



Ist Mobilität genderneutral? Kenntnisstand und Forschungsbedarf

Prof. Dr. Barbara Lenz

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

Institut für Verkehrsforschung

**Preisverleihung femtech Gender Award
Wien 10. Mai 2010**



Mobilität und Gender: Themenfelder

- Mobilität als Ausdruck genderspezifischer Alltagswelten
- Frauen und (Verkehrs)technik
- Frauenspezifische Mobilitätsbedürfnisse



Genderspezifisches Mobilitätsverhalten

Im Vergleich zu Männern haben Frauen

- mehr, aber kürzere Wege pro Tag
- komplexere Wegemuster, d.h. sie bilden Wegeketten
- seltener einen Pkw zur Verfügung
- einen höheren Nutzungsgrad bzgl. des ÖPNV
- einen höheren Anteil an Begleitwegen

Mobilität als Ausdruck lebensweltlicher Realitäten

- **keine Unterschiede** zwischen alleinlebenden Vollzeit erwerbstätigen Männern und Frauen:
 - gleiche Wegehäufigkeiten
 - gleiche Wegelängen
 - gleiche Häufigkeit der Pkw-Nutzung
- **keine Unterschiede** im Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen, die eine Teilzeit-Erwerbstätigkeit ausüben
- **deutliche Unterschiede** im Mobilitätsverhalten von Vollzeit beschäftigten Frauen und Männern: Frauen legen mehr Wege, aber kürzere Distanzen zurück, d.h. Haushalt und Kinder bleiben „Frauensache“

Frauen und (Verkehrs)technik



Frauen als Straßenbahnfahrerinnen?

Einschätzung zur Eignung von Frauen als Straßenbahnfahrerinnen in den 1920er Jahren:

„Während jeder Mann begierig war, den Zusammenhang zwischen Hebeln, Knöpfen und der Funktionsweise des Fahrzeugs zu verstehen, war Frauen dies völlig gleichgültig. Die spätere Ausbildung zu technischen Details zeigte, dass das mechanische und technische Verständnis bei Frauen deutlich geringer ausgeprägt ist „

Und weiter:

„Wenn sie fahren, dann bringen Frauen es nicht fertig, in der Art eines guten Fahrers ruhig und gleichmäßig zu fahren“



Frauen als Straßenbahnfahrerinnen?

Einschätzung zur Eignung von Frauen als Straßenbahnfahrerinnen in den 1970er Jahren:

„Männer brauchen Abwechslung, immer wieder preschen sie nach vorne in ihrem Wunsch nach Bewegung. Frauen ziehen es vor, das Vorhandene zu erhalten. Und dies könnte eine gute Basis dafür abgeben, Frauen als Fahrerinnen zuzulassen

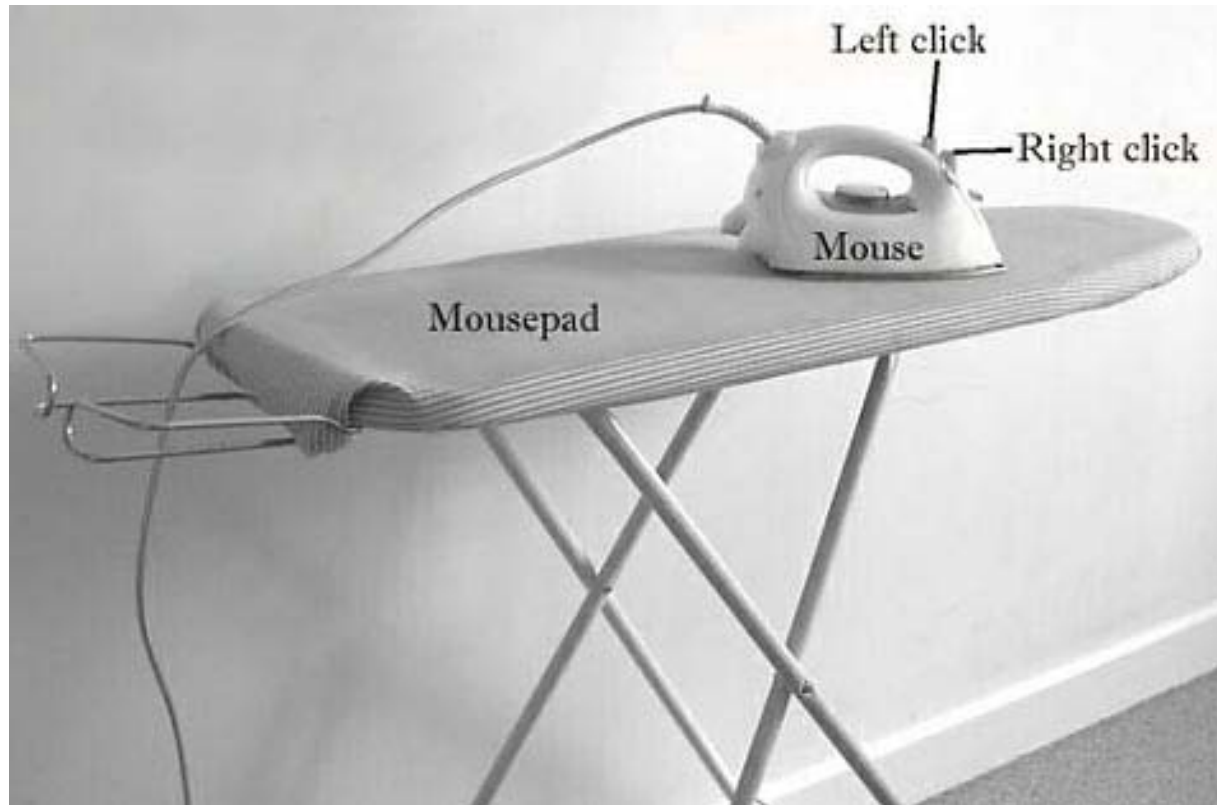
Frauen sind wohl besser geeignet für den defensiven Fahrstil, den der Öffentliche Verkehr heute braucht, und so sind sie die ideale Besetzung angesichts der Forderung nach sicherem Fahren.“



Frauenspezifische Forschung, Planung und Entwicklung



Genderspezifische Forschung, Planung und Entwicklung – wird das wirklich ernst genommen?



Frauenspezifische Forschung, Planung und Entwicklung



Das Gerät besticht durch sein **luxuriöses und hochwertiges Design** Es wird mit einer **passenden Seidentasche** geliefert. Gerät und Halterung können so dank der geringen Größe – vor Kratzern geschützt – **selbst in der kleinsten Handtasche** verstaut werden.

Darüber hinaus sind auf dem Gerät namens „White Pearl“ eine Reihe **nützlicher POIs** vorinstalliert auf Knopfdruck enthalten sind beispielsweise **Geschäftsadressen** von ARMANI, Diesel, D&G, Esprit, H&M, Kookai, Mango, United Colors of Benetton und Valentino



Vielen Dank!

Kontakt:

**Prof. Dr. habil. Barbara Lenz
DLR Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstr.2
12489 Berlin-Adlershof**

Barbara.Lenz@dlr.de

