

# Gendersensitive Governance im Bereich Verkehr und Mobilität

---

*Kurzfassung, Dezember 2005*



## GENDERSENSITIVE GOVERNANCE IM BEREICH VERKEHR UND MOBILITÄT

IM AUFTRAG DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR  
BILDUNG, WISSENSCHAFT UND KULTUR IM RAHMEN DES PROGRAMMS  
“NEW ORIENTATIONS FOR DEMOCRACY IN EUROPE“ - NODE

### **PROJEKTLEITUNG:**

DIPL.-PÄD. COSIMA PILZ  
UBZ-STEIERMARK

MAG.A DANIELA JAUK  
INSTITUT FÜR SOZIOLOGIE,  
UNIVERSITÄT GRAZ

### **WISSENSCHAFTLICHE MITARBEIT:**

MAG.A KATJA HARTL  
FREIE  
SOZIALWISSENSCHAFLERIN

MAG. WERNER REICHMANN  
INSTITUT FÜR SOZIOLOGIE,  
UNIVERSITÄT INNSBRUCK

# 1. Forschungsfragen

---

Es war 1987 als Petra Rau feststellte: „Stadtplaner sind Auto fahrende Männer“<sup>1</sup> Betrachten wir die österreichischen Verkehrsplanungsstrukturen genauer, so trifft dies auch fast 20 Jahre später noch zu. Allgemein mangelt es in Österreich nicht allein an Traditionen und Erfahrungen mit BürgerInnenbeteiligung, sondern es lassen sich enorme Unterschiede hinsichtlich der Beteiligung der Geschlechter feststellen. Forschungsergebnisse für den deutschsprachigen Raum liegen durchaus vor: Fragen zu Verkehrsplanung, Transportpolitik und dem Einfluss von Frauen werden, angeregt durch die Frauenbewegung, seit 30 Jahren erörtert. Theoretisch schon gefasst ist die Arbeitsteilung zwischen den Geschlechtern, und damit im Zusammenhang die unterschiedliche Verfügbarkeit von Ressourcen wie Zeit und finanzielle Mittel. In der Folge sind Frauen und Männer qualitativ und quantitativ unterschiedlich mobil. Frauen nutzen seltener Autos und verwenden häufiger öffentliche Verkehrsmittel, aber durch die traditionelle Arbeitsteilung sind öfter sie es, die Kinderbetreuungspflichten nachkommen und Begleitwege machen bzw. für pflegebedürftige Verwandte unterwegs sind.<sup>2</sup> Dadurch gehen Frauen, nicht gedacht als Einheit, sondern als Gruppe, innerhalb der eine Mehrheit „für Familienarbeit zuständig“ und ökonomisch weniger einflussreich ist, andere Wege, die nicht über die standardstatistischen Methoden der Verkehrsforschung erfasst werden. Der nationale Bundesverkehrswegeplan, wie auch die aktuelle Verkehrserhebung des Magistrats Graz – Graz ist der Ort unserer Forschungsarbeit – erwähnen nur die Wahl der Verkehrsmittel aus einer Gender Perspektive. Die Bedürfnisse und die Lebenszusammenhänge von Frauen sind in aktuellen urbanen Verkehrsplanungskontexten nicht repräsentiert. Die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln spielen aber eine entscheidende Rolle für die Beteiligung am Arbeitsmarkt. Eine geringere öffentliche Infrastruktur sind eine direkte Barriere für die Erwerbsbeteiligung von Frauen und ein soziopolitisches Hindernis auf dem Weg zu Chancengleichheit und Demokratie<sup>3</sup>

Existierende Partizipationsmaßnahmen schließen Frauen auch oft aus, da holistisches und kontextuelles Wissen fehlt. Sie richten sich nach einem „Modell“ von Menschen, das Frauen (und einigen Männern) nicht entspricht. Oft fehle den Frauen technisches und „legitimiertes“ Wissen, um mit den männlich definierten Agendas umzugehen. Eine besondere Wichtigkeit kommt hier der Sprache zu. Die male domination encoded in language<sup>4</sup> bezieht sich hier

---

<sup>1</sup> RAU, Petra. "Stadtplaner Sind Autofahrende Männer." Pp. 116-121 in Die Zukunft Der Stadt Ist Weiblich. Frauenpolitik in Der Kommune., Hg. Inga Jessinghaus and Elke Steg. Bielefeld. 1987

<sup>2</sup> Vgl. insbesondere Flade (1991), Mettler-Meibom (1993) und Spitzner (1997, 2002) für einen Überblick zur feministischen Verkehrsforschung in Deutschland.

<sup>3</sup> KAPPELLER Doris und Andrea LEITNER. Hemmnisse der Frauenerwerbstätigkeit, Forschungsberichte aus Sozial- und Arbeitsmarktpolitik Nr. 62. Wien. 1999

<sup>4</sup> LENNIE June: Deconstructing gendered power relations in participatory planning: Towards an empowering feminist framework of participation and action. Queensland University. 1999. In: Women's studies international forum. Vol.22. No.1. 1999. Elsevier Science Ltd. Queensland 1999. S. 97 ff

nicht nur auf die – gerade in der deutschen Sprache – Exklusion von Frauen durch die Sprache selbst, sondern auch auf den technisch geführten Diskurs innerhalb und in der Evaluierung von partizipativen Maßnahmen.

Diese Ergebnisse waren die Basis für das Projekt „Frauen machen schön mobil - Gendersensitive Governance in the Field of Transport“, das ein erster Schritt sein sollte in Richtung einer Erhellung der Motive, Anlässe und förderlichen Formen der Beteiligung von Frauen an Verkehrsplanung im städtischen Raum rund um folgende Fragen:

- o Welche Modelle demokratischer Deliberation und Partizipation kennzeichnen die politischen und sozialen Entwicklungen und ihre unterschiedlichen Träger im Bereich Verkehr und Mobilität in Österreich und in Europa?
- o Inwiefern entsprechen die bestehenden BürgerInnenbeteiligungsmethoden im Bereich der Verkehrsplanung dem Prinzip des Gender Mainstreaming und existieren Best Practice Vorhaben in Europa?
- o Welche Indikatoren sind zu entwickeln, um dem Anspruch einer gendersensiblen BürgerInnenbeteiligung im Bereich Verkehr gerecht zu werden (Genderchecklist)?
- o Welche Methoden sind in der Lage, die Beteiligung von Frauen in diesem Themen- und Arbeitsfeld zu erhöhen? Welche strategische und methodische Prozessgestaltung fördert die Partizipation und damit die Demokratie in diesem Bereich?
- o Mit welchen Realitäten sind Frauen in Ihrer täglichen Mobilität konfrontiert? Welche Veränderungsbedürfnisse existieren?
- o Welche Bedürfnisse haben Frauen in Bezug auf mobilitätsspezifische und verkehrsplanerische Beteiligungsprozesse?
- o Inwiefern können bereits bestehende und neu entwickelte gendersensible Beteiligungsmethoden der Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden?

Zusammengefasst sollten erstens spezifisch weibliche Bedürfnisse im Bereich des Verkehrs und der Mobilität herausgefunden werden, zweitens sollten Instrumente der BürgerInnenbeteiligung gefunden werden, die im Bereich Verkehr und Mobilität angewendet werden können und dabei auf spezifisch weibliche Bedürfnisse Rücksicht nehmen. Ein Ziel des Projekts war es, ein Best-Case-BürgerInnenbeteiligungsinstrument zu entwickeln, das besonders Frauen anspricht und den wenigen derzeit vorhandenen, stark auf die technische Seite von Verkehrs- und Mobilitätsproblemen abzielenden Planungs- und Entscheidungsprozessen gegenüberzustellen. Als interdisziplinäres Forschungsteam (Pädagogin, SoziologInnen, Sozialarbeiterinnen) sollte die Studie insgesamt als bewussteinbildenden Prozess gestaltet werden, mit dem Ziel, nachhaltige Netzwerke zu bilden und mit den Ergebnissen Einfluss auf den städtischen Planungskontext (von Graz, der zweitgrößten Stadt Österreichs) zu nehmen.

Auf Basis der Daten sollten Modelle entwickelt werden, die Geschlechterdemokratie dadurch fördern, als sie in der Lage sind, speziell Frauen einzuladen und ihre Mobilitätsbedürfnisse

zu erfragen. Unser Datenmaterial erlaubte uns keinen Vergleich zwischen „weiblicher“ und „männlicher“ Mobilität: Wir arbeiteten mit den Kategorien Frau/Mann, aber wir beabsichtigten keineswegs Unterschiede zwischen Menschen aufgrund ihrer als unterschiedlich interpretierten Physis zu zementieren. Sehen konnten wir, dass Personen unterschiedliche soziale, ökonomische und politische Räume entsprechend der Kategorisierung Frau/Mann zugewiesen werden. Diesem sozialen Arrangement entsprechend werden die „persönliche“ Mobilität und die Verkehrsplanung und -gestaltung als Teile der Gesellschaft strukturiert. Das Projekt sollte daher kein Vergleich von Frauen und Männern sein, sondern ein Blick auf die Situation von Frauen in all ihrer Unterschiedlichkeit, wobei anhand der Vorschläge von den Expertinnen verschiedene Methoden für verschiedene weibliche Zielgruppen ausprobiert wurden.

Es sollte gezeigt werden, wie unterschiedlich Frauen ihre Mobilitätsbedürfnisse und die Möglichkeiten, an der Gestaltung des städtischen Verkehrs mitzuwirken, wahrnehmen und was PlanerInnen und PolitikerInnen davon lernen können.

## 2. Methodische Vorgangsweise

---

*„The researchers function is to serve as a resource to those beings studied – typically, disadvantaged groups – as an opportunity for them to act effectively in their own interest. The disadvantaged subject define their problems, define the remedies desired and take the lead in designing the research, that will help them to realize their aims.“<sup>5</sup>*

### **2.1. Der/Die Forscherin als „Facilitator“**

Das gesamte Forschungsvorhaben basiert auf „Participatory Action Research“ und „Grounded Theory“, was bedeutet, dass es sich von der konventionellen Sozialforschung, die oft der fundamentalen Kritik der elitären Forschung ausgesetzt ist, absetzt und sich besonders für Forschungszusammenhänge eignet, bei denen der Forschungsprozess selbst ein Instrument der Bewusstseinsbildung und auch Motor für Aktionen und Selbstermächtigung ist. Es fühlt sich dabei auch einem angemessenen Methoden-Mix verantwortlich und versucht qualitative und quantitative Methoden fruchtbar zu verbinden und für je ihre sinnvollen Kontexte einzusetzen und zu reflektieren.

Das Participatory Action Research Forschungsparadigma wurde entwickelt und ausformuliert in den historisch-soziologischen Zusammenhängen der „Chicago School“<sup>6</sup> und wurde vielfach bei Partizipationsforschungsstudien in ehemaligen Kolonialländern angewandt. Im vorliegenden Forschungsvorhaben wurden neben der Gruppe der „FachexpertInnen“ im Themenbereich „Verkehr“ vor allem auch die Gruppe der „AlltagsexpertInnen“ untersucht. Unter „AlltagsexpertInnen“ werden hier jene Menschen verstanden, die durch ihre täglichen Erfahrungen im Verkehrssystem und einem täglichen Verkehrsmittelmix zwischen zu Fuß gehen, Rad fahren, Benützung von Öffentlichen Verkehrsmitteln und Auto fahren eine sehr genaue Kenntnis des Verkehrssystems aus Sicht der BenutzerInnen haben, jedoch selten in Planungsprozesse eingebunden werden. Sog. AlltagsexpertInnen in BürgerInneninitiativen und BürgerInnengruppen finden sich als häufige Antwort auf fehlende Einbeziehung der BürgerInnen bereits im Planungsvorfeld. Da Frauen nicht nur ihre eigene Mobilität gestalten, sondern auch die ihrer Familie, machen sie sehr vielfältige Erfahrungen mit dem Verkehrssystem und sind daher besonders wichtige Alltagsexpertinnen. „Partizipatorische Forschung ist ein dialogischer Lernprozess, in dem versucht wird, eine Kommunikation und Interaktion herzustellen, die auf der gleichwertigen Mitwirkung aller MitgliederInnen einer Gemeinschaft bzw. Gruppe aufbaut. (...) Wichtig sind vor allem die Demokratisierungspotentiale, die partizipative Forschung transportiert: Zum einen zeigt sie, dass der Forschungsprozess selbst demokratisierbar ist, zum anderen trägt sie dazu bei, dass von allen am Forschungsprozess Beteiligten Demokratisierungspotentiale im sozialen Interagieren und in der politischen Bewegung freigesetzt werden. Eine Überbetonung der Kategorie Forschung gegenüber der Kategorie Partizipation wird vermieden. Die

---

<sup>5</sup> BABBIE Earl: The Practise of Social Research. 9th edition. Wadsworth, Belmont 2001.

<sup>6</sup> WHYTE William F., GREENWOOD Davydd J., LAZES Peter: Participatory action research: Trough Practise to Science in Social Research. In: Participatory Action Research. Sage. New York 1991

Vernachlässigung der Partizipation würde die Methode zu einer Art Sozialtechnologie verkümmern lassen, die nur mechanistische Denkformen erzeugen würde. Insofern ist das Thema Forschung in diesem Bereich eng verwoben mit dem Thema Partizipation.<sup>7</sup>

Kurz: Das vorliegende Vorhaben basiert auf partizipatorischer Forschung, die davon ausgeht, dass WissenschaftlerInnen allein nicht in der Lage sind, allgemeingültige Lösungen zu bringen. Vielmehr ist es ihre Funktion als eine Art „facilitator“, Menschen zu motivieren und zu unterstützen, Lösungen für ihre eigenen Probleme selbst zu erarbeiten. Tenor des Projektes ist daher, zu versuchen, Frauen als Forschungsbeteiligte und nicht als Gegenstand der Forschung zu sehen. Nicht gilt es Frauen zu mobilisieren - ins Leere hinein – wie etwa durch wohlmeinende Zukunftswerkstätten, sondern es gilt, ihre Bedürfnisse herauszufinden und mindestens gleichviel gilt es, das System zu analysieren und zu irritieren, in dem Fraueninteressen und Frauen als Arbeitende augenscheinlich marginale Größen sind.

## **2.2. Methodenmix und Forschung als Prozess**

Die Überwindung der Betrachtung von Verkehrsplanung als rein technischen und verkehrsfunktionalen Prozess ist eines ihrer Ziele. Durch die Anwendung vorwiegend qualitativer Methoden (Qualitative Interviews, Fokusgruppen, filmisch-künstlerische Auseinandersetzung, Politworkshop) wird auch der genannten Forderung nach gendersensitiven Methoden in der Frauen- und Geschlechterforschung weitgehend entsprochen.

Wir entschlossen uns, auch einen quantitativ-standardisierten Zugang mit Hilfe eines Fragebogens zu unserem Thema zu finden. Der Fragebogen war ab September 2005 online auf der Homepage abrufbar. Wir entschieden uns darüber hinaus für ein prozessgeleitetes Forschungsdesign. Das gesammelte Wissen eines Forschungsschritts formte die weitere Vorgangsweise der Recherchen. Nach den Literaturanalysen führten wir ExpertInneninterviews durch. Mit Hilfe der dort gewonnenen Daten gestalteten wir je die nächsten Schritte der Forschung, um die gewonnene Information an der Realität zu testen.

---

<sup>7</sup>[www.mitbestimmung.cc](http://www.mitbestimmung.cc), 15.06.2005.

### *3. Meilensteine im Forschungsvorhaben*

---

- o Ist-Zustandserhebung der BürgerInnenbeteiligungsmethoden in Österreich mit besonderer Berücksichtigung von Graz und thematische Vernetzung mit PartnerInnen in Deutschland, Italien, Großbritannien
- o Durchführung von 15 strukturierten ExpertInneninterviews
- o Entwicklung Innovativer Forschungsmethoden
  - Annäherung an ein Best practice Modell auf Basis der ExpertInneninterviews
  - Virtuelle Plattform – Capacity Building mit online Fragebogen zur BB-Beteiligung
  - Fokusgruppen mit Frauen von der Straße
  - Videoprojekt mit Lokale Agenda 21 ManagerInnen
  - Politikworkshop
- o Auswertung und Interpretation der Ergebnisse
- o Laufende Öffentlichkeitsarbeit und Wissenschaftskommunikation

## 4. Ergebnisse und Resümee

---

Mit Ausnahme der MA 18 der Stadt Wien, die bei der Erstellung des Masterplans 2003 eine Österreich weite Vorbildwirkung erzielen konnte, liegt der Anteil der männlichen Projektleiter und Bearbeiter bei 96 % (1 Frau war als Projektleiterin bei der Erstellung des Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept beteiligt). Dies bedeutet, dass Österreich weit ein dringender Nachholbedarf der Integration von Frauen und eine Einbringung deren Belange im Verkehrsplanungsbereich bestehen. Ähnliches trifft aber durchaus auch auf andere Europäische Länder zu, wie die Bestandsanalysen der PartnerInnen aus Deutschland, Großbritannien und Italien zeigten.

Das Forschungsprojekt „Gendersensitive Governance im Bereich Verkehr und Mobilität“ (in der Öffentlichkeit bekannt als: Frauen machen schön mobil) hatte das ambitionierte Ziel, nicht nur Grundlagen über „Frauen und Governance“ im Bereich Verkehr und Mobilität zu erforschen, sondern auch diesen gesamten Bereich in der Öffentlichkeit zu thematisieren. Durch die Einbeziehung von Frauennetzwerken (Frauenrat Graz) und von Praxisexpertinnen ist es sicherlich gelungen, das >node< Forschungsprojekt stark zu verankern. Darüber hinaus hat hier die Sozialforschung mit Hilfe des reflexiven, partizipatorischen Forschungsansatzes Rahmenbedingungen schaffen können, in denen Betroffene ihre eigene Agenda und ihre eigenen Problemstellungen definierten. Damit wurde einerseits zu einem breiteren Bewusstseinsprozess beigetragen, andererseits hat dies auch das Projekt mitgeformt. Um eine möglichst breitgefächerte „Frauensicht“ zu bekommen, wurden unterschiedliche Frauengruppen angesprochen:

- o **Die virtuelle Plattform auf [www.schoenmobil.net](http://www.schoenmobil.net) spricht speziell jüngere, gebildete urbane Frauen an und liefert interessante Ergebnisse über verkehrspolitische Einstellungen dieser Frauengruppe:**

Umweltprobleme, Rücksicht auf die Bedürfnisse von Kindern, öffentliche Verkehrsmittel und Fahrradwege werden als von der Politik am meisten vernachlässigte Themen angegeben. Wir fassen diese Punkte kurz als „Verkehrsberuhigung“ zusammen. Auf einer Dimension politischer Umsetzungswürdigkeit, deren Pole einerseits der Autoverkehr und andererseits alternative, verkehrsberuhigte und kindergerechte Verkehrsmaßnahmen sind, finden wir die von uns befragten Frauen sehr eindeutig auf dem Pol „alternativ, verkehrsberuhigt und kindergerecht“. Sie sind jedenfalls für politische Maßnahmen, die den Autoverkehr in ihrer unmittelbaren Umgebung eindämmen.

Die (Verkehrs-)Politik soll sich auch um schwächere Mitglieder, z.B. Kinder kümmern. Der Autoverkehr ist aus der Sicht der Frauen unseres Samples bereits genügend in der politischen Arbeit berücksichtigt.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs und hinsichtlich kindergerechter Maßnahmen sehen Männer in etwa gleich große politische Defizite. Das Thema Parkraumbewirtschaftung spricht allerdings Männer eher an als Frauen. Wie wir gesehen haben, sehen alle Befragten



politischen Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr.

Die Unterschiede zwischen den Antworten von Frauen und Männern des Online Fragebogen sind im Allgemeinen nicht sehr groß. Drei interessante Ausnahmen gibt es hier allerdings: Auf geschlechtergerechte Sprache legen Frauen sehr viel mehr Wert als Männer. Ebenso verhält es sich hinsichtlich der expliziten Einladung von Frauen. Frauen sollen auf Einladungen, Plakaten und anderen Maßnahmen, die aktivieren sollen, extra und besonders angesprochen werden. Männern ist dieser Punkt nicht so wichtig wie Frauen. Da in den aktuellen Planungsgremien fast ausschließlich Männer sitzen, ist dieser Punkt besonders hervorzuheben. Ähnlich verhält es sich mit dem Einbinden von Vereinen, die speziell weibliche Interessen vertreten.

Wir haben auch die Präferenzen für den Zeitpunkt von möglichen BürgerInnenbeteiligungs-Veranstaltungen abgefragt. Es ist uns klar, dass, wenn BürgerInnenbeteiligungs-Instrumentarien zielgruppengerecht entworfen werden sollen, auch auf den Zeitpunkt zu achten ist. Knapp 90% der Befragten sprechen sich dafür aus, eine BürgerInnenbeteiligungs-Veranstaltung nach 17:00 Uhr zu machen und immerhin 50% plädieren für nach 19:00h. Am Tag haben solche zusätzlichen Aktivitäten offenbar keinen Platz mehr und man muss auf den Abend ausweichen.

o **Fokusgruppen mit „Frauen von der Straße“ bilden ein Erhebungsinstrument für jene Bürgerinnen, die nicht per se organisiert sind.**

Die Fokusgruppen, welche anhand der Ratschläge aus den Expertinneninterviews entwickelt und speziell für dieses Projekt zugeschnitten wurden, haben überaus gut „funktioniert“. Nur 4 der eingeladenen Frauen sind – teils aus unvorhergesehenen persönlichen Gründen – nicht gekommen und die Diskussionen selbst waren sehr offen und fruchtbar. Die Erfahrungswerte der ExpertInnen wurden somit ausprobiert und können in der weiteren Analyse empirisch genauer belegt werden. Weitere vier Frauen aus den Fokusgruppen haben überaus hohes Interesse an dem Projekt selbst gezeigt und möchten von sich aus gerne weiterinformiert werden. Der Anspruch mit diesen Demonstrationen auch zu „aktivieren“ – das kann ja nur schwer gemessen werden, bzw. bedürfte auch einer Langzeitperspektive – ist zumindest für diese vier Frauen eingelöst worden.

Mittels des prozessgeleiteten Forschungsdesigns waren die Fokusgruppen als von uns zu bildende (nicht schon bestehende) Frauengruppen mit wohlüberlegtem Setting konzeptualisiert worden. Die von uns definierten Typen urbaner Mobilität von Frauen waren gut gewählt, die Teilnehmerinnen schilderten ihre durchaus unterschiedlichen Erfahrungen im Verkehrsalltag, diskutierten miteinander und informierten einander über ihre durchaus unterschiedlichen Anliegen.

Die wichtigsten Ergebnisse: Verkehrsteilnehmerinnen nützen verschiedene Verkehrsmittel, wenn sie nur eine Mobilitätsart nutzen, so ist dies ein Zeichen für spezifische (und oft einschränkende) Umstände. Wenn sich Lebensumstände wie Wohnort, Arbeitsplatz oder Familiensituation verändern, so passen die Frauen unseres Samples das Verkehrsmittel der veränderten Situation an. Von den Ideen der Frauen zu Planung können wir sehr viel über

relevante Themen für die Verkehrspolitik lernen. Wir beobachteten große Übereinstimmung und regen Austausch zu drei Themen, die auch als Zusammenfassung der Punkte, die schon genannt wurden, gelten können: „Kleine Einheiten.“ „Themen, die mich persönlich betreffen oder sehr interessieren“ und „Transparenz über Verantwortliche“. Diese Punkte sind die zentralen Anliegen, deren sich die Frauen annehmen würden, wenn sie Verantwortung für politische bzw. Planungsentscheidungen hätten. Die „guten Ideen“ zu Planung und Gemeindegangelegenheiten kommen direkt aus den Mängeln, welche die Frauen erleben. Die Frauen betonten die „Notwendigkeit, PlanerInnen in die problematische Situation mitzunehmen“ und erwarten, dass Planung „praktischer“ werden würde durch diese persönlichen Einsichten.

o **Last but not least bildete die Zusammenarbeit mit Frauen aus dem Lokalen Agenda 21 Prozess einen Teil, in dem Wünsche von Frauen, die sich ehrenamtlich im Bereich Verkehr engagieren, wahr und ernst genommen wurden.**

Die ursprüngliche, auf Erfahrungswissen aus früheren Projekten basierende Idee, eine Radrundfahrt für Frauen zu gestalten, wurde zugunsten von existierenden Fraueninteressen verändert. Wir sind auf Basis der Gespräche mit den betroffenen Frauen, die diese Idee entwickelt haben, daher der Meinung, dass hier etwas sehr Positives gelungen ist: Frauen haben ihre eigenen Interessen formuliert unabhängig von den Ideen der „Wissenschaftlerinnen“, wohl aber als Reaktion auf den inhaltlichen Input durch das >node<-Projekt. Sowohl dem Anspruch der Prozessorientierung als auch dem partizipatorischen Ansatz konnte daher gedient werden, als wir diese Ideen aufgriffen und gemeinsam mit den Frauen weiter entwickelt und umgesetzt haben. Darüber hinaus wurde auf die Nachhaltigkeit des Projektes geachtet. Das gemeinsam mit den Lokalen Agenda 21 Managerinnen entwickelte Video, kann auch für den Einsatz in folgenden Frauenveranstaltungen bzw. auch für Weiterbildungen verwendet werden.

Zur Bildung von nachhaltigen Netzwerken wurden auch im Rahmen eines Wissenstransferworkshops, die Forschungsergebnisse unter Beteiligung von internationalen Verkehrsfachexpertinnen präsentiert und diskutiert.

## *Welche Schlüsse können wir auf der Suche nach New Orientations for Democracy daraus ziehen?*

---

Gendersensitive Governance ist ein vielschichtiger Prozess, der bei konkreten BürgerInnenbeteiligungsverfahren im Verkehrsbereich die Dimensionen „Soziopolitische Rahmung, Inhalte, Rahmenbedingungen und Form“ berücksichtigen sollte: Untenstehende Grafik zeigt die dazugehörige „Gendercheckliste“.

Auf unser Forschungsexperiment zurückblickend lässt sich schließen, dass Fokusgruppen, die gendersensitiv geplant sind, nicht nur wichtige wissenschaftliche Daten generieren, sondern Fakten, die vor allem für PolitikerInnen und PlanerInnen relevant sind. Die Teilnehmerinnen berichteten konkrete Anliegen und hatten sehr gute Vorschläge. So gesehen sind Fokusgruppen ein geeignetes Mittel, um das breite Spektrum von Bedürfnissen und Forderungen an die Verkehrsplanung zu fassen. In einem spezifischen Stadtteil könnten sie einer demokratischen Entwicklung dienen. Darüber hinaus schlugen die Frauen unseres Samples vor, Beteiligungsprojekte nicht als große Veranstaltungen, sondern in kleinen Einheiten zu planen, auf denen Frauen die Gelegenheit erhalten über ihre persönlichen Anliegen zu sprechen. Angesichts der Bedeutung statistischer Daten, muss besonders der Umstand bedacht werden, dass derzeitige offizielle Verkehrsstatistiken keineswegs gendersensitive Daten erheben. Hier ergibt sich auch die Forderung nach einer Veränderung dieser Statistiken im Hinblick auf gegenderte Daten. Eine interaktive Internetplattform ist für Politik und Planung sicherlich u.a. eine gute Möglichkeit, notwendige Informationen im Sinne von Transparenz für BürgerInnen leicht zugänglich zu machen, und so einen notwendigen Schritt zu erhöhter BürgerInnenbeteiligung und Demokratisierung zu setzen.

Das Ziel, mehr über Mobilität von Frauen im urbanen Raum und ihre Bedürfnisse an Verkehrsplanung herauszufinden, haben wir jedenfalls erreicht. Ob wir damit nachhaltig einen Beitrag zur Geschlechterdemokratie in diesem Feld leisten können, werden die nächsten Jahre und die Entwicklung des Netzwerkes weisen, das sich mit diesem Projekt entsponnen hat. Das Wissen, die Kontakte, die Ergebnisse, die Webseite und das geweckte Interesse und viele weitere Ideen bleiben sicher nicht in der Schublade, sondern schön mobil!

Nachlese auf: <http://www.schoenmobil.net>

### **Publikationen im Projekt:**

JAUk, Daniela: Gendersensitive Governance in the Field of Transport –Austrian Perspectives & Steps Toward a Best Practice Model, erscheint in: *Mobilities*, Vol I/2006

JAUk Daniela, HARTL Katja. Gendersensitive Governance in the Field of Transport: Researching Women from the Street, erscheint in: *European Spatial Research and Policy*, Vol I/2006



