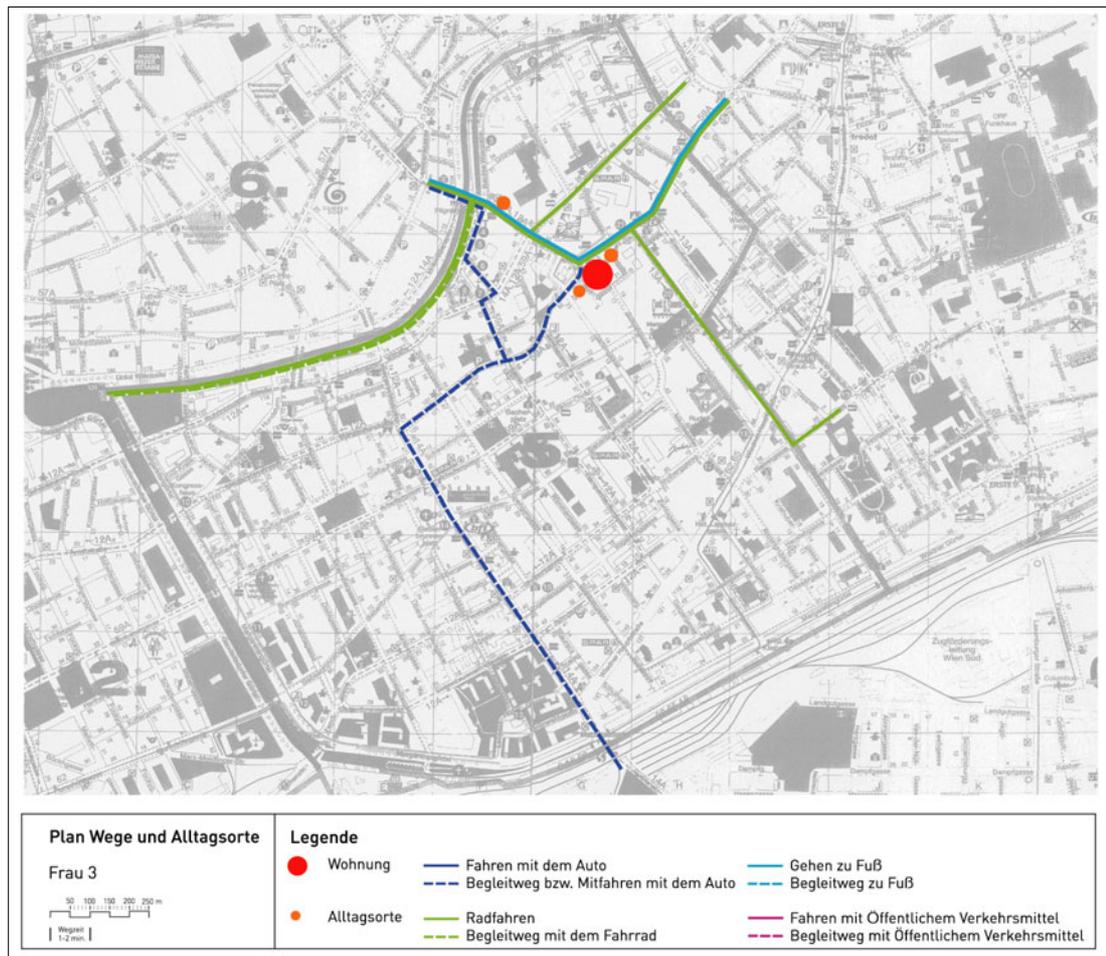


Abbildung 76
 Wege und Alltagsorte Frau F3
 Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Frau F4

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (Begleitweg zu Fuß, zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkaufen im Bezirk (zu Fuß), Begleiten des Kindes in den Kindergarten (zu Fuß), Begleiten des Kindes zum Spielplatz, zu FreundInnen (zu Fuß), Besuch von Verwandten außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Regeneration / soziale Kontakte: FreundInnen im Bezirk (zu Fuß), FreundInnen außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Ehrenamt: Vereinstreffen außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

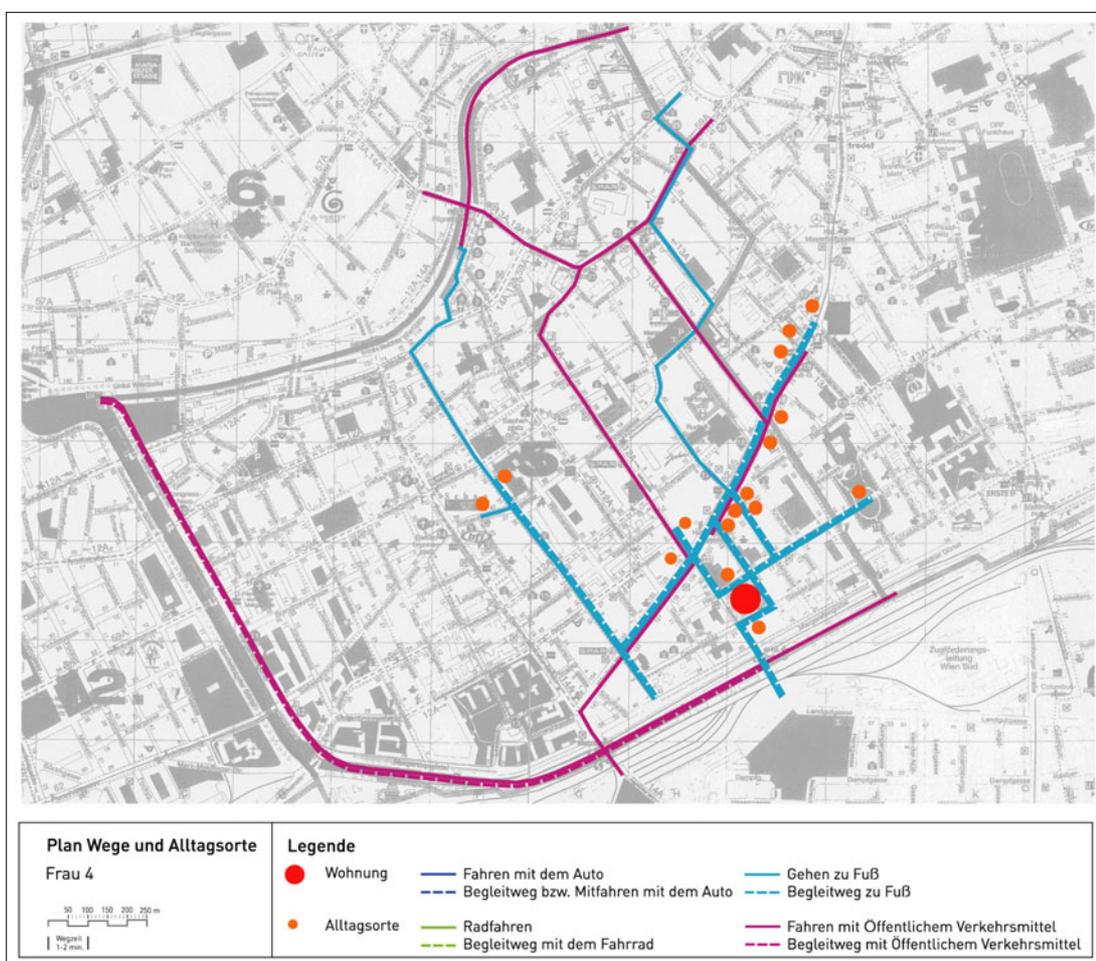


Abbildung 77
Wege und Alltagsorte Frau F4
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Frau F5

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (Fahrrad oder zu Fuß)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkaufen im Bezirk (Begleitweg zu Fuß), Einkaufen außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Begleiten der Kinder zur Schule innerhalb des Bezirks (Begleitweg zu Fuß), Begleiten der Kinder zu FreundInnen innerhalb und außerhalb des Bezirks (Begleitweg zu Fuß), Begleiten der Kinder zum Sport oder anderen Freizeitaktivitäten außerhalb des Bezirks (Begleitwege zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel oder Auto als Lenkerin), Besuch von Verwandten außerhalb des Bezirks (Begleitwege zu Fuß, Auto als Lenkerin oder MitfahrerIn), Ärztin im Bezirk (zu Fuß), Ärztin außerhalb des Bezirks (Begleitwege zu Fuß, Auto als Lenkerin)

Regeneration / soziale Kontakte: FreundInnen, Lokale im Bezirk (zu Fuß)

Bildung: Bücherei im Bezirk (zu Fuß)

Ehrenamt: Kirche im Bezirk (zu Fuß)

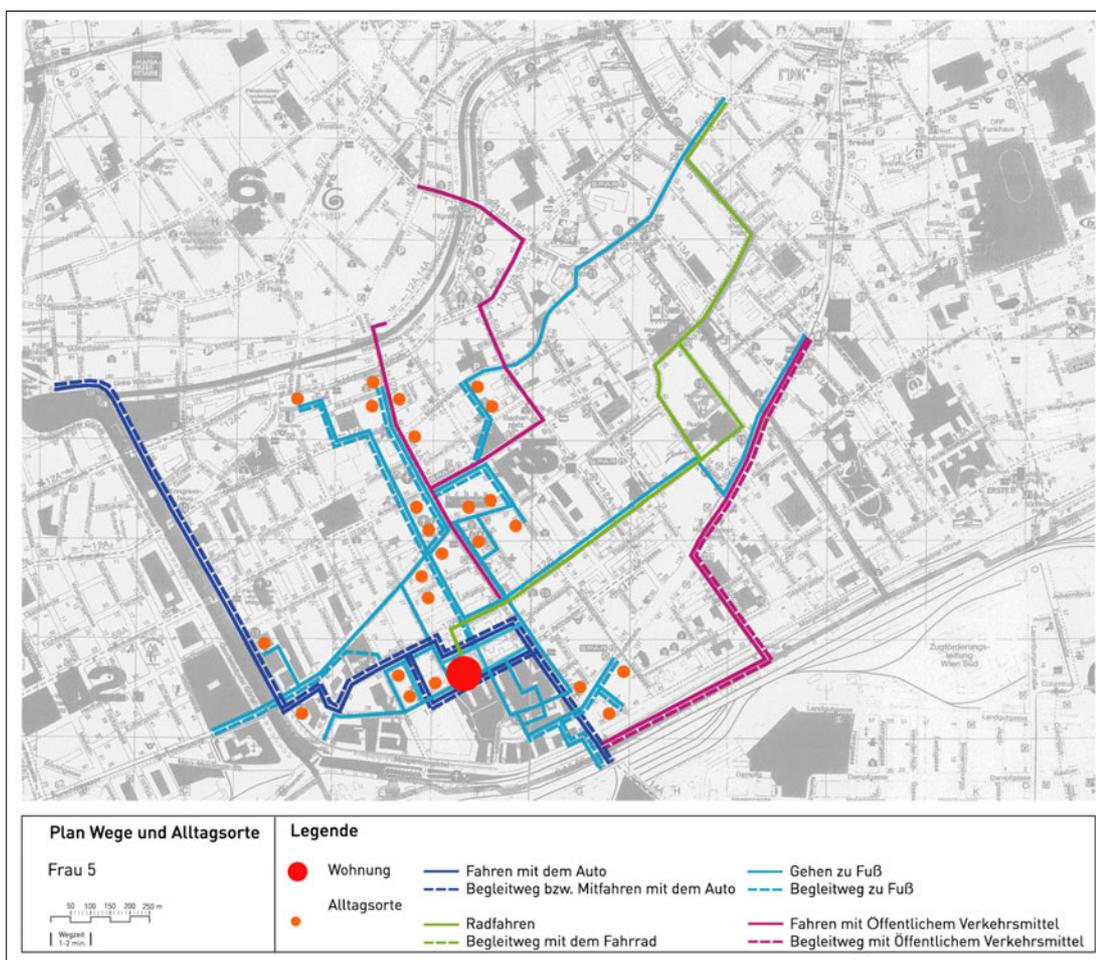


Abbildung 78
Wege und Alltagsorte Frau F5
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Frau F6

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkäufe im Bezirk (zu Fuß), Einkäufe außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Betreuung der Enkelin außerhalb des Bezirks (zu Fuß)

Regeneration / soziale Kontakte: Oper- und Theaterbesuche (Auto als Mitfahrerin, zu Fuß), Spaziergänge im Bezirk (zu Fuß), Kirche im Bezirk (zu Fuß), Wochenende auf dem Land (zu Fuß, Auto als Lenkerin), Sport außerhalb des Bezirks (zu Fuß)

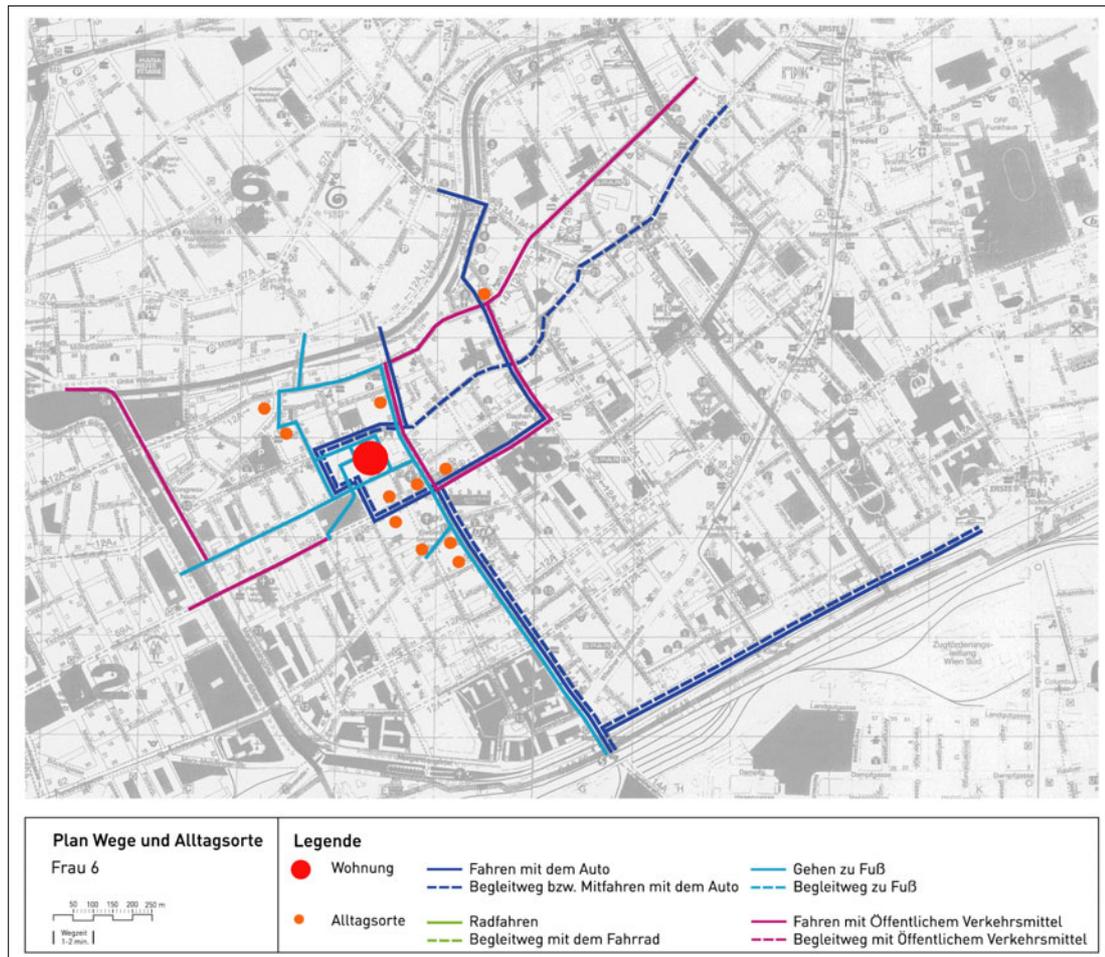


Abbildung 79
Wege und Alltagsorte Frau F6
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Frau F7

Erwerbsarbeit: Arbeitsort in der Wohnung und an verschiedenen Orten außerhalb des Bezirks (zu Fuß, Auto als Lenkerin oder Fahrrad)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkäufe im Bezirk (zu Fuß, Fahrrad oder Auto als Lenkerin), Einkäufe außerhalb des Bezirks (Fahrrad oder zu Fuß, Auto als Lenkerin), Besuch von Verwandten im Bezirk (zu Fuß, Auto als Lenkerin), ÄrztInnen außerhalb des Bezirks (Fahrrad oder zu Fuß, Auto als Lenkerin)

Regeneration / soziale Kontakte: Sport außerhalb des Bezirks (Fahrrad), Freizeitaktivitäten außerhalb des Bezirks (Fahrrad), Kino, Essen gehen im Bezirk (Fahrrad), Kino, Essen gehen und Theaterbesuche außerhalb des Bezirks (Fahrrad)

Ehrenamt: Vereinstreffen außerhalb des Bezirks (Fahrrad)

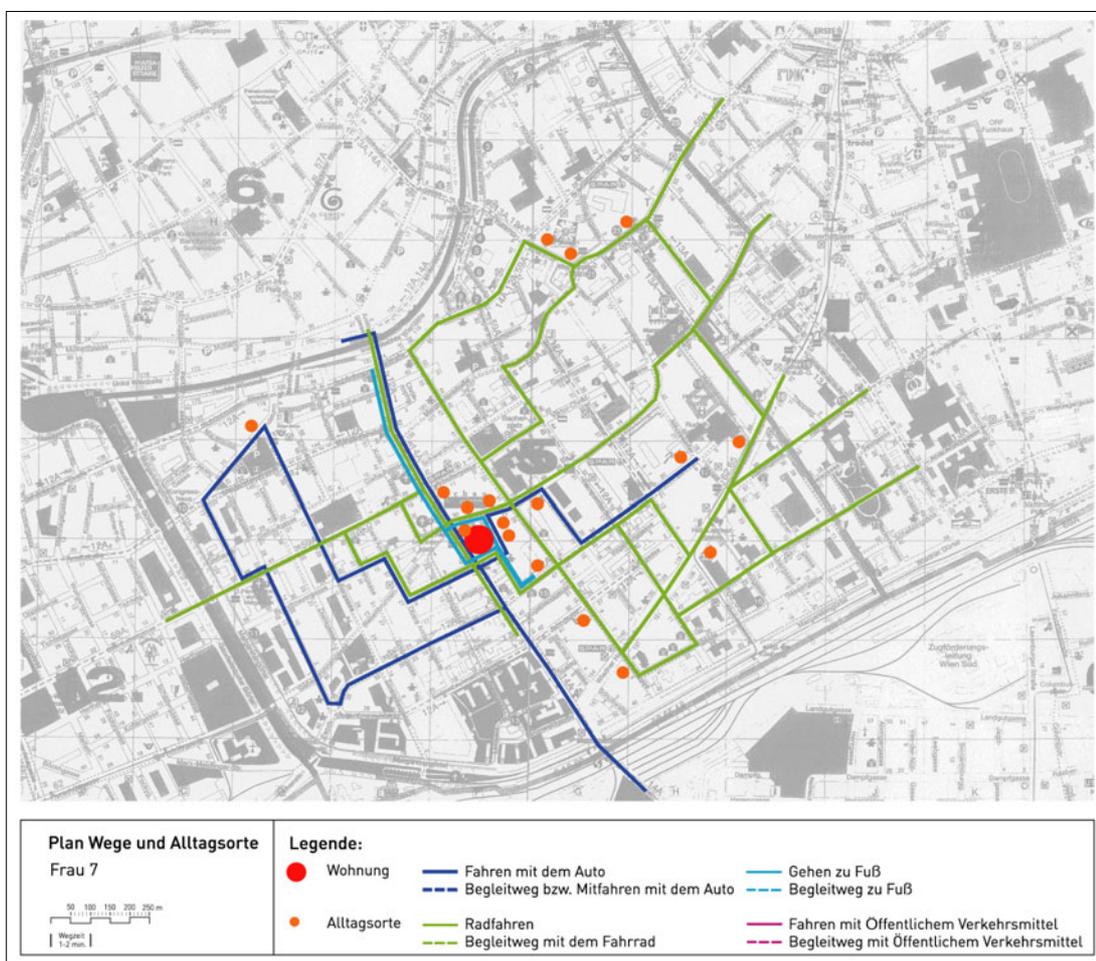


Abbildung 80
Wege und Alltagsorte Frau F7
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Frau F8

Erwerbsarbeit: Arbeitsort (geringfügig beschäftigt) im Bezirk (zu Fuß)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkäufe im Bezirk (zu Fuß), Begleiten der Kinder in den Kindergarten (Begleitweg zu Fuß), Begleiten der Kinder zum Spielplatz, zu FreundInnen (Begleitweg zu Fuß), Arzt (Begleitwege zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Besuch von Verwandten außerhalb des Bezirks (Begleitwege zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Schwimmbad mit den Kindern (Begleitwege zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Regeneration / soziale Kontakte: Freundinnen treffen im Bezirk (Begleitwege zu Fuß), Freundinnen treffen außerhalb des Bezirks (Begleitwege zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Essen gehen im Bezirk (Begleitwege zu Fuß)

Ehrenamt: Vereinsarbeit im Bezirk (zu Fuß)

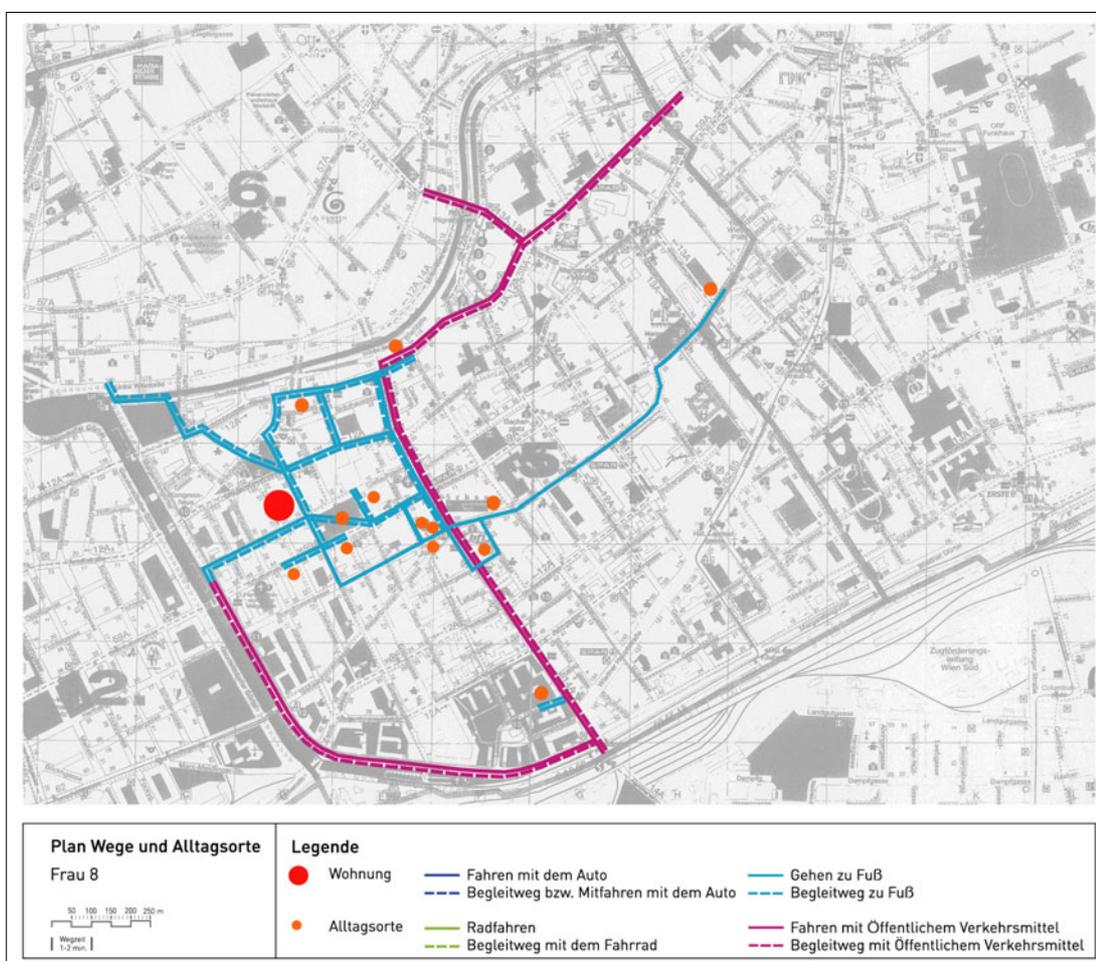


Abbildung 81
Wege und Alltagsorte Frau F8
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Frau F9

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkaufen im Bezirk (Begleitweg zu Fuß), Einkaufen außerhalb des Bezirks (Begleitwege zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Begleiten des Kindes zur Tagesmutter innerhalb des Bezirks (Begleitweg zu Fuß), Begleiten des Kindes zur Musikschule innerhalb des Bezirks (Begleitwege zu Fuß), Besuch von Verwandten außerhalb des Bezirks (Begleitwege zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Arzt im Bezirk (Begleitweg zu Fuß), Freizeitaktivitäten außerhalb des Bezirks (Auto als MitfahrerIn)

Regeneration / soziale Kontakte: FreundInnen, Lokale im Bezirk (Begleitweg zu Fuß), FreundInnen außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Ehrenamt: Vereinstreffen außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

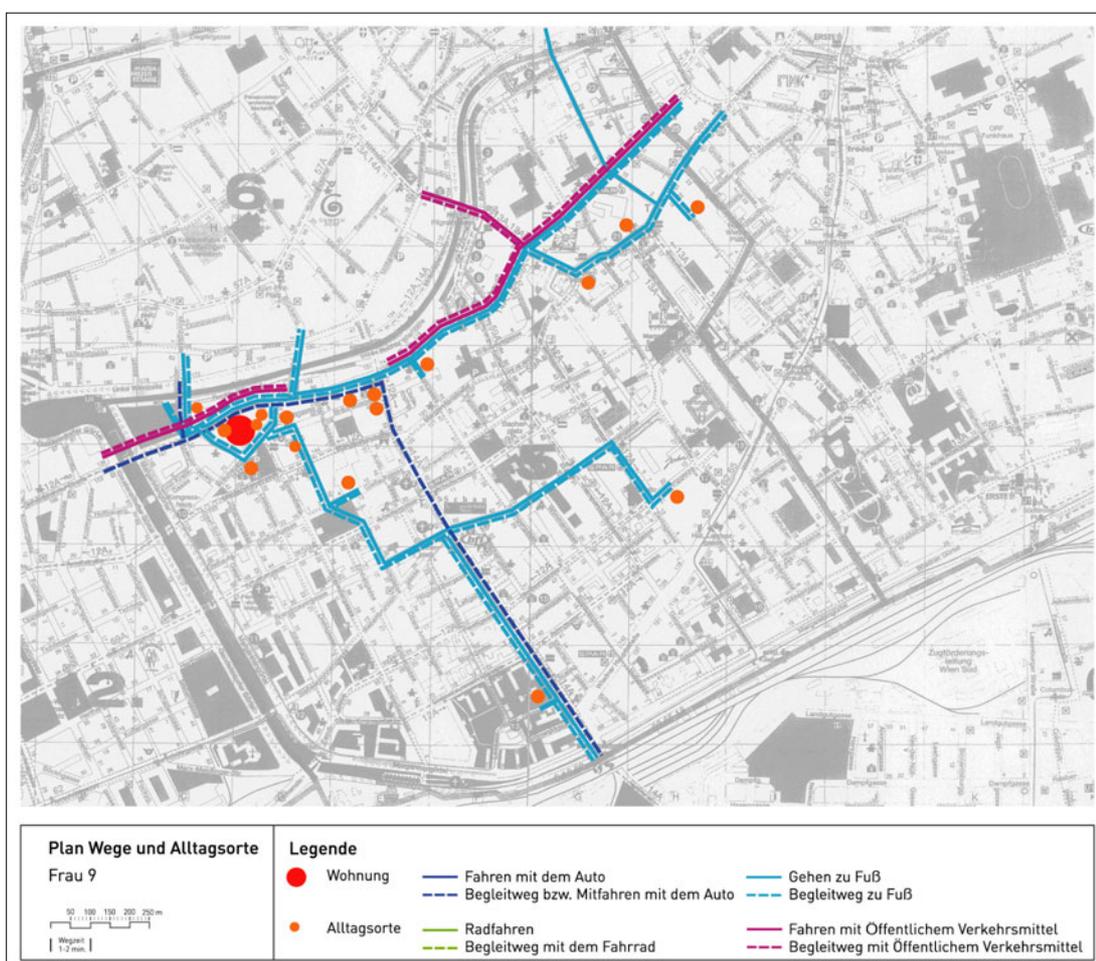


Abbildung 82
Wege und Alltagsorte Frau F9
Quelle: Eigene Erhebungen

Interviewte Männer

Männer	Alter	Mobilitätsvoraussetzungen	Lebensform	Hintergrund	Alltag
Herr M1	31 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Wohngemeinschaft (vier Erwachsene)	Österreicher wohnt seit 1998 im Bezirk	Vollzeiterwerbstätig
Herr M2	34 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Haushalt mit Partnerin und zwei kleinen Kindern	Österreicher wohnt seit 1995 im Bezirk	Vollzeiterwerbstätig
Herr M3	45 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel eigener PKW	Haushalt mit Partnerin und zwei Kindern	Österreicher wohnt seit 1988 im Bezirk	Vollzeiterwerbstätig nimmt Versorgungspflichtigen für andere wahr
Herr M4	10 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Haushalt mit Eltern und einem Geschwisterkind	Österreicher wohnt seit 1994 im Bezirk	Schüler
Herr M5	8 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Haushalt mit Eltern und einem Geschwisterkind	Österreicher wohnt seit 1996 im Bezirk	Schüler
Herr M6	39 Jahre	Füße eigener PKW	Haushalt mit Partnerin	Österreicher wohnt seit 1987 im Bezirk	Vollzeiterwerbstätig
Herr M7	37 Jahre	Füße Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel	Haushalt mit Partnerin und einem kleinen Kind	Österreicher wohnt seit 1993 im Bezirk	Vollzeiterwerbstätig nimmt Versorgungspflichtigen für andere wahr

Abbildung 83
Interviewte Männer
Quelle: Eigene Darstellung

Wege und Alltagsorte Mann M1

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (zu Fuß)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkäufe im Bezirk (zu Fuß), Einkäufe außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel) auf dem Heimweg von der Arbeit

Regeneration / soziale Kontakte: FreundInnen, Lokale, Kino im Bezirk (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), FreundInnen, Lokale, Kino außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Sport außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Bildung: Volkshochschule im Bezirk (zu Fuß), Universität außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

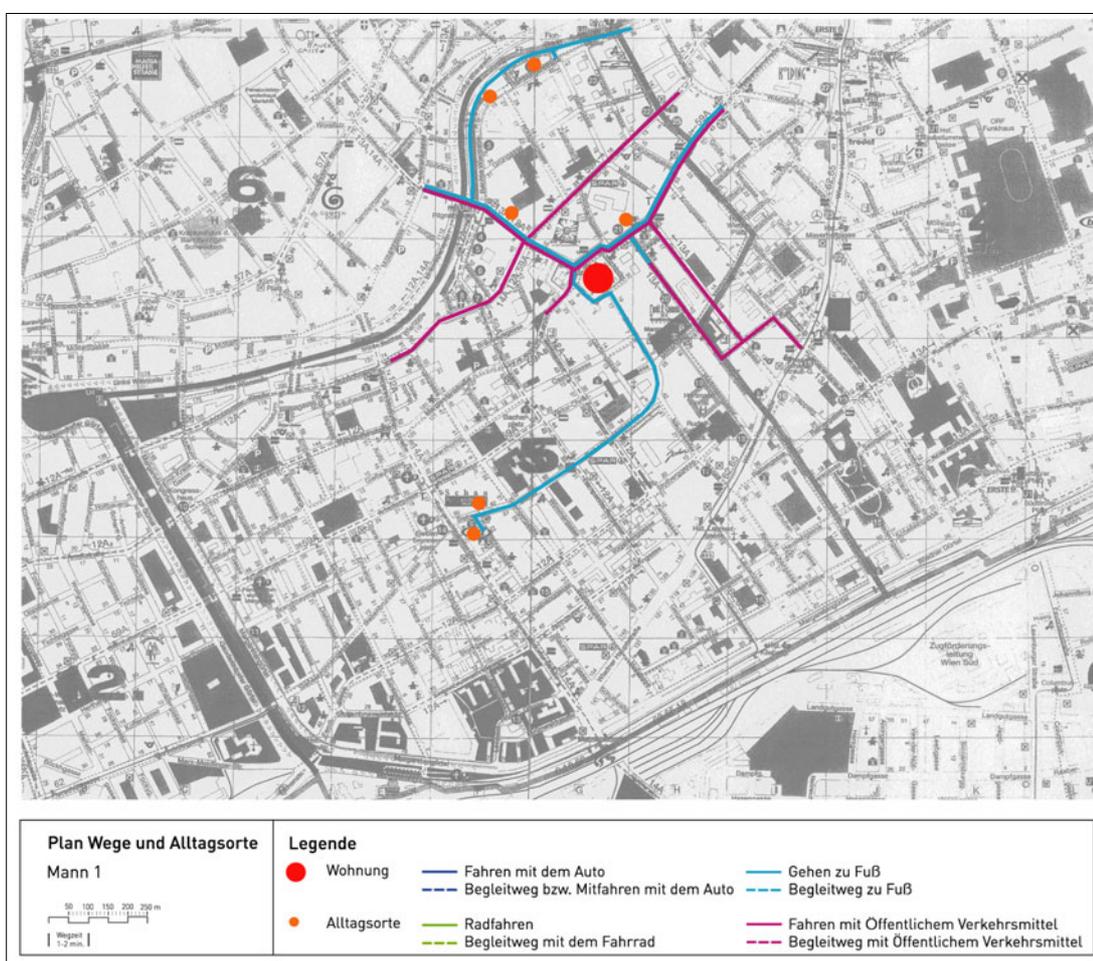


Abbildung 84
Wege und Alltagsorte Mann M1
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Mann M2

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkaufen im Bezirk (zu Fuß), auf dem Heimweg

Regeneration / soziale Kontakte: Treffen mit FreundInnen außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel) am Heimweg

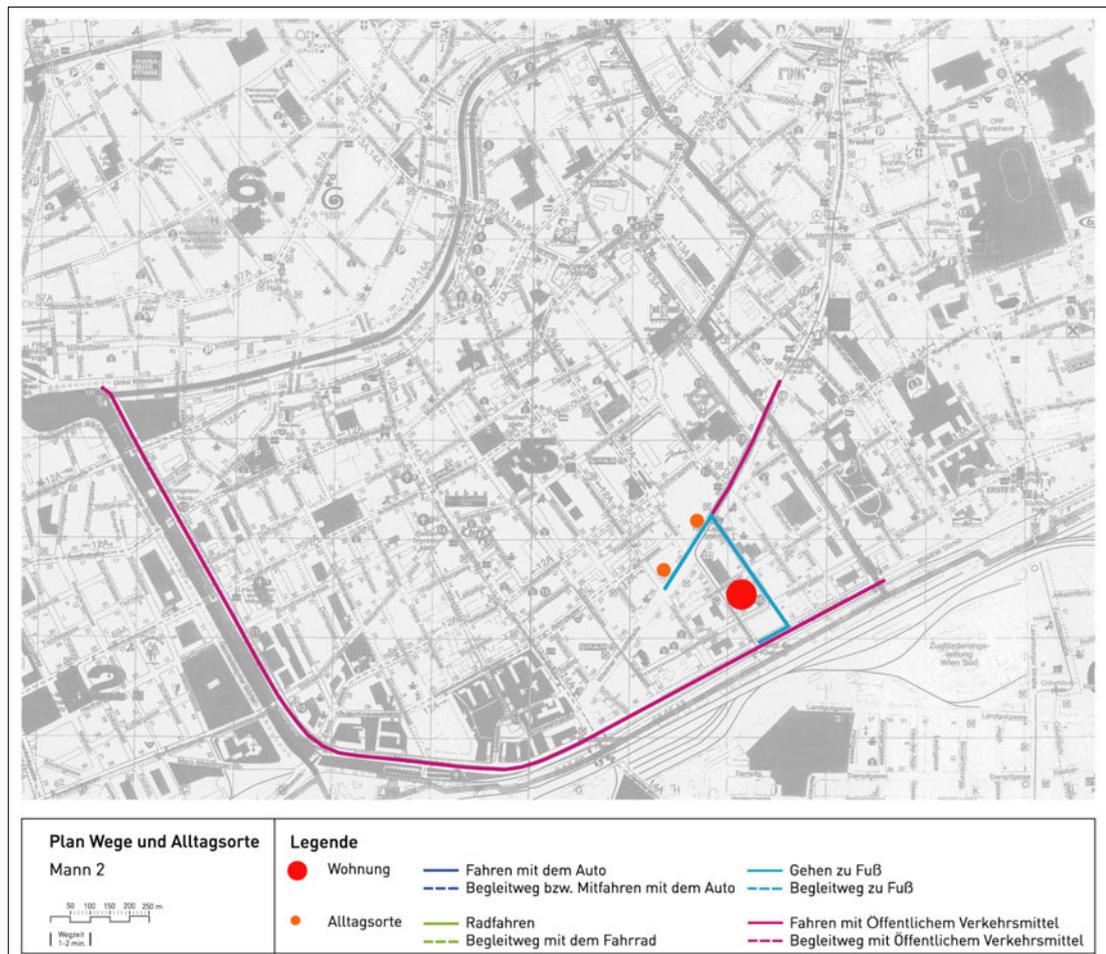


Abbildung 85
Wege und Alltagsorte Mann M2
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Mann M3

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkaufen im Bezirk (Begleitweg zu Fuß), Einkaufen außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Begleiten der Kinder zur Schule innerhalb des Bezirks (Begleitweg zu Fuß), Besuch von Verwandten außerhalb des Bezirks (Begleitwege zu Fuß, Auto als Lenker), Freizeitaktivitäten am Wochenende außerhalb des Bezirks (Begleitweg, zu Fuß, Auto als Lenker)

Regeneration / soziale Kontakte: Lokale, Kino im Bezirk (zu Fuß), Lokale außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel)

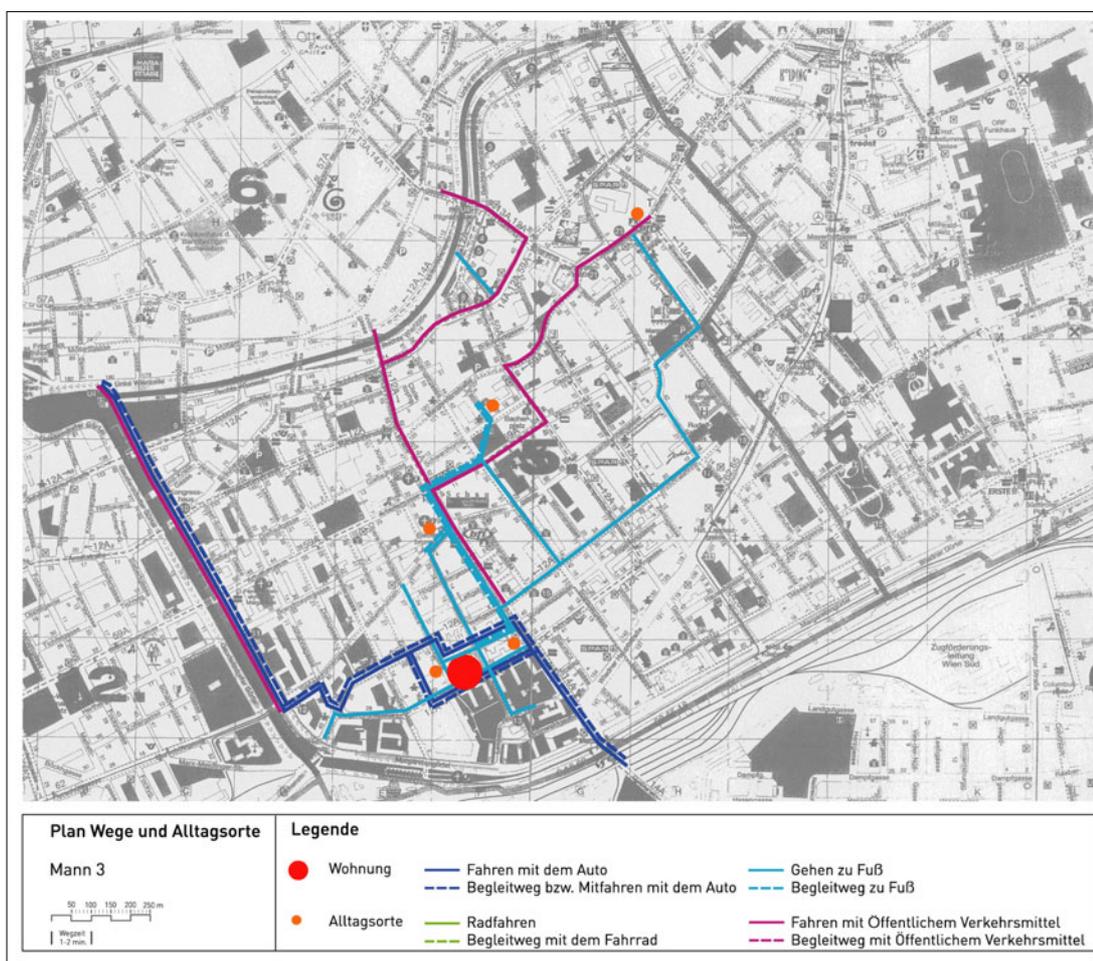


Abbildung 86
 Wege und Alltagsorte Mann M3
 Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Mann M4 (Jugendlicher)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkaufen im Bezirk (zu Fuß) auf dem Heimweg von der Schule

Regeneration / soziale Kontakte: Freunde im Bezirk (zu Fuß), Freunde außerhalb des Bezirks (zu Fuß), Sport außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Besuch von Verwandten außerhalb des Bezirks (Auto als Mitfahrer), Freizeitaktivitäten am Wochenende (Auto als Mitfahrer)

Bildung: Schule im Bezirk (zu Fuß)

Ehrenamt: Kirche im Bezirk (zu Fuß)

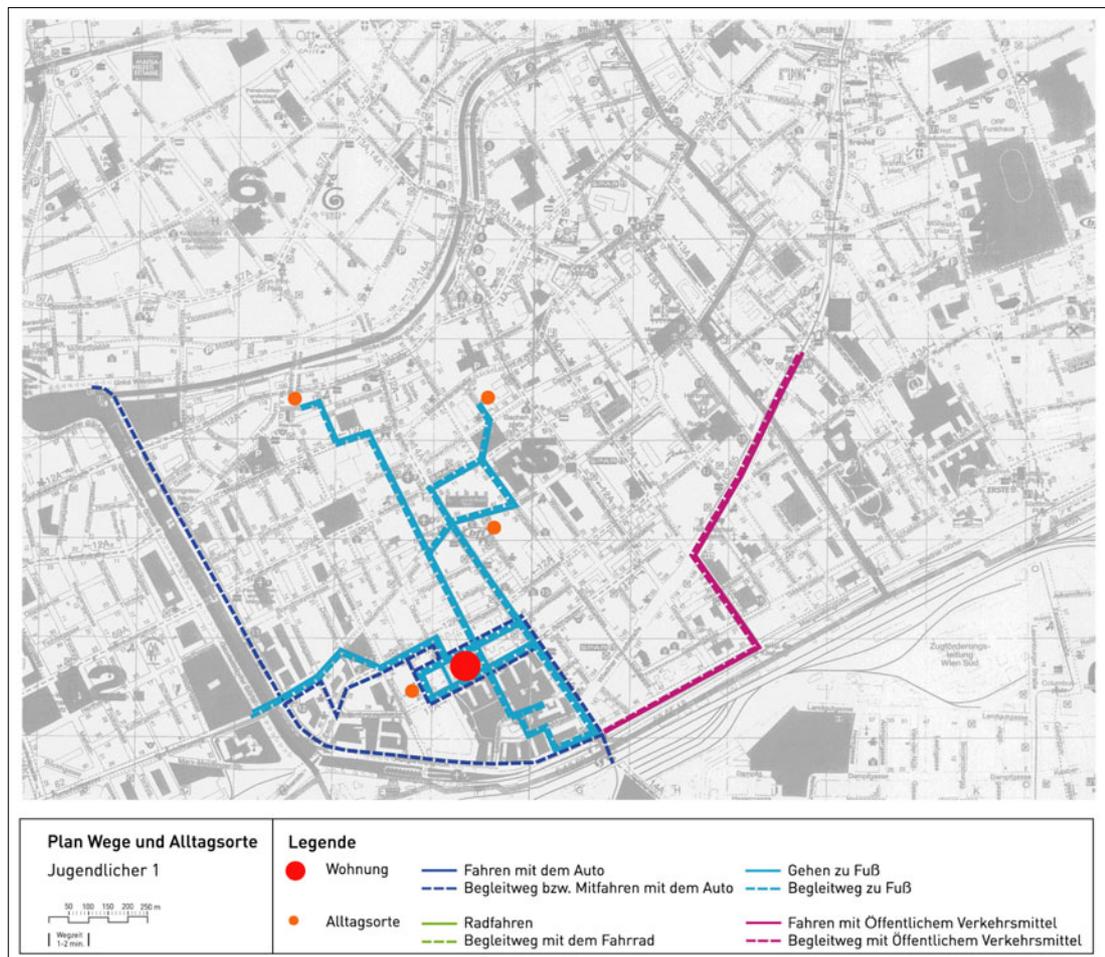


Abbildung 87
Wege und Alltagsorte Mann M4 (Jugendlicher)
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Mann M5 (Jugendlicher)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkaufen im Bezirk (zu Fuß) auf dem Heimweg von der Schule

Regeneration / soziale Kontakte: Freunde im Bezirk (zu Fuß), Freunde außerhalb des Bezirks (zu Fuß), Sport außerhalb des Bezirks (zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel), Ärztin außerhalb des Bezirks (zu Fuß, Auto als Mitfahrer), Besuch von Verwandten außerhalb des Bezirks (Auto als Mitfahrer), Freizeitaktivitäten am Wochenende (Auto als Mitfahrer)

Bildung: Schule im Bezirk (zu Fuß)

Ehrenamt: Kirche im Bezirk (zu Fuß)

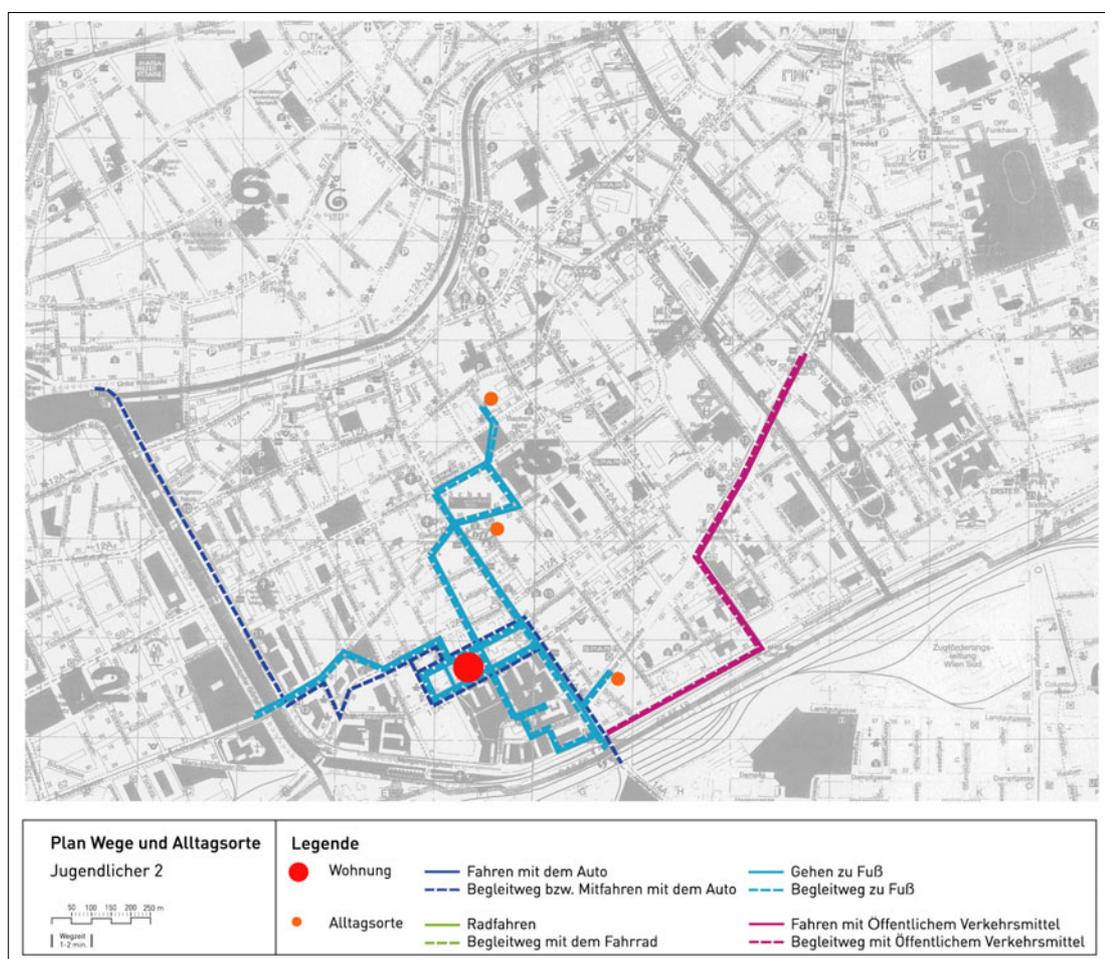


Abbildung 88
Wege und Alltagsorte Mann M5 (Jugendlicher)
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Mann M6

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (zu Fuß, Auto als Lenker)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkaufen im Bezirk (zu Fuß), Einkaufen außerhalb des Bezirks (zu Fuß, Auto als Lenker)

Regeneration / soziale Kontakte: Lokale im Bezirk (zu Fuß), Freizeitaktivitäten außerhalb des Bezirks (zu Fuß, Auto als Lenker)

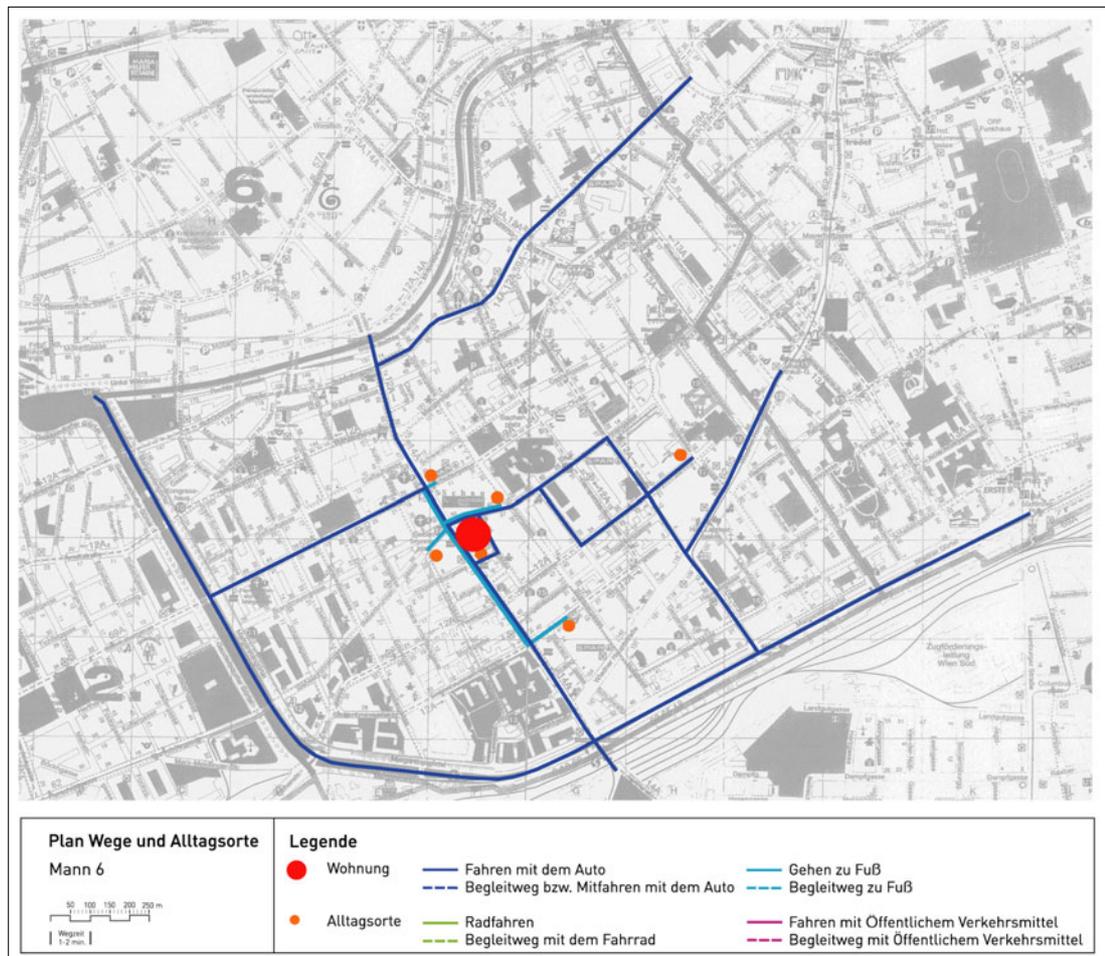


Abbildung 89
 Wege und Alltagsorte Mann M6
 Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Mann M7

Erwerbsarbeit: Arbeitsort außerhalb des Bezirks (zu Fuß)

Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit: Einkaufen einmal wöchentlich im Bezirk (zu Fuß), Begleitung des Kindes zur Tagesmutter innerhalb des Bezirks (Begleitweg zu Fuß)

Regeneration / soziale Kontakte: FreundInnen, Lokale im Bezirk (zu Fuß)

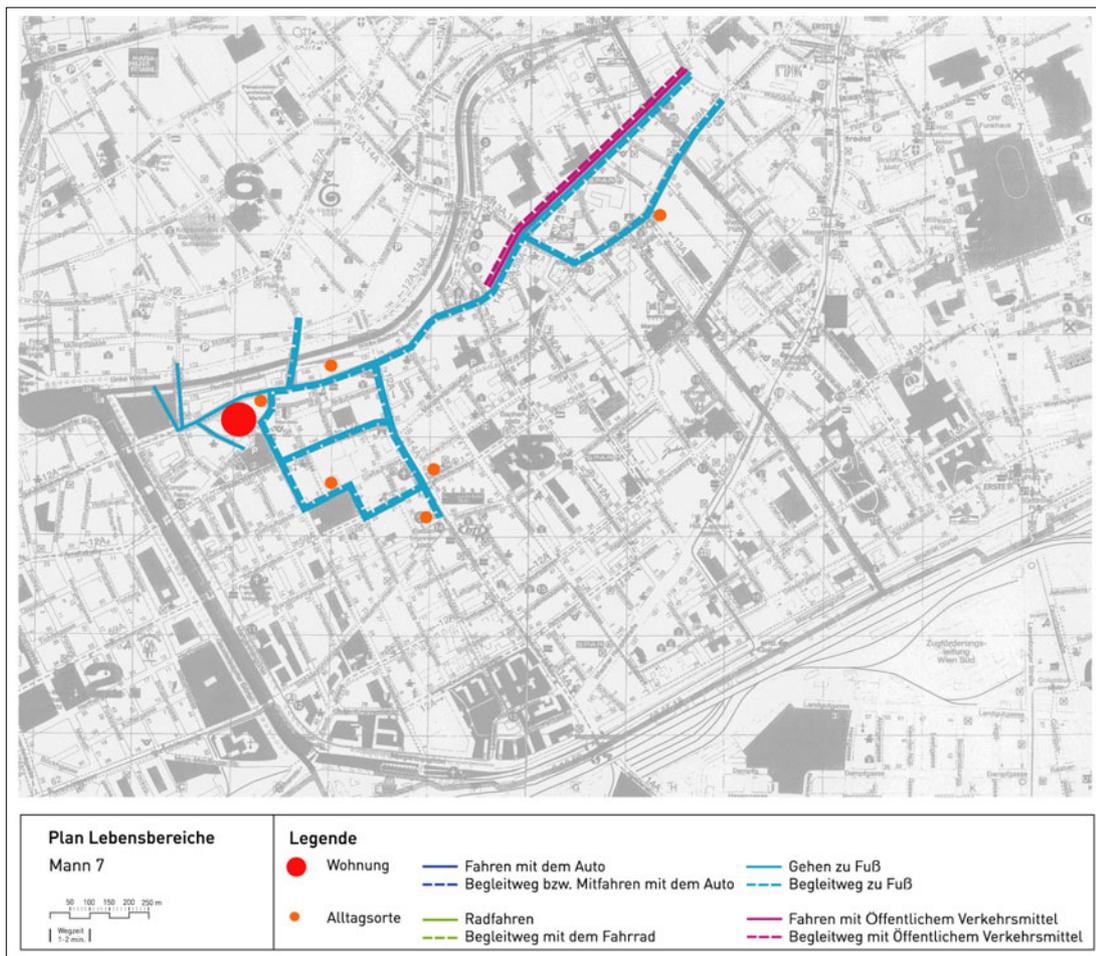


Abbildung 90
Wege und Alltagsorte Mann M7

Quelle: Eigene Erhebungen

3.4.3. Auswertung / Interpretationen

In der explorativen Studie zu den Alltagswegen und zur Alltagsmobilität in Wien Margareten werden die Lebensbereiche sowie die damit verbundenen Wege von Menschen in ganz unterschiedlichen Wohn- und Lebenszusammenhängen in komplexer Weise abgebildet. Der Fokus der qualitativ angelegten Forschungsarbeit zu den Alltagswegen in Wien Margareten liegt auf der Darstellung der Vielfalt vom Unterwegs Sein ganz generell und dem **Verstehen** (Lamnek, Siegfried: 2005, 243) von Mobilität im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Lebenszusammenhängen und Versorgungs- und Betreuungspflichten der einzelnen Menschen sowie den Hintergründen und Motiven der Verkehrsmittelwahl.

Wege und Alltagsorte der interviewten Frauen

Es zeigt sich ein dichtes Netz an Alltagsorten, unterschiedlichen Wegen, die sowohl allein als auch in Begleitung zurückgelegt werden. Die interviewten Frauen sind in allen Teilen des Bezirks unterwegs und verlassen den Bezirk an (fast) allen möglichen Stellen.

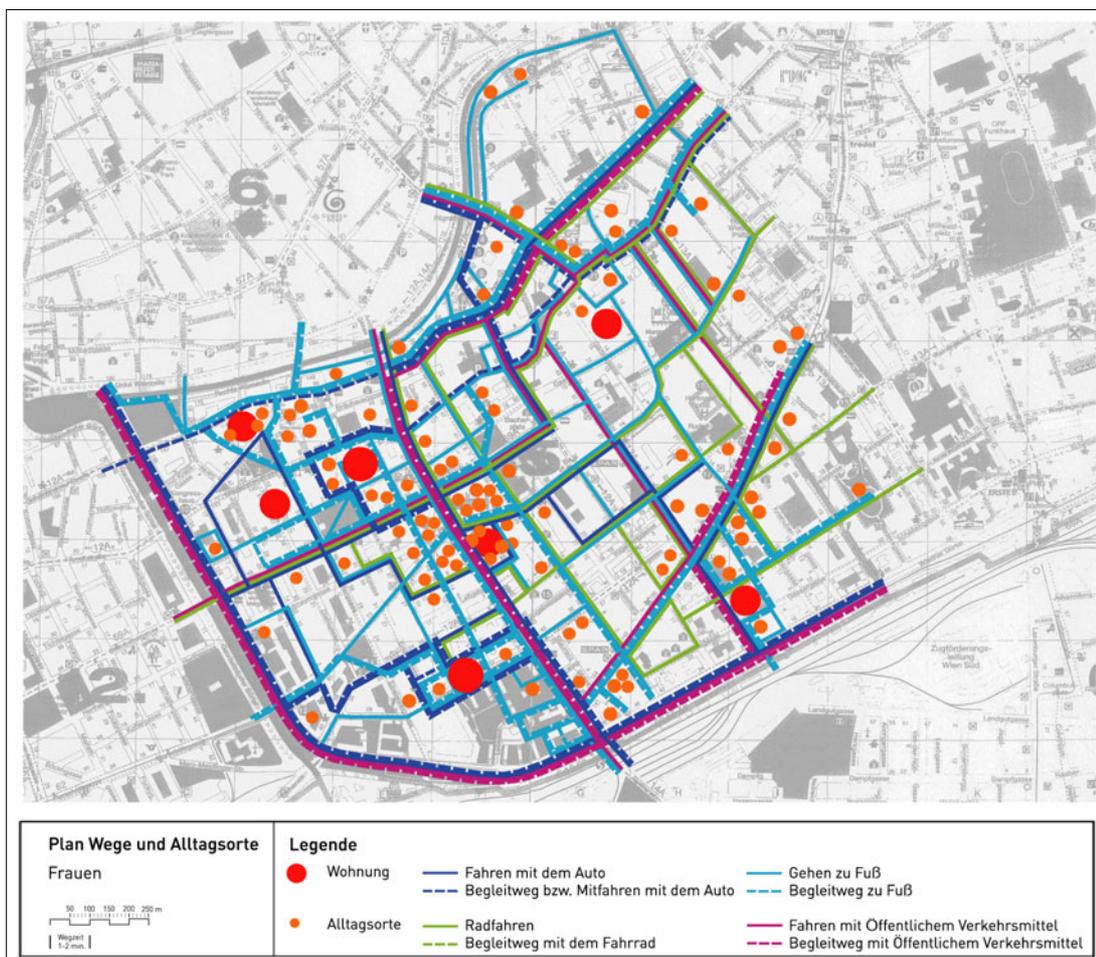


Abbildung 91

Wege und Alltagsorte der interviewten Frauen

Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte der interviewten Männer

Es zeigt sich ein ausgedünntes Netz an Alltagsorten, an unterschiedlichen Wegen, die vor wiegend allein zurückgelegt werden. Die interviewten Männer sind in ausgewählten Teilen des Bezirks unterwegs und verlassen den Bezirk an wenigen Stellen.

Im Vergleich zu den interviewten Frauen fällt auf, dass die interviewten Männer viel weniger Wege zu Fuß zurücklegen.

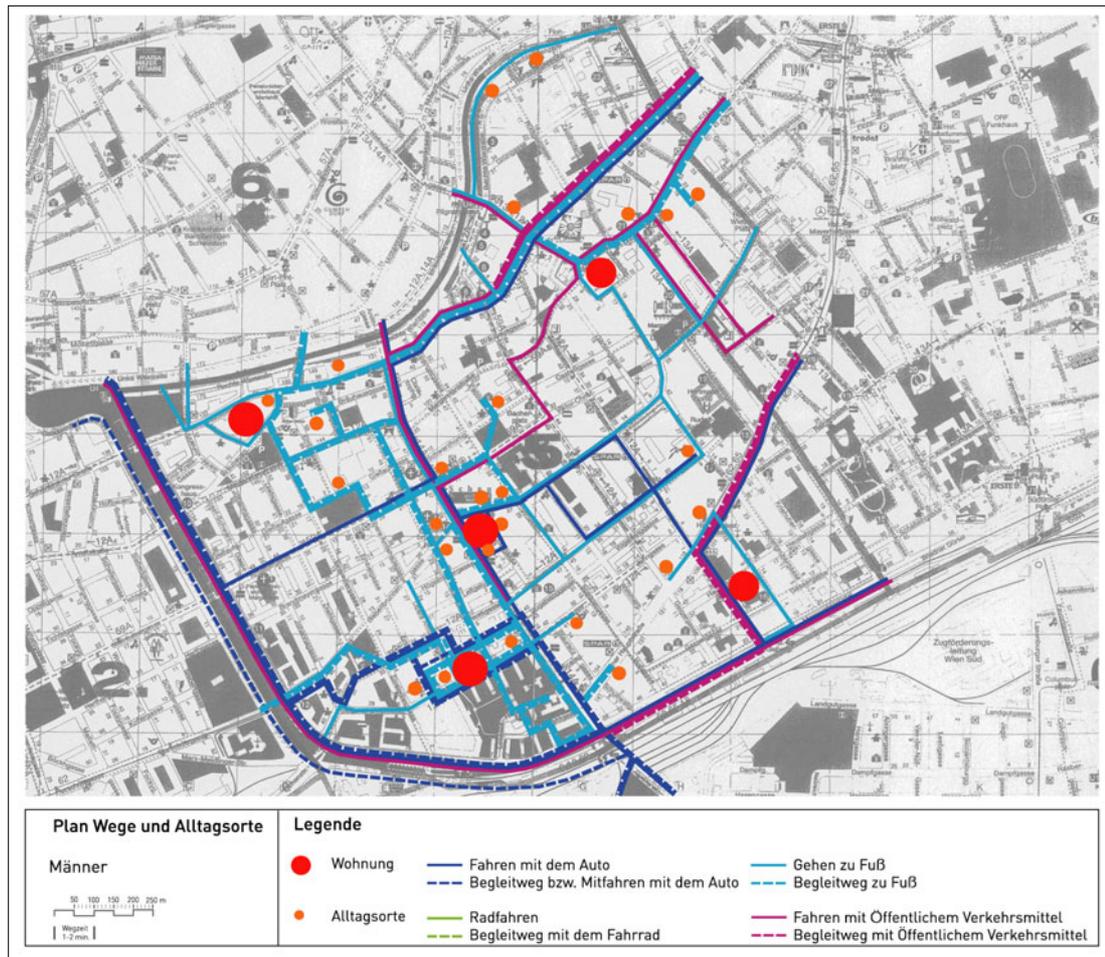


Abbildung 92
Wege und Alltagsorte der interviewten Männer
Quelle: Eigene Erhebungen

Haushalte

Der folgende Plan zeigt die Lage der interviewten Haushalte im Bezirk.

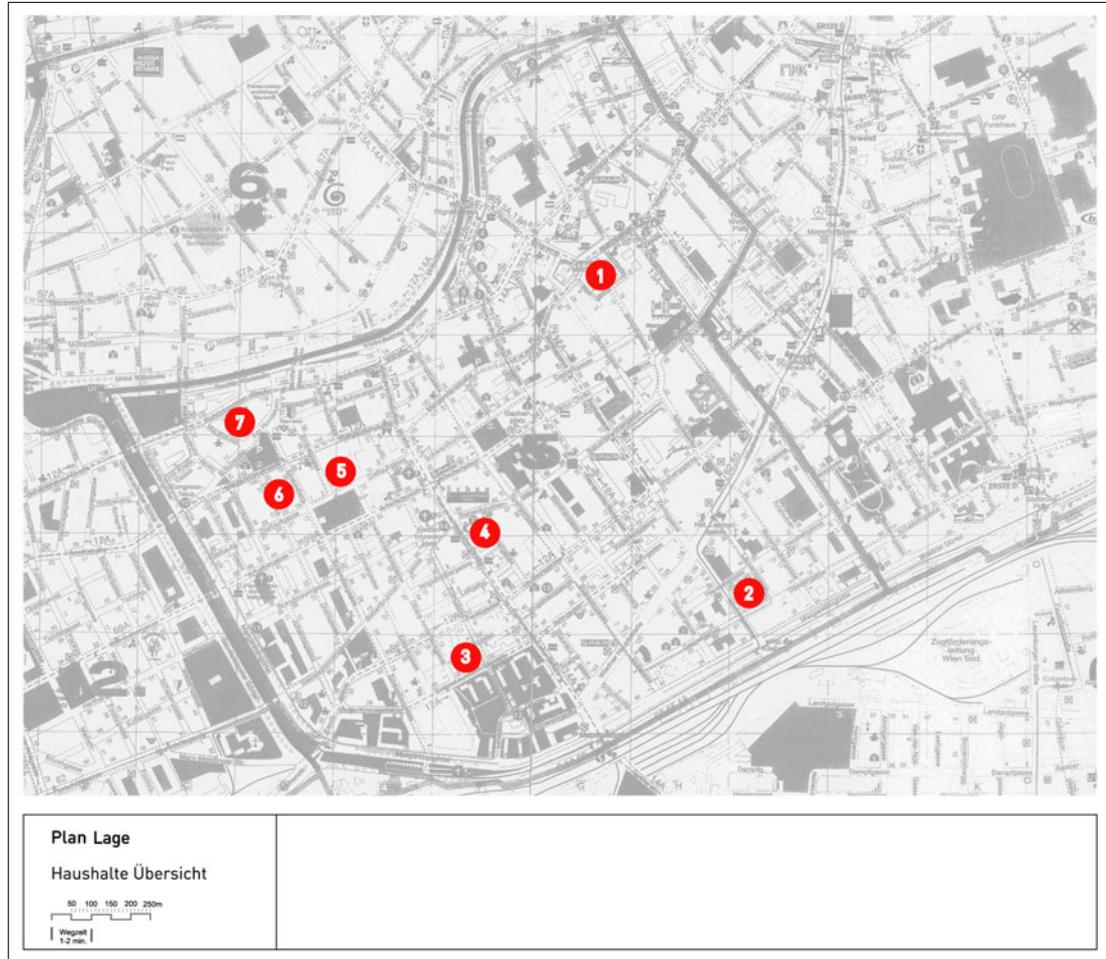


Abbildung 93
Lage der interviewten Haushalte im Bezirk
Quelle: Eigene Erhebungen

Die interviewten Haushalte lassen sich als folgende „Haushaltstypen“ beschreiben:

Haus-halt-Nr.	Anzahl der Personen	Lebensform	Alltag
H1	3 erwachsene Frauen, 1 erwachsener Mann	Wohngemeinschaft	Alle erwerbstätig bzw. in Ausbildung Reproduktionsarbeit für sich selbst
H2	1 erwachsene Frau 1 erwachsener Mann 2 Kleinkinder	Familie mit Klein- kindern	Mann vollzeiterwerbstätig Frau teilzeiterwerbstätig Kinder im Kindergarten bzw. Säugling Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit übernimmt überwiegend die Frau
H3	1 erwachsene Frau 1 erwachsener Mann 2 Jugendliche	Familie mit älteren Kindern	Mann vollzeiterwerbstätig Frau teilzeiterwerbstätig Kinder in der Volksschule Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit übernehmen beide Elternteile, Begleitwege unter der Woche übernimmt überwiegend die Frau
H4	1 ältere Frau	Alleinstehend	In Pension Reproduktionsarbeit für sich selbst fallweise Betreuungsarbeit für Enkelin
H5	1 erwachsene Frau 1 erwachsener Mann Familie ohne Kinder	Mann vollzeiter- werbstätig Frau vollzeiter- werbstätig	Haus- und Versorgungsarbeit übernimmt überwiegend die Frau
H6	1 erwachsene Frau 2 Kleinkinder	Alleinerziehend mit Kleinkindern	Frau in Karenz und geringfügig beschäf- tigt Kinder im Kindergarten Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit übernimmt die Frau
H7	1 erwachsene Frau 1 erwachsener Mann 1 Kleinkind	Familie mit Klein- kind	Mann vollzeiterwerbstätig Frau vollzeiterwerbstätig Kind bei der Tagesmutter Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit übernimmt überwiegend die Frau Begleitwege zur Tagesmutter überneh- men beide Elternteile

Abbildung 94

Haushaltstypen

Quelle: Eigene Darstellung

Wege und Alltagsorte Haushalt H1

Die Wege von Haushalt H1 sind geprägt von einem Mix an unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Einige Alltagsorte, vor allem Geschäfte, Lokale und Kino befinden sich im Bezirk, generell ist zu sagen, dass für viele Lebensbereiche der Bezirk vor allem in Richtung 6. und 4. Bezirk verlassen wird.

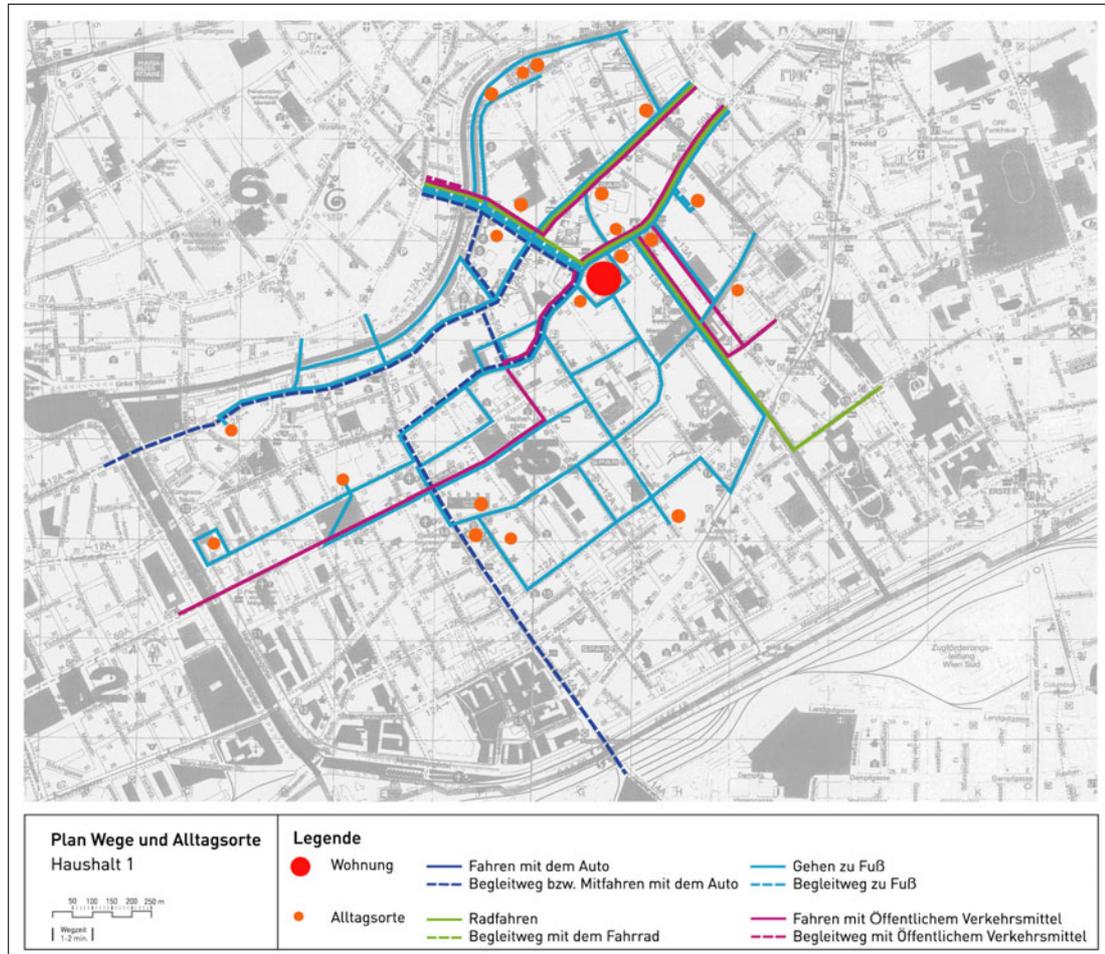


Abbildung 95
Wege und Alltagsorte Haushalt H1
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Haushalt H2

Die Wege von Haushalt H2 sind geprägt davon die Orte der Erwerbsarbeit zu erreichen und dabei die Familien- und Versorgungswege zu kombinieren (Kindergarten, einkaufen). Die meisten Alltagsorte, vor allem Geschäfte, Spielplatz und auch FreundInnen des Kindes befinden sich im Bezirk im nahen Wohnumfeld.

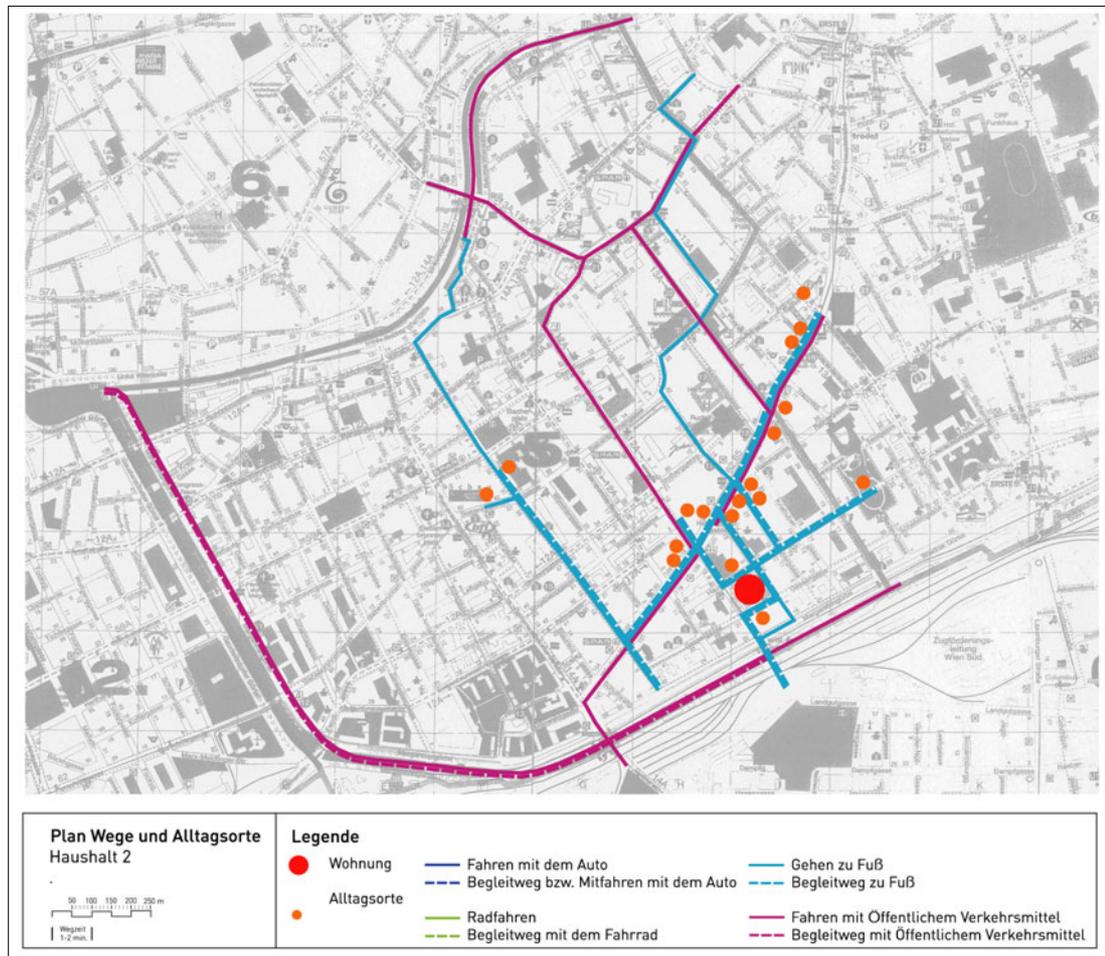


Abbildung 96
Wege und Alltagsorte Haushalt H2
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Haushalt H3

Die Wege von Haushalt H3 sind geprägt von einem Mix an unterschiedlichen Verkehrsmitteln und von einer Vielzahl von Alltagsorten, vor allem Geschäfte, Lokale, Schule, FreundInnen, die sich im Bezirk befinden. Viele Fußwege werden im nahen Wohnumfeld zurückgelegt.

Der Bezirk wird für die Erwerbsarbeit und für Sport- bzw. andere Freizeitaktivitäten (diese vor allem am Wochenende) verlassen.

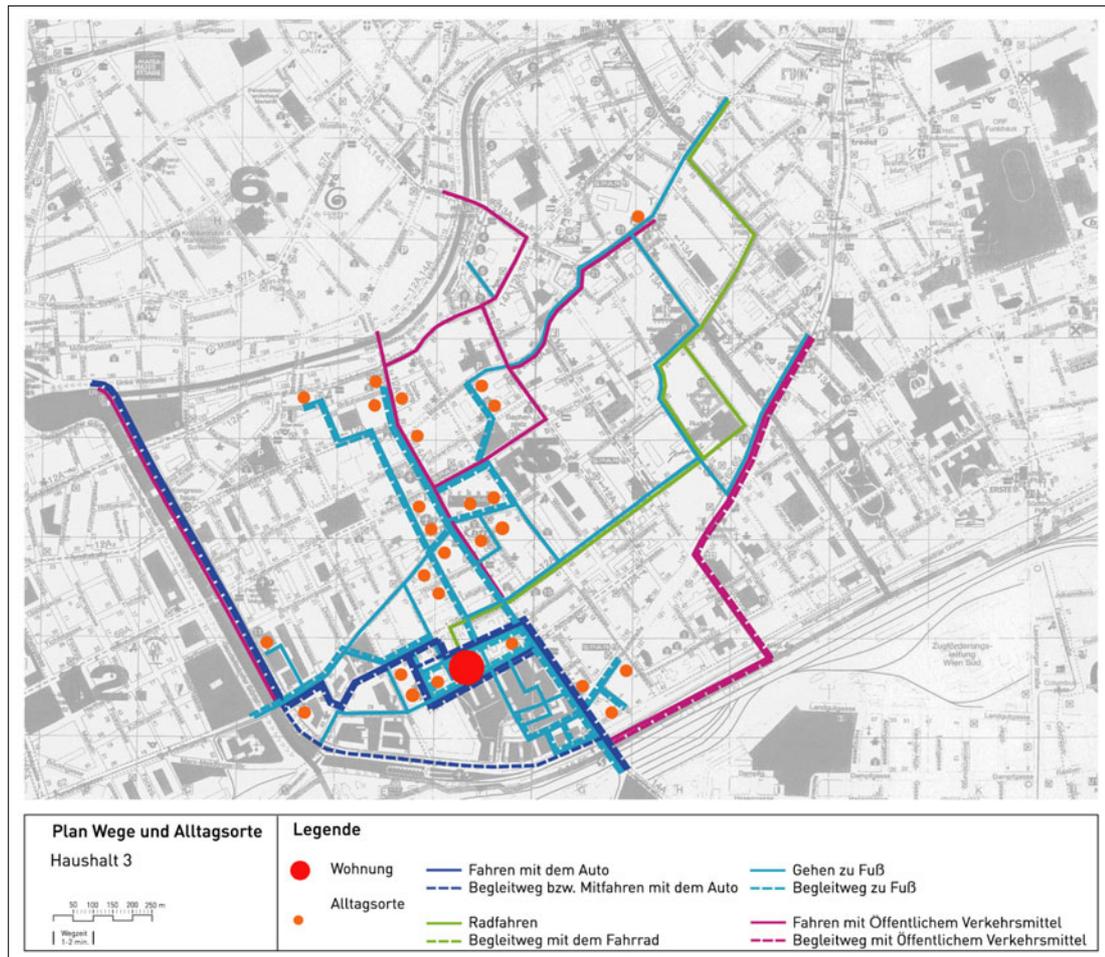


Abbildung 97
Wege und Alltagsorte Haushalt H3
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Haushalt H4

Die Wege von Haushalt H4 sind geprägt von den Verkehrsmitteln Auto und Fahrrad. Einige Alltagsorte, vor allem Geschäfte und Lokale befinden sich im Bezirk im nahen Wohnumfeld. Für die Erwerbsarbeit und für andere Tätigkeiten, wie Sport und auch Besuch bei ÄrztInnen, wird der Bezirk an wenigen Stellen mit dem Auto oder dem Fahrrad verlassen.

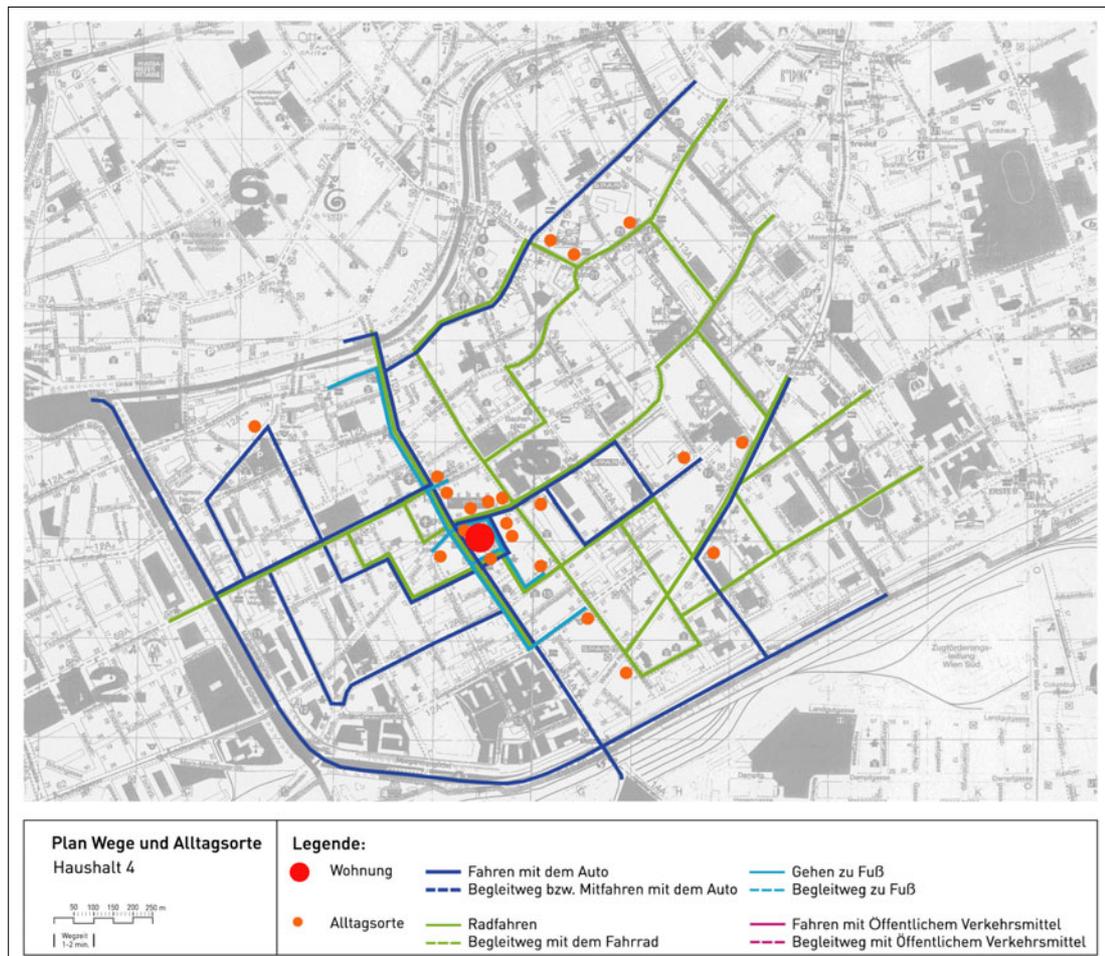


Abbildung 98
Wege und Alltagsorte Haushalt H4
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Haushalt H5

Die meisten Wege von Haushalt H5 im Bezirk werden in der Wohnumgebung zurückgelegt. Die Alltagsorte, wie Geschäfte, befinden sich im Bezirk ebenfalls in der Nähe der Wohnung.

Der Bezirk wird an wenigen Stellen verlassen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln vor allem in Richtung Innenstadt und Schönbrunn, mit dem Auto vor allem am Wochenende.

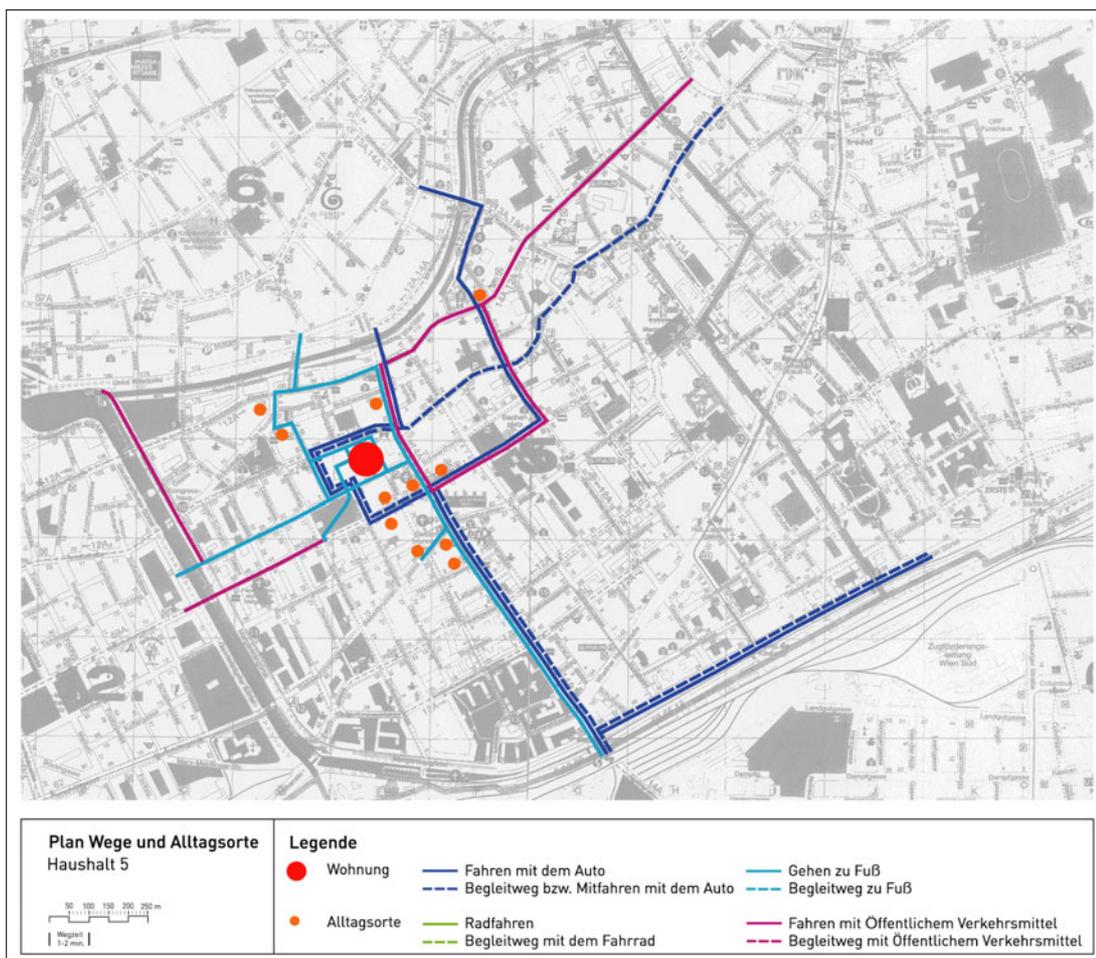


Abbildung 99
Wege und Alltagsorte Haushalt H5
Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Haushalt H6

Haushalt H6 hat ein Netz an Fußwegen im Wohnumfeld (Kindergarten, Erwerbsarbeit, Spielplätze, Geschäfte). Für regelmäßige Besuche bei Verwandten und Freunden wird der Bezirk mit öffentlichen Verkehrsmitteln verlassen.

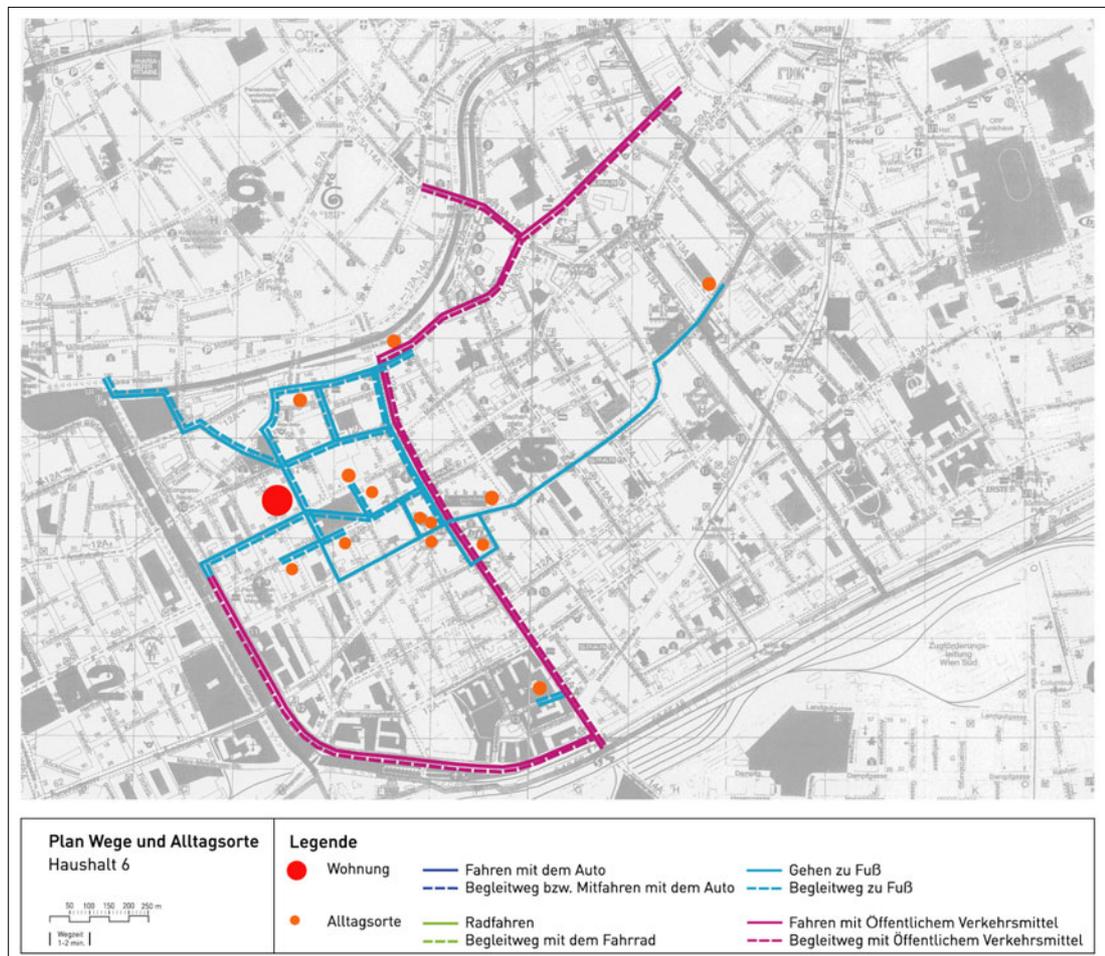


Abbildung 100
 Wege und Alltagsorte Haushalt H6
 Quelle: Eigene Erhebungen

Wege und Alltagsorte Haushalt H7

Haushalt H7 ist geprägt von vielen Fußwegen zu relevanten Alltagsorten im Bezirk (Geschäfte, FreundInnen), die nahezu alle in Begleitung zurückgelegt werden. Die Erwerbsarbeit findet außerhalb des Bezirks statt und dazu wird der Bezirk mit den öffentlichen Verkehrsmitteln verlassen.

Für Freizeitaktivitäten vor allem am Wochenende wird der Bezirk mit einem Auto als Mitfahrende verlassen.

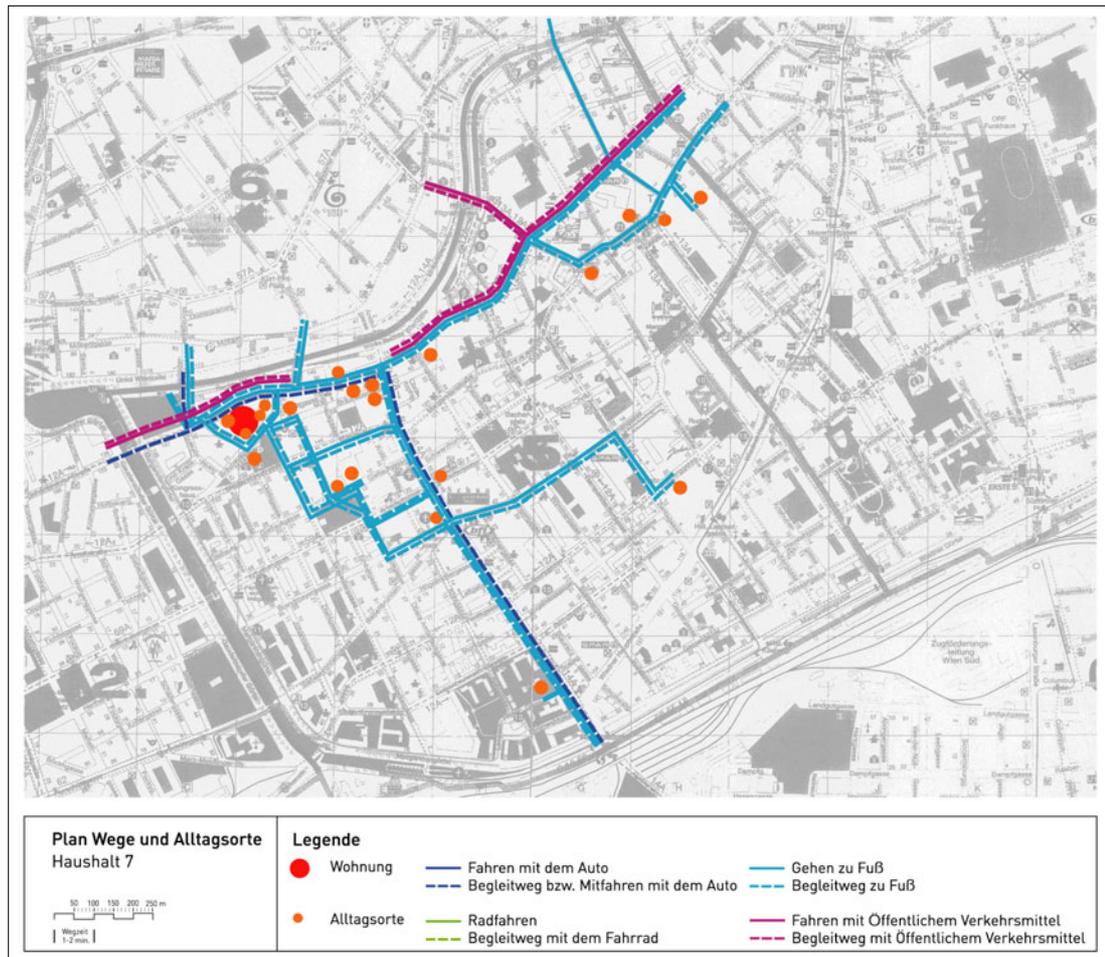


Abbildung 101
Wege und Alltagsorte Haushalt H7
Quelle: Eigene Erhebungen

„Da die qualitative Sozialforschung eben nicht im Sinne der quantitativen Methodologie generalisieren möchte, ist die Frage der Stichprobengewinnung und -ziehung, somit auch die der Repräsentativität, keine entscheidende. Qualitativer Methodologie geht es eben eher um Typisierungen bzw. Typologien, weshalb die Repräsentativität nicht so bedeutsam erscheint.“ (Lamnek, Siegfried: 2005, 384) Da die Erhebung und Erfassung der Daten für die Alltagswege-Pläne qualitativ erfolgt ist, scheidet eine quantitativ-statistische Auswertung aus methodologischen und pragmatischen Gründen aus.

3.4.3. Gegenüberstellung Alltagswege-Pläne – quantitativer Wegefragebogen

Wie schon im Kapitel 3.3. theoretisch ausgeführt gehe ich davon aus, dass sich bereits im Fragebogen zu Verkehrs- und Mobilitätsbefragungen, dargestellt an drei ausgewählten Beispielen, Vereinfachungen und Verkürzungen wiederfinden, die wesentliche Aspekte des Mobilitätsverhaltens, vor allem von Menschen mit Betreuungspflichten, ausblenden.

Durch die im Kapitel 3.4. vorgestellte Methode sowie durch die exemplarisch durchgeführten Mobilitätsbefragungen mit der Methode Alltagswege-Pläne wurde deutlich, dass Mobilität von Menschen ein vielschichtiges Phänomen darstellt.

Auf Basis der in den Gesprächen zu den Alltagswegen geschilderten „gestrigen Wegen“ wurden ebendiese Wege in einem gängigen, quantitativen Wegefragebogen eingetragen sowie jene Informationen, die durch diesen Fragebogen NICHT abgebildet werden, explizit herausgearbeitet. Die Datengrundlage für die folgende Gegenüberstellung bilden 16 Wegefragebögen (9 von Frauen und 7 von Männern) sowie die entsprechenden schriftlichen Aufzeichnungen über die Gespräche zu den „gestrigen Wegen“.

Die 9 Frauen legten an ihren „gestrigen Tagen“ insgesamt 38 Wege zurück und die 9 Männer insgesamt 19 Wege. Das ergibt eine durchschnittliche Wegeanzahl bei den Frauen von 4,22 und bei den Männern von 2,71. Zu den Wegezwecken lässt sich festhalten, dass auch in der geringen Anzahl der Fälle bereits deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede feststellbar sind.

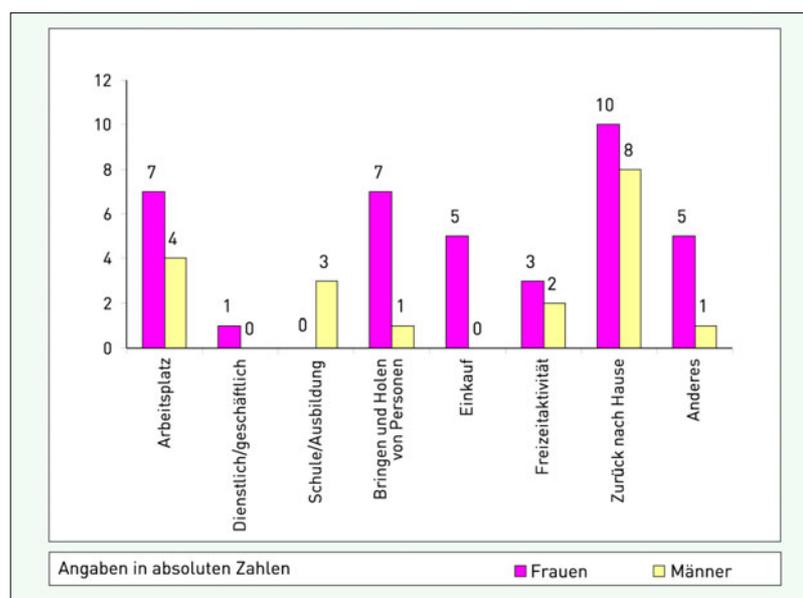


Abbildung 102
Wegezwecke des „gestrigen Tages“ der interviewten Frauen und Männer
Quelle: Eigene Erhebungen

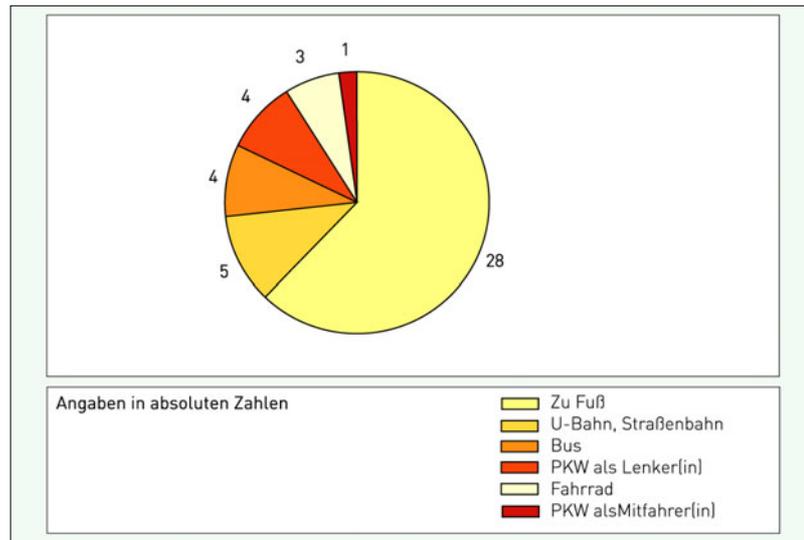


Abbildung 103
 Benutzte Verkehrsmittel des „gestrigen Tages“ der interviewten Frauen
 Quelle: Eigene Erhebung

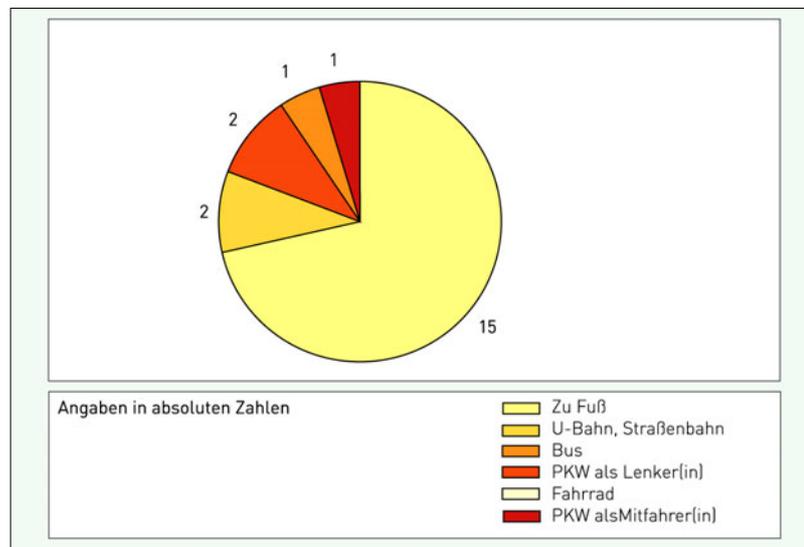


Abbildung 104
 Benutzte Verkehrsmittel des „gestrigen Tages“ der interviewten Männer
 Quelle: Eigene Erhebungen

Die Auswertung der Gespräche zu den Wegen des „gestrigen Tages“ sowie das Eintragen der Wege in einen gängigen Wegefragebogen zeigen, dass nicht alle Merkmale der Wege, Wegezwecke und Tätigkeiten auf dem Weg auf dem Fragebogen eingetragen werden können. Die folgende Abbildung zeigt, welche weiteren Wegezwecke und Tätigkeiten am „gestrigen Tag“ noch stattgefunden haben.

	Weitere Wegezwecke und Tätigkeiten am Weg	Weitere Anmerkungen zum „gestrigen Tag“
Frau 1	Weg 1: Kauf eines coffee-to-go an der Bushaltestelle auf dem Weg in die Arbeit	
Frau 2	Weg 1: Telefonat während des Fußwegs zum Arbeitsplatz	Die Wege um die Mittagszeit zum Einkaufen wurden erst auf Nachfrage erzählt (Weg 2 und Weg 3)
Frau 3	Weg 2: Einkauf eines Imbiss auf dem Nachhauseweg	
Frau 4	Weg 4: Spielplatzbesuch mit dem Wegezweck „Freizeit“ angegeben, jedoch nur für das begleitete Kind „Freizeit“; für Frau 4 etwas anderes – nämlich „Nachmittag am Spielplatz“	Alle Wege des „gestrigen Tages“ wurden mit einem Säugling im Kinderwagen zurückgelegt („ja“ bei der Frage nach dem Transport eines Gepäckstücks) Weg 1 und Weg 4 wurden zusätzlich mit dem Kindergartenkind zurückgelegt.
Frau 5	—	Ist das „zu Fuß gehen“ von der Tiefgarage in die Wohnung auch als „Verkehrsmittel“ anzugeben?
Frau 6	Weg 1: Kaffeetrinken mit einer Freundin während des Einkaufsbummels	
Frau 7	Weg 5: Besuch und Essen bei einer Freundin	
Frau 8	Weg 3: Spazierengehen in Begleitung eines Bekannten und anschließend Treffen zum Mittagessen bei FreundInnen Weg 4: Bringen und Holen von Personen und dann Spielplatzbesuch mit den Kindern („Ausnützen des schönen Wetters“)	Weg 1 und Weg 4 wurden gemeinsam mit den Kindern zurückgelegt.
Frau 9	Weg 1: Essen in die Kindergruppe bringen Weg 4 und 5: Wegezweck zwar „Bringen und Holen von Personen“, jedoch der Aufenthalt im öffentlichen Raum wird nicht abgebildet. Weg 7: Zweck war Besuch einer Vereinssitzung Weg 4 und 5 wurden gemeinsam mit dem Kind zurückgelegt.	
Mann 1	—	—
Mann 2	Weg 1: Einkauf in einer Trafik auf dem Weg zum Arbeitsplatz während der Wartezeit auf die Straßenbahn	
Mann 3	—	—
Mann 4	Weg 1: Treffen eines Freundes am Schulweg	
Mann 5	Weg 3: Besuch bei einem Schulfreund und dort lernen und spielen	
Mann 6	Weg 1: Tanken und Einkauf auf dem Weg zum Arbeitsplatz	
Mann 7	Weg 2: Das besuchte Kaffeehaus wird explizit als Ort zum „Arbeiten“ bezeichnet	
Generell		Schätzungen der Entfernungen vor allem bei kurzen Distanzen fiel den InterviewpartnerInnen schwer

Abbildung 105

Die durch den Wegefragebogen NICHT abgebildeten Merkmale

Quelle: Eigene Darstellung

Die vorgenommene Gegenüberstellung der Methode Alltagswege-Pläne mit einem gängigen Wegefragebogen zeigt deutlich, dass durch die Alltagswege-Plänen mehr an Informationen zur Alltagsmobilität und deren qualitativen Aspekten von Menschen generiert werden kann.

Durch einen gängigen Wegefragebogen werden folgende Aspekte / Indikatoren von Mobilität erhoben:

- Beginn und Ende der Wege (ohne diese dann in den Auswertungen dann räumlich zu verorten)
- Wegelänge und Wegdauer
- Verkehrsmittelwahl, Modal Split
- Jeweils der sogenannte Haupt-Wegezweck eines Weges

Durch die Alltagswege-Pläne werden vor allem folgende Aspekte von Mobilität sichtbar:

- Bedeutung der Fußwege
- Aufenthaltsqualitäten von Wegen
- Alltagsorte und der Gesamtarbeitsalltag von Menschen
- Differenzierte Darstellung von Wegen und Wegeketten
- Differenzierte Darstellung von Wegezwecken
- Bedeutung und Notwendigkeiten von Begleitwegen
- Visualisierung der Wegeketten und Wegemuster

Die Ergebnisse der explorativen Studie zeigen, wie vielfältig und komplex Wegeketten und Wegemuster von unterschiedlichen Personen sind. Es wird auch bereits in den zahlenmäßig wenigen Beispiele deutlich, dass, wenn nach ganzen Lebensbereichen, anstatt nach 5 bis 6 Kategorien beim „Wegezweck“, gefragt wird, viel mehr an Informationen über Alltagsmobilität generiert werden kann.

Die Methode Alltagswege-Pläne ist somit für die Fragestellung und Anlass der Forschung (Darstellung der komplexen Wegeketten) als angemessen einzustufen; der Detailreichtum der Mobilität wird deutlich.

Ich bin davon überzeugt, dass die genannten Aspekte, Hintergründe und Motive von Mobilität für die Planung bedeutsam und relevant sind. Denn um (verkehrs-)planerische Entscheidungen treffen zu können, die auch auf die Mobilitätsbedürfnisse von nicht-motorisierten Menschen abzielen, müssen Mobilitätshebungen auch die alltäglichen Wege von Menschen sichtbar machen und die Lebensbereiche und deren Rahmenbedingungen möglichst umfassend reflektieren. Nimmt man die räumliche Verortung der Alltagsmobilität ernst, dann ändern sich auch Verkehrsplanung und Verkehrspolitik: weg von der Orientierung an der komplizierten, aber eleganten technischen Lösung hin zu einer nahräumlichen und entschleunigten Verkehrsplanung, die eigenständige Mobilität von vor allem nicht-motorisierten Menschen unterstützt.

3.5. Schlussfolgerungen

Der erste Teil der vorliegenden Dissertation beschäftigt sich mit dem Phänomen, dass es in den Planungswissenschaften im allgemeinen und in der Verkehrsplanung im speziellen bislang noch keinen sehr breiten und differenzierenden Diskurs zu Geschlecht/ern, Geschlechterkonstruktionen und den Zusammenhängen zur Planung gibt und liefert einen ersten theoretisch fundierten und zugleich praxisrelevanten Beitrag zu dieser Thematik. Die Arbeit zeigt auf, auf welchen Ebenen die Dimension Gender bedeutsam ist und welche Ansätze es für die Integration der Genderperspektive in den unterschiedlichen Bereichen des Planungsprozesses gibt.

In der Folge wird es notwendig sein, vor allem Planungsprozesse sowie konkrete baulich-räumliche wie auch infrastrukturelle Maßnahmen, eingebettet in deren sozialen Entstehungsverlauf, aus der Genderperspektive zu analysieren und an realen Beispielen die Verwobenheit von Gender und Planung weiter aufzuarbeiten.

Der zweite Teil der Dissertation fokussiert den Begriff Mobilität und Methoden zur Erhebung von Mobilität. In der feministischen Analyse konnte herausgearbeitet werden, welches – vor allem – quantitative Mobilitätsverständnis den analysierten Beispielen zugrunde liegt.

Mobilitätshebungen und deren Auswertungen werden nach wie vor als (strategische) Grundlagen für (verkehrs-)planerische Entscheidungen herangezogen und um wirklich nachhaltige und zukunftsfähige Planungsentscheidungen zu treffen, Lösungen zu entwickeln, braucht es Informationen auch über die Mobilitätsbedürfnisse von nicht-motorisierten Menschen.

Mit der im Rahmen dieser Arbeit vorgestellten Methode Alltagswege-Pläne wird ein Beitrag zur Methodendebatte in der Verkehrsplanung geleistet und aufgezeigt, wie Genderaspekte in die Methoden eingebracht werden können. In einer explorativen, qualitativen Studie konnte nachgewiesen werden, dass die Methode Alltagswege-Pläne "funktioniert", die Vorgehensweise reliabel ist. Durch die Methode Alltagswege-Pläne können Lebensrealitäten und Lebensbereiche sowie die damit verbundenen Wege in einer komplexeren Weise abgebildet werden, als dies mit gängigen Erhebungsinstrumenten (gezeigt an den genannten Beispielen konkreter Mobilitäts- und Verkehrserhebungen) der Fall ist. Die Ergebnisse der explorativen Studie zeigen die Vielfalt und Komplexität der Alltagsmobilität auf. Im Vordergrund der Methode steht das *Verstehen* von Prozessen, von Mobilität im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Lebenszusammenhängen und Versorgungs- und Betreuungspflichten der einzelnen Menschen.

Aufbauend auf die unterschiedlichen Lebensbereiche und Lebenszusammenhänge / Haushaltsformen und der Visualisierungsmethode in Form von Stadtplänen kann

nun an einer Differenzierung der Wegezwecke, der Verkehrsaktivitäten, der Haushaltstypen etc. gearbeitet werden.

Die Arbeit stellt somit eine Ausgangsbasis dar für die Entwicklung von quantifizierenden Methoden zur repräsentativen Erhebung von Mobilität ALLER Menschen – Frauen und Männer, Mädchen und Burschen.

4. Literatur

- Althoff, Martina; Bereswill, Mechthild; Riegraf, Birgit (2001): Feministische Methodologie und Methoden. Traditionen, Konzepte, Erörterungen, Leske + Budrich, Opladen. (= Lehrbuch zur sozialwissenschaftlichen Frauen- und Geschlechterforschung, Band 2)
- Arbeiterkammer (2005): In Österreichs Wirtschaft haben die Männer das Sagen
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-20353.html> [22.7.2005]
- Atteslander, Peter (2003): Methoden der empirischen Sozialforschung, de Gruyter Verlag, Berlin.
- Aufhauser, Elisabeth (2005): Vorwort in: Strüver, Anke: Macht Körper Wissen Raum? Ansätze für eine Geographie der Differenzen, Wien, S. 9-30. (= Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeographie, hrsg. von Karl Husa und Helmut Wohlschlägl, Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien, Band 9)
- Aufhauser, Elisabeth; Herzog, Siegrun; Hinterleitner, Vera; Oedl-Wieser, Theresia; Reisinger, Eva (2003): Grundlagen für eine „Gleichstellungsorientierte Regionalentwicklung“, Endbericht, im Auftrag des Bundeskanzleramts, Abt. IV/4, Wien.
- Bauhardt, Christine (1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht, Birkhäuser Verlag, Berlin.
- Badrow, Alexander (2000): Verkehrsentwicklung deutscher Städte im Spiegel des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen unter besonderer Berücksichtigung des Freizeitverkehrs, Dissertation an der Technischen Universität Dresden.
- Bauhardt, Christine (1996): „... also ich plane ja für alle Menschen ...“. Zu Universalismus und Differenz in den Planungsdisziplinen. In: RaumPlanung Nr. 72, S. 39-44.
- Bauhardt, Christine (1997): Mobilität und Raumstruktur. Feministische Verkehrspolitik in der Kommune. In: Becker, Ruth, Bauhardt, Christine (Hg.): Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung, Centaurus Verlagsgesellschaft, Pfaffenweiler, S. 159-177.
- Bauhardt, Christine (1999): Bürgersteige und Straßenbahnen für die Frauen – den Männern ICE und Transrapid? Zur Verhältnismäßigkeit von Investitionsentscheidungen für den Infrastrukturausbau. In: Fenner, Brigitte; Döge, Peter; Collmer, Sabine (Hg.): Technik Politik Geschlecht. Zum Verhältnis von Politik und Geschlecht in der politischen Techniksteuerung. Bielefeld, Kleine Verlag, S. 111-125. (= Wissenschaftliche Reihe, Band 112)
- Bauhardt, Christine (2004): Entgrenzte Räume. Zu Theorie und Politik räumlicher Planung, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Baur, Christine; Fleischer, Eva; Schober, Paul (2005): Gender Mainstreaming in der Arbeitswelt. Grundlagenwissen für Projekte, Unternehmen und Politik, Studien Verlag, Innsbruck.

- Baur, Ester; Marti, Madeleine (2000): Kurs auf Genderkompetenz. Leitfaden für eine geschlechtergerechte Didaktik in der Erwachsenenbildung, hrsg. vom Gleichstellungsbüro Basel-Stadt, Bern.
- BauSteineMänner (Hg.) (1996): Kritische Männerforschung. Neue Ansätze in der Geschlechtertheorie, Argument Verlag, Hamburg.
- Becker, Ruth (1994): Vom Fleischverbrauch der Vegetarierinnen in: FOPA (Hg.): Entschleunigung: die Abkehr von einem Lei(d)t(bild), Freiräume, Streitschrift der feministischen Organisationen von Planerinnen und Architektinnen, Band 7, Kleine Verlag, Bielefeld, S. 39-48.
- Becker, Ruth (1996): Frauenforschung in der Raumplanung – Versuch einer Standortbestimmung in: Metz-Göckel, Sigrid et al. (Hg.): Vorausdenken – Querdenken – Nachdenken. Texte für Ayla Neusel, Campus Verlag, Frankfurt/Main, S. 149 – 170.
- Becker, Ruth (1997): Frauenforschung in der Raumplanung – Versuch einer Standortbestimmung in: Becker, Ruth, Bauhardt, Christine (Hg.): Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung, Centaurus Verlag, Pfaffenweiler, S. 11-32.
- Becker, Ruth (1998a): Zu kurz gesprungen? Anmerkungen zum vielschichtigen Unbehagen über den Stand feministischer Planung – Überlegungen zu einer Neuorientierung in: FOPA (Hg.): Frei.Räume, Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Neue Wege, Neue Ziele, Positionen feministischer Planung, Band 10/1998, Kleine Verlag, Bielefeld, S. 151-170.
- Becker, Ruth (1998b): Feministische Forschung in Architektur und Planung – Neuere Entwicklungen und offene Fragen in: Bock, Stephanie; Hubenthal, Heidrun (Hg.): Zurück oder Vor? 1978-1998, Dokumentation der 4. Planerinnentagung in Kassel, S. 139-161. (= Arbeitsberichte Heft A 135 der Universität Gesamthochschule Kassel GhK)
- Becker, Ruth; Bauhardt, Christine (Hg.) (1997): Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung, Centaurus Verlag, Pfaffenweiler.
- Becker-Schmidt, Regina (1984): Probleme einer feministischen Theorie und Empirie in den Sozialwissenschaften in: Althoff, Martina; Bereswill, Mechthild; Riegraf, Birgit (2001): Feministische Methodologie und Methoden. Traditionen, Konzepte, Erörterungen, Leske + Budrich, Opladen, S. 86-91. (= Lehrbuch zur sozialwissenschaftlichen Frauen- und Geschlechterforschung, Band 2)
- Becker-Schmidt, Regina; Knapp, Gudrun-Axeli (2000): Feministische Theorien zur Einführung, Junius Verlag, Hamburg.
- Bendl, Regine; Hanappi-Egger, Edeltraud; Hofmann, Roswitha (2004): Spezielle Methoden der Organisationsstudien in: diess. (Hg.): Interdisziplinäres Gender- und Diversitätsmanagement. Einführung in Theorie und Praxis, Linde International Verlag, Wien.

- Bergmann, Nadja; Gutknecht-Gmeiner, Maria; Wieser, Regine; Willsberger, Barbara (2002): Geteilte (Aus-)Bildung und geteilter Arbeitsmarkt in Fakten und Daten, Band II der Studie „Berufsorientierung und -einstieg von Mädchen in einen geteilten Arbeitsmarkt“ im Auftrag des Arbeitsmarktservice Österreich, Wien.
<http://www.oeibf.at/files/Band%20II.pdf> [14.7.2006]
- Birkhan, Ingvild (1999): Vorwort in: Interuniversitäre Koordinationsstelle für Frauenforschung und Frauenstudien Wien; Birkhan, Ingvild; Mixa, Elisabeth; Rieser, Susanne; Strasser, Sabine (Hg.): Innovationen 1. Standpunkte feministischer Forschung und Lehre, Print Media Austria, Wien, S. 9-11. (= Materialien zur Förderung von Frauen in der Wissenschaft, Band 9)
- Bock, Stephanie; Hubenthal, Heidrun (Hg.) (1999): Zurück oder Vor? 1978 – 1998. Dokumentation der 4. Planerinnentagung in Kassel. (= Arbeitsbericht des Fachbereichs Stadtplanung Landschaftsplanung der Universität Gesamthochschule Kassel, Heft A 135)
- Braun, Christina von; Stephan, Inge (Hg.) (2000): Gender-Studien: Eine Einführung, Verlag J.B. Metzler, Stuttgart.
- Brög, Werner (1997): Bedeutung von Befragungen: Entwicklung, Möglichkeiten, Grenzen In: Müller, Andreas (Hg.): Wege und Umwege in der Verkehrsplanung, vdf Hochschulverlag an der ETH, Zürich, S. 101-145.
- Brück, Brigitte; Kahlert, Heike; Krüll, Marianne; Miltz, Helga; Osterland, Astrid; Wegehaupt-Schneider, Ingeborg (1992): Feministische Soziologie. Eine Einführung, Campus Verlag, Frankfurt/Main.
- Brückner, Margrit (1994): Geschlecht und Öffentlichkeit. Für und wider das Auftreten als Frau oder als Mensch in: Brückner, Margrit; Meyer, Birgit (Hg.): Die sichtbare Frau. Die Aneignung der gesellschaftlichen Räume, Kore Verlag, Freiburg i. Br., S. 19-56. (= Forum Frauenforschung, Band 7)
- Bühler, Elisabeth; Meyer, Heidi; Reichert, Dagmar; Scheller, Andrea (Hg.) (1993): Ortssuche. Zur Geographie der Geschlechterdifferenz, Schriftenreihe des Vereins Feministische Wissenschaft, eFeF Verlag, Zürich.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2003): Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes.
http://www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/ff_index.html?exwost/forschungsfelder/029_themen.html [25.7.2005]
- Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bern und Neuenburg.
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) (Hg.) (2003): Frauen und Raumentwicklung: Raum hat (k)ein Geschlecht – oder doch? „Eine frauenzentrierte Raumplanung braucht einen langen Atem“, Informationsheft 1/2003, Bern.

- Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (BM:BWK) (o.J.): Leitfaden Geschlechtergerechtes Formulieren.
<http://www.bmbwk.gv.at/medienpool/7108/PDFzuPubID403.pdf> [30.11.2004]
- Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (BM:BWK) (2001): Handbuch Gender Mainstreaming in der Regionalentwicklung. Einführung in die Programmplanung, Wien.
- Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (BM:BWK) (2004): Statistisches Jahrbuch 2004
http://www.bmbwk.gv.at/medienpool/12186/stat_tb_2004.pdf [2.6.2005]
- Bundesministerium für Familie, Senioren und Frauen (Hg.) (2002): Gender Mainstreaming. Was ist das?, Berlin.
- Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen (BMSG), Frauensektion (Hg.) (2002): Geschlechtsspezifische Disparitäten, Wien.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2004): Mobilität in Deutschland, Ergebnisbericht.
<http://www.kontiv2002.de/publikationen.htm> [4.1.2005]
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2002): Verkehr in Zahlen – Österreich, Ausgabe 2002.
http://www.bmvit.gv.at/sixcms/detail.php/template/i/_e1/2/_e2/0/_e3/7000/_reliid/3886/ [29.1.2005]
- Butler, Judith (1991): Das Unbehagen der Geschlechter, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main.
- Collmer, Sabine (1997): Frauen und Männer am Computer. Aspekte geschlechtsspezifischer Technikaneignung. Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden.
- Connell, Robert (2000): Der gemachte Mann. Konstruktion und Krise von Männlichkeiten, Leske+Budrich, Opladen.
- Diekmann, Andreas (2000): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen, Rowohlt Verlag, Reinbek bei Hamburg.
- Doderer, Yvonne S. (2003): Urbane Praktiken. Strategien und Raumproduktionen feministischer Frauenöffentlichkeit, Verlagshaus Monsenstein und Vannerdat, Münster.
- Döge, Peter (2001): Was, bitte schön, ist Gender? In: Politische Ökologie, Nr. 70, AGender 21, Frau und Mann – eine nachhaltige Beziehung?, Verlag ökom, Gesellschaft für ökologische Kommunikation mbH, München, p. 15-17.
- Döge, Peter (2002): Technik und Wissenschaft im Spiegel kritischer Männerforschung in: Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis Nr. 2, 11. Jg., Juli 2002, S. 32-36.
<http://www.itas.fzk.de/tatup/022/doeg02a.pdf> [24.4.2006]
- Döge, Peter (o.J.): Männlichkeit, Technik, Politik. Androzentrische Selektivitäten im Prozess der politischen Techniksteuerung.
<http://www.ruendal.de/aim/pdfs/Doege.pdf> [18.2.2006]

- Dörhöfer, Kerstin (1985): Stadtplanung und Hauswirtschaft – Auswirkungen der Stadterneuerung auf den Wohnalltag in: Brakenhoff, Barbara; Kämper, Jutta (Hg.): Vom Umgang mit einem Ärgernis. Frauenblicke auf die Stadtveränderung, Kreuzberger Hefte IX, Dirk Nishen Verlag, Berlin, S. 9-17.
- Dörhöfer, Kerstin (1986): Frauenhaus und Herrensitz. Ergebnisse aus Architektur und Städtebau in: Hausen, Karin; Nowotny, Helga (Hg.): Wie männlich ist die Wissenschaft?, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main, S. 255-278.
- Dörhöfer, Kerstin (Hg.) (1990): Stadt – Land – Frau: Soziologische Analysen, feministische Planungsansätze, Kore Verlag, Freiburg i. Br.
- Dörhöfer, Kerstin; Terlinden, Ulla (1998): Verortungen. Geschlechterverhältnisse und Raumstrukturen, Birkhäuser Verlag, Basel, Boston, Berlin. (= Stadtforschung aktuell, Band 66)
- Erlemann, Christiane (1983): Was ist feministische Architektur? in: Luise Pusch (Hg.): Feminismus. Inspektion der Herrenkultur. Ein Handbuch, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main, S. 279-289.
- Erlemann, Christiane (2002): „Ich trauer meinem Ingenieurdasein nicht mehr nach“. Warum Ingenieurinnen den Beruf wechseln – eine qualitative empirische Studie, Kleine Verlag, Bielefeld.
- Fenner, Brigitte; Döge, Peter; Collmer, Sabine (Hg.) (1999): Technik Politik Geschlecht. Zum Verhältnis von Politik und Geschlecht in der politischen Techniksteuerung, Kleine Verlag, Bielefeld. (= Wissenschaftliche Reihe, Band 112)
- Flade, Antje (1996): Sozialisation – das Hineinwachsen in die weibliche und männliche Lebenswelt in: Flade, Antje; Kustor, Beatrice (Hg.): Raus aus dem Haus. Mädchen erobern die Stadt, Campus Verlag, Frankfurt/Main, S. 12-27.
- Flade, Antje; Kustor, Beatrice (1996): Sozialisation und Raumeignung – Die räumliche Dimension als Einflußfaktor geschlechtstypischer Sozialisation, Darmstadt.
- Fleischmann, Katharina; Meyer-Hanschen, Ulrike (2005): Stadt Land Gender. Einführung in Feministische Geographien, Ulrike Helmer Verlag, Königstein/Taunus.
- Flick, Uwe (1995): Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften, rororo Verlag, Reinbek bei Hamburg.
- FOPA (Hg.) (1993): Raum greifen und Platz nehmen. Dokumentation der 1. Europäischen Planerinnentagung, eFeF-Verlag, Zürich. (= Frei.Räume, Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Sonderheft 1992/93)
- FOPA (Hg.) (1994): Entschleunigung: die Abkehr von einem Lei(d)tbild, Kleine Verlag, Bielefeld. (= Frei.Räume, Streitschrift der feministischen Organisationen von Planerinnen und Architektinnen, Band 7)

- FOPA (Hg.) (1998): Neue Wege, Neue Ziele, Positionen feministischer Planung, Kleine Verlag, Bielefeld. (= Frei.Räume, Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Band 10)
- Frauenbüro der Stadt Wien, MA 57 (2001): Leitfaden Gender Mainstreaming, Wien.
- Frey, Regina; Dingler, Johannes (2001): Wie Theorien Geschlechter konstruieren in: Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.): Alles Gender? Oder was? – Theoretische Ansätze zur Konstruktion von Geschlecht(ern) und ihre Relevanz für die Praxis in Bildung, Beratung und Politik. Dokumentation einer Fachtagung der Heinrich-Böll-Stiftung am 9./10. März 2001 in Berlin, S. 7-24. (= Dokumentationen der Heinrich-Böll-Stiftung, Nr. 18)
- Fröhlich, Conni; Homann, Katharina; Moradi, Regine; Nientiedt, Margret; Riemen-schneider, Claudia (1997): Wir zeigen ´s Euch! Raumaneignung und Freiraumbedürfnisse von Mädchen im öffentlichen Raum, Kassel. (= Arbeitsbericht des Fachbereichs Stadtplanung Landschaftsplanung, Universität Gesamthochschule Kassel, Heft 124)
- GeM – Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF (2004): Die ToolBox Gender Mainstreaming
http://www.gem.or.at/download/GeM-Toolbox_Gesamt.pdf [26.07.2004]
- Genanet – Leitstelle Geschlechtergerechtigkeit und Nachhaltigkeit (o.J.): Positionspapiere zum Fortschrittsbericht der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie aus der Geschlechterperspektive. Mobilität.
<http://www.genanet.de> [06.09.2004]
- Gonzalez Finat, Alfonso (2001): Mobility is gender specific.
<http://europa.eu.int/comm/research/growth/gcc/projects/women-finat-profile.html> [29.1.2005]
- Götschel, Helene (2001): Naturwissenschaftlerinnen und Technikerinnen in Bewegung. Zur Geschichte des Kongresses von Frauen in Naturwissenschaft und Technik 1977 bis 1989, Talheimer Verlag, Mössingen-Talheim. (= Schriftenreihe NUT – Frauen in Naturwissenschaft und Technik e.V. Bd. 8)
- Gorr, H. (1997): Verkehrsmittelwahl im Alltag – Möglichkeiten und Grenzen der Beeinflussung in: VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik (Hg.): Der Mensch im Verkehr, Tagung München 30. und 31. Januar 1997, VDI Verlag, Düsseldorf, S. 21-33. (= VDI Verein Deutscher Ingenieure Berichte 1317)
- Götz, Konrad (1998): Mobilitätsstile: Ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz, Arbeitsbericht, Subprojekt 1, City: mobil, Forschungsverbund, Institut für Sozial-Ökologische Forschung (ISOE) GmbH, Freiburg/Br. (= Forschungsbericht stadtverträgliche Mobilität, Bd. 7)

- Greif, Moniko (1996): Zur Geschichte des Ingenieurberufs – Wo waren die Frauen. Militär(Technik), Macht und Männlichkeit oder: Der Krieg ist der Vater aller Dinge in: Greif, Moniko; Stein, Kira (Hg.): Ingenieurinnen. Daniela Düsentrieb oder Florence Nightingale der Technik, Talheimer Verlag, Mössingen-Talheim. (= Schriftenreihe NUT – Frauen in Naturwissenschaft und Technik e.V. Bd. 3)
- Hamilton, Kerry; Ryley Hoyle, Susan; Jenkins, Linda (2002): The Public Transport Gender Audit.
<http://www.uel.ac.uk/womenandtransport/gender.html> [29.1.2005]
- Haraway, Donna (1995): Die Neuerfindung der Natur. Primaten, Cyborgs und Frauen, Campus Verlag, Frankfurt/Main.
- Harding, Sandra (1990): Feministische Wissenschaftstheorie. Zum Verhältnis von Wissenschaft und sozialem Geschlecht, Hamburg.
- Hark, Sabine (2005): Dissidente Partizipation. Eine Diskursgeschichte des Feminismus, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main.
- Harth, Annette (2005): Freiraum und Geschlecht. Aktuelle Trends und Kriterien einer „gendersensitiven“ Freiraumplanung in: PlanerIn 2/2005, S. 46-47.
- Heinsohn, Dorit (2005): Physikalisches Wissen im Geschlechterdiskurs. Thermodynamik und Frauenstudium um 1900, Campus Verlag, Frankfurt/Main.
- Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.) (2003): Geschlechterdemokratie wagen, Ulrike Helmer Verlag, Königstein/Taunus.
- Heintz, Bettina (1993): Die Auflösung der Geschlechterdifferenz. Entwicklungstendenzen in der Theorie der Geschlechter in: Bühler, Elisabeth; Meyer, Heidi; Reichert, Dagmar; Scheller, Andrea (Hg.): Ortssuche. Zur Geographie der Geschlechterdifferenz, eFeF-Verlag, Zürich, Dortmund, S. 17-48. (= Schriftenreihe des Vereins Feministische Wissenschaft)
- Hermann, Anett (2006): Wissenschaftliche Selbstständigkeit. Voraussetzung für Karrieren oder Karrierebruch in: Koryphäe – Medium für feministische Naturwissenschaft und Technik, Nr. 39, S. 27-31.
- Herry, Max; Rausch, Regina (2005): Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003, St. Pölten. (= Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 21)
- Hesse, Markus (Hg.) (1999): Siedlungsstrukturen, räumliche Mobilität und Verkehr. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit in Stadtregionen?, Erkner bei Berlin. (= Graue Reihe, Materialien des IRS Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung Bd. 20)
- Hingsamer, Rosi; Hnilica, Sonja; Knoll, Bente; Szalai, Elke (2000): die.plan.werkerinnen – eine feministische studentische Praxis in: Zolltexte, Zeitschrift österreichischer Landschaftsplanung und Landschaftsökologie, Feministische Planung, Nr. 34, Feber 2000, Wien, S. 48-53.

- Hnilica, Sonja (2002): Disziplinierte Körper. Die Schulbank als Erziehungsapparat, Selene Verlag, Wien.
- Hnilica, Sonja; Kuhlmann, Dörte; Jormakka, Kari (Hg.) (2003): Building Power. Architektur, Macht, Geschlecht, Edition Selene, Wien.
- Horwath, Ilona; Kronberger, Nicole; Wörtl, Irmgard (2006): Frauenräume im Technikstudium: Stigmatisierung oder Chance? in: Tunif Nordwest – Technik und Naturwissenschaft in Frauenhand e.V. (Hg.in): Dokumentation 31. Kongress Frauen in Naturwissenschaft und Technik, 5.-8. Mai 2005 in Bremen - gezeitenwechsel (= Oldenburger Beiträge zur Geschlechterforschung, Band 3), S.306-314.
- Höyng, Stephan; Schwerma, Klaus (o.J.): Gender Mainstreaming – Möglichkeiten und Grenzen eines neuen Gleichstellungskonzepts im Blickwinkel von Männern.
http://www.dissens.de/de/dokumente/pubs/hoeyung_schwerma-gender_mainstreaming.pdf
[18.2.2006]
- Keller, Evelyn Fox (1986): Liebe, Macht und Erkenntnis. Männliche oder weibliche Wissenschaft?, Carl Hanser Verlag, München, Wien.
- Knapp, Gudrun-Axeli (2004): Gleichheit, Differenz, Dekonstruktion: Vom Nutzen theoretischer Ansätze der Frauen- und Geschlechterforschung für die Praxis, in: Krell, Gertraude (Hg.): Chancengleichheit durch Personalpolitik: Gleichstellung von Frauen und Männern in Unternehmen und Verwaltungen; rechtliche Regelungen – Problemanalysen – Lösungen, Gabler Verlag, Wiesbaden.
- Knoflacher, Hermann (1987): Verkehrsplanung für den Menschen, Band 1, Grundstrukturen, Verlag Orac, Wien.
- Knoflacher, Hermann (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren, Böhlau Verlag, Wien.
- Knoflacher, Hermann (1996): Planungsprinzipien für eine zukunftsfähige Gestaltung des Stadtverkehrs in: Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg (Hg.): Stadt mit Zukunft. energiebewußt und urban, 6. Forum der LpB, 21. - 23. März 1996, Haus auf der Alb, Bad Urach.
<http://www.lpb.bwue.de/publikat/forum6/forum6h.htm>[3.2.2006]
- Knoflacher, Hermann (2001): Fahrzeuge Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Böhlau Verlag, Wien.
- Knoll, Bente (2006): Mobile Frauen. Feministische Kritik an den gängigen Methoden zur Mobilitätserhebung in: Tunif Nordwest – Technik und Naturwissenschaft in Frauenhand e.V. (Hg.in): Dokumentation 31. Kongress Frauen in Naturwissenschaft und Technik, 5.-8. Mai 2005 in Bremen – gezeitenwechsel (= Oldenburger Beiträge zur Geschlechterforschung, Band 3), S. 76-82.

- Knoll, Bente; Szalai Elke (2002): Wer macht Raum? Feministische Planerinnen zwischen Räumen und Orten in: Marie Calm – Verein zur Förderung von Frauen und Mädchen in Naturwissenschaft und Technik e.V. (Hg.in): Alles unter einen Hut - Dokumentation, 28. Kongress von Frauen in Naturwissenschaft und Technik, Kassel, 2002.
- Knoll, Bente; Szalai, Elke (2003): Männerpläne. Gender Mainstreaming als sinnvolle Strategie für Landschaftsplanung, Schwerpunktartikel in An.schläge – Die feministische Monatszeitschrift, Dezember 2003 / Jänner 2004, S. 16-19.
- Knoll, Bente; Szalai, Elke (2005a): Bringen Vergabeverfahren in der Planung wirklich Qualität? Zur gängigen Praxis und feministische Erweiterungen dazu in: Koryphäe – Medium für feministische Naturwissenschaft und Technik, Nr. 37, S. 40-44.
- Knoll, Bente; Szalai, Elke (2005b): Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, St. Pölten. (= Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 22)
- Knoll, Bente; Szalai, Elke (2005c): Gender und Bildung für Nachhaltige Entwicklung, hrsg. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.
- Knoll, Bente; Szalai, Elke (2006a): Selbstständige Ingenieurinnen in Österreich – Rahmenbedingungen, Fakten und Reflexionen in: Koryphäe – Medium für feministische Naturwissenschaft und Technik „Selbstständig Sein“ Nr. 39, S. 32-35.
- Knoll, Bente; Szalai, Elke (2006b): Frauen.Männer.Pläne im Alpen Adria Raum in: Dokumentation der Internationalen Konferenz kultur.räume.frauen.männer, herausgegeben von der Universität Klagenfurt (in Druck).
- Klaus, Elisabeth (1994): Von der heimlichen Öffentlichkeit der Frauen in: Institut für Sozialforschung Frankfurt (Hg): Geschlechterverhältnisse und Politik, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main, S. 72-97.
- Kuhlmann, Dörte; Jormakka, Kari (Hg.) (2002): Building Gender. Architektur und Geschlecht, Edition Selene, Wien.
- Küng, Zita (2005): Was wird hier eigentlich gespielt? Strategien im professionellen Umfeld verstehen und entwickeln, Springer Medizin Verlag, Heidelberg.
- Kuratorium für Verkehrssicherheit, Institut für Unfallstatistik (2003): Unfallstatistik 2002, Reihe Verkehr in Österreich, Heft 34, Wien.
- Lamnek, Siegfried (2005): Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch, Beltz Verlag, Weinheim, Basel.
- Land Salzburg, Büro für Frauenfragen und Gleichbehandlung (Hg.) (2002): Wir planen für Männer und Frauen, Gender Mainstreaming in der Regionalentwicklung, Tagungsdokumentation, Salzburg.
- Lerner, Gerda (1998): Die Entstehung des feministischen Bewußtseins. Vom Mittelalter bis zur Ersten Frauenbewegung, dtV, München.

- List, Elisabeth (1993): Gebaute Welt. Raum und Körper in ihrem lebensweltlichen Zusammenhang in: diess.: Die Präsenz des Anderen. Theorie und Geschlechterpolitik, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main, S. 138-154.
- Löw, Martina (2001): Raumsoziologie, Suhrkamp, Frankfurt/Main.
- Macoun, Thomas (2000): Bewertung und Bewertungsmethoden in komplexer Umwelt mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsplanung. (= Beiträge zu einer ökologisch und sozial verträglichen Verkehrsplanung, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien)
- Macoun, Thomas (2004): Stellungnahme zu den Erhebungsmethoden im Ruhenden Verkehr in Wien.
http://margareten.gruene.at/Archiv/050124_Oberflaeche/stellplatzerhebungen_0105.pdf [22.7.2005]
- Maihofer, Andrea (1994): Geschlecht als Existenzweise. Einige kritische Anmerkungen zu aktuellen Versuchen zu einem neuen Verständnis von „Geschlecht“ in: Institut für Sozialforschung Frankfurt (Hg): Geschlechterverhältnisse und Politik, Suhrkamp Verlag Frankfurt/Main, S. 168-187.
- Martens, Sabine (2002): Ergebnisse der Studie „Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg“, Arbeitsbericht, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Nr. 220.
<http://elib.uni-stuttgart.de/opus/volltexte/2004/1719/> [25.7.2005]
- Meier, Eugen (1997): Verkehrsnachfragemodelle: Hilfs- oder Allheilmittel? In: Müller, Andreas (Hg.): Wege und Umwege in der Verkehrsplanung, vdf Hochschulverlag an der ETH, Zürich, S. 45-61.
- Merz, Veronika (2001): Salto, Rolle und Spagat. Basiswissen zum geschlechterbewussten Handeln in Alltag, Wissenschaft und Gesellschaft. Gender Manual I. Verlag Pestalozzianum Zürich.
- Merz, Veronika (2001): Salto, Rolle, Pflicht und Kür. Materialien zur Schlüsselqualifikation Genderkompetenz in der Erwachsenenbildung. Gender Manual II. Verlag Pestalozzianum Zürich.
- Meuser, Michael (2004): Geschlecht und Arbeitswelt – Doing Gender in Organisationen, Vortrag am 29. April 2004
<http://www.dji.de/kjhgender/Vortrag290404meuser.pdf> [5.1.2006]
- Meyer, Heidi (1999): Sitzplätze statt Parkplätze: Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich, Rüegger Verlag, Chur, Zürich.
- Meyer, Ursula (1997): Einführung in die feministische Philosophie, dtv, München.
- Mies, Maria (1984a): Methodische Postulate zur Frauenforschung – dargestellt am Beispiel der Gewalt gegen Frauen in: Beiträge zur feministischen Theorie und Praxis, Band 11, S. 7-25.

- Mies, Maria (1984b): Frauenforschung oder feministische Forschung? Die Debatte um feministische Wissenschaft und Methodologie in: Beiträge zur feministischen Theorie und Praxis, Band 11, S. 40-60.
- Müller, Ursula (1984): Gibt es eine spezielle Methode in der Frauenforschung? Zit. In: Althoff, Martina; Bereswill, Mechthild; Riegraf, Birgit (2001): Feministische Methodologie und Methoden. Traditionen, Konzepte, Erörterungen, Leske + Budrich, Opladen, S. 64-66. (= Lehrbuch zur sozialwissenschaftlichen Frauen- und Geschlechterforschung, Band 2)
- Nadig, Maya; Gilbert, Anne; Gubelmann, Maria; Mühlberger, Verena (1991): Formen gelebter Frauenkultur. Ethnopschoanalytische Fallstudien am Beispiel von drei Frauengenerationen des Zürcher Oberlandes, in: Nationales Forschungsprogramm 21, Kulturelle Vielfalt und nationale Identität, Basel.
- Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales (o.J.): Weichenstellung – Frauen verändern den ÖPNV, Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht, Niedersachsen.
- Nierhaus, Irene (1999): Arch6. Raum, Geschlecht, Architektur, Sonderzahl VerlagsgmbH, Wien.
- Nissen, Ursula (1998): Kindheit, Geschlecht und Raum. Sozialisationstheoretische Zusammenhänge geschlechtsspezifischer Raumeignung, Juventa Verlag, Weinheim/München.
- Pollak, Sabine; Hnilica, Sonja; Knoll, Bente; Witthöft, Gesa (2006): Architektur neutral? Planen mit Gender Schwerpunktartikel in Architektur und Bauforum. Die Österreichische Zeitschrift für Baukultur 03, Februar 2006, p. 9-11.
- Prinzenstein, Katharina; Schneider, Marietta (2002): Umsetzung von Gender Mainstreaming: Wie macht frau das? in: Verein FLuMiNuT (Hg.): Wissen_schaf(f)t Widerstand, Dokumentation des 27. Kongresses von Frauen in Naturwissenschaft und Technik, Milena Verlag, Wien, p. 419-424.
- Ratzer, Brigitte; Hnilica, Sonja; Knoll, Bente; Szalai, Elke (2006): Erster Zwischenbericht. Gender in die Lehre (GiL). Ein Projekt der Koordinationsstelle für Frauenförderung und Gender Studies der TU Wien, <http://frauen.tuwien.ac.at/>
- Rendall, Jane; Penner, Barbara; Borden, Iain (Hg.) (1999): Gender Space Architecture, An interdisciplinary introduction, Routledge, London, New York.
- Rendtorff, Barbara (1998): Geschlecht und différance – Die Sexuierung des Wissens. Eine Einführung, Ulrike Helmer Verlag, Königstein/Taunus.

- Risser, Ralf (2004): Philosophy of Traffic Calming in: Asian Institute of Transport Development (Ed.), Traffic Calming; The Asian Journal. Journal of Transport and Infrastructure, Vol 11, Nb 1, New Delhi.
- Risser, Ralf (o.J.): Grundlagen der Verkehrssoziologie. Lehrveranstaltungsunterlagen, Institut für Soziologie der Universität Wien; Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien.
- Rodenstein, Marianne (1994a): Mehr als ein Dach über dem Kopf. Feministinnen wollen „Raum greifen und Platz nehmen“ in: Brückner, Margrit; Meyer, Birgit (Hg.): Die sichtbare Frau. Die Aneignung der gesellschaftlichen Räume, Kore Verlag, Freiburg i. Br., S. 234-269. (= Forum Frauenforschung, Band 7)
- Rodenstein, Marianne (1994b): Wege zur nicht-sexistischen Stadt, Architektinnen und Planerinnen in den USA, Kore Verlag, Freiburg i. Br.
- Röhr, Ulrike (2002): Wie Gender in den Umweltmainstream kommt in: Verein FLuMiNuT (Hg.): Wissen_schaf(f)t Widerstand, Dokumentation des 27. Kongresses von Frauen in Naturwissenschaft und Technik, Milena Verlag, Wien, p. 230-236.
- Rosinak, Werner (1994): Zur Methodik der Verkehrsplanung, Magistrat d. Stadt Wien, Magistratsabt. 18. (= Werkstattbericht, Magistrat der Stadt Wien, Bd. 9)
- Rübsamen, Rosemarie (1983): Patriarchat – der (un-)heimliche Inhalt der Naturwissenschaft und Technik in: Luise Pusch (Hg.): Feminismus. Inspektion der Herrenkultur. Ein Handbuch, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main, S. 290-307.
- Rullmann, Marit (1998): Philosophinnen. Zweiter Band. Von der Romantik bis zur Moderne, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/Main.
- RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (Klaus J. Beckmann, Antje Hammer), FU Berlin, Institut für Geographische Wissenschaften – Stadtforschung (Gerhard O. Braun, Markus Hesse, Britta Trostorff), Ruhr-Universität Bochum, Arbeitseinheit Kognitions- und Umweltpsychologie (Marcel Hunecke, Indra R. Schweer), Uni Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung (Christian Holz-Rau, Joachim Scheiner, Birgit Kasper), WOHNBUND Frankfurt Entwicklungsgesellschaft mbH (Petra Rau, Joachim Brech, Joachim von Lölhöffel): StadtLeben. Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnmilieus und Raum-Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt. Endgültiger Meilensteinbericht – Phase I (Gefördert im Rahmen des Forschungsprogramms „Bauen und Wohnen“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung).
<http://www.isb.rwth-aachen.de/stadtleben/Aktuelles/aktuelles.html> [1.8.2005]
- Schacherl, Ingrid (Hg.) (2003): Gender Mainstreaming. Kritische Reflexionen, Studia Verlag, Innsbruck.

- Schambach, Gabriele (1999): Daimler-City oder wie das Geschlecht in der Stadtplanung verborgen ist. In: Fenner, Brigitte; Döge, Peter; Collmer, Sabine (Hg.): Technik Politik Geschlecht. Zum Verhältnis von Politik und Geschlecht in der politischen Techniksteuerung. Bielefeld, Kleine Verlag, S. 127-141. (= Wissenschaftliche Reihe, Band 112)
- Scheich, Elvira (1993): Naturbeherrschung und Weiblichkeit. Denkformen und Phantasmen der modernen Naturwissenschaften, Centaurus-Verlagsgesellschaft, Pfaffenweiler.
- Schmiedel, Reinhard (1984): Bestimmung verhaltensähnlicher Personenkreise für die Verkehrsplanung, Dissertation, Universität Karlsruhe.
- Schultz, Irmgard (1998): Mobilitätsleitbilder im öffentlichen Diskurs: eine kritische Bestandsaufnahme, Arbeitsbericht, Subprojekt 1, City: mobil, Forschungsverbund, Institut für Sozial-Ökologische Forschung (ISOE) GmbH, Freiburg/Br. (= Forschungsbericht stadtverträgliche Mobilität, Bd. 5)
- Schulz, Ulrike (2003): Die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag, Dissertation, Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung.
- Schuster, Martina; Sülzle, Almut; Winker, Gabriele; Wolfram, Andrea (o.J.): Neue Wege in Technik und Naturwissenschaften. Zum Berufswahlverhalten von Mädchen und jungen Frauen.
http://www.fortbildung-bw.de/wb/06_frauen/downloads/Berufswahl.pdf [3.3.2006]
- Siemonsen, Kerstin; Zauke, Gabriele (1991): Sicherheit im öffentlichen Raum – Städtebauliche und planerische Maßnahmen zur Vermeidung von Gewalt, efef-Verlag, Zürich, Dortmund.
- Simma, Anja; Achermann, Yvonne (2003): Zwang zu kurzen Wegen – Eckpunkte eines Frauenalltags. In: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) (Hg.): Frauen und Raumentwicklung: Raum hat (k)ein Geschlecht – oder doch? „Eine frauenzentrierte Raumplanung braucht einen langen Atem“, Informationsheft 1/2003, Bern, S. 24-26.
- Sommer, Carsten (2002): Erfassung des Verkehrsverhaltens mittels Mobilfunk. Konzept, Validität und Akzeptanz eines neuen Erhebungsverfahrens, Shaker Verlag, Aachen. (=Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Stadtbauwesen der Technische Universität Braunschweig, Band 51)
- Spiegel, Thomas (1995): Die Empfindung des Widerstandes von Wegen unterschiedlicher Verkehrsmittelbenützung und deren Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten. (= Beiträge zu einer ökologisch und sozial verträglichen Verkehrsplanung, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien)
- Spitzner, Meike (1999): Verkehrsvermeidung statt Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung. In: Ulrike Huwer, Cornelia Leopold, Gina Potucek (Hg.): Aspekte der Frauen- und Genderforschung in Architektur und Planung, 7 x hausarbeit, Dokumentation einer Vortragsreihe im Sommersemester 1998 an der Universität Kaiserslautern, Kaiserslautern, S. 65-82.

- Spitzner, Meike (2002): Zwischen Nachhaltigkeit und Beschleunigung. Technikentwicklung und Geschlechterverhältnisse im Bereich Verkehr. In: Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis 2/11, S. 56-69.
Auch:<http://www.itas.fzk.de/tatup/022/spit02a.htm> [25.7.2005]
- Spitzner, Meike; Beik, Ute (1996): Reproduktionsarbeitsmobilität. Ein an Geschlechtergerechtigkeit orientierter Forschungsansatz zu nachhaltiger Mobilität in Stadtregionen und Beitrag zur Entwicklung von Konzepten zur Nachhaltigkeit. In: Sigrid Kabisch (Hg.): Umweltverhalten und Lebensqualität in urbanen Räumen, Tagungsband und wissenschaftliche Beiträge der UFZ-Sommerschule 1996, S. 239-252. (=UFZ-Bericht, Nr. 19)
- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2003): Masterplan Verkehr Wien 2003, Wien.
- Steierwald, Gerd; Künne, Hans-Dieter (Hg.) (1994): Stadtverkehrsplanung, Grundlagen, Methoden, Ziele, Springer Verlag, Berlin, Heidelberg.
- Steierwald, Gerd; Künne, Hans Dieter; Vogt, Walter (Hg.) (2005): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele, Springer Verlag, Berlin.
- Striefler, Katja (1998): Erreichbarkeits- und Mängelanalyse aus Frauensicht in ÖPNV-Angebotskonzepten in: Apel, Dieter et al. (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Ordner 4, 23. Ergänzungslieferung zur Lose-Blatt-Sammlung Kapitel 3.4.8.2., Economica Verlag, Bonn, S. 1-34.
- Strüver, Anke (2005): Macht Körper Wissen Raum? Ansätze für eine Geographie der Differenzen, Wien. (= Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeographie, hrsg. von Karl Husa und Helmut Wohlschlägl, Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien, Band 9)
- Sturm, Gabriele (2000): Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften, Leske + Budrich, Opladen.
- Tentschert, Ursula; Thiele, Christiane; Till, Matthias; TU Wien, Institut für Technik und Gesellschaft (2001): Verkehrsmobilität und Zeitbudget. Ein Vergleich der österreichischen Zeitbudgeterhebung 1992 und der österreichischen KONTIV Studie 1995, Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket A3-H/Z, Wien. (= Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Band 118)
- Terlinden, Ulla (1985): Die Wohnung als Arbeitsplatz. Von der ‚alten‘ Hauswirtschaft zum ‚modernen Haushalt‘ in: Brakenhoff, Barbara; Kämper, Jutta (Hg.): Vom Umgang mit einem Ärgernis. Frauenblicke auf die Stadtveränderung, Kreuzberger Hefte IX, Dirk Nishen Verlag, Berlin, S. 18-24.

- Terlinden, Ulla (1990): Kritik der Stadtsoziologie – Zur Raumrelevanz der Hauswirtschaft in: Dörhöfer, Kerstin (Hg.): Stadt – Land – Frau: Soziologische Analysen, feministische Planungsansätze, Kore Verlag, Freiburg i. Br, S. 31-66. (= Forum Frauenforschung, Band 4)
- Treibel, Annette (1997): Einführung in die soziologische Theorie der Gegenwart, Leske+Budrich, Opladen. (= Einführungskurs Soziologie, Band III)
- Trömel-Plötz, Senta (1982): Frauen-Sprache: Sprache der Veränderung, Fischer Verlag, Frankfurt/Main.
- VCD Verkehrsclub Deutschland (Hg.) Fairkehr, Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen, Stadtplanung Faktor Frau, Nr. 6/2000, S. 18-22.
- VCÖ Verkehrsclub Österreich (Hg.) (1996): Frauen & Mobilität, Wissenschaft & Verkehr Nr. 3, Wien.
- Verkehrsverbund Vorarlberg (2002): Pomp. People on Moving Pavements, Menschen in Bewegung, 10 Jahre Verkehrsverbund Vorarlberg, Feldkirch.
- Verloo, Mieke (2000): Einführung und Implementierung der Gender Mainstreaming Strategie, Referat im Rahmen der 1. Sitzung der interministeriellen Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming, Wien.
- Vogt, Walter (2002): Was ist und welchen Sinn hat Mobilität? Auch Mobilität hat ihre Grenzen. Mobilität und gesellschaftliche Entwicklung in: Landeszentrale der politischen Bildung Baden-Württemberg (Hg.): Zeitschrift Der Bürger in Staat. Thema Mobilität, Heft 3/2002, S. 118-126.
http://www.lpb.bwue.de/aktuell/bis/3_02/sinn.htm [24.2.2006]
- Wahrhaftig, Myra (1982): Die Behinderung der Emanzipation der Frau durch die Wohnung, und die Möglichkeit zur Überwindung, Pahl-Rugenstein Verlag, Köln.
- Wajcman, Judy (1994): Technik und Geschlecht. Die feministische Technikdebatte, Campus Verlag, Frankfurt/Main.
- Wehling, Peter (1998a): Verkehrsgeneseforschung: ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen, Subprojekt 4, City: mobil, Forschungsverbund, Institut für Sozial-Ökologische Forschung (ISOE) GmbH, Freiburg/Br. (= Forschungsbericht stadtverträgliche Mobilität, Bd. 11)
- Wehling, Peter (1998b): Sozial-ökologische Mobilitätsforschung und Strategisches Mobilitätsmanagement: Neue Ansätze für Verkehrswissenschaft und -planung, Subprojekt 4, City: mobil, Forschungsverbund, Institut für Sozial-Ökologische Forschung (ISOE) GmbH, Freiburg/Br. (= Forschungsbericht stadtverträgliche Mobilität, Bd. 12)

- Weller, Ines (1999): Einführung in die feministische Auseinandersetzung mit dem Konzept Nachhaltigkeit. Neue Perspektiven – Alte Blockaden in: Weller, Ines; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine (Hg.): Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven – Alte Blockaden, Wissenschaftliche Reihe, Band 109, Kleine Verlag, Bielefeld, p. 9-32.
- Weller, Ines; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine (Hg.) (1999): Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven – Alte Blockaden, Wissenschaftliche Reihe, Band 109, Kleine Verlag, Bielefeld.
- Weller, Ines (2004): Nachhaltigkeit und Geschlechtergerechtigkeit, Stichwort des Monats April/Mai 2004
http://www.artec.uni-bremen.de/aktuelles/archiv_sdm.php [21.5.2005]
- Wilz, Sylvia Marlene (2002): Organisation und Geschlecht. Strukturelle Bindungen und kontingente Kopplungen, Leske+Budrich, Opladen.
- Wobbe, Theresa (Hg.) (2003): Zwischen Vorderbühne und Hinterbühne. Beiträge zum Wandel der Geschlechterbeziehungen in der Wissenschaft vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart, transcript Verlag, Bielefeld.
- Wolffram, Andrea; Winker, Gabriele (2005): Technikhaltungen von Studienanfängerinnen und -anfängern in technischen Studiengängen. Auswertungsbericht der Erstsemesterbefragung an der TUHH im WS 03/04.
http://www.tu-harburg.de/agentec/index.html?agentec/lehre/kolloquium/abstract_wolffram.htm [3.3.2006]
- Zibell, Barbara (1993): Frauen in der Raumplanung – Raumplanung von Frauen. Der Weiblichkeit eine Chance in: Bühler, Elisabeth; Meyer, Heidi; Reichert, Dagmar; Scheller, Andrea (Hg.): Ortssuche. Zur Geographie der Geschlechterdifferenz, Schriftenreihe des Vereins Feministische Wissenschaft, eFeF Verlag, Zürich, S. 145-172.
- Zibell, Barbara (2004): Auf den zweiten Blick. Städtebauliche Frauenprojekte im Vergleich, Verlag Peter Lang, Frankfurt/Main.
- Zieher, Anita (1999): Auf Frauen bauen. Architektur aus weiblicher Sicht, Verlag Anton Pustet, Salzburg, München.

5. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Gender ist in der Planung immer relevant	34
Abbildung 2:	Prozentuale Verteilung der SchülerInnen an berufsbildenden mittleren und höheren Schulen (Angaben in Prozent)	37
Abbildung 3:	Anzahl der SchülerInnen an berufsbildenden mittleren und höheren Schulen (Angaben in absoluten Zahlen)	37
Abbildung 4:	Die 10 häufigsten Lehrberufe von Frauen und Männern	38
Abbildung 5:	Frauenanteil an österreichischen Universitäten seit 1970 (Angaben in Prozent)	39
Abbildung 6:	Prozentuale Verteilung von StudentInnen bzw. Absolventinnen und Absolventen in ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen (Angaben in Prozent)	40
Abbildung 7:	Anzahl der StudentInnen bzw. AbsolventInnen in ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen (Angaben in absoluten Zahlen)	40
Abbildung 8:	Prozentuale Verteilung von ProfessorInnen an ausgewählten technischen Universitäten (Angaben in Prozent)	41
Abbildung 9:	Anzahl der ProfessorInnen an ausgewählten technischen Universitäten (Angaben in absoluten Zahlen)	41
Abbildung 10:	Prozentuale Verteilung der AssistentInnen an ausgewählten technischen Universitäten (Angaben in Prozent)	41
Abbildung 11:	AssistentInnen an ausgewählten Unis ins abs. Zahlen	42
Abbildung 12:	Prozentuale Verteilung von weiblichem und männlichem Lehrpersonal an ingenieurwissenschaftlichen Fachhochschulen (Angaben in Prozent)	42
Abbildung 13:	Anzahl der weiblichen und männlichen Lehrenden an ingenieurwissenschaftlichen Fachhochschulen (Angaben in absoluten Zahlen)	42
Abbildung 14:	Prozentuale Verteilung der MitarbeiterInnen an ausgewählten verkehrsplanerischen Instituten (Angaben in Prozent)	43
Abbildung 15:	Anzahl der MitarbeiterInnen an ausgewählten verkehrsplanerischen Instituten (Angaben in absoluten Zahlen)	43
Abbildung 16:	Prozentuale Verteilung der LeiterInnen von verkehrsplanerischen Abteilungen auf Bundesebene und in den Bundesländern (Angaben in Prozent)	44
Abbildung 17:	Anzahl der LeiterInnen von verkehrsplanerischen Abteilungen auf Bundesebene und in den Bundesländern (Angaben in absoluten Zahlen)	44
Abbildung 18:	Prozentuale Verteilung von InhaberInnen von ausgewählten Technischen Büros (Angaben in Prozent)	45
Abbildung 19:	Anzahl der InhaberInnen von ausgewählten Technischen Büros (Angaben in absoluten Zahlen)	45
Abbildung 20:	Prozentuale Verteilung von IngenieurkonsulentInnen bzw. ArchitektInnen (Angaben in Prozent)	46
Abbildung 21:	Anzahl der IngenieurkonsulentInnen bzw. ArchitektInnen (Angaben in absoluten Zahlen)	46

Abbildung 22: Prozentuale Verteilung von InhaberInnen von Verkehrsplanungsbüros (Angaben in Prozent) .....	.46
Abbildung 23: Anzahl der InhaberInnen v. Verkehrsplanungsbüros (Angaben in absoluten Zahlen) .....	.47
Abbildung 24: Prozentuale Verteilung von Frauen und Männern in ausgewählten Gremien der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (Angaben in Prozent) .....	.47
Abbildung 25: Anzahl der Frauen und Männer in ausgewählten Gremien der Forschungs- gemeinschaft Straße und Verkehr (Angaben in absoluten Zahlen) .....	.48
Abbildung 26: Anzahl der Frauen und Männer in den Vorständen bzw. Aufsichtsräten von ausgewählten Organisationen .....	.48
Abbildung 27: Anzahl der politischen RepräsentantInnen in der Verkehrsplanung .....	.49
Abbildung 28: Gendered Organizations .....	.52
Abbildung 29: Genderaspekte in Planungsdiskursen / Vergeschlechtlichte Planungsdiskurse ....	.58
Abbildung 30: Genderaspekt in Planungsprozessen .....	.62
Abbildung 31: Umsetzen von Gender Planning .....	.66
Abbildung 32: Mobilität – ein vielschichtiges Phänomen .....	.80
Abbildung 33: Zeitaufwand von in PartnerInnenschaft lebenden Personen in Österreich .....	.84
Abbildung 34: Wege einer immobilien Person .....	.87
Abbildung 35: Wege und Wegeketten einer mobilen Person .....	.88
Abbildung 36: Wege und Etappen .....	.88
Abbildung 37: Übersicht über Erhebungsmethoden und die Merkmale, die sie (nicht) erfassen ..	.100
Abbildung 38: Unterschiedliche Befragungstechniken bei Verkehrsverhaltenserhebungen .....	.102
Abbildung 39: Anzahl der im Haushalt lebenden Personen .....	.110
Abbildung 40: Anzahl der im Haushalt lebenden Personen .....	.110
Abbildung 41: Wohnverhältnisse .....	.110
Abbildung 42: Frage zu den PKW im Haushalt .....	.111
Abbildung 43: Einrichtungen und Haltestellen, die von der Wohnung aus zu Fuß erreicht werden ..	.112
Abbildung 44: Haltestellen, die von der Wohnung aus zu Fuß erreicht werden .....	.112
Abbildung 45: Ausbildung .....	.113
Abbildung 46: Fragen zur Berufstätigkeit .....	.113
Abbildung 47: Fragen zur Berufstätigkeit .....	.114
Abbildung 48: Abstellplatz für den PKW .....	.114
Abbildung 49: Besitz von Zeitkarten .....	.114
Abbildung 50: Eckdaten des Weges .....	.115
Abbildung 51: Wegezwecke .....	.116
Abbildung 52: Wegezwecke .....	.116
Abbildung 53: Wegezwecke .....	.116
Abbildung 54: Benutzte Verkehrsmittel .....	.117
Abbildung 55: Benutzte Verkehrsmittel .....	.117
Abbildung 56: Benutzte Verkehrsmittel .....	.117

Abbildung 57: Zusatzfragen für Berufstätige	118
Abbildung 58: Wegezwecke auf dem Kinderfragebogen	119
Abbildung 59: Merkmale des Haushaltsfragebogens	120
Abbildung 60: Merkmale des Personenfragebogens	121
Abbildung 61: Merkmale des Wegefragebogens	122
Abbildung 62: Wege im Umweltverbund und im MIV von Frauen und Männern	125
Abbildung 63: Der geschlechtsspezifische Modal Split in Österreich 1995 und in NÖ 2003	126
Abbildung 64: Geschlechtsspezifische Wegezwecke	127
Abbildung 65: Was wird (nicht) erhoben – Haushalt	129
Abbildung 66: Was wird (nicht) erhoben – Personen	132
Abbildung 67: Was wird (nicht) erhoben – Wege	133
Abbildung 68: Die in den Fragebögen verwendeten Wegezwecke	134
Abbildung 69: Was wird (nicht) erhoben – Wege	137
Abbildung 70: Vorab definierte Lebensbereiche, die im Gespräch abgefragt werden	152
Abbildung 71: Farben für die Verkehrsmittel	153
Abbildung 72: Verwendete Strichformen	153
Abbildung 73: Interviewte Frauen	155
Abbildung 74: Wege und Alltagsorte Frau F1	156
Abbildung 75: Wege und Alltagsorte Frau F2	157
Abbildung 76: Wege und Alltagsorte Frau F3	158
Abbildung 77: Wege und Alltagsorte Frau F4	159
Abbildung 78: Wege und Alltagsorte Frau F5	160
Abbildung 79: Wege und Alltagsorte Frau F6	161
Abbildung 80: Wege und Alltagsorte Frau F7	162
Abbildung 81: Wege und Alltagsorte Frau F8	163
Abbildung 82: Wege und Alltagsorte Frau F9	164
Abbildung 83: Interviewte Männer	165
Abbildung 84: Wege und Alltagsorte Mann M1	166
Abbildung 85: Wege und Alltagsorte Mann M2	167
Abbildung 86: Wege und Alltagsorte Mann M3	168
Abbildung 87: Wege und Alltagsorte Mann M4 (Jugendlicher)	169
Abbildung 88: Wege und Alltagsorte Mann M5 (Jugendlicher)	170
Abbildung 89: Wege und Alltagsorte Mann M6	171
Abbildung 90: Wege und Alltagsorte Mann M7	172
Abbildung 91: Wege und Alltagsorte der interviewten Frauen	173
Abbildung 92: Wege und Alltagsorte der interviewten Männer	174
Abbildung 93: Lage der interviewten Haushalte im Bezirk	175
Abbildung 94: Haushaltstypen	176
Abbildung 95: Wege und Alltagsorte Haushalt H1	177
Abbildung 96: Wege und Alltagsorte Haushalt H2	178

Abbildung 97: Wege und Alltagsorte Haushalt H3	179
Abbildung 98: Wege und Alltagsorte Haushalt H4	180
Abbildung 99: Wege und Alltagsorte Haushalt H5	181
Abbildung 100: Wege und Alltagsorte Haushalt H6	182
Abbildung 101: Wege und Alltagsorte Haushalt H7	183
Abbildung 102: Wegezwecke des „gestrigen Tages“ der interviewten Frauen und Männer	185
Abbildung 103: Benutzte Verkehrsmittel des „gestrigen Tages“ der interviewten Frauen	186
Abbildung 104: Benutzte Verkehrsmittel des „gestrigen Tages“ der interviewten Männer	186
Abbildung 105: Die durch den Wegefragebogen NICHT abgebildeten Merkmale	187

6. Anhang

6.1. Fragebogen zu folgenden Haushaltsbefragungen

6.1.1. Verkehrserhebung – Oberösterreich, 2001

WICHTIGE HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DER PERSONENFRAGEBÖGEN

- ▶ Für sechs Personen in Ihrem Haushalt, die 6 Jahre und älter sind, gibt es einen Personenfragebogen. Die älteste Person, die in Ihrem Haushalt lebt, ist die Person mit laufender Nummer 1 im Haushaltsbogen, die zweitälteste Person ist die Person mit laufender Nummer 2 usw. Wenn in Ihrem Haushalt mehr als sechs Personen leben, bleiben die jüngeren unberücksichtigt.
- ▶ Jede Person soll ihren Personenfragebogen möglichst selbst ausfüllen. Dabei wird die Person mit laufender Nummer 1 im Haushaltsbogen (die älteste Person) den Personenfragebogen mit laufender Nummer 1 ausfüllen, die zweitälteste Person den Personenfragebogen mit laufender Nummer 2 usw.
- ▶ Bitte tragen Sie die Wege des ganzen Tages im zeitlichen Ablauf ein. Auf dem Fragebogen ist Platz für maximal sieben Wege, ein alltäglicher achter oder weiterer Weg könnte nicht mehr eingetragen werden und erfüllt daher. Bitte lassen Sie bei den ersten sieben Wegen keinen Weg, auch Fußwege, Rückwege, Heimwege und kurze Wege sind wichtig!

Bitte füllen Sie die Personenfragebögen für den angegebenen Wochentag aus und machen Sie dabei Ihre Angaben zu jedem Weg vollständig und sorgfältig. Am nächsten Tag senden Sie bitte den ausgefüllten Haushaltsbogen zusammen mit den ausgefüllten Personenfragebögen (bzw. mit dem ausgefüllten Personenfragebogen, wenn Sie allein leben) im beliegenden Rückkuvert zurück.
(Nicht benötigte Fragebögen bitte wegwerfen!)

- ▶ Für Rückfragen stehen Ihnen die Mitarbeiter der ausführenden Abteilungen des Amtes der Oö. Landesregierung, 4021 Linz, Kärntnerstraße 10-16, unter den Tel. Nummern (0732) 7720-3266, 3283 und 2567 gerne zur Verfügung.
- ▶ Die Verkehrserhebung erfolgt laut Verordnung der Oö. Landesregierung. Alle Ihre Angaben werden anonym verarbeitet und ausgewertet, sodass keinerlei Rückschluss auf eine Person möglich ist.
- ▶ Vielen Dank dafür, dass Sie mit der Bearbeitung der Fragen zum guten Gelingen der Untersuchung beitragen.

Amt der Oö. Landesregierung
Oberösterreichischer Verkehrsverbund
Organisationsgesellschaft mbH

VERKEHRSERHEBUNG 2001

Durchführung:
Verkehrskoordination, Abteilung Statistik und ÖÖVS

LAND
OBERÖSTERREICH

➔ Bitte füllen Sie zuerst den Haushaltsfragebogen, dann die Personenfragebögen aus!

➔ Beantworten Sie bitte für maximal 6 Personen in Ihrem Haushalt, die 6 Jahre und älter sind (gesehen nach Alter), die Fragen auf der Innenseite des Haushaltsbogens!

➔ Bevor Sie anschließend die Personenfragebögen ausfüllen, lesen Sie bitte die wichtigen Hinweise zum Ausfüllen der Personenfragebögen!

HAUSHALTSBOGEN

Zum Haushalt gehören alle Personen (Sie selbst eingeschlossen), die ständig mit Ihnen zusammenleben.
Ein Haushalt kann auch aus einer Person bestehen (Eipersonenhaushalt).

<p>Anschrift des Haushaltes:</p> <input style="width: 90%;" type="text"/> Gemeinde: <input style="width: 90%;" type="text"/> Straße/Ortschaft: <input style="width: 90%;" type="text"/> Hausnummer: <input style="width: 10%;" type="text"/>	<p>Welche dieser Einrichtungen können Sie von Ihrer Wohnung aus in 15 Minuten zu Fuß erreichen?</p> <p>Lebensmittelgeschäft <input type="checkbox"/></p> <p>Supermarkt <input type="checkbox"/></p> <p>Kindergarten <input type="checkbox"/></p> <p>Volksschule <input type="checkbox"/></p> <p>Praktischer Arzt <input type="checkbox"/></p> <p>Apothek e <input type="checkbox"/></p> <p>Postamt <input type="checkbox"/></p> <p>Geldinstitut <input type="checkbox"/></p> <p>Wir erreichen zu Fuß keine davon <input type="checkbox"/></p>	<p>Welche Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel können Sie von Ihrer Wohnung aus zu Fuß erreichen?</p> <p style="text-align: right; font-size: x-small;">in Gehminuten</p> <table style="width: 100%; font-size: x-small;"> <tr> <td>Bahn</td> <td>ja</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>nein</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Bus (nur Regionalbusse)</td> <td>ja</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>nein</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Städ. Verkehrsmittel (Straßenbahn, Tramb., Bus)</td> <td>ja</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>nein</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-size: x-small; border: 1px solid black; padding: 2px;">Bitte beantworten Sie jetzt für maximal sechs Haushaltsmitglieder, die 6 Jahre und älter sind, die Fragen auf der Innenseite dieses Fragebogens!</p>	Bahn	ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	Bus (nur Regionalbusse)	ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	Städ. Verkehrsmittel (Straßenbahn, Tramb., Bus)	ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Bahn	ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>																	
Bus (nur Regionalbusse)	ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>																	
Städ. Verkehrsmittel (Straßenbahn, Tramb., Bus)	ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>																	

BITTE BEANTWORTEN SIE JETZT DIE NACHFOLGENDEN FRAGEN FÜR MAXIMAL SECHS HAUSHALTSMITGLIEDER, DIE 6 JAHRE UND ÄLTER SIND						
PERSONEN IM HAUSHALT AB 6 JAHREN	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person	Sechstälteste Person
Laufende Nummer der Person	1	2	3	4	5	6
ANGABEN ZUR PERSON						
Vorname	Vorname		Vorname		Vorname	
Geschlecht	<input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich
Geburtsjahr	Geburtsjahr		Geburtsjahr		Geburtsjahr	
BERUFSTÄTIGKEIT						
Nicht berufstätig	<input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann <input type="checkbox"/> Pensionist(in), Rentner(in)		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Noch in Ausbildung	<input type="checkbox"/> Berufsausbildung (Lehre, etc.) <input type="checkbox"/> Schul-/Hochschulausbildung		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Berufstätig	<input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> teilzeitbeschäftigt <input type="checkbox"/> vollbeschäftigt		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
STELLUNG IM BERUF						
<input type="checkbox"/> Arbeiter(in), Angestellte(r), Beamte(r)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Selbständige(r), Freiberufler(in) (ohne Landwirtschaft)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Landwirt(in)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Mithelfende(r) Familienangehörige(r)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
FÜHRERSCHEIN						
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
PRIVAT-PKW						
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
GESCHÄFTS-/DIENSTWAGEN						
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
ABSTELLPLATZ DES PKW AN DER WOHNUNG						
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
BESITZ SONSTIGER FAHRZEUGE						
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
BESITZ VON BERECHTIGUNGS-AUSWEISEN ZUR INANSPRUCHNAHME ERMÄSSIGTER FAHRPREISE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR						
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
davon Typ:	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Klassik	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Senior	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Junior (< 26)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Familien	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Behinderte bzw. Blinde	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	

Bitte wenden! Auf der Rückseite dieses Haushaltsbogens finden Sie wichtige Hinweise für das weitere Vorgehen!

PERSONEN-FRAGEBOGEN

IHR AUSFÜLLTAG IST DER KOMMENDE

Datum des Ausfülltages

Tag: Monat:

Vorname:

Geburtsjahr:

An diesem Tag **nicht** weggegangen → **anderer Ausgangspunkt:**

An diesem Tag **weggegangen**, **Ausgangspunkt des ersten Weges:**

Wohnung oder **Gemeinde:**

Straße/Ortschaft: **Hausnummer:**

BITTE IN BLOCKSCHRIFT AUSFÜLLEN

A B C D E F . - . . .

0 1 2 3 4 5 . - . . .

Um wieviel **UHR** haben Sie diesen Weg begonnen?

Zu welchem **ZWECK** haben Sie diesen Weg unternommen?

Mit welchem **VERKEHRSMITTEL** bzw. mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt?

Bitte alle benutzten Verkehrsmittel angeben

Bei Fahrten mit **ÖFFENTL. VERKEHRSMITTEL**: Welcher Fahrschein wurde verwendet?

Wo lag dieses **ZIEL**?

Bitte die genaue Adresse angeben und bei längeren Bezeichnungen in der zweiten Zeile weiterbeschreiben

Bei Bedarf hier zusätzliche Informationen zur Zieladresse angeben (z.B. Name des Geschäftes, Bezeichnung der Behörde ...)

Um wieviel **UHR** sind Sie dort angekommen?

Schätzen Sie bitte die **ENTFERNUNG** dieses Weges möglichst genau!

	ERSTER WEG	ZWEITER WEG	DRITTER WEG
BEGINN	Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde : <input type="text"/> Minute	Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde : <input type="text"/> Minute	Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde : <input type="text"/> Minute
ZWECK	zum Arbeitsplatz berufsgeschäftlich <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule <input type="checkbox"/> Einkauf - täglicher Bedarf <input type="checkbox"/> - längerfristige Güter <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderer, und zwar: <input type="text"/>	zum Arbeitsplatz berufsgeschäftlich <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule <input type="checkbox"/> Einkauf - täglicher Bedarf <input type="checkbox"/> - längerfristige Güter <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderer, und zwar: <input type="text"/>	zum Arbeitsplatz berufsgeschäftlich <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule <input type="checkbox"/> Einkauf - täglicher Bedarf <input type="checkbox"/> - längerfristige Güter <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderer, und zwar: <input type="text"/>
VERKEHRSMITTEL	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> PKW als Fahrer <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Bahn <input type="checkbox"/> Bus (nur Regionalverkehr) <input type="checkbox"/> Städtisches Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> anderer, und zwar: <input type="text"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> PKW als Fahrer <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Bahn <input type="checkbox"/> Bus (nur Regionalverkehr) <input type="checkbox"/> Städtisches Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> anderer, und zwar: <input type="text"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> PKW als Fahrer <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Bahn <input type="checkbox"/> Bus (nur Regionalverkehr) <input type="checkbox"/> Städtisches Verkehrsmittel <input type="checkbox"/> anderer, und zwar: <input type="text"/>
bei Fahrten mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, welcher Fahrschein wurde verwendet?	Einzelfahrschein/Tageskarte/Mehrfahrschein <input type="checkbox"/> Wochenkarte <input type="checkbox"/> Monatskarte <input type="checkbox"/> Jahreskarte <input type="checkbox"/>	Einzelfahrschein/Tageskarte/Mehrfahrschein <input type="checkbox"/> Wochenkarte <input type="checkbox"/> Monatskarte <input type="checkbox"/> Jahreskarte <input type="checkbox"/>	Einzelfahrschein/Tageskarte/Mehrfahrschein <input type="checkbox"/> Wochenkarte <input type="checkbox"/> Monatskarte <input type="checkbox"/> Jahreskarte <input type="checkbox"/>
GENAUE ZIELADRESSE	<input type="text"/> <input type="text"/> Gemeinde: <input type="text"/> <input type="text"/> Straße/Ortschaft: <input type="text"/> Hausnr: <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> Gemeinde: <input type="text"/> <input type="text"/> Straße/Ortschaft: <input type="text"/> Hausnr: <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> Gemeinde: <input type="text"/> <input type="text"/> Straße/Ortschaft: <input type="text"/> Hausnr: <input type="text"/>
ANKUNFT	Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde : <input type="text"/> Minute	Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde : <input type="text"/> Minute	Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde : <input type="text"/> Minute
ENTFERNUNG	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km
	Für den nächsten Weg bzw. den Rückweg bitte nächste Spalte ausfüllen!	Für den nächsten Weg bzw. den Rückweg bitte nächste Spalte ausfüllen!	Für den nächsten Weg bzw. den Rückweg bitte nächste Spalte ausfüllen!

Bitte wenden! Die weiteren Wege dieses Tages bitte auf der Rückseite eintragen!

IHR AUSFÜLLTAG IST DER KOMMENDE			
<h2 style="margin: 0;">PERSONEN-FRAGEBOGEN</h2>			
<p style="text-align: center;">VIERTER WEG</p> <p>BEGINN Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde Minute</p> <p>ZWECK zum Arbeitsplatz dienstlich/geschäftlich Ausbildung/Schule Einkauf - täglicher Bedarf - längerfristige Güter nach Hause anderer, und zwar:</p> <p>VERKEHRSMITTEL zu Fuß Fahrad PKW als Fahrer PKW als Mitfahrer Bahn Bus (nur Regionalverkehr) Städtisches Verkehrsmittel anderes, und zwar:</p> <p>bei Fahrten mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, welcher Fahrschein wurde verwendet? Einzelfahrschein/Tageskarte/Mehrfahrscheinkarte Wochenkarte Monatskarte Jahreskarte</p> <p>GENAUE ZIELADRESSE Gemeinde Straße/Ortschaft Hausnr.</p> <p>ANKUNFT Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde Minute</p> <p>ENTFERNUNG ca. <input type="text"/> km</p> <p style="font-size: small;">Für den nächsten Weg bzw. den Rückweg bitte nächste Spalte ausfüllen!</p>	<p style="text-align: center;">FÜNFTER WEG</p> <p>BEGINN Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde Minute</p> <p>ZWECK zum Arbeitsplatz dienstlich/geschäftlich Ausbildung/Schule Einkauf - täglicher Bedarf - längerfristige Güter nach Hause anderer, und zwar:</p> <p>VERKEHRSMITTEL zu Fuß Fahrad PKW als Fahrer PKW als Mitfahrer Bahn Bus (nur Regionalverkehr) Städtisches Verkehrsmittel anderes, und zwar:</p> <p>bei Fahrten mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, welcher Fahrschein wurde verwendet? Einzelfahrschein/Tageskarte/Mehrfahrscheinkarte Wochenkarte Monatskarte Jahreskarte</p> <p>GENAUE ZIELADRESSE Gemeinde Straße/Ortschaft Hausnr.</p> <p>ANKUNFT Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde Minute</p> <p>ENTFERNUNG ca. <input type="text"/> km</p> <p style="font-size: small;">Für den nächsten Weg bzw. den Rückweg bitte nächste Spalte ausfüllen!</p>	<p style="text-align: center;">SECHSTER WEG</p> <p>BEGINN Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde Minute</p> <p>ZWECK zum Arbeitsplatz dienstlich/geschäftlich Ausbildung/Schule Einkauf - täglicher Bedarf - längerfristige Güter nach Hause anderer, und zwar:</p> <p>VERKEHRSMITTEL zu Fuß Fahrad PKW als Fahrer PKW als Mitfahrer Bahn Bus (nur Regionalverkehr) Städtisches Verkehrsmittel anderes, und zwar:</p> <p>bei Fahrten mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, welcher Fahrschein wurde verwendet? Einzelfahrschein/Tageskarte/Mehrfahrscheinkarte Wochenkarte Monatskarte Jahreskarte</p> <p>GENAUE ZIELADRESSE Gemeinde Straße/Ortschaft Hausnr.</p> <p>ANKUNFT Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde Minute</p> <p>ENTFERNUNG ca. <input type="text"/> km</p> <p style="font-size: small;">Für den nächsten Weg bzw. den Rückweg bitte nächste Spalte ausfüllen!</p>	<p style="text-align: center;">SIEBTER WEG</p> <p>BEGINN Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde Minute</p> <p>ZWECK zum Arbeitsplatz dienstlich/geschäftlich Ausbildung/Schule Einkauf - täglicher Bedarf - längerfristige Güter nach Hause anderer, und zwar:</p> <p>VERKEHRSMITTEL zu Fuß Fahrad PKW als Fahrer PKW als Mitfahrer Bahn Bus (nur Regionalverkehr) Städtisches Verkehrsmittel anderes, und zwar:</p> <p>bei Fahrten mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, welcher Fahrschein wurde verwendet? Einzelfahrschein/Tageskarte/Mehrfahrscheinkarte Wochenkarte Monatskarte Jahreskarte</p> <p>GENAUE ZIELADRESSE Gemeinde Straße/Ortschaft Hausnr.</p> <p>ANKUNFT Uhrzeit <input type="text"/> : <input type="text"/> Stunde Minute</p> <p>ENTFERNUNG ca. <input type="text"/> km</p> <p style="font-size: small;">Für den nächsten Weg bzw. den Rückweg bitte nächste Spalte ausfüllen!</p>
Alle weiteren Wege Ihres Ausfülltages können nicht mehr eingetragen werden!			
Hier können Sie Anregungen bzw. Kritik zu Ihren persönlichen Verkehrsproblemen anbringen: <hr/> <hr/> <hr/>			
Danke für Ihre wertvolle Mitwirkung!			

6.1.2. Mobilität in Deutschland – Bundesweite Erhebung, 2002

 Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND

Haushaltsfragebogen



 **infas** **DIW Berlin**

Liebe Studienteilnehmerinnen und liebe Studienteilnehmer,
vor Ihnen liegt der Haushaltsfragebogen zu der bundesweiten Studie MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND. Wir bitten Sie, diesen Fragebogen für Ihren Haushalt auszufüllen und an uns zurückzuschicken.

Wir hoffen, dass Ihnen das Ausfüllen ein wenig Spaß macht und bedanken uns schon jetzt für Ihre Mitarbeit. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Gelingen der Studie.

infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
DIW - Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung

Informationen zur Studie auch im Internet unter
www.kontiv2002.de

Mobilität in Deutschland - 2 - infos / DRW

Zunächst haben wir einige allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Hierunter verstehen wir die Personen, die dauerhaft in Ihrem Haushalt leben, auch wenn diese zur Zeit abwesend sind (z.B. im Krankenhaus oder im Urlaub).

**1. Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst eingeschlossen?
Denken Sie dabei bitte auch an alle im Haushalt lebenden Kinder.**

lebe allein

lebe mit anderen Personen im Haushalt → bitte Anzahl der Personen insgesamt eintragen:

lebe nicht in einem Privathaushalt (Wohnheim etc.)

2. Listen Sie bitte alle im Haushalt lebenden Personen in dem folgenden Schema auf. Beginnen Sie bitte mit sich selbst. Setzen Sie die Liste mit den weiteren Personen sortiert nach dem Alter fort. Tragen Sie bitte für alle Personen zunächst den Vornamen ein (oder auch nur ein Kürzel, Beispiel: Uschi) und kreuzen dann jeweils die zutreffenden Merkmale an.

Sollten in Ihrem Haushalt mehr als sechs Personen leben, tragen Sie bitte nur die ersten sechs Personen ein.

Ich selbst, Vorname:	Person 2, Vorname:	Person 3, Vorname:	Person 4, Vorname:	Person 5, Vorname:	Person 6, Vorname:
<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>
Ihr Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	Geschlecht: <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich
Ihr Alter: <input style="width: 30px;" type="text"/> Jahre	Alter: <input style="width: 30px;" type="text"/> Jahre	Alter: <input style="width: 30px;" type="text"/> Jahre	Alter: <input style="width: 30px;" type="text"/> Jahre	Alter: <input style="width: 30px;" type="text"/> Jahre	Alter: <input style="width: 30px;" type="text"/> Jahre
Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig	Berufstätigkeit: <input type="checkbox"/> Vollzeit <input type="checkbox"/> Teilzeit <input type="checkbox"/> Auszubildende(r) <input type="checkbox"/> nicht berufstätig
(falls nicht berufstätig) Ihre gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau / Hausmann <input type="checkbox"/> Rentner / Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe / Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau / Hausmann <input type="checkbox"/> Rentner / Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe / Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau / Hausmann <input type="checkbox"/> Rentner / Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe / Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau / Hausmann <input type="checkbox"/> Rentner / Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe / Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau / Hausmann <input type="checkbox"/> Rentner / Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes	(falls nicht berufstätig) gegenwärtige Tätigkeit: <input type="checkbox"/> Kind zu Hause betreut <input type="checkbox"/> Kind in Krippe / Kita etc. <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/> Student(in) <input type="checkbox"/> zur Zeit arbeitslos <input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt <input type="checkbox"/> Hausfrau / Hausmann <input type="checkbox"/> Rentner / Pensionär <input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender <input type="checkbox"/> anderes
Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Führerscheinbesitz für Pkw? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kfz 1		Kfz 2		Kfz 3	
Hersteller: <input type="text"/>		Hersteller: <input type="text"/>		Hersteller: <input type="text"/>	
Typ / Modell: <input type="text"/>		Typ / Modell: <input type="text"/>		Typ / Modell: <input type="text"/>	
Motorleistung: <input type="text"/> PS oder <input type="text"/> kW		Motorleistung: <input type="text"/> PS oder <input type="text"/> kW		Motorleistung: <input type="text"/> PS oder <input type="text"/> kW	
Hubraum: <input type="text"/> ccm		Hubraum: <input type="text"/> ccm		Hubraum: <input type="text"/> ccm	
Zulassung als: <input type="checkbox"/> Pkw <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/> Lkw über 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/> anderes		Zulassung als: <input type="checkbox"/> Pkw <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/> Lkw über 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/> anderes		Zulassung als: <input type="checkbox"/> Pkw <input type="checkbox"/> Lkw bis 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/> Lkw über 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/> anderes	
Baujahr / Erstzulassung: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> bitte Jahr eintragen!		Baujahr / Erstzulassung: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> bitte Jahr eintragen!		Baujahr / Erstzulassung: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> bitte Jahr eintragen!	
Fahrzeug im Haushalt seit: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> bitte Jahr eintragen!		Fahrzeug im Haushalt seit: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> bitte Jahr eintragen!		Fahrzeug im Haushalt seit: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> bitte Jahr eintragen!	
gegenwärtiger km-Stand: <input type="text"/> km		gegenwärtiger km-Stand: <input type="text"/> km		gegenwärtiger km-Stand: <input type="text"/> km	
geschätzte Fahrleistung pro Jahr: <input type="text"/> km		geschätzte Fahrleistung pro Jahr: <input type="text"/> km		geschätzte Fahrleistung pro Jahr: <input type="text"/> km	
Halter: <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> anderer		Halter: <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> anderer		Halter: <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> anderer	
Antriebsart: <input type="checkbox"/> Benzin (Otto-Motor) <input type="checkbox"/> Diesel (Diesel-Motor) <input type="checkbox"/> andere Antriebsart		Antriebsart: <input type="checkbox"/> Benzin (Otto-Motor) <input type="checkbox"/> Diesel (Diesel-Motor) <input type="checkbox"/> andere Antriebsart		Antriebsart: <input type="checkbox"/> Benzin (Otto-Motor) <input type="checkbox"/> Diesel (Diesel-Motor) <input type="checkbox"/> andere Antriebsart	
üblicher Stellplatz: <input type="checkbox"/> Garage / Carport <input type="checkbox"/> Parkplatz am Haus <input type="checkbox"/> Parkplatz in der Nähe <input type="checkbox"/> unterschiedlich		üblicher Stellplatz: <input type="checkbox"/> Garage / Carport <input type="checkbox"/> Parkplatz am Haus <input type="checkbox"/> Parkplatz in der Nähe <input type="checkbox"/> unterschiedlich		üblicher Stellplatz: <input type="checkbox"/> Garage / Carport <input type="checkbox"/> Parkplatz am Haus <input type="checkbox"/> Parkplatz in der Nähe <input type="checkbox"/> unterschiedlich	
Hauptnutzer(in) im Haushalt: <input type="checkbox"/> ich selbst <input type="checkbox"/> andere Person: <input type="text"/> bitte Personennummer aus Seite 2 eintragen!		Hauptnutzer(in) im Haushalt: <input type="checkbox"/> ich selbst <input type="checkbox"/> andere Person: <input type="text"/> bitte Personennummer aus Seite 2 eintragen!		Hauptnutzer(in) im Haushalt: <input type="checkbox"/> ich selbst <input type="checkbox"/> andere Person: <input type="text"/> bitte Personennummer aus Seite 2 eintragen!	

bitte weiter auf der Rückseite →

6.1. 3. Deutschland – Person

 Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND
Personen- und Wegefragebogen

KONTIV 2002



Fragebogen für:

Ihr Stichtag:


infas

DIW Berlin

Mobilität in Deutschland - 2 - infas / DRW

Liebe Studienteilnehmerinnen und liebe Studienteilnehmer,

im ersten Teil dieses Personen- und Wegefragebogens geht es um einige allgemeine Angaben zu Ihrer Verkehrsmittelnutzung. Im zweiten Teil folgen Fragen zu Ihrem Stichtag und den Wegen, die Sie an diesem Tag zurückgelegt haben.

Eine Bitte an alle Haushalte mit Kindern unter 14 Jahren:

Der Ihnen vorliegende Fragebogen richtet sich an Personen im Alter ab 14 Jahren. Für Kinder unter 10 Jahren bitten wir die Eltern, die beigefügten Kinderfragebögen auszufüllen. Für Kinder zwischen 10 und 13 Jahren möchten wir es Ihrer eigenen Entscheidung überlassen, ob Sie den Kinderfragebogen für Ihr Kind ausfüllen oder dies dem Kind selbst überlassen.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Ausfüllen. Bitte vergessen Sie nicht, den ausgefüllten Fragebogen zusammen mit den anderen Personenbögen (falls es mehrere Haushaltsmitglieder gibt) wieder an infas zurückzuschicken.

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!
Ihr Projektteam Mobilität in Deutschland

Als Erstes einige allgemeine Fragen zu Ihrer Verkehrsmittelnutzung.

1. Wie oft können Sie über ein Auto verfügen?

jederzeit
 gelegentlich
 ausnahmsweise
 gar nicht

2. Besitzen Sie zurzeit ein verkehrstüchtiges Fahrrad?

ja
 nein

3. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel benutzen.

Machen Sie bitte in jeder Zeile ein Kreuz!

	(fast) täglich	an einem bis 3 Tagen pro Woche	an einem bis 3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus oder Bahn in Ihrer Region	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn auf längeren Strecken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Wie gut können Sie von Ihrem Wohnort aus Ihre üblichen Ziele erreichen?

Machen Sie bitte in jeder Zeile ein Kreuz!

	sehr gut	gut	einigermaßen	schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
mit öffentlichen Verkehrsmitteln	<input type="checkbox"/>					
mit dem Auto	<input type="checkbox"/>					

<p>Mobilität in Deutschland - 3 - infos / DRW</p> <p>5a. Wie viele Minuten benötigen Sie zu Fuß von Ihrer Wohnung aus bis zu den nächstgelegenen Haltestellen der folgenden öffentlichen Verkehrsmittel?</p> <p><i>Bitte tragen Sie die Dauer des Fußwegs ein!</i></p> <p style="text-align: center;">Minuten Fußweg?</p> <p>Bushaltestelle <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Min.</p> <p>Bahnhaltstelle <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> Min.</p> <p><small>(gemeint sind z.B. die U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn oder Regionalbahn bzw. Nahverkehrszüge)</small></p> <p style="text-align: right;"><small>Wenn es dieselbe Haltestelle ist, tragen Sie bitte zweimal die gleiche Zahl ein!</small></p>	<p>7. Wie lange wohnen Sie schon in dem Haus oder der Wohnung, in der Sie zurzeit leben?</p> <p><input type="checkbox"/> seit weniger als einem Jahr</p> <p><input type="checkbox"/> seit einem bis unter zwei Jahren</p> <p><input type="checkbox"/> seit mehr als zwei bis unter fünf Jahren</p> <p><input type="checkbox"/> seit fünf Jahren oder länger</p>																																											
<p>5b. Wie groß ist die Entfernung zu diesen beiden oder dieser Haltestelle(n) in etwa?</p> <p><i>Bitte machen Sie in jeder Spalte jeweils ein Kreuz!</i></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th colspan="2" style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Haltestelle</th> </tr> <tr> <th></th> <th style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Bus</th> <th style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Bahn</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>unter 100 Meter</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>zwischen 100 und 200 Metern</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>zwischen 200 und 400 Metern</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>zwischen 400 Metern und einem Kilometer</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>zwischen einem und 2 Kilometern</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>zwischen 2 und 5 Kilometern</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>zwischen 5 und 10 Kilometern</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>weiter als 10 Kilometer</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>weiß nicht</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>		Haltestelle			Bus	Bahn	unter 100 Meter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zwischen 100 und 200 Metern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zwischen 200 und 400 Metern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zwischen 400 Metern und einem Kilometer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zwischen einem und 2 Kilometern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zwischen 2 und 5 Kilometern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zwischen 5 und 10 Kilometern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	weiter als 10 Kilometer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>8. Für welche Kraftfahrzeugtypen besitzen Sie einen Führerschein?</p> <p><i>Kreuzen Sie bitte alles an, was für Sie zutrifft, und tragen Sie bitte jeweils das Jahr des Führerscheinserwerbs ein!</i></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Führerschein erworben im Jahr?</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/> Mofa / Moped →</td> <td style="text-align: center;"><input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Motorrad →</td> <td style="text-align: center;"><input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Pkw / Kombi →</td> <td style="text-align: center;"><input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Lkw →</td> <td style="text-align: center;"><input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/></td> </tr> </tbody> </table>		Führerschein erworben im Jahr?	<input type="checkbox"/> Mofa / Moped →	<input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/>	<input type="checkbox"/> Motorrad →	<input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/>	<input type="checkbox"/> Pkw / Kombi →	<input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/>	<input type="checkbox"/> Lkw →	<input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/>
	Haltestelle																																											
	Bus	Bahn																																										
unter 100 Meter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																										
zwischen 100 und 200 Metern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																										
zwischen 200 und 400 Metern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																										
zwischen 400 Metern und einem Kilometer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																										
zwischen einem und 2 Kilometern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																										
zwischen 2 und 5 Kilometern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																										
zwischen 5 und 10 Kilometern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																										
weiter als 10 Kilometer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																										
weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																										
	Führerschein erworben im Jahr?																																											
<input type="checkbox"/> Mofa / Moped →	<input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/>																																											
<input type="checkbox"/> Motorrad →	<input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/>																																											
<input type="checkbox"/> Pkw / Kombi →	<input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/>																																											
<input type="checkbox"/> Lkw →	<input style="width: 60px; height: 20px;" type="text"/>																																											
<p>6. Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer <u>Mobilität</u> eingeschränkt?</p> <p><i>Kreuzen Sie bitte alles an, was zutrifft:</i></p> <p><input type="checkbox"/> ja, durch Gehbehinderung</p> <p><input type="checkbox"/> ja, durch Sehbehinderung</p> <p><input type="checkbox"/> ja, durch andere Einschränkung(en)</p> <p><input type="checkbox"/> nein, keine Einschränkung in meiner Mobilität</p>	<p>9. Welche Fahrkartenart nutzen Sie <u>überwiegend</u>, wenn Sie den öffentlichen Nahverkehr benutzen – also Bus oder Bahn in Ihrer Region?</p> <p><i>Bitte geben Sie auch eine Fahrkartenart an, wenn Sie nur sehr selten mit Bus oder Bahn unterwegs sind.</i></p> <p><input type="checkbox"/> Einzelfahrchein, Tageskarte</p> <p><input type="checkbox"/> Mehrfachkarte, Streifenkarte</p> <p><input type="checkbox"/> Wochenkarte, Monatskarte</p> <p><input type="checkbox"/> Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte</p> <p><input type="checkbox"/> Jobticket, Semesterticket etc.</p> <p><input type="checkbox"/> anderes</p> <p><input type="checkbox"/> weiß nicht</p> <p><input type="checkbox"/> fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln</p>																																											

Mobilität in Deutschland - 4 - infas / DRW

10a. Haben Sie innerhalb der letzten drei Monate Reisen unternommen, bei denen Sie auswärts übernachtet haben?

ja nein → *bitte weiter mit Frage 11 auf der nächsten Seite!*

↓

10. Wie viele Reisen waren es in den letzten drei Monaten?

Hin- und Rückfahrt zählen dabei als eine Reise!

Reisen insgesamt
Bitte Anzahl eintragen!

Beispiel:

insgesamt

Um welche Art von Reise(n) hat es sich dabei gehandelt?
Tragen Sie bitte die entsprechende Anzahl ein (keine Kreuze!):

<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	Geschäftsreisen
<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	private Reisen mit bis zu drei Übernachtungen
<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	private Reisen mit vier oder mehr Übernachtungen
<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	sonstige Reisen

Beispiel:

<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="1"/>	Geschäftsreisen
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="4"/>	pr. Reisen bis 3 Ü.
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="1"/>	pr. Reisen ab 4 Ü.
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="1"/>	sonstige Reisen

Und wie verteilen sich diese Reisen insgesamt auf die unten aufgeführten Verkehrsmittel?
*Tragen Sie bitte die entsprechende Anzahl ein! Falls Sie bei einer Reise mehrere Verkehrsmittel benutzt haben, geben Sie bitte nur das **wichtigste** an!*

<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	Auto / Motorrad
<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	Bahn
<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	Reisebus
<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	Flugzeug
<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	Fahrrad
<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	sonstige Verkehrsmittel

Beispiel:

<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="3"/>	Auto / Motorrad
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="2"/>	Bahn
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="0"/>	Reisebus
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="1"/>	Flugzeug
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="1"/>	Fahrrad
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="0"/>	sonstige Verkehrsmittel

Mobilität in Deutschland	- 5 -	infas / DIW
<p>Als nächstes folgen einige Angaben zu Ihrer Person.</p>		<p>15. Was trifft derzeit auf Sie zu? Bitte nur eine Nennung!</p>
<p>11. Sie sind:</p> <p><input type="checkbox"/> männlich</p> <p><input type="checkbox"/> weiblich</p>	<p><input type="checkbox"/> Vollzeit erwerbstätig</p> <p><input type="checkbox"/> Teilzeit erwerbstätig (18 bis unter 35 Stunden pro Woche)</p> <p><input type="checkbox"/> geringfügig erwerbstätig (11 bis unter 18 Stunden pro Woche)</p> <p><input type="checkbox"/> Auszubildende(r)</p> <p><input type="checkbox"/> Schüler(in), weiterführende Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Schüler(in), sonstige Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Student(in)</p> <p><input type="checkbox"/> zurzeit arbeitslos</p> <p><input type="checkbox"/> vorübergehend freigestellt (z.B. Mutterschafts- / Erziehungsurlaub o.ä.)</p> <p><input type="checkbox"/> Hausfrau / Hausmann</p> <p><input type="checkbox"/> Rentner(in) / Pensionär(in)</p> <p><input type="checkbox"/> Wehr- oder Zivildienstleistender</p> <p><input type="checkbox"/> Anderes</p>	
<p>12. Welche Staatsangehörigkeit haben Sie? Wenn Sie mehrere Staatsangehörigkeiten haben, geben Sie bitte alle an!</p> <p><input type="checkbox"/> deutsch <input type="checkbox"/> andere Staatsangehörigkeit: (bitte notieren)</p> <p><input type="checkbox"/> türkisch</p> <p><input type="checkbox"/> italienisch</p> <p><input type="checkbox"/> griechisch</p> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 30px; margin-left: 100px;"></div>	<p>16. Welche berufliche Stellung haben Sie derzeit bzw. hatten Sie zuletzt? Bitte nur eine Nennung!</p>	
<p>13. Wie alt sind Sie?</p> <p><input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/> bitte Alter eintragen!</p>	<p><input type="checkbox"/> war noch nie berufstätig</p> <p><input type="checkbox"/> Arbeiter(in)</p> <p><input type="checkbox"/> Angestellte(r) mit einfacher Tätigkeit (z.B. Verkäufer(in), Stenotypist(in))</p> <p><input type="checkbox"/> Angestellte(r) mit qualifizierter Tätigkeit (z.B. Sachbearbeiter(in), Buchhalter(in), technische(r) Zeichner(in))</p> <p><input type="checkbox"/> Angestellte(r) mit Leitungsaufgaben (z.B. Direktor(in), Geschäftsführer(in), Vorstand größerer Betriebe und Verbände)</p> <p><input type="checkbox"/> Beamter(in) im einfachen Dienst</p> <p><input type="checkbox"/> Beamter(in) im mittleren Dienst</p> <p><input type="checkbox"/> Beamter(in) im gehobenen oder höheren Dienst</p> <p><input type="checkbox"/> akademischer freier Beruf</p> <p><input type="checkbox"/> selbstständig in Handel, Gewerbe, Dienstleistung, Industrie</p> <p><input type="checkbox"/> selbstständige(r) Landwirt(in)</p> <p><input type="checkbox"/> mithelfende(r) Familienangehörige(r)</p> <p><input type="checkbox"/> Sonstiges</p>	
<p>14. Was ist ihr <u>höchster</u> allgemeinbildender Schulabschluss:</p> <p><input type="checkbox"/> ich bin noch Schüler(in)</p> <p><input type="checkbox"/> Schule ohne Abschluss verlassen</p> <p><input type="checkbox"/> Volks- oder Hauptschulabschluss / POS 8. Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Reife, Realschulabschluss / POS 10. Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> Fachhochschulreife, Berufsausbildung mit Abitur</p> <p><input type="checkbox"/> Hochschulreife, Abitur/EOS 12. Klasse</p> <p><input type="checkbox"/> anderer Abschluss</p>		

Mobilität in Deutschland	- 6 -	infas / DIW
<p>Jetzt geht es um Ihren Stichtag: (genaues Datum siehe Titelblatt)</p>		<h2>Freitag</h2>
<p>Zunächst möchten wir Sie bitten, einige ganz allgemeine Fragen zu diesem Tag zu beantworten.</p>		
<p>1. War der Ablauf an diesem Tag für Sie persönlich ganz normal wie an anderen Tagen des gleichen Wochentags auch?</p> <p><input type="checkbox"/> ja → bitte weiter mit Frage 2</p> <p><input type="checkbox"/> nein ↓</p>		
<p>1a. Aus welchen Gründen entsprach dieser Tag nicht Ihrem üblichen Ablauf? <i>Sie können auch mehrere Gründe ankreuzen!</i></p> <p><input type="checkbox"/> ich war im Urlaub oder außerhalb unterwegs <u>innerhalb von Deutschland</u></p> <p><input type="checkbox"/> ich war im Urlaub oder außerhalb unterwegs <u>im Ausland</u></p> <p><input type="checkbox"/> ich war krank</p> <p><input type="checkbox"/> ich war an diesem Tag gar nicht außer Haus</p> <p><input type="checkbox"/> ich musste mich um eine kranke Person in unserem Haushalt kümmern</p> <p><input type="checkbox"/> andere Gründe</p>		
<p>2. Wie war das Wetter an diesem Tag überwiegend?</p> <p style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>      </p>		
<p>3. Stand Ihnen an diesem Tag ein Kraftfahrzeug (Pkw, Lkw, Moped, Mofa, Motorrad) für private Fahrten zur Verfügung – unabhängig davon, ob Sie es an diesem Tag auch benutzt haben?</p> <p><input type="checkbox"/> ja, ständig</p> <p><input type="checkbox"/> ja, teilweise</p> <p><input type="checkbox"/> nein, gar nicht</p>		
<p>4. Waren Sie an Ihrem Stichtag außer Haus?</p> <p><input type="checkbox"/> ja</p> <p><input type="checkbox"/> nein</p>		

Mobilität in Deutschland - 7 - infas / DIW

**Im Folgenden geht es um alle Wege,
die Sie an Ihrem Stichtag zurückgelegt haben.**

- Bitte alle Wege des ganzen Tages eintragen.
- Hin- und Rückwege sind dabei zwei Wege.
- Auch Fußwege und kurze Wege sind wichtig.
- Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Weg zu Ihrem Ziel (z.B. vom Bus in die U-Bahn oder vom Auto in die S-Bahn) bleibt es ein Weg.
- Bitte geben Sie zu jedem Weg alle genutzten Verkehrsmittel an.

Bitte die Rückwege nicht vergessen!

**Und noch ein Hinweis für Berufstätige mit häufigen oder
regelmäßigen Wegen während der Arbeitszeit:**

Legen Sie beruflich regelmäßig Wege zurück (z.B. als Postbote, Taxifahrer, Handwerker oder bei einer Tätigkeit mit häufig wechselnden Orten - *nicht gemeint sind jedoch Geschäftsreisen*) und haben dies auch an Ihrem Stichtag getan?

Dann möchten wir es Ihnen etwas einfacher machen: Für Ihre beruflichen Wege *füllen Sie bitte zunächst die grau hinterlegten Zusatzfragen auf Seite 10 aus.* Im Anschluss daran tragen Sie Ihre übrigen privaten Wege (z.B. den Weg zu Ihrer Arbeitsstätte und wieder nach Hause oder weitere private Wege) in das Wegeprotokoll auf der Doppelseite davor ein. Die beruflichen Wege, die Sie zuvor bei den grau hinterlegten Zusatzfragen eingetragen haben, können Sie dann dort einfach weglassen!

 Bitte blättern Sie jetzt um und füllen das Wegeprotokoll aus
(bzw. wenn Sie an Ihrem Stichtag beruflich regelmäßig bestimmte
Wege zurückgelegt haben, zuvor den grauen Kasten auf Seite 10)!

Mobilität in Deutschland - 8 -

Wo war der **Ausgangspunkt** Ihres ersten Weges?

zu Hause woanders

PLZ: _____ Ort: _____
 Straße: _____ Haus-Nr: _____

Um wieviel **Uhr** haben Sie den Weg begonnen?

Zu welchem **Zweck** bzw. **Ziel** haben Sie den Weg unternommen?
Bitte nur eine Nennung!

Welche **Verkehrsmittel** haben Sie im Verlauf dieses Weges alle benutzt?
Falls Sie mehrere genutzt haben, geben Sie bitte alle an!

Mit wie vielen **Personen** haben Sie den Weg **gemeinsam** zurückgelegt?

Wo lag dieses Ziel?
 Bitte geben Sie die **Adresse** so genau wie möglich an!

Wie groß war die **Entfernung** ungefähr?

Um wieviel **Uhr** sind Sie dort angekommen?

Haben Sie von dort aus einen **weiteren Weg** unternommen?

ERSTER WEG

START?
 _____ Uhr

ZWECK / ZIEL?

Arbeitsplatz
 dienstlich/geschäftlich
 Ausbildung/Schule
 Einkauf
 private Erledigung
 Holen/Bringen v. Personen
 Freizeitaktivität
 nach Hause
 Sonstiges

Bitte kurz beschreiben:

VERKEHRSMITTEL?

zu Fuß
 Fahrrad
 Moped, Mofa
 Motorrad
 Pkw als Fahrer(in)
 Pkw als Mitfahrer(in)
 Lkw bis 3,5 t Nutzlast
 anderer Lkw
 Linienbus/Stadtbus
 U-Bahn/Straßenbahn
 S-Bahn/Nahverkehrszug
 Taxi
 Fernzug
 Reisebus
 Schiff, Fähre
 Flugzeug
 anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

alleine, oder Anzahl der Begleiter

ADRESSE? zu Hause, oder:

PLZ, Ort

 Straße und Hausnummer

ENTFERNUNG?
 _____ km

ANKUNFT?
 _____ : _____ Uhr

WEITERE WEGE? ja...
 nein (ENDE)

ZWEITER WEG

START?
 _____ Uhr

ZWECK / ZIEL?

Arbeitsplatz
 dienstlich/geschäftlich
 Ausbildung/Schule
 Einkauf
 private Erledigung
 Holen/Bringen v. Personen
 Freizeitaktivität
 nach Hause
 Sonstiges

Bitte kurz beschreiben:

VERKEHRSMITTEL?

zu Fuß
 Fahrrad
 Moped, Mofa
 Motorrad
 Pkw als Fahrer(in)
 Pkw als Mitfahrer(in)
 Lkw bis 3,5 t Nutzlast
 anderer Lkw
 Linienbus/Stadtbus
 U-Bahn/Straßenbahn
 S-Bahn/Nahverkehrszug
 Taxi
 Fernzug
 Reisebus
 Schiff, Fähre
 Flugzeug
 anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

alleine, oder Anzahl der Begleiter

ADRESSE? zu Hause, oder:

PLZ, Ort

 Straße und Hausnummer

ENTFERNUNG?
 _____ km

ANKUNFT?
 _____ : _____ Uhr

WEITERE WEGE? ja...
 nein (ENDE)

DRITTER WEG

START?
 _____ Uhr

ZWECK / ZIEL?

Arbeitsplatz
 dienstlich/geschäftlich
 Ausbildung/Schule
 Einkauf
 private Erledigung
 Holen/Bringen v. Personen
 Freizeitaktivität
 nach Hause
 Sonstiges

Bitte kurz beschreiben:

VERKEHRSMITTEL?

zu Fuß
 Fahrrad
 Moped, Mofa
 Motorrad
 Pkw als Fahrer(in)
 Pkw als Mitfahrer(in)
 Lkw bis 3,5 t Nutzlast
 anderer Lkw
 Linienbus/Stadtbus
 U-Bahn/Straßenbahn
 S-Bahn/Nahverkehrszug
 Taxi
 Fernzug
 Reisebus
 Schiff, Fähre
 Flugzeug
 anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

alleine, oder Anzahl der Begleiter

ADRESSE? zu Hause, oder:

PLZ, Ort

 Straße und Hausnummer

ENTFERNUNG?
 _____ km

ANKUNFT?
 _____ : _____ Uhr

WEITERE WEGE? ja...
 nein (ENDE)

- 9 -
infos / DW

Ihre Wege außer Haus am ...
(genaues Datum siehe Titelseite)

Freitag

→ VIERTER WEG

→ FÜNFTER WEG

→ SECHSTER WEG

→ SIEBTER WEG

START?
 : Uhr

ZWECK / ZIEL?

Arbeitsplatz

dienstlich/geschäftlich

Ausbildung/Schule

Einkauf

private Erledigung

Holen/Bringen v. Personen

Freizeitaktivität

nach Hause

Sonstiges

Bitte kurz beschreiben:

START?
 : Uhr

ZWECK / ZIEL?

Arbeitsplatz

dienstlich/geschäftlich

Ausbildung/Schule

Einkauf

private Erledigung

Holen/Bringen v. Personen

Freizeitaktivität

nach Hause

Sonstiges

Bitte kurz beschreiben:

START?
 : Uhr

ZWECK / ZIEL?

Arbeitsplatz

dienstlich/geschäftlich

Ausbildung/Schule

Einkauf

private Erledigung

Holen/Bringen v. Personen

Freizeitaktivität

nach Hause

Sonstiges

Bitte kurz beschreiben:

START?
 : Uhr

ZWECK / ZIEL?

Arbeitsplatz

dienstlich/geschäftlich

Ausbildung/Schule

Einkauf

private Erledigung

Holen/Bringen v. Personen

Freizeitaktivität

nach Hause

Sonstiges

Bitte kurz beschreiben:

VERKEHRSMITTEL?

zu Fuß

Fahrrad

Moped, Mofa

Motorrad

Pkw als Fahrer(in)

Pkw als Mitfahrer(in)

Lkw bis 3,5 t Nutzlast

anderer Lkw

Linienbus/Stadibus

U-Bahn/Straßenbahn

S-Bahn/Nahverkehrszug

Taxi

Fernzug

Reisebus

Schiff, Fähre

Flugzeug

anderes Verkehrsmittel

VERKEHRSMITTEL?

zu Fuß

Fahrrad

Moped, Mofa

Motorrad

Pkw als Fahrer(in)

Pkw als Mitfahrer(in)

Lkw bis 3,5 t Nutzlast

anderer Lkw

Linienbus/Stadibus

U-Bahn/Straßenbahn

S-Bahn/Nahverkehrszug

Taxi

Fernzug

Reisebus

Schiff, Fähre

Flugzeug

anderes Verkehrsmittel

VERKEHRSMITTEL?

zu Fuß

Fahrrad

Moped, Mofa

Motorrad

Pkw als Fahrer(in)

Pkw als Mitfahrer(in)

Lkw bis 3,5 t Nutzlast

anderer Lkw

Linienbus/Stadibus

U-Bahn/Straßenbahn

S-Bahn/Nahverkehrszug

Taxi

Fernzug

Reisebus

Schiff, Fähre

Flugzeug

anderes Verkehrsmittel

VERKEHRSMITTEL?

zu Fuß

Fahrrad

Moped, Mofa

Motorrad

Pkw als Fahrer(in)

Pkw als Mitfahrer(in)

Lkw bis 3,5 t Nutzlast

anderer Lkw

Linienbus/Stadibus

U-Bahn/Straßenbahn

S-Bahn/Nahverkehrszug

Taxi

Fernzug

Reisebus

Schiff, Fähre

Flugzeug

anderes Verkehrsmittel

PERSONEN?

alleine, oder Anzahl der Begleiter

ADRESSE? zu Hause, oder:

PLZ, Ort

Straße und Hausnummer

ADRESSE? zu Hause, oder:

PLZ, Ort

Straße und Hausnummer

ADRESSE? zu Hause, oder:

PLZ, Ort

Straße und Hausnummer

ADRESSE? zu Hause, oder:

PLZ, Ort

Straße und Hausnummer

ENTFERNUNG?

km

ENTFERNUNG?

km

ENTFERNUNG?

km

ENTFERNUNG?

km

ANKUNFT?

: Uhr

ANKUNFT?

: Uhr

ANKUNFT?

: Uhr

ANKUNFT?

: Uhr

WEITERE WEGE? ja...

nein (ENDE)

ja... Anzahl eintragen:

Mobilität in Deutschland	- 10 -	infas / DIW
Zusatzfragen für Berufstätige mit regelmäßigen Wegen am Stichtag (siehe Seite 7):		
<p>1. Waren Sie am <input type="text"/> beruflich unterwegs?</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein → <i>dann brauchen Sie die folgenden Fragen nicht zu beantworten. Füllen Sie aber bitte das Wegeprotokoll auf der Doppelseite 8 und 9 aus!</i></p>		
<p>2. In welcher Branche bzw. welchem Wirtschaftszweig sind Sie beschäftigt?</p> <p><input type="checkbox"/> Land- und Forstwirtschaft</p> <p><input type="checkbox"/> Fischerei und Fischzucht</p> <p><input type="checkbox"/> Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden (ohne Baugewerbe)</p> <p><input type="checkbox"/> verarbeitendes Gewerbe</p> <p><input type="checkbox"/> Energie- und Wasserversorgung</p> <p><input type="checkbox"/> Baugewerbe</p> <p><input type="checkbox"/> Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern</p> <p><input type="checkbox"/> Gastgewerbe</p> <p><input type="checkbox"/> Verkehr und Nachrichtenübermittlung</p> <p><input type="checkbox"/> Kredit- und Versicherungsgewerbe</p> <p><input type="checkbox"/> Grundstücks- und Wohnungswesen, Datenverarbeitung, Forschung und Entwicklung, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von Dienstleistungen überwiegend für Unternehmen</p> <p><input type="checkbox"/> öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung</p> <p><input type="checkbox"/> Erziehung und Unterricht</p> <p><input type="checkbox"/> Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen</p> <p><input type="checkbox"/> Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen</p> <p><input type="checkbox"/> extratoriale Organisationen und Körperschaften</p> <p><input type="checkbox"/> andere Branche</p>		
<p>3. Was war der <u>Hauptzweck</u> dieser beruflichen Wege an dem oben genannten Stichtag?</p> <p><i>Bitte nur eine Nennung!</i></p> <p><input type="checkbox"/> Holen, Bringen, Transportieren von Gütern, Waren Material, Maschinen, Geräten etc. <input type="checkbox"/> sonstige dienstliche oder geschäftliche Erledigung</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrt zur Erbringung beruflicher Leistungen (Montage, Reparatur, Beratung, Besuch, Betreuung etc.)</p> <p><input type="checkbox"/> Holen, Bringen, Befördern von Personen</p>		
4. Wie viele <u>Kilometer</u> haben Sie an Ihrem Stichtag bei Ihrer beruflichen Tätigkeit insgesamt zurückgelegt?		<input type="text"/> km
5. Wie viele einzelne <u>Wege</u> haben Sie an Ihrem Stichtag bei Ihrer beruflichen Tätigkeit insgesamt gemacht?		<input type="text"/> Wege
<p>6. Welches der folgenden Verkehrsmittel haben Sie dabei <u>überwiegend</u> benutzt?</p> <p><i>Bitte nur eine Nennung!</i></p> <p><input type="checkbox"/> zu Fuß <input type="checkbox"/> Lkw <u>über</u> 3,5 t Nutzlast</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Sattelzugmaschine oder sonstige Zugmaschine</p> <p><input type="checkbox"/> Moped, Mofa <input type="checkbox"/> Kleinbus mit maximal neun Sitzplätzen</p> <p><input type="checkbox"/> Motorrad <input type="checkbox"/> Bus mit mehr als neun Sitzplätzen</p> <p><input type="checkbox"/> privater Pkw <input type="checkbox"/> Bahn (einschl. Straßenbahn, S-Bahn)</p> <p><input type="checkbox"/> gewerblicher Pkw (des Arbeitgebers o.ä.) <input type="checkbox"/> Flugzeug</p> <p><input type="checkbox"/> Lkw <u>bis</u> 3,5 t Nutzlast <input type="checkbox"/> anderes Verkehrsmittel</p>		

6.1.4 Deutschland – Kind

	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen			DIW Berlin
				

MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND

Kinderfragebogen

Hallo,

dies ist ein Fragebogen, den wir extra für Kinder gestaltet haben.

Wenn Du zwischen 10 und 13 Jahren alt bist, kannst Du den Bogen bestimmt schon alleine ausfüllen. Vielleicht helfen Dir auch Deine Eltern dabei. Außerdem kannst Du sie sicher fragen, wenn Du etwas nicht verstehst oder nicht genau weißt, was Du antworten sollst.

Bitte lies Dir alle Fragen genau durch. Zunächst möchten wir von Dir gerne erfahren,

was Du am alles unternommen hast.

Was meinen wir damit?

Das ist ganz einfach. Bitte schreibe uns alle Wege auf, die Du an diesem Tag außer Haus unternommen hast. Dazu gehören:

- alle Wege, die Du zu Fuß oder mit Verkehrsmitteln auf dem Weg zu Deinen Zielen zurückgelegt hast,
- Hin- und Rückwege schreibe bitte getrennt auf,
- beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (z.B. vom Bus in die U-Bahn oder vom Auto in die S-Bahn) bleibt es ein Weg.

Danach findest Du auf der Rückseite noch einige weitere kurze Fragen, die Du sicher ganz schnell beantworten kannst.

Wir wünschen Dir viel Spaß und bedanken uns bei Dir, dass Du bei dieser wichtigen Untersuchung mitmachst.

Dein Projektteam Mobilität in Deutschland

Noch ein wichtiger Hinweis für Deine Eltern:

Für alle Kinder unter 10 Jahren, bitten wir Sie, für jedes der Kinder in Ihrem Haushalt - ganz egal, wie alt es ist - einen solchen Kinderfragebogen stellvertretend auszufüllen.

<p>Von wo aus hast Du Deinen ersten Weg begonnen?</p> <p><input type="checkbox"/> von zu Hause <input type="checkbox"/> von woanders</p> <p>→ ERSTER WEG → ZWEITER WEG → DRITTER WEG</p> <p>Um wieviel Uhr hast Du diesen Weg begonnen?</p> <p>Warum oder wozu hast Du diesen Weg unternommen? Bitte kreuze nur ein Kästchen an oder schreibe kurz auf, was Du gemacht hast!</p> <p>Bist Du zu Fuß gegangen oder welches Verkehrsmittel hast Du benutzt?</p> <p>Gib bitte alle Verkehrsmittel an, die Du genutzt hast.</p> <p>Mit wie vielen Personen hast Du den Weg gemeinsam zurückgelegt?</p> <p>Wo lag dieses Ziel? Bitte gib die Adresse so genau wie möglich an!</p> <p>Wie groß war die Entfernung ungefähr?</p> <p>Um wieviel Uhr bist Du dort angekommen?</p> <p>Hast Du von dort aus einen weiteren Weg unternommen?</p>	<p><input type="checkbox"/> von zu Hause <input type="checkbox"/> von woanders</p>	<p><input type="checkbox"/> von zu Hause <input type="checkbox"/> von woanders</p>	<p><input type="checkbox"/> von zu Hause <input type="checkbox"/> von woanders</p>
	<p>START?</p> <p>____ : ____ Uhr</p>	<p>START?</p> <p>____ : ____ Uhr</p>	<p>START?</p> <p>____ : ____ Uhr</p>
	<p>ZWECK / ZIEL?</p> <p>(Vor-) Schule <input type="checkbox"/> KITA / Kindergarten <input type="checkbox"/> Begleitung Erwachsener <input type="checkbox"/> Sport, Sportverein <input type="checkbox"/> Freunde besuchen/treffen ... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule) <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> etwas anderes <input type="checkbox"/> bitte kurz beschreiben:</p>	<p>ZWECK / ZIEL?</p> <p>(Vor-) Schule <input type="checkbox"/> KITA / Kindergarten <input type="checkbox"/> Begleitung Erwachsener <input type="checkbox"/> Sport, Sportverein <input type="checkbox"/> Freunde besuchen/treffen ... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule) <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> etwas anderes <input type="checkbox"/> bitte kurz beschreiben:</p>	<p>ZWECK / ZIEL?</p> <p>(Vor-) Schule <input type="checkbox"/> KITA / Kindergarten <input type="checkbox"/> Begleitung Erwachsener <input type="checkbox"/> Sport, Sportverein <input type="checkbox"/> Freunde besuchen/treffen ... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule) <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> etwas anderes <input type="checkbox"/> bitte kurz beschreiben:</p>
	<p>VERKEHRSMITTEL?</p> <p>zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Auto als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug ... <input type="checkbox"/> Fernzug <input type="checkbox"/> Reisebus <input type="checkbox"/> Schiff, Fähre <input type="checkbox"/> Flugzeug <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/></p>	<p>VERKEHRSMITTEL?</p> <p>zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Auto als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug ... <input type="checkbox"/> Fernzug <input type="checkbox"/> Reisebus <input type="checkbox"/> Schiff, Fähre <input type="checkbox"/> Flugzeug <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/></p>	<p>VERKEHRSMITTEL?</p> <p>zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Auto als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbus <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug ... <input type="checkbox"/> Fernzug <input type="checkbox"/> Reisebus <input type="checkbox"/> Schiff, Fähre <input type="checkbox"/> Flugzeug <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/></p>
	<p>PERSONEN?</p> <p><input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p>	<p>PERSONEN?</p> <p><input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p>	<p>PERSONEN?</p> <p><input type="checkbox"/> alleine, oder: <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p>
	<p>ADRESSE?</p> <p>nach Hause <input type="checkbox"/> oder:</p> <p>_____ PLZ, Ort _____ Straße und Hausnummer</p>	<p>ADRESSE?</p> <p>nach Hause <input type="checkbox"/> oder:</p> <p>_____ PLZ, Ort _____ Straße und Hausnummer</p>	<p>ADRESSE?</p> <p>nach Hause <input type="checkbox"/> oder:</p> <p>_____ PLZ, Ort _____ Straße und Hausnummer</p>
	<p>ENTFERNUNG?</p> <p>____, ____ km</p>	<p>ENTFERNUNG?</p> <p>____, ____ km</p>	<p>ENTFERNUNG?</p> <p>____, ____ km</p>
<p>ANKUNFT?</p> <p>____ : ____ Uhrzeit</p>	<p>ANKUNFT?</p> <p>____ : ____ Uhrzeit</p>	<p>ANKUNFT?</p> <p>____ : ____ Uhrzeit</p>	
<p>WEITERE WEGE?</p> <p>ja <input type="checkbox"/> nein (ENDE) <input type="checkbox"/></p>	<p>WEITERE WEGE?</p> <p>ja <input type="checkbox"/> nein (ENDE) <input type="checkbox"/></p>	<p>WEITERE WEGE?</p> <p>ja <input type="checkbox"/> nein (ENDE) <input type="checkbox"/></p>	

Deine Wege außer Haus am ... <small>genaues Datum siehe Titelblatt</small>	Freitag	
<p>→ VIERTER WEG</p> <p>START? <input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr</p> <p>ZWECK / ZIEL?</p> <p>(Vor-) Schule <input type="checkbox"/> KITA / Kindergarten <input type="checkbox"/> Begleitung Erwachsener <input type="checkbox"/> Sport, Sportverein <input type="checkbox"/> Freunde besuchen/treffen ... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule) <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> etwas anderes <input type="checkbox"/></p> <p>↳ bitte kurz beschreiben: <input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/></p> <p>VERKEHRSMITTEL?</p> <p>zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Auto als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbuss <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug ... <input type="checkbox"/> Fernzug <input type="checkbox"/> Reisebus <input type="checkbox"/> Schiff, Fähre <input type="checkbox"/> Flugzeug <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/></p> <p>PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>ADRESSE? nach Hause <input type="checkbox"/> oder: <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>PLZ, Ort</small> <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>Straße und Hausnummer</small></p> <p>ENTFERNUNG? <input type="text"/> : <input type="text"/> km</p> <p>ANKUNFT? <input type="text"/> : <input type="text"/> Uhrzeit</p> <p>WEITERE WEGE? ja <input type="checkbox"/> nein (ENDE) <input type="checkbox"/></p>	<p>→ FÜNFTER WEG</p> <p>START? <input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr</p> <p>ZWECK / ZIEL?</p> <p>(Vor-) Schule <input type="checkbox"/> KITA / Kindergarten <input type="checkbox"/> Begleitung Erwachsener <input type="checkbox"/> Sport, Sportverein <input type="checkbox"/> Freunde besuchen/treffen ... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule) <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> etwas anderes <input type="checkbox"/></p> <p>↳ bitte kurz beschreiben: <input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/></p> <p>VERKEHRSMITTEL?</p> <p>zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Auto als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbuss <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug ... <input type="checkbox"/> Fernzug <input type="checkbox"/> Reisebus <input type="checkbox"/> Schiff, Fähre <input type="checkbox"/> Flugzeug <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/></p> <p>PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>ADRESSE? nach Hause <input type="checkbox"/> oder: <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>PLZ, Ort</small> <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>Straße und Hausnummer</small></p> <p>ENTFERNUNG? <input type="text"/> : <input type="text"/> km</p> <p>ANKUNFT? <input type="text"/> : <input type="text"/> Uhrzeit</p> <p>WEITERE WEGE? ja <input type="checkbox"/> nein (ENDE) <input type="checkbox"/></p>	<p>→ SECHSTER WEG</p> <p>START? <input type="text"/> : <input type="text"/> Uhr</p> <p>ZWECK / ZIEL?</p> <p>(Vor-) Schule <input type="checkbox"/> KITA / Kindergarten <input type="checkbox"/> Begleitung Erwachsener <input type="checkbox"/> Sport, Sportverein <input type="checkbox"/> Freunde besuchen/treffen ... <input type="checkbox"/> Unterricht (nicht Schule) <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> etwas anderes <input type="checkbox"/></p> <p>↳ bitte kurz beschreiben: <input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/></p> <p>VERKEHRSMITTEL?</p> <p>zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Auto als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Linienbus / Stadtbuss <input type="checkbox"/> U-Bahn / Straßenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn / Nahverkehrszug ... <input type="checkbox"/> Fernzug <input type="checkbox"/> Reisebus <input type="checkbox"/> Schiff, Fähre <input type="checkbox"/> Flugzeug <input type="checkbox"/> anderes <input type="checkbox"/></p> <p>PERSONEN? <input type="checkbox"/> alleine, <input type="checkbox"/> Anzahl der Begleiter</p> <p>ADRESSE? nach Hause <input type="checkbox"/> oder: <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>PLZ, Ort</small> <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>Straße und Hausnummer</small></p> <p>ENTFERNUNG? <input type="text"/> : <input type="text"/> km</p> <p>ANKUNFT? <input type="text"/> : <input type="text"/> Uhrzeit</p> <p>WEITERE WEGE? ja <input type="checkbox"/> nein (ENDE) <input type="checkbox"/></p>
<p>↳ bitte trage die Anzahl Deiner weiteren Wege an diesem Tag ein! weitere Wege: <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/></p>		

6.1.5. Mobilitätsbefragung – Niederösterreich, 2003

WICHTIGE HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DES FRAGEBOGENS		
<p>► Der Fragebogen besteht aus einem Haushaltsbogen und vier beiliegenden Personenbogen.</p> <p>► Für jede in Ihrem Haushalt lebende Person, die 6 Jahre oder älter ist, ist jeweils ein Personenbogen auszufüllen. Bitte helfen Sie Ihren Kindern oder älteren Haushaltsmitgliedern beim Ausfüllen des Personenbogens.</p> <p>► Für die Person mit der Nummer 1 im Haushaltsbogen bitte auch im Personenbogen die Nummer 1 eintragen, für die Person mit der Nummer 2 im Haushaltsbogen auch die Nummer 2 im Personenbogen eintragen usw.</p> <p>► Bitte tragen Sie für den STICHTAG (ist im Personenbogen rechts oben eingetragen) alle Wege, die Sie außer Haus unternommen haben, ein. Vergessen Sie bitte keinen Weg! Auch Fußwege und kurze Wege sowie Rückwege sind wichtig!</p> <p>► Unter einem "WEG" ist die Ortsveränderung vom Ausgangspunkt bis zur Zieladresse zu verstehen, die Sie zu einem bestimmten Zweck (z.B. Einkauf, Arbeitsplatz, Schule/Ausbildung, Freizeitaktivität, dienstlicher/geschäftlicher Zweck oder nach Hause) aufgesucht haben. Hierbei können Sie auch mehrere Verkehrsmittel benutzt haben.</p> <p>► Bitte zu jedem Weg alle benutzten Verkehrsmittel (zu Fuß gehen nicht vergessen) angeben!</p> <p>► Reichen die Personenbogen nicht aus, da in Ihrem Haushalt mehr als 4 Personen wohnen die 6 Jahre oder älter sind, können weitere Personenbogen unter der angegebenen Telefonnummer (siehe weiter unten) angefordert werden.</p> <p>► Ein zusätzlicher Personenbogen kann benutzt werden, wenn eine Person in Ihrem Haushalt mehr als 7 Wege unternommen hat. In jedem Fall ist die laufende Nummer der Person aus dem Haushaltsbogen im Personenbogen einzutragen.</p> <p>► Die Fragebogen sollten möglichst am Abend des Stichtages ausgefüllt werden, damit der ganze Tagesablauf gut in Erinnerung ist.</p> <p>► Bitte senden Sie den Haushaltsbogen und alle Personenbogen ausgefüllt nach dem Stichtag zurück. Benutzen Sie dafür das beiliegende Freikuvert!</p> <p>► ALLE IHRE ANGABEN WERDEN VERTRAULICH BEHANDELT UND ANONYM AUSGEWERTET !</p> <p>► Die Teilnahme an der Befragung ist freiwillig.</p> <p>► Da der Erfolg der Untersuchung entscheidend davon abhängt, dass möglichst alle angeschriebenen Haushalte antworten, möchten wir Ihnen im Voraus für Ihre Mitarbeit danken.</p>		
<p>Durchführung der Befragung: HERRY Verkehrsbefragung & Consulting</p>	<p>1040 Wien, Argentinierstraße 21 Tel.: 01 - 504 12 58, Fax: 01 - 504 35 36 E-Mail: office@herry.at http://www.herry.at</p>	<p>Sollten Sie Rückfragen haben, wenden Sie sich bitte an: HERRY Consult GmbH Ansprechperson: Herr Markus Schuster Tel.: 01 - 504 12 58 - 21 Montag bis Freitag: 8.30 - 16.30 Uhr</p>

Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2003 - <Gemeindename>
<p>HINWEISE: ► Bitte füllen Sie zuerst den Haushaltsbogen, dann den Personenbogen aus!</p> <p>► Beantworten Sie bitte für alle Personen in Ihrem Haushalt, die 6 Jahre oder älter sind, die Fragen auf der Innenseite des Haushaltsbogens!</p> <p>► Lesen Sie bitte die Hinweise auf der Rückseite des Haushaltsbogens, bevor Sie den Personenbogen ausfüllen!</p>

HAUSHALTSBOGEN		
Zum Haushalt gehören alle Personen (Sie selbst eingeschlossen), die ständig mit Ihnen zusammenleben.		
<p>Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen? <input type="text"/></p> <p>Anzahl der Personen insgesamt: <input type="text"/></p> <p>davon:</p> <p>Personen unter 6 Jahren: <input type="text"/></p> <p>Personen von 6 bis unter 18 Jahren: <input type="text"/></p> <p>Personen ab 18 Jahren: <input type="text"/></p>	<p>Welche der folgenden Kommunikationsmittel gibt es in Ihrem Haushalt?</p> <p>Telefon - Festnetz Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> <p>Mobiletelefon (-handy) Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> <p>Fax Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> <p>Computer (PC, Laptop) Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> <p>Internet-Zugang Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p>	<p>Sie nutzen diesen Haushalt als:</p> <p>HAUPTWOHNSITZ <input type="checkbox"/></p> <p>ZWEITWOHNSITZ <input type="checkbox"/></p> <p>Wie wohnt Ihr Haushalt gegenwärtig?</p> <p>ZUR MIETE</p> <p>Untermiete <input type="checkbox"/></p> <p>Mietwohnung / Genossenschaftswohnung <input type="checkbox"/></p> <p>Gemietetes Ein-/Zweifamilienhaus <input type="checkbox"/></p> <p>Gemietetes Reihenhaus <input type="checkbox"/></p> <p>Wohnheim (Personenheim, Schülerheim, ...) <input type="checkbox"/></p>
<p>Können Sie Haltestellen folgender öffentlicher Verkehrsmittel (Bus und Bahn) von Ihrer Wohnung aus zu Fuß erreichen? Wenn JA, wie weit sind diese von Ihrer Wohnung entfernt?</p> <p>Haltestelle zu Fuß erreichbar: Entfernung in Gehminuten</p> <p>Bus Ja <input type="checkbox"/> ca. <input type="text"/> Min. Nein <input type="checkbox"/></p> <p>Bahn Ja <input type="checkbox"/> ca. <input type="text"/> Min. Nein <input type="checkbox"/></p>	<p>Wie viele Pkw/Kombi besitzt Ihr Haushalt insgesamt?</p> <p>Anzahl konventioneller Pkw/ Kombi (Benzin, Diesel): <input type="text"/></p> <p>Anzahl alternativ betriebener Pkw/ Kombi (Erdgas, Elektro, Hybrid): <input type="text"/></p> <p>Beabsichtigt Ihr Haushalt in den nächsten 5 Jahren ein Auto mit Alternativantrieb (Erdgas, Elektro, Hybrid, Brennstoffzelle) zu kaufen?</p> <p>Nein <input type="checkbox"/></p> <p>Ja, auf jeden Fall <input type="checkbox"/></p> <p>Ja, bei vergleichbaren Preisen zu konventionellen Pkw (Benzin, Diesel) <input type="checkbox"/></p>	<p>ALS EIGENTÜMER</p> <p>Eigentumswohnung <input type="checkbox"/></p> <p>Eigenes Ein-/Zweifamilienhaus <input type="checkbox"/></p> <p>Eigenes Reihenhaus <input type="checkbox"/></p> <p>Landwirtschaftliches Anwesen <input type="checkbox"/></p>
<p>Bitte beantworten Sie jetzt für alle Haushaltsmitglieder, die 6 Jahre oder älter sind, die Fragen auf der Innenseite dieses Haushaltsbogens</p>		
<p>©HERRY Consult GmbH, 1040 Wien, Argentinierstraße 21, Tel.: 01 504 12 58, Fax: 01 504 35 36, E-Mail: office@herry.at, http://www.herry.at. Auftrag des Bundes der NÖ-Gemeindeglieder</p>		

Bitte beantworten Sie jetzt die nachfolgenden Fragen für alle Haushaltsmitglieder, die 6 Jahre oder älter sind					
PERSONEN IM HAUSHALT AB 6 JAHREN laufende Nummer der Person	Älteste Person 1	Zweitälteste Person 2	Drittelälteste Person 3	Viertälteste Person 4	Fünftälteste Person 5
ANGABEN ZUR PERSON	weibl. <input type="checkbox"/> männl. <input type="checkbox"/>				
Geschlecht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>				
Geburtsjahr	<input type="text"/>				
HÖCHSTER SCHULABSCHLUSS:					
Volks-/Hauptschule ohne Lehre	<input type="checkbox"/>				
Volks-/Hauptschule mit Lehre	<input type="checkbox"/>				
Schule ohne Matura	<input type="checkbox"/>				
Schule mit Matura	<input type="checkbox"/>				
Fachhochschule / Hochschule / Universität	<input type="checkbox"/>				
NICHT BERUFSTÄTIG:					
Im Haushalt tätig	<input type="checkbox"/>				
Pensionistin	<input type="checkbox"/>				
Nach nicht in Ausbildung	<input type="checkbox"/>				
IN AUSBILDUNG:					
In Schulausbildung	<input type="checkbox"/>				
In Berufsausbildung (Lehre)	<input type="checkbox"/>				
In Hochschulausbildung	<input type="checkbox"/>				
BERUFSTÄTIG:					
Voll berufstätig	<input type="checkbox"/>				
Teilweise berufstätig	<input type="checkbox"/>				
Zur Zeit arbeitslos	<input type="checkbox"/>				
ARBEITSZEIT:					
Haben Sie flexible Arbeitszeiten?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	☐ Ja ☐ Nein	☐ Ja ☐ Nein	☐ Ja ☐ Nein	☐ Ja ☐ Nein
FÜHRERSCHEINBESITZ FÜR PKW:	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>				
VERFÜGBARKEIT eines PKW	Privat-PKW <input type="checkbox"/> Dienstwagen <input type="checkbox"/>				
jederzeit verfügbar	<input type="checkbox"/>				
teilweise verfügbar	<input type="checkbox"/>				
nicht verfügbar	<input type="checkbox"/>				
ABSTELLPLATZ DES PKW BEI WOHNUNG:					
Priv. Abstellplatz/Garage	<input type="checkbox"/>				
Öffentlicher Straßenraum	<input type="checkbox"/>				
Öffentliche Parkgarage	<input type="checkbox"/>				
ABSTELLPLATZ DES PKW BEI ARBEITSSTÄTTE:					
Firmenparkplatz/-garage	<input type="checkbox"/>				
Öffentlicher Straßenraum	<input type="checkbox"/>				
Öffentliche Parkgarage	<input type="checkbox"/>				
ZWEIRADBESITZ:					
Besitz eines Motors/Mopeds/Motorrades	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>				
Besitz eines Fahrrades	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>				
BESITZ VON ZEITKARTEN FÜR ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL:					
Keine	<input type="checkbox"/>				
Wochenkarte	<input type="checkbox"/>				
Monatskarte	<input type="checkbox"/>				
Jahreskarte	<input type="checkbox"/>				
Schülerzeitkarte	<input type="checkbox"/>				
Sonstigen, und zwar:	<input type="checkbox"/>				
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG					
Sind Sie durch gesundheitliche Beeinträchtigungen in Ihrer MOBILITÄT eingeschränkt?	Ja, durch ... Gehörbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> Sehbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> und Beeinträchtigung <input type="checkbox"/> Nein, keine Einschränkung in der Mobilität <input type="checkbox"/>	Ja, durch ... Gehörbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> Sehbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> und Beeinträchtigung <input type="checkbox"/> Nein, keine Einschränkung in der Mobilität <input type="checkbox"/>	Ja, durch ... Gehörbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> Sehbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> und Beeinträchtigung <input type="checkbox"/> Nein, keine Einschränkung in der Mobilität <input type="checkbox"/>	Ja, durch ... Gehörbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> Sehbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> und Beeinträchtigung <input type="checkbox"/> Nein, keine Einschränkung in der Mobilität <input type="checkbox"/>	Ja, durch ... Gehörbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> Sehbeeinträchtigung <input type="checkbox"/> und Beeinträchtigung <input type="checkbox"/> Nein, keine Einschränkung in der Mobilität <input type="checkbox"/>



PERSONENBOGEN
für Person Nr.
(Bitte Nummer aus dem Haushaltsbogen eintragen)

Bitte für folgenden STICHTAG ausfüllen: DO, 2. Okt.

Waren Sie an diesem Tag außer Haus?
 JA NEIN und zwar weil
(Bitte den Grund angeben)

Ausgangspunkt des ersten Weges:
 Wohnung
 Anderer und zwar
(Ortschaft / Gemeinde)

	Erster WEG	Zweiter WEG	Dritter WEG
Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	Beginn: <input style="width: 40px;" type="text"/> : <input style="width: 40px;" type="text"/> <small>(Uhrzeit)</small>	Beginn: <input style="width: 40px;" type="text"/> : <input style="width: 40px;" type="text"/> <small>(Uhrzeit)</small>	Beginn: <input style="width: 40px;" type="text"/> : <input style="width: 40px;" type="text"/> <small>(Uhrzeit)</small>
Wohin führte dieser Weg?	Ziel: <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>Ortschaft / Gemeinde</small>	Ziel: <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>Ortschaft / Gemeinde</small>	Ziel: <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>Ortschaft / Gemeinde</small>
Um wieviel Uhr sind Sie dort angekommen?	Ankunft: <input style="width: 40px;" type="text"/> : <input style="width: 40px;" type="text"/> <small>(Uhrzeit)</small>	Ankunft: <input style="width: 40px;" type="text"/> : <input style="width: 40px;" type="text"/> <small>(Uhrzeit)</small>	Ankunft: <input style="width: 40px;" type="text"/> : <input style="width: 40px;" type="text"/> <small>(Uhrzeit)</small>
Wie groß war die Entfernung ungefähr?	Weglänge: ca. <input style="width: 40px;" type="text"/> km	Weglänge: ca. <input style="width: 40px;" type="text"/> km	Weglänge: ca. <input style="width: 40px;" type="text"/> km
Zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen? <small>Bitte nur eine Nennung!</small>	Zweck: Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen und Holen von Personen (z.B. Kinder zur Schule) <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde) <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität <input type="checkbox"/> Zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	Zweck: Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen und Holen von Personen (z.B. Kinder zur Schule) <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde) <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität <input type="checkbox"/> Zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	Zweck: Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen und Holen von Personen (z.B. Kinder zur Schule) <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde) <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität <input type="checkbox"/> Zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>
Welche Verkehrsmittel haben Sie im Verlauf dieses Weges benutzt? <small>Falls Sie mehrere benutzt haben, geben Sie bitte alle an!</small>	Benutzte Verkehrsmittel: Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Mofa, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Lenker(in) <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> U-Bahn, Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn, S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes: z.B. Taxi; Lkw bis 3,5t; anderer Lkw; ... und zwar → <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>(Bitte hier eintragen)</small>	Benutzte Verkehrsmittel: Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Mofa, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Lenker(in) <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> U-Bahn, Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn, S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes: z.B. Taxi; Lkw bis 3,5t; anderer Lkw; ... und zwar → <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>(Bitte hier eintragen)</small>	Benutzte Verkehrsmittel: Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Mofa, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Lenker(in) <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> U-Bahn, Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn, S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes: z.B. Taxi; Lkw bis 3,5t; anderer Lkw; ... und zwar → <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <small>(Bitte hier eintragen)</small>
Wenn Sie als Lenker/Mitfahrer eines Pkw unterwegs waren, wie viele Personen waren im Pkw (ohne Lenker)?	Personen im Pkw: <input style="width: 40px;" type="text"/> <small>(Anzahl ohne Lenker)</small>	Personen im Pkw: <input style="width: 40px;" type="text"/> <small>(Anzahl ohne Lenker)</small>	Personen im Pkw: <input style="width: 40px;" type="text"/> <small>(Anzahl ohne Lenker)</small>
Wurde ein Gepäckstück oder ähnliches transportiert?	Wurde ein Gepäckstück transportiert? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Wurde ein Gepäckstück transportiert? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Wurde ein Gepäckstück transportiert? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
Tragen Sie weitere Wege bzw. den Rückweg bitte in die nächste Spalte ein!	Weitere Wege / Rückweg ? Ja <input type="checkbox"/> Nein (ENDE) <input type="checkbox"/>	Weitere Wege / Rückweg ? Ja <input type="checkbox"/> Nein (ENDE) <input type="checkbox"/>	Weitere Wege / Rückweg ? Ja <input type="checkbox"/> Nein (ENDE) <input type="checkbox"/>

Bitte umblättern! Die weiteren Wege für diesen Tag bitte auf der Rückseite eintragen!

HERRY Consult GmbH: 1040 Wien, Argentinierstr. 23, Tel.: (01) 504 12 58, Fax: (01) 504 35 36, E-Mail: office@herry.at, http: www.herry.at. Im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung



PERSONENBOGEN

Fortsetzung

2

Vierter WEG	Fünfter WEG	Sechster WEG	Siebenter WEG
Beginn: _____ : _____ <small>(Uhrzeit)</small>	Beginn: _____ : _____ (Uhrzeit)	Beginn: _____ : _____ (Uhrzeit)	Beginn: _____ : _____ (Uhrzeit)
Ziel: _____ <small>Ortschaft / Gemeinde</small>	Ziel: _____ <small>Ortschaft / Gemeinde</small>	Ziel: _____ <small>Ortschaft / Gemeinde</small>	Ziel: _____ <small>Ortschaft / Gemeinde</small>
Ankunft: _____ : _____ <small>(Uhrzeit)</small>	Ankunft: _____ : _____ (Uhrzeit)	Ankunft: _____ : _____ (Uhrzeit)	Ankunft: _____ : _____ (Uhrzeit)
Weglänge: ca. _____ km	Weglänge: ca. _____ km	Weglänge: ca. _____ km	Weglänge: ca. _____ km
Zweck: Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen und Holen von Personen (z.B. Kinder zur Schule) <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde) <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität <input type="checkbox"/> Zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: _____	Zweck: Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen und Holen von Personen (z.B. Kinder zur Schule) <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde) <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität <input type="checkbox"/> Zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: _____	Zweck: Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen und Holen von Personen (z.B. Kinder zur Schule) <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde) <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität <input type="checkbox"/> Zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: _____	Zweck: Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Bringen und Holen von Personen (z.B. Kinder zur Schule) <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Private Erledigung (z.B. Arzt, Behörde) <input type="checkbox"/> Freizeitaktivität <input type="checkbox"/> Zurück nach Hause <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: _____
Benutzte Verkehrsmittel: Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Mofa, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Lenker(in) <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> U-Bahn, Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn, S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes: z.B. Taxi; Lkw bis 3.5t; anderer Lkw; ... und zwar → _____ <small>(Bitte hier eintragen)</small>	Benutzte Verkehrsmittel: Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Mofa, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Lenker(in) <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> U-Bahn, Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn, S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes: z.B. Taxi; Lkw bis 3.5t; anderer Lkw; ... und zwar → _____ <small>(Bitte hier eintragen)</small>	Benutzte Verkehrsmittel: Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Mofa, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Lenker(in) <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> U-Bahn, Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn, S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes: z.B. Taxi; Lkw bis 3.5t; anderer Lkw; ... und zwar → _____ <small>(Bitte hier eintragen)</small>	Benutzte Verkehrsmittel: Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Mofa, Moped, Motorrad <input type="checkbox"/> Pkw als Lenker(in) <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer(in) <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> U-Bahn, Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn, S-Bahn <input type="checkbox"/> Anderes: z.B. Taxi; Lkw bis 3.5t; anderer Lkw; ... und zwar → _____ <small>(Bitte hier eintragen)</small>
Personen im Pkw: _____ (Anzahl ohne Lenker)	Personen im Pkw: _____ (Anzahl ohne Lenker)	Personen im Pkw: _____ (Anzahl ohne Lenker)	Personen im Pkw: _____ <small>(Anzahl ohne Lenker)</small>
Wurde ein Gepäckstück transportiert? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Wurde ein Gepäckstück transportiert? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Wurde ein Gepäckstück transportiert? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Wurde ein Gepäckstück transportiert? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
Weitere Wege / Rückweg ? Ja <input type="checkbox"/> Nein (ENDE) <input type="checkbox"/>	Weitere Wege / Rückweg ? Ja <input type="checkbox"/> Nein (ENDE) <input type="checkbox"/>	Weitere Wege / Rückweg ? Ja <input type="checkbox"/> Nein (ENDE) <input type="checkbox"/>	Weitere Wege / Rückweg ? Ja <input type="checkbox"/> Nein (ENDE) <input type="checkbox"/>

Die weiteren Wege dieses Tages bitte in einem weiteren Personenbogen eintragen

HERRY Consult GmbH: 1040 Wien, Argentinierstr. 21, Tel.: (01) 504 12 58, Fax: (01) 504 35 36, E-Mail: office@herry.at, http: www.herry.at. Im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung

1 In den letzten zehn Jahren ist in der Niederösterreichischen Verkehrspolitik einiges geschehen. Wie erfolgreich waren diese Maßnahmen Ihrer Meinung nach?
 (Bewertung mit Schulnoten von 1 = Sehr gut bis 5 = Nicht genügend)

3

	1	2	3	4	5	keine Meinung
Ausbau der Straßeninfrastruktur	<input type="checkbox"/>					
Ausbau der Schieneninfrastruktur	<input type="checkbox"/>					
Angebotsverbesserung im Öffentlichen Verkehr (z.B. Einführung der Wieselbusse, besserer Takt, ...)	<input type="checkbox"/>					
Einführung von bedarfsgesteuerten Verkehrssystemen (z.B. Anruf-Sammel-Taxis, Ortsbusse, Rufbusse, ...)	<input type="checkbox"/>					
Ausbau der Park&Ride-Anlagen	<input type="checkbox"/>					
Ausbau des Radwegenetzes	<input type="checkbox"/>					
Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umgestaltung von Ortsdurchfahrten	<input type="checkbox"/>					

2 In welchen Bereichen des Öffentlichen Verkehrs sollen zukünftig Schwerpunkte gesetzt werden? (Bewertung mit Schulnoten von 1 = Sehr wichtig bis 5 = Nicht wichtig)

Bereiche:	1	2	3	4	5	keine Meinung
Ausbau bedarfsorientierter Verkehrssysteme (z.B. Anruf-Sammeltaxi)	<input type="checkbox"/>					
Barrierefreier Zugang für Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen	<input type="checkbox"/>					
Qualität der Bushaltestellen bzw. der Bahnhöfe	<input type="checkbox"/>					
Qualität der eingesetzten Busse bzw. der Waggons	<input type="checkbox"/>					
Anschluss-Sicherheit bei Umsteigevorgängen	<input type="checkbox"/>					
Informationsqualität in Haltestellen und Bahnhöfen (wie z.B. Fahrplan- bzw. Tarif-Informationen usw.)	<input type="checkbox"/>					
Einsatz von Fahrkartenautomaten / Fahrkartenverkauf per Internet bzw. mit Mobiltelefon	<input type="checkbox"/>					
Beschwerdemanagement der Verkehrsunternehmen (Umgang mit Beschwerden)	<input type="checkbox"/>					

3 Gesamtnote für den Öffentlichen Verkehr in Niederösterreich?
 (Bewertung mit Schulnoten von 1 = Sehr gut bis 5 = Nicht genügend)

	1	2	3	4	5	keine Meinung
Busse	<input type="checkbox"/>					
Bahn	<input type="checkbox"/>					

4 Wie oft benützen Sie üblicherweise Öffentliche Verkehrsmittel (Busse, Bahn)?

- täglich mehrmals monatlich seltener
 mehrmals wöchentlich mehrmals im Jahr nie

5 Wie gut sind die Verbindungen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln (Busse, Bahn)?
a) für Ihren Weg zur Arbeit / zur Ausbildung und
b) für Ihre Freizeitaktivitäten / Einkaufsaktivitäten?

(Bewertung mit Schulnoten von 1 = Sehr gut bis 5 = Nicht genügend)

	1	2	3	4	5	keine Meinung
Arbeit / Ausbildung	<input type="checkbox"/>					
Freizeit / Einkauf	<input type="checkbox"/>					

6 Kennen Sie "Bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme"?

4

JA NEIN

Wenn JA, was fällt Ihnen dazu ein?

7 **AST**, das ist die Kurzformel für das **Anruf-Sammel-Taxi**, das den Bus-Linienverkehr räumlich oder zeitlich ergänzt bzw. ersetzt. Gefahren wird nur bei Bedarf, vor dem Fahrtwunsch muss eine telefonische Anmeldung mit Angabe der gewünschten Abfahrts-Haltestelle erfolgen. Die Fahrt endet dann vor der Haustür des jeweiligen Fahrtzieles.

Wie bewerten Sie persönlich folgende Varianten?

(Bewertung mit Schulnoten von 1= Sehr gut bis 5 = Nicht genügend)

Varianten:	1	2	3	4	5	keine Meinung
Einsatz von Anruf-Sammel-Taxis anstatt des Bus-Linienverkehrs in den Sommermonaten	<input type="checkbox"/>					
Einsatz von Anruf-Sammel-Taxis außerhalb der Betriebszeiten des Bus-Linienverkehrs (z.B. in den Abendstunden, Wochenende)	<input type="checkbox"/>					

8 Kennen Sie die folgenden Aktionen? Wenn JA, wie beurteilen Sie die Aktionen?

(Bewertung mit Schulnoten von 1= Sehr gut bis 5 = Nicht genügend)

Bekanntheit	Beurteilung							keine Meinung
	NEIN	JA	1	2	3	4	5	
Aktion "ZweiRad - FreiRad"	<input type="checkbox"/>							
Aktion "Spritsparend Fahren"	<input type="checkbox"/>							
Aktion "Verkehrsparen"	<input type="checkbox"/>							

9 Im Folgenden finden Sie einige Aussagen zur "Verkehrssituation" in IHRER GEMEINDE vor.

Sie können anhand der 4-stufigen Skala zustimmen oder ablehnen.

Aussagen zur "Verkehrssituation" in IHRER Gemeinde	trifft voll zu	trifft etwas zu	trifft weniger zu	trifft nicht zu
Für "Fußgänger" wird in unserer Gemeinde viel getan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für "Radfahrer" wird in unserer Gemeinde viel getan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für "Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn)" wird in unserer Gemeinde viel getan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für "Pkw-Benutzer" wird in unserer Gemeinde viel getan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Abschließend möchten wir Sie fragen, ob Sie bereit wären, an einem Vertiefungsinterview (Telefon) teilzunehmen.

JA, ich bin bereit, an einem Vertiefungsinterview teilzunehmen.

Name: _____ / Tel.Nr.: _____

NEIN, ich bin nicht bereit, an einem Vertiefungsinterview teilzunehmen

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!