

Live-Chat der Friedrich-Ebert-Stiftung NRW am 13. September 2022

Das 9-Euro-Ticket - Warum eine Mobilitätswende ökologisch und feministisch sein muss

Warum ist eine **feministische ökologische Mobilitätswende** unverzichtbar für alle ?



Meike Spitzner,
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

Warum ist eine feministische ökologische Mobilitätswende unverzichtbar für alle ?

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeit

(Risiko-Arten und aktuelle Beispiele)

3. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

Bei Bedarf für die Diskussion:

4. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

5. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

6. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

7. Weiterführende Literatur-Hinweise (nur ein Anriss)

Warum ist eine feministische ökologische Mobilitätswende unverzichtbar für alle ?

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeit (Risiko-Arten und aktuelle Beispiele)

3. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

Bei Bedarf für die Diskussion:

4. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

5. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

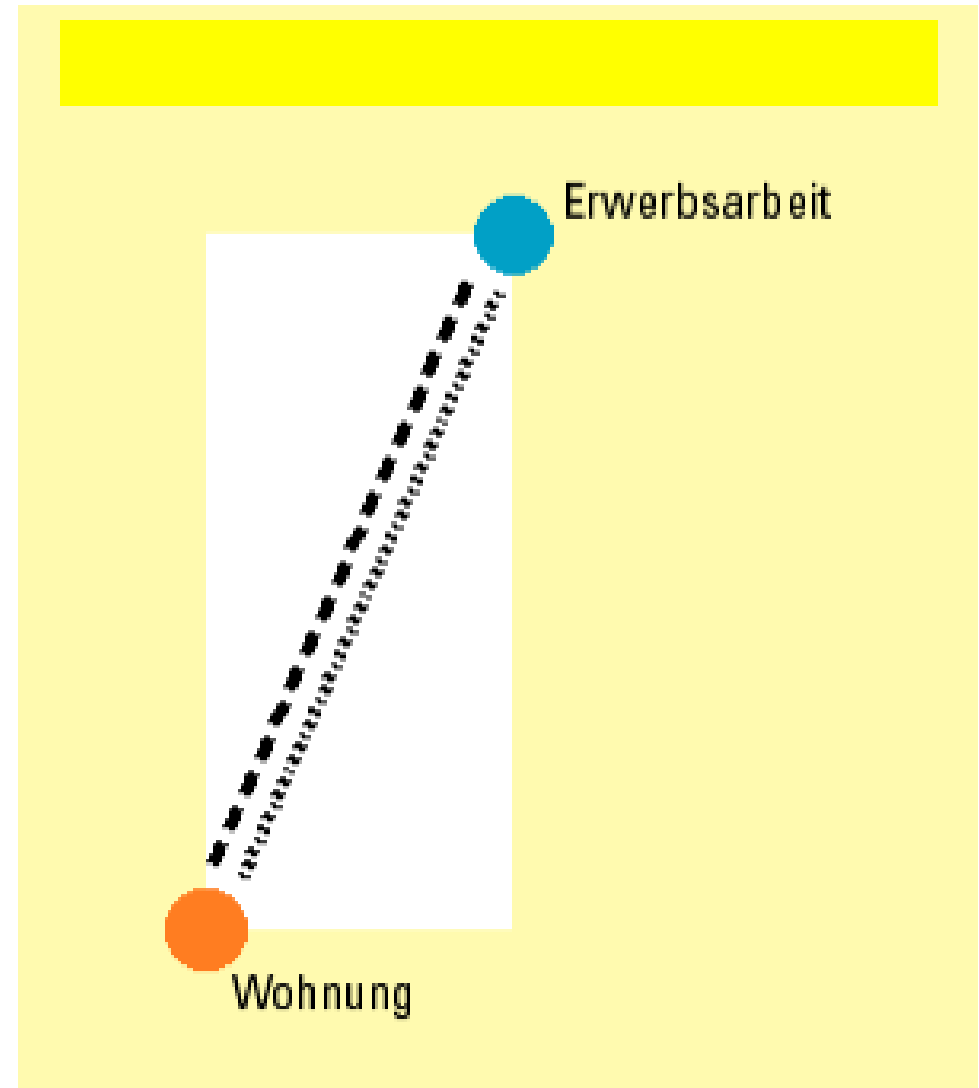
6. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

7. Weiterführende Literatur-Hinweise (nur ein Anriss)

Realitäts-Rezeption:

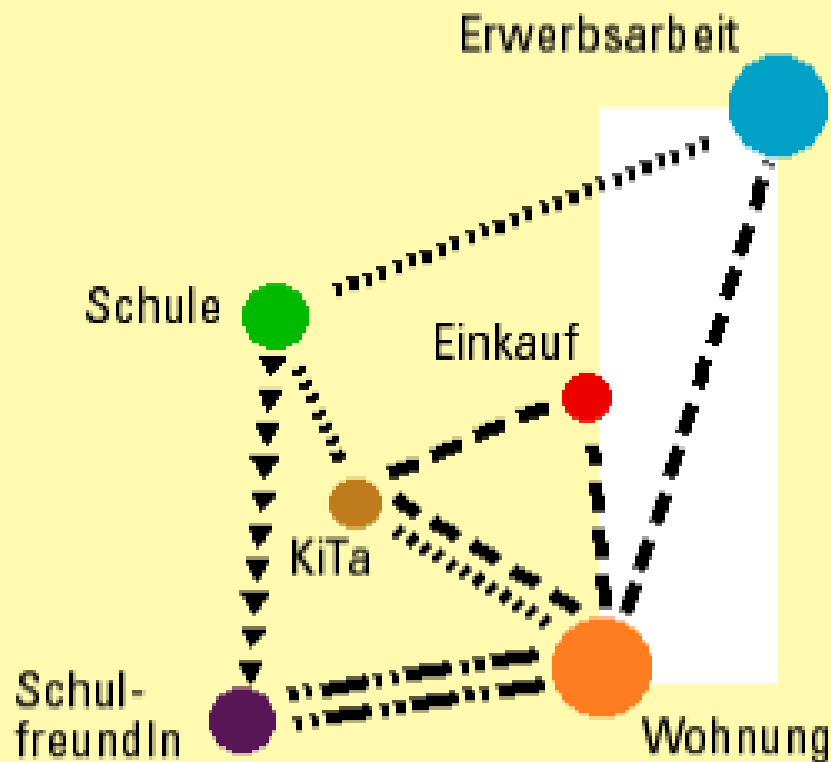
Verkehrliche Abbildung (Re-Konstruktion) der Lebensverhältnisse von Menschen - z.B. Arbeitsmobilität



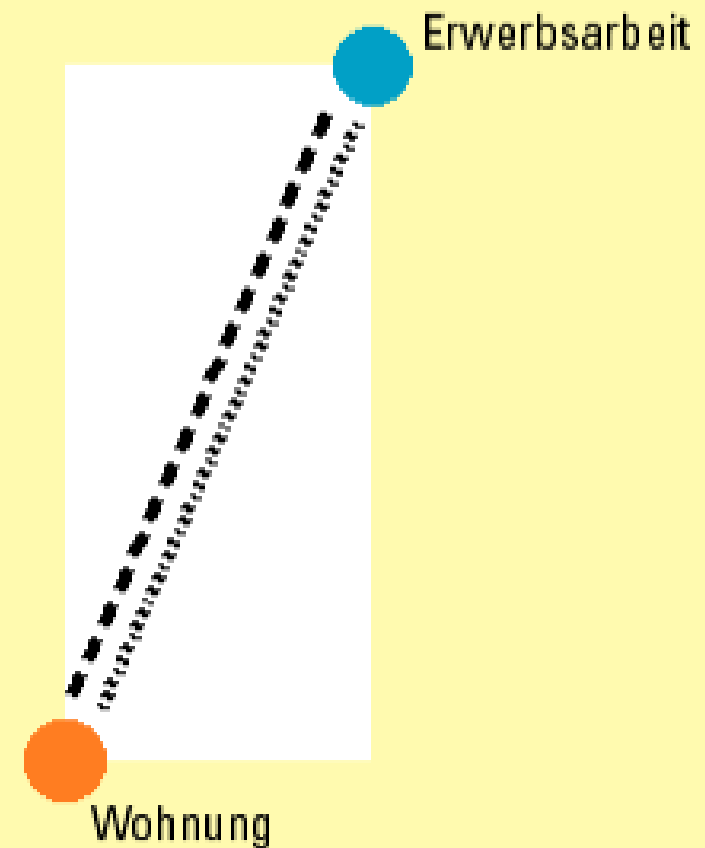
Realitäts-Rezeption:

Verkehrliche Abbildung (Re-Konstruktion) der Lebensverhältnisse von Menschen - z.B. Arbeitsmobilität

Mobilität des Gesamt-Arbeits-Alltags



Mobilität des Nur-Erwerbsarbeits-Alltags



Androzentrismus

Fixierung auf eine **spezifische** Perspektive, die sich an einem dominanten gesellschaftlichen Männlichkeits-**Modell** orientiert (Maskulinität) *[- kein realer Mann entspricht diesem Konstrukt -]* in sozialen, ökonomischen und politischen **Rationalitäten**, zugleich jedoch Geschlechts**neutralität**, Universalität/Verallgemeinerbarkeit, **Objektivität** und Rationalität (nicht-emotionale Getriebenheit) beansprucht, *[- implizit, nicht einfach erkennbar, weder für Männer noch für Frauen, weitere Gender]* **zur Norm erhoben** wird und **allgemeine Nützlichkeit** reklamiert, während ‚Weiblichkeiten‘ als **Abweichung** oder **Additivum** definiert werden.

(US-Ökonomin Charlotte Perkins Gilman 1911, vgl. auch: Sandra Harding (1983): Discovering Reality: Feminist Perspectives on Epistemology, Metaphysics, Methodology and Philosophy of Science.)

Warum ist eine feministische ökologische Mobilitätswende unverzichtbar für alle ?

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeit

(Risiko-Arten und aktuelle Beispiele)

3. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

Bei Bedarf für die Diskussion:

4. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

5. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

6. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

7. Weiterführende Literatur-Hinweise (nur ein Anriss)

Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeit

- ◆ **Unsachgemäße** Wahrnehmung und **Bearbeitung** der Probleme
- ◆ **Ineffizienz** der Anstrengungen (vergeblicher Verschleiß von kostbarer Kraft)
- ◆ Gender-bedingte **Belastung für alle**
(Irreführende Prioritäten, fehlsteuernde politische Instrumente, Konterkarierung der staatlichen Daseinsvorsorge-Verpflichtungen)
- ◆ Leidvoller „**Vermännlichungsdruck**“ auf alle Engagierte,
(wenn sie nicht den Androzentrismus selbst zum Thema + Referenz machen & nicht auf veränderte Rahmenbedingungen für ihr Handeln & Engagement zielen)
- ◆ (Unfreiwillige?) Reduktion auf **End-of-the-Pipe - Ansätze** (vgl. überwundene Erfahrungen im Umweltbereich): kaum eine Chance, Einfluß auf die (gender-spezifische) **Problem-Verursachung** zu nehmen (Verursacherprinzip)
- **Instrumente** gegen strukturelle **Erzeugung** von Verkehrsaufwand zulasten der Haushalte
(z.B. **Verkehrserzeugungsabgabe**, (Güter-)Verkehrswürdigkeitsprüfung, **Verkehrsauswirkungsprüfung** aller Gesetze, **Emanzipative Suffizienzrechte** (bürgerliches Klimarecht))

Androzentrismus-Risiko

„Unsachgemäße Wahrnehmung und Bearbeitung der Probleme“

„Nie wurde/wird im Haushalt von irgendwem etwas **produziert** (Mahlzeiten, Pflege, geputzte Wohnung, **versorgungsökonomische Qualität** aller Art), aber jetzt!“ – oder ?

ELEKTROMOBILITÄT



Mein Haus, meine Tankstelle!

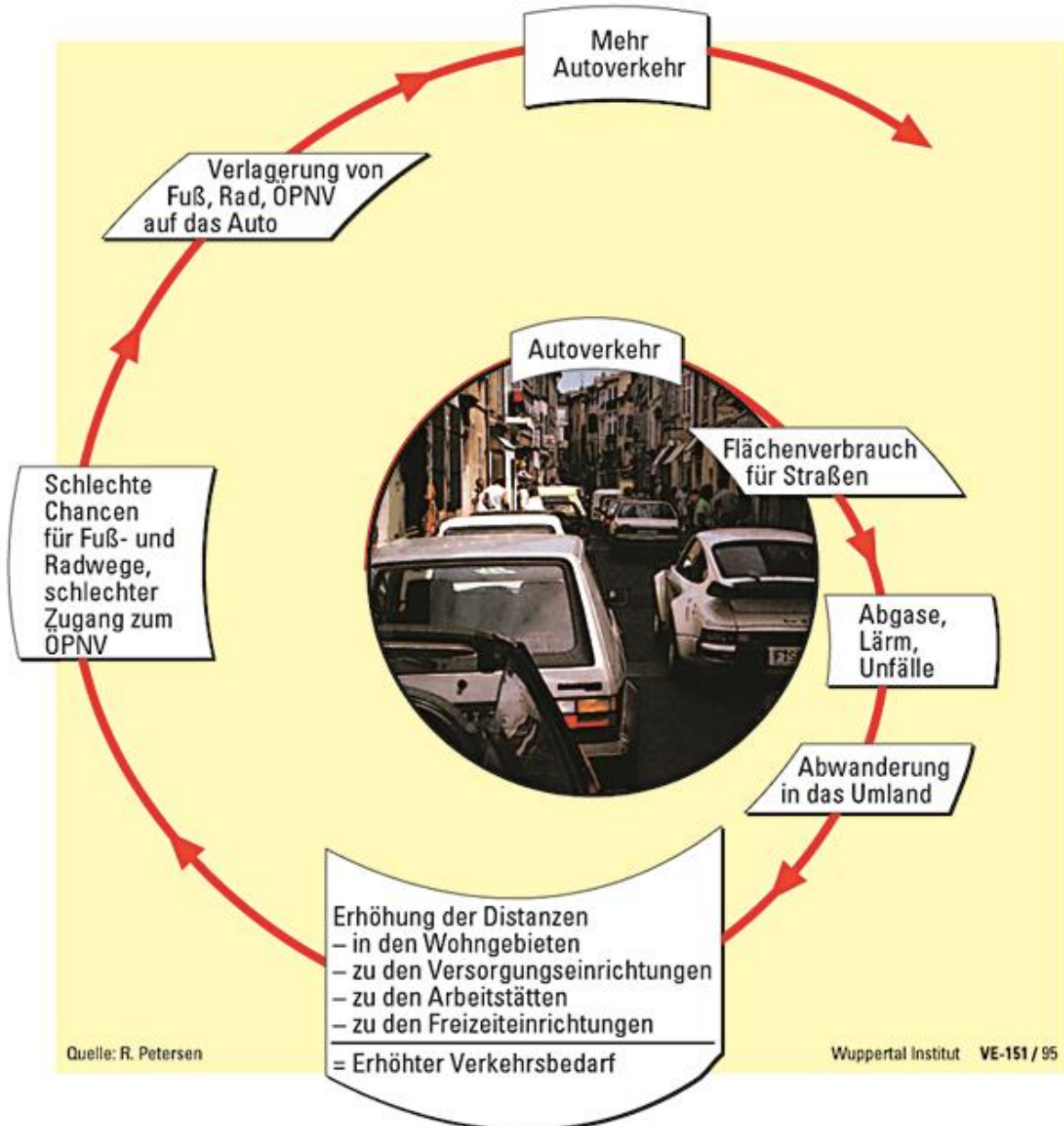
Das Forschungsprojekt zum Betrieb von Elektrofahrzeugen mit Hilfe des Energie-Plus-Hauses startet ab Oktober 2011.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung 2011

http://www.bmvbs.de/DE/Home/home_node.html - 15. Juni 2011

Verkehrsspirale

Zunahme des Autoverkehrs



Androzentrismus-Risiko

„Gender-bedingte Belastung für alle“

Ökonomisch-sozial-ökologische Krise der Versorgungsökonomie

- ◆ 825 Milliarden Euro: Auf diese Summe beläuft sich der monetäre Wert der unbezahlten Arbeit der Frauen in Deutschland pro Jahr.
- ◆ Das ist fast so viel wie alle Ausgaben, die Bund, Länder und Gemeinden im selben Zeitraum tätigen

Quelle: Rudolf/ Funke/ Schön/ Knobloch/ Reiche (2011), <https://www.closecondatagap.de/zahl-3-825/x>

„Dienstwagen-Privileg“

- ◆ 3fache öffentliche Subventionierung
- ◆ bewirkt etwa 62% des jährlichen Neufahrzeuge-Bestands, jährlich größer, schwerer und mehr Kraftstoff verbrauchend !
- ◆ Warum akzeptiert wer einen Dienstwagen als Ersatz für Gehaltsanteile, Sinnstiftung und Selbstbestimmung im Beruf ?

Preissteigerungen zwischen 2000 und 2018

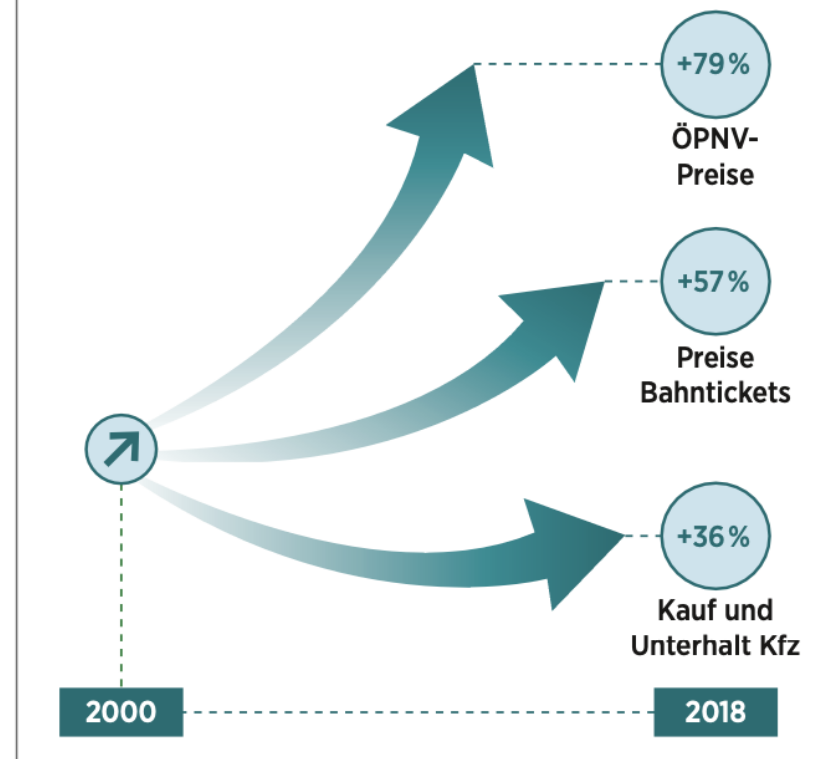


Abbildung 26: Preissteigerung von Bahn und ÖPNV im Vergleich zu Kauf/ Unterhaltung eines Kfz
Quelle: Frey et al. 2020

Warum ist eine feministische ökologische Mobilitätswende unverzichtbar für alle ?

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeit

(Risiko-Arten und aktuelle Beispiele)

3. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

Bei Bedarf für die Diskussion:

4. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

5. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

6. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

7. Weiterführende Literatur-Hinweise (nur ein Anriss)

Geltende grundlegende Maßgaben seit der gesetzlichen Einführung von Gender Mainstreaming

(1) *Vermeintlich „allgemeine“ Aussagen*

können nicht mehr einen **Anspruch auf Geschlechtsneutralität** erheben, es sei denn, diese wird empirisch nachgewiesen
(Beweislast-Umkehr)

⇒ „Gender“ (-Bias) ist besonders da, wo sie NICHT thematisiert ist.

(2) *Objektive Wissenschaftlichkeit und allgemeine Nützlichkeit*

sind erst dann als gegeben anzusehen, wenn **Androzentrismen** (Fixierung auf das Partikulare gesellschaftl. Männlichkeit) **relativiert** worden sind
(Objektivität, Akzeptabilität)

⇒ „Gender“ ist nichts Additives zum Mainstream, sondern dessen Modifizierung („Gender-Responsivität“)

(3) *Verantwortlichkeit für Gender-Responsivität*

liegt bei **allen** Beteiligten in **Top-Down**-Richtung

⇒ Anforderung genderresponsiver Professionalität an Leitungspersonal

(4) *Alle Politikfelder*

sind verpflichtet, einen **eigenen aktiven und positiven Beitrag** zu mehr gesellschaftlicher Geschlechtergerechtigkeit zu leisten und auszuweisen

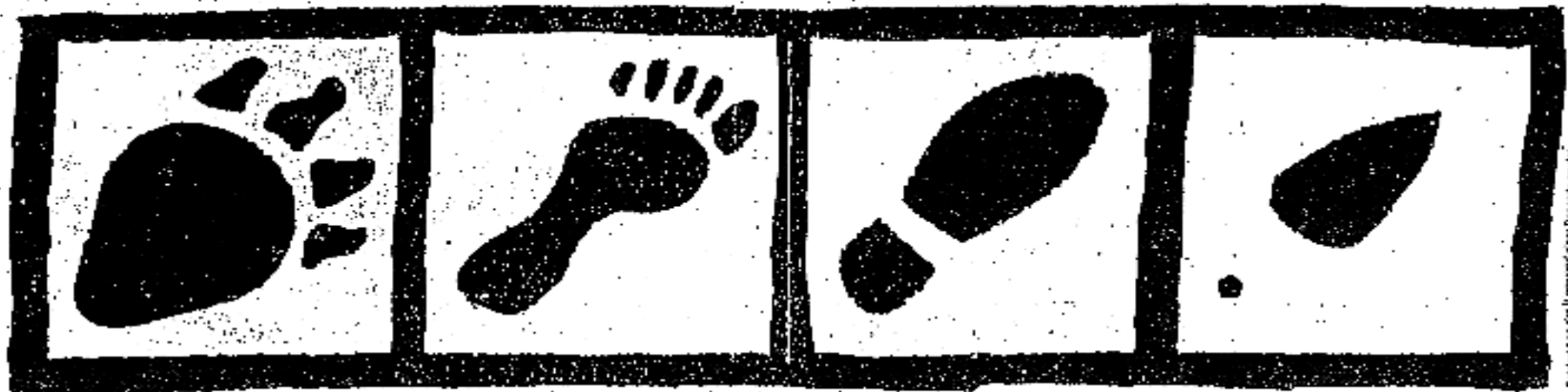
Danke für Ihre Aufmerksamkeit !

meike.spitzner@wupperinst.org

Seite 93

Zeit 3/3/95

THE EVOLUTION OF AUTHORITY



Die Evolution der Autorität

Warum ist eine feministische ökologische Mobilitätswende unverzichtbar für alle ?

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeit

(Risiko-Arten und aktuelle Beispiele)

3. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

Bei Bedarf für die Diskussion:

4. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

5. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

6. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

7. Weiterführende Literatur-Hinweise (nur ein Anriss)

Belastbare Datengrundlagen schaffen (nicht-androzentrische Daten-Kategorien)

Gestaltung + Verteilung der **Aneignungschancen** in Bezug auf Straßenraum sowie **öffentlichen Raum** (*Ras-Q, „Shared Space“, Normwesen der FGSV etc.*)

Geschlechter-demokratische und Nachhaltigkeits-orientierte **Justierung der (finanziellen, institutionellen etc.) Bedeutungszumessung** zu den verschiedenen **Verkehrsträgern zueinander** (kostenfreie Aufenthalts- & Fußverkehrs-Netze Vorrang vor Radnetzen vor...)

Gebrauchsfähigkeit der Netze + Systemeigenschaften der Verkehrsträger

Räumliche Relationen - Priorisierungen, Bedienung etc.
(Nah- vor/Regional- vor/Fern-Relationen; tangentielle versus radiale Relationen etc.)

Beschleunigungsverhältnisse / Zeitlichkeiten

(gegenüber Verlangsamung durch Warte- und Umweg-Widerstände etc. in Planungen und Angeboten, öko-soziale Zeitpolitiken im Verkehr (vgl. Greater London))

Verlässlichkeiten & Freiheiten

(gegenüber Vorsorgeverzicht, unbelegten Substituierbarkeits-Annahmen, versorgungsökonomische Haftung/Gewährleistung etc.)

Auslegung von verkehrlichen **Institutionen + Infrastrukturen** (Einsetzungsbeschlüsse (z.B. BAST, Straßen.NRW...), Dienstleistungs-Definition, Zielvereinbarungen von Ämtern etc)

Akzeptabilität statt Akzeptanz als Prüffrage (u.a. GIA in Regelanwendung)

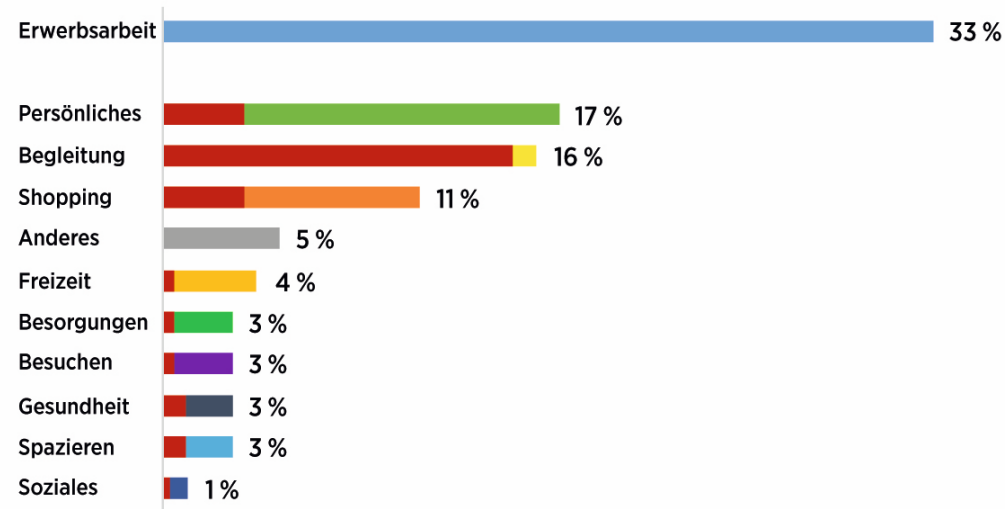
Quelle: M.Spitzner: Modernisierung der Versorgungsarbeit - Bedeutung für die Kommunalwirtschaft. Forschungsverbund „**Perspektiven dezentraler Infrastrukturen im Spannungsfeld von Wettbewerb, Klimaschutz und Qualität**“. Beitrag zum Dritten Treffen des Arbeitskreises „Übergreifende Fragestellungen“ 19.12.2005

Überwindung genderbedingt verzerrender Datengrundlagen (Rekonzeptualisierung von bisher androzentrischen Datenerhebungen)

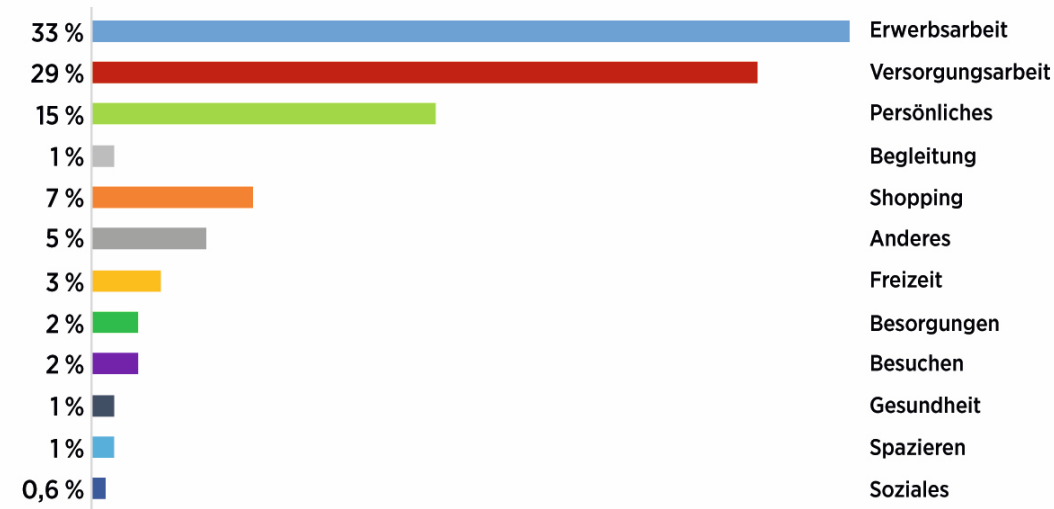
(Wegezweck-Kategorien als Beispiel)

Gegenüberstellung: androzentrische gegenüber einer Datenerhebung, die die gegenderte Ökonomie nicht unsichtbar macht

Daten wie sie traditionell erhoben werden



Daten, die mit dem Konzept "Mobilität der Versorgungsökonomie" erhoben wurden



 Versorgungsökonomie-bezogene

Alle Wege nach Wegezwecken, 30-45jährige Bevölkerung, Madrid 2014

Quelle: Graphische Darstellung nach Sánchez de Madariaga/Zucchini (2019),
Konzept „Mobilität der Versorgungsökonomie“ nach Spitzner/Beik (1995).

Warum ist eine feministische ökologische Mobilitätswende unverzichtbar für alle ?

1. **Worum geht's bei „Gender“ ?**
(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)
2. **Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeit**
(Risiko-Arten und aktuelle Beispiele)
3. **Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?**
(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

Bei Bedarf für die Diskussion:

4. **Infrastruktur-Gestaltungsfelder**
(Überblick)
5. **Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)**
(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)
6. **Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:**
(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)
7. **Weiterführende Literatur-Hinweise** (nur ein Anriss)

- Gender Impact Assessment (GIA)

Die GIA ist ein grundlegendes Instrument, um folgendes zu leisten:

- **Konkrete Analyse** und **Ableitung von Politik-Handlungsmöglichkeiten** (ex ante) ebenso wie **Vorab-Evaluation** von Strategien, Programmen, Projekten oder konkreten Maßnahmen
- Unterstützung der **Umsetzung** der gesetzlichen (UN, EU, nationalen, Länder-) Gender Mainstreaming Imperative an alle Politikfelder, ihre aktiven positiven Beiträge zu Beförderung gesellschaftlicher Geschlechtergerechtigkeit zu leisten
- **problem-orientierter Ansatz**: die 7 Gender-Dimensionen der GIA decken die essentiellen gesellschaftlichen Ebenen der **Treiber** von Ungleichheit und Hierarchisierung gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse ab
- **systematische** Erfassung und Prüfung der Leistung der geforderten aktiven positiven (intersektionalen) Wirkungsbeiträge zu Chancengleichheit seitend der jeweiligen Fachpolitik
- klimapolitische **Akzeptabilität** zu erfassen: Blick auf die Realitäten statt selektiver androzentrischer Konstruktionen, Dekontextualisierungen und Ausblendungen

Quelle Spitzner, M. (2021): Gender Impact Assessment (GIA) as a qualitative impact assessment method. In: UNFCCC secretary (Ed.): UNFCCC-SB, UNFCCC Informal Technical Expert Meeting on tools and methodologies for assessing the impacts of the implementation of response measures, May 18th, 2021. Bonn.
https://unfccc.int/sites/default/files/resource/presentation_Meike.pdf

◆ Symbolische Ordnung

Zuschreibungen/Abweisungen, Über-/Minder-Bewertung, Bedeutungszuschreibungen und –positionierungen/-hierarchisierungen, Narrative

◆ Krise der Versorgungsökonomie / Sorgearbeit

politischer Stellenwert, ökonomische Bewertung, (Nicht-) Instrumentalisierung durch andere Ökonomien (Privatwirtschaft/Erwerbsökonomie, Gemeinwirtschaft), Zuschreibung, Verteilung, Zeit

◆ gender-basierte Ungleichheitsdynamiken der Erwerbsökonomie

politischer Stellenwert gegenüber Versorgungs-, Eigen-, Gemeinwesen-Ökonomie, ökonomische Bewertung, horizontale und vertikale Segregation, Einkommens-, Vermögensverhältnisse

◆ gender-basierte Fehlsteuerungen bei Öffentlichen Infrastrukturen / Ressourcen

politischer Stellenwert, Priorisierungen/Nachrangigkeiten, Bereitstellung, Ausrichtung, Akzeptabilität, Gebrauchsfähigkeit, Zugänglichkeit (access), makroökonomische Strategie

◆ Definitionsmacht-Verhältnisse durch Institutionalisierten Androzentrismus

Definitionsmacht der Institutionenebene, Institutionalisierungsgrad inhaltlich-kognitiver impliziter Genderhierarchisierungen, (Nicht-) Relativierung androzentrischer Zugänge und Kategorien in Wissenschaft, Technik und Politik

◆ Gestaltungsmacht auf Akteursebene

(Nicht-) Repräsentanz der gesellschaftlichen Gleichstellungsanliegen, (Nicht-) Berücksichtigung von Genderexpertise bei Entscheidungs-Prozessen und -Gremien in Wissenschaft, Technik und Politik

◆ Nicht-Sanktionierung von Grenzverletzungspotenzialen / Mangel an Selbstbestimmung

gesellschaftliche Organisation von Sexualität, Gesundheit und Körperlichkeit, (Nicht-) Inklusive Bedingungen, Privatsphäre (intimacy), (Un-) Freiheit von struktureller maskuliner Gewalt

Kriterien für theoriegeleitete wirkungsbezogene Gender-Dimensionen

Basal für wirkungsbezogene Gender-Dimensionen der GIA:

(siehe UBA-Texte 2021/03, Kapitel 5)

- Es geht um „**wirkungsbezogene Gender-Dimensionen**, nicht um irgendwelche Geschlechter-Differenz-Aspekte
- Dabei geht es um Wirkung in:
 - **Dimensionen der Treiber gesellschaftlicher Geschlechterverhältnis-Probleme** (Verursacher-Prinzip)
 - **Gestaltungs- UND Definitions-Machtverhältnisse** (u.a.: „Partizipation“ reicht nicht)
- Es geht dabei **NICHT** um Wirkung in:
 - Dimensionen von **beliebigen Problemen** von Männern oder Frauen/ **qua Sexus**
 - Dimensionen von **Unterschieden qua Phänomenen** (sog. Differenz-Ansatz) etc.
 - Wirkung nicht nur **end-of-the-pipe** auf unmittelbar beobachtbare Jetzt-Zustände, sondern auf Ursachen und verursachende Dynamiken, Prozesse, Verhältnisse
- **Transformatorische Gender-Dimensionen** (gender-/nachhaltigkeits-transformatorischer Ansatz)

Warum ist eine feministische ökologische Mobilitätswende unverzichtbar für alle ?

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeit

(Risiko-Arten und aktuelle Beispiele)

3. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

Bei Bedarf für die Diskussion:

4. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

5. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

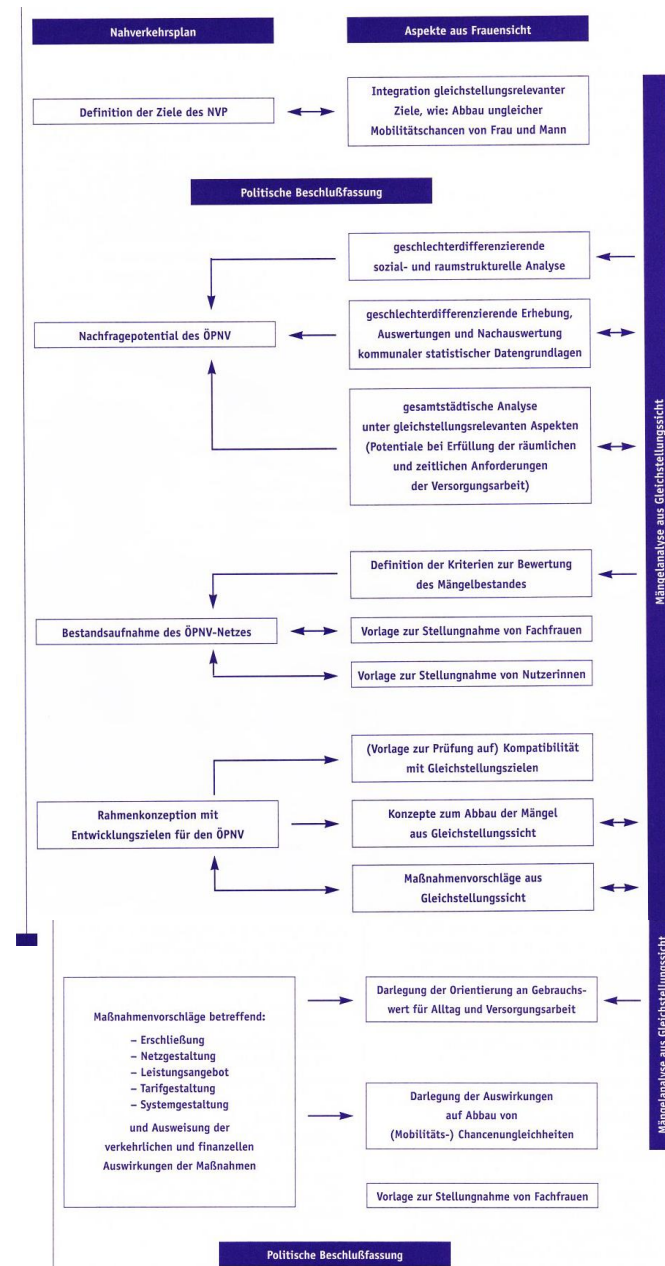
6. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

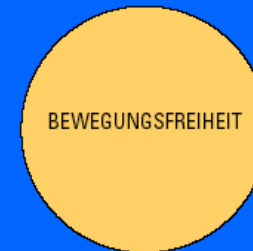
(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

7. Weiterführende Literatur-Hinweise (nur ein Anriss)

Richtlinien für sachgerechte NVP-Verfahrensschritte

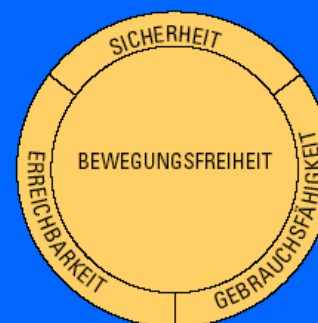
Netzwerk „Frauen in Bewegung;
Bündnis 90/Die Grünen; Bundesvorstand und BAG Verkehr (Hrsg.)
(1997): Regionalisierung des
öffentlichen Nahverkehrs
- Eine Chance für Frauen?
Handreichung für die
Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht





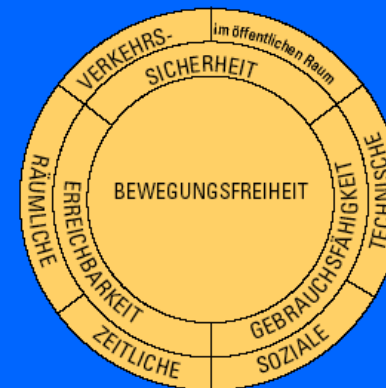
Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in:
Deutscher Städtetag, Kommission
„Frauen in der Stadt“: Frauen
verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2:
Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur
Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67,
Köln.



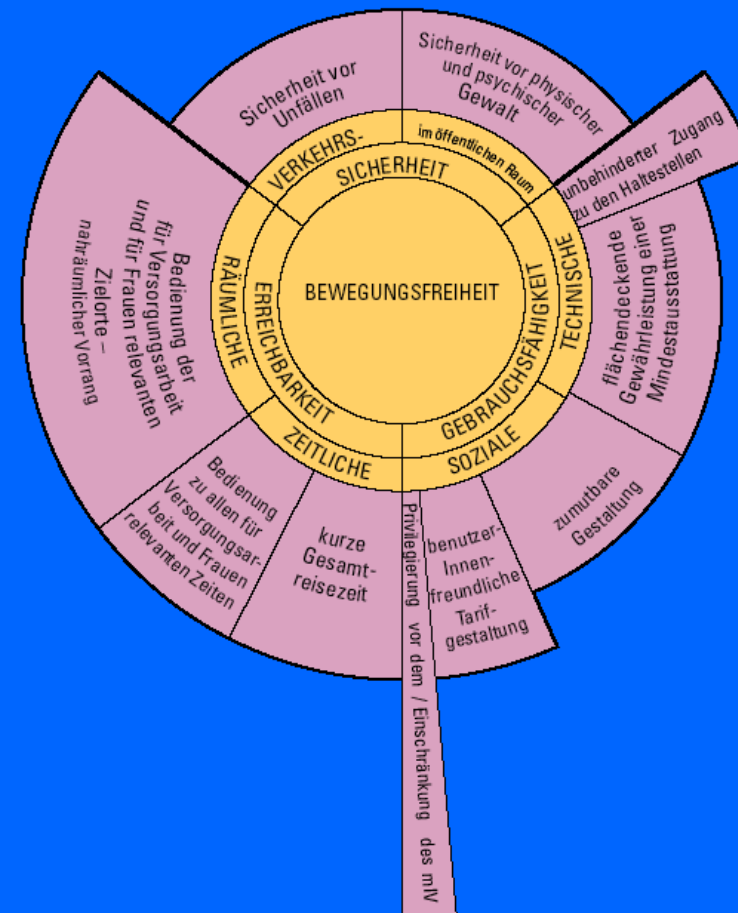
Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in:
Deutscher Städtetag, Kommission
„Frauen in der Stadt“: Frauen
verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2:
Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur
Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67,
Köln.



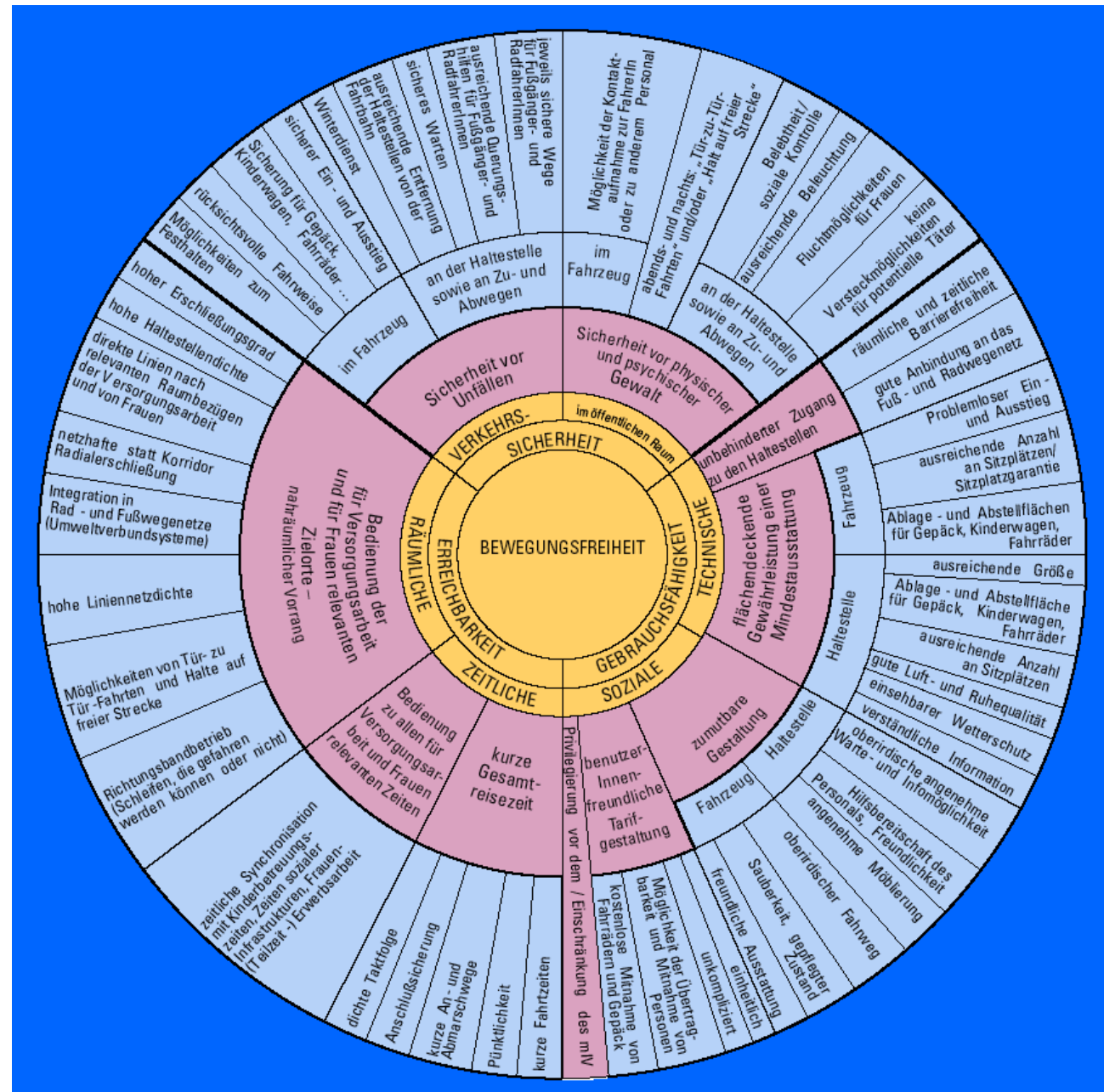
Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in:
Deutscher Städtetag, Kommission
„Frauen in der Stadt“: Frauen
verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2:
Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur
Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67,
Köln.



Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“: Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.



Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in:
Deutscher Städtetag, Kommission
„Frauen in der Stadt“: Frauen
verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2:
Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur
Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67,
Köln.

Bedrohung(sräume) durch strukturelle maskuline Gewalt im öffentlichen Raum

Gender-responsive ÖPNV- Sicherheitskonzepte



Warum ist eine feministische ökologische Mobilitätswende unverzichtbar für alle ?

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen auf Zielerreichung von Nachhaltigkeit

(Risiko-Arten und aktuelle Beispiele)

3. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

Bei Bedarf für die Diskussion:

4. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

5. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

6. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

7. Weiterführende Literatur-Hinweise (nur ein Anriss)

Literatur (ein Anriss) (1)

- Spitzner, Meike (2021): **Transformative Klimapolitik - Genderwirkungsprüfung und emanzipative Suffizienz-Rechte**. In: Forum Wissenschaft 3/2020 "Science and future. Debatten um Klimakrise und Wissenschaft", S. 17-21. <https://www.bdwi.de/forum/archiv/archiv/10876264.html> mit zugehöriger Abbildung der GIA auf https://www2.bdwi.de/uploads/spitzner_gia_abb.pptx.
- Spitzner, Meike (2021): **Gender Impact Assessment (GIA) as a qualitative impact assessment method**. In: UNFCCC-Climate Sekretary (Ed.): UNFCCC-SB's ("Klima-Zwischengipfel") "Informal Technical Meeting on tools and methodologies for assessing the impacts of the implementation of response measures", May 18th 2021. https://unfccc.int/sites/default/files/resource/presentation_Meike.pdf - (Kontext: <https://unfccc.int/event/TEM-SBSTA-chair-assessing-impacts-RM>)
- Spitzner, Meike (2021): **Für emanzipative Suffizienz-Perspektiven. Green New Deal statt nachhaltiger Bewältigung der Versorgungsökonomie-Krise und Verkehrsvermeidung?** In: Prokla 202 (51.Jg., Heft 1, März 2021): 95-114. <https://www.prokla.de/index.php/PROKLA/issue/view/206>.
- Spitzner, Meike; Hummel, Diana; Stieß, Immanuel; Alber, Gotelind; Röhr, Ulrike (2020): **Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen**. UBA-Texte 30/2020. Berlin: UBA. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/interdependente-genderaspekte-der-klimapolitik> (sowie auch <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7561>).

Literatur (ein Anriss) (2)

Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (1995): **Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung.** DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.

Spitzner, Meike; Reutter, Oscar (2020): **Mobilität für alle! – Wie die Verkehrswende allen eine umweltschonende Mobilität ermöglicht.** In: Heinrich Böll-Stiftung (Hg.) (2020): **Praxis kommunale Verkehrswende - ein Leitfaden.** Schriften zur Ökologie Bd. 47. Berlin: 115-131.

https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentierbar.pdf?dimension1=division_oen

Netzwerk „Frauen in Bewegung“; Bündnis 90/ Die Grünen, Bundesvorstand und BAG Verkehr (Hg.) (1997): **Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs – eine Chance für Frauen? Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht.** Bonn.

https://www.researchgate.net/publication/336126774_Regionalisierung_des_oeffentlichen_Nahverkehrs_-_Eine_Chance_fur_Frauen_Handreichung_fur_die_Nahverkehrsplanung_aus_feministischer_Sicht

European Parliament, Directorate General Internal Policies of the Union, Policy Department Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism (2006): **Women and Transport in Europe.** Study elaborated by Turner, Jeff; Hamilton, Kerry (University East London/UK) and Spitzner, Meike (Wuppertal Institute/D) with Leo Seserko (OKAR/Slowenia) and Alena Krizkova (Consultant/Czech Republic). Drucksache IP/B/TRAN/ST/2005_008 (PE 375.316) in EN 26/06/2006. Bruxelles.

http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/tran20060912_womentransportstudy/tran20060912_womentransportstudy.pdf

Literatur (ein Anriss) (3)

- Spitzner, Meike; Beik, Ute (1995/1999): **Reproduktionsarbeits-Mobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien.** In: Spitzner, Meike; Hesse, Markus; Holzapfel, Helmut (Hg.) (1999): **Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität - Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen.** Forschungsberichte des vom Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie geförderten Verbundforschungsprojekts, Bd.5. Wuppertal: Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität, ISBN 3-929944-21-9, 40-140.
https://www.researchgate.net/publication/259182750_Reproduktionsarbeitsmobilitaet_-_theoretische_und_empirische_Erfassung_Dynamik_ihrer_Entwicklung_und_Analyse_ologischer_Dimensionen_und_Handlungsstrategien?ev=prf_pub
- Spitzner, Meike (2004): **Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck - Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV.** NetWORKS-Papers Nr.13. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). ISBN 3-88118-384-1. <https://difu.de/node/3116>
- Spitzner, Meike; Weiler, Frank; Andi, Rahmah; Turner, Jeff (2007): **Städtische Mobilität und Gender. Förderung des öffentlichen Regionalverkehrs im Großraum Jakarta.** Fokus Entwicklungspolitik - Positionen der KfW Entwicklungsbank zu entwicklungspolitischen Themen, August 2007. Frankfurt a.M. https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Download-Center/PDF-Dokumente-Development-Research/2007_o8_FE_Weiler-Transport-und-Gender_D.pdf

Literatur (ein Anriss) (4)

- Spitzner, Meike (2005): **Nachhaltige Mobilität und Bewegungsfreiheit für Mädchen.** Folder - zur **Expertise zum Gesamt-Projekt „Sicher unterwegs“** des Arbeitskreis Mädchenarbeit des Jugendring Wuppertal e.V., Stadtbetrieb Jugend & Freizeit Wuppertal, Gleichstellungsamt der Stadt, Stadtwerke Wuppertal WSW, Büro Fuhrmann/ Frankfurt a.M., Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Hg. Arbeitskreis Mädchenarbeit des Jugendring Wuppertal e.V. mit Förderung der NRW Stiftung für Umwelt und Entwicklung. Bonn/ Wuppertal. DOI: 10.13140/RG.2.2.27626.95685
https://www.researchgate.net/publication/345259295_Nachhaltige_Mobilitat_und_Bewegungsfreiheit_fur_Madchen
- Spitzner, Meike (2004/ 1994): **Strukturelle Verkehrsvermeidung - Reduzierung von Verkehrserzeugung.** Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung. In: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.) (2004): Materialien zum Fach-Workshop Vorbereitung der Fortschreibung der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin. (wiederveröffentlicht auf der BMU-Nachhaltigkeitsseite 2004 bis 2006 <http://web.archive.org/web/20050503050806/http://www.nachhaltigkeitsdiskurs.de/web/dokumente/verkehrsvermeidung.pdf>, Erstveröff. in: Buchen et al. (Hg.) 1994: Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Bielefeld: Kleine, S. 202-234.
- Spitzner, Meike (2008): **Sustainability and Societal Gender Relations – Problems of and Alternatives to androcentric Concepts of Sustainability and the Dimensioning of Economy, Ecology, Institutions and Sociality.** In: Joachim Spangenberg (Ed.): Sustainable Development – Past Conflicts and Future Challenges. Taking Stock of the Sustainable Discourse. Münster: Westfälisches Dampfboot, p. 198-221.

Literatur (ein Anriss) (5)

Auf die ca. 400 wichtigsten Titel verweist die Bibliographie:

Spitzner, Meike; Färber, Christine (2002): **Bibliographie zu Gender Mainstreaming & Stadtentwicklung, Verkehr, Städtebau. Umfassende, nach Sachthemen und Handlungsfeldern gegliederte Arbeitshilfe zum Aufbau von Gender Kompetenz.** Teil IV der Expertise „Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes“ i.A. des BMVBW, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Langfassung. Veröffentlicht unter <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2004undFrueher/GenderMainstreaming/Expertise.html> (Download-Links der fünf Teile der Expertise). Direkter Download des Teils IV Bibliographie:

http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2004undFrueher/GenderMainstreaming/Veroeffentlichungen/UnveroeffentlichteExpertise4.pdf?__blob=publicationFile&v=3 bzw.

http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_340582/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/GenderMainstreaming/Expertise.html?__nnn=true (Dies ist zugleich die Internet-Publikation als Ergänzung zur Druck-Publikation der Kurzfassung der Expertise: Dieselben (2002): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik des Bundes. Werkstatt-Praxis - Schriftenreihe des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Heft 4/2002. (Zweite Auflage: Wiederabdruck als Anhang in Heft 4/2003).

http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/1998_2006/2002_Heft4_DL.pdf

Spitzner, Meike unter Mitarbeit von Ute Beik (2000): **Soziale Aspekte der Mobilität.** Untersuchung i.A. der **Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität"**. Landtag NRW Information 13/0034 des Landtags. Düsseldorf 2000. <http://www.landtag.nrw.de/tiffprint/62631000919405.tif.pdf> + <http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMI13-34.pdf>

Literatur (ein Anriss) (6)

Spitzner, Meike (2001): **Zukunftsoffene Entwicklung als Problem gesellschaftlicher Raum-Zeit-Verhältnisse. Annäherungen an ein Zusammendenken physischer und sozialer Dimensionen mit Blick auf Geschlechterverhältnisse.** -.- In: Nebelung/ Pöferl/ Schultz (2001): Geschlechterverhältnisse - Naturverhältnisse. Feministische Auseinandersetzungen und Perspektiven der Umweltsoziologie. Opladen: leske+budrich, S.197-225.

Spitzner, Meike (2002): **Gender Mainstreaming im Verkehr.** Beitrag zu: Kongress des Bundesumweltministeriums- und Life e.V. "Geschlechterverhältnisse, Umwelt und nachhaltige Entwicklung. Beiträge zum Gender Mainstreaming" am 23. und 24. April 2002 in Berlin.
http://www.genanet.de/fileadmin/downloads/themen/Themenforum_Mobilitaet.pdf (- insgesamt: <http://www.earthsummit2002.org/workshop>)

Spitzner, Meike (1994): **Strukturelle Verkehrsvermeidung - Reduzierung von Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung.** In: BUCHEN, Judith; BUCHHOLZ, Kathrin; HOFFMANN, Esther; HOFMEISTER, Sabine; KUTZNER, Ralf; OLBRICH, Rüdiger; VAN RÜTH, Petra (Hg.): **Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral.** Feministische Perspektiven. Bielefeld: Kleine Verlag, S.202-234.

Hofmeister, Sabine; Spitzner, Meike (Hg.) (1999): **Zeitlandschaften - Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik.** Stuttgart: Hirzel. <https://wupperinst.org/a/wi/a/s/ad/40>

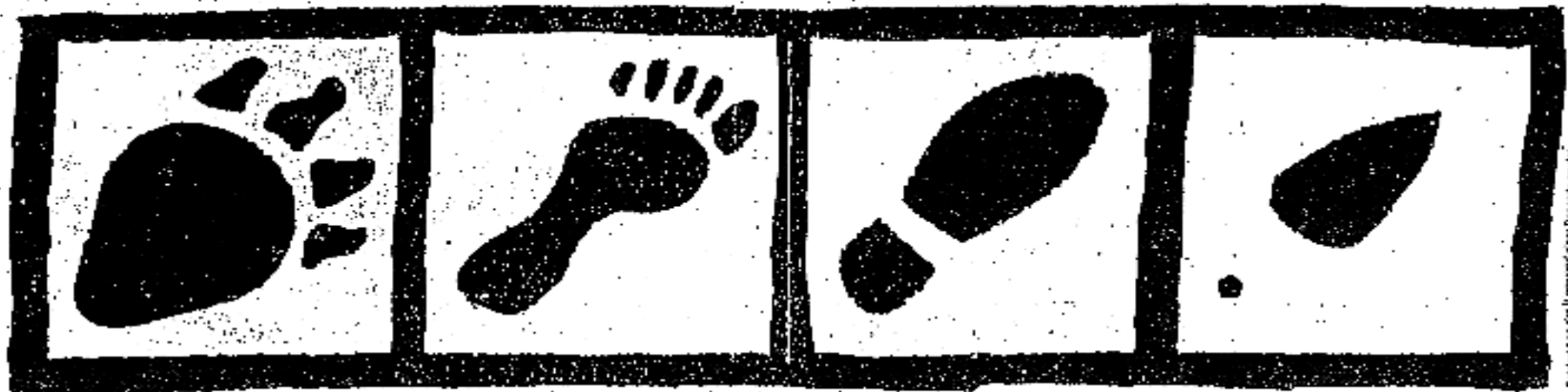
Danke für Ihre Aufmerksamkeit !

meike.spitzner@wupperinst.org

Seite 93

Zeit 3/3/95

THE EVOLUTION OF AUTHORITY



Erasmus van der Putten and Coauthors in the
University of California in Los Angeles

Die Evolution der Autorität