

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN
DIE UMWELTBERATUNG

GENDER MAINSTREAMING UND MOBILITÄT IN NIEDERÖSTERREICH

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN
DIE UMWELTBERATUNG

GENDER MAINSTREAMING
UND MOBILITÄT
IN NIEDERÖSTERREICH



Inhalt

VORWORT	3
ZUSAMMENFASSUNG	4
1 EINLEITUNG	6
2 DIE STRATEGIE GENDER MAINSTREAMING	8
2.1 Gender Mainstreaming und Frauenförderung - ein dualer Ansatz.....	10
2.2 Woher kommt die Strategie Gender Mainstreaming?.....	11
2.3 Gender Mainstreaming in Österreich.....	12
2.4 Gender Mainstreaming in Niederösterreich.....	13
3 MOBILITÄT UND GENDERPERSPEKTIVE	16
3.1 Einstieg.....	16
3.2 Mobilitätserhebung in Niederösterreich 2003.....	19
3.3 Resümee der Mobilitätserhebung aus der Genderperspektive.....	41
4 GOOD PRACTICE BEISPIELE - MOBILITÄT UND GENDER MAINSTREAMING	42
4.1 Bahnhofplatz Bern - Fachfrauen gestalten mit.....	43
4.2 Pedibus - Der Autobus auf Füßen.....	47
4.3 In die Schule gehe ich alleine.....	49
4.4 Belange von Frauen im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz und im Nahverkehrsplan Region Hannover.....	51
4.5 Sicher mit Bus und Bahn unterwegs.....	54
4.6 Bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme in Niederösterreich.....	56
4.7 Resümee der good practice Recherche.....	59
5 RAHMENBEDINGUNGEN, UM GENDER MAINSTREAMING IN DER VERKEHRSPLANUNG UMZUSETZEN	60
5.1 Verwaltung des Landes NÖ.....	61
5.2 Zusammenarbeit zwischen Land NÖ und den Gemeinden.....	61
5.3 Zusammenarbeit von Land NÖ als Auftraggeber und PlanerInnen als AuftragnehmerInnen.....	62
5.4 Ausblick.....	63
6 ANHANG	64

VORWORT



Gender Mainstreaming als Chancengleichheit für Frauen und Männer, soziale Randgruppen und benachteiligte Menschen ist in der niederösterreichischen Landespolitik fest verankert. Allein schon im Sinne unserer sozialen Verantwortung wurden diese Themen bislang in vielen Bereichen berücksichtigt. Darüber hinaus wird versucht, den Gedanken des Gender Mainstreaming auch dort einzubringen, wo es bisher wenig Spielraum für Veränderungen gab. Das Thema Mobilität und Verkehr, das bereits durch das NÖ Landesverkehrskonzept umfassend behandelt wurde, mit dem Gender Mainstreaming zu verknüpfen, ist neu. Neu in Niederösterreich, aber auch erstmalig im gesamten deutschsprachigen Raum.

Im vorliegenden Heft zur Schriftenreihe des NÖ Landesverkehrskonzepts wird den Unterschieden der Mobilität von Frauen und Männern nachgegangen. Wie kann eine gendergemäße Verkehrsplanung funktionieren, um den Verkehr zu optimieren und die negativen Umweltfolgen zu vermindern? Wo kann die Strategie des Gender Mainstreaming sinnvoll ansetzen? Das Ziel für diese Arbeit war es, die Aspekte aufzuzeigen und konkrete Handlungsweisen anzubieten. Dabei werden positive Beispiele aus Niederösterreich, Österreich und den Nachbarländern vorgestellt. Als Landeshauptmann freut es mich besonders, dass auch einige erfolgreiche Projekte aus Niederösterreich als „best practice“-Vorbilder genannt werden. Ich gratuliere herzlich zu dieser Initiative. Sie ist ein weiterer Beitrag zu mehr Chancengleichheit für Frauen und Männer.

Herzlichst,

Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll



ZUSAMMENFASSUNG

In unserer Gesellschaft, in der Frauen und Männer unterschiedliche Positionen haben und unterschiedliche Rollen zugeordnet bekommen, gibt es keine „geschlechtsneutrale“ Perspektive. Eine Frau oder ein Mann zu sein ist ausschlaggebend dafür, welchen Platz wir in der Gesellschaft zu welchen Bedingungen einnehmen können.

Diese unterschiedlichen Bedingungen stehen im Zentrum von Gender Mainstreaming. Im Jahr 2002 hat der niederösterreichische Landtag den Beschluss gefasst, Gender Mainstreaming als Querschnittsaufgabe für alle Bereiche der Landespolitik als verbindliches Leitziel zu verankern. Somit sind Politik und Verwaltung aufgefordert, sich in allen Arbeitsbereichen - auch in Fragen der Verkehrsplanung und deren Umsetzung - konkret mit der Strategie Gender Mainstreaming und dem Thema Chancengleichheit auseinander zu setzen.

Wesentlich bei der Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung ist, dass sich die handelnden Personen in der Verkehrsplanung mit den (eigenen) Geschlechterrollen und Geschlechterzuschreibungen auseinander setzen. Damit kann die Umsetzung der Strategie Gender Mainstreaming bei den VerkehrsplanerInnen selbstverständlich in die Praxis einfließen, die dann deren Umsetzung und damit Veränderungsprozesse zur Herstellung von Chancengleichheit und Geschlechterdemokratie bewirken zu können.

Mobilität ist immer eingebettet in die bestehenden Geschlechterverhältnisse unserer Gesellschaft. Das bedeu-

tet, dass die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung mit den strukturellen Rollenzuweisungen von Erwerbstätigenrolle bzw. Versorgungs-, Haus- und Reproduktionsarbeit nach den Geschlechtern, immer Einfluss auf die Mobilität von Menschen hat. Je nachdem wie der Alltag einer Person - einer Frau, eines Mannes - organisiert ist, welche Arbeiten und Tätigkeiten eine Person im Alltag zu erledigen hat, gibt es Unterschiede bei den Wegen, der Verkehrsmittelwahl und der Fortbewegungsart. Dies lässt sich besonders erkennen an der Anzahl der mitfahrenden Frauen an Werktagen und an Sonn- und Feiertage (siehe Modal Split - werktags, Abbildung Nr. 24 und Modal Split - Wochenende, Abbildung Nr. 26).

Die geschlechtsspezifischen Auswertungen der Mobilitätserhebung NÖ aus dem Jahr 2003 haben spannende Details ergeben:

- Je jünger die NiederösterreicherInnen, desto ausgeglichener ist das Verhältnis des Führerscheinesbesitzes zwischen Frauen und Männern.
- Frauen und Männer sind von der Anzahl der Wege her gleich mobil.
- Männer legen längere Wege zurück als Frauen. 50 % aller Wege in NÖ sind unter 5 Kilometer.
- Der Öffentliche Verkehr wird von Frauen und Männern gleichermaßen benutzt.

Die kurzen Wege finden in der Verkehrsplanung zu wenig Rücksicht. Hier kann eine Normierung der Planungs-

prozesse möglicherweise eine qualitative Verbesserung der lokalen (kurzen) Wege bringen.

Die Arbeit an der Broschüre hat deutlich gezeigt, dass in den gängigen verkehrsplanerischen Erhebungen die

kurzen Wege und die komplexen Wegeketten nicht entsprechend erhoben werden. Somit fehlen grundlegende Daten in diesem Bereich und ergeben keinen Aufschluss über den Gesamtarbeitsalltag von Frauen und Männern.



Foto 1

Bei den bis zu 34-jährigen gibt es keinen geschlechtsspezifischen Unterschied beim Führerscheinbesitz.

1 EINLEITUNG

Was steckt hinter dem Begriff „Gender Mainstreaming“ und welche Rahmenbedingungen sind notwendig, um Gender Mainstreaming erfolgreich in der Verkehrsplanung umzusetzen? Diesen Fragestellungen wird im Rahmen der vorliegenden Broschüre nachgegangen.

Die unterschiedlichen Bedingungen, die Frauen und Männer in der Gesellschaft vorfinden, stehen im Zentrum von Gender Mainstreaming. Im Jahr 2002 hat der niederösterreichische Landtag den Beschluss gefasst, Gender Mainstreaming als Querschnittsaufgabe für alle Bereiche der Landespolitik als verbindliches Leitziel zu verankern. Die Mitglieder der Landesregierung haben sich mit Beschluss vom 9. März 2004 dazu bekannt, Gender Mainstreaming als verbindliches Leitprinzip der niederösterreichischen Landespolitik in allen Bereichen der Landesverwaltung umzusetzen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde ein Arbeitskreis Gender Mainstreaming eingerichtet. Somit sind Politik und Verwaltung aufgefordert, sich in allen Arbeitsbereichen - auch in Verkehrsplanungsfragen und deren Umsetzung - konkret mit der Strategie Gender Mainstreaming und dem Thema Chancengleichheit auseinander zu setzen. Für eine erfolgreiche Umsetzung bedarf es klar formulierter Rahmenbedingungen seitens des Landes Niederösterreich und seitens der Gemeinden.

Die Ergebnisse der im Jahr 2003 in Niederösterreich durchgeführten Mobilitätsbefragung¹ werden im Rahmen der vorliegenden Broschüre mit einem geschlechtsspezifischen Blick betrachtet. Wie stellt sich das Mobili-

tätsverhalten von Frauen und Männern dar? Mit welchen Verkehrsmitteln sind Frauen und Männer unterwegs? Welche unterschiedlichen Wege werden zurückgelegt? Wie hoch ist der Motorisierungsgrad der NiederösterreicherInnen? Die unterschiedlichen Alltage und Alltagswege von Frauen und Männern ziehen unterschiedliche Ansprüche an die Verkehrsplanung des Landes Niederösterreich nach sich - die Strategie Gender Mainstreaming setzt hier an.

Einige good practice Beispiele aus dem Bereich der geschlechtsspezifischen Verkehrsplanung und Mobilität aus Österreich und den deutschsprachigen Nachbarländern zeigen auf, welche Ideen bereits international realisiert wurden und sollen zugleich zum Nachahmen anregen.

Die Broschüre liefert einen fundierten Einstieg in die politische Strategie Gender Mainstreaming. Erstmals im deutschsprachigen Raum wird die Strategie Gender Mainstreaming mit dem Thema Verkehrsplanung in Verbindung gebracht und es werden konkrete Handlungsfelder aufgezeigt.

¹ Zu diesem Thema sei auf das Heft 21 der Schriftenreihe Niederösterreichisches Verkehrskonzept „Mobilität in NÖ Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003“ verwiesen.





Was bedeutet „gender“?

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 und einen Begriff für die sozialen und kulturell definierten Aspekte des Geschlechts in dem Wort „gender“. Gender meint das soziale Geschlecht, also gesellschaftlich und kulturell geprägte Rollen, Rechte, Pflichten, Ressourcen und Interessen von Frauen und Männern. 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.

Die englischen Begriffe „sex“ und „gender“ machen somit deutlich, dass unter „Geschlecht“ neben dem biologischen Geschlecht auch immer das soziale und kulturelle Geschlecht mit allen Zuschreibungen verstanden wird. Geschlechtsspezifische Zuschreibungen finden wir viele in unserer Gesellschaft: „Mädchen sind feige.“, „Buben sind stark.“, „Hausarbeit ist Frauensache.“, „Die Technik ist Männersache.“

Eine genaue Übertragung des Begriffs „gender“ ins Deutsche ist in einem einzigen Wort nicht möglich, daher wird auch in der deutschen Literatur zu „Geschlecht“ der Begriff „gender“ verwendet.

Was bedeutet „Gender Mainstreaming“?

Mainstreaming bedeutet ein bestimmtes Thema - hier eben „Gender“ - in den Hauptstrom zu bringen, es zu einem Querschnittsthema für viele zu machen.

Gender Mainstreaming untersucht, wie das Sex/Gender Konstrukt sich auf weiblich und männlich sozialisierte Personen auswirkt. Alter, Behinderung, Herkunft, Klasse, kulturelle Identität, sexuelle Identität werden berücksichtigt. Gender Mainstreaming bedeutet, diese unterschiedlichen Ausgangssituationen der Geschlechter so in den politischen Prozess einzubringen, dass die spezifischen Merkmale, Interessen und Wertvorstellungen aller Geschlechter berücksichtigt werden.

Was bedeutet Chancengleichheit?

Chancengleichheit bezeichnet in modernen Gesellschaften das Recht auf eine gerechte Verteilung von gesellschaftlichen Reichtümern. Dazu gehört insbesondere das Verbot von Diskriminierung, beispielsweise aufgrund des Geschlechtes, der Religion oder der Herkunft, das in den Menschenrechten festgeschrieben ist. Zieldefinition für die Erreichung einer Chancengleichheit von Frauen und Männern lautet: Gleiche Chancen von Frauen und Männern im Zugang zu Ressourcen, Beteiligung und Entscheidungsmacht. In der exakten Definition ist echte Chancengleichheit jener Zustand, in dem die Gleichstellung bereits verwirklicht ist.

Was bedeutet Gleichstellung von Frauen und Männern?

Ziel der Gleichstellung ist eine Situation, in der alle Mitglieder einer Gesellschaft ihre persönlichen Fähigkeiten frei entwickeln und entfalten können, ohne durch geschlechtsspezifische Rollenmuster eingeschränkt zu werden. Die unterschiedlichen Verhaltensweisen und Bedürfnisse von Frauen werden in der gleichen Weise berücksichtigt, anerkannt und gefördert wie jene der Männer.

2 DIE STRATEGIE GENDER MAINSTREAMING

Gender Mainstreaming ist eine politische Strategie und bringt die Perspektive der Geschlechterverhältnisse in alle Entscheidungsprozesse. 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, Geschlechterdemokratie und Chancengleichheit zu erreichen.



Foto 2

Die Umsetzung von Gender Mainstreaming berücksichtigt alle Geschlechter.

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, sexueller Orientierung etc.) berücksichtigt werden. Bei jedem (politischen) Handeln ist zu hinterfragen, welche Auswirkungen die geplante bzw. realisierte Politik auf die Erreichung des Zieles Geschlechterdemokratie hat.

Der Europarat in Straßburg hat im Jahr 1998 folgende Definition aufgestellt: „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 beteiligten Akteure [und Akteurinnen] einzubeziehen.“

Gender Mainstreaming betrifft demnach immer Frauen und Männer, die an der Entwicklung, Gestaltung, Umsetzung und Evaluierung politischer Konzepte beteiligt sind. Es ist eine

Querschnittsaufgabe, die sämtliche Tätigkeitsbereiche und politischen Handlungsfelder berührt.

„Gender Mainstreaming als Strategie erfordert nicht nur die unterschiedlichen geschlechtsbezogenen Bedürfnisse bei Entscheidungen zu berücksichtigen, sondern auch die Beteiligung von Frauen in Entscheidungspositionen zu fördern. Nach wie vor sind Frauen in Führungsebenen und Entscheidungsgremien zu wenig vertreten. Ihre Vorstellungen und Bedürfnisse werden daher nicht im erforderlichen Maße durchgesetzt. Ihre Qualifikationen und Erfahrungen können in Entscheidungen nicht einfließen.“
(Johanna Mikl-Leitner, Landesrätin für Generationen und EU-Erweiterung, Land Niederösterreich)

„Ein gleichgestelltes Zusammenleben von Frauen und Männern ist meine Vision von Gender Mainstreaming.“
(Maria Rigler, Leiterin des Frauenreferats, Land Niederösterreich)

Die Strategie **Gender Mainstreaming ist auf Organisationen zugeschnitten**, die Politik gestalten und die in ihren Handlungsfeldern bisher Geschlechterverhältnisse kaum oder gar nicht berücksichtigt haben. Die Umsetzung macht die Strategie Gender Mainstreaming zu einem frauen- und geschlechterpolitischen Instrument. So werden die formulierten Gleichstellungsziele erreicht.

Gender Mainstreaming ernst nehmen bedeutet, dass der grundsatzpolitische Prozess neu organisiert werden muss, damit die politischen AkteurInnen wissen, was Gleichstellung bedeutet und

wie sie eine Gleichstellungsperspektive einbringen können. In den grundsatzpolitischen Prozess wird Fachwissen zu Gender und Frauenpolitik einbezogen, in dem man von allen politischen EntscheidungsträgerInnen im Rahmen der normalen Anforderungen Kenntnisse in Gleichstellungs- und Genderfragen erwarten und verlangen kann.

Gender Mainstreaming ist der Auftrag

- an die Spitze der 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)

Zum besseren Verständnis kann ein 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 der Wirtschaftlichkeit. 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 konsequenter Anwendung der Strategie Gender Mainstreaming die Frage nach den Geschlechterverhältnissen Bedeutung gewinnen. Geschlechterfragen werden zum integralen Bestandteil des Denkens, Entscheidens und Handelns aller Beteiligten.

„Gender Mainstreaming muss schon bei der Projektplanung beginnen, z. B. sollten beide Geschlechter in den Projektteams angemessen vertreten sein und es muss mit Gendersensibilität an der Projektdurchführung gearbeitet werden.“
(Nathalie Herren, Stadtplanungsamt Bern, Schweiz)

„Gender Mainstreaming ist eine Kernaufgabe der öffentlichen Hand und benötigt neue Planungsabläufe und Planungsstrukturen.“
(Gisela Vollmer, Raumplanerin Bern, Schweiz)

2.1. Gender Mainstreaming und Frauenförderung - ein dualer Ansatz

Gender Mainstreaming und Frauenförderung sind als Doppelstrategie, als dualer Ansatz zu begreifen. Gender Mainstreaming darf nicht als Rechtfertigung für die Abschaffung spezieller Gleichberechtigungsmaßnahmen benutzt werden.

„Während Frauenförderung quasi die „Aufholarbeit“ für bestehende Ungleichheiten macht, die es nach wie vor gibt, zielt Gender Mainstreaming darauf ab, diese Ungleichheiten von vornherein gar nicht zuzulassen. Dazu ist es wichtig, dass im jeweiligen Bereich, sei es in der Wirtschaft, im Verkehrswesen oder in der Arbeitsmarktpolitik diese Ungleichheiten auch sichtbar werden. Basis dafür ist daher geschlechtsspezifisch aufgeschlüsseltes Datenmaterial, das die reale Situation widerspiegelt.“

(Johanna Mikl-Leitner, Landesrätin für Generationen und EU-Erweiterung, Land Niederösterreich)

Foto 3
Gleiche Rahmenbedingungen für Männer und Frauen



- Frauenförderung zielt direkt auf die Aufhebung von bestehenden Ungleichheiten ab und erarbeitet eher kurzfristig wirkende Maßnahmen.
- Gender Mainstreaming zielt auf die Rahmenbedingungen und Strukturen, die Ungleichheit hervorbringen, ab und wirkt eher langfristig und weniger direkt.

Ein Beispiel

Können Frauen derzeit wegen Betreuungspflichten ein Jobangebot nicht annehmen, zielt Frauenförderung darauf ab, die Angebote an flexiblen Arbeitszeiten und Teilzeitmodellen auszuweiten.

Gender Mainstreaming will erreichen, dass auch mehr Männer von diesen Angeboten Gebrauch machen und dass die ungleiche Verteilung der Betreuungspflichten zwischen Frauen und Männern verändert wird.

„Frauenförderung und Gender Mainstreaming müssen parallel erfolgen. Es gibt noch immer einen Aufholbedarf bei Frauenanliegen. Gender Mainstreaming setzt sich mit Strukturen auseinander und bringt auch mehr Frauen in Entscheidungs- und Schlüsselpositionen.“

(Maria Rigler, Leiterin des Frauenreferats, Land Niederösterreich)

2.2. Woher kommt die Strategie Gender Mainstreaming?

Gender Mainstreaming wurde als Begriff nicht erst bei der Weltfrauenkonferenz in Peking 1995 geboren, wo der Begriff erstmals internationale Aufmerksamkeit erreichte, sondern war bereits in den 1960er Jahren Thema im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung der Rolle der Frau in der Gesellschaft bei Anliegen struktureller Veränderungen in der Entwicklungszusammenarbeit. In den 1980er Jahren erreichte die Forderung nach Einbeziehung der Frauenperspektive in alle politischen Ebenen in der Entwicklungszusammenarbeit auch die Öffentlichkeit. 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. Die Forderung war, dass die unterschiedlichen Auswirkungen von (politischen) Maßnahmen auf Frauen und Männer geschlechterspezifisch zu analysieren sind, bevor die (politischen) Entscheidungen fallen.

Gender Mainstreaming in der Europäischen Union

Auf europäischer Ebene wurde bereits 1993 mit der Reform der EU-Strukturfonds die Zielvorgabe „Chancengleichheit für Frauen und Männer“ durchgesetzt. Damit war erstmals in Europa in einem „allgemeinen“ Förderkonzept das Ziel der Chancengleichheit verankert. Im 4. Aktionsprogramm zur Chancengleichheit 1995 wurde dann die Strategie des Gender Mainstreaming beschrieben. Das, was im EU-Strukturfonds gelungen war, wurde auf die gesamte europäische Politik übertragen: Die Geschlechterverhältnisse sollten in jeder politischen Maßnahme von der Planung bis zur Erfolgskontrolle berücksichtigt werden. Eine weitere Bekräftigung erfuhr Gender Mainstreaming im Amsterdamer Vertrag 1997. Dieser Vertrag verpflichtet alle nunmehr 25 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union zu einer aktiven Gleichstellungspolitik im Sinne des Gender Mainstreaming.

Vertrag von Amsterdam/EG-Vertrag

Art. 2 des Amsterdamer Vertrags: „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 des Amsterdamer Vertrags: „Bei allen in diesem Artikel genannten Tätigkeiten wirkt die Gemeinschaft darauf hin, Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern.“

1998 wird Chancengleichheit 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 Vermitelbarkeit, Anpassungsfähigkeit und Unternehmensgeist. Ab 1998 wird die „Doppelstrategie“ zur Umsetzung von Chancengleichheit offiziell eingeführt: einerseits positive Aktionen als spezifische Frauenfördermaßnahmen und andererseits Gender Mainstreaming, um das Thema auf allen Entscheidungsebenen mit einzubeziehen.

2.3. Gender Mainstreaming in Österreich

Mit dem EU-Beitritt Österreichs 1995 und der Übernahme der gemeinsamen Zielsetzungen in der Beschäftigungspolitik wie Chancengleichheit von Frauen und Männern am Arbeitsmarkt als einer der zentralen Schwerpunkte fand Gender Mainstreaming seinen Einzug in Österreich. 1998 fand im Rahmen der österreichischen Präsidentschaft Gender Mainstreaming explizit Eingang in den Nationalen Aktionsplan für Beschäftigung (NAP). Im selben Jahr ratifizierte Österreich den Vertrag von Amsterdam.

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

MinisterInnenratsbeschlüsse

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 Ministerien.
- 3. April 2002: Empfehlungen für die Schaffung von effektiven Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für Gender Mainstreaming sowie Beschluss des Arbeitsprogramms
- 9. März 2004: enthält in Fortsetzung der bisherigen Beschlüsse weitere Voraussetzungen für eine zielgerichtete Implementierung von Gender Mainstreaming auf Bundesebene.

2.4. Gender Mainstreaming in Niederösterreich



„Chancengleichheit und Gleichstellung von Frauen und Männern wird in Niederösterreich groß geschrieben. Wir wollen Gleichstellung nicht nur am Papier sondern auch in der Realität.“

(Johanna Mikl-Leitner, Landesrätin für Generationen und EU-Erweiterung, Land Niederösterreich)

Foto 4

Sitzung des NÖ Landtags am 3. Oktober 2002

Wie kam es zum Landtagsbeschluss? „Seit Jahren beschäftigen wir uns nun mit diesem Thema mit der Zielsetzung, Gender Mainstreaming als verbindliches Leitprinzip in der Politik und Verwaltung zu verankern. Der Landtagsbeschluss war der Ausschlag dafür, dieses verbindliche Leitprinzip umzusetzen.“ (Johanna Mikl-Leitner, Landesrätin für Generationen und EU-Erweiterung, Land Niederösterreich)

Der Niederösterreichische Landtag hat in seiner Sitzung am 3. Oktober 2002 eine Resolution zu Gender Mainstreaming beschlossen: „Gender Mainstreaming soll als Querschnittsaufgabe für alle Bereiche der Landespolitik als verbindliches Leitziel verankert werden. Bei allen Vorhaben, Aktivitäten und Maßnahmen können damit die unterschiedlichen Lebenssituationen, Anlie-

gen, Bedürfnisse, Interessen, Probleme von Frauen und Männern verstärkt berücksichtigt werden.“

Beschluss der NÖ Landesregierung am 9. März 2004:

„Wir sind mit Gender Mainstreaming am richtigen Weg, in Zukunft soll Chancengleichheit in Niederösterreich eine Selbstverständlichkeit sein.“

(Friedrich Zibuschka, Vorsitzender der Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming, Land Niederösterreich)

Die Mitglieder der Landesregierung haben sich mit Beschluss vom 9. März 2004 dazu bekannt, Gender Mainstreaming als verbindliches Leitprinzip der Niederösterreichischen Landespolitik in allen Bereichen der Landesverwaltung umzusetzen: Die organisatorischen Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Gender Mainstreaming Strategie wurden geschaffen:

- Einsetzung eines dienststellenübergreifenden Arbeitskreises
- Information und Schulung von EntscheidungsträgerInnen und Führungskräften der NÖ Landesverwaltung
- Weiterführung bereits gesetzter Aktivitäten und Projekte zur Umsetzung von Gender Mainstreaming, Initiierung neuer Projekte.

Die erste Sitzung des Gender Mainstreaming-Arbeitskreises fand am 23. April 2004 statt.

Foto 5
Gender Mainstreaming
wird bei NÖ Entschei-
dungsträgerInnen groß
geschrieben.



*„Für die Umsetzung des Beschlusses wurde neben dem Arbeitskreis die Geschäftsstelle Gender Mainstreaming im NÖ Frauenreferat eingerichtet. Der Arbeitskreis setzt sich aus VertreterInnen der verschiedenen Fachabteilungen - Landesamtsdirektion Verfassungsdienst, Landesamtsdirektion Aus- und Weiterbildung, Allgemeine Förderung, Finanzen, Personalangelegenheiten, Gemeinden, Gesamtverkehrsangelegenheiten sowie der NÖ Gleichbehandlungsbeauftragten und Zentralpersonalvertretung / Zentralbetriebsrat - zusammen. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, hat den Vorsitz des Arbeitskreises übernommen. Seine Stellvertreterin ist die NÖ Gleichbehandlungsbeauftragte Dr. Christine Rosenbach. Gemeinsam wird das Arbeitsprogramm für Gender Mainstreaming festgelegt.“
(Maria Rigler, Leiterin des Frauenreferats, Land Niederösterreich)*

*„Ein erstes und sichtbares Zeichen ist die Sprache. Nur durch eine geschlechtergerechte Sprache sind wirklich alle Menschen gemeint und angesprochen.“
(Friedrich Zibuschka, Vorsitzender der Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming, Land Niederösterreich)*

Gender Mainstreaming Aktivitäten in NÖ

Chancengleichheit von Männern und Frauen in der Arbeitswelt ist Grundlage für den wirtschaftlichen, sozialen und familienpolitischen Fortschritt unserer Gesellschaft. Niederösterreich als TOP Ten Region ist nicht nur beispielgebend für eine innovative Wirtschaftspolitik, sondern stellt die Lebensqualität und Lebenszufriedenheit in den Mittelpunkt der Landespolitik. Gender Mainstreaming als Strategie zur Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebens-

bedingungen für Frauen und Männer ist bereits in zahlreiche Maßnahmen eingeflossen:

- **Landesentwicklung - Strategie NÖ**
Gender Mainstreaming wird in alle Bereiche der Landesentwicklung, Projekt Strategie Niederösterreich - WIN, integriert. Seit Oktober 2003 arbeiten Abteilungen der Landesverwaltung an Sektorenkonzepten, bei denen zwei externe Gender-Expertinnen untersuchen, inwiefern sich die vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern auswirken. Die gleiche Vorgangsweise ist bei den Strategien für die Hauptregionen Niederösterreichs, den sogenannten regionalen Entwicklungskonzepten geplant. In allen Konzepten wird auf die Verwendung einer geschlechtergerechten Sprache geachtet.
- **NÖ Klimaprogramm 2004 - 2008**
Gender Mainstreaming wurde bei der Erstellung des NÖ Klimaprogrammes berücksichtigt. Damit nimmt NÖ eine Vorreiterrolle österreichweit ein.
- **Aus- und Weiterbildung von Landesbediensteten**
Das Seminarprogramm der landesinternen Weiterbildung bietet allen Landesbediensteten und speziell Führungskräften Information und Schulung zur Umsetzung von Gender Mainstreaming.
- **Gender Mainstreaming Koordinationsstelle GenderNow**
GenderNow wurde eingerichtet, um chancengleiche Zugänge von Frauen und Männern zum Arbeitsmarkt in

der NÖ Beschäftigungspolitik zu erreichen.

- **NÖ Frauenreferat**

Zahlreiche Projekte des NÖ Frauenreferates werden unter dem Gender Ansatz durchgeführt, z. B.:

- > NOEL - Chancengleichheit am Arbeitsmarkt der Zukunft www.4noel.at
- > MUT - Mädchen und Technik: zur Erweiterung des Berufswahlspektrums von Mädchen
- > GEKO - gendersensible Regionalentwicklung in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit der Slowakei

Weitere Informationen finden Sie unter <http://www.noel.gv.at/service/f/f3/frauen/gender.htm>



3 MOBILITÄT UND GENDERPERSPEKTIVE

3.1. Einstieg

*„Gender Mainstreaming ist wichtig als Thema in der Gesellschaft und regt zum Nachdenken an. Durch die Strategie Gender Mainstreaming gewinnt auch der Öffentliche Verkehr. Die Rollenverteilung in den Familien und somit sämtliche Wege, die Frauen und Männer zurücklegen, kommen ins Blickfeld.“
(Wolfgang Schroll, Geschäftsführer VOR - Verkehrsverbund Ostregion, Wien)*

*„Wenn in alle verkehrsplanerischen Belange Frauenaspekte einfließen, dann wird die Verkehrsplanung nicht zwangsläufig besser, aber differenzierter.“
(Karla Tschofen, Büro für Zukunftsfragen, Land Vorarlberg)*

Der Begriff Mobilität dient in der Verkehrswissenschaft und Verkehrsplanung zur Beschreibung der Verkehrsbeweglichkeit von Menschen außer Haus. Mit Mobilität sind die Möglichkeiten zur Ortsveränderung, unabhän-

gig vom benutzten Verkehrsmittel und den zurückgelegten Entfernungen, gemeint. Als Messgröße für Mobilität wird zumeist die Anzahl der zurückgelegten Wege pro Person und Tag (einschließlich der Wege zu Fuß) oder die Summe aller Wege eines Produktes - von der Rohstoffgewinnung über die Verwendung bis hin zur Entsorgung - herangezogen.

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.

Mobilität ist immer eingebettet in die bestehenden Geschlechterverhältnisse unserer Gesellschaft, das bedeu-

Foto 6

Mobilität ist die Summe der zurückgelegten Wege pro Person und Tag.



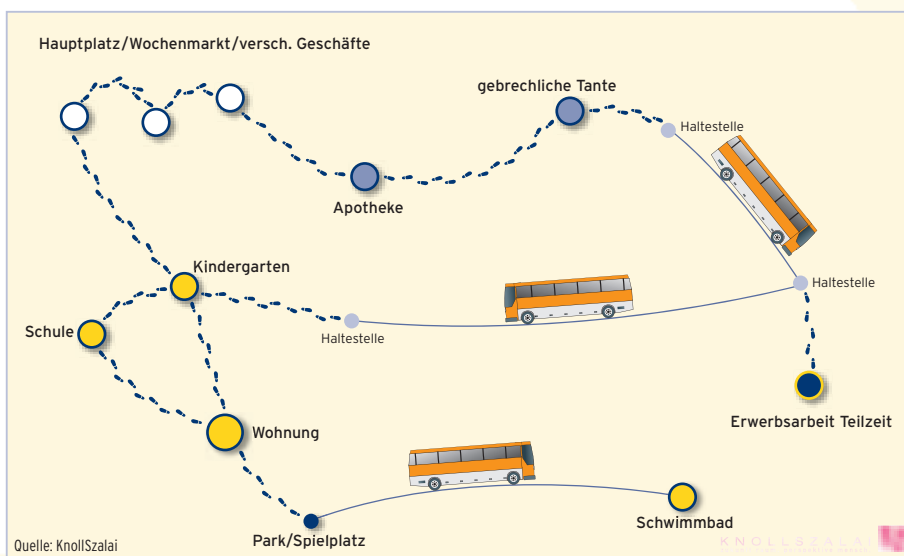


Abb. 1

Person mit vielen Wegen

Der Weg beginnt an einem Ort (zu Hause), hat einen bestimmten Zweck (Kinder in die Schule bzw. in den Kindergarten begleiten), dann einen neuen Zweck (Einkaufen von Lebensmittel und sonstige Besorgungen) und ein bestimmtes Ziel (Wochenmarkt am Hauptplatz und Apotheke). Der Weg wird fortgesetzt, führt über die Apotheke, bekommt einen neuen Zweck (alte gebrechliche Tante besuchen und ihr die Einkäufe und Medizin bringen) und ein neues Ziel (Wohnung der Tante). Von der Wohnung der Tante aus beginnt eine neuer Weg mit einem neuen Zweck (Erwerbsarbeit). Die Erwerbsarbeit wird über einen Fußweg zur Haltestelle und dann weiter mit dem Öffentlichen Verkehrsmittel erreicht. Der Weg von der Erwerbsarbeit nach Hause führt mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zum Kindergarten, dann zu Fuß in die Wohnung. Weitere Wege sind von der Wohnung zum Schwimmbad und zum Park mit Spielplatz, die Zwecke sind Kinderbetreuung bzw. Familienarbeit und Freizeit.

tet, dass die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, mit den strukturellen Rollenzuweisungen von Versorgungs-, Haus- und Reproduktionsarbeit nach den Geschlechtern, immer Einfluss auf die Mobilität von Menschen hat. Je nachdem wie der Alltag einer Person organisiert ist, welche Arbeiten und Tätigkeiten eine Person im Alltag zu erledigen hat, gibt es Unterschiede bei den Wegen, der Verkehrsmittelwahl und der Fortbewegungsart.

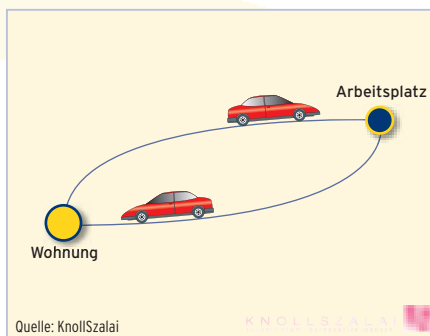
Hohe Mobilität ist demnach nicht mit der Überwindung großer Distanzen und Entfernungen gleichzusetzen. Hohe Mobilität ergibt sich durch eine große Anzahl von Wegen zu unterschiedlichen Zwecken, die während eines 24-Stunden Tages außer Haus zurückgelegt werden. Personen, die während des Tages weite Distanzen mit nur einem Wegezweck zurücklegen, sind im Vergleich zu Personen, die während des Tages viele unterschiedliche Wegezwecke haben, relativ wenig mobil.



Foto 7 u. 8

Mobile Menschen legen eine große Anzahl von Wegen am Tag zurück.

Abb. 2
Person mit wenigen Wegen
 Der Weg beginnt an einem Ort (zu Hause), hat einen bestimmten Zweck (zur Erwerbsarbeit kommen) und ein bestimmtes Ziel (Arbeitsplatz).



An der Haus- und Familienarbeit sind Frauen und Männer noch immer nicht ausgewogen beteiligt. Die Verantwortung für die Haus- und Familienarbeit liegt in unserer Gesellschaft trotz veränderter Rollenaufteilungen in manchen Familien nach wie vor bei den Frauen. In ihrer „Freizeit“ betreiben viele Frauen ein eigenes „Service-Institut“: Sie kümmern sich um hilfsbe-

Foto 9
 Frauen legen viele Wege für Bring- und Holdienste zurück.



Foto 10
 Für Männer ist der Hauptwegezweck meist die Erwerbsarbeit.



dürftige Familienangehörige, Mütter verbringen viel Zeit mit Bring- und Holdiensten, u.a. weil sie um die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr fürchten. Dabei werden die einzelnen Ziele zu „Wegekettten“ verknüpft: Auf dem Weg zur Arbeit wird das Kind in den Kindergarten gebracht und das Altglas entsorgt, auf dem Weg zur Oma eingekauft und das Paket zur Post gebracht. Frauen müssen dabei sowohl die eigene Zeit und die eigenen Termine als auch die Zeit und die Termine anderer berücksichtigen, einteilen und organisieren. Sie müssen ihren Alltag mit Kindern und anderen betreuten Personen, mit den Öffnungszeiten von Geschäften, Behörden und Kinderbetreuungseinrichtungen koordinieren.

Die Genderperspektive einnehmen heißt den eigenen Blick auf das sozial konstruierte Geschlecht von Frauen und Männern, auf Geschlechterrollen und Geschlechterverhältnisse zu lenken. Die Genderperspektive macht deutlich, wer welche Wege zurücklegt und welche gesellschaftliche bzw. planerische Relevanz diese Wege haben.

*„Auch Männer müssen das kleine Gender Ein-Mal-Eins können.“
 (Zita Küng, Genderexpertin Zürich, Schweiz)*



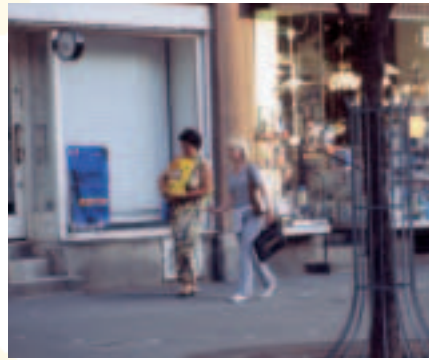


Foto 11
Geschlechterrollen bestimmen den Alltag von Frauen und Männern.

Foto 12
Der Blick durch die Genderbrille zeigt auf, wer welche Wege zurücklegt.

3.2. Mobilitätshebung in Niederösterreich 2003

Verkehrsplanung ist auf das Wissen, welches Verkehrsmittel die einzelnen Personen benutzen und deren Beweggründe für die Verkehrs- und Fortbewegungsmittelwahl angewiesen. Aus dieser Überlegung heraus fand im Herbst 2003 in Niederösterreich eine landesweite Befragung zum Mobilitätsverhalten statt, die von der NÖ Landesakademie, Bereich Umwelt und

Energie, organisiert wurde. Insgesamt nahmen 4.000 Haushalte an der Befragung teil. Innerhalb dieser Haushalte haben sich 9.000 Personen ab sechs Jahren an der schriftlichen Befragung beteiligt. Die Antworten liefern somit Angaben zu 25.000 Wegen von Personen aus verschiedenen Altersgruppen ab sechs Jahren.

Foto 13 (links unten)
Mobilität betrifft alle Menschen.

Foto 14
Viele Fortbewegungsmittel stehen zur Verfügung.

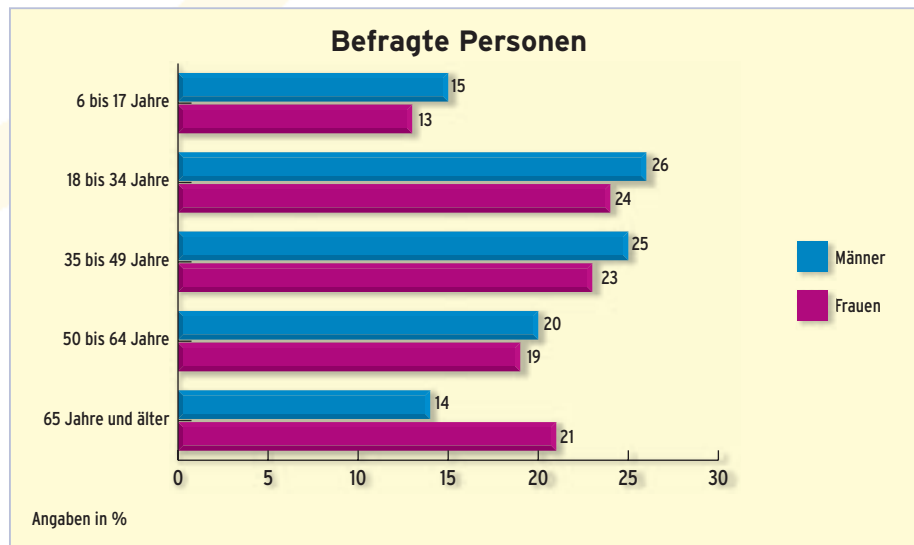


Im folgenden werden die Daten zur NÖ Mobilitätserhebung geschlechtsspezifisch aufbereitet.

Abb. 3

Anzahl der im Rahmen der Erhebung zum Mobilitätsverhalten befragten Personen in NÖ

Bei den Personengruppen bis 64 Jahre nahmen geringfügig mehr Männer als Frauen an der Befragung teil. Bei den über 65-Jährigen NiederösterreicherInnen sind es deutlich mehr Frauen, die an der Befragung teilgenommen haben.



3.2.1. Führerscheinbesitz von Frauen und Männern

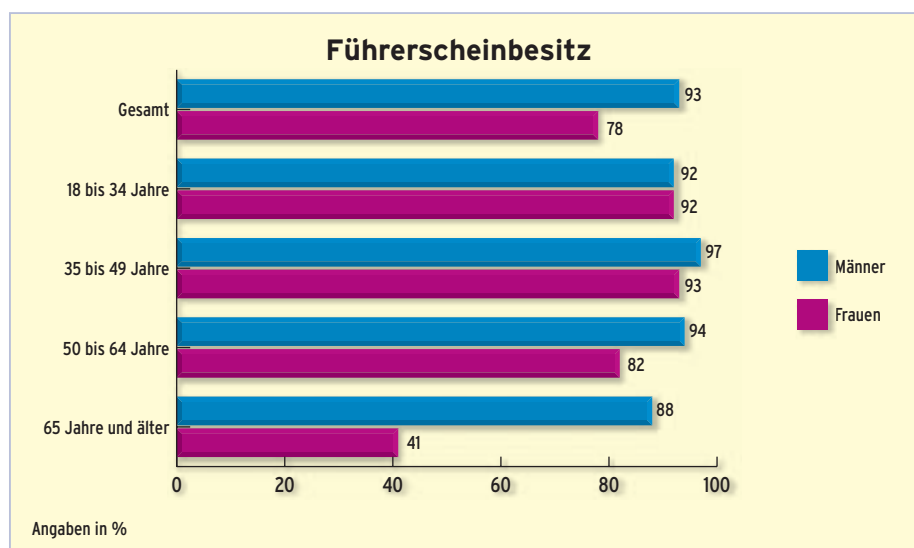
Der Besitz eines Führerscheins ist bei jeder Mobilitätserhebung eine wichtige Frage, denn nur die Menschen, die

einen Führerschein besitzen, können als LenkerInnen des motorisierten Individualverkehrs unterwegs sein. In den letzten Jahren hat der Führerscheinbesitz innerhalb der Bevölkerung zugenommen und die geschlechtsspezifische

Abb. 4

Alter der FührerscheinbesitzerInnen in NÖ

Auffallend ist, dass in der Gruppe der 18- bis 34-Jährigen gleich viele Frauen wie Männer einen Führerschein besitzen - und das sind 92 % der NÖ Wohnbevölkerung im Jahr 2003 in dieser Altersklasse.



schen Unterschiede beim Besitz eines Führerscheins nehmen bei den jüngeren NiederösterreicherInnen deutlich ab.

Bei den Daten zum Führerscheinbesitz wird deutlich, wie wichtig es ist, statistische Daten nach Geschlecht und Alter aufgeschlüsselt darzustellen. Wenn die Zahlen nicht nach dem Alter aufgeschlüsselt sind, zeigt sich, dass 78 % der Niederösterreicherinnen einen Führerschein haben und 93 % der Niederösterreicher. Der genaue Blick auf das Alter der FührerscheinbesitzerInnen zeigt, dass es keine geschlechtsspezifischen Unterschiede bei den 18- bis 34-Jährigen (mehr) gibt. 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. Diese Tendenz, dass nämlich über 90 % der Menschen in Niederösterreich -

sowohl Frauen als auch Männer - einen Führerschein besitzen, ist eine verkehrsplanerische und verkehrspolitische Herausforderung.

3.2.2. PKW-Besitz und PKW-Verfügbarkeit von Frauen und Männern

Neben dem Führerscheinbesitz sind auch die Angaben zum PKW-Besitz und zur PKW-Verfügbarkeit wesentliche Kenngrößen für die Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. Der steigende PKW-Besitz und die zunehmende PKW-Verfügbarkeit machen - gemeinsam mit verkehrsplanerischen Maßnahmen wie Straßen(aus)bauten - die flächenhafte Erschließung großer Gebiete möglich. Die beiden Kenngrößen stellen auch eine maßgebliche Voraussetzung bzw. Ursache für Migrationsbewegungen zwischen Ballungsräumen und Umland bzw. Peripherie dar.

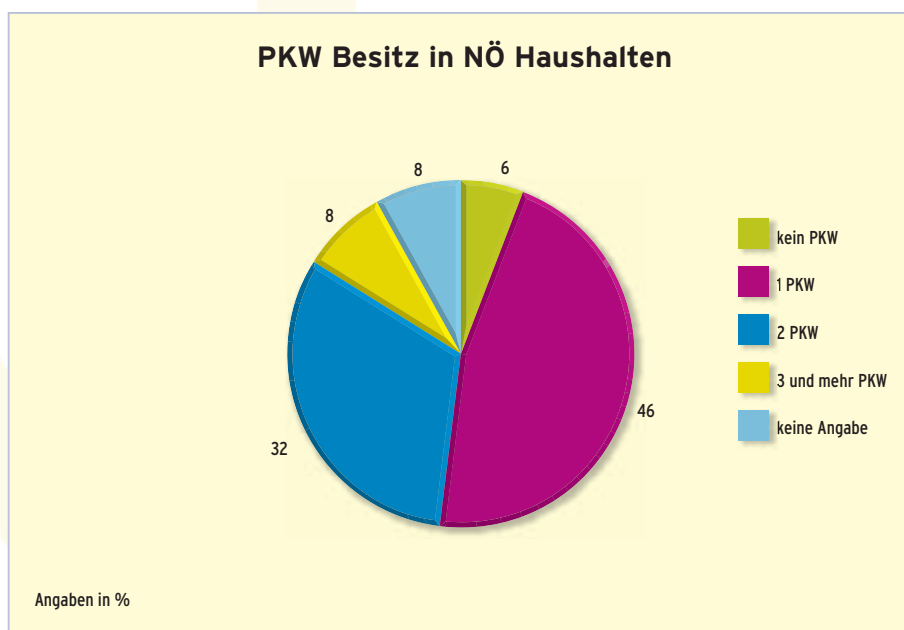


Abb. 5
PKW Besitz in den niederösterreichischen Haushalten

Fast die Hälfte der niederösterreichischen Haushalte besitzen zumindest einen PKW. Lediglich 6 % der niederösterreichischen Haushalte besitzen keinen PKW.

In Niederösterreich besitzen 86 % der Haushalte einen oder mehrere PKWs (8 % der Haushalte haben keine Angaben zum PKW Besitz gemacht). Der Motorisierungsgrad ist sehr hoch. Der genauere Blick auf die Haushaltsgröße,

das heißt auf die Anzahl der Personen, die im gemeinsamen Haushalt leben, zeigt, dass es mehrheitlich Ein-Personen Haushalte sind, die keinen PKW besitzen und je größer der Haushalt ist, desto mehr PKWs besitzt der Haushalt.

Abb. 6

PKW Besitz und die Größe der niederösterreichischen Haushalte

Die Haushalte, die keinen PKW besitzen, sind zu 82 % Ein-Personen Haushalte. Die Haushalte, die drei oder mehr PKWs besitzen, sind zu 67 % Haushalte, in denen vier und mehr Personen leben.

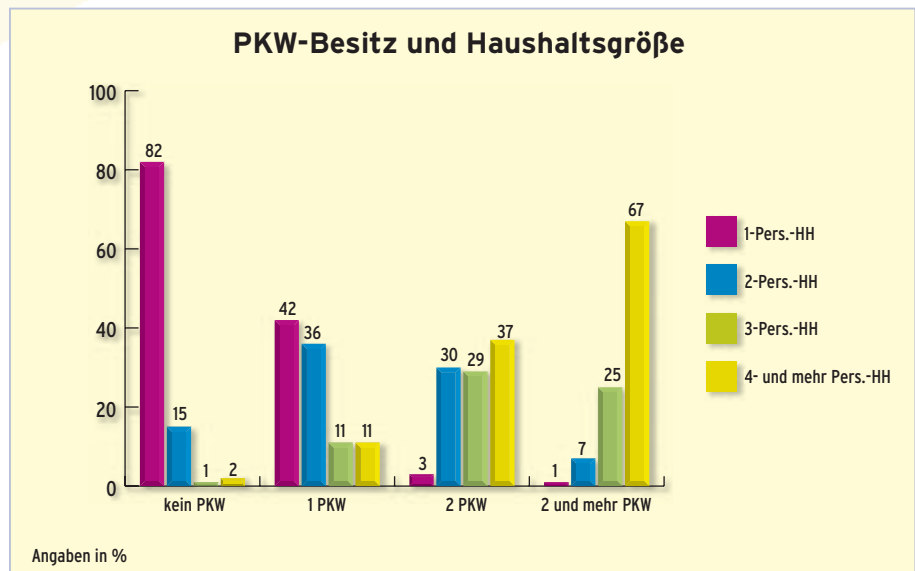


Abb. 7

Ein-Personen Haushalte ohne PKW in NÖ

Über 80 % der weiblichen Ein-Personen Haushalte in Niederösterreich besitzen kein Auto. Der genaue Blick auf die Haushalte in Niederösterreich, die keinen PKW besitzen - dies sind zu 82 % Ein-Personen-Haushalte - zeigt auf, dass es überdurchschnittlich viele Frauen sind, die alleine wohnen und kein Auto besitzen.

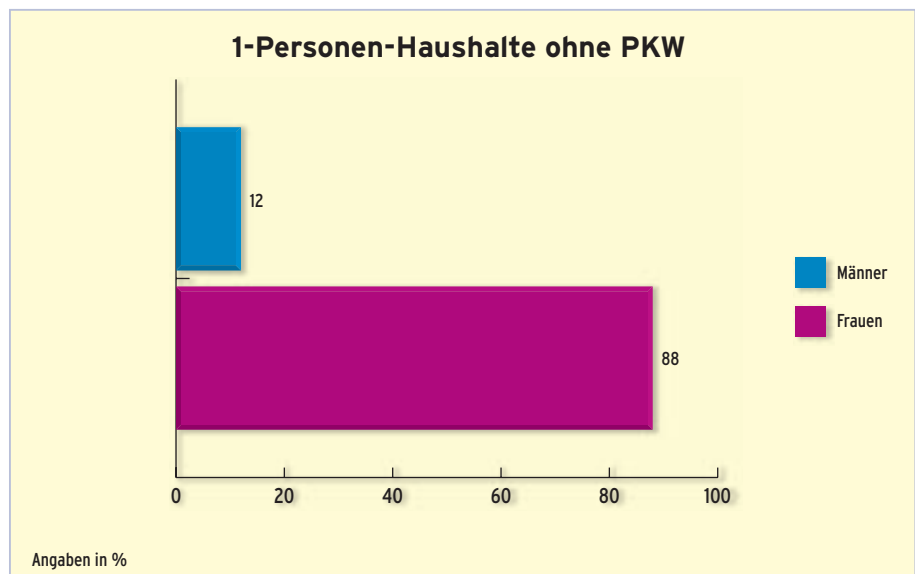




Foto 15
Viele allein lebende Frauen besitzen keinen PKW.

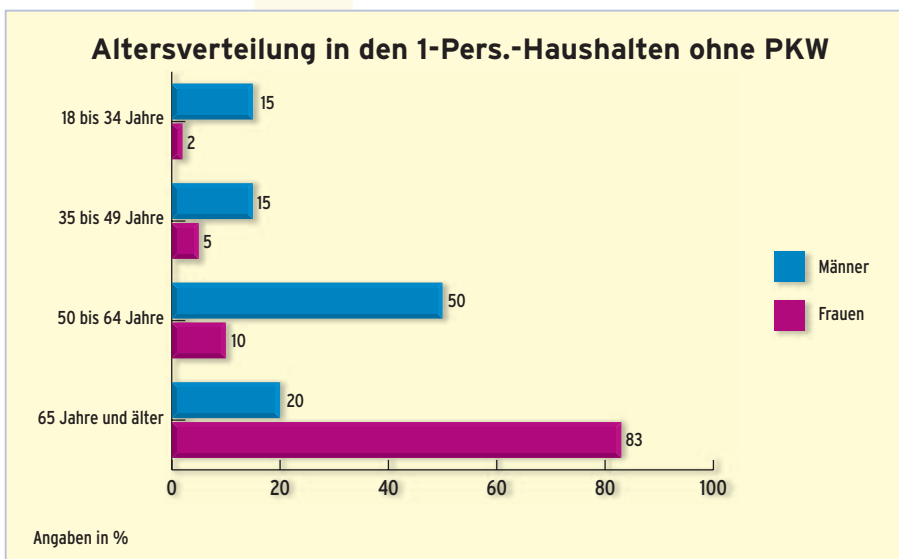


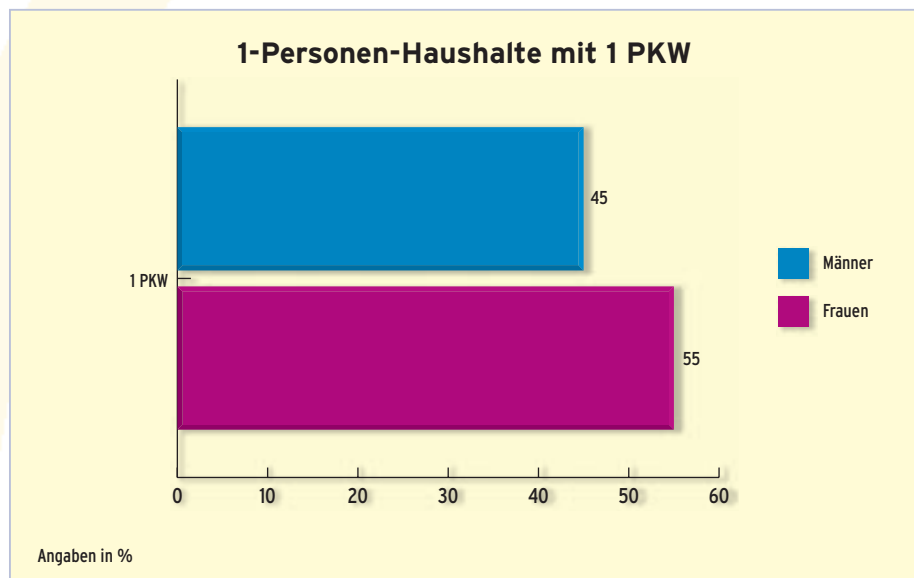
Abb. 8
Altersverteilung der Ein-Personen Haushalte ohne PKW in NÖ
Frauen-Haushalte ohne PKW werden zu 83 % von 65-jährigen und älteren Frauen geführt.

Der Blick auf die Altersverteilung der Ein-Personen Haushalte ohne PKW in Niederösterreich zeigt, dass Frauen ohne PKW erst im Alter zunehmend alleine wohnen, Männer ohne PKW hingegen schon in jüngeren Jahren alleine wohnen. Es sind immerhin 15 % der al-

leinwohnenden Männer unter 50 Jahre. Die Hälfte der alleinwohnenden Männer ist zwischen 50 und 64 Jahre alt.

Hier spiegeln sich die soziodemografischen Verhältnisse und die längere Lebenserwartung von Frauen wider.

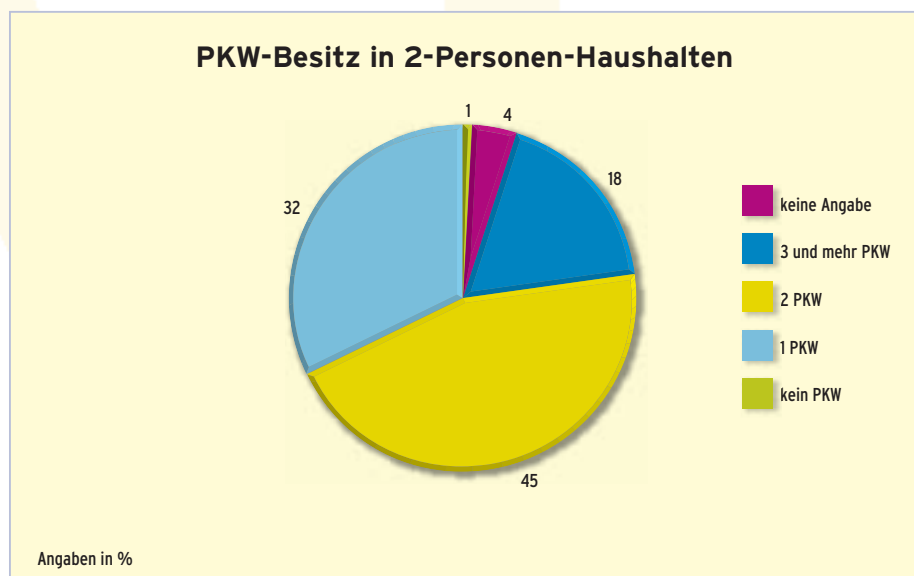
Abb. 9
Ein-Personen Haushalte mit einem PKW in NÖ
 Deutlich mehr alleinwohnende Frauen als alleinwohnende Männer besitzen einen PKW.



Diese Grafiken zeigen deutlich, dass – wenn in Ein-Personen Haushalten ein PKW vorhanden ist – es sich zu 45 % um Männer-Haushalte und zu 55 % um Frauen-Haushalte handelt. Bei den Ein-Personen Haushalten ohne PKW zeigt der Blick auf die Altersverteilung (siehe

Abbildung 8), dass überwiegend ältere Frauen alleine wohnen (83 %) und keinen PKW besitzen. Männer ohne PKW finden sich in unterschiedlichen Altersklassen, wobei jedoch anteilmäßig die Männer in der Alterskategorie zwischen 50 - 64 Jahre überwiegen.

Abb. 10
Der PKW-Besitz in den Zwei-Personen Haushalten in NÖ
 Fast die Hälfte der niederösterreichischen Zwei-Personen Haushalte besitzen zwei PKWs.



Der genaue Blick auf den PKW-Besitz in den Zwei-Personen Haushalten, deren Haushaltsmitglieder über 18 Jahre alt sind, zeigt:

- 45 % der Haushalte besitzen zwei PKWs.
- 32 % der Haushalte besitzen einen PKW.
- 18 % der Haushalte besitzen drei und mehr PKWs.

Trotz hoher Zweit- und Drittautodichte - 40 % aller Haushalte in Niederösterreich besitzen zwei oder mehr PKWs - trifft der Zwang, zu Hause bleiben zu müssen, besonders stark ältere Frauen ohne Führerschein (83 %) in Niederösterreich.

Die Daten zur **PKW-Verfügbarkeit** geben im Vergleich zum PKW-Besitz ein noch differenzierteres Bild. Die Angaben zur PKW-Verfügbarkeit zeigen die subjektive Einschätzung der befragten NiederösterreicherInnen, ob sie ein Auto



Foto 16
Der Motorisierungsgrad in NÖ ist sehr hoch.

zu Verfügung haben - unabhängig vom Besitz eines eigenen PKWs.

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.

Der hohe Motorisierungsgrad und auch der hohe Prozentsatz der jungen NiederösterreicherInnen, die einen Führerschein besitzen, sind große Herausforderungen für die Verkehrsplanung des Landes.

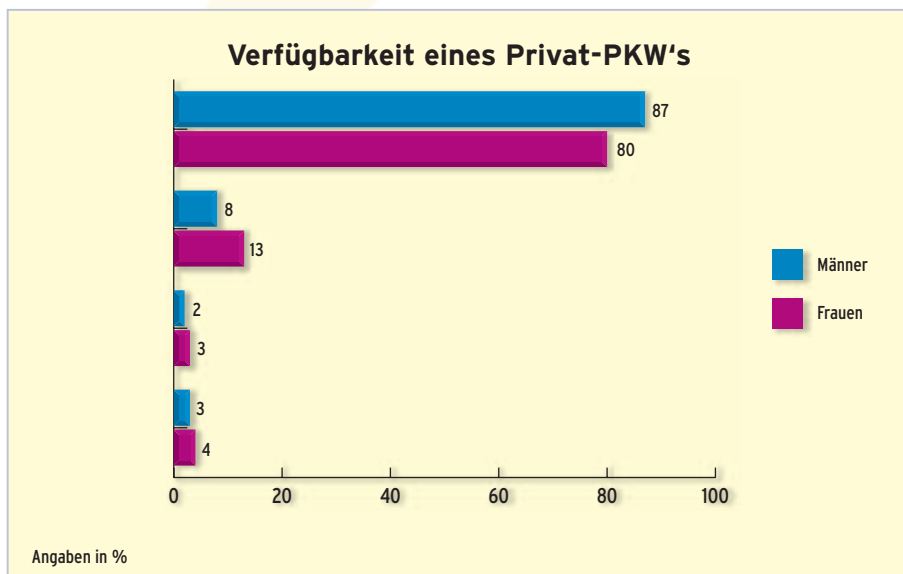


Abb. 11
Die Verfügbarkeit über einen Privat PKW der NiederösterreicherInnen
Es zeigt sich, dass 80 % der Niederösterreicherinnen und 87 % der Niederösterreicher über einen PKW verfügen können.

3.2.3. Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern

Verkehrswissenschaftliche Untersuchungen haben ergeben, dass die Anzahl der Wege und die dafür verbrauchte Zeit in den letzten Jahrzehnten im Wesentlichen gleichgeblieben sind - die Anzahl der zurückgelegten Kilometer ist aber angestiegen. Das bedeutet: Wir sind heute schneller unterwegs (mit dem Auto statt zu Fuß, mit der U-Bahn oder S-Bahn statt der Straßenbahn, mit schnelleren Autos) und wir legen weitere Strecken zurück, um Ziele zu erreichen, die früher näher lagen (weitere Ausbildungs-, Arbeits- und Einkaufswege).

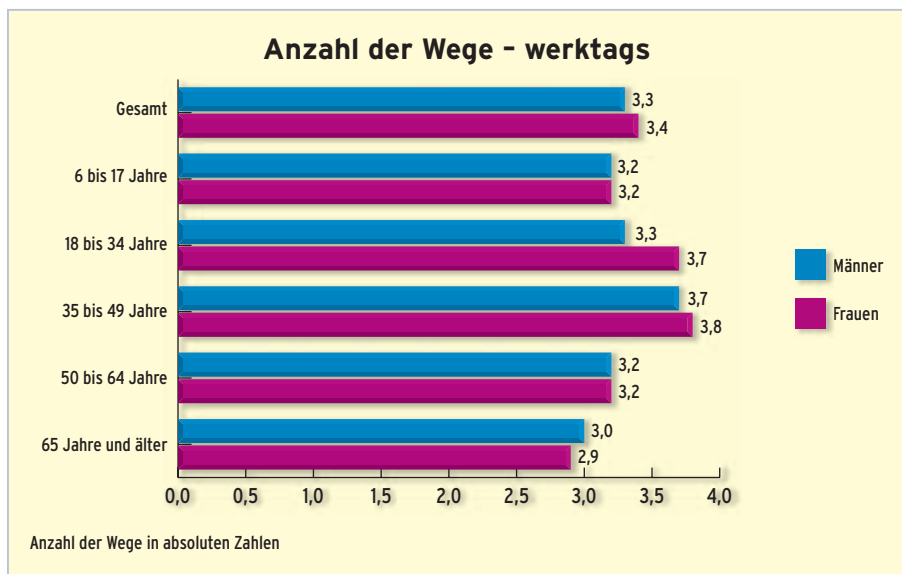
Ein Weg bezeichnet in der Verkehrsplanung die Bewegung einer Person von einem Ort zu einem anderen, die in der Absicht vorgenommen wird, am Wegende eine räumlich gebundene Aktivität, den sogenannten Wegezweck, auszuüben.

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.

Der Blick auf den Modal Split - also auf die verschiedenen benutzten Verkehrsmittel - und die zurückgelegten Kilometer zeigt, mehr Männer fahren als Lenker mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr) und legen auch mehr Kilometer mit dem Öffentlichen Verkehr zurück. In die Kategorie „Sontiges“ fallen vor allem Flugreisen mit einer hohen Anzahl an zurückgelegten Kilometern.

Abb. 12

Anzahl der Wege, die pro Tag von den NiederösterreicherInnen zurückgelegt werden
Diese Abbildung zeigt von den Zahlen keine signifikanten geschlechtsspezifischen Unterschiede. Frauen und Männer legen in Niederösterreich im Durchschnitt 3,3 bis 3,4 Wege pro Tag zurück.



Mit dem Hintergrund, dass der Öffentliche Verkehr von Frauen und Männern gleichermaßen, nämlich von 13 % der NiederösterreicherInnen, benutzt wird

(vgl. Abbildung) wird deutlich, dass Männer längere Wegestrecken zurücklegen als Frauen.



Foto 17
Viele Frauen legen kurze Wegstrecken zurück.

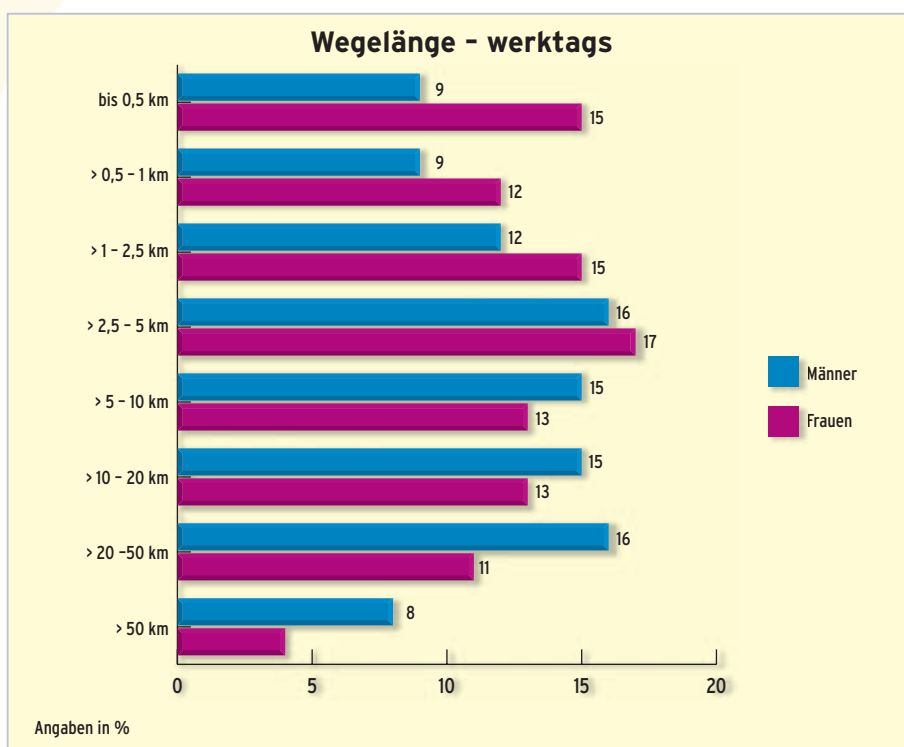


Abb. 13
Die Wegelängen der NiederösterreicherInnen
Kurze Wege werden eher von Frauen zurückgelegt, lange Wege eher von Männern.

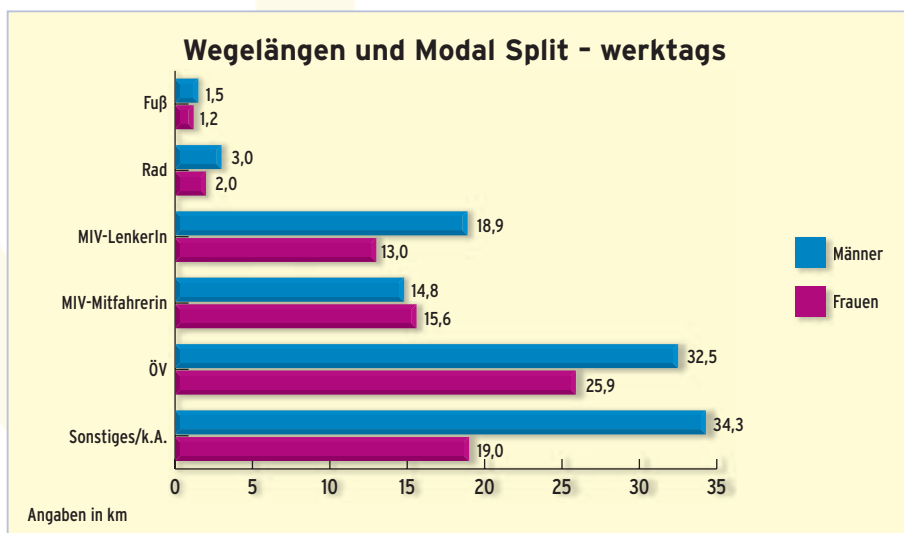


Abb. 14
Die werktäglichen Wegelängen und der Modal Split der NiederösterreicherInnen
Die meisten Kilometer werden mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

3.2.4. Mobilität und Gesamt- arbeitsalltag

„Der Alltag von Frauen unterscheidet sich noch von jenem der Männer; er ist geprägt von der Vielfalt der gesellschaftlichen Aufgaben wie Erwerbstätigkeit, Kinderbetreuung, Hausarbeit.“
(Karla Tschofen, Büro für Zukunftsfragen, Land Vorarlberg)

Mobilität hat mit konkreten Lebenszusammenhängen zu tun und ist eingebettet in den sozialen Kontext des Gesamtarbeitsalltages. Der Gesamtarbeitsalltag umfasst nicht nur die entlohnte Erwerbsarbeit, sondern auch die notwendige Versorgungs- bzw. Familien- und Hausarbeit. Die Wege nehmen meist ihren Ausgang an den relevanten Eckpunkten des Alltags: die Wohnung, die Kinderbetreuungseinrichtung, die Schule, die Einkaufsmöglichkeiten und der Arbeitsplatz.

„Die Männer, die in Teilzeit arbeiten, sind gendersensibler als die vollzeiterwerbstätigen Männer.“

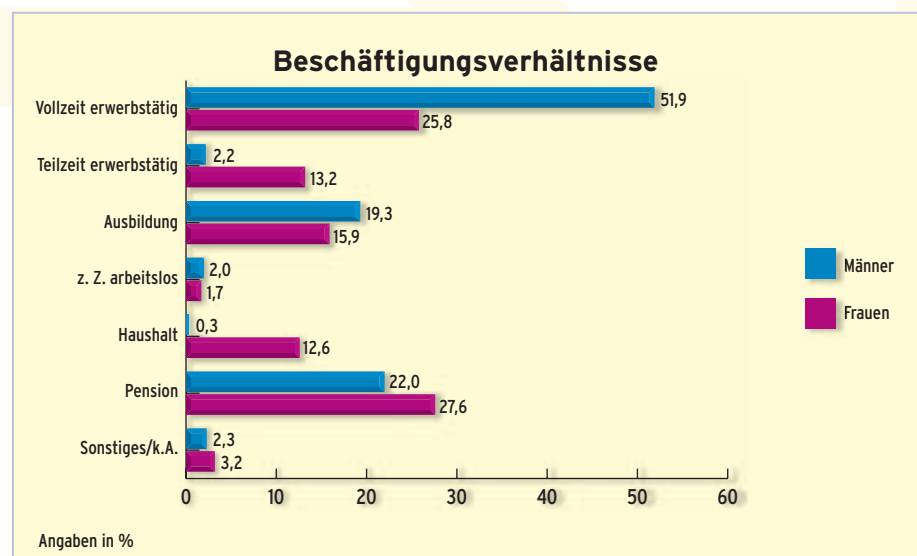
(Andrea Ledergerber, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern)

Der geschlechtsspezifische Unterschied in den einzelnen Beschäftigungssegmenten ist beim Segment „Vollzeit erwerbstätig“ signifikant: 51,9 % der Männer, also mehr als die Hälfte aller Niederösterreicher, sind Vollzeit erwerbstätig - im Gegensatz zu 25,8 % der Frauen. Bei der Kategorie „Teilzeit erwerbstätig“ dreht sich das Verhältnis um: 13,2 % der Frauen sind in Teilzeit beschäftigt und hingegen nur 2,2 % der Männer.

Der Haushalt ist weiblich: 12,6 % aller Niederösterreicherinnen arbeiten im Haushalt und nur 0,3 % der Männer.

Die Zahlen zeigen, wie die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und Rollen-zuteilungen wirken!

Abb. 15
Beschäftigungsverhältnisse laut
Befragungsergebnisse 2003 der Nieder-
österreicherInnen
Bei den Beschäftigungsverhältnissen gibt es zum Teil große geschlechtsspezifische Unterschiede.



Der Arbeitstag von Frauen und ihre Erwerbsbiografien unterscheiden sich vom männlichen Muster durch ihre Brüche und Ungleichzeitigkeiten. Häufiges Muster in Frauenbiografien ist die Teilzeiterwerbsarbeit. Die Erwerbsbiografien von Frauen zeichnen sich durch temporäre Unterbrechungen aus, wenn beispielsweise Schwangerschaft und Geburt eines Kindes, die Pflege von Angehörigen, Arbeitslosigkeit, ... dies verlangen. Mit diesen Berufsunterbrechungen ist häufig ein qualitativ niedriger Wiedereinstieg in die Erwerbsarbeit verbunden.

Die geschlechtsspezifischen Unterschiede in der Mobilität von Frauen und Männern, Mädchen und Buben zeigen sich sowohl im Wegezweck als auch in der Wahl des Verkehrsmittels.

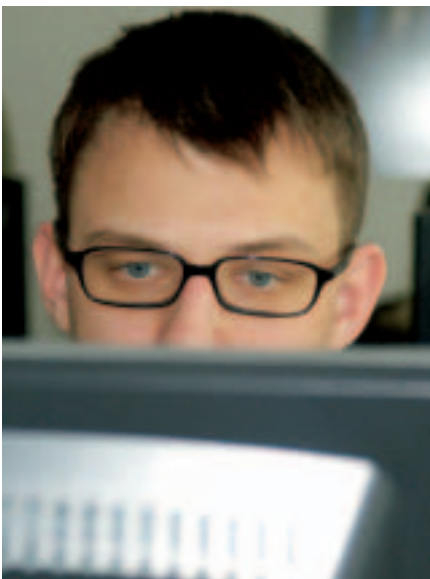


Foto 18:
Männer sind eher in Vollzeitbeschäftigungen erwerbstätig.

Mobilität von Menschen mit Betreuungspflichten

Die geschlechtsspezifische Fachliteratur und einschlägige Untersuchungen aus der Mobilitätsforschung zeigen auf, dass Menschen mit Betreuungspflichten für Kinder 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, den Einkäufen sowie mit persönlichen Erledigungen verknüpfen. In unserer Gesellschaft wird die alltägliche Kinderbetreuungsarbeit nach wie vor mehrheitlich von Frauen geleistet und es sind mehrheitlich Frauen, die diese komplexen Wegekettens von Kinderbetreuungseinrichtung, über den Spielplatz und die Lebensmittelgeschäfte nach Hause haben. Frauen übernehmen durch die gesellschaftliche Arbeitsteilung den Großteil der Wege für den Haushalt sowie für die Betreuung von Kindern und älteren Menschen. Dadurch haben sie zusätzlich zu den eigenen Wegen auch viele Wege für andere zu erledigen.

In der Alltagsbewältigung koordinieren Menschen mit Betreuungspflichten - in unserer Gesellschaft mehrheitlich Frauen - Zeitansprüche der eigenen (Teilzeit-) Erwerbstätigkeit, die Zeitsysteme der betreuten Personen (Kinder oder ältere Angehörige) und den Zeitbedarf der Reproduktion. Phasen hoher zeitlicher Verdichtung und als sinnlos erlebtes Warten liegen oft dicht beieinander.

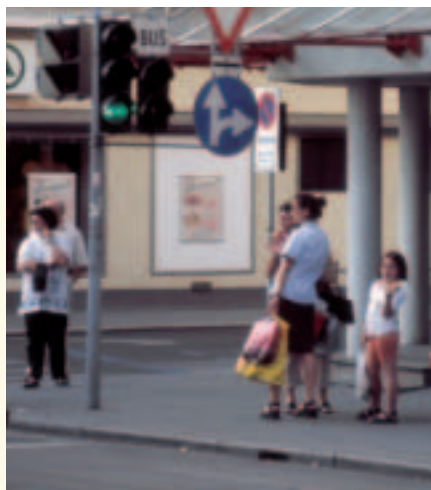
Vollerwerbstätige Menschen - in Niederösterreich fast 52 % der Männer - nehmen dieses komplexe Geflecht des

Foto 19:
Kinderbetreuungsarbeit
liegt meist bei Frauen.



Gesamtarbeitsalltages nur selektiv und eingeschränkt wahr, weil der gesamte Bereich der Versorgungs- bzw. Familien- und Hausarbeit aufgrund der geschlechtsspezifischen Sozialisation und Rollenbilder nach wie vor den Frauen überlassen wird.

Foto 20:
Menschen mit Betreuungspflichten
verknüpfen ihre
Alltagswege.



3.2.5. Lebensbereiche und deren Wege

Für vertiefende Interviews im Rahmen der Erstellung der Broschüre wurden Frauen und Männer aus Niederösterreich befragt. Im folgenden werden exemplarisch die Lebensbereiche und

Wege von einer Frau und einem Mann, die beide zusammen mit ihren drei Kindern in einer 40.000 EinwohnerInnen Stadt im südlichen Niederösterreich leben, vorgestellt. Beide sind erwerbstätig und besitzen einen PKW, über den hauptsächlich der Mann verfügt. Sie beteiligen sich beide an der Haus- und Versorgungsarbeit - doch benutzen sie für die Bewältigung der Wege unterschiedliche Fortbewegungsmittel.

Die Kinderbetreuungseinrichtungen bzw. Schulen sind quer durch die Stadt verteilt. Der Einkauf wird am Stadtrand oder am Hauptplatz erledigt - je nach verfügbarer Zeit und je nachdem, welche Besorgungen zu erledigen sind.

Die Erwerbsarbeit findet außerhalb des Wohnortes statt und wird mit dem PKW erreicht. Der Mann hat eine Fahrgemeinschaft mit einer Kollegin und pendelt täglich Montag bis Donnerstag um 6 Uhr früh aus und kehrt um 15 Uhr zurück. Eine Strecke beträgt 46 km.

Am Freitag wird eine Tochter mit dem PKW in den Kindergarten gefahren. Der Einkauf wird wahlweise zu Fuß oder mit dem PKW anschließend an die Erwerbsarbeit erledigt. Müllentsorgung, wie Altglas etc. werden beim Einkauf miterledigt - mit dem PKW.

Der Sohn wird zum Sportplatz mit dem PKW mitgenommen - der Mann ist am Sportplatz als Trainer tätig. Die Begleitung der Kinder ins Freibad, zu Ärztin/Arzt werden ebenso - je nach Distanz zu Fuß oder mit dem PKW - übernommen.

Besuche bei Verwandten erfolgen regelmäßig einmal in der Woche - dieser

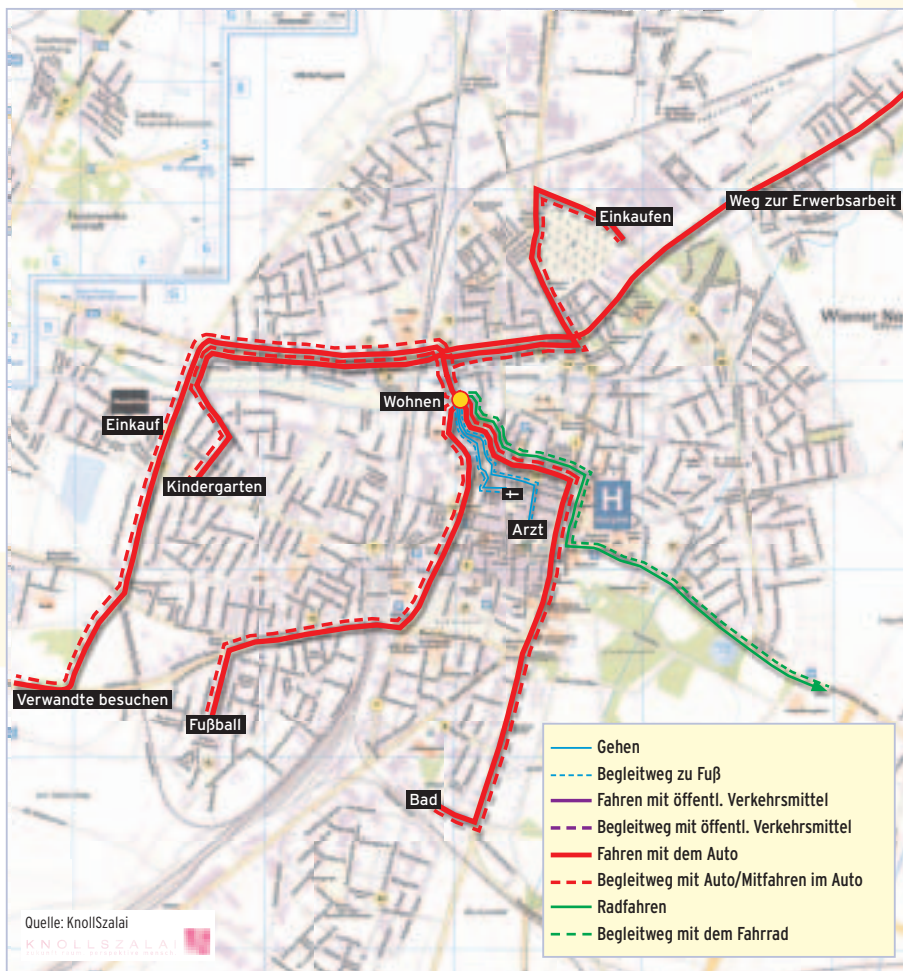


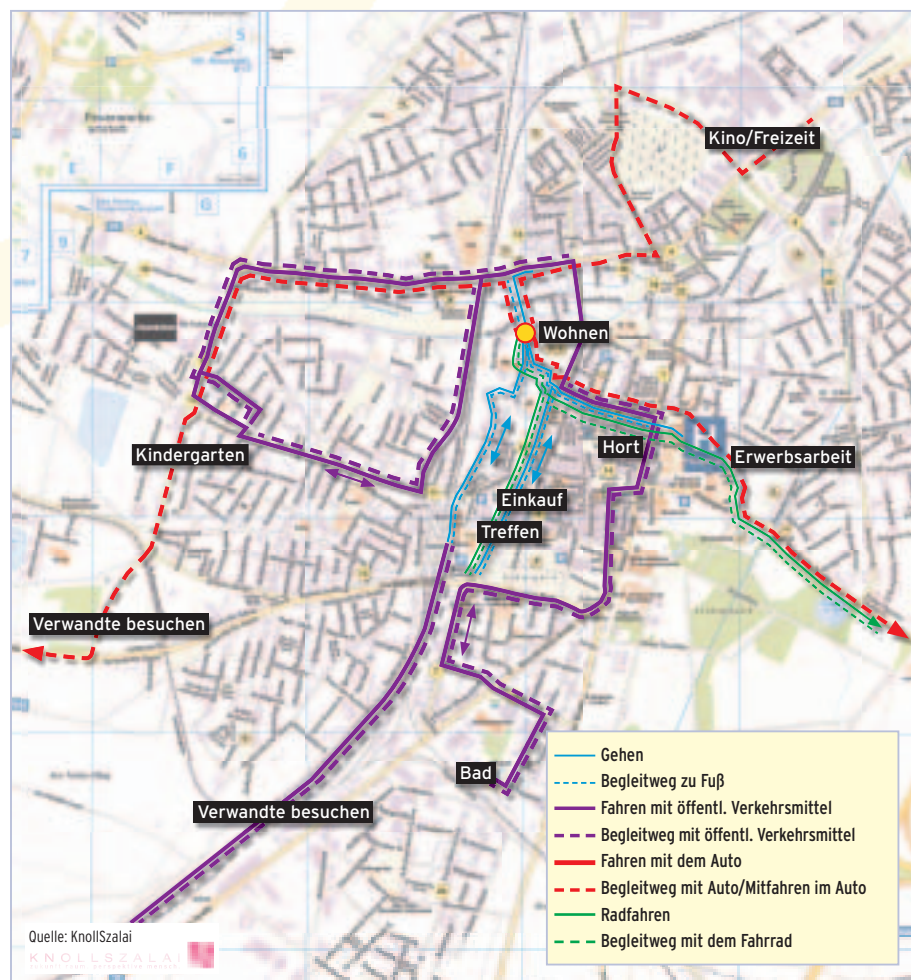
Abb. 16
Lebensbereiche und deren Wege am Beispiel des interviewten Mannes.

Weg wird mit der Familie zusammen im PKW zurückgelegt. Ausgehen/Kino und FreundInnen treffen erfolgen im Bereich Hauptplatz oder im Umkreis der Stadt. Erreicht werden diese Treffpunkte mit dem PKW, zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad. In die Kirche wird zu Fuß gegangen.

Die Frau kommt zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Erwerbsarbeit, der Arbeitsplatz liegt in der Wohngemeinde. Ein Kind wird auf diesem Weg zugleich in den Hort begleitet. Der Alltag der

Frau ist rund um Begleitwege der Kinder organisiert, die mit unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln und Kombinationen daraus bewältigt werden. Der Kindergarten wird mit dem Autobus und zu Fuß erreicht. Es wurden auch „Begleitgemeinschaften“ mit anderen Freundinnen und deren Kind/ern gegründet. Nach der Begleitung der Kinder fährt die Frau meist mit dem Bus zum Hauptplatz/Markt, um Einkäufe zu erledigen und danach die Kinder wieder abzuholen.

Abb. 17
Lebensbereiche und deren Wege am
Beispiel der interviewten Frau



Der Großeinkauf erfolgt zweimal in der Woche mit dem Mann zusammen mit dem PKW oder wird vom Mann alleine erledigt. Alle Kleinigkeiten werden auf diversen Wegen mitgenommen.

Begleitwege der Kinder zu deren FreundInnen erfolgen mit Fahrrad oder dem ÖV, aber eher selten. Begleitwege ins Freibad erfolgen mit dem ÖV, ÄrztInnen werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad aufgesucht. Die Begleitung in den Park erfolgt ebenso zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Soziale Kontakte, wie Freundinnen treffen erfolgen abends in der Stadt rund um den Hauptplatz. Dieser wird zu Fuß erreicht. Ins Kino am Stadtrand kommt die Frau mit dem PKW. Weiterbildung erfolgt meist innerbetrieblich und wird daher, so wie die Erwerbsarbeit, zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht.

Besuche bei Verwandten erfolgen regelmäßig einmal in der Woche - dieser Weg wird mit der Familie zusammen im PKW zurückgelegt oder mit den Kindern mit dem Zug.

Wege zum Heurigen rund um die Stadt werden mit dem Fahrrad oder mit dem PKW zurück gelegt.

An diesen Beispielen lassen sich einige interessante Punkte festhalten:

- Frau und Mann sind beide erwerbstätig und beteiligen sich an der Haus- und Familienarbeit.
- Durch ihre unterschiedlichen Alltage erledigen sie viele Dinge sehr unterschiedlich.
- Der Mann verbindet seine Erledigungen mit Fahrten mit dem PKW zur Erwerbsarbeit oder zum Fußballplatz. Er fährt mit dem PKW meist rund um das Stadtzentrum.
- Die Frau ist vor allem im Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Fuß, Rad) unterwegs. Sie bewältigt unterschiedlich weite Distanzen. Die Wege der Frau sind engmaschiger und oft in zwei Richtungen ähnlich angelegt.
- Wege in das Stadtzentrum werden von beiden meist zu Fuß erledigt.

3.2.6. Wegezwecke von Frauen und Männern

Bei der genaueren Betrachtung der Wegezwecke von Frauen wird deutlich, dass Frauen in allen gefragten Kategorien ausgeglichen unterwegs sind. Die vielfältigen Wegezwecke von Frauen werden dadurch deutlich sichtbar.

Das Diagramm zeigt eine interessante Teilung der Wegezwecke:

- Die Wegezwecke
- Arbeitsplatz/dienstlich/geschäftlich (23 %)
 - Einkauf (22 %)
 - Freizeit (21 %)
- werden nahezu gleich häufig angegeben.

- Die Wegezwecke
- Private Erledigung (11 %)
 - Bringen/Holen von Personen (11 %)
 - Ausbildung (11 %)
- werden sogar gleich häufig genannt.



Foto 21:
Bei den Wegezwecken der Frauen steht der Einkauf an zweiter Stelle.

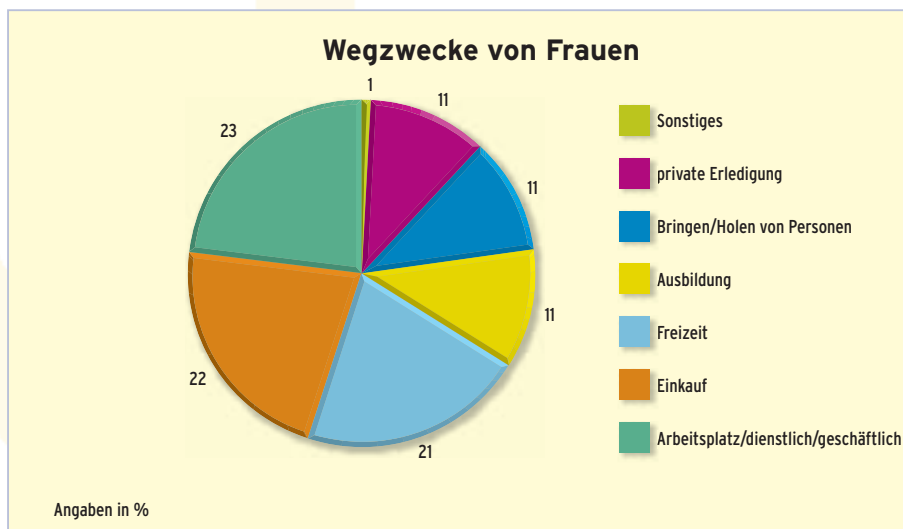


Abb. 18
Die werktäglichen Wegezwecke der Niederösterreicherinnen
Frauen haben vielfältige Wegezwecke.

Abb. 19
Die werktäglichen Wegezwecke der
Niederösterreicher
Männer haben einen deutlichen Haupt-
Wegezweck - die Erwerbsarbeit.

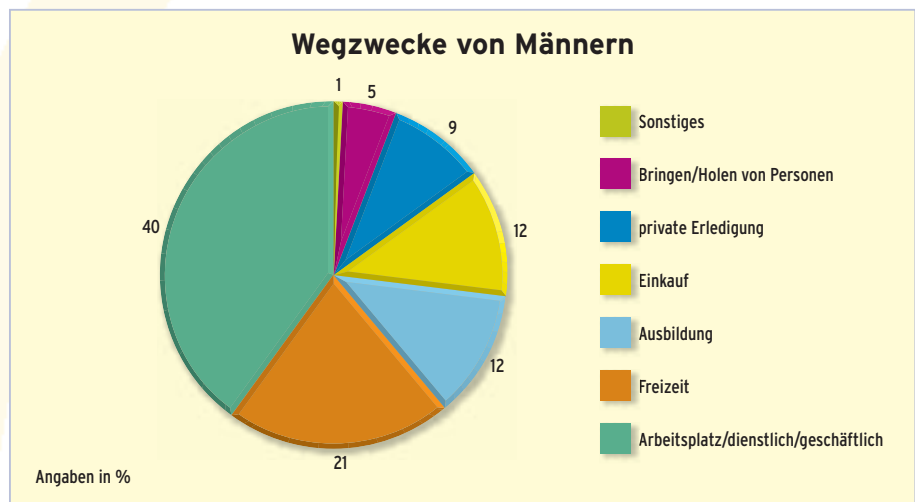
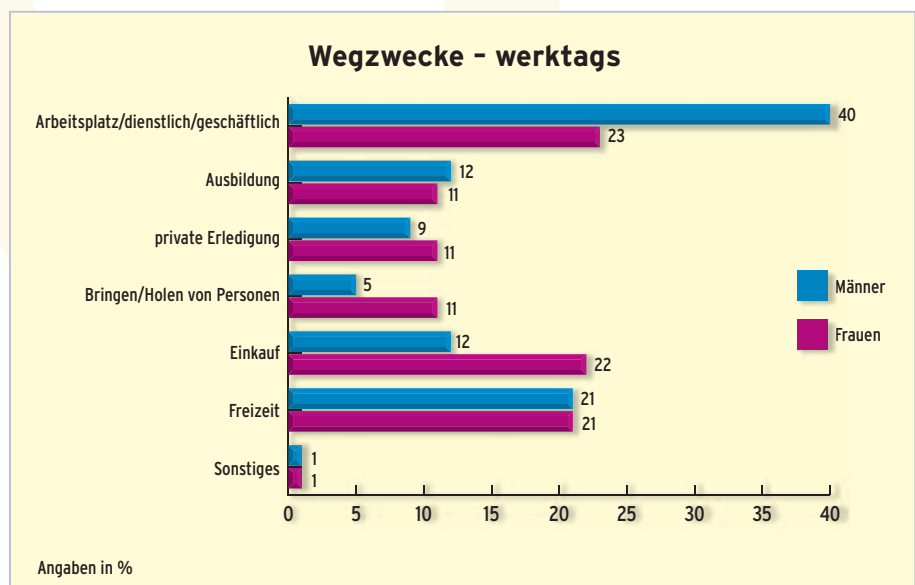


Foto 22:
Der Haupt-Wegezweck
von Männern ist die
Erwerbsarbeit.



Der genaue Blick auf die Wegezwecke von Männern zeigt, dass es einen klaren „Haupt-Wegezweck“ gibt - nämlich den Wegezweck „Arbeitsplatz / dienstlich / geschäftlich“ (40 %). Hier wird der männliche Lebensentwurf mit der starken Orientierung an der Erwerbsarbeit besonders deutlich. Der zweite Wegezweck ist die Freizeit mit 21 %.

Abb. 20
Die werktäglichen Wegezwecke der
NiederösterreicherInnen
Der Vergleich der Wegezwecke von
Frauen und Männern in Niederösterreich
macht die geschlechtsspezifische
Verteilung von Erwerbsarbeit und
Versorgungsarbeit wie Einkaufen und
Bringen und Holen von Personen - dies
umfasst das Begleiten von Kindern und
Älteren - deutlich sichtbar.



Die Untersuchungen in Niederösterreich zu den Wegezwecken an Werktagen haben ergeben, dass 11 % der Frauen Bring- und Holdienste verrichten und nur 5 % der Männer. Beim Einkaufen verhält es sich ähnlich: 22 % der Frauen und nur 12 % der Männer machen die Einkaufswege. Wege zum Arbeitsplatz sowie dienstliche und geschäftliche Wege werden von 40 % der Männer und 23 % der Frauen zurückgelegt.

Der Vergleich der werktäglichen Wegezwecke der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher macht die geschlechtsspezifische Rollenverteilung, die immer noch wirkt, deutlich sichtbar. Frauen legen mehr Wege für Einkauf, das Bringen und Holen von Personen

sowie für private Erledigungen zurück. Die klassische Haus- und Familienarbeit wird von Frauen getragen. Die Wege zum und vom Erwerbsarbeitsplatz, dienstliche und geschäftliche Wege werden - entsprechend der Rollenzuschreibung - mehrheitlich von Männern gemacht.

Diese Ergebnisse der Mobilitätserhebung NÖ 2003 stehen im Widerspruch zu den - vor allem von feministischen Verkehrsplanerinnen und Mobilitätsforscherinnen durchgeführten - Untersuchungen und Erhebungen zum spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen mit komplexen Wegeketten. Die Studien von Heidi Meyer (1999), Christine Bauhardt (1995) oder auch vom VCÖ

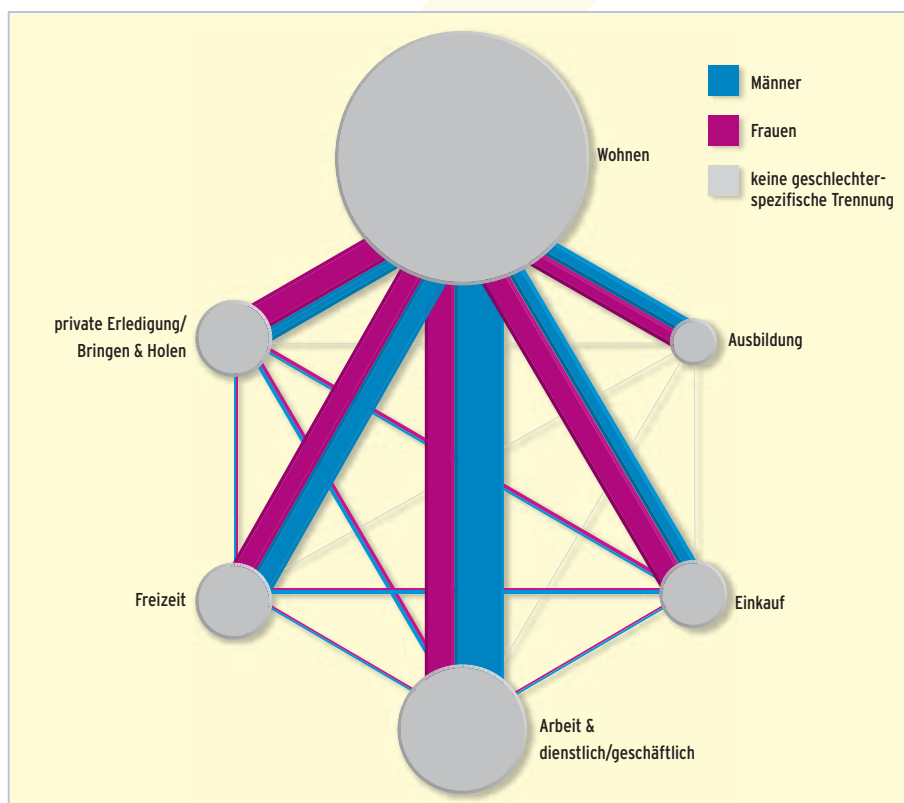


Abb. 21
Verkehrliche Verflechtung der Aktivitäten der NiederösterreicherInnen [Grundgesamtheit: alle werktäglichen Wege]
Die Mobilitätserhebung NÖ 2003 zeigt, dass der überwiegende Teil aller werktags zurückgelegten Wege zu Hause beginnt oder endet. Die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz werden mehrheitlich von Männern zurückgelegt. Die Wege zwischen der Wohnung und privaten Erledigungen, Bringen und Holen sowie Einkauf werden mehrheitlich von Frauen zurückgelegt. Die Freizeitwege werden von Frauen und Männer gleichermaßen zurückgelegt.



(1996) belegen die vielfältigen und engmaschigen Wegemuster von Menschen mit Betreuungspflichten. „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)

Das Ergebnis der Mobilitätsaufnahme NÖ 2003, nämlich dass der überwiegende Teil der Wege zu Hause beginnt

und endet, ist eng mit der Methode der Haushaltsbefragung verknüpft. Durch die Art der Fragestellungen und die Fokussierung auf den „Haupt-Wegezweck“ werden tendenziell die kurzen Wege sowie die Wegezwecke, die „nebenbei“ erledigt werden, wie das „Jause einkaufen“ am Weg zur Erwerbsarbeit, der „Sprung in die Apotheke“ am Nachhause-Weg oder der „schnelle Kaffee“ unterwegs, nicht erhoben.

Andere Schwierigkeiten treten bei der Methode Haushaltsbefragung auch bei den Kategorien der Wegezwecke auf. Die Definitionen der Wegezwecke „Freizeit“ oder auch „Einkauf“ sind bei genauerer Betrachtung nicht klar und eindeutig.

Es wird deutlich, dass die Verkehrsplanung einen Nachholbedarf hat, was die Methodenentwicklung betrifft.

Foto 23:
Menschen mit Betreuungspflichten verknüpfen einzelne Wege miteinander.



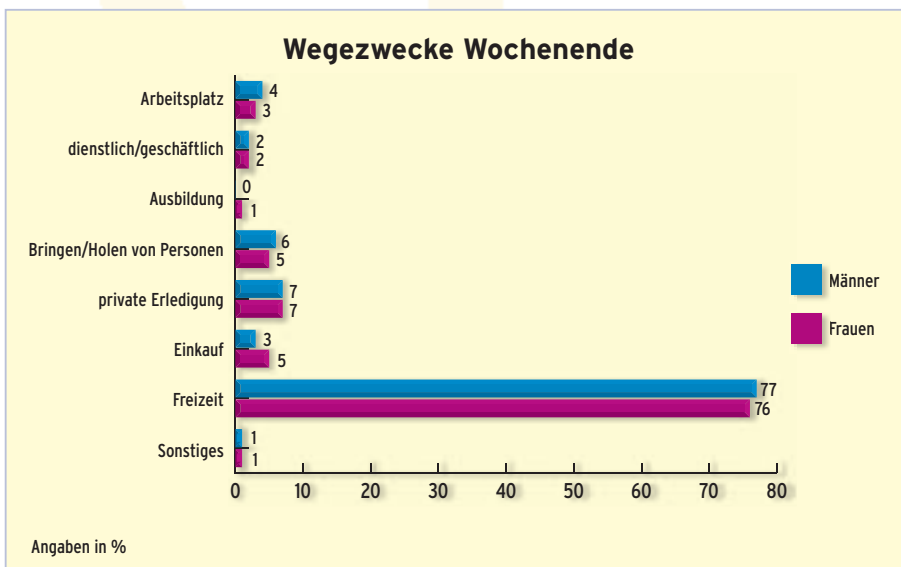


Abb. 22

Die Wegeziecke am Wochenende der NiederösterreicherInnen

Am Wochenende werden fast ausschließlich Freizeitwege zurückgelegt - und zwar nahezu gleichermaßen von Frauen und Männern.

Die **Wegeziecke am Wochenende** zeigen ein anderes Bild. Am Wochenende sind die Hauptwegeziecke der Niederösterreicherinnen und der Niederösterreicher die Freizeit.

„Der Freizeitverkehr wird in der Schweiz immer wichtiger. In der Schweizer Verkehrserhebung zeigen sich dabei keine signifikanten geschlechtsspezifischen Unterschiede, was den Schluss zulässt, dass viele Wege im Freizeitverkehr von Familien und Paaren gemeinsam gemacht werden.“

(Anja Simma, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, Schweiz)

3.2.7. Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern

Die verfügbaren Verkehrsmittel wie das Auto, öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad und auch die eigenen Füße haben entscheidenden Einfluss auf die Mobilität von Menschen.

Hinter dem Begriff Modal Split verbirgt sich die Kenngröße zur Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel. Im Personenverkehr wird das Verhältnis zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) als „klassischer“ Modal Split bezeichnet. Im sogenannten „erweiterten“ Modal Split werden die verschiedenen Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten, wie zu Fuß gehen, Fahrrad, motorisiertes Zweirad, Pkw als LenkerIn, Pkw als MitfahrerIn erhoben. Durch den erweiterten Modal Split kommt die Bedeutung des nichtmotorisierten Verkehrs in den Blick und wird die Voraussetzung für umweltverträgliche Verkehrskonzepte geschaffen.



Untersuchungen des VCÖ aus den 1990er Jahren (VCÖ: 1996) haben ergeben, dass österreichweit Frauen rund die Hälfte ihrer Wege nicht motorisiert zurücklegen, Männer hingegen nicht einmal ein Drittel. Frauen sind bei allen umweltschonenden Verkehrsmitteln (Gehen, Fahrrad, Öffentliche Verkehrsmittel) überrepräsentiert. Beim PKW drehen sich die Verhältnisse um. Zwei Drittel der Männer legen ihrer Wege mit dem PKW zurück, Frauen hingegen nur knapp zur Hälfte.

cherInnen grundsätzlich ihre Wege werktags mehr mit dem motorisiertem Individualverkehr (MIV) als im Umweltverbund (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) zurücklegen. Werktags legen Frauen 41 % ihrer Wege umweltschonend zurück, Männer legen 35 % ihrer Wege zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichem Verkehr (ÖV) zurück.

Wie sich aus dem Vergleich der Zahlen ersehen lässt, geht die Tendenz eindeutig in Richtung motorisierter Individualverkehr (MIV).

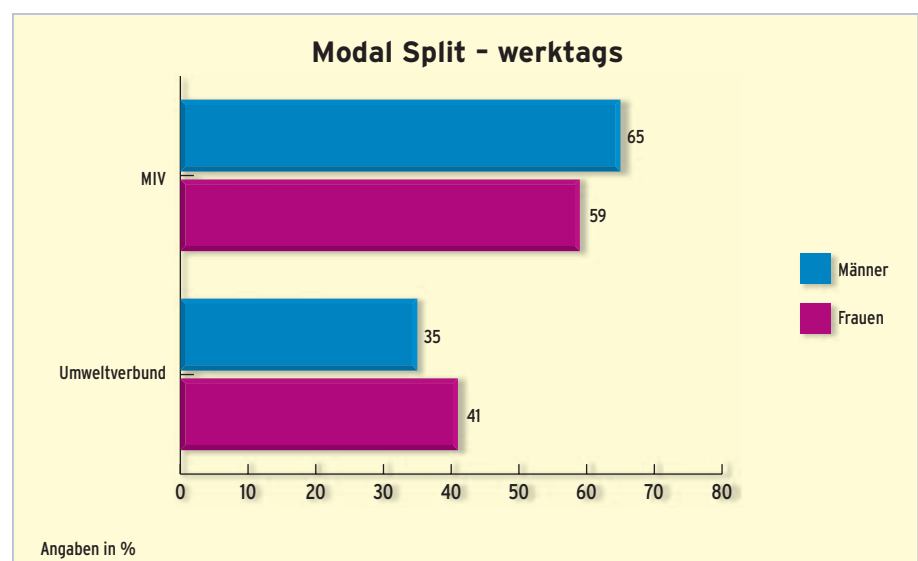
Die Befragung in Niederösterreich von 2003 zeigt, dass die Niederösterrei-

Foto 24 (links):
Mehr Männer als Frauen sind mit dem motorisierten Individualverkehr unterwegs.

Foto 25 (rechts):
Werktags legen vor allem mehr Frauen ihre Wege im Umweltverbund zurück.



Abb. 23
Der werktägliche Modal Split der NiederösterreicherInnen
Mehr Niederösterreicher sind mit dem Motorisierten Individualverkehr unterwegs. Mehr Niederösterreicherinnen sind im Umweltverbund unterwegs.



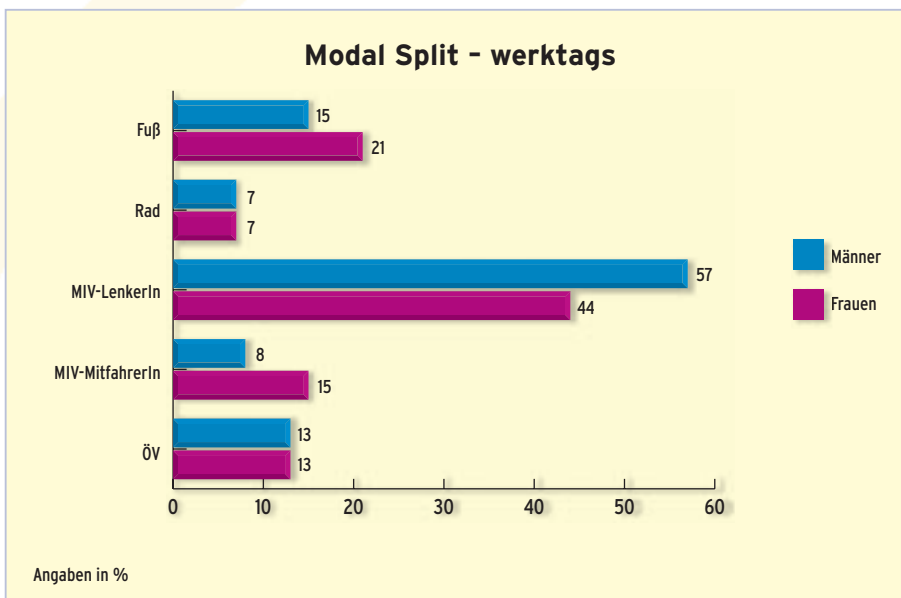


Abb. 24
Der werktägliche Modal Split im Detail
 Männer sind zumeist Lenker des Motorisierten Individualverkehrs. Den Öffentlichen Verkehr nutzen Frauen und Männer gleichermaßen.

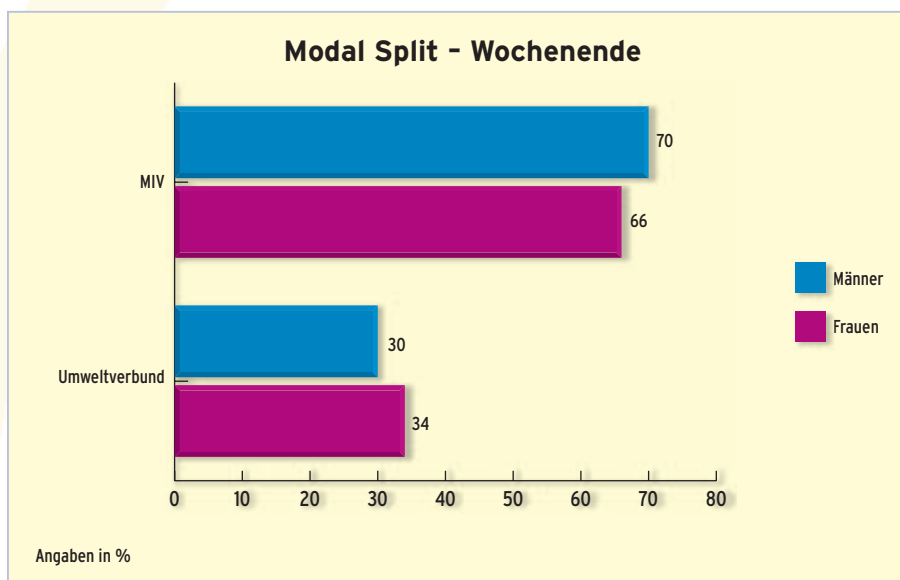


Foto 26:
Der Umweltverbund punktet werktags.

Werktags gehen 21 % der Frauen in Niederösterreich zu Fuß, hingegen nur 15 % der Männer. Wie in den 1990-er Jahren legen 65 % der Männer ihrer Wege mit dem PKW zurück, hingegen 59 % der Frauen.

Die geschlechtsspezifischen Unterschiede bei der Mobilität im Umweltverbund kommen, wie die Abbildung 24 zeigt, ausschließlich durch die vermehrten Fußwege von Frauen zustande, denn sowohl bei der Nutzung des Fahrrads als

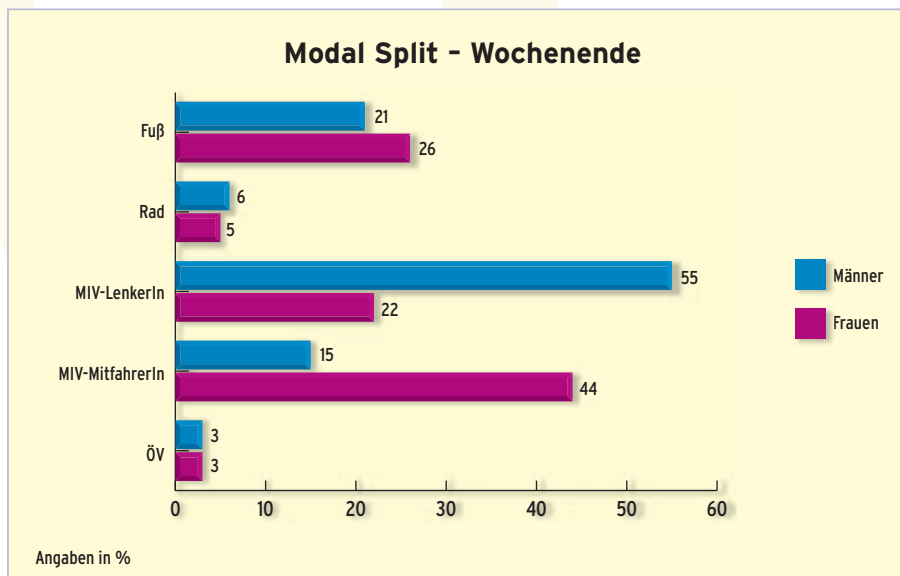
Abb. 25
Der Modal Split am Wochenende
der NiederösterreicherInnen



auch beim Öffentlichen Verkehr gibt es keine Unterschiede zwischen Frauen und Männern. Hier zeigen sich wieder die in unserer Gesellschaft wirkenden Rollenbilder: Männer fahren mit dem Auto, Frauen „werden gefahren“. Die kurzen Fußwege sind mehrheitlich Frauenwege.

Am Wochenende stellt sich die Verkehrsmittelwahl der NiederösterreicherInnen anders dar. Insgesamt sind mehr Menschen mit dem MIV (motorisierter Individualverkehr) unterwegs - nämlich 70 % der Männer und 66 % der Frauen.

Abb. 26
Modal Split am Wochenende im Detail
Insbesondere bei der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs am Wochenende zeigen sich deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede. Die Lenkerinnen werden zu Beifahrerinnen.



Am Wochenende sind 55 % der Männer als MIV-Lenker unterwegs und 44 % der Frauen fahren im MIV mit. Am Wochenende wird in Niederösterreich im Vergleich zu den Werktagen mehr zu Fuß gegangen, weniger mit dem Rad gefahren.



Foto 27:
Am Wochenende wird mehr zu Fuß gegangen als während der Arbeitswoche.

3.3. Resümee der Mobilitätserhebung aus der Genderperspektive

- * Die Mehrzahl der Männer ist Vollzeit erwerbstätig.
- * Es sind viel mehr Frauen als Männer Teilzeit erwerbstätig und Frauen sind fast ausschließlich für den Haushalt verantwortlich.
- * Je jünger die NiederösterreicherInnen, desto ausgeglichener ist das Verhältnis des Führerscheinbesitzes zwischen Frauen und Männern.
- * Wenn ein Ein-Personen Haushalt ein Auto hat, dann sind es fast ausgewogen Ein-Mann- bzw. Ein-Frau-Haushalte.
- * Frauen und Männer sind von der Anzahl der Wege her gleich mobil.
- * Männer legen längere Wege zurück als Frauen.
- * Der ÖV wird von Frauen und Männern gleichermaßen benutzt.
- * Insgesamt gesehen sind Frauen und Männer mehr mit dem MIV unterwegs als im Umweltverbund.
- * Frauen nutzen den Umweltverbund mehr als Männer.
- * Der Hauptwegezweck von Männern ist Arbeitsplatz/dienstlich (40 %).
- * Die Hauptwegezwecke von Frauen sind Arbeitsplatz/dienstlich - Einkauf - Freizeit (21 % bis 23 %).
- * Der überwiegende Teil aller werktags zurückgelegten Wege beginnt oder endet zu Hause.



Foto 28:
Der öffentliche Verkehr wird von Frauen und Männern gleichermaßen genutzt.

4 GOOD PRACTICE BEISPIELE - MOBILITÄT UND GENDER MAINSTREAMING

*„Auch viele kleine Schritte können zu einer Verbesserung führen; es sind nicht immer die großen Projekte notwendig.“
(Karla Tschofen, Büro für Zukunftsfragen, Land Vorarlberg)*

Diese „vielen kleinen Schritte“ spiegeln sich auch in den Ergebnissen der Recherche zu good practice Beispielen im Bereich Gender Mainstreaming und Mobilität wider. Die Recherche erstreckte sich auf Österreich und die deutschsprachigen Nachbarländer Deutschland, Schweiz und Südtirol.

Es zeigte sich, dass es aktuell noch kein umgesetztes Beispiel gibt, bei dem die - neue - Strategie Gender Mainstreaming eine maßgebliche Rolle im Projektverlauf sowie bei der Umsetzung spielte.

Es gibt unterschiedliche Ansätze, geschlechtsspezifische Unterschiede in die Verkehrsplanung zu integrieren, allerdings noch nicht in einem umfassenden Ausmaß im Sinne der Strategie Gender Mainstreaming. Diese Integration passiert meist aufbauend auf Frauenförderpläne, auf Betreiben von Gleichbehandlungsstellen und über Debatten zur sicheren Nutzung des öffentlichen Raumes sowie über Diskussionen um nachhaltiges Mobilitätsmanagement.

Die Forcierung von Gender Mainstreaming und Frauenförderung als dualer Ansatz ist in der Verkehrsplanung ebenso wie in anderen Bereichen der Politik und Verwaltung von großer Bedeutung. Bisherige Projekte (so auch die vorgestellten) sollten vor allem die Mobilitätschancen von Frauen - und auch anderen aktuell benachteiligten

Gesellschaftsgruppen - verbessern. Diese Verbesserungen sind flächendeckend noch nicht eingetreten - die Herstellung von Chancengleichheit in der Mobilität muss also das Ziel bleiben. Derzeit gilt nach wie vor die Prämisse Ungleichheiten auszugleichen, um gleichen Chancen für Frauen und Männer, Mädchen und Burschen zu erhalten.

Die im folgenden vorgestellten Projekte sollen zeigen, welche Ideen es international gibt. Sie zeigen, auf welchen Ebenen geschlechtsspezifische Aspekte in die Arbeit von VerkehrsplanerInnen, WissenschaftlerInnen, VerwaltungsbeamtInnen und vielen mehr, die mit Mobilität und Verkehr arbeiten, Eingang finden können.



4.1. Bahnhofplatz Bern - Fachfrauen gestalten mit ZUGUMZUG entsteht der neue Bahnhof Bern, Schweiz

Ausgangssituation

Im Zentrum der Berner Innenstadt gelegen und an die historische Altstadt, ein UNESCO-Weltkulturerbe, angrenzend, nimmt der Bahnhof Bern in der heutigen Stadtstruktur einen gewichtigen Platz ein. 200.000 Personen bewegen sich jeden Tag auf und unterhalb des Bahnhofplatzes und 26.000 Motorfahrzeuge queren ihn täglich. Die aktuelle Ausgestaltung des Platzes beschränkt sich auf ein mehr schlecht als recht funktionierendes Nebeneinander verschiedenster Nutzungen und wird dem historischen und stadträumlich wertvollen Ort in keiner Weise gerecht.

Die Christoffelunterführung (unterirdische Verbindung vom Bahnhofgebäude Richtung Loeb und Innenstadt) ist baulich und bezüglich Orientierung in einem desolaten Zustand. Ebenso sanierungsbedürftig sind die Tramgleise auf dem Bahnhofplatz.

Im Jahr 2008 sollen der neu gestaltete Bahnhofplatz und die sanierte Unterführung in Betrieb genommen werden. An der Ausarbeitung des Projekts ist eine politisch eingesetzte Fachfrauengruppe beteiligt: ein Novum in der von Männern dominierten Planungswelt.



Foto 29 :
Bahnhofplatz Bern
Der Bahnhofplatz heute:
ein Durchfahrtsort

Abb. 27
 Unter dem „Baldachin“ umsteigen,
 verweilen, sich treffen



Abb. 28
 Situationsplan
 Die rechtwinklige Führung des Verkehrs
 schafft Platz für die FußgängerInnen.



Masterplan Bahnhof Bern

Bereits Ende der 1980er Jahre werden in und um den Bahnhof Bern (Baujahr 1974) große bauliche, betriebliche und gestalterische Mängel beanstandet. Dies führt dazu, dass 1989 ein Studienauftrag zur Umgestaltung des Bahnhofareals in Auftrag gegeben wird. Die Resultate werden zu einem Richtplan mit Maßnahmenblättern, dem Masterplan Bahnhof Bern, weiterentwickelt. Einzelne Bausteine dieses Masterplans, der unter dem Motto „ZUGUM-ZUG entsteht der neue Bahnhof Bern“ in die Öffentlichkeit getragen wird, sind heute bereits umgesetzt: beispielsweise die Sanierung des Bahnhofgebäudes, die Nordhalle, die Sanierung der Parkterrasse und - zurzeit im Bau - der neue Perronzugang West. Einer der wichtigsten Bausteine des Masterplans, die weitgehende Befreiung des Bahnhofplatzes vom motorisierten Individualverkehr MIV, sollte mit dem Projekt „Schanzentunnel“ umgesetzt werden. Dieses Projekt wird allerdings in der Volksabstimmung von 1997 abgelehnt. Bereits im Rahmen des Masterplans Bahnhof Bern wirkt eine Begleitgruppe von Fachfrauen mit. Diese Begleitgruppe ist jedoch nicht in die Projektorganisation integriert, sondern wird lediglich zu Stellungnahmen aufgefordert. Dieser Umstand erschwert die Arbeit und die Einflussmöglichkeiten der Fachfrauen beträchtlich.

Großes Dach - große Diskussion

Im Jahr 2001 findet für den Bahnhofplatz ein Wettbewerb statt, welcher das Architekturbüro marchwell (Zürich) gewinnt. Prägendes gestalterisches Element darin ist ein großes, praktisch

den ganzen Bahnhofplatz überdeckendes Glasdach. Bereits bei der Präsentation der Resultate des Wettbewerbs gehen die politischen Meinungen weit auseinander. Das Projekt ist in der Öffentlichkeit stark umstritten. Bei der Behandlung des Planungskredites im Stadtparlament wird beschlossen, dass ein neues Projekt ausgearbeitet werden soll. Das Wettbewerbsprojekt ist somit gescheitert. Das Stadtparlament beschließt zudem auf Antrag der Sozialdemokratischen Partei, dass das neue Projekt von Anfang an durch eine Fachfrauengruppe begleitet werden muss.

Die drei im Wettbewerb erstgereihten Architekturbüros marchwell (Zürich), BSR Architekten (Bern) und Atelier 5 (Bern) werden als Planergemeinschaft mit der Ausarbeitung eines neuen Vorschlages beauftragt.

Nathalie Herren (Fachstelle Sicherheit im öffentlichen Raum, Stadtplanungsamt Bern) wird mit der Bildung und Leitung der Fachfrauengruppe beauftragt. Die Fachfrauengruppe Bahnhofplatz FFB setzt sich aus Expertinnen der Bereiche Planung, Architektur, Verkehr und Gleichstellung zusammen. In einem ersten Schritt definiert die FFB für die Projektleitung die Kriterien und Grundsätze, die diesen zentralen und stark frequentierten öffentlichen Ort zu einem für alle PassantInnen gleichwertig benutzbaren Bereich machen sollen. Dies sind unter anderem Mitbestimmung/Partizipation, Wegführung, Orientierung, Belebung, Licht, Material und Unterhalt (Erhaltung).

Fachfrauengruppe als Teil der Bauherrschaft

Nach vier Monaten steht ein neues Vorprojekt. Dieses wird unter der Federführung des Tiefbauamts der Stadt Bern zu einem Bauprojekt weiterentwickelt. Ziel ist es, ein funktional, gestalterisch und finanziell mehrheitsfähiges Projekt für die Volksabstimmung des Baukredites im Frühjahr 2005 auszuarbeiten. Eine neue Projektorganisation wird erstellt, die den beteiligten EntscheidungsträgerInnen und InteressenvertreterInnen einen angemessenen Platz zuweist. Die FFB ist im Organigramm im „Projektteam Bauherren“ platziert und somit gleichberechtigte Partnerin wie z.B. die Verkehrsbetriebe der Stadt Bern BERNMOBIL oder die Liegenschaftsverwaltung der Stadt Bern.

Die FFB ist als Teil der Bauherrschaft direkt in die inhaltliche Diskussion und Entwicklung des Projektes involviert. Zudem besitzt sie einen politischen Auftrag, was ihrer Stellung innerhalb des Projekts einiges an Gewicht verleiht, da sie nicht, was Bauherrschaften sonst auszeichnet, über die Eigentumsrechte und finanziellen Mittel der Sache verfügt. In den alle zwei Wochen stattfindenden Projektsitzungen sind in der Regel zwei Frauen der FFB vertreten. Durch das unermüdliche Mitdiskutieren und Einbringen ihrer Anliegen bei allen Themen des Verkehrs, der Gestaltung der Christoffelunterführung, den Auf-/Abgängen und der Platzgestaltung weicht die der FFB anfänglich entgegengebrachte Skepsis und sie wird Schritt für Schritt als relevantes Projektmitglied akzeptiert und sogar geschätzt. Ein wichtiger Umstand ist dabei, dass sich Aussagen und Eingaben der einzelnen Frauen decken, ob-

wohl nicht immer dieselben Frauen an den Sitzungen teilnehmen. Auch wird von anderen Projektbeteiligten bemerkt, dass „die Anliegen der Frauen eigentlich auch ihre“ Anliegen sind: eine attraktive und sichere Christoffelunterführung mit gut einsehbaren Ein- und Ausgängen ist auch für die Eigentümerin/Vermieterin von Vorteil.

Fazit

Die Arbeit und das frühzeitige Einbeziehen der FFB innerhalb der Projektorganisation Bahnhofplatz Bern haben sich gelohnt. Es konnten Eingaben gemacht und Anpassungen erwirkt werden, die ohne den Einsatz der Fachfrauengruppe zu unbefriedigenden Lösungen geführt hätten. Zudem konnten durch den direkten Einbezug Vorurteile und Missverständnisse gegenüber der Thematik Sicherheit im öffentlichen Raum abgebaut werden. Die Kompetenzen der Fachfrauen wurden sichtbar gemacht und nicht zuletzt konnten der Umgang und die Atmosphäre innerhalb der Projektgruppe (trotz des kleinen Frauenanteiles) positiv beeinflusst werden.

Diese Arbeit hat Pilotcharakter. In zukünftigen Projekten muss noch ein Schritt weiter gegangen und erreicht werden, dass die Fachfrauen, zusätzlich zur Arbeit im Projektteam, auch auf der Entscheidungsebene vertreten sind. Das Ziel ist klar, die Forderung alt: die ausgeglichene Beteiligung beider Geschlechter an allen Planungsprozessen! Nur so kann erreicht werden, dass die Bedürfnisse aller Benutzenden gleichwertig und direkt in die Planung des öffentlichen Lebensraumes einfließen und umgesetzt werden.



Abb. 29
Folder „ZUGUMZUG -
Neuer Bahnhofplatz Bern“

Weitere Informationen:

- <http://www.zugumzug.ch>
- Flyer zum Projekt „ZUGUMZUG - Neuer Bahnhofplatz Bern“, Stand März 2004
- Dominique Plüss
Greyerzstrasse 34
CH 3013 Bern
Tel. +41 (0)31 333 34 58,
imbild@tiscalinet.ch
- Nathalie Herren
Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
CH 3007 Bern
Tel. +41 (0)31 321 70 50
nathalie.herren@bern.ch

4.2. Pedibus - Der Autobus auf Füßen

Vergnügen und Sicherheit auf dem Schulweg

In verschiedenen Orten in der Schweiz

Der Pedibus hat keine Räder, sondern besteht aus Kindern, die in Begleitung ihrer Eltern auf dem Weg zur Schule sind. Unterwegs können sich andere Kinder anschließen - sozusagen an „Haltestellen“. Für Kinder ist der gemeinsame Schulweg eine wichtige soziale Lernerfahrung.

Der „Autobus auf Füßen“ ist in den USA, Kanada und Großbritannien bereits weit verbreitet und wurde 1998 durch Eltern von Schulkindern in Lausanne erstmals umgesetzt.

Seit 2003 wird diese Initiative vom Verkehrsclub Schweiz (VCS) auf breiter Ebene lanciert:

Im Kanton Bern wurden sämtliche Kindergärten und Schulen mit Informationsbroschüren beschickt, um auf die Aktion aufmerksam zu machen und um viele Gemeinden, Schulen, SchülerInnen und Eltern zum Mitmachen zu bewegen.

In Biel wurde bereits der Pedibus initiiert: es wurde eine Pedibuslinie einge-

richtet, die den kürzlich eingestellten Schulbus zum Teil ersetzen konnte

Im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche 2004 wurde am 21. September 2004 ein Tag „zu Fuß zur Schule“ veranstaltet, um das Bewusstsein für Kinder, die zu Fuß auf dem Weg zur Schule sind oder sein könnten, zu schaffen. Der Pedibus hat als Schwerpunktthema eine wichtige Rolle eingenommen. Während der Mobilitätswoche wurden Formen der Zusammenarbeit vorgestellt und es bot sich die Möglichkeit für Gemeinden und Elternvereine, die Zusammenarbeit zu beginnen.

Foto 30
Kinder warten an der
Pedibus Station.



Foto 31
Pedibus Stationsschild



Warum ein Pedibus?

Viele Eltern stellen eine Zunahme der Verkehrsunsicherheit fest und bringen Kinder zunehmend mit dem Auto zur Schule - bis zu vier Fahrten werden täglich für Hol- und Bringdienste gemacht. Die Spirale dreht sich weiter: Es wird mehr Autoverkehr produziert, der es Kindern schwer macht, sich alleine zu Fuß zur Schule zu bewegen. Weniger Kinder gehen zu Fuß oder nutzen öffentliche Verkehrsmittel, was die Einstellung zahlreicher Schulbuslinien zur Folge hat. Gleichzeitig leiden immer mehr Kinder an Haltungsschäden und Übergewicht auf Grund von Bewegungsmangel.

Der Pedibus bietet neben einer geselligen Alternative für Kinder auch eine spürbare Entlastung für die Eltern - vor allem für jenes Elternteil, das bislang die Bring- und Holdienste verrichtet hat.

Voraussetzung für dieses Projekt ist die Gründung einer Gruppe von Eltern, die Interesse an einem sicheren Schulweg, der zu Fuß zu bewältigen ist, haben. Es wird ein obligatorischer Elternvertrag abgeschlossen, in dem die Namen der begleitenden Erwachsenen sowie die Wege festgehalten sind. Die Haftpflicht liegt bei den BegleiterInnen. In einem Kindervertrag wird von den Mädchen und Buben festgelegt, was auf dem Weg zur Schule erlaubt ist.

Am Beginn steht ein Fest und es wird besonders betont, dass eine kontinuierliche Teilnahme aller Beteiligten wichtig für das nachhaltige Gelingen des Projektes ist.

Dieses Projekt passt ausgezeichnet in das Lokale-Agenda-21 Programm - sowohl aus ökologischen, aber auch aus sozialen Gesichtspunkten.

Fazit

Dieses Projekt dient vordergründig der Sicherheit von Kindern auf ihrem Schulweg. Dennoch wird die Geschlechterperspektive deutlich sichtbar: Es werden unterschiedliche Bedürfnisse von Frauen und Mädchen sowie Männern und Burschen an den Straßenverkehr sichtbar.



Foto 32
Sammelstelle des
Pedibus

Nimmt man die hohe Zahl an täglichen Hol- und Bringdiensten, bringt das Projekt eine Entlastung für all jene Menschen, die diese Dienste leisten. Aktuelle Zahlen zeigen, dass meist Frauen diese Wege bewältigen. Es werden somit tendenziell Frauen durch den Pedibus entlastet.

Weitere Informationen:

- * Verkehrsclub Schweiz
Aarberggasse 61
CH-3000 Bern 2
- * consulting@verkehrsclub.ch

4.3. In die Schule gehe ich alleine

Bozen, Südtirol, Italien

In der Stadt Bozen wurden und werden zahlreiche Projekte lanciert, die die Themen „Raum“, „Mobilität“ und „Zeit“ verbinden. Auch hier wird die Kategorie „Geschlecht“ nicht explizit genannt, doch orientieren sich alle Projekte an den unterschiedlichen Alltagsanforderungen von Frauen und Männern. Es gibt zahlreiche Pilotprojekte für „mehr Qualität von Raum und Zeit in der Stadt“. Die Projekte umfassen Ladenöffnungszeiten, Mobilitätsabkommen für die Gewerbezone Bozen Süd sowie zahlreiche Maßnahmen zur Schulwegsicherheit. Die Zuständigkeit für diese Projekte liegt seit 1990 bei den Bürgermeistern

(Bozen hatte bis jetzt keine Bürgermeisterin) und es gibt auch staatliche Rahmengesetze zur Förderung der Zeitpolitik (Turco-Gesetz). „Italien hat am 8. März 2000 ein Gesetz veröffentlicht, welches die Gemeinden verpflichtet, Lebenszeiten und Arbeitszeiten abzustimmen sowie Zeitbüros und Beiräte zur Zeitpolitik einzurichten.“ (Bonfiglioli, Sandra: 2000, 13)

In Bozen wurden zahlreiche Arbeitstische („Runder Tisch“) mit dem Ziel gegründet, möglichst viele Beteiligte an diese Runden Tische zu bringen. Es nahmen unter anderem Unterneh-

merInnen, VertreterInnen der Gewerkschaft und Körperschaften teil. Die Projektlaufzeit geht über mehrere Jahre und es wurden detaillierte Arbeitspläne ausgearbeitet. In Bozen finanziert die Stadt den Prozess, wobei die Kosten aber bescheiden sind.

„Eine zeitbewusste Stadt muss dem Mobilitätsverhalten und den Mobilitätsbedürfnissen aller gerecht werden (Frauen, Männer, Kinder, ältere Menschen, StadtbewohnerInnen, BesucherInnen, ...).

Untersuchungen haben ergeben, dass

- Frauen im Allgemeinen mehr zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren und mehr öffentliche Verkehrsmittel benützen,*
- Frauen in gehobenen Positionen mehr oder weniger wie die Männer mit dem Auto zur Arbeit fahren,*
- Frauen das Auto besonders zum Einkaufen und - aus Sicherheitsgründen - am Abend verwenden,*
- Mütter, aufgrund der immer noch vorherrschenden Aufgabenverteilung, erhebliche Zeit für das Chauffieren der Kinder zu Betreuungspersonen und Betreuungseinrichtungen, in die Schule und ganz besonders zu Freizeitangeboten aufwenden,*
- wenn der Familie nur ein Auto zur Verfügung steht, dies vor allem von den Männern beansprucht wird.“*

(Ingeborg Bauer-Polo, Stadträtin Bozen)

„In die Schule gehe ich alleine“

Näher vorgestellt wird ein Beispiel, das dem Schweizer Pedibus ähnelt. Seit dem Jahr 1996 läuft ein Schulwegeprojekt unter dem Titel „In die Schule gehe

ich alleine“. Dabei werden Maßnahmen gesetzt, die es Kindern ermöglichen, alleine (ohne Begleitung ihrer Eltern) in die Schule zu gehen.

Ausgegangen wird davon, dass viele Eltern und Kinder verkehrsgestresst ihre alltäglichen Wege zurücklegen. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen bringt Mobilitätsprobleme rund um die Schulen, aber auch Zeitprobleme der Eltern, die ihre Kinder holen und bringen müssen. Dieser Probleme hat sich die Stadtverwaltung Bozen angenommen.

Begonnen wurde mit der Einführung von Verkehrserziehung in den Schulen, die von der Stadtpolizei angeboten wird.

Als erster Schritt wurden Stadtviertelpläne erstellt, um Schulwege von Kindern darzustellen und nach sicheren Varianten zu suchen. Der zweite Schritt war die Ausbildung von SeniorInnen als SchülerlotsInnen, die die SchülerInnen sicher über die Straße begleiten oder auch an bestimmten Punkten treffen und zu ihren Schulen begleiten. Die BegleiterInnen und SchülerInnen gehen zu Fuß zur Schule. In Bozen konnte durchgesetzt werden, dass zu bestimmten Zeiten - wie am Morgen - ein Autofahrverbot rund um die Schulen gilt. Damit sind die zu fußgehenden SchülerInnen weniger Gefährdungen durch die PKWs ausgesetzt. Der Prozentsatz an SchülerInnen, die zu Fuß in die Schule gehen, steigt von Jahr zu Jahr.

Fazit

Das Bozner Beispiel zeigt deutlich, dass die Kategorie „Geschlecht“ in Planungs- und Verkehrsplanungsfragen eine Wesentliche ist. Von Zeit- und

Mobilitätsproblemen sind alle Menschen unterschiedlich betroffen. Die von der Gemeindeverwaltung Bozen getroffenen Maßnahmen zielen somit auch auf die Aufhebung geschlechtsspezifischer Unterschiede durch baulich-räumliche Vorgaben ab.

In Niederösterreich wäre die Umsetzung eines ähnlichen Beispiels in enger Kooperation und Zusammenarbeit von Gemeinde und Bezirkshauptmannschaft sowie Organisationen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit (z. B. Kuratorium für Verkehrssicherheit) möglich.

„Wie für alle innovativen Gestaltungsansätze muss man einen langen Atem haben und sich anfangs auch mit kleinen Schritten zufrieden geben, wenn man Zeiten verändern will.“

(Ingeborg Bauer-Polo, Stadträtin Bozen)

Weitere Informationen:

- Ingeborg Bauer Polo
ingeborg.bauer.polo@gemeinde.bozen.it
- Bonfiglioli, Sandra; Mareggi, Marco; Zedda, Roberto (Hg.) (2000): Stadt Bozen. Mobilitätspakt und Zeitleitplan. Eine europäische Perspektive, Collana dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, Anno VI, Bozen/Bolzano



4.4. Belange von Frauen im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz und im Nahverkehrsplan Region Hannover

Niedersachsen, Deutschland

Seit Mitte der 1990er Jahre arbeitet Niedersachsen in Deutschland auf unterschiedlichen Ebenen der Verkehrsplanung daran, Frauenanliegen in die Gestaltung des ÖPNVs (öffentlicher Personennahverkehr) einzubringen. Ausgegangen wird dabei von der Tatsache, dass die Mobilität von Frauen immer noch unter ungünstigeren Voraussetzungen stattfindet. Die Herstellung von gleichwertigen Mobilitätschancen für Frauen und Männern ist ein Ziel der Nahverkehrsplanung in Niedersachsen.

Im niedersächsischen Landesraumordnungsprogramm 1994 sind folgende Grundsätze festgeschrieben: „Der Abbau ungleicher Lebensbedingungen von Frauen sollen durch geeignete raumstrukturelle Maßnahmen unterstützt werden.“ In der Verkehrsplanung soll vor allem den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen von Frauen Rechnung getragen werden. Im 1996 in Kraft getretenen Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz wird ein ÖPNV-spezifischer Grundsatz formuliert:



Abb. 30
 Broschüre zum Öffentlichen
 Personennahverkehr aus Frauensicht,
 Niedersachsen

„Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot ist den Belangen von Frauen unbedingt Rechnung zu tragen.“ (vgl. Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales: o.J., 5).

Dieses Bekenntnis hat die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen nach sich gezogen. Einige davon sind im Folgenden näher vorgestellt.

Der Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan ist ein neues Planungsinstrument, das im Rahmen der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit der Verabschiedung des Landes-Nahverkehrsgesetzes eingeführt wurde. Die Träger des ÖPNV (Landkreise oder Regionen) sind verpflichtet, Nahverkehrspläne aufzustellen, die dann die maßgebliche Grundlage für die Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV darstellen. Nahverkehrspläne sind damit entscheidende Weichenstellungen für die Frage, ob der Öffentliche Nahverkehr Frauenbelangen entspricht oder nicht. Es wurde deshalb vorgeschlagen, in Nahverkehrsplänen folgendes vorzusehen:

- Bestandsaufnahme mit geschlechtsspezifischer Datenerhebung, frauen- und gleichstellungsorientierter Mängelanalyse, Nutzerinnen-Beteiligung und Fachfrauen-Beteiligung
- Zielformulierung mit Berücksichtigung des Versorgungs- und Freizeitverkehrs
- Maßnahmenentwicklung mit einem frauen- und gleichstellungsorientier-

ten Maßnahmenkatalog, Nutzerinnen-Beteiligung und Fachfrauen-Beteiligung

Es gab im Rahmen der Erstellung der bisherigen Nahverkehrspläne in Niedersachsen zahlreiche Partizipationsprojekte, bei denen Frauen als Expertinnen oder Nutzerinnen sich an Beteiligungswerkstätten, Runden Tischen und ähnlichen Initiativen beteiligt haben. So konnten Projekte zur Unterstützung der Mobilität von Frauen gestartet werden.

Der Großraum Hannover

Im Großraum Hannover wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Chancengleichheit aller VerkehrsteilnehmerInnen ergriffen. Der Kommunalverbund Großraum Hannover hat sich - im Unterschied zu den meisten verkehrsplanenden Institutionen - sehr früh zu seiner Verantwortung für geschlechtergerechte Planung bekannt. Es wurde 1988 von der Verbandspitze und der Politik eine Gleichstellungsbeauftragte eingestellt, die vor allem in der fachlichen Arbeit tätig sein sollte. Die Aufgabe der Gleichstellungsbeauftragten besteht in erster Linie darin, die Umsetzung des Gleichstellungsgesetzes im Bereich der fachlichen Aufgaben des Kommunalverbandes voranzutreiben.

Für folgende Fragen wurden Lösungen gesucht und Projekte umgesetzt. Die Bandbreite reicht dabei von der Objektplanung von Verkehrsanlagen über Konzepte zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrgästen bis hin zum Nahverkehrsplan.

- Welche Frauenbelange gehören in den Nahverkehrsplan?
- Wie können die Anliegen von Frauen in die Angebotslegung integriert werden?
- Wie steigern wir das Sicherheitsgefühl der weiblichen Fahrgäste?

In den Jahren 1996 bis 1998 wurde eine „Erreichbarkeitsanalyse aus Frauensicht“ im Rahmen der Erarbeitung des Regionalbuskonzeptes erstellt. Zunächst führte die Referentin für Gleichstellungsfragen unter dem Motto „Frauenwege sichtbar machen“ in allen 20 Landkreiskommunen Gespräche mit Schlüsselpersonen. Die auf dieser Grundlage erstellte „Erreichbarkeitsanalyse aus Frauensicht“ verschaffte den Planenden eine systematische Bewertung des ÖPNV-Angebotes für Frauen mit unterschiedlichen Lebenssituationen. Daraus wurden Leitfäden zur Neugestaltung von Haltestellen entwickelt und ein Arbeitskreis „Fraueninteressen in Regional- und Strukturentwicklung“ installiert. Es ist wichtig festzuhalten, dass frauenbezogenes Fachwissen in der räumlichen Planung noch kein Allgemeinwissen ist und dass Fachfrauen in unterschiedlichen Planungsgremien einzubeziehen sind.

Der Nahverkehrsplan der Region Hannover

Mit der Erstellung des Nahverkehrsplanes 2003 Region Hannover wird die Verbindung zu Gender Mainstreaming geschaffen, da sich die Region Hannover zur Beachtung des Gender Mainstreaming Prinzips verpflichtet hat. In der Geschäftsordnung der Regi-

on Hannover ist die Gleichstellung von Frauen und Männern als durchgängiges Leitprinzip verankert und soll bei allen Maßnahmen der Region in ihren Bereichen gefördert werden.

Gender Mainstreaming ist somit auch eine der Leitlinien des Nahverkehrsplans und findet als Querschnittsthema Eingang und nicht nur durch die Formulierung von Einzelzielen. Zurückgegriffen werden kann beim Nahverkehrsplan auf unterschiedliche Analysen der letzten Jahre zum Thema Frauenbelange, Mobilität, Nahverkehr. Die „Erreichbarkeitsanalyse aus Frauensicht“ wurde im Rahmen des Nahverkehrsplanes aktualisiert und zu einer „allgemeinen“ Erreichbarkeitsanalyse erweitert. Dabei wurde in den Kommunen die Erreichbarkeit wesentlicher Infrastruktureinrichtungen überprüft und zahlreiche Maßnahmen abgeleitet.

Weitere Informationen:

- Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit
Heinrich-Wilhelm-Kopf
Platz 2
D-30159 Hannover
pressestelle@ms.niedersachsen.de
www.ms.niedersachsen.de
- Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales (o.J.):
Weichenstellung – Frauen verändern den ÖPNV, Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht, Niedersachsen.
- Nahverkehrsplan 2003 für die Region Hannover, Hannover 2003



4.5. Sicher mit Bus und Bahn unterwegs

Fahrgastsicherheit in der Region Hannover

Das Projekt „Sicher mit Bus und Bahn unterwegs“ ist eingebettet in zahlreiche frauenfördernde und gleichstellungsorientierte Maßnahmen im Rahmen des Nahverkehrsplanes für die Region Hannover. Ausgegangen wird dabei von der Thematik Gewalt im öffentlichen Raum. Gewalt wirkt auch im ÖPNV. Eine negative Einschätzung der Sicherheit führt dazu, dass Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel weniger oder ungern nutzen oder auch ganz meiden.

Seit Ende 1999 arbeitet die Region Hannover auf Grundlage des Rahmenkonzeptes „Sicher mit Bus und Bahn unterwegs“ an der Umsetzung folgender Leitlinien:

- Wohlbefinden erhöhen
 - „Wir wollen, dass Sie sich in unseren Stationen und Fahrzeugen wohl fühlen“
- Grenzverletzungen durch Zivilcourage ahnden
 - Unsicherheit beginnt mit Grenzverletzungen wie Anstarren, Beleidigen oder Verfolgen.
 - Grenzverletzungen beeinträchtigen das Wohlbefinden der Fahrgäste.
 - Deshalb sind Grenzverletzungen und unangenehme Begegnungen im öffentlichen Verkehr nicht erwünscht.
- Handeln ermöglichen
 - Schulungen der FahrerInnen
 - Sicherheitstechnik leicht zugänglich und bedienbar gestalten
 - Verhaltensmöglichkeiten vermitteln
 - Fahrgäste und FahrerInnen ermutigen, aktiv für sich und andere einzutreten

Abb. 31
Folder zum Projekt
„Sicher mit Bus und Bahn unterwegs“

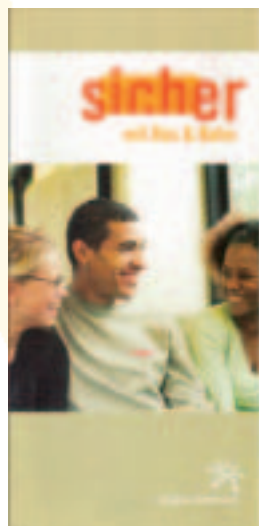


Foto 33/34

Sicher mit Bahn und Bus in
der Region Hannover



Anfang 2000 hat der Kommunalverband Großraum Hannover eine Projektgruppe „Ziel:sicher“ eingesetzt, die in sechs Teilprojekten kurzfristige Maßnahmen realisiert und Vorgehenskonzepte entwickelt.

Mit „Ziel:sicher“ hat das Thema Fahrgastsicherheit Öffentlichkeit bekommen:

- Entwicklung des Folders „Sicher mit Bus & Bahn“ in Abstimmung mit der Polizei und Überprüfung der Zufriedenheit mit dem Folder.
- Gestaltung des Folders wurde nach Rückmeldungen von Fahrgästen und ExpertInnen modifiziert.
- Ein ExpertInnenkreis wurde eingerichtet mit VertreterInnen von Verkehrsunternehmen, Polizei, Jugendschutz und Präventionsverband.
- Offensive Informationen über Konzept und Angebote zum Thema Gewalt und Sicherheit

Es wurden eine Dachmarke entwickelt, ein Beschwerdemanagement eingerichtet, Qualitätsstandards erarbeitet, Gewaltpräventionsaktionen für Jugendliche sowie Kommunikations- und Konflikttrainingsmodule für das Personal des ÖPNV umgesetzt und durchgeführt. Zugleich erfolgte die Gestaltung der Haltestellen, so dass sich die Fahrgäste möglichst wohl fühlen. Bei neu- bzw. umgebauten Stationen gehört nun die Ausstattung mit Notruf-Info-Säulen zum Standard.

Begleitende Projekte:

- BusbegleiterInnen: SchülerInnen unterstützen jüngere SchülerInnen - lernen in Peergroups, also in der Gruppe mit Gleichaltrigen bzw. Gleichgestellten.

- Medium Film: Tipps für heikle Situationen - gezeigt werden alltägliche gewalttätige Szenen. Dieser Film bietet keine Standardlösungen an, sondern soll anregen, aktiv eigene Lösungen im Umgang mit Gewalt im öffentlichen Raum zu finden.

- „Ziel:mobil. Mädchen sicher unterwegs.“ Dieses Teilprojekt soll Mädchen Mut machen, sich den ÖPNV anzueignen und geht auf die Sicherheitsbedürfnisse von Mädchen und jungen Frauen ein.

Fazit

Es ist in Hannover gelungen, Sicherheit zum Thema für alle Fahrgäste zu machen. Die vorhandenen Instrumente (Sicherheitstechnik, Gewaltprävention) wurden in einen größeren Zusammenhang gestellt und es wurden zugleich neue Handlungsfelder und Instrumente entwickelt. Die Resonanz ist durchwegs positiv - von den Fahrgästen sowie von der Presse.

In vielen gängigen Verkehrskonzepten wird der Sicherheitsaspekt als einziger Aspekt im Zusammenhang mit der Mobilität von Frauen diskutiert. Oft werden planerische Lösungen für sogenannte „Angsträume“ - dunkle Haltestellen, schlecht beleuchtete Wege - gesucht und umgesetzt. Jedoch fehlt die Diskussion um die TäterInnen - denn es handelt sich dabei meist um männliche Gewalt gegen Frauen und Minderheiten im öffentlichen Raum, die ungeahndet bleibt.

Weitere Informationen:

- www.region-hannover.de Stichwort „Sicher mit Bus & Bahn“ - dort finden Sie eine Kurzfassung des Sicherheitskonzepts und Informationen über die Umsetzung.
- Katja Striefler, Ansprechpartnerin „Fahrgastsicherheit“ der Region Hannover katja.striefler@region-hannover.de

4.6. Bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme in Niederösterreich

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich werden, als Ergänzung zum traditionellen Linienverkehr (Bus und Bahn), verstärkt bedarfsorientierte Verkehrsmittel wie Anrufsammeltaxis (AST) und Rufbusse eingerichtet. Erfahrungen mit niederösterreichischen Gemeinden zeigten, dass die Realisierung von Anrufsammeltaxis oder Rufbussen nach Ausarbeitung eines Projektes letztendlich oft an fehlenden organisatorischen Möglichkeiten scheiterte. Die Einrichtungen für Disposition und Abrechnung für nur ein Projekt allein sprengt meist den vorgesehenen finanziellen Rahmen.

Um diese organisatorische und finanzielle Hürde zu erleichtern, hat das Land Niederösterreich daher eine landesweite „Dispositionszentrale für bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme“ eingerichtet, die eine effiziente Organisation, Disposition und Abrechnung der gemeinde- oder regionsspezifischen Projekte zentral ermöglicht. Durch diese Serviceeinrichtung werden die einzelnen Gemeinden von hohen Overhead-Kosten befreit und somit die Realisierung von Projekten wesentlich erleichtert. Unter der landesweit einheitlichen Ortstarifnummer O 810/810 278 (= 0810/810 AST) ist diese Zentrale erreichbar. Diese Zentrale wird von der Firma Ringo in Hollabrunn geführt und bietet allen Gemeinden Niederösterreichs die Möglichkeit, bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme einzuführen und in diese Zentrale einzugliedern.

Seit Inbetriebnahme der Zentrale wurden zahlreiche Anrufsammeltaxi-Systeme, AST Wiener Neustadt, AST Amstetten, AST Hollabrunn, AST Stockerau eingerichtet und weitere sind in Ausarbeitung.

Der Fahrgast ruft zur Bestellung seiner AST-Fahrt - egal ob AST Wiener Neustadt, AST Amstetten, AST Hollabrunn, etc. - einfach die landesweite AST-Nummer zum Ortstarif an. Die Kosten für die NÖ Dispositionszentrale werden, als Service für die NÖ Gemeinden, zur Gänze vom Land NÖ getragen.

Die Betriebskosten von Anrufsammeltaxi-Projekten werden über das NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm gemäß Finanzkraftkopffquote der betreffenden Gemeinden, unter Einhaltung gewisser Förderkriterien, zwischen 30 und 40 % gefördert.

Abwicklung von AST-Fahrten

Allen AST-Systemen liegt immer eine Art Fahrplan zugrunde. Das heißt es kann nicht zu jedem beliebigen Zeitpunkt ein AST bestellt werden, sondern nur zu den festgelegten Abfahrtszeiten. Diese Abfahrtszeiten werden von Land NÖ, VOR GmbH und Gemeinde(n) festgelegt.

Ein wesentlicher Vorteil des AST gegenüber dem Linienverkehr besteht darin, dass gleich viel oder sogar mehr Fahrten als im Linienverkehr angeboten werden können, da die jeweilige Fahrt nur bei Vorliegen zumindest ei-

ner Anmeldungen durchgeführt wird und somit auch nur für die durchgeführten Fahrten Kosten anfallen. Auch ist der Komfort für den Fahrgast beim AST höher, da zwar ein Endpunkt der Fahrt eine Sammelstelle ist, der zweite Endpunkt jedoch eine beliebige Adresse sein kann. Somit können die Fahrgäste beispielsweise bei einer Sammelstelle einsteigen und direkt bei Ihrer Zieladresse aussteigen bzw. vor der Haustüre einsteigen und sich zu einer Sammelstelle bringen lassen.

Die AST-Fahrten sollen eine Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs darstellen und können beispielsweise in „Fahrplanlöchern“, zu Tagesrandzeiten oder in peripheren Gebieten mit schlechter öffentlicher Verkehrsanbindung eingesetzt werden.

- Kundin/Kunde ruft bei der landesweit einheitlichen Telefonnummer 0818/810-278 (=0810/810-AST) zum Ortstarif an und bestellt ihre/seine Fahrt (zu einer der vorgegebenen Abfahrtszeiten) spätestens eine halbe Stunde vor Abfahrt.
- Firma Ringo sammelt die Aufträge.
- Nach Annahmeschluss (halbe Stunde vor Abfahrt) wird aus den Fahrtanmeldungen die optimale Route errechnet, um möglichst viele Fahrgäste in einem Wagen zu transportieren, ohne den einzelnen Fahrgästen zu lange Wartezeiten zuzumuten. Wenn beispielsweise zu viele Personen für ein Fahrzeug angemeldet sind oder die Ein- und Ausstiegspunkte zu verschieden sind, erfolgt die Aufteilung auf zwei Fahrzeuge.

- Die/der TaxifahrerIn bekommt den Fahrauftrag von Ringo per E-Mail auf sein Endgerät (Nokia Communicator, Blackberry, ...) und bestätigt die Annahme des Fahrauftrages.

Firma Ringo stellt monatliche Abrechnungsunterlagen (aufgegliedert nach den beteiligten Verkehrsunternehmen, Wochen, Fahrten zu Vollpreis, Halbpriest, wenn gewünscht auch die Kilometer je Fahrt) zur Verfügung. Diese Abrechnungsunterlagen dienen der Gemeinde als Grundlage für die Verrechnung mit dem Verkehrsunternehmen und zur Kontrolle der von den Verkehrsunternehmen vorgelegten Abrechnungen.



Weitere Informationen:

- www.noel.gv.at/Service/ru/ru7/lvk/ast/ast.htm
- Sandra Hiller,
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, Land
Niederösterreich,
post.ru7@noel.gv.at

Abb. 32
Ablauf der Abwicklung von AST Fahrten

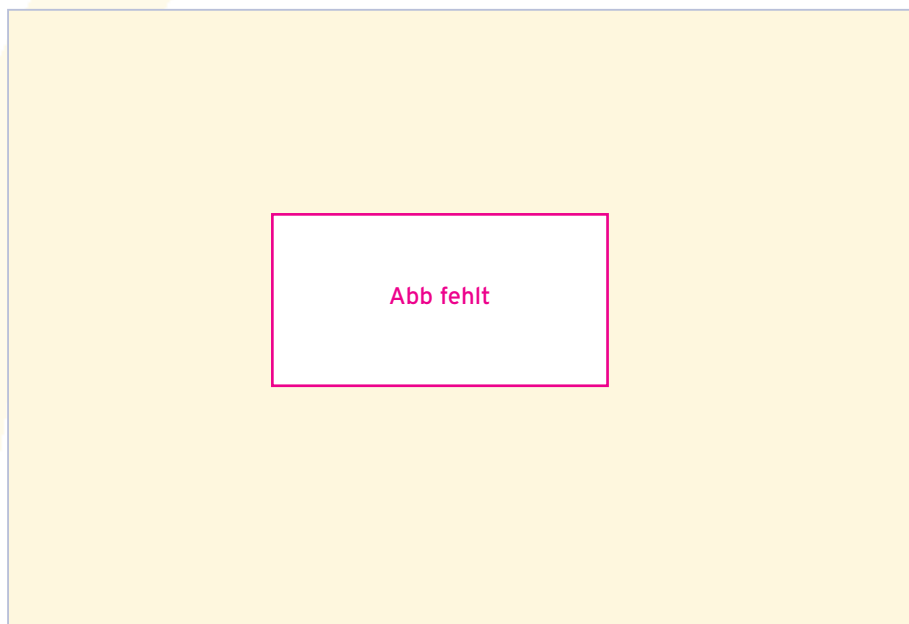


Abb. 33
Angaben zu den Kundinnen und Kunden
beim AST Hollabrunn
Deutlich mehr Frauen als Männer nutzen
das Anrufsammeltaxi.



4.7. Resümee der good practice Recherche

Die Recherche zu good practice Beispielen im Bereich Gender Mainstreaming und Mobilität wurde vom Büro Knoll Szalai erarbeitet. Neben dem Internet wurden Fachpublikationen und Fachmedien herangezogen sowie ExpertInneninterviews durchgeführt. Die Auswahl der Beispiele erfolgte auf Grund der fachlichen Einbettung der einzelnen Projekte, des Erfolgs und der Aktualität.

Die vorgestellten good practice Beispiele beschäftigen sich mit der Förderung von Mobilitätschancen für Frauen und Mädchen, den Themen Sicherheit im öffentlichen Raum sowie im öffentlichen Verkehr, Sicherheit an Schulwegen und Begleitwegthematik. Die Erhöhung der Mobilitätschancen von SeniorInnen, Kindern und Jugendlichen und anderen Personen ohne eigenen PKW ist ebenso Thema. Alle vorgestellten Projekte gehen auf die Problematik der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ein und versuchen durch intelligentes Mobilitätsmanagement andere Fortbewegungsarten zu forcieren. Dadurch wird deutlich, dass Mobilität mit dem Thema Zeit und Verfügbarkeit über Zeit eng verknüpft ist. Begleitedienste und die Erschwerung von Fußwegen, die oft kürzer brauchen als Autofahrten, sowie die Verkehrssicherheit von Kindern und Frauen, aber auch verstärkt von Männern (siehe Bahnhofsplatz Bern), sind Schwerpunkte vieler kommunaler Projekte.

Die good practice Beispiele zeigen, dass die Politik Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Erhöhung von Mobilitätschancen für alle Menschen - Frauen und Männer, Mädchen und Burschen - schaffen muss. Wie die Beispiele aus Niedersachsen und Bozen zeigen, sind kontinuierliche Zusammenarbeit unterschiedlicher Körperschaften und Finanzierung von höchster Bedeutung. Die Diskussionsprozesse dauern vielleicht länger, aber schaffen erfolgreichere Konzepte für eine gendergerechte Verkehrsplanung.

Der unterschiedliche Alltag von Frauen und Männer, Mädchen und Burschen und die daraus entstehenden Ansprüche an die Verkehrsplanung finden zunehmend Eingang in die Projektgestaltung. Auf der Ebene der Programmplanung gibt es in Bozen, Bern und Niedersachsen erste Ansätze einer Implementierung von Gender Mainstreaming in den gesamten Verkehrsplanungsablauf.

Abschließend lässt sich festhalten, dass es Ziel sein muss, auf politischer Ebene den Willen zur Implementierung von Gender Mainstreaming in die Verkehrsplanung deutlich zu bekunden, damit es auf der Projektebene z. B. in den Gemeinden möglich ist, weitere Ideen für eine gendergerechte Verkehrsplanung umzusetzen.



5 RAHMENBEDINGUNGEN, UM GENDER MAINSTREAMING IN DER VERKEHRSPLANUNG UMZUSETZEN

Gender Mainstreaming als politische Strategie verfolgt einen Top-down Ansatz. Gender Mainstreaming betrifft politische Konzepte im Allgemeinen und zielt, wie in den vorhergehenden Kapiteln dargestellt, darauf ab, dass bei der Planung politischer Strategien die Interessen, Wertvorstellungen der Geschlechter berücksichtigt werden. Bei jedem (politischen) Handeln ist zu hinterfragen, welche Auswirkungen die geplante bzw. realisierte Politik auf die Erreichung des Zieles der Chancengleichheit hat.

Der Niederösterreichische Landtag hat in seiner Sitzung am 3. Oktober 2002 eine Resolution zu Gender Mainstreaming beschlossen. Bei allen Vorhaben, Aktivitäten und Maßnahmen sollen die unterschiedlichen Lebenssituationen, Anliegen, Bedürfnisse, Interessen, Probleme von Frauen und Männern verstärkt einbezogen werden.

Somit soll die Genderperspektive auch in die Verkehrsplanung des Landes Niederösterreich eingebracht werden. Diese Broschüre liefert dafür die inhaltlichen Grundlagen zur Umsetzung auf den verschiedenen Ebenen.

Im Zuge der Erstellung der vorliegenden Broschüre wurde im September 2004 ein fünfstündiger Workshop zum Thema „Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich“ veranstaltet. Ziel des Workshops war es, die Strategie Gender Mainstreaming innerhalb der Fachabteilungen des Landes NÖ bekannt(er) zu machen und die Verbindung Gender und Verkehrsplanung auf der Fachebene aufzuzeigen. Die inhaltliche Konzeption des Workshops

wurde vom Büro KnollSzalai und von „die umweltberatung“ in Absprache mit der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten erstellt. Teilgenommen haben VertreterInnen von verschiedenen Abteilungen des Amtes der NÖ Landesregierung, die im Bereich Verkehr und Gender Mainstreaming arbeiten, VertreterInnen von Verkehrsverbund sowie MitarbeiterInnen von Planungsbüros.

Gab es zu Beginn des Workshops noch Unkenntnis bzw. Vorbehalte der Strategie Gender Mainstreaming gegenüber, so wurde nach der Vermittlung von Gender Mainstreaming - Grundlagen und nach dem Herstellen von Zusammenhängen von Gender und Mobilität in drei Gruppen intensiv zu der Frage „Welche Rahmenbedingungen brauchen wir, um Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung umzusetzen?“ gearbeitet.

Abgedeckt wurden alle Bereiche, in denen das Land NÖ als Akteur tätig ist, das war verwaltungsintern, in der Zusammenarbeit mit den Gemeinden und als Auftraggeber gemeinsam mit PlanerInnen als AuftragnehmerInnen.

Die TeilnehmerInnen erarbeiteten im Rahmen des Workshops konkrete Ideen, wie Gender Mainstreaming in der eigenen professionellen Arbeit eingebracht und umgesetzt werden kann.

5.1. Verwaltung des Landes NÖ

In dieser Arbeitsgruppe wurde zu den internen Abläufen in der Verwaltung des Landes NÖ gearbeitet. Festgestellt wurde, dass in keinem der technischen Gremien und in keinem der verkehrsplanerischen Ausschüsse derzeit Frauen vertreten sind. Es wurde von den TeilnehmerInnen der Wunsch formuliert, dass in Zukunft bei der Besetzung bzw. Beschickung der Gremien und Ausschüsse darauf geachtet werden soll, speziell Technikerinnen einzu-

beziehen. Um das zu erreichen, gilt es auch für die Personalpolitik, vermehrt Technikerinnen in der Verwaltung aufzunehmen.

Grundlegendes Wissen zu Gender Mainstreaming sollte in der Aus- und Weiterbildung von MitarbeiterInnen des Landes NÖ vermittelt werden, so sollte Gender Mainstreaming auch selbstverständlicher Inhalt der Dienstprüfungskurse sein.



5.2. Zusammenarbeit zwischen Land NÖ und den Gemeinden

In der Zusammenarbeit von Land NÖ und Gemeinden müssen die Schnittstellen zwischen Raumordnung, Verkehrsplanung und Straßenbau gefunden und definiert werden. An diesen Schnittstellen muss der Gender Mainstreaming-Prozess ansetzen, um als Querschnittsaufgabe tatsächlich erfolgreich umgesetzt zu werden. Diese Schnittstellen müssen klar definiert und als Informationsplattform gestaltet werden.

In den Planungsprozessen sind einfache Mediationsverfahren, die die Prozesse in den Gemeinden und zwischen Gemeinden, Landesverwaltung und ausführenden Stellen (Gruppe Strasse, Planungsbüros, ...) steuern, notwendig. Besonders wichtig ist dabei die Partizipation, die Beteiligung, Teilnahme und Teilhabe von BürgerInnen, BewohnerInnen und NutzerInnen. Im Sinne von Gender Mainstreaming soll an dieser Stelle verstärkt auf die geschlechtsspezifischen Bedürfnisse und Ansprüche geachtet werden.

5.3. Zusammenarbeit von Land NÖ als Auftraggeber und PlanerInnen als AuftragnehmerInnen

In dieser Arbeitsgruppe wurde betont, dass Gender Mainstreaming in den inhaltlichen Vorgaben der verkehrsplanerischen Projekte verankert sein soll. Die vom Land NÖ beauftragten Planungsbüros müssen inhaltlich und auf das Projekt bezogen zu Gender Mainstreaming Stellung nehmen. Anhand eines noch zu entwickelnden Fragenkataloges kann die Verwaltung die Inhalte der Projekte auf Kriterien des Gender Mainstreaming prüfen und beurteilen. Auch die Sachverständigen müssen dann verkehrsplanerische Projekte anhand eines noch zu entwickelnden Fragenkataloges auf Kriterien des Gender Mainstreaming prüfen.

Im Sinne der Evaluierung und Erfolgskontrolle sollen ausgewählte umgesetzte Projekte geprüft werden, ob und welche Veränderungen durch die Strategie Gender Mainstreaming bewirkt wurden.

Grundlegendes Wissen zu Gender Mainstreaming sollte auch in die Aus- und Weiterbildung der ZiviltechnikerInnen bzw. Beratenden IngenieurInnen verpflichtend aufgenommen werden. Mittelfristiges Ziel ist es, Kriterien des Gender Mainstreaming auch in Richtlinien und Verordnungen zur Verkehrsplanung zu verankern.

Foto 35
In Planungsprozessen ist die Genderperspektive zu berücksichtigen.



5.4. Ausblick

Gender Mainstreaming bedeutet immer gesellschaftliche Veränderungsprozesse in Richtung Chancengleichheit und Geschlechterdemokratie. Diese bedeutenden und prägenden Veränderungsprozesse brauchen einerseits Zeit und andererseits viele AkteurInnen auf unterschiedlichen Ebenen.

Von ganz zentraler Bedeutung ist ein grundlegendes und fundiertes Wissen zu Gender und Gender Mainstreaming der handelnden Personen - sprich von den Menschen, die den Gender Mainstreaming-Prozess in Gang setzen, begleiten und steuern. Dieses Wissen kann mit Hilfe der Vermittlung durch GenderexpertInnen sowie mit Hilfe von Gender-Sensibilisierungsmaßnahmen, die auf allen Ebenen der Politik, Verwaltung, AuftragnehmerInnen etc. ansetzen müssen, erlangt werden.

Wesentlich bei der Umsetzung von Gender Mainstreaming ist, dass sich die handelnden Personen mit den (eigenen) Geschlechterrollen und Geschlechterzuschreibungen auseinandersetzen. Nur so kann die Strategie Gender Mainstreaming in die Köpfe der handelnden Personen gebracht werden, die dann deren Umsetzung und damit Veränderungsprozesse in Richtung Chancengleichheit und Geschlechterdemokratie vorantreiben können.

In der Erstellungsphase der vorliegenden Broschüre wurde bereits ein Diskussionsprozess und ein Bewusstseinsbildungsprozess innerhalb der Verkehrsplanung in Niederösterreich ge-

startet. Die Zukunft wird weisen, in welcher Intensität der Prozess Gender Mainstreaming und Mobilität weiter voran getragen wird - Grundlagen wurden durch den Workshop und mit der vorliegenden Broschüre geschaffen.



6.1. Literatur und Quellenangaben

Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7 (2002): Gehen in Niederösterreich, Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 17, St. Pölten.

Amt für Verkehrsmanagement, Landeshauptstadt Düsseldorf; Frauenbüro der Landeshauptstadt Düsseldorf, Rheinische Bahngesellschaft (Hg.) (2004): Mobilitätsbedingungen und Mobilitätsanforderungen von Frauen in der Landeshauptstadt Düsseldorf, Empfehlungen für mehr Qualität in der Mobilität von Frauen, Düsseldorf.

ATE - Association Transports et Environnement (Hg.): *Autobus pédestre - Chemin de l'école: convivialité et sécurité*, Broschüre [Stand Mai 2003]

Bauhardt, Christine (1995): *Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht*, Birkhäuser Verlag, Berlin.
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, p. 159-177.

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)tbild, Freiräume*, Streitschrift der feministischen Organisationen von Planerinnen und Architektinnen, Band 7, Kleine Verlag, Bielefeld, p. 39-48.

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 Familie, Senioren und Frauen (Hg.) (2002): *Gender Mainstreaming. Was ist das?*, Berlin.

Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen, Frauensektion (Hg.) (2002): *Geschlechtsspezifische Disparitäten*, Wien.

FOPA (Hg.) (1994): *Entschleunigung: die Abkehr von einem Lei(d)tbild, Freiräume*, Streitschrift der feministischen Organisationen von Planerinnen und Architektinnen, Band 7, Kleine Verlag, Bielefeld.

Frauenbüro der Stadt Wien, MA 57 (2001): *Leitfaden Gender Mainstreaming*, Wien.

GeM - Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF (2004): *Die ToolBox Gender Mainstreaming* siehe http://www.gem.or.at/download/GeM-Toolbox_Gesamt.pdf [26.07.2004]

Genanet - Leitstelle Geschlechtergerechtigkeit und Nachhaltigkeit siehe www.genanet.de [06.09.2004]

Heinrich-Böll-Stiftung (2004): *Texte zur Geschlechterdemokratie* siehe <http://www.boell.de/> [26.07.2004]

Interministerielle Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming siehe <http://www.imag-gendermainstreaming.at/> [06.09.2004]

Kuratorium für Verkehrssicherheit, Institut für Unfallstatistik (2003): *Unfallstatistik 2002, Reihe Verkehr in Österreich*, Heft 34, Wien.

Land Salzburg, Büro für Frauenfragen und Gleichbehandlung (Hg.) (2002): *Wir planen für Männer und Frauen, Gender Mainstreaming in der Regionalentwicklung*, Tagungsdokumentation, Salzburg.

Meyer, Heidi (1999): Sitzplätze statt Parkplätze: Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich, Rüegger Verlag, Chur, Zürich.

Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales (o.J.): Weichenstellung – Frauen verändern den ÖPNV, Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht, Niedersachsen.

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, p. 1-34.

VCD Verkehrsclub Deutschland (Hg.) Fairkehr, Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen, Stadtplanung Faktor Frau, Nr. 6/2000, p. 18-22.

VCÖ Verkehrsclub Österreich (Hg.) (1996): Frauen & Mobilität, Wissenschaft & Verkehr Nr. 3, Wien.

VCÖ Verkehrsclub Österreich (Hg.) (o.J.): Straßen für Kinder, Wissenschaft & Verkehr, Wien.

Verkehrsverbund Vorarlberg (2002): Pomp. People on Moving Pavements, Menschen in Bewegung, 10 Jahre Verkehrsverbund Vorarlberg, Feldkirch.

6.2. Dank

Wir danken folgenden Frauen und Männern, die für Interviews und Gespräche im Rahmen der Erstellung der Broschüre zur Verfügung gestanden sind:

- Dr.ⁱⁿ Ingeborg Bauer-Polo, Stadträtin Stadt Bozen, Italien
- PD Dr.ⁱⁿ Christine Bauhardt, Technische Universität Berlin, Deutschland
- Nathalie Herren, Stadtplanungsamt Bern, Schweiz
- Gernot Lechner, Bürgermeister Gemeinde Winklarn, Vorsitzender der Interessensgemeinschaft AST Amstetten, Niederösterreich
- lic. phil. Andrea Ledergerber, ARE - Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, Schweiz
- lic. iur. Zita Küng, Genderexpertin, Inhaberin des Büros EQuality, Zürich, Schweiz
- Dr.ⁱⁿ Heidi Meyer, Geografin, Schweiz
- Mag.^a Johanna Mikl-Leitner, Landesrätin, Amt der NÖ. Landregierung
- Peter Pfeiffer, Wiener Neustadt
- Sigrid Pfeiffer, Wiener Neustadt
- Dominique Plüss, Architektin HTL, Bern, Schweiz
- DI Martin Scheuermaier, Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten, Amt der Vorarlberger Landregierung
- Mag. Wolfgang Schroll, Geschäftsführer VOR Verkehrsverbund Ost-Region GmbH, Wien
- Dr.ⁱⁿ Anja Simma, ARE - Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, Schweiz
- DI Meinrad Stipek, ehemaliger Leiter Gruppe Straße, Amt der NÖ. Landregierung
- Dipl. Pol. Katja Striefler, Ansprechpartnerin „Fahrgastsicherheit“ der Region Hannover, Deutschland
- Karla Tschofen, Büro für Zukunftsfragen, Amt der Vorarlberger Landregierung
- Maria Rigler, Leiterin des Frauenbüros, Amt der NÖ. Landregierung
- Gisela Vollmer, Architektin, Raumplanerin ETH-NDS / FSU / SWB, Bern, Schweiz
- DIⁱⁿ Sybilla Zech, Raumplanerin, Wien
- Univ.-Prof. Dr. DI Friedrich Zibuschka, Vorsitzender der Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming, Leiter der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Leiter der Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten, Amt der NÖ. Landregierung
- Verschiedene GesprächspartnerInnen aus Niederösterreich, die uns Informationen zu ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten gegeben haben

6.3. Abbildungsverzeichnis

- Foto 1 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Foto 2 Copyright: Doris Seebacher
- Foto 3 Copyright: „die umweltberatung“
- Foto 4 Copyright: NLK
- Foto 5 Copyright: NLK, Pfeiffer
- Foto 6 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Foto 7 Copyright: KnollSzalai
- Foto 8 Copyright: KnollSzalai
- Foto 9 Copyright: KnollSzalai
- Foto 10 Copyright: NLK, Boltz
- Foto 11 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Foto 12 Copyright: KnollSzalai
- Foto 13 Copyright: KnollSzalai
- Foto 14 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Foto 15 Copyright: KnollSzalai
- Foto 16 Copyright: „die umweltberatung“
- Foto 17 Copyright: KnollSzalai
- Foto 18 Copyright: Doris Seebacher
- Foto 19 Copyright: KnollSzalai
- Foto 20 Copyright: KnollSzalai
- Foto 21 Copyright: KnollSzalai
- Foto 22 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

- Foto 23 Copyright: KnollSzalai
- Foto 24 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Foto 25 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Foto 26 Copyright: NLK, Isensee
- Foto 27 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Foto 28 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Foto 29 Diese Abbildung wurde freundlicherweise von Frau Dominique Plüss, Bern zur Verfügung gestellt.
- Foto 30 aus: „Autobus pédestre - Chemin de l'école: convivialité et sécurité“, herausgegeben von ATE - Association Transports et Environnement, Stand Mai 2003
- Foto 31 aus: „Autobus pédestre - Chemin de l'école: convivialité et sécurité“, herausgegeben von ATE - Association Transports et Environnement, Stand Mai 2003
- Foto 32 aus: „Autobus pédestre - Chemin de l'école: convivialité et sécurité“, herausgegeben von ATE - Association Transports et Environnement, Stand Mai 2003
- Foto 33 aus dem Folder „Sicher mit Bahn und Bus“, Region Hannover, Stand Dezember 2002
- Foto 34 aus dem Folder „Sicher mit Bahn und Bus“, Region Hannover, Stand Dezember 2002
- Foto 35 Copyright: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Die Fotos der NÖ Landesregierung wurden fotografiert von Toni Rappersberger, Wien

- Abb. 1 Copyright: KnollSzalai
- Abb. 2 Copyright: KnollSzalai
- Abb. 3 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 4 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 5 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 6 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 7 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 8 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 9 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 10 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 11 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 12 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 13 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 14 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 15 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 16 Copyright: KnollSzalai
- Abb. 17 Copyright: KnollSzalai
- Abb. 18 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 19 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 20 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 21 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 22 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 23 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 24 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 25 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 26 Datengrundlage von Herry Consult GmbH, im Auftrag Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Abb. 27 Diese Abbildung wurde freundlicherweise von Frau Dominique Plüss, Bern zur Verfügung gestellt.
- Abb. 28 Diese Abbildung wurde freundlicherweise von Frau Dominique Plüss, Bern zur Verfügung gestellt.
- Abb. 29 Folder „ZUGUMZUG – Neuer Bahnhofplatz Bern“, Stand März 2004
- Abb. 30 Titelblatt von: Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales (o.J.): Weichenstellung – Frauen verändern den ÖPNV, Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht, Niedersachsen.
- Abb. 31 Titelblatt des Folders „Sicher mit Bahn und Bus“, Region Hannover, Stand Dezember 2002
- Abb. 32 Copyright: Firma Ringo
- Abb. 33 Datengrundlage von Firma Ringo

Impressum

Autorinnen:

DIⁱⁿ Bente Knoll
DIⁱⁿ Elke Szalai
beide: KnollSzalai Technisches Büro für
Landschaftsplanung und Unternehmens-
beratung
Zieglergasse 28, A-1070 Wien
Tel. + 43 1 990 89 96
Fax. + 43 1 990 89 96
E-mail: office@knollszalai.at
www.knollszalai.at

Projektleiter:

DI Christoph Westhauser
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung
Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten
Tel. + 43 2742 9005-15560
Fax + 43 2742 9005-15655
E-mail: post.RU7@noel.gv.at
www.noel.gv.at/verkehrsberatung

Projektteam:

DIⁱⁿ Bente Knoll
KnollSzalai Technisches Büro für Land-
schaftsplanung und Unternehmensberatung
Christa Lackner
"die umweltberatung"
DIⁱⁿ Ursula Müllner
"die umweltberatung"
Mag.^a Gabriele Pomper
"die umweltberatung"
DIⁱⁿ Regina Rausch
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung
Gesamtverkehrsangelegenheiten
DIⁱⁿ Elke Szalai
KnollSzalai Technisches Büro für Land-
schaftsplanung und Unternehmensberatung
DI Christoph Westhauser
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung
Gesamtverkehrsangelegenheiten

Projektmensetzung:

"die umweltberatung"
Rechtsträger: Umweltschutzverein
Bürger und Umwelt
Wiener Straße 54/Stiege A/2. OG,
A-3109 St. Pölten
Tel. + 43 2742 71829
Fax + 43 2742 71829-120
E-mail: niederosterreich@umweltberatung.at
www.umweltberatung.at

Korrekturlesung:

Doris Hofecker

Herausgeber:

Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung
Gesamtverkehrsangelegenheiten, Land-
hausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten

Herstellung:

gugler cross media, Melk
Gedruckt auf 100% Recycling-Papier

ISBN x-xxxxxx-xx-x

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild
(Juni 1990)
- Heft 2: Park&Ride (September 1990)
- Heft 2: Park&Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
- Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
- Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
- Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb
(Mai 1991)
- Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept Kurzfassung
(Juni 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
- Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
- Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
- Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
- Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
- Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge
(März 1995)
- Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre
(Februar 1996)
- Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentli-
chen Verkehr in der Region (Juli 1996)
- Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen
(November 1996)
- Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)
- 10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept
(Oktober 2001)
- Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientie-
rungssysteme (Jänner 2002)
- Heft 17: Gehen in Niederösterreich
(Februar 2002)
- Heft 18: Umweltbewusst Mobil:
Sprit sparend Fahren
(November 2002)
- Heft 19: Telekommunikations-
Infrastrukturkonzept
(März 2003)
- Heft 20: Handbuch für
Verkehrsspargemeinden
(Juni 2003)
- Heft 21: Mobilität in Niederösterreich
Ergebnisse der landesweiten Mobili-
tätsbefragung 2003
(Jänner 2005)

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informati-
onen sind zu beziehen bei der Abteilung
Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7
A-3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Tel.: 02742/9005-14973



Gedruckt nach der Richtlinie
„Schadstoffarme Druckerzeugnisse“ des
Österreichischen Umweltzeichens.
gugler cross media, Melk; UWZ 609

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1
telefon » 02742 9005 149 73
fax » 02742 9005 149 50
internet » www.noe.gv.at

"DIE UMWELTBERATUNG"

adresse » 3109 st. pölten
wiener straße 54/Stiege A/2.OG
telefon » 02742 718 29
fax » 02742 718 29-120
internet » www.umweltberatung.at