



**University of
Zurich**^{UZH}

Gendergerechte Klimapolitik in der Schweiz - Untersucht anhand des Fallbeispiels Mobility Pricing

GEO 511 Master's Thesis

Author

Yasmine Bastug
12-716-684

Supervised by

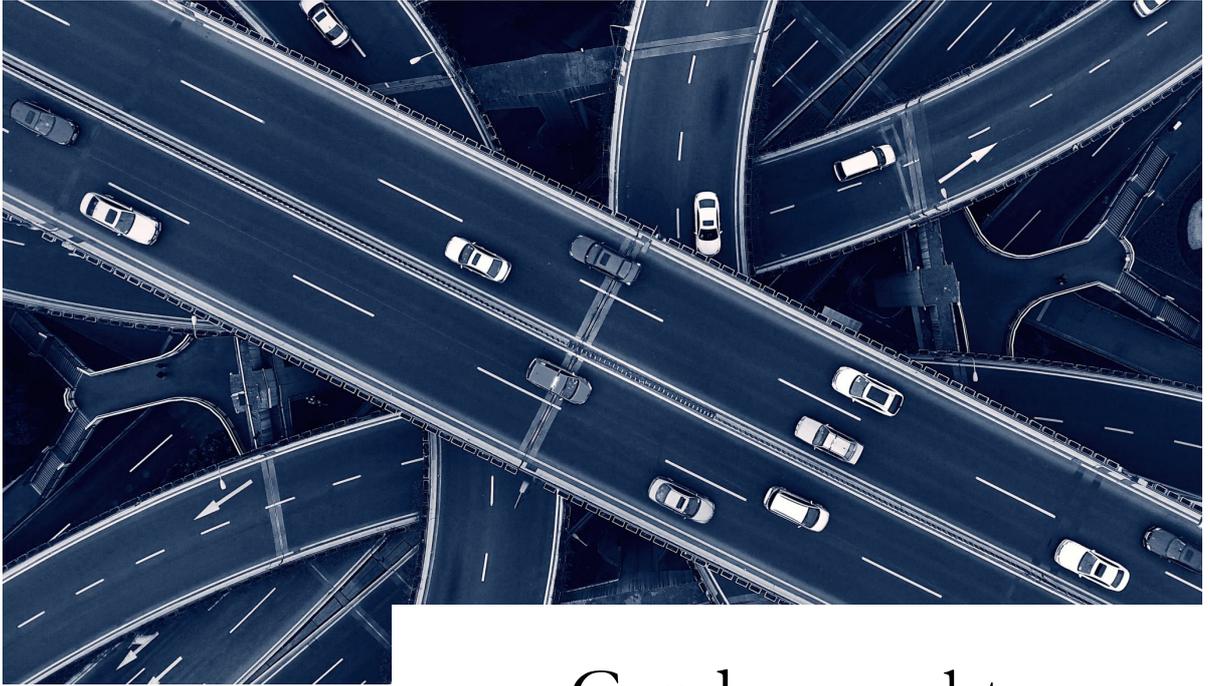
Dr. Sara Landolt

Faculty representative

Prof. Dr. Norman Backhaus

30.04.2021

Department of Geography, University of Zurich



Gendergerechte Klimapolitik in der Schweiz

—
Fallbeispiel Mobility Pricing

Gendergerechte Klimapolitik in der Schweiz

Untersucht anhand des Fallbeispiels Mobility Pricing

Masterarbeit von Yasmine Bastug, 12-716-684

Betreuung: Dr. Sara Landolt
Fakultätsbetreuung: Prof. Dr. Norman Backhaus
Geographisches Institut der Universität Zürich, April 2021

Abstract. The consequences of climate change do not affect all people equally. Women worldwide are particularly at risk of being affected by the consequences of climate change (UN Women Watch, 2009). To avoid further reinforcing of existing gender hierarchies and inequalities, the inclusion of gender considerations in climate policy is essential. Using mobility pricing as a case study, this thesis examines the extent to which gender aspects have been included in climate policy, the different impacts of mobility pricing on gender, and how climate- and gender goals relate to each other. To examine the gender impact of mobility pricing, we conduct a gender analysis. In addition, we use guided interviews with experts to investigate the extent to which gender aspects are taken into account and which climate goals are pursued with mobility pricing. The interviews were analyzed with a qualitative content analysis. It can be seen that the perception of gender relevance and the inclusion of gender aspects are almost completely absent in the planning of mobility pricing and in the transport sector in general. However, depending on the design of mobility pricing, this may have a different impact on gender. This is due to different life patterns, division of roles and labor, time flexibility, and income. It was also shown that taking gender aspects into account in mobility pricing leads to a more sustainable design of mobility pricing. The inclusion of gender aspects correlates with a more sustainable climate policy. In order to bring gender aspects into focus in climate policy, the unequal distribution of power and political participation processes should be increasingly addressed and androcentric patterns of thinking overcome.

Zusammenfassung. Die Folgen des Klimawandels treffen nicht alle Menschen gleich. Frauen sind weltweit besonders stark der Gefahr ausgesetzt, von den Folgen des Klimawandels betroffen zu sein (UN Women Watch, 2009). Um bestehende Gender-Hierarchien und Ungleichheiten nicht weiter zu verstärken, ist der Einbezug der Genderaspekte in der Klimapolitik unabdingbar. Die vorliegende Studie untersucht anhand des Fallbeispiels Mobility Pricing, inwiefern die Genderaspekte in der Klimapolitik mitberücksichtigt wurden, welche unterschiedlichen Auswirkungen Mobility Pricing auf die Geschlechter hat und wie die Klima- und Genderziele sich zueinander verhalten. Um die genderspezifische Auswirkung von Mobility Pricing zu untersuchen, ist eine Gender Analyse durchgeführt worden. Zusätzliche habe ich anhand leitfadengestützter Interviews mit Expert*innen untersucht, inwiefern die Genderaspekte bei Mobility Pricing mitberücksichtigt wurden und welche Klimaziele mit Mobility Pricing erstrebt werden. Die Interviews wurden mit einer qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet. Es zeigt sich, dass die Wahrnehmung der Genderrelevanz und der Einbezug von Genderaspekten in die Planung von Mobility Pricing und im Verkehrsbereich allgemein fast vollkommen absent sind. Je nach Ausgestaltung von Mobility Pricing, kann dies jedoch einen unterschiedlichen Einfluss auf die Geschlechter haben. Dies ist auf unterschiedliche Lebensmuster, Rollen- und Arbeitsteilung, zeitliche Flexibilität und Einkommen zurückzuführen. Es zeigte sich auch, dass eine Berücksichtigung der Genderaspekte im Mobility Pricing zu einer nachhaltigeren Ausgestaltung von Mobility Pricing führen wird. Der Einbezug von Genderaspekten korreliert mit einer nachhaltigeren Klimapolitik. Um die Genderaspekte in der Klimapolitik in den Fokus zu rücken, sollten vermehrt die ungleiche Verteilung der Macht- und politischen Mitwirkungsprozesse thematisiert und androzentristische Denkmuster überwunden werden.

Dank

An dieser Stelle möchte ich mich bei den Personen bedanken, die mich während des Schreibens meiner Masterarbeit unterstützt und begleitet haben. Vielen Dank an meine Betreuerin, Sara Landolt, für ihre Unterstützung und ihre stetige Bereitschaft für meinen vielen Fragen. Sie hat mich den ganzen Weg geleitet und nicht nur auf fachlicher, sondern auch auf persönlicher Ebene weitergebracht. Ein grosser Dank geht auch an die Expert*innen, welche sich dazu bereit erklärt haben, mit mir ein Interview zu führen und ihr Fachwissen mit mir geteilt haben. Bedanken möchte ich mich auch bei meinem Mann, Orhun Cakmakci, der mich insbesondere bei der Transkription der Interviews unterstützt hat und mir stets Mut und Motivation zugesprochen hat. Ein ganz grosser Dank geht auch an meine anonyme Masterstudentinnen-Selbsthilfegruppe, die mich durch ihre Ratschläge und ihr Fachwissen unterstützten. Und insbesondere möchte ich mich bei meinen WG-Mitbewohner*innen und Freund*innen, Chiara Lanfranchi, Marc Eggenberger und Maja Kevic für das Gegenlesen und ihre konstruktive Kritik bedanken. Last but not least, ein grosses Dankeschön an Céline Nauer und Devin Bastug, die mich in den vielen Stunden in der Bibliothek auf alle Arten und Weisen motivierten und unterstützten.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	10
1.1 Forschungsfrage und Untersuchungsparameter	12
1.2 Konzeptualisierung	13
1.3 Aufbau der Arbeit	16
2 Theoretischer Hintergrund Gender	17
2.1 Einführung	17
2.2 Gender Mainstreaming	17
2.2.1 Instrumente des Gender Mainstreaming	18
2.3 Gender Mainstreaming in der Schweiz	20
2.3.1 Einbettung im politischen Klima der Schweiz	23
2.3.2 Beispiel Anwendungen von Gender Mainstreaming	24
2.4 Gendergerechte Klimapolitik	26
2.4.1 Kritik der Feminisierung der Klimakrise	27
2.4.2 Umsetzungsstand der gendergerechten Klimapolitik in der Schweiz	28
2.5 Zwischenfazit	29
3 Theoretischer Hintergrund Verkehr	30
3.1 Verkehrsziele in der Schweiz	31
3.2 Genderaspekte in der Verkehrsplanung	34
3.2.1 Genderaspekte Verkehrsstrategie Schweiz	36
3.3 Genderdifferenziertes Mobilitätsverhalten	37
3.4 Zwischenfazit	40
4 Mobility Pricing	41
4.1 Forschungsstand Mobility Pricing	41
4.1.1 Auswirkung Mobility Pricing	42
4.2 Mobility Pricing in der Schweiz	44
4.2.1 Wirkungsanalyse Region Zug	45
4.2.2 Wirkungsanalyse Verteilungswirkung	48
4.3 Zwischenfazit	50

5 Methodik	51
<hr/>	
5.1 Gender Analyse	52
5.1.1 Allgemeine Situationsanalyse	53
5.1.2 Projektbezogene Situationsanalyse	53
5.2 Leitfadeninterviews	54
5.2.1 Sampling	54
5.2.2 Leitfaden, Durchführung der Interviews und Transkription	55
5.3 Datenauswertung	58
5.3.1 Qualitative Inhaltsanalyse	58
5.3.2 Kodierung	58
5.4 Methodenreflexion	61
6 Gender Analyse Mobility Pricing	63
<hr/>	
6.1 Allgemeine Situationsanalyse	63
6.1.1 Ungleichheiten in der Rollen- und Arbeitsteilung	63
6.1.2 Ungleichheiten beim Zugang zu Ressourcen	64
6.1.3 Ungleiche Vertretung von Männern und Frauen	67
6.1.4 Rechtliche Regelungen mit Diskriminierungspotenzial	68
6.2 Projektbezogene Situationsanalyse	69
6.2.1 Unterschiedliche Bedürfnisse und Interessen von Frauen und Männern	69
6.2.2 Unterschiedliche Voraussetzungen von Frauen und Männern	69
6.2.3 Unterschiedliche Teilnahme von Frauen und Männern	70
6.2.4 Problematische Rahmenbedingungen	70
6.3 Zwischenfazit	71
7 Ergebnisse Interviews	72
<hr/>	
7.1 Probleme des Verkehrs	73
7.2 Mobilität als Grundrecht	75
7.3 Mobility Pricing	77
7.3.1 Ziele Mobility Pricing	77
7.3.2 Ausgestaltung Mobility Pricing	78
7.3.3 Gefahren und Probleme von Mobility Pricing	79
7.3.4 Sozialverträglichkeit	81

7.4 Genderrelevanz Mobility Pricing	83
7.4.1 Mobilitätsverhalten	83
7.4.2 Umgang Genderaspekte in der Planung	84
7.4.3 Genderspezifische Auswirkungen von Mobility Pricing	85
8 Diskussion und Limitationen	87
<hr/>	
8.1 Inwiefern wurden Genderaspekte in Mobility Pricing berücksichtigt?	87
8.2 Inwiefern ist zu erwarten, dass die Geschlechter unterschiedlich von Mobility Pricing betroffen sein werden?	88
8.3 Welche Kausalität haben Gender- und Klimaaspekte im Anbetracht von Mobility Pricing?	89
9 Fazit und Ausblick	91
<hr/>	
10 Literaturverzeichnis	94
<hr/>	
11 Anhang	100
<hr/>	
11.1 Leitfadeninterview	100
11.2 Auszug Kodierung von Atlas.ti	101
11.3 Persönliche Erklärung	103

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verortung von Mobility Pricing in den drei Ebenen Klima, Gender und Verkehr (Eigene Darstellung).....	12
Abbildung 2: Fiktives Sinnesbild (<i>No Title</i> , n.d.)	15
Abbildung 3: Eigene Darstellung der Meilensteine der Gleichstellung in der Schweiz (Daten aus: Eidgenössische Kommission für Frauenfragen EKF, 2019)	20
Abbildung 4: Übersicht Fachstellen für Gleichstellung in der Schweiz (IZFG, 2014: 30)	22
Abbildung 5: Treibhausgasemissionen der Schweiz nach Sektoren (Bundesrat, 2021).....	30
Abbildung 6: Verkehrsemissionen der Schweiz (BAFU Bundesamt für Umwelt, 2020)	31
Abbildung 7: Emissionen des Sektors Verkehr (Bundesrat, 2021: 37).....	32
Abbildung 8: Einschätzung der Wegzwecke nach Aktivitäten (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2006: 13)	35
Abbildung 9: Verkehrszwecke nach Bevölkerungsgruppen (Bundesamt für Statistik & Bundesamt für Raumentwicklung, 2017: 41)	36
Abbildung 10: Darstellung der Wegketten (CIVITAS, 2014: 20)	37
Abbildung 11: Beschäftigungsgrad von Männer und Frauen (Bundesamt für Statistik, 2021a).....	38
Abbildung 12: Eigene Darstellung. Unterschiede im Mobilitätsverhalten (Daten aus: Bundesamt für Statistik & Bundesamt für Raumentwicklung, 2017)	39
Abbildung 13: Eigene Darstellung Velo Nutzung nach Zweck (Daten aus: Bundesamt für Statistik, 2017)	39
Abbildung 14: Ziel des Forschungspakets Mobility Pricing (Rapp, 2007: 6)	44
Abbildung 15: Querbezüge zwischen Mobility Pricing und den übrigen Instrumenten des Verkehrsmanagements und der Verkehrsfinanzierung (Rapp, 2007: 7).....	45
Abbildung 16: Übersicht methodisches Vorgehen (Sutter et al., 2019: 12)	46
Abbildung 17: Tariffhöhen des Hauptszenarios (Sutter et al., 2019: 13).....	47
Abbildung 18: Finanzielle Auswirkungen von Tarifszenario 1b bei perfekter zeitlicher Flexibilität der Haushalte (Sutter et al., 2019: 96)	48
Abbildung 19: Finanzielle Auswirkungen von Tarifszenario 1b zeitlicher Inflexibilität der Haushalte (Sutter et al., 2019: 98)	49
Abbildung 20: Flexible Arbeitszeiten in der Schweiz (Dorsemagen et al., 2012)	49
Abbildung 21: (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004: 9 & 28)	52
Abbildung 22: Eigene Darstellung zum gesetzten Rahmen der allg. Situationsanalyse.....	53
Abbildung 23: Sampling der Interviewpartner*innen	55
Abbildung 24: Eigene Darstellung des Frageschemas	57
Abbildung 25: Prozessmodell induktiver Kategorienbildung (Mayring, 2015: 86).....	59
Abbildung 26: Eigene Darstellung einer Hauptkategorie aus ATLAS.ti.....	60

Abbildung 27: Eigene Darstellung der Subkategorie aus ATLAS.ti	61
Abbildung 28: Entwicklung des Frauenanteils in politischen Institutionen (Bundesamt für Statistik, n.d.-a)....	65
Abbildung 29: Eigene Darstellung Häufigkeitsverteilung Nettolohn, Voll- und Teilzeitbeschäftigte nach Lohnklassen und Geschlecht (Daten aus: BFS – schweizerische Lohnstrukturerhebung)	65
Abbildung 30: Eigene Darstellung Arbeitszeitflexibilität (Daten aus: Dorsemagen et al., 2012: 57)	66

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Amt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAV	Bundesamt für Verkehr
CEDAW	Committee on the Elimination of Discrimination against Women
DEZA	Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit
EBG	Eidgenössische Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
EFK	Die Eidgenössische Kommission für Frauenfragen
EIGE	European Institute for Gender Equality
EU	Europäische Union
FDP	FDP. Die Liberalen
GIA	Gender Impact Assessment
GLP	Grünliberale Partei Schweiz
Grüne	Grüne Partei der Schweiz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
UN/ UNO	Vereinte Nationen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

1 Einleitung

Die vorliegende Studie untersucht die Genderaspekte von Mobility Pricing in der Schweiz. Dies soll in den Kontext der gendersgerechten Klimapolitik gesetzt werden. Folgend wird zuerst auf die Wichtigkeit von Mobility Pricing¹ in Bezug zur Gender- und Klimarelevanz eingegangen und anschliessend werde ich die Forschungsfragen vorstellen.

Seit der Weltfrauenkonferenz in Peking im Jahr 1995 hat sich die Schweiz zur aktiven Förderung der Gleichstellung in der Schweiz und zur Erarbeitung einer Gender Mainstreaming² Strategie verpflichtet, um diese auf allen politischen Ebenen und in allen Bereichen umzusetzen (The Fourth World Conference on Women, 1995). Es ist von besonderer Wichtigkeit, bestehende Gender-Hierarchien im Bereich des Klimawandels und der Klimaanpassung in den Fokus zu rücken, damit sich diese verfestigten Hierarchien nicht verstärken (Röhr, Spitzner, Stiefel, & Winterfeld, 2008: 21). Die Integration von Sozial- und Genderaspekten bei der Klimapolitik führt zu einer gerechteren und effizienteren Verminderung von Ungleichheiten sowie zu nachhaltigeren und effizienteren Klimaschutzmassnahmen (Röhr et al., 2008: 21). Lange wurde die Klimawissenschaft als genderneutral betrachtet. Erst kürzlich gewann die Geschlechtergerechtigkeit in der internationalen Klimapolitik in der Wissenschaft an Aufmerksamkeit (Alber et al., 2018: 40).

Daraus ergibt sich die brisante Frage, wie und ob in der Schweiz die Genderaspekte in der Klimapolitik miteinbezogen werden. Da der Verkehrsbereich in der Schweiz, mit über einem Drittel der Emissionsausstosse, der grösste Verursacher der Treibhausgasausstosse ist (BAFU Bundesamt für Umwelt, 2020), konzentriere ich mich auf den Bereich Verkehr. Im Bereich Verkehr wird über die Einführung von Mobility Pricing gesprochen. Mobility Pricing stellt ein neues System der Verkehrsfinanzierung dar und hat somit einen grossen Einfluss auf den Verkehr und damit auch auf das Klima. Das nationale Verkehrsabgabensystem soll durch eine leistungsbezogene Abgabe ersetzt werden. Schlussfolgernd führt dies zu einer veränderten Verkehrsabgabe, welche zu einer neuen Verteilungswirkung für die Verkehrsnutzenden führt (Rapp et al., 2007). Da sich Mobility Pricing noch in der Entwicklungsphase befindet, wurde das neue Verkehrsfinanzierungssystem noch nicht implementiert. Die Tatsache, dass sich das Mobility Pricing noch in der Entwicklungsphase befindet, hat den Vorteil, dass die Gewichtung der einzelnen Faktoren, welche für die Erarbeitung zentral waren, dargelegt werden können. Aus diesem Grund stellt Mobility Pricing die ideale Forschungsgrundlage dar, um den Einfluss von Genderaspekten zu analysieren und aufzuzeigen, inwiefern die Schweiz Genderaspekte in der Klimapolitik berücksichtigt. Gleichzeitig ermöglicht es mir einen Einblick in die Entstehungsphase und vermag somit die Aspekte und Schwerpunkte, welche bei der Gestaltung von Mobility Pricing berücksichtigt wurden, aufzuzeigen. Denn die Erstellung und Einführung eines neuen Konzepts oder Systems der Besteuerung und Abgaben beruht auf gewissen Faktoren und Wertung verschiedener Kriterien.

Die Diskussionen darüber, was Mobility Pricing beinhaltet, was die Ziele von Mobility Pricing sein sollten und inwiefern Mobility Pricing einen Mehrwert bringen kann, wird nicht nur in den Medien, sondern auch unter Fachexpert*innen geführt, wie sich in der Studie zeigen wird. Während der Bund Mobility Pricing nicht direkt

¹ «Mobility Pricing eine nutzungsbezogene Abgabe für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Verkehr (ÖV) mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage.» (Andrea, n.d.)

² Gender Mainstreaming ist eine langfristige Strategie zur Förderung der Gleichstellung zwischen Frauen und Männern (vgl. 3.2)

als klimapolitische Massnahme, sondern in erster Linie als Verkehrsmanagement und Verkehrsfinanzierung sieht (Rapp, 2007), sind andere der Ansicht, dass Mobility Pricing auch Klimaaspekte berücksichtigen sollte (Mobilität - Schweizerische Energie-Stiftung, n.d.). Folgende zwei Beispiele sollen aufzeigen, wie unterschiedlich die Zielsetzung von Mobility Pricing definiert und wahrgenommen wird. Dies erlaubt einen ersten Einblick in die kontrovers geführte Diskussion:

Das UVEK definiert Mobility Pricing als:

«Mobility Pricing hat zum Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen. Mobility Pricing geht mit der Digitalisierung einher. Forschung und Technik machen grosse Fortschritte. Um Verkehrsspitzen zu glätten, lohnt es sich ausserdem, weitere Massnahmen wie flexible Arbeitszeitmodelle, angepasste Unterrichtszeiten, Home-Office oder Fahrgemeinschaften zu fördern.» (UVEK, n.d.-a)

Während Regula Rytz, Nationalrätin und ehemalige Präsidentin der Grünen Partei Schweiz, die Ziele von Mobility Pricing klar im Klimaschutz sieht (Grüne Schweiz, 2015):

«Ziel des Mobility Pricing müsste aber auch die Verkehrsreduktion und die Internalisierung der externen Kosten sein. Der Strassenverkehr verursacht heute über 6 Milliarden Franken ungedeckte externe Kosten pro Jahr. Es sind dies Umwelt- und Gesundheitskosten, als Folge von Landverschleiss, CO₂-Ausstoss, Minderung der Artenvielfalt, Luftverschmutzung, Unfällen und Lärm. Nur mit Einbezug der externen Kosten kann der Verkehr besser gesteuert werden. Deshalb muss ein Mobility Pricing neben der Verkehrsleistung auch den Energie- und Ressourcenverbrauch berücksichtigen.» (Regula Rytz)

Während also für die einen die Glättung der Verkehrsspitzen oder die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund stehen, streben andere die Senkung der Mobilitätsnachfrage, Förderung des ÖV oder Klimaschutz an. Oder wie es Marionna Schlatter treffend formulierte:

«Mobility Pricing wird so ein bisschen als eierlegende Wollmilchsau verkauft.» (Marionna Schlatter, Interview vom 31.03.2021)

Die untenstehende Abbildung 1 visualisiert ebendiese kurz vorgestellten unterschiedlichen Ansichten über die Ausgestaltung, Aspekte und Zielsetzungen von Mobility Pricing. Dabei wird deutlich, dass die drei Hauptthemen Klima, Gender und Verkehr in Bezug zueinanderstehen, und deshalb auch nicht getrennt voneinander betrachtet werden können. Mobility Pricing wirkt hier im Mittelpunkt als verbindendes Glied der 3 Elemente Gender, Klima und Verkehr. Die Studie zeigt auf, welche Auswirkungen Mobility Pricing auf das Klima, die Gleichberechtigung (Gender) und den Verkehr hat und wie sich die drei zentralen Themen zueinander verhalten und sich gegenseitig beeinflussen. Ausgehend von der Schnittstelle zwischen Verkehr und Gender, wird in dieser Studie weiter analysiert, inwiefern sich auch Gender und Klimaaspekte in Bezug auf Mobility Pricing gegenseitig beeinflussen und in einer Wechselwirkung zueinanderstehen.

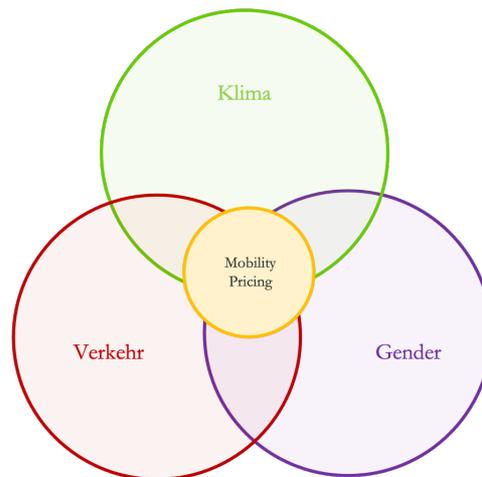


Abbildung 1: Verortung von Mobility Pricing in den drei Ebenen Klima, Gender und Verkehr (Eigene Darstellung)

1.1 Forschungsfrage und Untersuchungsparameter

Wie bereits in der Einführung beschrieben, bezieht sich Untersuchungsobjekts Mobility Pricing in der Schweiz auf das Forschungsfeld der drei Ebenen Klima, Gender und Verkehr. Die vorliegende Forschung zeigt die Wichtigkeit der Genderaspekte in der Klimapolitik sowie den Einfluss des Verkehrs auf das Klima auf (Lindsey & Santos, 2020). Über Mobility Pricing, wie es in der Schweiz diskutiert und vom Bund angestrebt wird (vgl. 4.2), gibt es noch keine Forschung bezüglich der Genderrelevanz. Diese Studie füllt diese Forschungslücke, indem aufgezeigt wird, welche genderspezifischen Auswirkungen Mobility Pricing hat, inwiefern Genderaspekte bei Mobility Pricing berücksichtigt wurden und welchen Zusammenhang die Gender- und Klimaaspekte im Anbetracht von Mobility Pricing haben.

In der vorliegenden Studie widme ich mich den folgenden drei Hauptfragen:

- ◇ Inwiefern wurden Genderaspekte im Mobility Pricing berücksichtigt?
 - Wie wird bei der Entwicklung eines neuen Mobility Pricing Systems der Einbezug der Genderperspektive berücksichtigt?
 - Wie ist die Wahrnehmung der Genderrelevanz?
- ◇ Inwiefern ist zu erwarten, dass die Geschlechter unterschiedlich von Mobility Pricing betroffen sein werden?
 - Welche Faktoren beeinflussen die erwartete Auswirkung von Mobility Pricing?
- ◇ Welche Kausalität haben Gender- und Klimaaspekte in Anbetracht von Mobility Pricing?
 - Wie korrelieren die Klima- und Genderziele bei der Ausgestaltung von Mobility Pricing?
 - Welche Auswirkungen hat Mobility Pricing auf das Klima?

1.2 Konzeptualisierung

In diesem Kapitel werde ich den Rahmen, in welcher sich meine Arbeit befindet, beschreiben und einordnen. Mit der Grundprämisse der Framing-Theorie, dass ein Thema aus verschiedenen Perspektiven betrachtet und ausgelegt werden kann, möchte ich den Kontext, in welchem sich Mobility Pricing in dieser Studie bewegt, einordnen und dabei die Abgrenzung zu anderen Blickwinkeln der Verkehrs- und Infrastrukturplanung aufzeigen. Framing bezieht sich auf den Prozess, durch den Menschen eine bestimmte Konzeptualisierung eines Problems entwickeln oder ihr Denken über ein Problem neu ausrichten (Chong & Druckman, 2007: 104).

Spätestens, nach der Klimavereinbarung in Paris, ist die Präsenz der Wichtigkeit des Klimawandels auf internationaler Ebene angekommen. Der Verkehr als Hauptfaktor der Klimaerwärmung, ist weltweit für bis zu einem Fünftel des CO₂-Ausstosses verantwortlich (Lindsey & Santos, 2020). Daher steigt auch das gesellschaftliche Interesse an nachhaltigen Transportalternativen, wobei sich die jüngste Bewegung vor allem um Elektromobilität, autonome Fahrzeuge und Shared Mobility drehte (Sovacool & Axsen, 2018: 731). Es gab jedoch nur wenige Überlegungen dazu, wie solche Innovationen den motorisierten Individualverkehr und deren Infrastruktur aufrechterhalten, und was die Konsequenzen sind (Sovacool & Axsen, 2018: 731). Urry definiert die Automobilität als komplexes, sich selbst verstärkendes System, das in den meisten modernen Ländern stark mit Technologie, Kultur, Normen und Praktiken verflochten ist (Sovacool & Axsen, 2018: 731). Dabei geht es bei der Automobilität um weit mehr als nur ein Auto. Es umfasst ein umfassenderes System, welches die Nutzung von Autos unterstützt und sämtliche Bereiche, wie Industrie und dessen Lieferketten, Benutzer*innen sowie auch Nichtbenutzer*innen, soziale Praktiken, kulturelle Erwartungen, Normen sowie auch Gesetze und Politik miteinschliesst. Man muss das gesamte System betrachten, um die gegenwärtige Dominanz von Automobilen zu verstehen. Eine Dominanz, die sich im letzten Jahrhundert entwickelt, sich als ausserordentlich widerstandsfähig erwiesen hat und sozusagen in der ganzen Welt gleichermassen verbreitet ist (Sovacool & Axsen, 2018: 731). Diese noch immer existierende und bestehende Dominanz der Automobilität ist eine der grössten Verursacher sozialer Probleme wie Klimawandel, Luftverschmutzung, übermässige Verkehrsüberlastung sowie die negative Auswirkung der Landnutzung (Sovacool & Axsen, 2018). Zudem finden Diskussionen zum Übergang zur nachhaltigen Mobilität häufig aus einer beschränkten Sichtweise, nämlich ausschliesslich aus der Wahrnehmung des Verbrauchers statt. Diese geht von den Annahmen aus, dass neue Mobilitätsformen die gleichen Bedürfnisse abdecken müssen, wie die bereits existierenden und orientieren sich daher am bereits existierenden «Status Quo», wie beispielsweise die Elektromobilität. Elektromobilität beinhaltet ähnliche Probleme wie die Automobilität. Zwar verursacht sie weniger Emissionen, die Probleme mit Flächenverbrauch, Infrastrukturnutzung oder der Sicherheit bleiben jedoch weiterhin bestehen (Sheller & Urry, 2016: 9). Diese Probleme führen dazu, dass neue Formen von Stadtplanung, Infrastrukturgestaltung, soziale Praktiken und Verkehrsmodelle für die Situation «nach dem Auto» gefunden werden müssen (Sheller & Urry, 2016: 9). Ausgehend von den Diskussionen über das Konzept der Automobilität, entstehen neue Mobilitätsparadigmen, welche Einblicke in neue, nachhaltige Mobilitätsmuster gewähren (Sovacool & Axsen, 2018: 731). So wird in der Stadtplanung auch von einem bereits stattgefunden Wandel hin zu neuen Mobilitätsparadigmen gesprochen, welche vor allem auf den Werten des Teilens, Verbundenheit und Zugänglichkeit basieren. Es entwickelte sich einen neuen Schwerpunkt auf die Gestaltung, im Zusammenhang mit besserer Begehbarkeit und Zugänglichkeit. Diese äussern sich einerseits durch Änderung Gestaltung der Trottoirs, Fussgängerzonen, Plätzen, Rampen (für fahrende Geräte), bessere Erreichbarkeit von Haltestellen

und besserer Modal-Split-Angebote³ und andererseits durch neue Informationstechnologien, wie neue Apps, akustische Signale für Sehbehinderte oder bessere Beschilderung (Sheller & Urry, 2016: 9).

An neuen oder eher sehr alten Infrastrukturgestaltung setzt auch Julia Watson an. Sie bezieht sich auf die lokalen, naturbasierten Technologien der indigenen Bevölkerung, und setzt diese Technologie in einen modernen, wissenschaftlichen Rahmen. Sie bezeichnet es als:

«Reframed through an architectural and scientific rather than anthropological lens.» (Watson et al., 2021)

Gleichzeitig kritisiert sie, dass Infrastrukturen nur zur Erfüllung eines Bedürfnisses erstellt werden und orientiert sich an den bis zu tausend Jahre alten Infrastrukturen der indigenen Bevölkerung. Sie ist der Ansicht, dass die grössten Auswirkungen für den Klimawandel auf die Infrastrukturebene zurückzuführen sind. Wenn Infrastruktur aus einer menschlichen Ökologie betrachtet wird, bezeichnet sie diese als sozioökologische Systeme. Sie argumentiert, dass die Kategorien Ökosystem und Gemeinschaft nicht voneinander trennbar sind. Das Ökosystem, welches von der Gemeinschaft aufgebaut wird, würde ohne die Gemeinschaft nicht existieren. Gemeinschaft und Ökosystem sind voneinander abhängig, und sind so in ihrer Beziehung zur Landschaft völlig ineinander verflochten und symbiotisch (Foreground, 2020).

Sie unterteilt Infrastrukturen in zwei Klassen, die harten und weichen Infrastrukturen. Harte Infrastrukturen, wie Brücken oder Dämme funktionieren heutzutage nicht nach diesem Prinzip des sozioökologischen Systems und seien deshalb oft dem Scheitern verpflichtet. Denn wenn solche Infrastrukturen zerbrechen, ist es kaum möglich diese zu reparieren, da keine lokalen Ressourcen benutzt wurden. Sie bezeichnet solch harte Infrastrukturen als kolonialistische Infrastrukturen (Foreground, 2020). Die alte Praxis der Erstellung von Infrastrukturen der indigenen Bevölkerung aber, zeichne sich durch eine enge, gut lesbare Beziehung zwischen gebauter Form, kultureller Praxis und Notwendigkeit aus. Der Einbezug der Faktoren, wie Pflanzen, Boden oder Wasser bezeichnet sie als «weiche Faktoren». Sie kritisiert, dass diese weichen Technologien als möglichen Weg zur Bewältigung des Klimawandels jedoch nicht anerkannt werden und dass harte Infrastrukturen auf der ganzen Welt als universelle Lösung betrachtet werden, obwohl es weltweit auch weiche, natürliche Technologien gäbe. Sie plädiert dafür, dass das kulturelle Wissen über örtliche Umweltbedingungen, Materialien und Fähigkeiten und die entwickelten Technologien der indigenen Bevölkerung, welches eher symbiotisch als gegen die Natur arbeitet, stärker in die Infrastrukturgestaltung einfließen sollte (Foreground, 2020). Es wurde erläutert, wie wir uns in einer Gesellschaft bewegen, in der der Verkehr und die damit verbundenen Infrastrukturen als Teil unserer Gesellschaft, gar unserer Natur wahrgenommen werden. Nur langsam beginnen sich die Paradigmen der Mobilität zu verändern. Auf der anderen Seite wurde eine Perspektive vorgestellt, welche auf eine Verflechtung der Infrastruktur mit der Natur setzt und an alte Werte der indigenen Bevölkerung ansetzt.

Ein fiktives Sinnbild soll einen solch möglichen Perspektivenwechsel veranschaulichen.

³ Der Begriff Modal Split bezeichnet den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Personenverkehr insgesamt (ZVV, n.d.).



Abbildung 2:
Fiktives Sinnesbild (*No Title*, n.d.)

Mit diesem kurzen Exkurs sollte der Rahmen aufgezeigt werden, in welchem sich meine Forschungsarbeit zu Mobility Pricing bewegt. Es wird veranschaulicht, dass Mobility Pricing im Kontext der Automobilität betrachtet wird. In diesem Kontext werden die Grundsätze des Nutzens und Zwecks von Verkehr, Mobilität oder Infrastrukturen nicht fundamental hinterfragt, sondern quasi als gegeben hingenommen. Man könnte sogar argumentieren, dass sie als Teil der gesellschaftlichen Natur verankert sind. Mit Mobility Pricing werden Verbesserungen im existierenden Verkehrssystem bestrebt, das Grundgerüst von Verkehr und Mobilität wird mit Mobility Pricing aber nicht neu gesetzt. Ich möchte gerne veranschaulichen, dass dieser Rahmen nicht naturgegeben ist, sondern von uns Menschen so konstruiert wurde. Dieser Rahmen wiedergibt nur einige Aspekte der wahrgenommenen Realität (Entman, 1993).

1.3 Aufbau der Arbeit

Die nachfolgenden Kapitel (Kapitel 3 & 4) widmen sich zuerst dem Hintergrund und dem aktuellen Forschungsstand der zwei Hauptthemen Gender und Verkehr und stellt eine Verbindung zur Klimarelevanz auf. Kapitel 3 behandelt die Genderaspekte in Bezug auf die Relevanz des Klimas sowie die Auslegeordnung der Genderrelevanz in der Schweiz. Dabei werden zuerst die Terminologien aufgegriffen. In einem weiteren Schritt wird das Konzept von Gender Mainstreaming, dessen (internationale) rechtliche Einordnung und Relevanz behandelt sowie die unterschiedlichen Strategien von Gender Mainstreaming vorgestellt. Danach betrachte ich der Stand der Implementierung von Gender Mainstreaming in der Schweiz und dessen Einbettung in das politische Klima. In einem zweiten Schritt wird der wissenschaftliche Stand des Klimawandels und der Klimapolitik aus einer feministischen Perspektive diskutiert. Die Bedeutung der gendergerechten Klimapolitik wird zuerst auf internationaler Ebene angeschaut, gefolgt von der Auseinandersetzung des Stands der Umsetzung der gendergerechten Klimapolitik in der Schweiz.

Im Kapitel 4 wird nicht nur die Relevanz des Verkehrs zum Klima aufgezeigt, sondern auch die genderspezifischen Aspekte im Verkehr dargestellt. Einleitend wird der Verkehr und seine Auswirkung auf das Klima in der Schweiz sowie die Eingliederung des Bereich Verkehr in der langfristigen Klimastrategie dargelegt. Nachfolgend werden auf die Genderaspekte in der Verkehrsplanung und in der Verkehrsstrategie der Schweiz erläutert. Zum Schluss wird ein Vergleich des Mobilitätsverhaltens zwischen den Geschlechtern gezogen.

Schliesslich wird in Kapitel 5 auf den aktuellen Forschungsstand von Mobility Pricing eingegangen sowie die bisherigen Schritte, welche in der Schweiz bezüglich Mobility Pricing eingeleitet wurden, beschrieben. Dabei werden die unterschiedlichen Entwicklungsschritte von Mobility Pricing anhand der veröffentlichten Publikationen des Bundes behandelt (Kapitel 5).

Es folgt in Kapitel 6 die Erläuterung des methodischen Vorgehens bezüglich der Gender Analyse und dem Vorgehen bei den leitfadengeführten Interviews und deren Auswertung. Die Gender Analyse (Kapitel 7) ist in zwei Hauptbereiche gegliedert und setzt sich aus der allgemeinen und der spezifischen Projektanalyse zusammen. Die Gender Analyse prüft Mobility Pricing auf die unterschiedlichen Auswirkungen auf die Geschlechter. Ergänzend zu der Gender Analyse werden die Ergebnisse der Interviews in Kapitel 7 diskutiert. Im letzten Abschnitt, in der Diskussion (Kapitel 8), bringe ich die Resultate aus den Interviews, der Gender Analyse und der Literatur zusammen, um meine Forschungsfrage nochmals aufzugreifen und zu beantworten.

2 Theoretischer Hintergrund Gender

2.1 Einführung

In der Wissenschaft wird der Begriff «Geschlecht» grundsätzlich in zwei Aspekte unterschieden. Einerseits das biologische Geschlecht (Sex), welches die rein biologischen Unterschiede zwischen Mann und Frau definiert und andererseits das soziale Geschlecht (Gender) (Gildemeister, 2010: 138). Unter Gender versteht man dabei die sozial und kulturell konstruierte Rollen, und Verhalten des «Männlichen» und «Weiblichen», welche in unsere Gesellschaft existieren. Diese von der Gesellschaft konstruierten Genderrollen sind nicht fix definiert, sie können sich laufend verändern und variieren auch zwischen unterschiedlichen Kulturen. Genderrollen werden durch viele Eigenschaften beeinflusst, wie zum Beispiel politischer Status, Klasse, Ethnie oder Alter (UNESCO's Gender Mainstreaming Implementation Framework, n.d.: 1). In der feministischen Forschung wird Gender meist als eine gesellschaftliche Strukturkategorie verstanden und widerspiegelt, wie Männer und Frauen in ihre «Rollen» oder «Hierarchien» zugewiesen werden, aufgrund bestehender Geschlechter- und Gesellschaftsverhältnissen (Hofmeister & Mölders, 2006: 26f.).

Im Gender CC – Women for Climate Justice von 2009 wird der Unterschied zwischen Gleichberechtigung der Geschlechter und Geschlechtergerechtigkeit klargestellt. Gleichberechtigung der Geschlechter sei erst dann erreicht, wenn alle Personen ihr persönliches Potenzial entwickeln und Entscheidungen treffen können, ohne von ihren jeweiligen Rollen eingeschränkt zu sein. Die Geschlechtergerechtigkeit geht noch einen Schritt weiter als die Gleichberechtigung. Geschlechtergerechtigkeit bedeutet zusätzlich auch eine Änderung bestehender Systeme und Strukturen, in sozialen sowie in ökonomischer Hinsicht, sondern auch das Hinterfragen androzentristischer⁴ Perspektiven und Normen (GENDERCC, 2009: 49, ff.).

2.2 Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming ist eine langfristige Strategie zur Förderung der Gleichstellung zwischen Frauen und Männern und beinhaltet in allen Planungs- und Entscheidungsprozessen von vornherein Gleichstellungsaspekte zu beachten und für deren Umsetzung Verantwortung zu übernehmen. Es basiert auf der Erkenntnis, dass Frauen und Männer auf Grund ihrer sozialen und kulturellen Geschlechterrollen (gender) in der Gesellschaft unterschiedliche Lebensbedingungen und Chancen vorfinden und von gesellschaftlichen Prozessen und deren Auswirkungen unterschiedlich betroffen sind. Gleichzeitig nimmt Gender Mainstreaming zur Kenntnis, dass es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt und beinhaltet somit die nachhaltige Verankerung der Geschlechterdimension in alle Bereiche von Institutionen und Organisationen. Gender Mainstreaming richtet sich gleichermaßen an Männer wie Frauen und will erreichen, dass negative Auswirkungen der derzeitigen Geschlechterverhältnisse auf Frauen, aber auch auf Männer überwunden werden (Universität Duisburg Essen, n.d.).

⁴ Androzentrismus im Duden wird beschrieben als «das Männliche, den Mann ins Zentrum des Denkens stellende Anschauung» (Duden, n.d.) «Androzentrismus bezeichnet eine Perspektive auf die Welt, das Männliche als stillschweigende Norm gesetzt und die Frau als Abweichung dieser Norm gesehen. Gleichzeitig wird die männliche Perspektive als neutral und universal verstanden, die weibliche als Sonderfall.» ((Un)Doing Gender Projektteam, n.d.)

Das Konzept von Gender Mainstreaming wurde als erstes an der Nairobi World Conference on Women in 1985 vorgestellt. 1995, an der vierten Weltfrauenkonferenz in Peking wurde erstmals Gender Mainstreaming als Strategie für eine internationale Gleichstellungspolitik eingeführt. Alle Mitgliedsstaaten haben sich bei der «Beijing Platform for Action» dazu verpflichtet ein Konzept zu entwickeln, wie sie Gender Mainstreaming als nationale Strategie implementieren können:

“In addressing unequal access to and inadequate educational opportunities, Governments and other actors should promote an active and visible policy of mainstreaming a gender perspective into all policies and programmes, so that, before decisions are taken, an analysis is made of the effects on women and men, respectively.“ (The Fourth World Conference on Women, 1995: 27)

Auch die Europäische Kommission hat sich 1996 zu einer Gender Mainstreaming Strategie verpflichtet (Commission of the European Communities, 1996). Drei Jahre später, am 1. Mai 1999 trat der Vertrag von Amsterdam in Kraft. Der Vertrag dient als rechtliche Basis für die Gender Mainstreaming Strategie in der Europäischen Union (EU). Alle Mitgliedsstaaten werden zu einer «active gender equality policy» verpflichtet. Fünf Jahre nach Peking, an der 23ten «Special General Assembly of the United Nations on Beijing +5», wurde der Mangel an Fortschritt stark kritisiert. Deshalb wurden 2005, zehn Jahre nach der Weltfrauenkonferenz in Peking, alle unterzeichnenden Staaten dazu verpflichtet einen Bericht zur Umsetzung der Beijing Platform for Action zu verfassen (GenderKompetenzZentrum, n.d.). Durch eine regelmässige Berichterstattung können so Fortschritte besser überprüft werden. Gleichzeitig wurde durch die Gründung des «European Institute for Gender Equality» (EIGE) 2006 ein Zeichen gesetzt, Gleichberechtigung aktiv weiter zu fördern. EIGE ist eine autonome Institution der EU, welche zur Förderung von Gleichberechtigung, in der Politik der EU und den einzelnen Mitgliedstaaten, gegründet wurde. Ihr Ziel ist es auf allen politischen Ebenen Diskriminierung aufgrund des Geschlechts zu bekämpfen, zum Beispiel durch Förderung und Entwicklung von Strategien, die diese ermöglichen (European Institute for Gender Equality, n.d.). Auf die unterschiedlichen Strategien von Gender Mainstreaming und dessen Instrumente, werde ich in folgendem Abschnitt eingehen.

2.2.1 Instrumente des Gender Mainstreaming

Es gibt unterschiedliche Instrumente und Auslegungen von Gender Mainstreaming. Gender CC – women for climate justice haben ein Toolkit veröffentlicht, welches aufzeigt, wie Gender Mainstreaming in der Klimapolitik umgesetzt werden kann. Dazu haben sie eine zehn-Schritt Anleitung erstellt, um zu illustrieren, wie man die Genderaspekte in der Politik miteinbeziehen kann:

Geschlechtergerechte Klimapolitik in zehn Schritten: (GENDERCC, 2009: 19ff.)

- 1) «Erkennen, dass Geschlechtergerechtigkeit in der wachsenden Klimakrise von höchster Dringlichkeit ist und unterstützen des Gender Mainstreamings von oberster Ebene.
- 2) Sicherstellen, dass Frauen an allen klimapolitischen Entscheidungen auf allen Ebenen beteiligt sind, um damit eine wirklich globale und effektive Geschlechtergerechtigkeit basierende Allianz für Klimaschutz und Klimagerechtigkeit aufzubauen.
- 3) Gewährleisten, dass Gender Mainstreaming in allen mit Klimapolitik befassten Institutionen umgesetzt wird – vom Klimasekretariat, über den Weltklimarat bis hin zu nationalen und lokalen Institutionen.

- 4) Sammeln und veröffentlichen von gender-disaggregierten Daten, die auf jeder Ebene und wann immer möglich erhoben werden.
- 5) Gender-Analysen aller klimapolitischen Massnahmen, Programme, Projekte und Budgets- von Forschungsprogrammen, über Klimaschutzmassnahmen bis hin zu Anpassungsplänen.
- 6) Einführen messbarere, genderbezogener Ziele, anwenden praktischer Instrumente zur Integration von Geschlechteraspekten in Klimaschutzmassnahmen.
- 7) Entwicklung gendersensibler Indikatoren auf internationaler, nationaler und lokaler Eben, u.a bei den nationalen Berichten unter der Klimarahmenkonvention angewandt werden.
- 8) Gendersensible Gestaltung von Öffentlichkeitsarbeit, Kapazitätsentwicklung und Bildungsmassnahmen sowie Verbesserung des Zugangs und der Teilhabe von Frauen an diesen Aktivitäten.
- 9) Investition in Gender-Trainings, um sowohl Männer als auch Frauen für die Notwendigkeit von Gender-Analysen zu sensibilisieren und damit die Gleichberechtigung der Geschlechter zu fördern.
- 10) Gewährleisten, dass Anpassungs- und Klimaschutzstrategien fundamentale Menschenrechte und nachhaltige Entwicklungen unterstützen. «

Ein weiteres Instrument des Gender Mainstreamings ist beispielsweise die Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment GIA). Das Gender Index Assessment ist eine präventive Ex-ante-Evaluierung. Durch die Anwendung des GIA können Gesetze, politische Richtlinien oder Programme analysiert werden, um zu beurteilen, inwiefern die Entscheidung negative Konsequenzen für die Gleichberechtigung hat. So kann man feststellen, ob die definierten Massnahmen, Gesetze und Richtlinien die Ungleichheiten zwischen den Geschlechtern reduzieren, aufrechterhalten oder verstärken würden (European Institute for Gender Equality, 2016, p.8). Das Ziel ist es, nicht nur in der Politik, sondern auch in der Planung einen bedeutenden Einfluss nehmen zu können, um die Gleichstellung zu etablieren und Prozesse zu verhindern, welche einen negativen Beitrag zur Gleichstellung haben könnten. So soll die Gleichberechtigung durch besser gestaltete, transformative Gesetze und Richtlinien gestärkt werden (European Institute for Gender Equality, 2016: 7ff). Es wird «systematisch auf unsere strukturellen gesellschaftlichen Genderprobleme, auf Ungleichheit und Machtverhältnisse erzeugende und aufrechterhaltende Faktoren und Wirkungszusammenhänge fokussiert. Anhand der Genderdimensionen werden die Ausgangssituation, Zielformulierungen und mögliche Massnahmen analysiert, um vorab nicht nur unbeabsichtigte Folgen für Menschen aller Geschlechter zu verhindern, sondern auch fachpolitische Gleichstellungswirksamkeit zu ermöglichen.» (Spitzner, 2020: 18).

2.3 Gender Mainstreaming in der Schweiz

Im Folgenden wird die rechtliche Entwicklung von Gender Mainstreaming in der Schweiz beschrieben. Zur Einordnung in den zeitlichen Rahmen der Gleichstellung in der Schweiz sind in der Abbildung 3, die Meilensteine der Gleichstellung in der Schweiz aufgeführt (Eidgenössische Kommission für Frauenfragen EKF, 2019).

1995, an der vierten Frauenweltkonferenz, hat die Schweiz ebenfalls zur Women Platform for Action zugestimmt. Sie verpflichtete sich, eine Strategie zu Gender Mainstreaming zu entwickeln und die Gleichstellung in der Schweiz aktiv zu fördern. 1997 ist die Schweiz der UN-Konvention zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau (Committee on the Elimination of Discrimination against Women, CEDAW) beigetreten. Die Schweiz muss somit der UNO regelmässig über den Stand der Erreichung der Konventionsziele berichten (EBG & Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann, n.d.).

Für die Weltfrauenkonferenz 2005, zehn Jahre nach Peking, musste die Schweiz ebenfalls eine Stellungnahme zur Umsetzung der Women Platform für Action einreichen. Dazu hat das Eidgenössische Büro für die Gleichstellung von Mann und Frau einen Leitfaden zu Gender Mainstreaming erstellt. In ihrem Bericht wird die Wichtigkeit und die Bedeutung von Gender Mainstreaming erklärt, sowie auf bestehende Missstände und Ungleichheiten aufmerksam gemacht. Sie halten fest, dass Gender Mainstreaming auf allen Ebenen der Verwaltung umgesetzt werden sollte.

«Für die Bundesverwaltung bedeutet Gender Mainstreaming, dass bei **jedem staatlichen Handeln, bei allen Projekten und Massnahmen der Verwaltung die möglichen Auswirkungen auf Frauen und Männer geprüft und berücksichtigt werden**, und zwar in jeder Phase eines Vorhabens – von der Erarbeitung des Konzepts bis zu seiner Realisierung und Evaluation.»

(Arbeitsgruppe «Folgearbeiten zur 4. UNO-Welt-Frauenkonferenz», 2004, Fett gesetzt von YB)

Trotz Bemühungen auf Bundesebene zur Erstellung eines Gender Mainstreaming Leitfadens, hat sich die Strategie in der Schweizer Verwaltung nicht durchsetzen können. In einzelnen

Meilensteine der Gleichstellung in der Schweiz

1971	Einführung Frauenstimmrecht auf nationaler Ebene
1974	Die Schweiz ratifiziert die Europäische Menschenrechtskonvention (EMRK).
1976	Einsetzung der eidgenössischen Kommission für Frauenfragen (EFK)
1981	Gleichstellung von Mann und Frau in der Bundesverfassung
1982	Gleichstellung der Geschlechter im Bildungswesen Bundesgerichtsentscheid: Nach Geschlecht unterschiedliche Eintrittsbedingungen in die Sekundarschule sind unzulässig (z.B. bessere Noten).
1988	Neues Eherecht tritt in Kraft
1990	Letzter Kanton (Appenzell Innerrhoden) wird vom Bundesgericht gezwungen das Frauenstimmrecht einzuführen
1991	Erster Frauenstreik
1995	4. UN-Weltfrauenkonferenz in Beijing
1996	Gleichstellungsgesetz tritt in Kraft
1997	Die Schweiz ratifiziert das UN-Frauenrechtsübereinkommen CEDAW.
2002	Ja zur Fristenregelung (strafloser Schwangerschaftsabbruch in den ersten 12 Wochen)
2004	Gewalt in Ehe und Partnerschaft wird zum Offizialdelikt
2005	Erwerbsersatz bei Mutterschaft
2013	Neues Namensrecht tritt in Kraft (Frauen müssen nicht mehr den Nachnamen des Mannes annehmen)

Abbildung 3: Eigene Darstellung der Meilensteine der Gleichstellung in der Schweiz (Daten aus: Eidgenössische Kommission für Frauenfragen EKF, 2019)

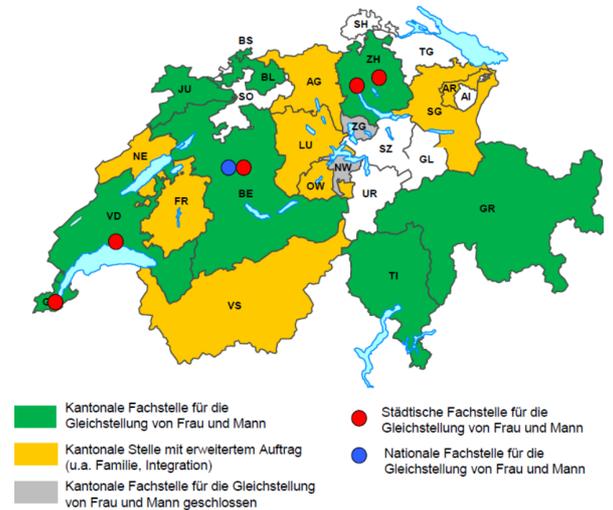
Departementen und Ämtern jedoch, wurden Projekte und Programme zur Sensibilisierung der Genderaspekte lanciert. Beispielsweise verfügt die DEZA über eine Genderpolitik, die auf Gender Mainstreaming basiert (IZFG, 2014: 31). Auf kommunaler Ebene, sowie an Schweizer Universitäten und Fachhochschulen, konnten einige positive Beispiele zur Umsetzung von Gender Mainstreaming erzielt werden. Zum Beispiel wurde an der ETH ein Gender Aktionsplan verabschiedet (Schubert & Kaczykowski-Patermann, 2014). Auch in den Städten Bern und Zürich wurden Gleichstellungs-Aktionspläne beschlossen. Dieser beinhaltet unter anderem eine Analyse der Verteilung und Aufbringung öffentlicher Mittel nach Geschlecht, das sogenannte Gender Budgeting. Gender Budgeting ist eine Anwendung des Gender Mainstreaming im Haushaltsverfahren.

«Gender Budgeting ist eine Anwendung von Gender Mainstreaming im Haushaltsprozess. Es beinhaltet eine geschlechtsbasierte Bestandsaufnahme der Haushalte, die eine Gender-Perspektive auf allen Ebenen des Haushaltsprozesses einschließt und die Einnahmen und Ausgaben umverteilt, um die Geschlechtergleichstellung zu fördern.» (Universität Duisburg Essen, n.d.)

Jedoch konnte sich Gender Budgeting auf Bundesebene nicht etablieren- trotz verschiedensten Vorstösse dazu im Parlament, die jedoch alle abgelehnt wurden (IZFG, 2014: 31).

Im Zwischenbericht des CEDAW 2018 sind die Ziele, Prioritäten sowie der aktuelle Stand im Bereich Gleichstellung von Frau und Mann beschrieben. Sie umfassen unter anderem (Schweizerische Eidgenossenschaft, 2018: 3-8):

- die Förderung der Gleichberechtigung der Geschlechter als zehntes Legislaturziel 2015-2019, zum Beispiel durch die Überarbeitung der gesetzlichen Grundlagen für die Finanzhilfen im Bereich der familienergänzenden Kinderbetreuung (Schweizerische Eidgenossenschaft, 2018: 3).
- In der Strategie des Bundesrats zur nachhaltigen Entwicklung der Schweiz wird das Ziel «Gesellschaftlicher Zusammenhalt und Gleichberechtigung zwischen den Geschlechtern» festgehalten. Dies beinhaltet zum Beispiel Gleichstellung im beruflichen wie auch im privaten Bereich, Beteiligung der Frauen auf allen Entscheidungsebenen, ausgewogeneren Aufteilung der unbezahlten Care-Arbeit oder die «weitgehende Eindämmung» sämtlicher Formen von Gewalt gegen Frauen und Mädchen (Schweizerische Eidgenossenschaft, 2018).
- Eine Gendersensitive Personalstrategie des Eidgenössischen Personalamts.
- Eine Gender Strategie der Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (DEZA). Diese richtet sich vermehrt auf die Konzentration von Gleichstellung in den Partnerstaaten. Innerhalb der Schweiz verfolgt die DEZA als Gender Strategie in ihrem eigenen Departement Chancenförderung, diskriminierungsfreie Arbeitswertung und Entlohnung sowie Vereinbarkeit von Familie und Beruf (DEZA, n.d.).
- Verabschiedung von Aktionsplänen oder Strategien einiger Kantone oder Gemeinden.



- Die Mehrzahl der Kantone und einige grössere Städte verfügen über Gleichstellungsinstitutionen (vgl. Abbildung 4)

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass bis 2018 nur zwei Einheiten der Verwaltung, das eidgenössische Personalamt und die DEZA eine Genderstrategie verfolgen. Eine übergeordnete Gender Strategie oder Gender Mainstreaming konnte sich nicht durchsetzen. Der Bundesrat sieht eine spezifische Genderstrategie als nicht zielführend:

«Der Bundesrat [...] sieht zwar bei der Verwirklichung der Gleichstellung von Frau und Mann nach wie vor in vielen Bereichen Handlungsbedarf. Er erachtet jedoch eine spezifische Strategie oder umfassende Aktionsplanung als nicht zielführend, ...» (Schweizerische Eidgenossenschaft, 2018: 3)

Abbildung 4: Übersicht Fachstellen für Gleichstellung in der Schweiz (IZFG, 2014: 30)

Im Kontrast dazu, hält der Bundesrat gleichzeitig fest, dass eine Berichterstattung hilft die Gleichstellung systematischer zu bewältigen:

«Die Berichterstattung zum UNO-Übereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau und die Empfehlungen des Ausschusses haben bewirkt, dass die Bundesverwaltung die Umsetzung der Gleichstellung systematischer an die Hand nimmt, strategische Prioritäten setzt und die Ergebnisse der Massnahmen evaluiert.» (Schweizerische Eidgenossenschaft, 2018: 3)

Der Bundesrat bevorzugt die Anliegen der Gleichstellung mit bestehenden strategischen Planungsinstrumenten zu verfolgen als über eine übergeordneten Gender Strategie. Dies steht im Widerspruch zu der erarbeiteten Roadmap (EBG & Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann, 2019: 7) der interdepartementalen Arbeitsgruppe. In den Empfehlungen für 2017-2020 zur Umsetzung des CEDAW, ist die Prüfung von Gender Budgeting und Gender Mainstreaming als erstes Handlungsfeld der Gleichstellungsstrategie aufgelistet (EBG & Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann, 2019: 7), denn bereits an der Weltfrauenkonferenz in Peking 1995 wurde Gender Mainstreaming als wichtigste Strategie zur Förderung von Frau und Mann erklärt (*Überprüfung Des Umsetzungsstands in Der Schweiz*, 2014).

2.3.1 Einbettung im politischen Klima der Schweiz

Um die Gleichberechtigungsentwicklung der Schweiz und den Handlungsspielraum des eidgenössischen Büros für Gleichstellung von Frau und Mann (EBG) und das Eidgenössische Kommission für Frauenfragen (EFK) zu verstehen, ist die Betrachtung des politischen Kontexts förderlich. Im Zwischenbericht des CEDAW ist beschrieben, dass die Gleichstellungsinstitutionen in den letzten Jahren immer wieder ihre Existenz begründen und sich stark machen mussten für finanzielle oder personelle Ressourcen. So hat das Parlament 2016 beispielsweise verschiedenste Anträge zur Kürzung des Budgets des EBG gestellt, welche jedoch mehrheitlich abgelehnt wurden (transfair - der Personalverband -, n.d.). Dennoch wurden zwei kantonale Gleichstellungsfachstellen abgebaut. Eine davon wurde aufgelöst, die andere wurde mit einer anderen Fachstelle zusammengelegt und das Thema Gleichstellung aus dem Mandat gestrichen. Weiter gibt es Fachstellen, welche sich nicht primär um Gleichstellungsaspekte kümmern können, da sie zusammen mit anderen Themen, wie nachhaltige Entwicklung, Familie, gesellschaftliche und kulturelle Diversität, Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen, LGBTQI* oder Menschen und Integration angelegt sind (Schweizerische Eidgenossenschaft, 2018: 5-6). Im Zwischenbericht wird beschrieben, dass viele Fachstellen einem erhöhten Spardruck ausgesetzt sind, so dass ihre Mittel nicht ausreichen, um ihre gesetzlichen Mandate vollständig zu erfüllen und sie unter grossem politischem und finanziellem Druck stehen.

Dieser kurze Einblick in die Probleme, mit welchen die Gleichstellungskommissionen konfrontiert waren, soll aufzeigen, wie das politische Klima der Schweiz war. Die Kürzungsanträge des Budgets beispielsweise oder auch den Abbau von Gleichstellungsfachstellen widerspiegeln welche Wichtigkeit und Bedeutung der Gleichberechtigungsthematik zugeschrieben wurde. Die Zusammensetzung des Parlaments war von 2015-2019 stark konservativ-liberal lastig. So hatten beispielweise die SVP und FDP zusammen über die Hälfte aller Sitze im Nationalrat (Parlamentsdienste, 2016).

2.3.2 Beispiel Anwendungen von Gender Mainstreaming

1) Gesundheitswesen (DE)

GIA wurde bereits in unterschiedlichen Ländern in der EU auf verschiedene Projekte angewandt. Zum Beispiel wurde 2004 in Niedersachsen ein GIA im Rahmen von Gender Mainstreaming erstellt. Um das Gender Mainstreaming in der ganzen Verwaltung zu implementieren, haben sie eine Broschüre als Hilfestellung erstellt. Darin enthalten sind angewandte Praxisbeispiele aus der Justiz, Psychiatrie, Steuerverwaltung und Arbeitsmarktpolitik sowie ein «Gender-Check». Der Gender-Check soll als Orientierung für die Anwendung dienen und ist für sie ein Qualitätsmerkmal einer modernen Verwaltung (Niedersächsisches Ministerium für Soziales Frauen Familie und Gesundheit, 2005: 4). Um Gender Mainstreaming im Gesundheitswesen zu implementieren, wurde im Rahmen eines Pilotprojekts an einer stationären Psychiatrie eine Untersuchung durchgeführt. Das Ziel war herauszufinden, wie und ob sich Frauen und Männer unterschiedliche Behandlungsbedürfnisse wünschen. Ergebnisse zeigten signifikante Unterschiede. So bevorzugten beispielsweise 82.5% der Patientinnen eine weibliche Therapeutin, während bei den Patienten, der Bedarf eines gleichgeschlechtlichen Therapeuten nur bei 10% war. Die Ergebnisse des Pilotprojekts führte dazu, dass das Sozialministerium 2002 das Projekt auf alle Niedersächsischen Krankenhäuser ausweitete (Niedersächsisches Ministerium für Soziales Frauen Familie und Gesundheit, 2005: 20ff.). Das Niedersächsische Ministerium für Soziales Frauen Familie und Gesundheit hielt fest, dass die Gender-Perspektive es ermöglicht, die Lebenssituationen und Bedürfnisse der Patient*innen und deren Unterschiedlichkeiten zu erfassen und die Erkenntnisse daraus, nutzbringend für die therapeutische Arbeit anzuwenden (Niedersächsisches Ministerium für Soziales Frauen Familie und Gesundheit, 2005: 23).

2) Nationaler Aktionsplan NAP 1325 (CH)

Die Schweiz verpflichtete sich als UNO-Mitgliedstaat der Resolution 1325⁵ durch die Erstellung nationaler Aktionspläne umzusetzen. Der erste schweizerische Aktionsplan zur Umsetzung der UNO-Resolution 1325 zu «Frauen, Frieden und Sicherheit» beinhaltet einen Massnahmekatalog der beteiligten Bundesangestellten sowie die aktive Förderung von Frauen in Konfliktprävention, Friedensprozessen und beim Wiederaufbau und Versöhnung nach Ende eines Konflikts. Gleichzeitig sollen Frauen auch besser vor sexualisierter Gewalt geschützt werden.

3) Gender Budgeting

Gender Budgeting als Projekt wurden in Basel-Stadt sowie als Pilotprojekt in der Stadt Zürich lanciert. Gender Budgeting umfasst die Überprüfung der Staatsausgaben und dessen Wirkung auf Frauen und Männer. Die zu klärende Frage ist, ob die Haushaltsmittel gerecht auf die Geschlechter aufgeteilt werden (Parlar & Schreyögg, 2016: 4). Im Schlussbericht zur Pilotphase der geschlechterdifferenzierter

⁵ «Die Resolution 1325 verlangt völkerrechtlich verbindlich, dass Frauen auf allen Ebenen angemessen und gleichberechtigt in Konfliktprävention, Friedensprozessen und Sicherheitspolitik sowie den staatlichen Wiederaufbau einzubeziehen sind. Die UNO und ihre Mitgliedstaaten sind zudem verpflichtet, Frauen in und nach Konflikten insbesondere vor sexualisierter und genderbasierter Gewalt zu schützen und Massnahmen zur Prävention zu ergreifen.» (EDA, n.d.)

Budgetanalyse (GBA) in der Stadt Zürich wird die geschlechterdifferenzierte Budgetanalyse wie folgt definiert:

„Die geschlechterdifferenzierte Budgetanalyse (GBA) gibt Auskunft über die Verteilung und Entwicklung von Staatsausgaben und –einnahmen nach Geschlecht: Sie schafft spezifische Transparenz über städtische Aktivitäten und ihre gleichstellungspolitisch relevanten Auswirkungen. Sie zeigt auf, wie sich bestimmte, für die Chancengleichheit von Frauen und Männern als besonders relevant identifizierte Ausgaben- und Einnahmenbereiche, insbesondere Ressourcen- und Leistungsbereiche verteilen und entwickeln. Den politischen Behörden liefert sie wichtige Steuerungsinformationen für eine wirkungsorientierte Gleichstellungspolitik.“ (Heim & Haldemann, 2005: 3)

In Basel war das Ziel der Studie BASS (Büro für Arbeits- und Sozialpolitische Studie) die folgenden Fragen zu klären:

- Nutzen der Staatsausgaben für Männer und Frauen
- Auswirkung der Staatsausgaben auf die Erwerbstätigkeit von Frauen und Männern
- Auswirkung der Staatsausgaben auf die unbezahlte Arbeit von Frauen und Männern

Die Studie kam unter anderem zu folgenden Ergebnissen: In Basel-Stadt kommen Baslerinnen durchschnittlich leicht weniger Ausgaben zu als Basler: 9'290 zu 10'870 Franken. In der öffentlichen Sicherheit verursachen Männer in den Bereichen Polizeikorps, Rechtsprechung und Strafanstalten deutlich mehr Kosten als Frauen. Das Polizeikorps gibt beispielsweise je nach Altersgruppen zwischen doppelt und vier Mal mehr für Männer aus als für Frauen. In der Bildung sind die Ausgaben für Knaben leicht höher als für Mädchen: 273 zu 248 Mio. Franken. Auch in der sozialen Wohlfahrt kommen junge Frauen mit weniger staatlichen Leistungen davon: 53 zu 62 Millionen. Dies ist unter anderem auf den Jugendschutz zurückzuführen, welche bei Männern deutlich höher ist als bei Frauen (Gleichstellungsbüro Statistisches Amt und Frauenrat des Kantons Basel-Stadt (Hrgs.), 2003: 28-29).

Die zwei Projekte dienten primär der Grundlagenerarbeitung. Das daraus geschlossene Fazit betonte die Weiterführung und Vertiefung des geschlechterdifferenzierten Blicks auf die Stadtverwaltung. Folgeprojekte blieben jedoch aus (Heim & Haldemann, 2005: 23).

2.4 Gendergerechte Klimapolitik

Nachdem Gender Mainstreaming und dessen Ziele und Absichten als Instrument und Strategie vorgestellt wurde, wird folgend auf die Genderaspekte in der Klimapolitik fokussiert. Denn die existierenden Gender-Hierarchien sind auch im Klimaschutz von Bedeutung. Wissenschaftler*innen fordern Gender-Hierarchien in der Klimapolitik in den Fokus zu rücken, da der Klimawandel durch ein patriarchal geprägtes System ausgelöst wurde, welches auch heute noch existiert (Röhr, Spitzner, Stiefel, & Winterfeld, 2008, p.21). Zudem sind von den Folgen des Klimawandels Frauen besonders betroffen. Die UN schreibt in ihrem Bericht zu «Woman, Gender Equality and Climate Change», dass, Frauen weltweit etwa vierzehnmal mehr betroffen und davon gefährdet sind, den Effekten des Klimawandels ausgesetzt zu sein als Männer. Aus diesem Grunde sei es wichtig eine Strategie zur Bewältigung des Klimawandels zu entwickeln, welche die Gender Sensibilität hervorhebt (UN Women Watch, 2009). Women for Climate Justice bestätigt, dass die Gender Sensibilität bei der Bewältigung des Klimawandels ein zentraler Punkt ist. Frauen und Männer tragen nicht nur auf unterschiedliche Art und Weise zum Klimawandel bei, sie sind auch unterschiedlich von den Auswirkungen betroffen und bevorzugen andere Massnahmen. «Beide, Männer und Frauen, sind wichtige Akteure bei der Gestaltung von Klimapolitik.» (GenderCC- Women for Climate Justice, 2009) Auf der Ebene der Handlungsbereitschaft sind Frauen stärker umweltbewusst sowohl mit Bezug auf ihr persönliches Umweltverhalten als auch mit Bezug auf Handlungsaufforderungen gegenüber anderen. Frauen sind eher bereit, zugunsten des Umweltschutzes ihr eigenes Verhalten zu ändern, und sie fordern auch häufiger z.B. ein stärkeres Engagement des Staates und von Wirtschaftsunternehmen (Preisendörfer, 2007: 4). Während Frauen risikobewusster und gewillter sind Lebensstile zu verändern, setzen Männer eher auf technische Lösungen. Dabei geht es weder darum, einem Teil der Bevölkerung die Schuld zuzuweisen, noch die Rolle des anderen Teils zu romantisieren. Ziel ist es, von einem grösseren Ideenpool zu profitieren (GenderCC- Women for Climate Justice, 2009:7-8). Dies bestätigt eine Studie von Ergas und York (2012), welche besagt, dass die CO₂-Emissionen pro Kopf tiefer sind in Ländern, in welchen Frauen einen höheren politischen Status besitzen (Ergas & York, 2012).

Auf die unterschiedlichen Ansätze der Problemwahrnehmung und Lösungsfindung gehen Bauriedl und Wichterich ein. Sie argumentieren, dass die Problemdeutung des Klimawandels und dessen sozialen und ökonomischen Folgen aus einer eher androzentristischen Perspektive betrachtet werden. So werde vermehrt auf nachhaltige bauliche Infrastrukturen fokussiert und die Suche nach alternativen Szenarien für die Zukunft der Städte oder eine dringende notwendige Öffnung der Diskussion über Lebensstile, Konsummuster, Mobilitätsmuster (vgl. 4.3) oder Lebensstandard vernachlässigt. Beispielsweise wäre Konsumverzicht, im Bereich industrielle Fleischproduktion oder motorisierten Individualverkehr, ein möglicher und schneller Weg, um Emissionen zu reduzieren (Bauriedl & Wichterich, 2014: 25). Eine schwedische Studie zeigt, dass der Energieverbrauch und CO₂ Ausstoss in einem Ein-Personen-Haushalt von Männern ungefähr ein Viertel höher ist als von Frauen. Dies war zu einem grossen Anteil auf die wie eben erwähnten Ursachen, Essen und Mobilität, zurückzuführen (Räty & Carlsson-Kanyama, 2010: 648). Um solchen Lösungsansätzen, wie von Bauriedl und Wichterich vorgeschlagen, nachzugehen, würde eine gesellschaftliche Diskussion über Ernährungsgewohnheiten und Mobilitätsmuster sowie deren Geschlechternormierung erfordern. Diese Option spiele bei internationalen Klimaverhandlungen jedoch keine Rolle. Bis 2015, flossen nur 0.001% der gesamten Klimafinanzierung in explizit geschlechtersensible Klimalösungen (Aguilar et al., 2015). Die Suche nach technischen, singulären Lösungen dominieren die Debatte (Bauriedl & Wichterich, 2014: 25). Die

Thematisierung der gesellschaftlichen Ursachen aufgrund herrschender Machtverhältnisse und dessen Einfluss auf alle Lebensbereiche, wird nach Spitzner zu wenig beachtet (Spitzner et al., 2020, p.18). Sie kommen denn auch zum Schluss, dass es nicht möglich ist nachhaltige Klimapolitik zu betreiben, solange die soziale Ungleichheit weitergelebt wird.

Denn die Integration von Sozial- und Genderaspekten bei der Klimapolitik führt zu einer gerechteren und effizienteren Verminderung von Ungleichheiten (Röhr, Spitzner, Stiefel, & Winterfeld, 2008, p.21). Dies bestätigt auch der Gender CC:

«In Bezug auf die Ursache und Bewältigung des Klimawandels ist die Genderdimension entscheidend um grundlegende Machtverhältnisse und geschlechtsspezifische Präferenzen hinsichtlich Strategien und Lösungen zum Klimaschutz aufzudecken. Um die Verstärkung von Ungleichheiten durch klimapolitische Massnahmen zu verhindern, müssen die Strukturen und Faktoren, welche diese beflügeln, identifiziert werden» (GenderCC-Women for Climate Justice, 2009:7-8).

Entgegen der Aussage des Gender CC und der gendersensiblen Klimapolitikwissenschaft, wurde aber in der Wissenschaft die Klimapolitik lange als etwas geschlechtsneutrales betrachtet. Der Grossteil der Klimaforschung, vor allem im naturwissenschaftlichen Bereich, ignoriert die Genderaspekte nach wie vor (Spitzner, Hummel, Stieß, Alber, & Röhr, 2020, p.19). Erst kürzlich gewann die Genderperspektive als Diskurs in der Klimapolitik an Bedeutung. Es ist hauptsächlich der internationalen Klimapolitik zu verdanken, dass die Relevanz von Genderaspekten in der Klimapolitik stärker in den Fokus gerückt wurde. Indem sie das Thema Gender und Klima regelmässig an der UN-Klimakonferenz (UNFCCC) traktandierten, ging zum Beispiel der Gender Aktionsplan (GAP⁶), der auf der 23. Vertragsstaatenkonferenz zur Klimarahmenkonvention in Bonn 2017 verabschiedet wurde, hervor (Spitzner et al., 2020: 14). Das Ausklammern oder Nichtbeachten von geschlechterspezifischen Unterschieden in der Planung oder Gestaltung von Massnahmen, kann dazu führen, dass bestehende Ungleichheiten zwischen den Geschlechtern reproduziert oder verfestigt werden können (Spitzner et al., 2020: 15). Um eine Verschärfung der bereits existierenden Ungleichheiten zu verhindern, sollten die Aspekt der Geschlechtergerechtigkeit in der Klimapolitik (Klimaschutz und Klimaanpassungen) untersucht werden und die Auswirkungen in das politische Entscheidungsfeld miteinbezogen werden (Buckingham, Masson, Alber, Cahoon, & Röhr, 2018: 5).

2.4.1 Kritik der Feminisierung der Klimakrise

Die Philosophin Jeanne Burgart Goutal warnt vor der Feminisierung der Klimakrise. Sie spricht von der Warnung einer öko-feministischen US-Theologin, welche sagt, dass darauf geachtet werden sollte, welche Rolle den Frauen und Mädchen als Retterin der ökologischen Krise zugewiesen wird. So sei es nicht unbedingt feministisch den Frauen eine Vorreiterrolle zuzuschreiben. Denn der Antifeminismus könne sich auch umkehren, in dem die Frauen zur Verantwortung gezogen werden die Erde zu «heilen» und dadurch den Frauen die gesamte Verantwortung zur Bewältigung der Klimakrise aufgebürdet wird. Burgart warnt von der Instrumentalisierung des Ökofeminismus durch den Kapitalismus (ARTE, 2019). Auch Bauriedl und Wichterich

⁶ «Der GAP mahnt die Unterstützung für den Aufbau von Kapazitäten bei Vertragsstaaten und Stakeholdern an, damit diese genderresponsive Strategien, Pläne und Programme in den Bereichen Anpassung, Klimaschutz, Kapazitätenentwicklung, Technologien und Finanzierung entwickeln können.» (Spitzner et al., 2020, p.14)

unterstützen diese These. Sie argumentieren, dass die traditionelle Verantwortung von Frauen für die Sorgearbeit, für die Ernährung der Familie, für die Fortpflanzung sowie für Umwelt- und Naturressourcen durch neue Mechanismen der Anerkennung eher bestärkt werden, statt über eine Neuverteilung der gesellschaftlichen Aufgaben und Arbeitslasten nachzudenken. Dies habe oft eine Bestätigung und Bestärkung der geschlechtlichen Arbeitsteilung und der Geschlechterhierarchie zur Folge (Bauriedl & Wichterich, 2014: 44).

2.4.2 Umsetzungsstand der gendergerechten Klimapolitik in der Schweiz

In der Schweiz fanden bislang die Genderaspekte in der Klimapolitik kaum Beachtung. Ein Genderansatz in der Umweltforschung oder die Erfassung der Auswirkungen der Umweltpolitik auf Frauen ist kaum vorhanden. Konkrete Analysen, die nach der Bedeutung der Geschlechterdimension von Umwelt- oder Klimapolitiken fragen, sind es in der Schweiz fast vollkommen absent (Überprüfung des Umsetzungsstands in Der Schweiz, 2014: 14). In dem vom BAFU veröffentlichten Aktionsplan zu «Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz» werden mehrheitlich auf «technische Themen» eingegangen, wie zum Beispiel: Hitzebelastung, Hochwasserrisiko, Boden-, und Luftqualität, Schliessen von Wissenslücken, Sensibilisierung, etc. (BAFU, 2014). Die gesellschaftlichen Auswirkungen werden nur marginal beachtet und Aspekte der Folgen des Klimawandels oder den Einbezug des Genderaspekts werden gar nicht beachtet. Auch im aktuelleren Bericht über die Chancen und Risiken des Klimawandels vom BAFU 2020 werden bei den Sicherheitsrisiken die «Risiken für die menschliche Sicherheit und gewalttätige Konflikte im Ausland» aufgeführt (BAFU, 2020, S. 11). Nicht in den Berichten des BAFU erwähnt ist Gender oder Gleichstellung in Bezug auf den Klimawandel. Die Methodik zur Findung der Handlungsfelder für die Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz im Abschlussbericht des Bundesamts für Umwelt (BAFU) setzt sich aus Online Befragungen und Expert*innen-Interviews zusammen. Bei den Online Befragungen war die Teilnahme von männlichen Personen 77% und von weiblichen Personen 23%; auch beim Alter gibt es keine ausgeglichene Verteilung. 13% der Befragten sind zwischen 25 und 34, 49% zwischen 35 und 49 und 38% über 50 Jahre (ProClim, 2015: 13). Aus dieser Statistik geht klar hervor, dass junge Personen und Frauen unterrepräsentiert sind und damit alle entwickelten Handlungsfelder auf mehrheitlich ältere, männliche Personen gestützt sind. Auch im neu publizierten Bericht (Februar 2021) zur langfristigen Klimastrategie in der Schweiz ist kein Eintrag über Genderaspekte vorhanden. Eingegangen wurde aber auf die Sozialverträglichkeit, im Sinne einer sozialverträglichen Übergangs in Richtung netto-null (Bundesrat, 2021). Wie auch im Aktionsplan zu «Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz», ist der Fokus in der langfristigen Klimastrategie der Schweiz primär auf technischen Lösungen. So sieht der Bundesrat die Entwicklung klimafreundlicher Technologien als Schlüssel für die Transformation in Richtung Netto-Null (Bundesrat, 2021: 19).

Aus feministischer Perspektive ist auch die Befreiung der CO₂-Abgabe für Unternehmen, welche ansonsten in ihrer Wettbewerbsfähigkeit eingeschränkt würden, ein Fehlanreiz. Einerseits dadurch, dass die Befreiung grosser Emittenten, z.B. aus den Wirtschaftszweigen Zement, Glas, Keramik, Papier und Chemie von der CO₂- Abgabe keine wirkungsvolle Klimaschutzmassnahme darstellt, und andererseits, da diese Bereiche, welche davon profitieren, eher männlich dominiert sind. Anreize im Bereich der Suffizienzwirtschaft wären aus feministischer und klimapolitischer Perspektive effizienter und würden einen grösseren Beitrag zur Gleichberechtigung sowie auch zum Schutz des Klimas leisten. Die Geschlechterthematik wird bis jetzt noch weitgehend über Sensibilisierungsbemühungen gesteuert. So wurde beispielsweise im Rahmen des Forschungskonzept Umwelt 2008-2011 auf die verstärkte Förderung von Frauen hingewiesen (Umsetzung Der Beijing Aktionsplattform

(1995) Und Der Ergebnisse Der 23. Sitzung Der UNO-Generalversammlung (2000) Überprüfung des Umsetzungsstands in Der Schweiz -, 2014: 35).

Es gibt allerdings Parteien in der Schweiz, die sich aktiv mit gendergerechter Klimapolitik auseinandersetzen. So haben zum Beispiel die SP Frauen 2019 ein Positionspapier veröffentlicht zu «Keine Klimagerechtigkeit ohne Geschlechtergerechtigkeit». In ihrem Positionspapier fordern sie, dass bei der Erarbeitung und Umsetzung von Klimaschutzprogrammen Frauen gleichberechtigt beteiligt sind, die Geschlechterperspektive beachtet wird und eine gleichberechtigte Vertretung der Frauen in der Politik, Verwaltungsräten, Leitungsgremien, Forschung, Bildung, Wirtschaft und in den Medien verfügen. Auch warnen sie davor, dass individuelle Bemühungen und ein klimaschonender Lebensstil nicht einzig auf den Schultern der Frauen lasten (SP Frauen, 2019).

2.5 Zwischenfazit

Gender Mainstreaming ist eine Strategie, um die Gleichstellung auf allen politischen Ebenen zu fördern, die insbesondere durch internationale Institutionen gefördert wurde. Zur Umsetzung wurden unterschiedliche Instrumente entwickelt, welche wichtigsten Inhaltselemente ich folgend kurz zusammenfasse:

- Genderdifferenzierte Daten
- Genderspezifische Wirkungsanalyse
- Gleicher Zugang zu Ressourcen und Entscheidungspositionen
- Gleiche Teilnahme an Planungsprozessen
- Überwindung androzentristischer Perspektive
- Wille zur Stärkung der Gleichberechtigung

In der Schweiz hat das Eidgenössische Büro für Gleichstellung ebenfalls einen Gender Mainstreaming Leitfadens entwickelt, welcher in der Verwaltung auf allen politischen Massnahmen und Programmen auf allen Ebenen und in allen Phasen anzuwenden sei (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004). Die Anwendung dieses Leitfadens jedoch konnten kein Fuss fassen. So kam beispielsweise in keinen, den von mir untersuchten Projekten und Strategien, wie die langfristige Klimastrategie (Bundesrat, 2021) oder den Konzeptbericht Mobility Pricing (Der Bundesrat, 2016), der Gender Mainstreaming Leitfaden zum Einsatz.

In der Klimapolitik gewinnt die Genderperspektive in der Wissenschaft langsam an Bedeutung. Frauen sind auf unterschiedliche Art und Weise von den Folgen des Klimawandels betroffen und tragen auch auf eine unterschiedliche Art und Weise zum Klimawandel bei. So kritisieren feministische Wissenschaftler*innen im Bereich der Klimapolitik, dass vermehrt einen Fokus auf technologische Ansätze gesetzt wird und die Wichtigkeit des Diskurses über gesellschaftliche Normen, Lebensstile, Konsum und Mobilitätsverhalten zu wenig beachtet werde. Daher ist die Überwindung der androzentristischer Perspektive eine zentrale Zielsetzung für eine gendergerechte Klimapolitik. Auch in der Schweiz wurde bislang keine Gendersensibilität in der Klimapolitik wahrgenommen. In der langfristigen Klimastrategie des Bundes werden die Genderaspekte gänzlich ignoriert (Bundesrat, 2021). Obwohl der Bundesrat festhält, dass eine Berichterstattung hilft die Gleichstellung strategischer zu bewältigen: «Die Berichterstattung zum UNO-Übereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau und die Empfehlungen des Ausschusses haben bewirkt, dass die Bundesverwaltung die Umsetzung der Gleichstellung systematischer an die Hand nimmt, strategische Prioritäten setzt und die Ergebnisse der Massnahmen evaluiert.» (Schweizerische Eidgenossenschaft, 2018: 4), erachtet der Bundesrat eine übergeordnete Gender Strategie nicht als zielführend (vgl. 2.3).

3 Theoretischer Hintergrund Verkehr

Als Einleitung stelle ich die Begriffe Mobilität und Verkehr, sowie deren Unterschiede, nach der Definition von Becker et al. vor:

«Potentielle Mobilität ist die Beweglichkeit von Personen, allgemein und als Möglichkeit. Realisierte Mobilität ist realisierte Beweglichkeit, ist die Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung (kurz: Mobilität). Verkehr ist das Instrument, das man dann für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt. Verkehr umfasst Fahrzeuge, Infrastrukturen und die Verkehrsregeln und ist auch sehr gut messbar.» (Becker et al., 1999).

Der Verkehr ist in der Schweiz der grösste Erzeuger von Treibhausgasen. Die Klimastrategie 2050 des Bundesrats hat das Ziel, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral ist (BAFU, n.d.-b). Zusätzlich hat sie Schweiz durch den Beitritt des Klimaschutzabkommen von Paris verpflichtet die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50% gegenüber dem Wert von 1990 zu reduzieren. Dies wird unter anderem durch das revidierte CO₂ Gesetz angestrebt (BAFU, n.d.-a). Von den Treibhausgas Emissionen in der Schweiz ist der Verkehr (exkl. Luftfahrt⁷) der grösste Faktor, wie in der Abbildung 5 ersichtlich ist. Die Werte der Emissionsausstosse des Verkehrs in der Schweiz liegen bei 32% aller Emissionen.

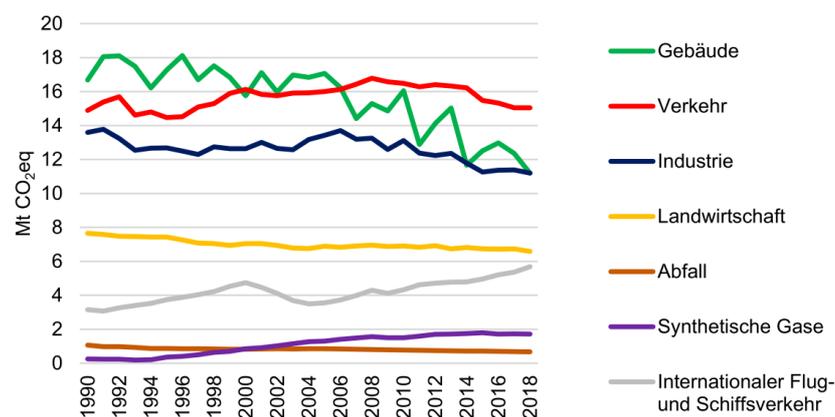


Abbildung 5: Treibhausgasemissionen der Schweiz nach Sektoren (Bundesrat, 2021).

In folgendem Kapitel werde ich zuerst den Einfluss des Verkehrs auf das Klima und der Umgang mit dem Verkehr in der Klimastrategie darlegen, bevor ich mich den Genderaspekten in der Verkehrsplanung und in der Verkehrsstrategie der Schweiz widme und zum Schluss die Unterschiede des Mobilitätsverhalten der Geschlechter in Ausblick auf den Zusammenhang mit dem folgenden Kapitel über Mobility Pricing ausführen.

⁷ Der Luftverkehr ist nicht Teil des Sektor Verkehr sondern wird separat unter dem Bereich Luftverkehr abgehandelt.(Bundesrat, 2021)

3.1 Verkehrsziele in der Schweiz

Wie in der Einführung beschrieben, ist der Verkehr einer der grösste Verursacher der Treibhausgasemissionen in der Schweiz (BAFU, 2020: 9). Seit 2013 gelten für neue Personenwagen, analog zu den Bestimmungen der EU, ein CO₂-Emissionswert von durchschnittlich 130 Gramm CO₂ pro Kilometer. Seit 2020 gilt ein Zielwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer (Bundesrat, 2021: 21). Laut dem Bericht zur Auswirkungen der neuen CO₂ Vorschriften des UVEK wurde das Ziel jedoch «deutlich verfehlt» (UVEK, 2020: 59). 2018 betrug der durchschnittliche Wert von neuen Personen- und Lieferwagen 137g CO₂/km. Der Hauptgrund für die Verfehlung des Ziels ist der markante Anstieg neu gekauften SUVs (UVEK, 2020: 59ff.). Auch die Gesamtemission der Treibhausgase sind nicht wie geplant um 20% gesunken. Im Verkehr beispielsweise sind sie sogar etwas gestiegen (Vergleich Abbildung 6).

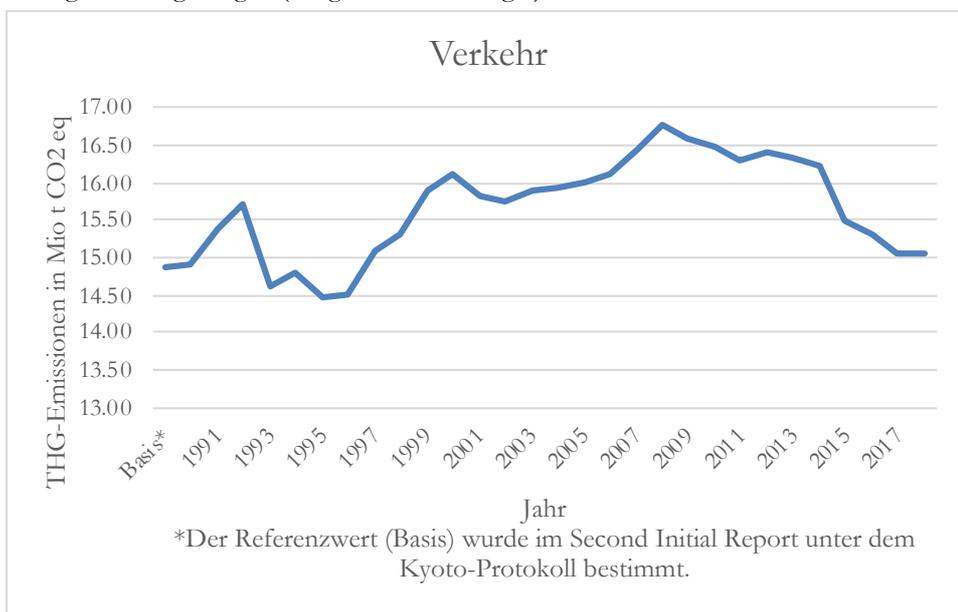


Abbildung 6: Verkehrsemissionen der Schweiz (BAFU Bundesamt für Umwelt, 2020)

Nach den angenommenen Verkehrsmodellierungen des ARE (ARE, 2016), auf welchen die Modellierungen der langfristigen Klimastrategie beruhen, wird eine weitere Zunahme des Personen- und Güterverkehrs aufgrund von Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum prognostiziert. Durch die zunehmenden Fahrleistungen steigen der Energiebedarf und der Druck auf Infrastruktur und Umwelt.

Die langfristige Klimastrategie der Schweiz setzt im Bereich Verkehr auf das übergeordnete Netto-Null-Ziel beim Ausstoss von Treibhausgasen, sodass der Landverkehr im Jahr 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemission mehr verursachen soll. 97% der Verkehrsemissionen werden durch den Strassenverkehr verursacht, davon 73% durch Personenwagen (vgl. Abbildung 7). Aus diesem Grund fokussiert sich die langfristige Klimastrategie im Bereich Verkehr hauptsächlich auf die Senkung der Emissionen im Strassenverkehr (Bundesrat, 2021: 36-39).

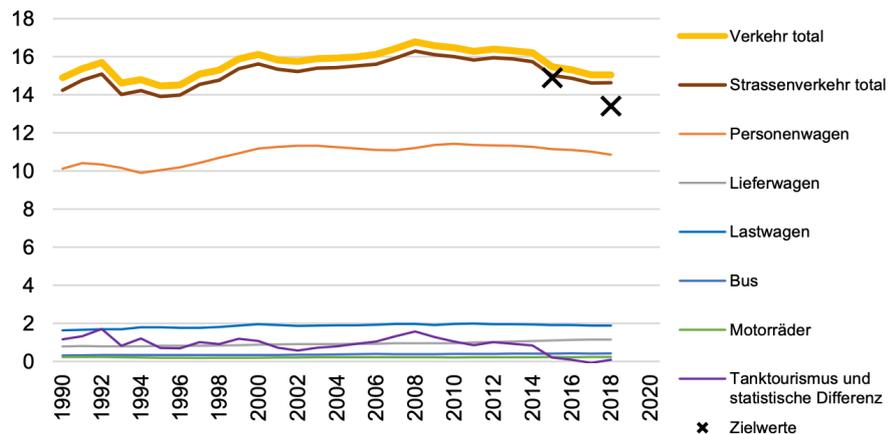


Abbildung 7: Emissionen des Sektors Verkehr (Bundesrat, 2021: 37)

Gemäss CO₂-Verordnung war das Ziel die Verkehrsemissionen bis 2015 auf das Niveau von 1990 zu reduzieren und im Jahr 2020 sogar um 10% zu reduzieren gegenüber dem Vergleichsjahr 1990. Beide Ziele konnten nicht erreicht werden. Als Grund dafür, wurde der geringe Effekt der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure im Verkehrssektor angegeben. Der Bund bestrebt mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes eine Reduktion der Emissionen bis 2030 um 25% gegenüber dem Vergleichsjahr 1990. Gemäss dem Bericht zur Energieperspektive 2050+ (EP2050+), kann der Sektor Verkehr bis 2050 aus technologischer Sicht treibhausgasneutral funktionieren (Bundesrat, 2021: 36-37). Im EP2050+ wird von zwei unterschiedlichen (Haupt-)Szenarien ausgegangen. Einerseits das Zielszenario ZERO, andererseits das Szenario WWB (weiter wie bisher). Die Hauptkriterien bei der Massnahmenerarbeitung der Variante ZERO waren technische Umsetzbarkeit, Potenzialrestriktionen, Kosteneffizienz, Gesellschaftliche Akzeptanz, Versorgungssicherheit, Robustheit der Zielerreichung, Ökologische Verträglichkeit. (TEP Energy GmbH et al., 2020: 12).

Im EP2050+ werden folgende wichtigsten Punkte zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr genannt:

- Schnelles Wachstum der batteriebetriebenen Fahrzeuge
- Erfordern einer Anbindung an die europäische Netzinfrastruktur für Wasserstoff für den Schwerverkehr
- Ladevorgänge der Elektrofahrzeuge sollen flexibel an das Angebot erneuerbaren Energien angepasst werden können
- Notwendigkeit von flüssigem strombasiertem Treibstoff (auf Basis von Kohlenwasserstoff), neben Wasserstoff

(TEP Energy GmbH et al., 2020: 3)

Gemäss EP2050+ erfolgen die Emissionsreduktionen bei den Personenwagen und den leichten Nutzfahrzeugen langfristig durch eine weitgehende Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und wird so bis 2050 treibhausgasneutral sein. Die langfristige Klimastrategie hält fest, dass die Technologien für die Umsetzung des treibhausgasneutralen Verkehrs bereits existieren und nun griffige Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, um den Durchbruch der Technologie zu beschleunigen (Bundesrat, 2021: 38-39).

Ein weiterer wichtiger Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen stellt für die Klimastrategie die Digitalisierung dar, für welche ebenfalls die geeigneten Rahmenbedingungen gesetzt werden müssen.

Homeoffice und Online-Sitzungen können zu einer Reduktion des Verkehrs führen. Als weitere Punkte zur Reduktion der Emissionen werden die Kombination und Verknüpfung verschiedener energieeffizienter und klimafreundlicher Verkehrsmittel durch eine multimodale Mobilitätsdienstleistung sowie online Handel genannt. Dazu gehört auch die verbesserte Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Durch die Koordination des öffentlichen Verkehrs, der Raumplanung und einer intelligenten Vernetzung, sollte es möglich sein, CO₂-ärmere Mobilität weiter zu fördern (Bundesrat, 2021: 23-24). Durch eine effiziente Bündelung der Bestellungen, fallen durchschnittlich weniger CO₂-Emissionen an. Auch selbstfahrende und geteilte Fahrzeuge führen zu einer Reduktion der Fahrten (Bundesrat, 2021: 39). Der Bundesrat setzt in der langfristigen Klimastrategie auf technologische Fortschritte und Digitalisierung und möchte so das Ziel erreichen bis 2050 treibhausgasneutral zu sein.

3.2 Genderaspekte in der Verkehrsplanung

Eine Studie des Verkehrsclub Österreichs zu Mobilität aus der Genderperspektive sagt, dass eine geschlechtersensible Herangehensweise in der Verkehrsplanung notwendig ist, um Chancengleichheit in der Mobilität zu erreichen (VCÖ, 2009). Auch im Bericht zu «Gleiche Mobilitätschancen für alle!» der Friedrich-Ebert-Stiftung ist Gender Mainstreaming die Voraussetzung für die Umsetzung von gleicher Mobilitätschancen und der damit verbundenen Teilhabe am öffentlichen Leben (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2006: 8). Die Verkehrsplanung ist aber nach wie vor stark männlich dominiert und erfolge daher auch aus einer androzentristischen Perspektive (VCÖ, 2009). Die feministische Analyse der Verkehrspolitik stellt diese androzentristische Wahrnehmung in Frage. Sie argumentieren, dass die Wahrnehmung der Mobilitätsbedürfnisse auf einem marktorientierten Wohlstandsmodell basiert und den männlichen Arbeitsplatzpendler im Fokus hat. Dieser «Normalfall», also die Notwendigkeit des Pendelns für den Arbeitsplatz ist Gegenstand eines einseitigen Mobilitätsmodell (Bauhardt, 2006: 9). Berufsbedingte Wege und Mobilität für Versorgungs- und Familienarbeit müsse gleich bewertet sein.

Aus feministischer Sicht, ein weiterer Kritikpunkt der Verkehrspolitik, ist die Dominanz der technisch-ökonomischen Rationalität. Sie wird geprägt durch ein quantitatives Mobilitätsverständnis, wie Beschleunigung, Raumüberwindung oder technologische Entwicklungen. Aber auch die Verbindung des Autos als Teil der «Männlichkeit» sei kritisch (Sovacool & Axsen, 2018). Sovacool und Axsen zeigen auf, inwiefern Autos in Verbindung mit «Männlichkeit» gebracht werden. Die beschreiben, wie Campell aufgezeigt, dass sportliche Autos «vermännlicht» wurden, durch dass sie mit Jeeps und Militärtechnologien in Verbindung gebracht wurden nachdem weitgehenden Aufkommen des «cultural militarism» und «re-masculinization» der amerikanischen Identität nach der Niederlage im Vietnam Krieg. Frühere Sportautofahrer (die Mehrheit war männlich), hätten Träume aufgegeben, um beispielsweise Flugzeugpilot oder Feuerwehrmann zu werden. Aus diesem Grund gab ihnen ein solches Gefährt das Gefühl abenteuerlich und sorglos zu sein (Campbell, 2005: 957). Auch Autohersteller haben lange die herrschenden Geschlechternormen ausgenutzt, wenn sie versuchten Autos in einen männlichen Kontext zu setzen. Dies widerspiegelte sich sowohl durch die Vorstellungen der Kontrolle und Beherrschung als auch durch das Design, welches Aggressionen und Lärm betonten (Sovacool & Axsen, 2018: 735).

Spitzner et. al kritisieren, dass bisher keine Quantifizierung über die genderbedingte symbolische Aufladung eines Transportmittels stattgefunden hat. So ist zum Beispiel noch nicht geklärt, inwiefern das präsenste Bild der «Maskulinität» verantwortlich ist für die vermehrte Nutzung des motorisierten Verkehrs bei Männern. Dies würde zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen und Planungen von Massnahmen führen (Spitzner et al., 2020: 22). Für eine gendersensitive Klimapolitik ist es wichtig Daten zur strukturellen Verkehrserzeugung zu sammeln:

- Wer und aus welchem Grund generiert Verkehr?
- Welche Geschäftsmodelle und Wirtschaftspolitik generieren Verkehr?
- Welche Art von Raumplanung führt zu mehr Verkehr?
- Was ist die Ursache des hauptsächlich zu bewältigenden Verkehrsaufwands? Der Haushalt selbst oder durch Mangel an Infrastruktur, Raumplanung?

(Spitzner et al., 2020: 26, 138)

«Die genderresponsive strategische Adressierung der strukturellen Erzeugung von Verkehrsaufwand ist deshalb sowohl in Bezug auf die Emissionsminderungsziele als auch in Bezug auf Bewältigung der gesellschaftlichen Krise der Versorgungsökonomie zentral und unverzichtbar. [...] So können Vorhaben zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung, z.B. bezüglich Verkehr und Mobilität, besser an die Lebensrealitäten von Männern, Frauen und anderen Geschlechtern angepasst und wirkungsvoller werden.» (Spitzner et al., 2020: 106, 145)

Diese androzentristisch geprägten Mobilitätsvorstellung stehen im Gegensatz zu feministischen Gestaltungsansätzen: Entschleunigung, Ortsbezogenheit und ein qualitatives Mobilitätsverständnis (Bauhardt, 2006: 9-10). Das Mobilitätswissen und die Mobilitätspraktiken von Frauen sind wichtig, um die Politik in Richtung nachhaltige Mobilitätsmuster und der damit verbundenen klimapolitisch nötigen Entmotorisierung zu leiten (Röhr et al., 2017: 49). Ein Beispiel für die Bedeutung der androzentristischer Perspektive im Bereich Mobilität wird im Bericht zur interdependente Genderaspekte in der Klimapolitik beschrieben. Spitzner et. all argumentieren, dass in der Verkehrspolitik maskuline Normen dominieren, welche ohne Berücksichtigung der Genderperspektive, konstant reproduziert werden. In der Verkehrsforschung wird der Verkehr vor allem mit Blick auf die Pkw-Verfügbarkeit und Nutzung betrachtet. Mobilität fokussiert sich somit auf weite, mit dem motorisierten Verkehr, zurückgelegte Wegstrecken (Spitzner et al., 2020: 117).

Ein weiteres Problem geschehe bereits bei der Datenerhebung. Wenn beispielsweise bei den Verkehrserhebungen unter «Arbeit», die unbezahlte Arbeit nicht inbegriffen und als solche nicht erkennbar ist. Dies führe dazu, dass nicht bezahlte Arbeit, wie zum Beispiel Betreuungsarbeit als Freizeitverkehr verzerrt wird. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass bereits bei der Datenerhebung auf die Genderaspekte eingegangen wird (Spitzner et al., 2020: 138). So zeigt eine Untersuchung, dass die ermittelten Zahlen zur Aufteilung der Wegzwecken stark abweichen, von der Bevölkerung eingeschätzten Zeitaufwand für bestimmte Wegzwecke (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2006: 13). Der Anteil von Einkaufs- und Versorgungsarbeit wird von der Bevölkerung unterschätzt, wie in der Abbildung 8 ersichtlich.

Einschätzung von Aktivitäten durch Meinungsbildner/-innen und Bürger/-innen im Vergleich zu Ist-Zahlen (am Beispiel der Stadt Witten)

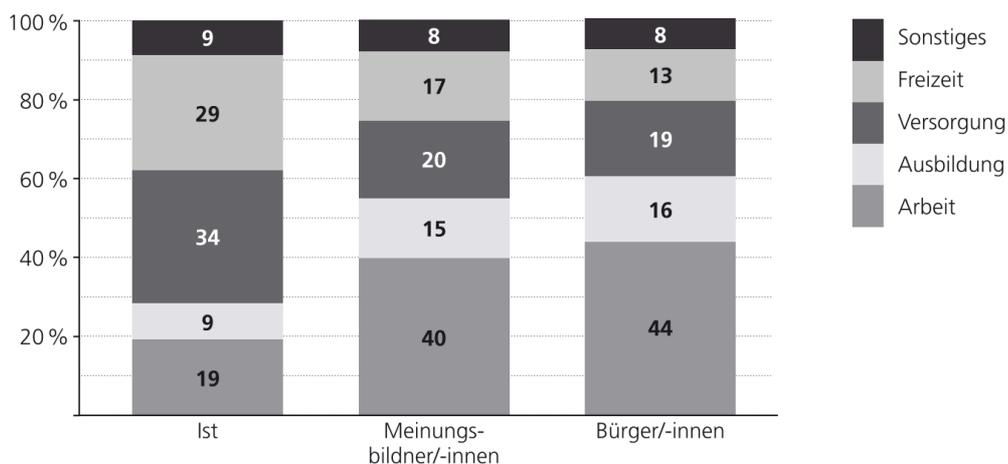


Abbildung 8: Einschätzung der Wegzwecke nach Aktivitäten (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2006: 13)

Diese verfehlte Einschätzung ist auch auf die Schweiz übertragbar. Im Mikrozensus Schweiz, eine Umfrage über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung, kann davon ausgegangen werden, dass einen grossen Anteil, der als Freizeit deklarierten Verkehr, der Versorgungsarbeit zugeteilt werden könnte. In der Schweiz leisten Frauen

durchschnittlich bis zu 35% mehr unbezahlte Arbeit als Männer. Dies geht aus einer Umfrage der schweizerischen Arbeitskräfteerhebung hervor. In der Bevölkerungsgruppe von 15 bis 64 Jährigen, leisten Frauen insgesamt eine halbe Stunde mehr Arbeit (unbezahlte und bezahlte Arbeit) als Männer (BFS - Schweizerische Arbeitskräfteerhebung (SAKE): Modul Unbezahlte Arbeit, 2017). Dies wird im Mikrozensus Schweiz nicht widerspiegelt. Aus den Ergebnissen des Mikrozensus geht hervor, dass Frauen fast 10% häufiger den Verkehr für Freizeitwecke nutzen als Männer, wie in der Abbildung 9 dargestellt ist (Bundesamt für Statistik & Bundesamt für Raumentwicklung, 2017: 41).

Verkehrszwecke nach Bevölkerungsgruppen, Urbanisierungsgrad und Sprachregion, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.4.1.7

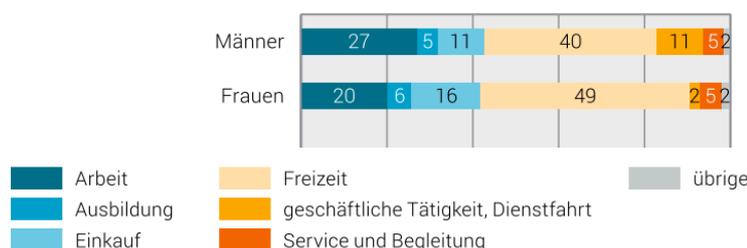


Abbildung 9: Verkehrszwecke nach Bevölkerungsgruppen (Bundesamt für Statistik & Bundesamt für Raumentwicklung, 2017: 41)

Dass also Frauen, obwohl sie insgesamt mehr arbeiten, auch noch 10% mehr Verkehrswege für Freizeit beanspruchen ist fragwürdig. In welche Zwecks-kategorie zum Beispiel das Abholen und Bringen der Kinder in den Vereinsclub oder die Kinderbetreuung zugeteilt ist, wird nicht deutlicher erläutert. Man kann aber davon ausgehen, dass die Selbsteinschätzung der Befragten gegenüber dem Ist-Zustand ein ähnliches Bild repräsentieren, wie in Untersuchung am Beispiel der Stadt Witten.

3.2.1 Genderaspekte Verkehrsstrategie Schweiz

Einer der Grundsätze der langfristigen Klima-strategie lautet: Der Übergang in Richtung Netto-Null erfolgt sozialverträglich. «Der Bund stellt zusammen mit den Sozialpartnern, den Kantonen und den Gemeinden sicher, dass der Übergang in Richtung Netto-Null-Ziel sozialverträglich erfolgt. Finanzielle Zusatzbelastungen für einkommensschwache Haushalte oder bestimmte Regionen werden vermieden oder mit geeigneten Abfederungsmechanismen aufgefangen. Infrastrukturen sind so planen, dass sie der Bevölkerung den Übergang in Richtung Netto-Null erleichtern.» (Bundesrat, 2021: 18)

In der Langfristigen Klima-strategie (Bundesrat, 2021) werden einkommensschwache Haushalte und bestimmte Regionen angesprochen. Die Genderaspekte sind jedoch gänzlich abwesend. Weder im Bereich Verkehr noch in anderen Bereichen werden auf Gender- oder Gleichstellungsaspekte eingegangen. Wie bereits in Kapitel 2.4.2 beschrieben, wurde auch der Gender Mainstreaming Leit-faden des Bundes nicht konsultiert.

3.3 Genderdifferenziertes Mobilitätsverhalten

Sovacool und Axsen zeigen, dass Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen den Geschlechtern klar ersichtlich sind. Männer tendieren dazu weniger häufig, mit weniger Zwischenziele, dafür aber grössere Strecken zurückzulegen, während Frauen häufiger mit Kindern, öfters zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind (Sovacool & Axsen, 2018: 735). Preisendörfer erklärt, dass das umweltfreundlichere Mobilitätsverhalten von Frauen sich dadurch ergebe, dass Frauen weniger beruflich unterwegs sind, durchschnittlich kürzere Arbeitswege haben, weniger oft Jobs ausüben, die direkt mit Autofahren verbunden sind und auch seltener Nachtschichten (mit fehlenden öffentlichen Verkehrsmitteln) arbeiten (Preisendörfer, 2007: 12).

Andere Wissenschaftler sprechen von der «Gender Socialization Theory», welche darlegt, dass Frauen aufgrund ihrer Sozialisierung, eine feminine Identität Richtung Fürsorge und Empathie aneignen. Diese habe die Auswirkung, dass Frauen Fahrzeuge präferieren, welche zum Schutz der Kinder oder zur Minimierung der Umweltzerstörung beiträgt (Sovacool & Axsen, 2018: 735). Noch heute seien signifikante genderdifferenzierte Unterschiede bezüglich Mobilitätsverhalten oder auch Offenheit gegenüber neuen Technologien ersichtlich. So gibt es Literatur, die aufzeigt, dass Frauen kleinere oder Treibstoff effizientere Autos bevorzugen im Vergleich zu Männern (Sovacool & Axsen, 2018: 735). Auch eine Untersuchung in Österreich verdeutlicht diese geschlechterspezifischen Verhaltensmuster. Sie begründen das unterschiedliche Mobilitätsverhalten aufgrund unterschiedlicher Alltagsmuster. Nach wie vor sind Frauen öfters für die Versorgung der Familie, Hausarbeit und Care-Arbeit⁸ zuständig (VCÖ, 2009: 2). Männer sind eher Vollzeit Erwerbstätig während Frauen eher Teilzeit arbeiten und dadurch öfters eine Vielfalt von Aufgaben und Wege miteinander kombinieren, wie in folgender Abbildung 10 ersichtlich ist: (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2006: 8)

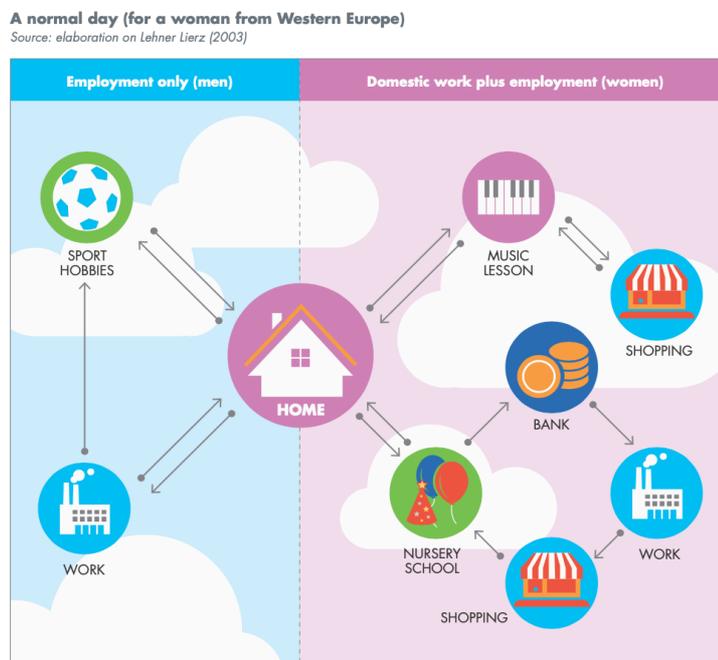


Abbildung 10: Darstellung der Wegketten (CIVITAS, 2014: 20)

⁸ Als Care-Arbeit wird die unbezahlte Versorgungs- Haushalt- und Betreuungsarbeit von Kindern und älteren oder pflegebedürftigen Menschen bezeichnet, welche grösstenteils von Frauen geleistet wird. (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2010)

So gehen in der Schweiz durchschnittlich 60% der erwerbstätigen Frauen einer Teilzeitarbeit nach, bei Männern sind es 18%. Diese unterschiedlichen Alltagsrealitäten beeinflusst das Fortbewegungsmuster und führt dazu, dass Frauen – dies zeigt sich auch auf weltweiter Ebene - mehr aneinandergelagte und miteinander verbundene Wege zurücklegen (Craido-Perez, 2020: 52). Die Unterschiede im Beschäftigungsgrad der Erwerbsarbeitenden in der Schweiz ist in folgender Abbildung 11 ersichtlich:

Beschäftigungsgrad

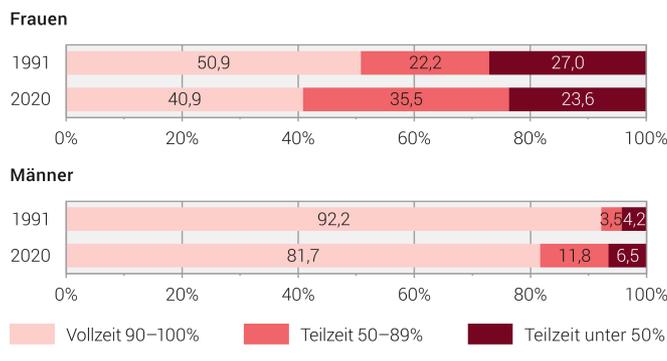


Abbildung 11: Beschäftigungsgrad von Männer und Frauen (Bundesamt für Statistik, 2021a)

Eine Untersuchung in Österreich zeigt, dass Frauen öfters mit dem öffentlichen Verkehrsmittel, Velo oder zu Fuss unterwegs sind als Männer. Auch in der Schweiz zeigt sich dieser Trend. Aus dem Mikrozensus Schweiz, eine nationale Umfrage zum Verkehrsverhalten, welche alle fünf Jahre durchgeführt wird, geht hervor, dass Frauen im Vergleich zu Männern öfters die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen und seltener das Auto (vgl. Abbildung 12) (Bundesamt für Statistik & Bundesamt für Raumentwicklung, 2017: 27). Auch die zurückgelegten Wegstrecken sind tiefer bei Frauen. So ist die durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz mit dem MIV⁹ bei Frauen 10 Kilometer tiefer (32km vs. 42 km) als bei Männern. Sie gehen öfters zu Fuss oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Aus der Abbildung 12, geht hervor, dass:

- bis zu 12% mehr Männer einen Fahrzeugausweis besitzen
- ca. 10% mehr Frauen ein ÖV-Abo besitzen (insbesondere Halbtax- und Verbund Abo)
- Mehr Männer ein GA besitzen (wird beeinflusst von Faktoren wie Firmen GA und Wohlstand)
- Männer öfters Autos oder Velos zur Verfügung haben

⁹ Motorisierter Individualverkehr

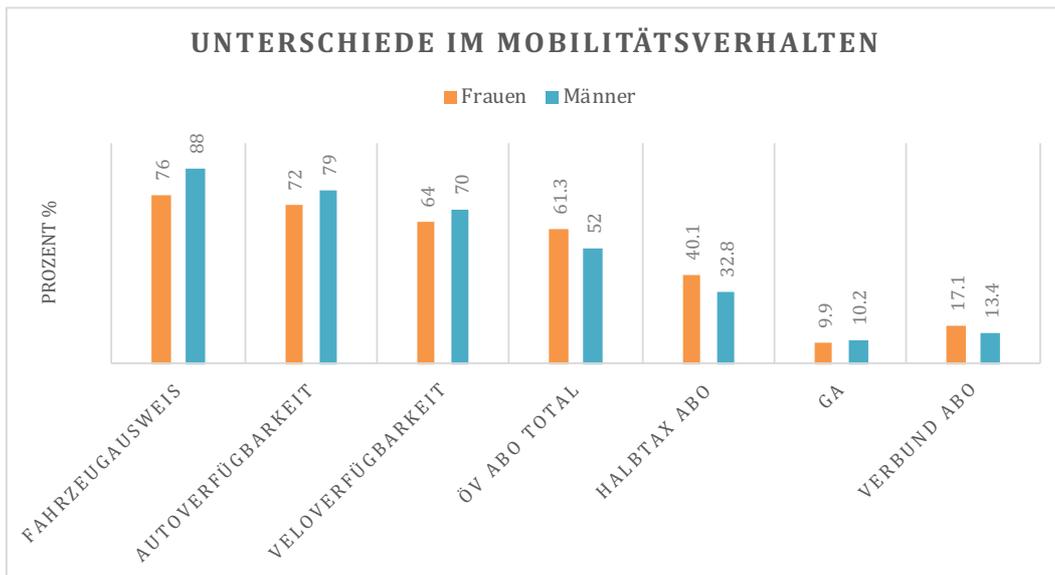


Abbildung 12: Eigene Darstellung. Unterschiede im Mobilitätsverhalten (Daten aus: Bundesamt für Statistik & Bundesamt für Raumentwicklung, 2017)

Entgegen anderen Untersuchungen, wie beispielsweise in Österreich, welche hervorbrachten, dass Frauen öfters mit dem Velo unterwegs sind, zeigte sich im Mikrozensus Schweiz ein anderes Bild (VCÖ, 2009). Bei den zurückgelegten Kilometer mit dem Velo, legten Männer eine doppelt so grosse Distanz zurück wie Frauen. Die Häufigkeit der Fahrrad-Nutzung wurde allerdings nicht untersucht, weshalb es nicht möglich ist diesbezüglich eine Aussage zu machen. Bezüglich der Frage, wofür das Fahrrad genutzt wird, zeigen sich geschlechterspezifische Unterschiede. So benutzten über die Hälfte der Männer das Velo für den Freizeitverkehr. Bei den Frauen hingegen wird das Velo vermehrt für Einkauf und Besorgungen benutzt (vgl. Abbildung 13) (Bundesamt für Statistik & Bundesamt für Raumentwicklung, 2017: 41).

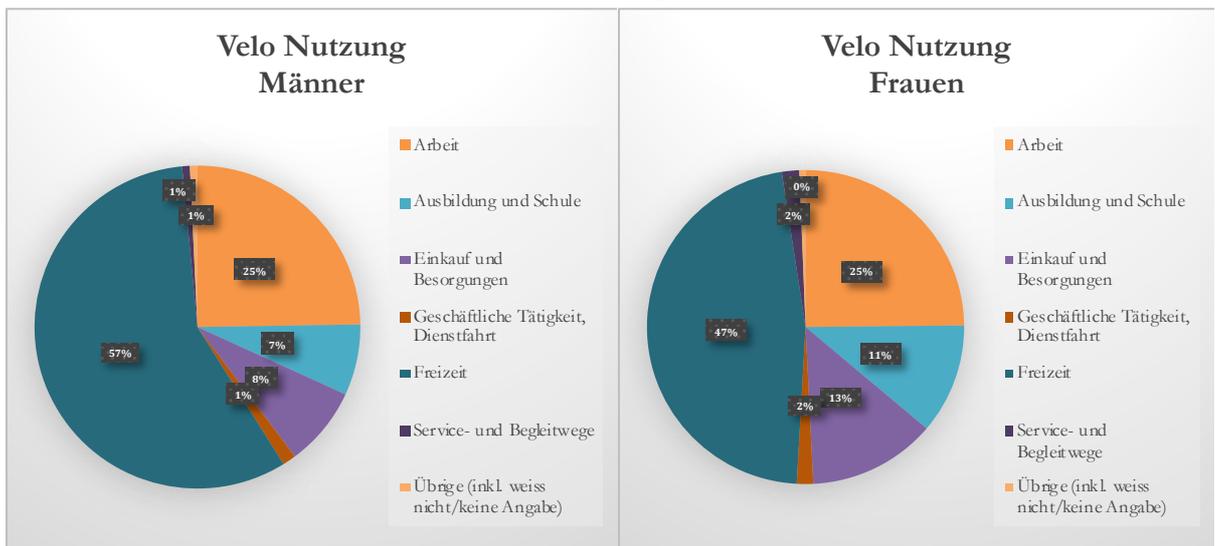


Abbildung 13: Eigene Darstellung Velo Nutzung nach Zweck (Daten aus: Bundesamt für Statistik, 2017)

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern bezüglich Mobilitätsverhalten existieren. Frauen tendieren dazu weniger Distanz zurückzulegen und benutzen öfters öffentliche Verkehrsmittel oder legen Wege zu Fuss zurück. Männer hingegen legen fast 25% mehr Distanzen zurück und benutzen öfters den MIV oder das Velo.

3.4 Zwischenfazit

Der Verkehr als grösser Faktor der CO₂-Emissionen, hat auch in der langfristigen Klimastrategie eine grosse Relevanz. Die Verkehrsstrategie (als Teilbereich der langfristigen Klimastrategie) fokussiert sich insbesondere auf den Strassenverkehr, da dieser bis zu 97% der gesamten Emissionen des Verkehrs ausmachen (Bundesrat, 2021: 36-39). Die Ziele zur Reduktion der Verkehrsemissionen konnten nicht erreicht werden, was durch die geringe Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure im Verkehrssektor zurückgeführt wurde (Bundesrat, 2021: 36-37). Auch die Richtwerte der CO₂-Emissionswerte für die Einführung neuer Personenwagen wurden deutlich verfehlt. Dies liege vor allem am Anstieg von gekauften SUVs (UVEK, 2020: 59ff.). Die Verkehrsstrategie setzt bei der Emissionsreduktion auf eine weitgehende Elektrifizierung der Personenwagen in Kombination mit der weitgehenden Digitalisierung, wie Homeoffice, Online-Sitzungen, geteilte oder selbstfahrende Autos und Online Handel. Auch die Kombination und Verknüpfung klimafreundlicher Verkehrsmittel durch multimodale Mobilitätsdienstleistungen soll gefördert werden. Zusammengefasst kann also festgehalten werden, dass der Bundesrat mithilfe von technologischen Fortschritten und Digitalisierung das Ziel erreichen möchte bis 2050 treibhausgasneutral zu werden (Bundesrat, 2021: 23ff.).

Auf der anderen Seite ist genau diese Dominanz der technisch-ökonomischen Rationalität ein grosser Kritikpunkt der Wissenschaftler*innen mit feministischem Ansatz. Sie kritisieren, dass durch die lange Dominanz der Männer in der Verkehrsplanung und der Verbindung von Auto als etwas Männliches, einerseits das Auto ins Zentrum der Verkehrsplanung gestellt wurde und andererseits der Diskurs in der Verkehrspolitik zur Verhaltensänderung nicht geführt werde (Sovacool & Axsen, 2018). Denn die androzentristisch geprägten Mobilitätsvorstellung würden im Gegensatz zu feministischen Gestaltungsansätzen, wie die Entschleunigung, Ortsbezogenheit und ein qualitatives Mobilitätsverständnis stehen (Bauhardt, 2006: 9-10). Auch fehlen einerseits Daten zur strukturelle Verkehrserzeugung (Spitzner et al., 2020: 26, 138) und andererseits gend segregierte Daten, wie zum Beispiel bezüglich der zeitlichen Flexibilität oder in der gendersensiblen Erhebung der Verkehrsleistung nach Aktivitäten (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2006: 13).

Die Auch, dass die unterschiedlichen Alltagsrealität nicht in die Verkehrsplanung miteinbezogen wird, ist ein Kritikpunkt. Denn das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männer unterscheidet sich in mehreren Hinsichten. So legen Frauen weniger Distanzen zurück, fahren weniger Auto und gehen mehr zu Fuss oder häufiger mit dem Velo, legen mehr aneinandergereihte Wegstrecken zurück und zeigen durchschnittlich ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten auf (Sovacool & Axsen, 2018: 735).

4 Mobility Pricing

Zuerst werde ich die theoretischen Konzepte und der Stand der Wissenschaft beschreiben, bevor ich mich auf Mobility Pricing in der Schweiz konzentriere und danach auf die Aspekte der Ausgestaltung und Auswirkung des Konzepts von Mobility Pricing eingehen werde. Dabei fokussiere ich mich bei den Auswirkungen von Mobility Pricing hauptsächlich auf die Aspekte der Sozialverträglichkeit, da diese die naheliegende Verbindung zur Genderrelevanz darstellt.

4.1 Forschungsstand Mobility Pricing

Es gibt unterschiedliche Instrumente, mit welchen Verkehrsstrategien entworfen werden können, um die Verkehrsziele zu erreichen. Beispiele dafür sind Verminderung von Stau, Emissionen, Reduktion der privaten Fahrzeugnutzung oder allgemein ein Verkehrsnachfragemanagement. Politische Instrumente erstrecken sich über konventionellere Instrumente, wie die Regulierung der Landnutzung und Fahrzeuge oder Finanzierungsmethoden, wie zum Beispiel Mobility Pricing. Neuere Instrumente beinhalten beispielsweise die Nutzung von Informationstechnologien für bessere Ressourcenverteilungen, oder setzen auf Veränderung der Einstellung (Verhalten) (Hajinasab et al., 2014: 348 ff.).

Der Begriff "Mobility Pricing" kam aus als Alternative zu den Begriffen "road pricing" (Strassenbepreisung) oder "congestion pricing" (Überlastungsbepreisung) und wurde von der "Metro Vancouver Mobility Pricing Independent Commission" übernommen (Lindsey & Santos, 2020). Seit über 100 Jahren, wurden unterschiedliche Road Pricing Varianten von den Expert*innen empfohlen. Es wurde als der beste Weg betrachtet, um Überlastungsprobleme (auch Engpässe oder Stau) im Verkehr anzugehen, wenn Infrastrukturerweiterung nicht möglich war (Krabbenborg et al., 2020). Der erste Schritt, bei der Lösung von Verkehrsprobleme sei jedoch immer die Frage nach ausreichender Infrastruktur. Allerdings kann die Erweiterung und Bereitstellung von Infrastruktur das Problem nicht vollständig lösen. Weltweit haben Erfahrungen gezeigt, dass die Kapazität von Verkehrssystemen nicht ausgebaut werden können, um der gesamten Mobilitätsachfrage standzuhalten. Darüber hinaus ist es wichtig, die Aspekte der Kapazitätserhöhung zu beleuchten, denn «Kapazität» sollte nicht nur durch Verkehrsflussmerkmale definiert werden, sondern es müssten auch andere Aspekte, wie z.B. Lärm und Luftverschmutzung entlang der Infrastruktur berücksichtigt werden. Denn der Infrastrukturausbau ist nicht nur durch finanzielle Engpässe, sondern auch durch Umweltbedingungen begrenzt (Boltze & Tuan, 2016: 106ff.). Stau ist aber nur eines der Probleme, die noch immer im Bereich Verkehr weltweit existieren. So beschreiben Boltze und Tuan, dass alle Entwicklungsländer mit den Problemen im Verkehr, wie Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit konfrontiert sind. Staus, Unfälle und Umweltverschmutzung stellen die nachhaltige Entwicklung in Frage. Diese signifikanten Probleme beziehen sich sowohl auf den Individual- sowie auch auf den Güterverkehr. Der Verkehr ist einer der Hauptverursacher der Umweltverschmutzung, insbesondere der Strassenverkehr ist im Anbetracht der Klimaziele besonders schädlich. Weltweit ist er für etwa 20% der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich (Lindsey & Santos, 2020:2). Auch in der Schweiz ist der Verkehr der grösste Verursacher der Treibhausgasemissionen (BAFU, 2020). Dennoch ist auf internationaler Ebene, die Wahrnehmung der Wichtigkeit der Verkehrsüberlastung gegenüber des Klimawandels sehr unterschiedlich. Im Gegensatz zur globalen Wahrnehmung des Klimawandels ist der Verkehr eine lokale Externalität und dadurch existiert weniger Druck auf internationaler Ebene, etwas dagegen zu unternehmen (Lindsey & Santos, 2020: 10). Der Verkehr

wirke sich aber nicht nur auf die Umwelt, sondern auch auf die Gesundheit aus. In Vietnam sind die Emissionen der Fahrzeuge einer der grössten Ursache für Krankheiten (Boltze & Tuan, 2016: 206).

Das Verkehrsmanagement sollte also nicht nur Engpässe und Staus, sondern auch Umweltprobleme, Sicherheitsprobleme und Gesundheitsprobleme adressieren. Aus diesen Gründen muss das Transportproblem mit der entsprechenden Wichtigkeit adressiert werden (Boltze & Tuan, 2016). Denn Infrastrukturerweiterung alleine kann keine Verkehrsprobleme lösen und Boltze & Tuan argumentieren, dass kein Land der Welt die Verkehrsinfrastruktur so erweitern kann, dass sie mit dem Nachfragewachstum Schritt halten können. Daher ist es wichtig ein entsprechendes Verkehrsmanagement zu haben, dessen Strategie zur Bewältigung der Probleme und zur nachhaltigen Entwicklung beiträgt (Boltze & Tuan, 2016).

Für Boltze & Tuan ist Mobility Pricing nicht nur ein Finanzierungsinstrument, sondern dient auch als Instrument um die Mobilitätsnachfrage zu kontrollieren. Dabei gibt es unterschiedliche Anwendungsbeispiel von Mobility Pricings, wie z.B. Steuern für Treibstoff, Parkgebühren, Tarife für ÖV, City Mauts oder auch Pendler*innenausweise für den ÖV für Student*innen und Mitarbeiter*innen. Mobility Pricing, als variabel gesteuerter Preismechanismus, sollte sich auf die unterschiedlichen Ebenen des öffentlichen Verkehrs, Parken und Road Pricing beziehen betrachtet (Boltze & Tuan, 2016: 209).

Mobilität stellt aber in jedem Land ein wichtiger Faktor für Personen dar, um am öffentlichen Leben teilzunehmen. Die Menschen nehmen Mobilität als wichtigen Vorteil des Lebens war, da sie sich sicher, frei und schnell, zu angemessenen Kosten, bewegen können (Boltze & Tuan, 2016). Aus diesem Grund sei die freie Mobilität allgemein anerkannt und sollte nicht eingeschränkt werden. Die Nachfrage nach Reisen und Mobilität steige laufend an, daher ist es wichtig, dass jedes Land und jeder Region, die sozio-demographische Entwicklung sorgfältig betrachtet (Boltze & Tuan, 2016: 206). Trotz der Empfehlungen von Expert*innen zu Road Pricing wurden weltweit nur wenige Road Pricing Modelle eingeführt und die meisten Versuche zur Implementierung scheiterten (Krabbenborg et al., 2020). Weltweit gibt es nur fünf solcher Finanzierungsmodelle: Singapur (seit 1975), London (seit 2003), Stockholm (seit 2006), Mailand (seit 2008) und Göteborg (seit 2013) (Lindsey & Santos, 2020: 4). Es hat sich gezeigt, dass politische Entscheidungsträger*innen sich offener gegenüber Massnahmen, wie Steuern oder Emissionshandel zeigen als beispielsweise Mautgebühren zu erheben. Obwohl die CO₂ Steuern zu tief sind und die Emissionszertifikate zu hoch, um eine signifikante Reduktion der Treibhausgase zu erzielen, beginnen die Regierungen auf allen Ebenen mit der Umsetzung eben dieser Instrumente (Lindsey & Santos, 2020: 1). Sehr selten wurde Road Pricing eingeführt, um die Emissionen der Fahrzeuge zu senken. Die meisten Fortschritte zur Reduzierung der Verschmutzung durch Autos ist eher auf technologische Entwicklung zurückzuführen (Lindsey & Santos, 2020: 2). Der Grund weshalb die meisten Versuche einer Einführung von Road Pricing scheiterten schien in der fehlenden öffentlichen und politischen Unterstützung (Krabbenborg et al., 2020).

4.1.1 Auswirkung Mobility Pricing

Alle politischen Instrumente zur Verkehrsnachfragesteuerung seien sehr unterschiedlich in ihrer Gestaltung sowie auch in der Wirkung. Auch kann die unterschiedliche Kombination der politischen Instrumente, je nach Zusammensetzung, völlig andere Auswirkungen auf das Verkehrssystem generieren, als wenn die Instrumente jeweils einzeln eingesetzt werden würden (Hajinasab et al., 2014: 348). Road Pricing beispielsweise, kann nicht nur die Wahl und die räumliche Verteilung des Verkehrs beeinflussen, sondern auch die Verteilung der

Abfahrtszeiten (Boltze & Tuan, 2016). Die am häufigsten untersuchten Auswirkungen politischer Instrumente, sind die veränderte Wahl des Verkehrsmittel und der Route. Gefolgt von der Untersuchung der Änderung der Abfahrtszeit. Allgemein werden die Änderungen der Reise- und Parkmöglichkeiten am wenigsten untersucht (Hajinasab et al., 2014: 348ff.). Bei der Modellierung werden am häufigsten die Faktoren wie soziodemografische Merkmale, Reisezeit und Kosten berücksichtigt, andere Merkmale, wie Reisezweck, Jahreszeit, Abfahrtszeit oder Komfort hingegen werden weniger berücksichtigt. Hajinasab et al. haben festgestellt, dass fast immer einige der soziodemografischen Merkmale der Bevölkerung berücksichtigt wurden. Unter den soziodemografischen Merkmalen sind Alter, Geschlecht, Einkommen, Flexibilität der Arbeitszeit und die Verfügbarkeit eines Autos die an den häufigsten verwendeten Faktoren (Hajinasab et al., 2014: 352).

Die meisten Studien befassen sich aber nur teilweise mit der Modellierung von Road Pricing als ein Instrument der Verkehrsnachfragemanagement. Es wurde gezeigt, dass Änderungen in der Abfahrtszeit oder der Routenwahl zu anderen Auswirkungen führen kann. So kann beispielsweise eine Änderung zu einer früheren Abfahrtszeit zu einem Konflikt mit der Aufgabe, die Kinder zur Schule zu bringen, führen (Khademi & Timmermans, 2011: 602). Ein anderes Szenario wäre beispielsweise, dass eine solche Verschiebung der Abfahrtszeit, welche zu einem früheren Feierabend bei der Arbeit führt, wiederum in Konflikt mit dem Timing, die Kinder von der Schule abzuholen, steht. Dies impliziert, dass andere Aktivitäten zurückgestellt werden müssen. Allgemein kann gesagt werden, dass Road Pricing alle Aspekte des aktiven Reiseverhaltens direkt oder indirekt beeinflusst. Dies bedeutet, dass die gesamten individuellen Verhaltensmuster, im Sinne der Tagesgestaltung, sich ändern können, was zu wichtigen Auswirkungen auf die Anzahl und Verkettungen von Wegen über den gesamten Tagesverlauf führen kann (Khademi & Timmermans, 2011: 602). Aus diesem Grund, plädieren Khademi und Timmermans für eine aktivitätenbasierte Analyse, welche einen Rahmen für diese komplexe, voneinander abhängigen Mustern repräsentiert.

4.2 Mobility Pricing in der Schweiz

In der Schweiz rechnet der Bund mit einer Zunahme der Verkehrsleistung um 25% bis 2030. Um bestehende Infrastruktur besser zu nutzen, Vermeidung und Verminderung von Fahrten zu bezwecken und die Verkehrsfinanzierung zu sichern, möchte der Bund Mobility Pricing einführen (vgl. Abbildung 14). «Mobility Pricing umfasst die Gesamtheit aller Instrumente, durch die der Nutzer für seine mögliche oder realisierte räumliche Mobilität im Personen- und Güterverkehr zahlen muss.» (Manfred & Roth, 2009: 1)

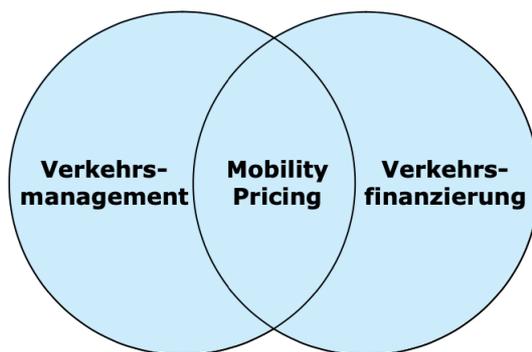


Abbildung 14: Ziel des Forschungspakets Mobility Pricing (Rapp, 2007: 6)

Mobility Pricing hat das Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen und so eine gleichmässige Verteilung des Verkehrs zu erreichen (UVEK, n.d.-b). Weitere Ziele von Mobility Pricing sind die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sowie Schonung der natürlichen Ressourcen und Reduzierung der Umweltbelastung (Manfred & Roth, 2009: 2). Mobility Pricing ist mit sehr unterschiedlichen Zielen und Erwartungen verbunden. Je nach Akteuren stehen unterschiedliche Ziele im Vordergrund. Dies variiert beispielsweise zwischen Glättung der Verkehrsspitzen, Senkung der Mobilitätsnachfrage, Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur oder Förderung des öffentlichen Verkehrs. Der Bund betont auch die Zusammenhänge von Mobility Pricing, Digitalisierung und technischen Entwicklungen. Auch die Kombination mit weiteren Massnahmen, wie flexible Arbeitszeitmodelle, angepasste Unterrichtszeiten, Homeoffice oder Fahrgemeinschaften sei von bedeutender Relevanz (UVEK, n.d.-b).

Der Bund gab in ein Konzept für Mobility Pricing für benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr in Auftrag (vgl. Abbildung 15).

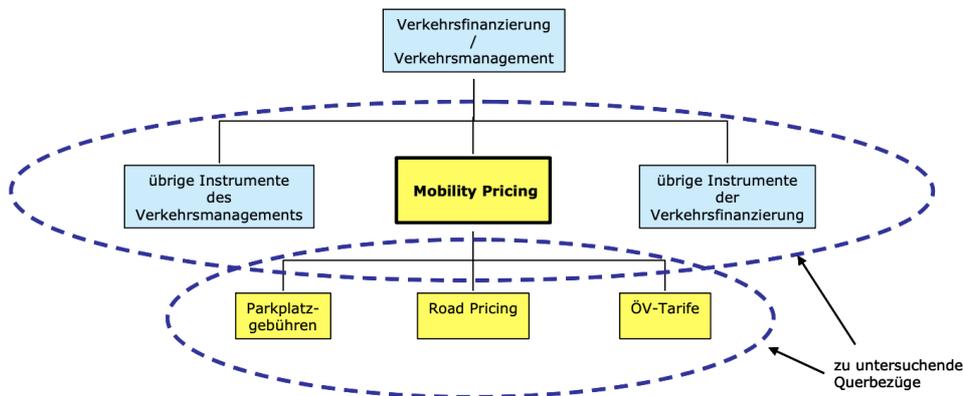


Abbildung 15: Querbezüge zwischen Mobility Pricing und den übrigen Instrumenten des Verkehrsmanagements und der Verkehrsfinanzierung (Rapp, 2007: 7)

Aus der Abbildung 15 geht hervor, dass die vom Bund in auftraggebende Variante von Mobility Pricing aus Road Pricing, ÖV-Tarife und Parkplatzgebühren zusammengestellt ist (Rapp, 2007: 7). 2016 wurde der Konzeptbericht Mobility Pricing fertiggestellt und veröffentlicht (Der Bundesrat, 2016). Basiert auf dem Bericht beauftragte der Bundesrat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), das Thema Mobility Pricing mit einer theoretischen Wirkungsanalyse (vgl. 4.2.1) zu vertiefen. Mit der Wirkungsanalyse sollte untersucht werden, wie sich benützungabhängige Verkehrsabgaben auf die Mobilität und Bevölkerung auswirkt (ASTRA, n.d.).

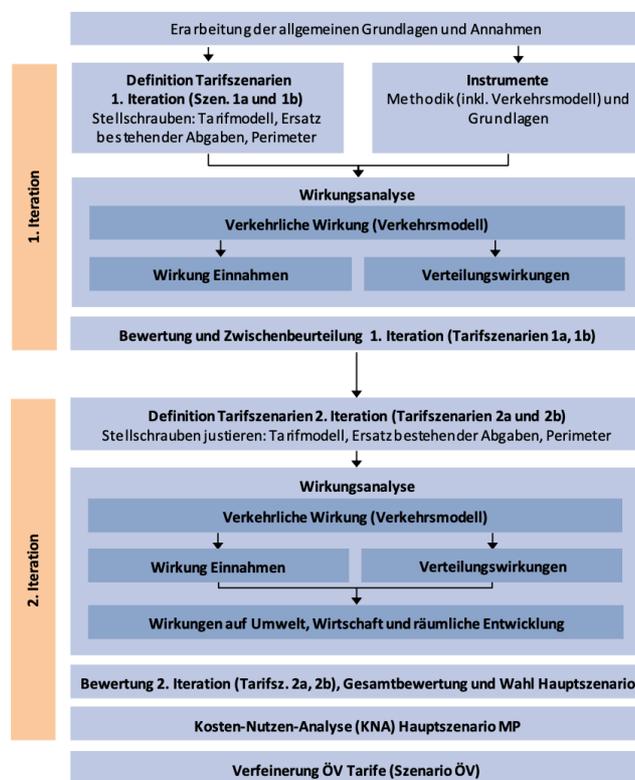
Gestützt auf die Wirkungsanalyse des ASTRA am Beispiel der Region Zug, beauftragte der Bundesrat das UVEK ein Konzept zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Aufgrund der wachsenden Anzahl Elektroautos und andere Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, werden die Einnahmen der Mineralölsteuer sinken. Auch für die Erreichung der Klimaziele ist ein Trend weg von Diesel und Benzin notwendig. Daher sollen bestehende Steuern und Abgaben durch eine leistungsabhängige Abgabe gelöst werden. Mit dem Konzept soll konkret geprüft werden, ob die Nationalstrassenabgabe («Autobahnvignette»), die Automobilsteuer und die Abgabe auf E-Fahrzeuge in die neu zu schaffende Abgabe integriert werden sollen (ASTRA, n.d.). In einer Medienmitteilung vom 3. Februar 2021 verkündete der Bundesrat ein Gesetz für Pilotprojekte zu Mobility Pricing in die Vernehmlassung zu geben. So können die Projekte rechtlich ermöglicht und finanziell unterstützt werden. Die weitere Ausgestaltung und Zusammenarbeit soll aber eng mit den Kantonen und Gemeinden oder interessierten Organisationen stattfinden (ASTRA, n.d.).

4.2.1 Wirkungsanalyse Region Zug

Im Rahmen der Studie wurden die Effekte einer Kilometerabgabe für den Personenverkehr auf Strasse und Schiene mit unterschiedlichen Tarifen zu Spitzen- und Randzeiten anhand einer modellbasierten, quantitativen Wirkungsanalyse untersucht. Dabei wurde für den Strassenverkehr die zweckgebundenen Mineralölsteuern, die Autobahnvignette und die Automobilsteuer durch eine distanzabhängige Abgabe (Kilometerabgabe) ersetzt. Für den öffentlichen Verkehr wurde ebenfalls eine leistungsabhängige Tarifierung angenommen. Zusätzlich wurden für das Zentrumsgebiet Zug (Stadt und Agglomeration), zeitlich differenzierte Tarife einberechnet. Die Kilometerabgabe zu Spitzenzeiten (07:00-09:00 und 17:00-19:00 Uhr) fielen höher aus als zu den Randzeiten (ASTRA, n.d.).

Für die Erarbeitung des Konzepts von Mobility Pricing wurden die 4 Grundprinzipien zentral berücksichtigt (Sutter et al., 2019: 8-9):

- 1) «pay as you use»: Mobility Pricing bedeutet leistungsbezogene Preise für Produkte und Dienstleistungen anstelle von indirekten Steuern, Abgaben und Einheitstarifen.
- 2) Kompensation: Es soll nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Mobility Pricing ersetzt bestehende Abgaben.
- 3) Verteilungswirkung/sozialpolitische Ausgestaltung: Mobilität soll weiterhin für alle erschwinglich sein.
- 4) Intermodalität: Es wird ein verkehrsträgerübergreifender Ansatz unter Einbezug von Strasse und Schiene verfolgt (vergleichbare Grundsätze und Perimeter, Kostenfairness).



Grafik INFRAS.

Abbildung 16: Übersicht methodisches Vorgehen (Sutter et al., 2019: 12)

Das Vorgehen erfolgte über zwei Iterationen mit jeweils zwei unterschiedlichen Tarifszenarien für MIV und ÖV. In der folgenden Abbildung 16 ist die Übersicht des methodischen Vorgehens dargestellt. Die Wirkungen der Tarifszenarien der 1. Iteration konnte so in die Gestaltung der Tarifszenarien in die 2. Iteration miteinfließen. Für die erste Berechnung wurden die Wirkungen des Verkehrs und die Streckenauslastung berechnet. Darauf basierend Einnahme- und Verteilungswirkungen analysiert. Bei der Verteilungswirkung wurde nach den soziodemographischen Faktoren der **Einkommensklasse**, **Bildungsniveau**, **berufliche Stellung** und nach **Raumtypen** unterteilt. Die Tarifszenarien wurden nach den Grundsätzen bewertet und für die Definition der Tarifszenarien für die 2. Iteration verwendet (Sutter et al., 2019: 10-13).

Das gewählte Hauptszenario basiert auf dem Tarifmodell 2. Die Annahmen für das Tarifmodell 2 waren die Kompensation einer km-Abgabe für die zweckgebundene Mineralölsteuer (57 Rp/l), Autobahnvignette (40.- pro Jahr) und Automobilsteuer (4% des Fahrzeugwerts) im MIV. Im ÖV wurden die gesamten Erträge aus den Transportgelten des ÖV kompensiert. Dies führte zu folgenden Preismodell (Abbildung 17):

Tabelle 1: Tarifhöhen im Hauptszenario

	Durchschnittstarif ausserhalb SZP	Tarife innerhalb SZP		Spreizung
		Spitzenzeit	Randzeit	
MIV	0.06 CHF/Fzkm (0.23 CHF/Fzkm 0.17 CHF/Pkm)	0.21 CHF/Fzkm (0.38 CHF/Fzkm 0.28 CHF/Pkm)	0.00 CHF/Fzkm (0.17 CHF/Fzkm 0.12 CHF/Pkm)	(124%)
ÖV	0.20 CHF/Pkm	0.31 CHF/Pkm	0.14 CHF/Pkm	121%

Abbildung 17: Tarifhöhen des Hauptszenarios (Sutter et al., 2019: 13)

Die Verteilungswirkung wurde anhand von elf Beispielen untersucht. Die Beispiele (Personas) sollten möglichst diverse Mobilitätsnutzende darstellen (Sutter et al., 2019: 10-13). Bezüglich der Verteilungswirkung auf die Einkommensklassen wurde analysiert, dass die maximale zusätzliche Belastung der Haushalte maximal 1% des Bruttohaushaltseinkommens betragen dürfte. Für die oberen Einkommensklassen würde dies kein Problem darstellen. Für die zeitlich inflexiblen MIV-Haushalte der unteren Einkommensklassen jedoch, dürfen die finanziellen Konsequenzen nicht unterschätzt werden. Im Bericht zur Verteilungswirkung der Region Zug wird auch festgehalten, dass untere Einkommensklassen aufgrund ihres Berufs tendenziell eine tiefere Arbeitszeitflexibilität aufweisen als vermögende Haushalte. Es wird von einem relativ geringen Unterschied bezüglich Arbeitszeitflexibilität ausgegangen, aber dennoch muss davon ausgegangen werden, dass Haushalte mit tieferen Einkommen vergleichsweise öfters einer Spitzenlasttarifierung ausgesetzt wären (Sutter et al., 2019: 17,18). Dennoch wird angenommen, dass die Mobilität für fast alle Beteiligten weiterhin bezahlbar bleibt. Es wurde nicht vertiefter erläutert, ob sich diese Bezahlbarkeit sich im Rahmen der möglichen zusätzlichen finanziellen Belastung des maximalen 1% des Bruttohaushaltseinkommens befindet oder nicht (Sutter et al., 2019: 101).

Neben der angesprochenen Verteilungswirkung, welche in Kapitel 4.2.2 vertiefter betrachtet wird, konnte die Wirkungsanalyse die folgenden drei Hauptergebnisse feststellen (Sutter et al., 2019: 7):

- Glättung der Verkehrsspitzen.
Reduktion der Verkehrsnachfragen in den Spitzenzeiten. Je nach Modellberechnung zeigte sich eine Verkehrsreduktion im MIV zwischen 9% und 12% und im ÖV zwischen 5 und 9%.
- Positive Auswirkung auf die Umweltauswirkungen in Bezug auf Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen.
- Einnahmeneutralität. Es ist möglich das System einnahmeneutral zu gestalten, so dass die Einnahmen sich gegenüber dem heutigen Zustand praktisch nicht verändern würden.

4.2.2 Wirkungsanalyse Verteilungswirkung

Die Verteilungswirkung der Wirkungsanalyse soll beantworten, wie sich Mobility Pricing finanziell auf die Haushalte und Verkehrsteilnehmer*innen auswirkt. Für die Analyse der Verteilungswirkung wurde aufgrund den Merkmalen Einkommensklasse, Bildungsniveau, Berufliche Stellung und Raumtypen differenziert (Sutter et al., 2019: 80ff.).

Der Anteil der Verkehrsausgaben vom Haushaltsbudget liegt bei tieferen Einkommensklassen bei 11%, und sinkt auf 7% bei den höchsten Einkommensklasse. Dies obwohl die zurückgelegte Distanz in der Tendenz mit dem Haushaltseinkommen ansteigt. Obschon Haushalte mit tieferen Einkommen tendenziell weniger mobil sind, als höhere Einkommen, geben sie im Verhältnis einen grösseren Anteil ihres Einkommens für Mobilität aus. Es wurden insgesamt 12 Einkommensklassen gebildet, bei welchen zwischen Erwerbshaushalt und Rentnerhaushalt unterschieden wurde. Um den Rahmen dieser Arbeit nicht zu sprengen, werde ich mich folgend auf die Erwerbshaushalte fokussieren.

Für die Analyse wurden zwei unterschiedliche Szenarien angewendet: perfekte zeitliche Flexibilität und zeitliche Inflexibilität. Je nach Tarifszenario hat sich bei der perfekten zeitlichen Flexibilität ein Ersparnis für die Ausgaben für MIV und ÖV zwischen 4% und 12%, bei zeitlicher Inflexibilität zwischen 4% und 9% ergeben. Dabei haben jeweils die schwächeren Haushalte stärker davon profitiert resp. stärker von den Ausgaben belastet. In den folgenden Abbildungen 18 und 19 ist der Vergleich zwischen Flexibilität und Inflexibilität in einem der zwei gewählten Tarifszenarien ersichtlich:

Finanzielle Auswirkungen von Tarifszenario 1b bei perfekter zeitlicher Flexibilität der Haushalte

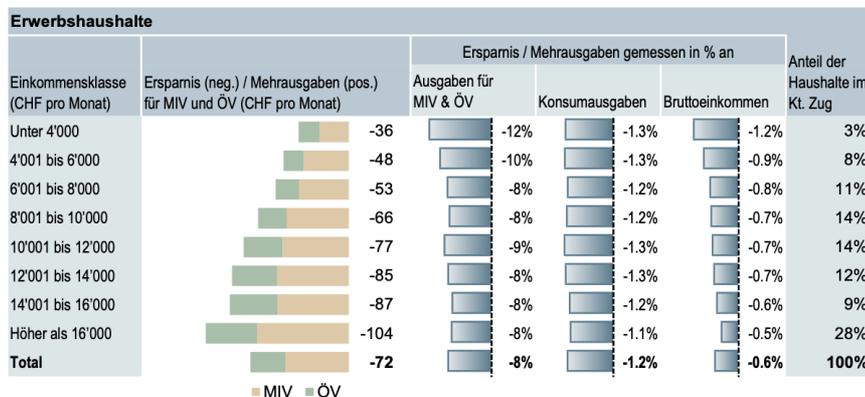


Abbildung 18: Finanzielle Auswirkungen von Tarifszenario 1b bei perfekter zeitlicher Flexibilität der Haushalte (Sutter et al., 2019: 96)

Finanzielle Auswirkungen von Tarifszenario 1b zeitlicher Inflexibilität der Haushalte

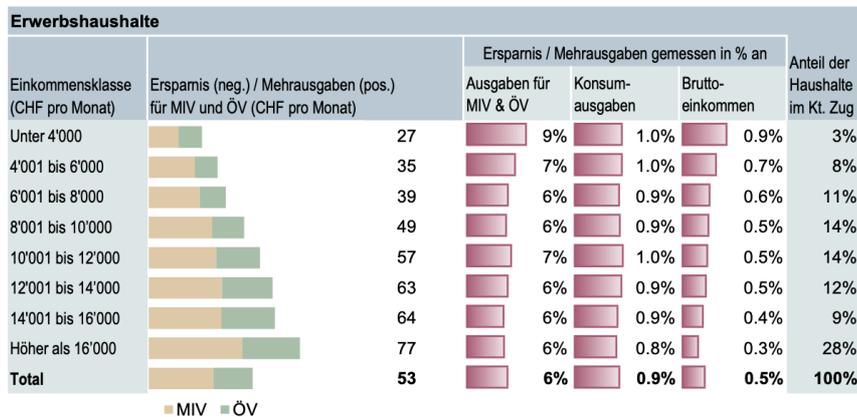


Abbildung 19: Finanzielle Auswirkungen von Tarifszenario 1b zeitlicher Inflexibilität der Haushalte (Sutter et al., 2019: 98)

Mit der Einführung einer Kilometerabgabe und der damit verbundenen hohen Kilometerkosten von der «Variabilisierung» der Fixkosten würden vor allem einkommensschwache Haushalte aufgrund ihrer tiefen durchschnittlichen Mobilität profitieren. Auch würden die MIV Ausgaben für Haushalte mit Fahrzeugen mit hohem Treibstoffverbrauch profitieren. Die zeitliche Differenzierung der Tarife entlastet die Haushalte, welche zeitlich flexibel sind, belastet hingegen aber diejenigen Haushalte, welche weniger zeitliche Flexibilität aufweisen können. Das Haushaltsbudget der zeitlich inflexiblen Haushalte der unteren Einkommensklassen werden so verhältnismässig stärker belastet. Bei den Einkommensklassen unter 4'000 wären allfällige Mehrausgaben aufgrund von Mobility Pricing nicht tragbar (Sutter et al., 2019: 100ff.).

Die Ergebnisse zeigten, dass die finanziellen Auswirkungen stark von der zeitlichen Flexibilität abhängig sind. In einem Exkurs zur Arbeitszeitflexibilität wird festgehalten, dass zwischen der Einkommenshöhe und Arbeitszeitflexibilität ein Zusammenhang besteht. Die Möglichkeit auf andere Zeiten auszuweichen liegt vor allem bei «Wissensarbeitenden» vor. Personen, welche auf Öffnungs- und Betriebszeiten angebundener sind, sind weniger flexibel (Sutter et al., 2019: 100). Folgende Grafik (Abbildung 20), welche aus einer Befragung der Schweizer Erwerbsbevölkerung zur Arbeitszeitflexibilität, erstellt wurde, illustriert wie die Arbeitnehmenden eine unterschiedliche Arbeitszeitflexibilität aufweisen:

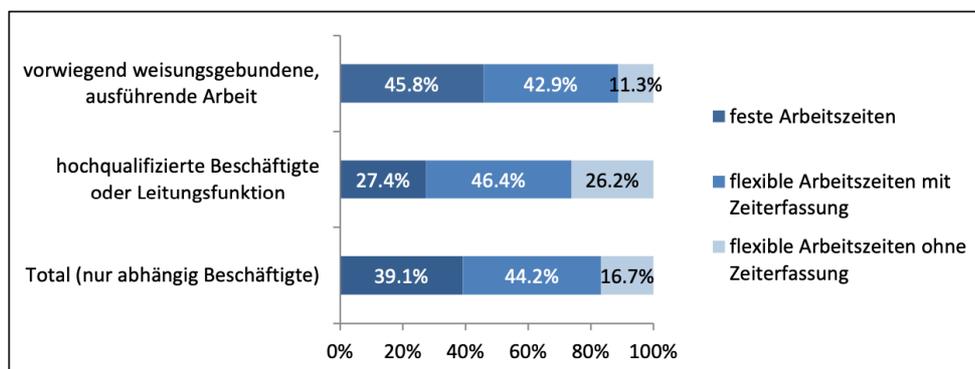


Abbildung 20: Flexible Arbeitszeiten in der Schweiz (Dorsemagen et al., 2012)

4.3 Zwischenfazit

Mobility Pricing dient als Instrument für Verkehrsstrategien. Es gibt unterschiedliche Arten von solchen Finanzierungsmethoden, wie beispielsweise Road Pricing oder City Mauts und auch unterschiedliche Ausgestaltungen (Hajinasab et al., 2014: 348 ff.). Die Ziele von Mobility Pricing liegen im Verkehrsmanagement und der Verkehrsfinanzierung. Denn es hat sich gezeigt, dass bei Engpässen, weiterer Infrastrukturausbau das Problem nicht lösen, sondern verlagern würde (vgl. 4.1). In der Wissenschaft wird die Wichtigkeit des Einbezugs der externen Effekte betont, da der Verkehr und dazugehörenden Infrastrukturen einer der Haupterzeuger des Klimawandels ist (Boltze & Tuan, 2016). In der Forschung werden auch die Auswirkungen von Mobility Pricings diskutiert. Mögliche Änderungen in Abfahrtszeiten könnten grossen Einfluss haben und Konflikte hervorrufen, wie beispielsweise die Aufgabe, die Kinder morgens zur Schule zu bringen (Hajinasab et al., 2014: 352).

In der Schweiz wird Mobility Pricing so angesetzt, dass es nicht nur die Strassen, wie bei Road Pricing, sondern auch den ÖV miteinbeziehen würde. Mobility Pricing als neues Instrument soll insbesondere der Verkehrsfinanzierung und des Verkehrsmanagement dienen. So sollen durch Brechung der Spitzenzeiten und besserer Auslastung der Infrastruktur Energie und Ressourcen geschont werden, was wiederum einen positiven Effekt auf das Klima hätte (vgl. 4.2). Gleichzeitig soll Mobility Pricing in Kombination mit der Förderung von anderen Instrumenten wie Home-Office, flexible Arbeitszeitmodelle, angepasste Unterrichtszeiten oder Fahrgemeinschaft zur Anwendung kommen (UVEK, n.d.-b).

Eine Änderung im Finanzierungssystem bedeutet aber auch eine Änderung der Betroffenheit beteiligter Personen. Dies wurde anhand der Verteilungswirkung am Beispiel Zug untersucht. Dabei wurde die Sozialverträglichkeit im Zusammenhang mit ärmeren Einkommenschichten, beruflicher Stellung oder Arbeitszeitflexibilität gezogen, eine Verbindung zu einer unterschiedlichen Betroffenheit der Geschlechter wurde aber nicht in Erwägung gezogen (vgl. 5.2.1). Es wurde jedoch festgehalten, dass je nach Ausgestaltung von Mobility Pricing es auch sein könnte, dass die entstehenden Mehrausgaben für ärmere Einkommensklassen nicht tragbar wäre (Sutter et al., 2019: 100ff.). Die detaillierte Ausgestaltung von Mobility Pricing scheint eine grosse Relevanz zu haben.

5 Methodik

In dieser Arbeit kamen mehrere methodische Zugänge zum Tragen:

- 1) Literaturrecherche
- 2) Gender Analyse
- 3) Leitfadengeführte Expert*innen Interviews

Die Gender Analyse orientiert sich, an dem vom Bund veröffentlichten Leitfaden zu Gender Mainstreaming (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004) und ist in zwei Teile gegliedert, welche nachgehend beschrieben werden. In einer dritten Phase wird anhand von Leitfadeninterviews untersucht, inwiefern die Genderaspekte in Mobility Pricing relevant sind und wie sie wahrgenommen werden. Dies bezieht sich auf die möglichen Auswirkungen von Mobility Pricing sowie auch auf den Einbezug der Erarbeitung. Darüber hinaus sollte aufgeklärt werden, inwiefern Mobility Pricing eine Auswirkung auf das Klima hat und welche der klimarelevanten Aspekte mitberücksichtigt wurden. Die Perspektive der Gender- und Klimaauswirkungen von Mobility Pricing soll Aufschluss geben, ob die zwei Ziele sich kongruent Verhalten, neutral oder im Gegensatz zueinanderstehen.

Die Interviews dienen auch als Ergänzung, Vertiefung und Erweiterung der Erkenntnisse, welche aus der Gender Analyse hervorgegangen sind. So wird durch die Kombination von Interviews und einer Gender Analyse ein umfassenderes Bild möglich. Die leitfadengeführten Interviews wurden mit zehn Expert*innen aus den Bereichen Verkehrsplanung, Verwaltung, Politik, Planungsbüros und Forschung durchgeführt. Anschliessend wurden die Interviews transkribiert und mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (Mayring, 2015) ausgewertet (vgl. 6.4).

5.1 Gender Analyse

Um Mobility Pricing auf die Genderrelevanz zu prüfen habe ich eine Gender Analyse anhand des Gender Mainstreaming Leitfadens der Bundesverwaltung (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004) durchgeführt. Der Bund hat einen Leitfaden für die Umsetzung von Gender Mainstreaming erstellt, welche der Verwaltung für alle politischen Massnahmen und Programme auf allen Ebenen und in allen Phasen dienen sollte. Die Gender Analyse stellt zwei der insgesamt acht Schritten des Gender Mainstreaming dar (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004: 7-11). Um in einem Projekt ein vollständiges Gender Mainstreaming durchzuführen, müssten alle acht Schritte berücksichtigt werden. Da eine vollumfängliches Gender Mainstreaming den Rahmen der Arbeit sprengen würde, werde ich hier lediglich auf die Checkliste der Situationsanalyse, die Gender Analyse, (Abbildung 21, grün umrandet) eingehen. In der nachfolgenden Abbildung 21 ist eine Übersicht über alle Schritte und Phasen des Vorgehens dargestellt.

Da der Gender Mainstreaming Leitfaden im Rahmen der Erarbeitung von Mobility Pricing nicht mitberücksichtigt wurde, werde ich eine solche Gender Analyse vornehmen, um herauszufinden, ob eine Relevanz der Genderaspekte für Mobility Pricing vorhanden sind. Die Gender Analyse ist unterteilt in eine allgemeine Situationsanalyse und eine projektbezogene Situationsanalyse. Die allgemeine Situationsanalyse werde ich bezogen auf das Handlungsfeld Mobilität und den Verkehr durchführen. Die aus der allgemeinen Situationsanalyse gewonnen Erkenntnisse wende ich dann in die projektbezogene Situationsanalyse an. Die Leitfrage dazu ist, wie sich die in der allgemeinen Situationsanalyse beschriebenen Unterschiede und Ungleichheiten auf Mobility Pricing auswirkt.

Schritte und Phasen des Vorgehens

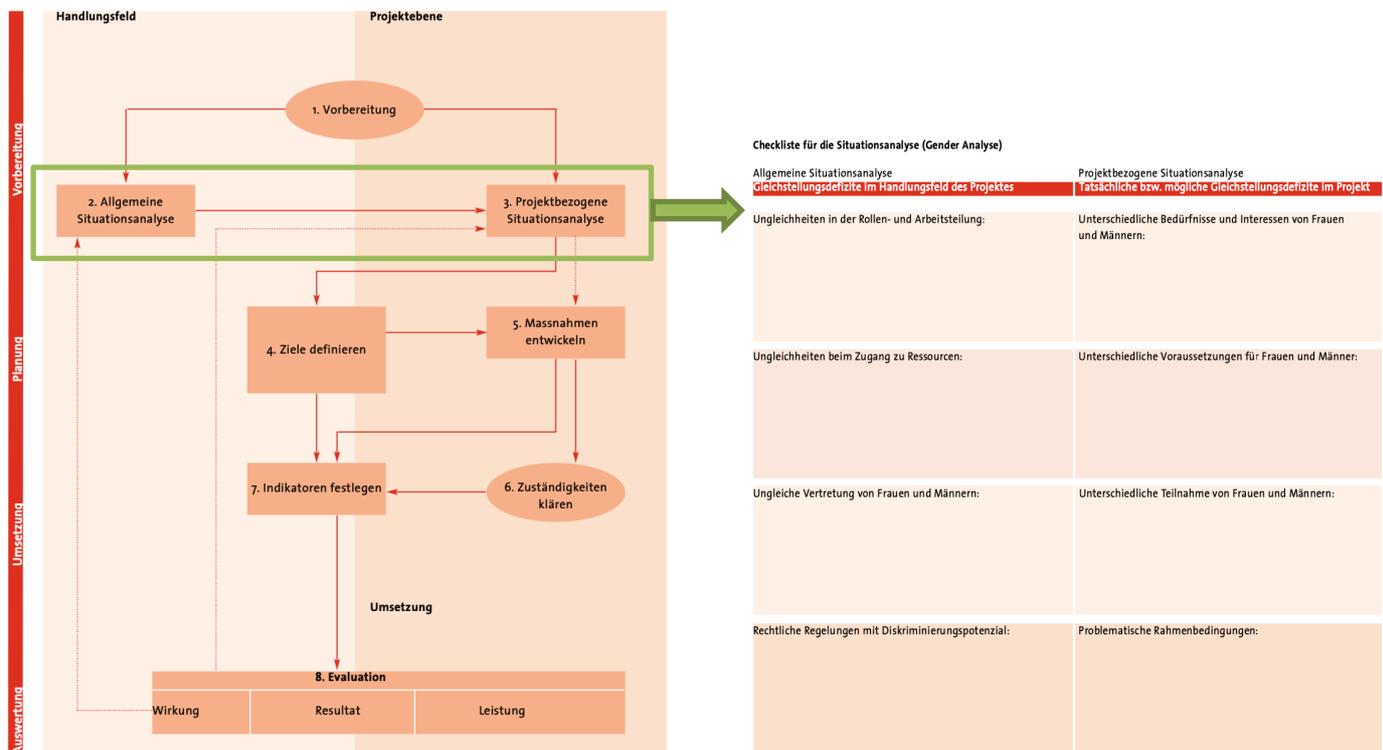


Abbildung 21: (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004: 9 & 28)

5.1.1 Allgemeine Situationsanalyse

In der allgemeinen Situationsanalyse wird das Handlungsfeld, das sich auf das Projekt bezieht, analysiert. Dabei wird nach der skandinavischen «4R» Methode (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004) vorgegangen:

- **«Rollen.** Wie sind die Rollen zwischen den Geschlechtern verteilt? Wie ist die Arbeit verteilt? Welche unterschiedlichen Einstellungen, Interessen und Bedürfnisse von Frauen und Männern sind zu berücksichtigen?
- **Ressourcen.** Welche Unterschiede gibt es im Zugang zu Ressourcen wie Geld, Zeit, Information, Bildung, Mobilität, Kontakte usw. zwischen Frauen und Männern?
- **Repräsentation.** Wie sind Frauen und Männer in den Bereichen, die das Projekt betreffen, prozentual vertreten? Zum Beispiel als Nutzniesserinnen und Nutzniesser von Angeboten, als Mitglieder von Entscheidungsgremien usw.?
- **Rechte.** Gibt es rechtliche Regelungen (Gesetze, Reglemente, Richtlinien), die direkt oder indirekt ein Geschlecht bevorzugen oder benachteiligen?» (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004: 14)

Der Rahmen für die allgemeine Situationsanalyse habe ich wie folgt definiert:

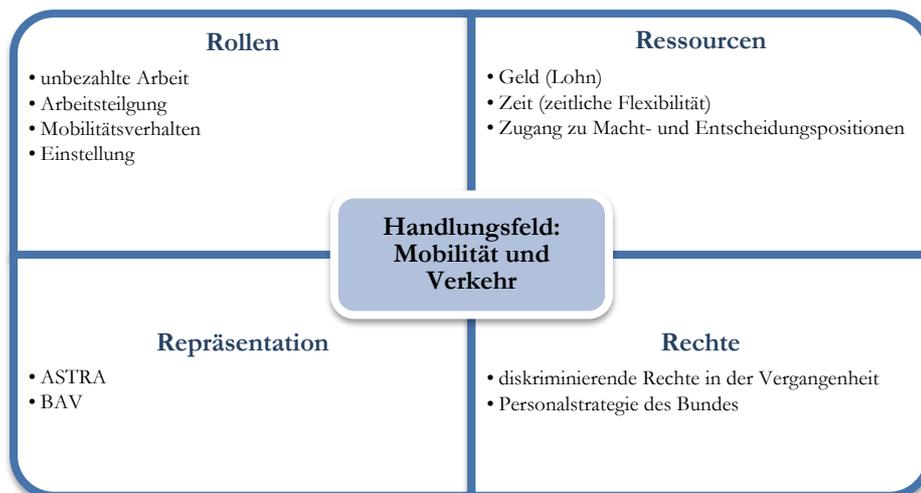


Abbildung 22: Eigene Darstellung zum gesetzten Rahmen der allg. Situationsanalyse

5.1.2 Projektbezogene Situationsanalyse

In der projektbezogenen Situationsanalyse werden die Erkenntnisse der Gender Analyse des Handlungsfelds der allgemeinen Projektanalyse auf das konkrete Projekt, in diesem Fall Mobility Pricing, angewendet (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004: 16).

Folgende Punkte sollten daher aus der allgemeinen Situationsanalyse hervorgegangen sein:

- «welche Leistungen mit dem Projekt erbracht werden,
- wer diese nutzt,
- wie gross der Frauen- bzw. der Männeranteil ist,
- welche Vorteile daraus entstehen und wem diese zugutekommen,
- welche Lasten durch das Projekt entstehen und wer diese trägt,

- welche Bedürfnisse durch das Projekt erfüllt werden» (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004: 16)

Mit den Erkenntnissen der allgemeinen Situationsanalyse wird in der projektbezogenen Situationsanalyse geprüft, ob sich Mobility Pricing unterschiedlich auf Frauen und Männer auswirken könnte (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004: 16).

5.2 Leitfadeninterviews

Ziel der Interviews im Rahmen der Forschungsarbeit war, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, inwiefern Genderaspekte für die Ausgestaltung von Mobility Pricing relevant sind. Dies bezieht sich einerseits auf die Auswirkungen möglicher Mobility Pricing Umsetzungen sowie auch auf den Einbezug während des Entstehungsprozesses, wie beispielsweise der Konzepterarbeitung oder der Wirkungsanalyse von Mobility Pricing. Darüber hinaus sollte herausgefunden werden, wie die Wirkung eines möglichen Mobility Pricings auf das Klima sein könnte und welche der klimarelevanten Aspekte mitberücksichtigt wurden. Folgend werde ich die einzelnen Schritte und die Vorgehensweise genauer beschreiben.

5.2.1 Sampling

Bei der Auswahl der Interviewpartner*innen wurde auf ein möglichst heterogenes Meinungsbild geachtet. Das Ziel war es, Personen aus unterschiedlichen Bereichen mit unterschiedlichen Hintergründen zu interviewen, welche aber alle einen Bezug zu mindestens einem der relevanten Thema Gender, Klima oder Mobility Pricing hatten. Dazu habe ich Akteur*innen der Verkehrsplanung, Verwaltung, Politik, Planungsbüros und Forschung angefragt und darauf geachtet, dass die Ebenen der Klima- Verkehr- und Gendersensitivität gleich stark vertreten sind, um eine Analyse des gesamten Querschnitts- auf allen Ebenen der relevanten Einflussfaktoren – zu erhalten. Ein weiterer Punkt war ein möglichst ausgeglichenes Geschlechterverhältnis der Interviewpartner*innen anzustreben. Mein Sampling setzt sich zu gleichermassen aus den Bereichen Planungsbüros, Verwaltung, Forschung und Politik zusammen (in der folgenden Abbildung 23 durch unterschiedliche Farben markiert) und hat eine Geschlechterverhältnis von 60:40.

Im Feld der Politik, konnte leider kein repräsentatives Bild dargestellt werden. Angefragt wurden alle Parteien, welche sich entweder besonders für Gender- oder Klimathemen oder Mobility Pricing einsetzen. Mobility Pricing als marktökonomisches Instrument ist vor allem bei der FDP (FDP. Die Liberalen, 2015) und GLP (Grünliberale, n.d.-a) angesiedelt. Durch das es aber auch eine Klimarelevanz hat, sind auch die SP und die Grünen nicht unverschlossen gegenüber Mobility Pricing. Das Thema Klima ist ein Kernanliegen der Grünen (Grüne Schweiz, n.d.), SP (SP Schweiz, 2013) und GLP (Grünliberale, n.d.-b). Für Gleichberechtigung machen sich (traditionell) die SP (SP Schweiz, 2013) und die Grünen (Grüne Schweiz, n.d.), stark.

Leider habe ich von de SP sowie von der FDP keine Zusage erhalten. Auf der anderen Seite wird die GLP überdurchschnittlich repräsentiert. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass Mobility Pricing ein starkes Anliegen der Partei ist, aber auch, dass bei der Anfrage der GLP Frauen für ein Interview, mir eine männliche Person vorgeschlagen wurde aufgrund seines Hintergrunds im Bereich Verkehr und Nachhaltigkeit.

Grundsätzlich habe ich die Erfahrung gemacht, dass es schwieriger war, Frauen als Interview Partnerinnen zu finden als Männer. Mein persönlicher Eindruck war, dass Frauen, trotz gleicher Erfahrung, sich weniger als Expertinnen betrachteten als Männer mit vergleichbarem Hintergrund und Erfahrungswert.

Bereich	Bezeichnung	Primäre Vertiefung	Sekundäre Vertiefung	Geschlecht
Verwaltung	Umweltexperte im Bereich Verkehr und Mobilität	Mobilität	Klima	m
Planungsbüro	Geographin, Mobilitätsberaterin, LARES Fachfrau	Gender	Mobilität	w
Planungsbüro	Ökonom & Beratung Verkehrsbereich, Mitwirkung in Forschungsstudien zu Mobility Pricing	Mobility Pricing	Verkehr	m
Think Thank	Researcher in Bereich Infrastruktur und Märkte	Ökonomie	Mobilität	m
Verwaltung	Ökonom& Verkehrsplaner, Projektleiter Mobility Pricing	Mobility Pricing	Ökonomie	m
Nationalrätin Grüne Pa	Soziologin und Nationalrätin Grüne, Verkehrskommission	Klima	Gender	w
Forschung	Forscherin in genderspezifischer Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik	Gender	Klima	w
GLP/ Verwaltung	Verkehrsplaner und Politiker GLP	Verkehr	Klima	m
Kantonsrätin GLP	Ökonomin und Kantonsrätin GLP, Kommission Energie, Verkehr und Umwelt	Klima	Verkehr	w
Planungsbüro	Ökonom & Verkehrsberater, Mitwirkung bei Forschungsarbeiten zu Mobility Pricing	Mobility Pricing	Ökonomie	m

Abbildung 23: Sampling der Interviewpartner*innen

5.2.2 Leitfaden, Durchführung der Interviews und Transkription

Leitfaden

Die Expert*innen-Interviews erfolgten mithilfe eines Interviewleitfaden. Leitfadengespräche werden in der empirischen Sozialforschung unter anderem zu folgenden Zwecken eingesetzt (Schnell et al., 2013: 378):

- Als Ergänzung und zur Validierung anderer Forschungsinstrumente
- Als Instrument einer qualitativen Sozialforschung
- Zur Analyse seltener Gruppen (Friedrichs, 1973: 226)
- Zur Exploration, zur Hypothesenentwicklung und zur Systematisierung vorwissenschaftlichen Verständnisses

Für meine Arbeit habe ich halbstrukturierte Leitfadeninterviews durchgeführt, welche sich an Rager et. al (1999) anlehnten. Ein halbstrukturiertes Interview zeichnet sich durch die hohe Flexibilität der Interviewer*in und die Abhängigkeit des Verlaufs des Interviews von den Aussagen der Befragten ab. Die Interviewer*in ist für einen flüssigen Gesprächsverlauf verantwortlich (Rager et al., 1999). Die Gesprächsführung war bewusst offen gewählt, um den Interviewpartner*innen genügend Raum zu geben, ihre Hauptargumente und Schwerpunkte zu setzen. Der Vorteil der offenen Gesprächsführung besteht darin, dass die Antwortspielräume grösser sind und der Bezugsrahmen der Interviewpartner*in miterfasst werden kann, um so einen Einblick in die Relevanzstruktur zu erlangen. Die Schwierigkeit der offenen Gesprächsführung besteht darin, dass auch tatsächlich alle forschungsrelevanten Themen angesprochen werden bzw. dass eine Vergleichbarkeit der Interviewergebnisse gewährleistet ist (Schnell et al., 2013: 378). Der Leitfaden diente hierbei als Stütze, um einen roten Faden in den

Interviews zu halten und enthielt gewisse Ablaufelemente, wie Datenschutzhinweise, eine eröffnende Einführungsfrage und Schlüsselfragen. Die Eröffnungsfrage war offen gestellt und begann mit der persönlichen Vorstellung und dem persönlichen Bezug zum Forschungsvorhaben. Bei den Interviews habe ich bei der Reihenfolge der Fragestellung eine Flexibilität beibehalten, um einen «natürlichen» Interaktionsfluss zu ermöglichen. Die Befragungsform des Leitfadeninterviews stellt auch hohe Anforderungen an die interviewführende Person. Die interviewführende Person muss bereits über bedeutende Kenntnisse im Forschungsgebiet haben, den die Antworten der Befragten müssen schnell prozessiert werden um Form und Ansatzpunkt eines Weiterfragens zu bestimmen (Schnell et al., 2013: 378).

Durchführung der Interviews

Es bestand die Möglichkeit für die Expert*innen sich im Vorhinein auf das Gespräch vorzubereiten, es wurde aber nicht ausdrücklich erwähnt. Wenn die Interviewpartner*in nach einem Leitfaden gefragt haben, so habe ich ihnen diesen jeweils im Vorfeld des Interviews zugestellt. Der zugestellte Leitfaden enthielt jedoch nicht alle Unterfragen. Auch habe ich, je nach Funktion der Interviewpartner*in, die Fragen bezüglich der Genderrelevanz nicht im zugestellten Leitfaden erwähnt. Dies, da es eine Zielsetzung der Interviews war, herauszufinden, ob überhaupt eine Gendersensibilität in Bezug zu Mobility Pricing besteht. Dies Zielsetzung hätte durch die Zustellung meines gesamten Leitfadens bereits beeinflusst werden können. Aus diesem Grund wurden die Themen «Gender» und «Gendergerechtigkeit» im Vorfeld des Interviews von mir bewusst gemieden. Ausgenommen davon waren die Interviewpartnerinnen, die einen Hintergrund in der Gender Thematik hatten. Ein ähnliches Vorgehen verwendete ich auch im Interview. Das Schema der Befragung zur Gendersensibilität ist in der folgenden Abbildung 24 dargestellt. So habe ich beispielsweise nicht direkt nach den genderrelevanten Auswirkungen von Mobility Pricing gefragt, sondern hielt die Frage sehr offen, indem ich nach den Problemen von Mobility Pricing fragte. Falls ein Aspekt der Sozialverträglichkeit, wie z.B., dass ärmere Personen stärker von den Auswirkungen betroffen wären, aufgebracht wurde, bezog ich die nächste Frage auf die genderrelevanten Auswirkungen von Mobility Pricing. Dies ermöglichte mir in einem ersten Schritt die Gendersensibilität der Interviewpartner*in bezüglich Mobility Pricing zu erfahren und in einem zweiten Schritt nach den erwarteten unterschiedlichen Auswirkungen von Mobility Pricing zu fahren. Es wurden auch nach den Klimaauswirkungen im Zusammenhang mit Mobility Pricing gefragt.

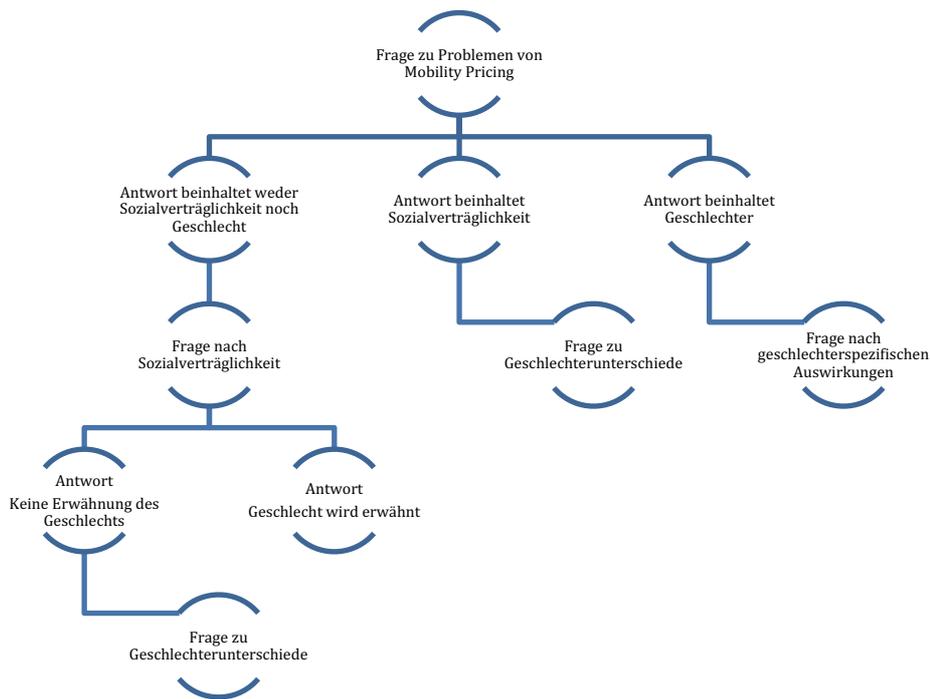


Abbildung 24: Eigene Darstellung des Frageschemas

Interviewsetting und Transkription

Das Setting der Interviews war bei allen Expert*innen online via Zoom und die Interviews dauerten jeweils ca. 40 Minuten. Die Aufnahme der Gespräche erfolgte direkt via Zoom. Die Interviews wurden auf Deutsch durchgeführt und anschliessen mithilfe des Transkriptionsprogramm, Amber Script transkribiert. Das Programm verarbeitet mit einem automatischen Spracherkennungsprogramm das aufgenommene Interview und erstellt einen Textentwurf. Dieser konnte dann im Online Editor nochmals korrigiert und finalisiert werden. Da der Fokus der Interviews nicht auf der sprachlichen Ausprägung lag, hielt ich mich an eine flache, selektive Transkription, welche den Grundsätze der guten Lesbarkeit beinhaltet (Dresing & Pehl, 2010: 728). So wurde zum Beispiel einzelne Wortwiederholungen, Stottern oder Zögerungslaute geglättet. Längere Pausen oder Lachen wurden hingegen in Klammern «(lachen)» markiert. Die Interviews wurden so während der Transkription «geglättet». Jedoch wurde besonders darauf geachtet, dass keine inhaltlichen Informationen verloren gehen.

5.3 Datenauswertung

5.3.1 Qualitative Inhaltsanalyse

Das Ziel der Analyse der Interviews ist es, in Kombination mit der Gender Analyse, die Fragestellung zu beantworten. Die aus der Gender Analyse herauskristallisierten offenen Fragepunkte, sollen mithilfe der Ergebnisse der Interviews vervollständigt werden. Um quantitative und qualitative Analyseschritte miteinander zu verbinden, bietet sich die qualitative Inhaltsanalyse besonders an.

Die transkribierten Interviews werden mit einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring untersucht. Die qualitative Inhaltsanalyse hat sich zu einer Standardmethode der Textanalyse in den Sozialwissenschaften entwickelt. Die nach Mayring entwickelte Verfahrensweise entstand vor etwa 40 Jahren in einem Forschungsprojekt, in welchem eine grosse Menge an halbstrukturierten offenen Interviews ausgewertet werden mussten und ein Verfahren zur Bewältigung der grossen Materialmenge notwendig war (Mayring, 2010: 601). Mayring schlägt drei Grundtechniken für die qualitative Inhaltsanalyse vor (Mayring, 2010: 602):

- «Zusammenfassungen wollen den Text auf seine wesentlichen Bestandteile reduzieren, um zu Kernaussagen zu gelangen. Die induktive Kategorienbildung stellt hier eine wichtige Vorgehensweise dar.
- Explikationen wollen an unklaren Textstellen ansetzen und sie durch Rückgriff auf den Textstellenkontext verständlich machen.
- Strukturierungen wollen im Textmaterial Querauswertungen vornehmen, bestimmte Aspekte herausgreifen. Dazu wird mit vorab deduktiv gebildeten Kategorien gearbeitet, entlang derer das Material systematisiert wird.»

Bei der qualitativen Inhaltsanalyse geht es darum, diese Grundformen des Interpretierens von Text mit inhaltsanalytischen Regeln beschreibbar und überprüfbar zu machen damit die Interpretation nicht beliebig veränderbar ist und eine Objektivität beibehalten wird. Dazu werden vorab Regeln zum Ablaufmodell formuliert. Das Ablaufmodell wird der Forschungsfrage angepasst und an das Material adaptiert (Mayring, 2010: 603). Dabei steht die Zuordnung von Kategorien bzw. Codes zum Textmaterial im Hauptfokus.

5.3.2 Kodierung

Für die Kodierung habe ich das Programm ATLAS.ti verwendet.

Es gibt zwei unterschiedliche Vorgehensweise zur Kategorienbildung, die deduktive und die induktive Kategorienbildung. Bei der deduktiven Kategorienanwendung werden im Vorhinein Codes gebildet. Somit können Textstellen zu den bereits vordefinierten Kategorien zugeordnet werden. Diese im Vorfeld definierten Codes richten sich nach wichtigen Aspekten der Literatur und der Forschungsfrage aus (Mayring, 2010: 603). Bei der **induktiven** Vorgehensweise wird die Kategorienbildung während der laufenden Analyse formuliert und ausdifferenziert bis keine neuen Kategorien mehr gebildet werden, da die Zuordnung der Textstellen auf die bereits formulierten Kategorien passen. Dies sollte etwa nach 10-50% des bearbeitenden Materials der Fall sein. Wenn ein grosser Teil des Materials durchgearbeitet wurde oder nur noch wenige neue Codes gebildet werden, dann sollte das Kategoriensystem revidiert werden. Es muss geprüft werden, ob die Kategorien dem Sinn der Analyse entsprechen (Mayring, 2015: 87). Falls sich keine Veränderungen ergeben und Kategoriensystem stimmt, kann mit der Codierung fortgeführt werden. Ansonsten wird das Kategoriensystem angepasst und die Codierung

nochmals wiederholt (Mayring, 2015: 87). Die gebildeten Kategorien sollten jedoch stets in Bezug auf die Forschungsfrage reflektiert werden (Kergel, 2018: 136). Der Vorteil der induktiven Kodierung ist eine möglichst naturalistische, gegenstandsnahe Abbildung des Materials ohne Verzerrung durch eigene Vorannahmen (Mayring, 2015: 86). Aus diesem Grund habe ich die induktive Kodierung für meine Analyse verwendet. In folgender Abbildung 25 ist die Vorgehensweise der induktiven geformten Kategorienbildung dargestellt:

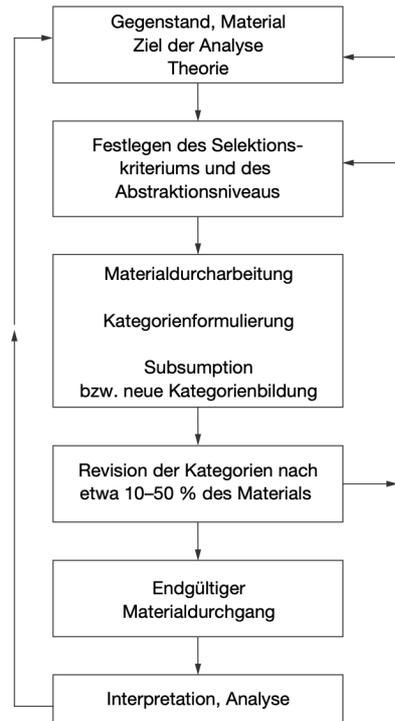


Abbildung 25: Prozessmodell induktiver Kategorienbildung (Mayring, 2015: 86)

Wenn die Codierung abgeschlossen ist, kann die weitere Analyse auf unterschiedliche Weise erfolgen (Mayring, 2015: 87):

- Das ganze Kategoriensystem kann im Sinne der Fragestellung interpretiert werden
- Es können induktive oder deduktive Hauptkategorien gebildet werden. Induktiv im Sinne der zusammenfassender Inhaltsanalyse und deduktiv mithilfe theoretischer Erwägungen.
- Quantitative Analyse (Beispiel: Wie oft wird folgendes Wort genannt)

Die Hauptkategorien wurden anhand der Fragestellung gebildet. Nach Mayring deuten «welche» Fragestellungen immer auf induktive Kategorienbildung hin. Dazu müssen die beiden entscheidenden Regeln der induktiven Kategorienbildung definiert werden. Die Kategoriendefinition und das Abstraktionsniveau (Mayring, 2015: 88). Folgend werde ich anhand eines Beispiels die Vorgehensweise aufzeigen.

Fragestellung: Welche unterschiedlichen Auswirkungen hat Mobility Pricing auf die Geschlechter?

Kategoriendefinition: Alle Faktoren, welche anhand der Gender Analyse als relevant erkannt wurden und somit eine geschlechterspezifische Auswirkung von Mobility Pricing haben, könnten werden beachtet.

Abstraktionsniveau: Es werden direkte und indirekte Faktoren beachtet. Also auch wenn der/die Interviewpartner*in nicht eine bewusste Genderrelevanz wahrgenommen hat, dies aber laut Gender Analyse einen Einfluss hat, werden die Faktoren mitbetrachtet.

Kodiereinheit: Relevante Elemente im Text markieren.

Folgend werde ich ein Beispiel darstellen eines Textausschnitts, um die relevanten Elemente im Text und dessen Kodierung aufzuzeigen.

«Und darüber hinaus würde es natürlich auch einen Beitrag leisten, dass man Verkehrsspitzen bricht. Also dass man die Hauptverkehrszeit massgeblich reduziert, wodurch man sich allenfalls Infrastrukturinvestitionen ersparen kann, weil die wesentlichen Flaschenhälse, die im Netz sowohl im ÖV wie auch im MIV bestehen, sich in Luft auflösen könnten, wenn die Verkehrsnachfrage breiter über den Tag verteilt ist.»

Kodiert mit: Verkehrsspitzen brechen, kein Infrastrukturausbau, Verkehrsmanagement,

Kontexteinheit: Das gesamte transkribierte Interview.

Auswertungseinheit: Alle zehn Interviews.

In der folgenden Abbildung 26 ist eine der Hauptkategorien (weisses Kästchen) und dazugehörigen Codes (gelbe Kästchen) dargestellt:

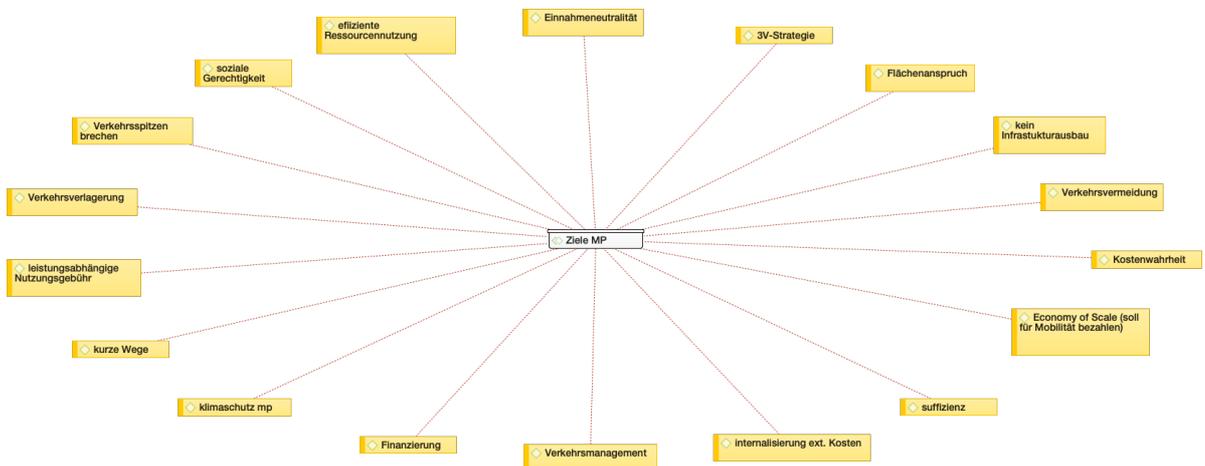


Abbildung 26: Eigene Darstellung einer Hauptkategorie aus ATLAS.ti

Insgesamt wurden vier übergeordnete Hauptkategorien basierend auf folgenden Fragestellungen erstellt. Da jedoch viele Faktoren zusammentreffen, wurden auch untergeordnete Kategoriengruppen erstellt, die in die zentralen Aspekte der Hauptkategorie zusammenfassen. Die drei Hauptkategorien, inkl. Subkategorien, welche gebildet wurden, sind folgende:

- Welche Ziele werden in Mobility Pricing gesehen?
- Welche genderspezifischen Auswirkungen hat Mobility Pricing?
 - o Ausgestaltung
 - o Mobilitätsverhalten
 - o Finanzierung
 - o Grundrecht der Mobilität
- Wie wird Genderrelevanz in Mobility Pricing wahrgenommen?
 - o Sozialverträglichkeit
- Welchen Einfluss hat Mobility Pricing auf das Klima?
 - o Ausgestaltung
 - o Internalisierung externer Kosten

Folgend werde ich noch ein Beispiel einer Subkategorie (untergeordneten Kategoriengruppe) inkl. dazugehörigen Codes darstellen (weisses Kästchen):

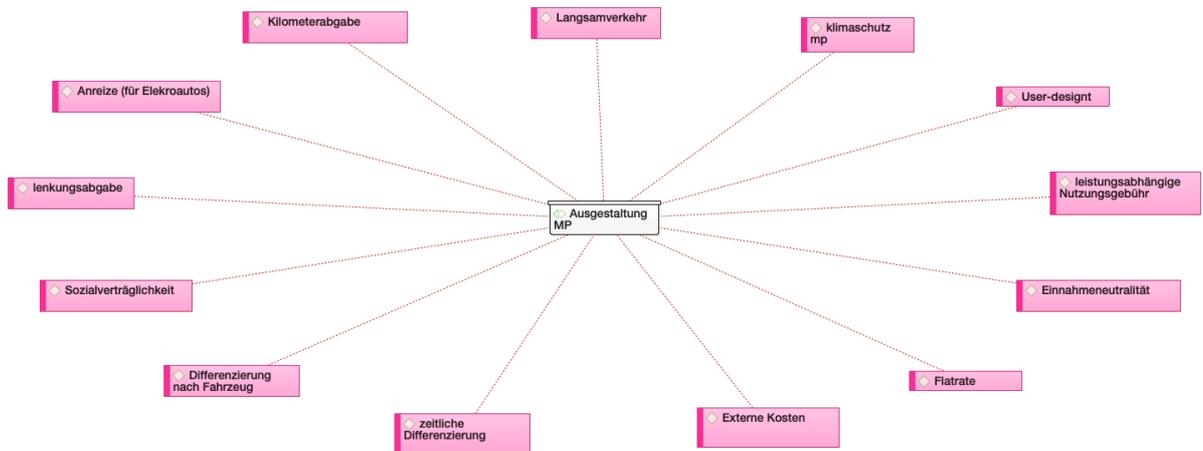


Abbildung 27: Eigene Darstellung der Subkategorie aus ATLAS.ti

5.4 Methodenreflexion

Die Gestaltung des Leitfadens habe ich so erarbeitet, dass die Fragen möglichst offen gestaltet waren, um die Expert*innen bei den Antworten nicht in eine Richtung zu lenken. Auch achtete ich auf einen möglichst natürlichen Gesprächsfluss und eine flexible Führung des Fragebogens. Dies hatte den Vorteil, dass ich die Schwerpunkte und Hauptaspekte der Expert*innen herausfinden konnte, in Anbetracht, dass die Expert*innen unterschiedliche Hintergründe haben. Beispielsweise konnte ich eine Person, die im Bericht zu «Wirkungsanalyse von Mobility Pricing der Region Zug» mitgearbeitet hat spezifisch nach den miteinbezogenen Kriterien fragen. Dieses Wissen hätte mir beispielsweise eine Gender-Wissenschaftlerin nicht vermitteln können. Daher versuchte ich den jeweiligen Schwerpunkt und ihr Wissen in diesem Bereich auch zu nutzen, um mehr herauszufinden zu diesem spezifischen Teil. Gleichzeitig hatte dies aber auch den Nachteil, dass nicht immer alle Fragen besprochen werden konnten.

Bei der Auswahl der zu interviewenden Personen, habe ich als Forscherin einen Einfluss, welche Personen mit welchem Hintergrund ich als Expert*innen am geeignetsten betrachte. Nicht nur die Auswahl der interviewten Personen, sondern auch die Richtung der Gesprächsführung lagen in meiner Hand. Der Entscheid, ob die angefragten Expert*innen einem Gespräch zusagen würden, lag hingegen bei ihnen.

Eine Schwierigkeit war ein ausgeglichenes Geschlechterverhältnis der Expert*innen zu erlangen. So ist mir beispielsweise aufgefallen, dass es generell etwas schwieriger war, Frauen für ein Interview zu finden und dass von den angefragten Personen nur Frauen abgesagt haben, weil sie dachten, dass sie nicht Expert*in genug sind in diesem Forschungsfeld. Trotz ähnlicher Qualifikationen, wie die angefragten Experten, haben sie auch auf eine erneute Anfrage, mit Hinweis meinerseits, dass ihre Qualifikationen für meine Arbeit vollkommen ausreichend wären, nicht zugesagt. Auch konnte ich keine ausgewogene Verteilung der politischen Haltungen der Expert*innen erreichen, da ich keine Zusage für ein Interview bekam.

Das Interview spielt sich stets in einem sozialen Kontext ab, indem sich Interviewer*in und Befragte*r in einem sozialen Rollenverhältnis befinden (S. Alber et al., 2009). So habe ich als interviewende Person bereits einen Einfluss auf mein Gegenüber. So war mir stets bewusst, dass mein Gegenüber mich als junge, feministische Frau wahrnehmen würde. Dies könnte womöglich auch einen Einfluss auf die jeweiligen Antworten haben.

Auch haben die Interviews einen sehr dynamischen Verlauf angenommen. Beispielsweise war das Thema der Mobilität als Grundrecht nicht in meinem ursprünglichen Fragebogen enthalten. Nachdem aber bei den ersten zwei Interviews das Thema Grundrecht der Mobilität besprochen wurde, wurde mir dessen Wichtigkeit bewusst. Die Wahrnehmung meiner Interviewpartner*innen von Mobilität als Grundrecht ist schliesslich ein zentraler Aspekt für die daraus folgenden Ansichten und Aussagen. Aus diesem Grund habe ich diese Frage anschliessend in meinen Fragebogen und auch in meine Arbeit miteinbezogen. So wurde mir bewusst, dass mein offener Ansatz für die Interviews auch Rückwirkungen auf meine Arbeit und meine Forschungsfrage hat.

Bei der induktiven Kodierung ist der Vorteil, dass eine möglichst naturalistische, gegenstandsnahe Abbildung des Materials ohne Verzerrung durch eigene Vorannahmen geschieht (Mayring, 2015: 86). Als Forscherin habe ich dennoch bereits einen Wissens- und Meinungshintergrund, sodass eine vollkommen objektive Datenanalyse kaum möglich ist. Eine weitere Gefahr besteht darin, dass ich als Mensch mit gewissen politischen Ansichten und Meinungen Literatur suche, Daten erhebe und auswerte und schliesslich eine Arbeit schreibe. Mein Einfluss als Forscherin ist nicht zu vermeiden. Dies kann zum Beispiel, wie eben beschrieben während den Interviews aber auch in der Datenauswertung Einfluss haben. So ist bereits die Entscheidung welche Daten ich wie und wo präsentiere und welche Aspekte oder Zitate ich besonders hervorhebe, eine Subjektivität, die als Teil in die Arbeit einfließt. Durch die Transparenz meiner Arbeitsweise und die Reflektion der eigenen Position und des eigenen Handlungsspielraums habe ich versucht, diese Einflüsse darzustellen und schliesslich zu minimieren.

6 Gender Analyse Mobility Pricing

6.1 Allgemeine Situationsanalyse

6.1.1 Ungleichheiten in der Rollen- und Arbeitsteilung

Nach wie vor sind Unterschiede in der Rollen- und Arbeitsteilung ersichtlich (vgl. 4.2). Dies ist in der unbezahlten Arbeit sowie auch in der Arbeitsteilung messbar: In der Schweiz richten Frauen über 35% (über zehn Stunden) mehr unbezahlte Arbeit pro Woche aus als Männer (BFS - Schweizerische Arbeitskräfteerhebung (SAKE): Modul Unbezahlte Arbeit, 2017). Auch in der Arbeitsteilung gibt es deutliche Unterschiede. So liegt die Teilzeiterwerbstätigung bei Frauen in der Schweiz durchschnittlich bei 60%, bei den Männern ist dieser Anteil bei nur 18% (vgl. 4.2). Aus diesen Daten lässt sich ableiten, dass eine unterschiedliche Arbeitsteilung existiert und dass Frauen mehr unbezahlte Arbeit verrichten, was auf eine ungleiche Rollenverteilung zurückgeführt werden kann (vgl. 2.7). Diese unterschiedlichen Alltagsrealitäten der Geschlechter kommen auch im Mobilitätsverhalten zum Ausdruck. So sind in der Schweiz Frauen öfters mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuss unterwegs, fahren weniger Auto und legen mehr aneinandergelagte Wegstrecken zurück. Männer fahren zum Beispiel durchschnittlich bis zu zehn Kilometer längere Strecken mit dem Auto pro Tag als Frauen (vgl. 3.2). Auch weisen Frauen im Durchschnitt ein umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten auf (Sovacool & Axsen, 2018: 735).

Die unterschiedliche Rollen- und Arbeitsteilung sowie Unterschiede im Mobilitätsverhalten führen zu unterschiedlichen Alltagsrealitäten, welche auch in der Statistik wiedergegeben werden sollten. Dies kann jedoch auch verzerrt dargestellt werden. So ist zum Beispiel anzunehmen, dass es auch im Mikrozensus Schweiz zu Verzerrungen kommt in Bezug auf die Verkehrsnutzung für Freizeit Zwecke (vgl. 3.2). Dass Frauen fast 10% häufiger den Verkehr für Freizeit nutzen, steht im Widerspruch zu der tatsächlich geleisteten Arbeit, wonach Frauen im Durchschnitt weniger Freizeit haben (vgl. 3.2).

Daher ist es wichtig folgende Fragen genauer zu betrachten:

- Wie wurde das Mobilitätsverhalten gemessen?
 - o Welche Kategorien wurden gebildet? Sind alle Alltagsrealitäten darin enthalten? (Wird Care-Arbeit, wie Kinderbetreuung unter der Kategorie Freizeit vermerkt?)
 - o Wie wurden diese Kategorien gebildet? (Auf welchen Grundlagen basiert die Bildung der Kategorien?)

Fazit: Ja, es existieren Ungleichheiten in Rollen- und Arbeitsteilung. Frauen gehen durchschnittlich öfters einer Teilzeiterwerbstätigung nach, leisten mehr unbezahlte Arbeit und haben ein anderes Mobilitätsverhalten.

6.1.2 Ungleichheiten beim Zugang zu Ressourcen

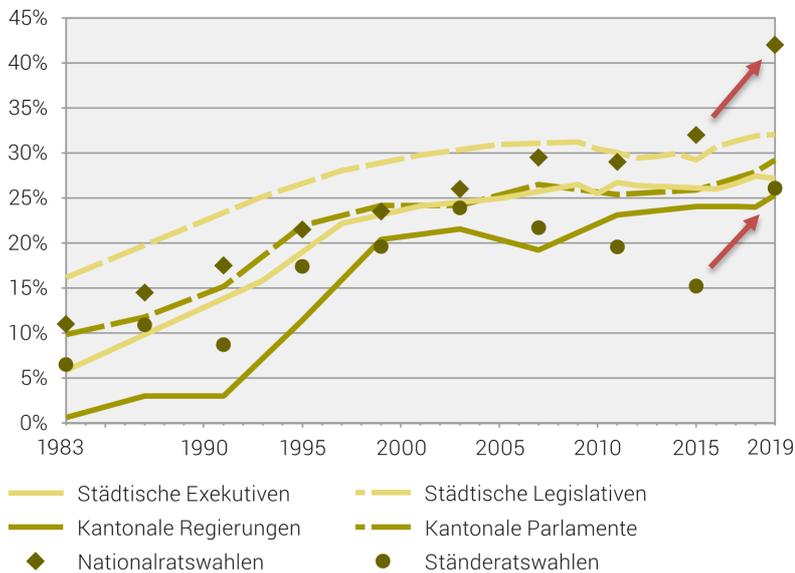
Wie in der Methodik (vgl. 5.1.1) beschrieben, wird im Rahmen der Analyse der Zugang zu Ressourcen aufgrund folgender Aspekte auf Ungleichheiten untersucht:

- Zugang zu Macht- und Entscheidungspositionen
- Geld (Lohn)
- Zeit (zeitliche Flexibilität)

In der **Politik** sind Frauen noch immer unterdurchschnittlich repräsentiert. Anfangs 2019, seit den letzten Wahlen 2015, lag der Frauenanteil auf Bundesebene noch durchschnittlich bei unter 25% (Bundesamt für Statistik, 2021b). Noch im selben Jahr, nach dem schweizweiten Frauenstreik 2019 und der schweizweiten Kampagne «Helvetia ruft»¹⁰, führten die Wahlen zu einem deutlichen Anstieg von Frauen im National- und Ständerat, wie in der Abbildung 28 (rote Pfeile) ersichtlich ist. Aktuell liegt der durchschnittliche Frauenanteil in der politischen Beteiligung bei 32% (Durchschnittswert der drei Ebenen Bund, Kantone und Städte)(Bundesamt für Statistik, n.d.-b). Obwohl der Frauenanteil seit 2019 auf nationaler Ebene gestiegen ist, ist es wichtig den Bezug zum Zeithorizont von Verkehrsprojekten zu beachten. Einerseits haben Verkehrsprojekte, abhängig von der Grösse des Projekts, einen Planungs- und Ausführungshorizont von bis zu mehreren Jahrzehnten, andererseits sind sie, wenn sie erstellt wurden, für viele Jahrzehnte Bestandteil unserer Infrastruktur. So wurde beispielsweise der grösste Teil der heutigen Autobahnen ab den 1940er Jahren geplant und zwischen 1965 und 1975 gebaut. Ab Anfang den 1970er Jahre regte sich politischer Widerstand gegen die Nationalstrassenplanung, welche als undemokratisch empfunden wurde und sich zu wenig an den Bedürfnissen von Menschen und Umwelt orientieren. Trotzdem wurde bis 2010, 94.6% der geplanten Gesamtlänge umgesetzt (Sandmeier, 2020). Das nationale Frauenstimmrecht wurde 1971 in der Schweiz eingeführt. Das bedeutet, dass fast die gesamte Planung der Autobahnen und die Annahme des Nationalstrassengesetzes ohne Beteiligung von Frauen angenommen und umgesetzt wurde.

¹⁰ Die NZZ bezeichnete den Frauenstreik und die Kampagne von «Helvetia ruft» als Hauptgrund, dass Frauen in den Wahllisten der Parteien gestärkt wurden (Hehli et al., 2019).

Entwicklung des Frauenanteils in den politischen Institutionen, 1983–2019



Quelle: BFS – Wahlstatistik

© BFS 2020

Abbildung 28: Entwicklung des Frauenanteils in politischen Institutionen (Bundesamt für Statistik, n.d.-a)

Um **Geld** als weiteren Indikator des Ressourcenzugangs zu analysieren, habe ich den monatlichen Nettolohn betrachtet. Aus der Häufigkeitsverteilung des Nettolohns geht klar hervor, dass Frauen weniger Einkommen haben (vgl. Abbildung 29). Frauen sind auch häufiger von Armut betroffen (Fredrich, 2018).

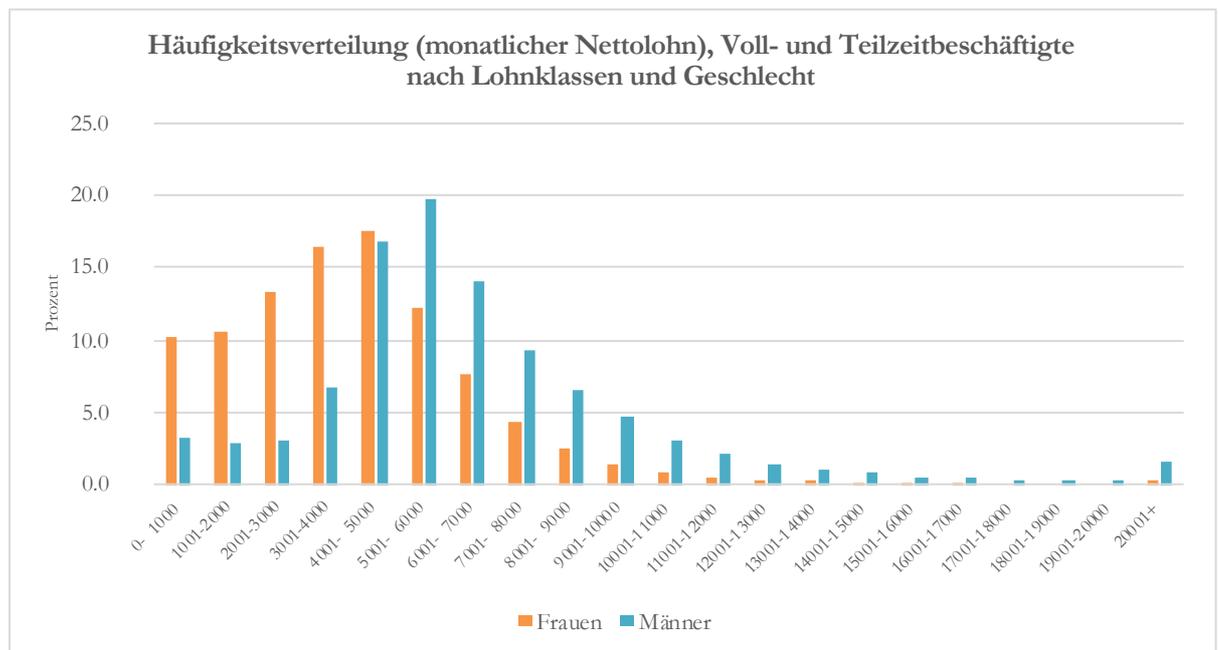


Abbildung 29: Eigene Darstellung Häufigkeitsverteilung Nettolohn, Voll- und Teilzeitbeschäftigte nach Lohnklassen und Geschlecht (Daten aus: BFS – schweizerische Lohnstrukturerhebung)

Für Mobility Pricing, ist insbesondere die **zeitliche Flexibilität** ein zentraler Faktor, da in erster Linie Personen mit hoher zeitlicher Flexibilität von dem System profitieren können (vgl. 4.5.2). Aus der Erhebung der Flexibilität

der Arbeitszeit der Erwerbsbevölkerung der Schweiz (Dorsemagin et al., 2012), zeigt sich, dass Frauen in der Arbeitszeit durchschnittlich minim weniger flexibel sind als Männer (vgl. Abbildung 30).

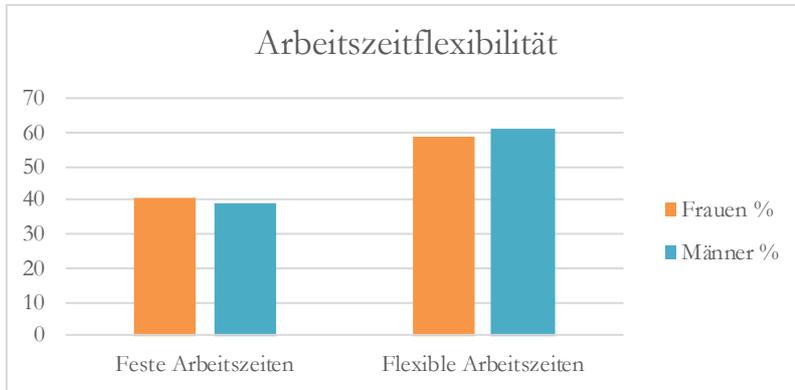


Abbildung 30: Eigene Darstellung Arbeitszeitflexibilität (Daten aus: Dorsemagin et al., 2012: 57)

Es ist allerdings zu beachten, dass in diesen Daten nur die Flexibilität bezüglich Erwerbsarbeit untersucht wurde, nicht darin enthalten ist die zeitliche Flexibilität zur unbezahlten Arbeit (vgl. 6.1.2). Ein Problem hierbei sehe ich bereits in der Datenerhebung. Die Grundlage der Untersuchung zur zeitlichen Flexibilität war die Erwerbsarbeit. Schlussfolgernd wurden alle Menschen, welche nicht einer Erwerbsarbeit nachgehen, von der Untersuchung zur zeitlichen Flexibilität ausgeschlossen. Dies beinhaltet zum Beispiel Schüler und Schülerinnen oder Menschen, die keiner Erwerbsarbeit nachgehen, aber Care-Arbeit ausserhalb eines Erwerbsarbeit-Kontextes erledigen. Auch wurde nicht untersucht, ob die zeitliche Flexibilität bezüglich Erwerbsarbeit auch tatsächliche zeitliche Flexibilität widerspiegelt. So sind alle Personen, welche vielleicht flexiblere Arbeitszeiten haben nicht unbedingt flexibler. Wenn sie zum Beispiel Kinder in die Krippe oder Schule bringen müssen, jemanden zu einem Arzt oder Ärztinnenbesuch begleiten müssen, so sind diese Personen vermutlich flexibel bezüglich der Erwerbsarbeitszeit, nicht aber in ihrer Mobilität. Daher sollten folgende Aspekte tiefergehend geklärt werden:

- Wie wurde die zeitliche Flexibilität gemessen?
- Welche Daten zur zeitlichen Flexibilität wurden berücksichtigt?

Abschliessend ist zu sagen, dass, bezogen auf die politische Entscheidungsmacht, das Einkommen und die zeitliche Flexibilität, als Indikatoren des Ressourcenzugangs, Unterschiede festgestellt werden konnten. In der Politik sind Frauen noch immer untervertreten. Frauen sind auch durchschnittlich stärker von Armut betroffen und verdienen weniger als Männer. Zusätzlich weisen Frauen bezogen auf die Erwerbsarbeit auch eine unterschiedliche zeitliche Flexibilität auf. Allerdings wären vertiefte Untersuchungen und spezifische Datenerhebung zur zeitlichen Flexibilität, bezogen auf die Nicht-Erwerbszeiten notwendig.

Fazit: Ja, es ist anzunehmen, dass Ungleichheiten beim Zugang zu Ressourcen existieren. Frauen haben nach wie vor weniger Zugang zu Macht- und Entscheidungspositionen bezogen auf die Politik, sie verdienen weniger und sind zeitlich, bezüglich Erwerbsarbeit, weniger flexibel.

6.1.3 Ungleiche Vertretung von Männern und Frauen

Der Bereich Verkehr und Mobilität auf Bundesebene ist in der Schweiz im eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK angesiedelt. Das UVEK ist unterteilt in folgende Bundesämter:

- **Bundesamt für Verkehr BAV**
- Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
- Bundesamt für Energie BFE
- **Bundesamt für Strassen ASTRA**
- Bundesamt für Kommunikation BAKOM
- Bundesamt für Umwelt BAFU
- **Bundesamt für Raumentwicklung ARE**

(UVEK, n.d.-c)

Das Thema Mobilität ist im ARE angesiedelt, während der Verkehr im BAV angesiedelt ist. Das ASTRA ist für den Strassenverkehr und die Mobilität auf der Strasse verantwortlich. Folgend wird der Frauenanteil in den, für das Handlungsfeld Verkehr und Mobilität, relevanten Ämter analysiert (fett markiert von YB).

Auf den offiziellen Webseiten des BAV und ARE konnten keine Angaben zum Frauenanteil gefunden werden. Daher habe ich anhand der Organigramme des BAV (BAV, 2021) und des ARE (ARE, 2019) den Frauenanteil berechnet. Die Organigramme bestehen nicht aus allen Mitarbeitenden, sondern aus der Geschäftsleitung, Direktions- Bereichs- oder Sektionsverantwortlichen, welche alle eine Führungsfunktion haben. Das ASTRA hat in der «Teilstrategie Personal» das Ziel festgehalten, den Frauenanteil zu erhöhen und hat die Zahlen des Frauenanteils im ASTRA veröffentlicht. Ende 2018 betrug der Frauenanteil des ASTRA insgesamt 27.9%, in den Kaderlohnklassen (24 – 29) betrug er 14,2 % (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2020: 6). Um den Vergleich auf gleicher Stufe zu machen, beziehe ich mich auch im ASTRA auf den Frauenanteil des Kadern.

Frauenanteil Kaderstufe ARE: ca. 50%

Frauenanteil Kaderstufe BAV: ca. 30%

Frauenanteil Kaderstufe ASTRA: ca. 14%

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in der Raumplanung und somit der Bereich Mobilität Frauen auf Kaderstufen zu gleichem Anteil vertreten sind. Der Bereich Verkehr ist noch immer eher männlich dominiert. Durchschnittlich liegt der Frauenanteil auf Kaderstufe im Bereich Verkehr bei etwas über 20%.

Fazit: Ja, auf Ebene Bund sind Frauen und Männer im Bereich Verkehr und Mobilität ungleich vertreten.

6.1.4 Rechtliche Regelungen mit Diskriminierungspotenzial

Im Rahmen dieser Arbeit konnte ich keine direkten rechtlichen Diskriminierungen feststellen. Ich möchte dennoch zwei Aspekte beleuchten, welche einen Zusammenhang mit einer rechtlichen Regelung haben. Einerseits den Einfluss der Diskriminierung der Frauen in der Vergangenheit, wie das Verbot des Frauenstimmrechts, und andererseits die Richtlinien der Personalstrategie des Bundes.

Obwohl Frauen 1971 das Stimmrecht erhalten haben, bedeutet das nicht, dass Frauen nicht mehr diskriminiert werden (Plüss, n.d.). Auch haben vergangene Entscheidungen, welche unter Ausschluss der Stimmbeteiligung der Frauen (also vor 1971) gefallen sind, auch heute noch eine Relevanz. So wurde beispielsweise des Nationalstrassengesetz, welches 1960 eingeführt wurde (Sandmeier, 2020) nur von Männern angenommen, da Frauen noch nicht abstimmen durften. Wie im Abschnitt zu «Ungleichheiten beim Zugang zu Ressourcen» beschrieben ist, wurden 94.6% der geplanten Länge des Strassennetzes umgesetzt.

Als zweiter Aspekt möchte ich die Zielsetzung der Personalstrategie der Bundesverwaltung betrachten. Die Personalstrategie der Bundesverwaltung 2020-2023 hält die strategischen Sollwerte für das Personalmanagement der Bundesverwaltung fest. Für Frauen in der Kaderlohnklassen ist die Zielsetzung bei der tieferen Kaderlohnstufe zwischen 36% bis 43%, in höheren Kaderstufen zwischen 27% und 32% (Eidgenössisches Personalamt EPA, 2020). Die tiefe Zielsetzung von Frauen in Kaderpositionen kann als diskriminierende Regelung interpretiert werden.

Allerdings bräuchte es eine vertiefte Auseinandersetzung mit der rechtlichen Grundlage aller relevanten Gesetze und Regelungen, welche den Verkehr oder die Mobilität tangieren oder einen Einfluss auf die Rollen- und Arbeitsteilung oder den Zugang zu Ressourcen haben könnten.

Fazit: Durch die Existenz diskriminierender Regelungen und Gesetze in der Vergangenheit, ist anzunehmen, dass diese teilweise auch heute noch Einfluss haben. So konnten Frauen in der Vergangenheit bei Gesetzeserlassungen nicht teilnehmen. Die Zielsetzung der Personalstrategie in der Bundesverwaltung setzt den Frauenanteil in Kaderpositionen einen tieferen Wert an, als Frauen in der Gesellschaft vertreten sind.

6.2 Projektbezogene Situationsanalyse

6.2.1 Unterschiedliche Bedürfnisse und Interessen von Frauen und Männern

Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen widerspiegeln sich durch unterschiedliche Massnahmenbevorzugung, Bereitschaft zur Verhaltensänderung (vgl. 2.4) und unterschiedliche Bedürfnisse der Verkehrsgestaltung bezogen auf das Mobilitätsverhalten.

Wie aus Kapitel 2.4 hervorgeht, sind Frauen gewillter ihr persönliches Verhalten zu Gunsten des Umweltschutzes zu verändern. Frauen haben in der Regel ein höheres Umweltbewusstsein und bevorzugen auch andere Massnahmen. Sie fordern häufiger ein stärker Engagement des Staats und der Wirtschaft (Preisendörfer, 2007: 4). Auch in der Mobilität sind diese Verhaltensmuster erkennbar. Frauen fahren weniger Auto, benutzen öfters den ÖV und gehen mehr Strecken zu Fuss (vgl. 3.3). Im Kapitel 3.3 wird auch gezeigt, dass Frauen öfters aneinandergelagte Wegketten zurücklegen und somit auf ein Verkehrssystem angewiesen sind, dass solche Wegketten ermöglicht.

Von den eben erwähnten Annahmen ausgehend, lassen sich folgende Fragen ableiten, welche vertieft angeschaut werden müssten im Rahmen von Mobility Pricing:

- Erleichtert Mobility Pricing die Bewältigung von aneinandergelagte Wegketten?
- Fördert Mobility Pricing ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten?

Fazit: Aufgrund von unterschiedlichen Verhaltens- und Mobilitätsmuster sowie unterschiedliche Präferenzen von Massnahmen lässt sich eine unterschiedliche Interessens- und Bedürfnisannahme ableiten.

6.2.2 Unterschiedliche Voraussetzungen von Frauen und Männern

Der Zugang zu Ressourcen bezogen auf politische Mitwirkungsprozesse oder Machtzugang, Vermögen und zeitliche Flexibilität wurde in der allgemeinen Situationsanalyse aufgezeigt. Folgend werde ich die zusätzliche finanzielle Belastung analysieren, welche durch Mobility Pricing entstehen könnte, unter Anbetracht der unterschiedlichen Voraussetzungen. Da für die Untersuchung der zusätzlichen finanziellen Belastung der Zugang zu Macht- und Entscheidungsprozessen nur eine sekundäre Rolle spielt, werde ich dies in folgender Analyse vernachlässigen. Abgeleitet von dem Output der allgemeinen Situationsanalyse, treffe ich für die unterschiedliche Voraussetzung von Frauen folgende Annahmen:

- Frauen haben ein tieferes Einkommen
- Frauen weisen eine weniger zeitliche Flexibilität auf

Aus der Wirkungsanalyse von Mobility Pricing der Region Zug geht hervor, dass die zeitliche Differenzierung der Tarife diejenigen Haushalt entlasten, welche zeitlich flexibel sind, hingegen diejenigen Haushalte, die zeitlich unflexibel sind, belasten. Auch wurde einen positiv korrelierenden Zusammenhang zwischen Arbeitszeitflexibilität und Einkommenshöhe festgestellt (vgl. 4.2.1). Wenn man diese Feststellung mit den Erkenntnissen der allgemeinen Situationsanalyse verbindet, so kann man zusammenfassend sagen, dass Personen mit tiefer zeitlicher Flexibilität und Personen mit tiefem Einkommen verhältnismässig mehr belastet werden würden durch eine zeitliche Differenzierung der Tarife. Frauen, die durchschnittlich ein tieferes

Einkommen besitzen und durchschnittlich erwerbszeitlich weniger flexibel sind (vgl. 6.1.2), entsprechen somit diesem Personenbild welche verhältnismässig stärker getroffen werden würden. Somit ist anzunehmen, dass Frauen bei einer zeitlichen Differenzierung der Tarife verhältnismässig stärker belastet werden würden.

Fazit: Durch die ungleichen Voraussetzungen ist eine unterschiedliche Auswirkung von Mobility Pricing, bei einer zeitlichen Differenzierung der Tarifgestaltung und unter Einbezug von ÖV und MIV, anzunehmen.

6.2.3 Unterschiedliche Teilnahme von Frauen und Männern

Wie war die Teilnahme bei der Erarbeitung von Mobility Pricing?

Bei der Erarbeitung des Synthesebericht von Mobility Pricing des ASTRA 2007, welcher die Grundlage des Konzeptberichts Mobility Pricing des Bundes darstellt, arbeiteten 18 Männer und eine Frau. Das macht einen Frauenanteil von etwa **5%** (Rapp et al., 2007). Bei der «Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug» arbeiteten 17 Männer und 3 Frauen, was einen Frauenanteil von **15%** ausmacht (Sutter et al., 2019).

Ein weiterer zu betrachtender Aspekt, ist die Teilnahme an der Verkehrsnutzung. Wie aus Kapitel 3.3 hervorgeht, nutzen Frauen öfters die öffentlichen Verkehrsmittel während Männer mehr Distanzen mit dem Auto zurücklegen. Daher ist anzunehmen, dass die Art und Weise der Gestaltung von Mobility Pricing einen Einfluss auf die Betroffenheit hat. Wenn beispielsweise «nur» ein Road Pricing eingeführt werden würde, wäre dies eine andere Ausgangslage und man könnte daraus ableiten, dass mehr Männer betroffen wären, da es eine Ausweichmöglichkeit auf den «günstigeren» ÖV geben würde, welche auch die vermehrte Nutzung von Frauen darstellt.

Fazit: Ja, die Teilnahme an der Erarbeitung von Mobility Pricing ist ungleich vertreten. Die Teilnahme am Verkehr ist unterschiedlich.

6.2.4 Problematische Rahmenbedingungen

Mobility Pricing mit dem Ziel einer zeitlichen Tarifierung und dem Einbezug der ÖV stellt eine problematische Rahmenbedingung dar. Einerseits aufgrund des bereits erläuternden Zusammenhangs, dass ärmere Personen oft in Jobs arbeiten, die zeitlich nicht flexibel sind und dass Frauen durchschnittlich häufiger in Jobs arbeiten, welche eine tiefere zeitliche Flexibilität aufweisen. Andererseits, da Frauen öfters die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen.

Fazit: Die genaue Ausgestaltung von Mobility Pricing ist essentiell für die genderspezifischen Auswirkungen.

6.3 Zwischenfazit

Zusammenfassend kann also gesagt werden, dass bei der Gender Analyse bezüglich Mobility Pricing, keine der Fragen abschliessend mit Nein beantwortet werden konnte. Es konnten Ungleichheiten in Bezug auf politische Beteiligung, Repräsentation der Geschlechter, finanzielle Situation, Arbeitsteilung, zeitliche Flexibilität und Mobilitätsverhalten festgestellt werden. Bei allen Aspekten wurde aufgezeigt, dass sie einen Einfluss auf die Auswirkungen von Mobility Pricing haben könnten. In mehreren Bereichen bedarf es jedoch nähere Abklärungen, wie beispielsweise bei der zeitlichen Flexibilität oder bei den rechtlichen Regelungen. Dennoch lässt sich aus der Gender Analyse eine erste Annahme ableiten, dass Frauen stärker von den Auswirkungen von Mobility Pricing betroffen wären, wenn die Ausgestaltung von Mobility Pricing mit zeitlicher Differenzierung und inklusive ÖV wäre.

7 Ergebnisse Interviews

Um das Bedürfnis und den Hintergrund für die Einführung von Mobility Pricing zu verstehen, werde ich im ersten Teil eine kurze Situationsanalyse der aktuellen Verkehrsprobleme, welche aus den Interviews hervortraten, aufzeigen. Mobility Pricing sollte als Ansatz dienen, um zur Lösung der Verkehrsprobleme beizutragen. Aus diesem Grund werde ich die, in den Gesprächen aktuell wahrgenommene Probleme des Verkehrs erläutern. Welche Aspekte des heutigen Verkehrs betrachten die Expert*innen als problematisch?

Ist (uneingeschränkte) Mobilität ein Grundrecht? Was sollte Mobilität beinhalten und welche Aspekte der Mobilität stellen (k)ein Grundrecht dar? Die Aspekte von Mobilität als Grundrechte werden im zweiten Kapitel behandelt. Meines Erachtens stellt eine Definition oder Einigung über die Grundrechte der Mobilität einen zentralen Aspekt der Verkehrsplanung dar. Mit der Inklusion der Diskussion über Grundrechte von Mobilität, könnten Verkehrskonzepte so gestaltet werden, dass die gemeinsam definierten Werte der Grundrechte erfüllt werden. Ich muss hier anmerken, dass die Frage zum Grundrecht der Mobilität nicht in meinem ursprünglichen Fragebogen enthalten war. Nachdem in den ersten zwei Interviews der Wert und die Ausgestaltung von Mobilität als Grundrecht diskutiert wurde, wurde mir die Wichtigkeit dieser Frage bewusst und ich baute sie in den Fragebogen für die folgenden Interviews mit ein.

In einem dritten Bereich werden die Auffassungen von Mobility Pricing diskutiert. Anknüpfend an den ersten Teil über die Verkehrsprobleme, werden die Ziele, Ausgestaltung und Gefahren sowie die Sozialverträglichkeit von Mobility Pricing erörtert.

Die Debatte über die Genderrelevanz von Mobility Pricing wird im vierten Abschnitt geführt. Dabei wird auf das unterschiedliche Mobilitätsverhalten, der Umgang mit den Genderaspekten in der Planung sowie auf die unterschiedlichen Auswirkungen von Mobility Pricing auf das Geschlecht eingegangen.

Zusammenfassend sind die Ergebnisseder Interviews wie folgt gegliedert:

- Probleme des Verkehrs
- Mobilität als Grundrecht
- Mobility Pricing
- Genderrelevanz von Mobility Pricing

7.1 Probleme des Verkehrs

Wie aus der Literatur hervorgeht, ist der Verkehr bis zu einem Drittel für den CO₂ Haushalt der Schweiz verantwortlich. Alle Expert*innen sahen den MIV, als Hauptverursacher der CO₂ Emissionen, als eines der Hauptprobleme des heutigen Verkehrs im Rahmen der Klimaziele. In den Gesprächen über Mobility Pricing mit den Expert*innen kristallisierten sich auch indirekt die heutigen Verkehrsprobleme heraus. Denn es wurde über Mobility Pricing als zukünftige Verkehrsfinanzierung, Verkehrsbewältigung oder Verkehrsverbesserung gesprochen. Dabei setzten die Expert*innen unterschiedliche Akzente, welche Probleme sie mit einem Mobility Pricing, (oder auch ganz allgemein) zu lösen erhoffen. Aus diesem Grund möchte ich in folgendem Abschnitt gerne auf die unterschiedlichen Aspekte der hervorgebrachten Probleme, wie die Kostenwahrheit und den damit verbundenen falsch gesetzten Anreizen, Infrastrukturauslastung, die Finanzierungsfrage, der Stellenwert des Autos in unserer Gesellschaft und die Bedeutung der Suffizienz eingehen.

«Heute haben wir eigentlich eine Mobilitätsverschwendung. Wir haben keine Kostenwahrheit, den gewisse externe Kosten werden nicht verrechnet.» Ammann (Researcher in Bereich Infrastruktur und Märkte)

Der Aspekt der **Kostenwahrheit** wurde vor allem von den Expert*innen, welche einen ökonomischen Hintergrund haben, genannt. Kritisiert wurde die Subventionierung der Mobilität. Mit Subventionierung der Mobilität sind im MIV die nicht einkalkulierten externen Kosten und im ÖV sind die vom Staat erhaltenen Subventionen für den ÖV gemeint. Die Subventionierung der Mobilität führe zu versteckten Kosten, welche ineffiziente Mobilitätsentscheidungen unterstütze und mobilitätsanheizend wirke. Denn heutzutage kann man sich ein Flatrate Abo, wie beispielsweise ein GA kaufen und bezahlt dann lediglich 3-5 Rappen pro Kilometer während Personen, die ein Ticket kaufen, 20-22 Rappen pro Kilometer bezahlen. Dies sei auch aus einer Perspektive der Sozialgerechtigkeit ungerecht, obwohl es aber häufig als sozial gerecht dargestellt werde. Viele Kosten bleiben so versteckt was zu falschen Anreizen führe. Auch der Pendlerabzug in den Steuern symbolisiere einer dieser Fehlanreize.

«Die Steuerabzüge fürs Pendeln sind eigentlich völlig entgegen der restlichen Verkehrspolitik.» Rosenfellner (Ökonom und Verkehrsplaner)

Das mobilitätsanheizende Verkehrssystem führe dazu, dass die **Infrastrukturen**, besonders zu den Spitzenzeiten, wo der ÖV überlastet und die Strassen verstopft sind, am Limit sind.

«Die Autos sind zu Spitzenzeiten bei einer Auslastung von 1,1 oder 1,3. Also das Verkehrssystem, zumindest der Strassenverkehr, hätte während den Spitzenzeiten noch gewaltige Transportkapazitäten frei. Aber diese werden nicht genutzt. Genau gleich hat auch der ÖV über den ganzen Tag gesehen noch gewaltige Kapazitäten frei.» Rosenfellner (Ökonom und Verkehrsplaner)

Auch die zukünftige **Finanzierung** des Verkehrs schien insbesondere für die Verwaltungsangestellte, Verkehrsplaner*innen, und Ökonom*innen ein wichtiges Anliegen zu sein. Durch die zunehmende technologische Entwicklung und der damit verbundenen Zunahme von Elektroautos, werden zukünftig die Mineralölsteuer abnehmen. Deshalb brauche es ein neues Finanzierungssystem.

«Wenn die heutigen Einnahmen für Mobilität zu einem großen Teil auf Benzin beruhen, dann werden diese Einnahmen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten immer mehr wegfallen. Dann braucht man

eine neue Finanzierungsmethode für gewisse Mobilitätsinfrastrukturen und Unterstützungen.»
Ammann (Researcher in Bereich Infrastruktur und Märkte)

Ein weiterer Zusammenhang der heutigen Verkehrsprobleme sahen vor allem die Expert*innen, welche einen klima- oder genderrelevanten Background haben, mit dem **Stellenwert des Autos** in unserer Gesellschaft.

«Dadurch, dass in den letzten 50 bis 60 Jahren die ganze Verkehrspolitik und Planung eigentlich das Auto ins Zentrum gestellt hat, haben wir uns an etwas gewöhnt, was eigentlich nicht menschenfreundlich ist. Es braucht einen gesellschaftlichen Wandel, um den Raum zurückzuerobern und der Öffentlichkeit zurückzugeben.» Schlatter (Soziologin und Nationalrätin Grüne, Verkehrskommission)

Die gendersensitiven Expertinnen sehen in der Verkehrsplanung eine Verbindung von der männlichen Dominanz in der Planung und dem Fokus auf das Auto im Zentrum. Die Verkehrsplanung wurde seit mehreren Jahrzehnten einseitig auf das Auto ausgerichtet und das Auto wurde ins Zentrum der Planung gestellt. Wenn es zu Engpässen (Stau) kam, so wurde gar nicht erst versucht, die Ursache des Staus zu reflektieren, sondern das Ziel bestand darin, so schnell wie möglich diese Engpässe, durch eine Infrastrukturerweiterung, zu beseitigen. Denn Staus spielen in allen Kosten-Nutzen-Analysen eine grosse Rolle, da Reisezeit in den volkswirtschaftlichen Analysen teuer ist und deshalb schnell milliardenteure Ausbauten vorgenommen werden. Dies obwohl seit Jahrzehnten erwiesen ist, dass Strassenbau resp. Kapazitätserweiterung mehr Verkehr generiert als beseitigt und Flaschenhälse lediglich verlagert werden, wurde an dieser Praxis festgehalten. Die Faktoren, dass das Verhaltensmuster, die Wahl des Verkehrsmittels oder die Quell- und Zielorte veränderbar sind, wurden nicht berücksichtigt.

«Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten. Wenn man viel in die Autoinfrastruktur investiert, dann wird es attraktiver und mehr Leute fahren Auto. Aber man kann das Gleiche auch anders machen. Wenn man mehr in den öffentlichen Verkehr investiert, wenn man mehr in die Velo Infrastruktur investiert, dann wird das von den Leuten akzeptiert und sie ändern auch ihr Verhalten.» Dvoracek (Mobilitätsberaterin und Fachfrau LARES).

Auch den fehlenden Diskurs über die Akzeptanz des Mobilitätswachstum und die Bedeutung von **Suffizienz** in der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik wurde kritisiert.

«Man nimmt das Verkehrswachstum und das Mobilitätswachstum als gegeben hin und ist eigentlich gar nicht bereit die Verkehrswende einzuleiten.» Schlatter (Soziologin und Nationalrätin Grüne, Verkehrskommission)

7.2 Mobilität als Grundrecht

Aus den Expert*innen Interviews hat sich abgezeichnet, dass wenn über Mobilität, Verkehr und (neue) Verkehrssysteme gesprochen wird, früher oder später die Frage des Grundrechts von Mobilität zur Diskussion stand. Einerseits ging es darum, inwiefern Mobility Pricing Personen in ihrer Mobilität einschränken könnte und andererseits über eine Grundsatzdiskussion, ob Mobilität ein Grundrecht ist beziehungsweise, welche Art der Mobilität ein Grundrecht ist. Aus diesem Grund möchte ich in diesem Kapitel einen kurzen Exkurs zur Wahrnehmung und Bedeutung von Mobilität als Grundrecht machen.

Die Aspekte des Grundrechts der Mobilität wurden sehr einstimmig beschrieben. Am häufigsten genannt wurden die Gründe, dass Mobilität ein wichtiger Beitrag zur **Teilnahme am Leben** in einer Gesellschaft bedeutet. Mobilität ermöglicht den Menschen sich zu versorgen, zu arbeiten, zu bilden, an Aktivitäten teilzunehmen und somit ein wichtiger Teil der Lebensqualität und der Befriedigung der Bedürfnisse darstellt. Spitzner (Forscherin in genderspezifischer Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik) hebt speziell hervor, dass für sie Bewegungsfreiheit ein Synonym für Mobilität ist. Für sie liegt das Grundrecht der Mobilität in der Bewegungsfreiheit, ohne Angst vor Gewalt haben zu müssen.

«[...] und das geht von struktureller maskuliner Gewalt im öffentlichen Raum, die ja sehr bestimmend ist für Bewegungsfreiheit, wenn ich mal Bewegungsfreiheit als Synonym für Mobilität nehme [...]»
Spitzner (Forscherin in genderspezifischer Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik)

Das oberste Ziel der Verkehrsplanung müsste die Ermöglichung eigenständiger **Bewegungsfreiheit** von allen Menschen einer Gesellschaft sein. Die Bewegungsfreiheit allgemein, in allen Dimensionen, nicht nur physisch, sondern insgesamt für Frauen. Insbesondere sollten die Ziele der Versorgung und der Selbsterhaltung aber auch der Freiheit und Selbstbestimmtheit dienen. Alle sollten ein Recht darauf haben, sich selbst und andere versorgen zu können, ohne Einschränkungen hinnehmen zu müssen, argumentiert Spitzner.

Ein anderer spannender Aspekt des Grundrechts von Mobilität war das Recht auf umweltfreundliche Mobilität.

«Eine umweltfreundliche Mobilität sollte auch ein Grundrecht sein. [...] Also niemand sollte eigentlich in einem guten System dazu verpflichtet werden, die Umwelt zu zerstören.» Schlatter (Nationalrätin und Soziologin, Grüne Partei)

Wo das Grundrecht aufhört, bezogen auf das Klima, knüpften auch andere Expert*innen an. Es sei kein Grundrecht Mobilität so zu konsumieren, dass es auf Kosten der zukünftigen Generationen, im Bezug der Klimaverträglichkeit geht. Jederzeit überall hinfahren- oder fliegen zu können, wie beispielsweise für ein Wochenende mit dem Auto nach Italien oder nach New York zu fliegen, dass sei kein Grundrecht mehr, sondern bewegt sich in Richtung Luxus.

«Es ist einfach eine Frage des Masses. Wo hört das Grundrecht auf und wo fängt der Luxus an?»

Stoiber (Umweltexperte im Bereich Verkehr und Mobilität)

Unterschiedliche Ansichten kamen insbesondere bei der Umsetzung des Grundrechts in Bezug auf den öffentlichen Verkehr auf. Während die einen der Ansicht sind, dass Mobilität die Kostenwahrheit zeigen sollte, finden andere, dass die **öffentlichen Verkehrsmittel als Grundversorgung** dienen müsse. Mit Kostenwahrheit ist beim Individualverkehr die Berücksichtigung der externen Kosten und beim ÖV der Abbau der Subventionen gemeint. Besonders wirtschaftsliberale Expert*innen waren der Ansicht, dass der Preis der Mobilität kostendeckend gestaltet sein muss, mit Einbezug der externen Kosten, resp. Abbau der Subventionen. Dass

Problem, dass dann einkommensschwächere Gruppen sich Mobilität nicht mehr leisten könne, müsse über andere Wege, wie zum Beispiel Mobilitätsgutscheine gelöst werden und nicht über die Subventionierung aller. So würden momentan vor allem reichere Personen profitieren, da auch sie diese Subventionen erhalten. Nicht alle Expert*innen stimmten dem zu:

«[...] weil der ÖV erhält Subventionen aus dem Grundversorgungsgedanken und der hart für mich a priori noch nicht so viel mit den externen Kosten des Individualverkehrs zu tun. Wenn wir diese internalisieren und feststellen, dass wir dann ein Verkehrssystem haben, das Leute von Mobilität fernhält. [...] Was machen wir dann?

Der ÖV muss eine Grundversorgung sichern, damit Mobilität stattfinden kann. Und das muss er auch in einer Welt, wo der Individualverkehr seine gesamten externen Kosten bezahlt, weil das ist einfach der Grundversorgungsgedanke.» Suter (Ökonom & Beratung Verkehrsbereich, Mitwirkung in Forschungsstudien zu Mobility Pricing)

7.3 Mobility Pricing

7.3.1 Ziele Mobility Pricing

Die Ziele und die Ausgestaltung von Mobility Pricing sind stark miteinander verknüpft, denn die Ziele von Mobility Pricing werden erst durch die Ausgestaltung verfestigt. Dadurch sind bei den Gesprächen die Ziele und Ausgestaltung oft vermischt worden, da die Ziele durch die Ausgestaltung definiert werden. Dies möchte ich anhand der Klimaziele kurz erläutern.

Fast alle Expert*innen sehen in Mobility Pricing auch einen **Mehrwert für die Klimaziele**. Der Mehrwert für das Klima wurde in einer effizienteren Nutzung des Verkehrssystems gesehen. Das Problem bestehe darin, dass morgens und abends, während den Hauptpendelzeiten, die Verkehrssysteme überlastet sind, während sie ausserhalb dieser Zeiten noch über reichlich Kapazität verfügen. Mobility Pricing könne zu einer besseren Verteilung des Verkehrs über den Tag beitragen, womit gleichzeitig Infrastrukturinvestitionen gespart werden können. Flaschenhalse und Engpässe können so durch eine bessere Verkehrsverteilung über den Tag gebrochen werden und die Verkehrssysteme würden effizienter genutzt werden. Indem es zu einer effizienteren Nutzung der Infrastruktur und somit zu weniger Infrastrukturausbau kommt, leiste dies auch einen Beitrag zum Klimaschutz. Hierzu sagt beispielsweise Amman, Forscher im Bereich Infrastruktur und Märkte:

«Mobility Pricing kann ein Beitrag zum Klimaschutz [leisten], indem es zu einem effizienten Beitrag der Ressourcen beiträgt.»

Hingegen gab es unterschiedliche Vorstellungen bezüglich der Ausprägung der Klimaziele. Für die Expert*innen war insbesondere der Einbezug der externen Kosten ein grosser Vorteil von Mobility Pricing. Wenn bei der Ausgestaltung von Mobility Pricing die externen Kosten miteinberechnet würden, wäre dies eine grosse Chance für eine klimafreundliche Mobilität. So ist das Ziel von Mobility Pricing direkt mit der Ausgestaltung verbunden. Denn je nach Ausgestaltung, können diese Ziele, die in Mobility Pricing gesehen werden, erfüllt werden oder nicht. Aus diesem Grund ist die vollständige Trennung der Ziele und Ausgestaltung schwierig. Dennoch möchte ich in diesem Abschnitt mich auf die Ziele fokussieren und werde auf die Aspekte der Ausgestaltung im nächsten Abschnitt eingehen. Wie bereits erwähnt sind die Ziele von Mobility Pricing, welche auch eine Klimarelevanz beinhalten, in Form von Brechung der Spitzenzeiten bzw. des Verkehrsmanagements, besserer Infrastrukturauslastung sowie der Einbezug der externen Effekte ersichtlich.

Ein weiteres kontrovers betrachtetes Ziel von Mobility Pricing, ist die **Finanzierung**. Die Finanzierung des Verkehrs spielt bei Mobility Pricing eine zentrale Rolle. Die zunehmende Anzahl von Elektroautos führt zu einer verminderten Einnahme der Mineralölsteuer. Mit der Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten braucht es einen Ersatz damit der Staat diese Einnahmen nicht verliert. Während vor allem Ingenieure, Verwaltungsangestellte, sowie wirtschaftsliberale Fachkräfte Mobility Pricing als neue Verkehrsfinanzierung sehen, argumentiert Spitzner (Forscherin in genderspezifischer Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik), dass nicht die Personen, welche den Verkehr benutzen und Mobilität in Anspruch nehmen für die Finanzierung des Verkehrs aufkommen müssen, sondern diejenigen die den Verkehr verursachen. Als Verursacher und Verursacherinnen des Verkehrs sieht Spitzner vor allem grössere Firmen, welche durch tiefe Bodenpreise sich an einem bestimmten Ort niederlassen, sowie die Raum- und Städteplanung, welche dies ermöglicht, beziehungsweise keine kurzen Wege zwischen Arbeits- und Wohnort geschaffen hat. Hierzu sagt Spitzner (Forscherin genderspezifische Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik):

«Wenn ein Unternehmen ein Standortvorteil dadurch hat, dass es Economy of scale, also grösser sein kann und Bodenpreisgefälle als Standortvorteil ausnutzen, dann produzieren sie Verkehr in Hinsicht auf Beschäftigtenverkehr, Lieferverkehr, Kundenverkehr und Entsorgungsverkehr. Das generieren sie alles und dafür müssten sie zahlen, weil sie verantwortlich sind.»

Auch soziale Gerechtigkeit wurde als Ziel eingebracht. Dies wird jedoch vertieft in Kapitel 7.3.4 betrachtet.

7.3.2 Ausgestaltung Mobility Pricing

Bei der Ausgestaltung von Mobility Pricing gingen die Ansichten, was Mobility Pricing alles beinhalten und welche Aspekte priorisiert werden sollten, stark auseinander. Besonders umstritten waren die Finanzierungsgestaltung und der Einbezug der Klimaziele. Während die einen Kostenwahrheit forderten, reflektieren andere über die Beteiligung des Langsamverkehrs an der Infrastrukturfinanzierung oder sahen die Finanzierung (fast) einzig als Zweck für ein Verkehrsmanagement. Bereits in Kapitel 7.3.1 wurde der Ansatz des Einbezugs der externen Kosten als Klimaschutz diskutiert.

Dvoracek (Mobilitätsberaterin, LARES Fachfrau) bezeichnet Mobility Pricing als Instrument, welches, je nach Ausgestaltung einen Einfluss auf die Klimapolitik bzw. die Reduktion der klimaschädigenden Elemente haben kann. Auch andere Expert*innen sind der Ansicht, dass Anreize für umweltschonende Mobilität oder die Internalisierung der **externen Kosten** in die Mobility Pricing Vorlage miteinbezogen werden sollte, da dies eine grosse Chance für die Klimaziele sowie auch für das Verkehrsmanagement, in Richtung Kostenwahrheit, darstelle. Denn externe Kosten, wie Kosten für Stau, Umweltverschmutzung, städtebauliche Schäden, Flächenverbrauch, Uferverschmutzung Luftverschmutzung oder Lärm werden nicht von den Verkehrsnutzenden getragen und somit werden Mobilitätsentscheidungen getroffen, die wirtschaftlich nicht effizient sind. Die fehlende Kostenwahrheit wurde gar als Mobilitätsverschwendung bezeichnet. Andere wiederum sahen den Schwerpunkt bei den Problemen der externen Kosten klar im MIV. Denn falls keine Differenzierung nach Art des Autos stattfinden würde, wären vor allem die SUVs die grossen Profiteure von Mobility Pricing. Dies würde bedeuten, dass alle einen (gleichen) Durchschnittstarif von Treibstoff bezahlen und ein Anreiz für umweltfreundlichere Autos fehlen würde. Spitzner (Forscherin genderspezifische Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik) hingegen argumentiert, dass nicht nur nach CO₂ Ausstoss besteuert werden sollte, sondern auch nach Zweck des Verkehrs:

«Je mehr der Zweck von Versorgungsökonomie und Systemrelevanz weg ist, desto vielfacher müsste besteuert werden.» Spitzner (Forscherin genderspezifische Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik)

Aus diesen Einnahmen könnte dann der ÖV und die Gehwege finanziert werden, um die tatsächlichen Mobilitätsnotwendigkeiten in der Gesellschaft zu gewährleisten. Was nur dem Profit dient, so argumentiert sie, hat keinen sittlichen Mehrwert für die Gesellschaft und ist auch nicht klimaverträglich.

Während also einige Expert*innen der Ansicht sind, dass Umweltaspekte, externe Kosten und «Systemrelevanz» mit in Mobility Pricing miteinfließen sollte, sehen andere Mobility Pricing ganz klar «nur» als eine neue **Finanzierungsmethode** der Verkehrsinfrastruktur. Bezüglich der Internalisierung externer Kosten, gäbe es andere Instrumente, welche besser zur Erreichung der Klimaziele beitragen können als Mobility Pricing. Interessanterweise wurden von diesen Expert*innen dennoch «Klimaanreize» unterstützt, wie beispielsweise die Förderung von Elektroautos findet Rosenfellner (Ökonom und Verkehrsplaner, Projektleiter Mobility Pricing):

«Der Bundesrat sieht Mobility Pricing eigentlich als Möglichkeit, um Verkehrsspitzen zu brechen. [...] Es geht explizit nicht darum externe Kosten, wie Klimafolgen zu internalisieren, sondern eigentlich nur die Mobilität zu Spitzenzeiten teurer zu machen und dafür aber zu Randzeiten günstiger.»

Im Zusammenhang mit der Kostenwahrheit wurde auch über die Beteiligung des **Langsamverkehrs** gesprochen. Es wurde argumentiert, dass auch wenn man zu Fuss oder mit dem Velo geht, Infrastruktur beansprucht werde und daher dies grundsätzlich nicht von Mobility Pricing ausgeschlossen werden könne. Den Schwerpunkt wird allerdings vor allem bei Strasse und Schiene gesehen.

Spitzner (Forscherin genderspezifische Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik) kritisiert Mobility Pricing als marktökonomisches Instrument im Allgemeinen. Dort wo Profitinteressen eine Rolle spielen, entwickle sich auch Steuerungswirksamkeit. Bei der Mobilität gehe es allerdings nicht um Profit, sondern um Existenzielles und dort haben ökonomische Instrumente nichts zu suchen:

«Da ist es Ausbeutung, Verschärfung von Ungleichheit, Belastung einer nicht bezahlten Ökonomie mit marktlichen Kosten [...] Verkehrserzeugung adressieren heißt nicht die Bewältigenden des Verkehrsaufwands müssen mit der mit dem ökonomischen Instrument adressiert werden, sondern die verursachenden von Verkehrsaufwand.»

Spitzner ist der Ansicht, dass man Mobility Pricing nach Transportwürdigkeit ausrichten müsste. Also was ist Transport würdig und was nicht? Dies müsste man nach den drei Dimensionen der Versorgungsökonomie, Ökologie und Klima durchdeklarieren und danach bepreisen. Demnach sollte die Bepreisung so gestaltet sein, dass was am wenigsten sinnvoll in versorgungsökonomischer, sozialer und ökologischer Hinsicht ist, am höchsten besteuert werden müsste.

7.3.3 Gefahren und Probleme von Mobility Pricing

Eine ganze Reihe an Probleme und Gefahren wurden in Mobility Pricing gesehen. Einerseits gab es viele Unklarheiten bezüglich der genauen Umsetzung, wie Datenschutz, Zuständigkeitsklärung zwischen den Behörden (Bund, Kanton und Gemeinde) oder der Anbindung innerhalb Europas. Andererseits kamen Unsicherheiten bezüglich der Instrumente von Mobility Pricing, wie der Steuerung über den Preis, oder ungewollter Umverteilungseffekte zum Ausdruck sowie die Sorgen um die Akzeptanz in der Bevölkerung. Auf Ersteres, die Probleme der spezifischen Umsetzung, wie der Umgang mit dem Datenschutz oder die Zuständigkeitsfragen werden nicht vertiefter betrachtet, da sie keine Relevanz für die Studie aufzeigen.

Eine Schwierigkeit bei Mobility Pricing stellt der **Preis als Steuerungsmechanismus** dar. Für einige Expert*innen ist der Preis der Haupttreiber für eine lenkende Wirkung:

«Wichtig ist einfach, dass man über den Preis eine lenkende Wirkung hinbekommen kann. Da heisst, dass man die Verkehrsspitzen bricht, dass die Leute wirklich zu den effizientesten Zeitpunkten unterwegs sind und nicht, dass man eine teure Infrastruktur baut, die aber nur 2 Stunden am Tag wirklich ausgelastet ist.» Ammann (Researcher in Bereich Infrastruktur und Märkte)

Andere Expert*innen zweifeln den Grad der Wirkung des Preises an. In der Schweiz, mit einem durchschnittlich relativ hohen Einkommen, ist die Elastizität, wie schnell auf einen Preis reagiert werden würde, vielleicht eher beschränkt. Auch die Langfristigkeit Effekt von Mobility Pricing ist fragwürdig. In den Interviews wurde gesagt, dass durch das Verkehrswachstum, der Effekt in ein paar Jahren wieder verpufft sein wird und nach fünf Jahren man wieder gleich weit sein wird wie heute. Trotzdem aber, wird die Wirkung der Steuerung über den Preis als

Massnahmen zur besseren Verkehrsverteilung wahrgenommen. Spitzner (Forscherin genderspezifische Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik) kritisiert die Konstruktion der Annahme des *Homo Oeconomicus*, der rein auf den Preis reagiert. Sie sagt, dass es noch viele andere Gründe gibt wie Personen reagieren, dass der *Homo Oeconomicus* eine Annahme sei, die nicht dem realen Menschenbild entspreche und, dass allein der Preis nicht der Grund für Entscheidungen sei. Sie bezeichnet den *Homo Oeconomicus* gar als: «eine ganz krankhafte Fehlgeburt des Androzentrismus.»

Auch Schlatter (Soziologin und Nationalrätin Grüne, Verkehrskommission) sieht diese Gefahr von Mobility Pricing, dass die Finanzierungsfrage aus einer einseitigen Betrachtung erfolgt und dass nur die Finanzierung des Weiteren ungebremsten Ausbau der Infrastruktur für den MIV angeschaut wird, wenn die Mineralölsteuer wegfällt. Sie ist besorgt, dass man die Chance nicht packt in Richtung umweltfreundlichere Mobilität, der Verkehrswende hinzuarbeitet und weiterhin das Auto ins Zentrum der Verkehrsplanung stellen wird. Aus ihrer Sicht stellen auch Elektroautos ein Problem dar. Es sei zwar besser als ein Benzinauto, aber es ist immer noch ein Auto, mit all den sozialen und Umweltproblemen, die das Auto der MIV mit sich bringt. Schlatter (Soziologin und Nationalrätin Grüne, Verkehrskommission) meint:

«Das ist die größte Gefahr. Also dass man in die gleiche Richtung wie bisher, das Automobil im Zentrum, die Mobilität so ausrichtet und eigentlich nur im gleichen Takt ausbauen will und gar nicht den Geist öffnet, um die Chancen von Mobility Pricing zu sehen [...] Also das sehe ich wirklich die größte Gefahr, dass man wirklich so weitermacht wie bisher.»

Stoiber (Umweltexperte im Bereich Verkehr und Mobilität) betont, dass die Gefahr des ungewollten Umverteilungseffekts besteht. Je nach Ausgestaltung von Mobility Pricing könne es zu einer **Konkurrenzsituation zwischen Strasse und öffentlicher Verkehr** kommen. Besonders im Anbetracht der Klimaziele sei es enorm wichtig zu beachten, dass nicht eine ungewollte Rückverlagerung von den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück auf die Strasse passiere. Auch andere Expert*innen unterstützten diese Ansicht, dass eine Verlagerung in die andere Richtung, vom MIV auf den ÖV oder den Langsamverkehr, wichtig ist, um die Umweltziele wahrzunehmen.

«Wenn man aufs Velo umsteigt, wenn man aufs Zufuss gehen umsteigt, dann ist das ein positiver Effekt. Wo man sich vertieft muss unterhalten, ist mit der Konkurrenzsituationen Strasse, Schiene - öffentlicher Verkehr. Da kommt es sehr stark darauf an, wie die preisliche Ausgestaltung von einem Mobility Pricing wäre, dass man keine Rückverlagerungseffekte produziert vom ÖV zurück auf den MIV. Das wäre kontraproduktiv.» Stoiber (Umweltexperte im Bereich Verkehr und Mobilität)

Ein letzte Problemen Stelle wurde insbesondere in der **Akzeptanz der Bevölkerung** gesehen. Die Akzeptanz von Mobility Pricing der Bevölkerung sei insbesondere wegen den finanziellen Umverteilungsaspekten schwierig. Aus diesem Grund sei ein einfaches, transparentes System nötig.

«Eigentlich möchte man es, aber eigentlich möchte man es nicht. Es ist klar oder aus Umweltgründen möchte man es irgendwie, auch wenn der Bezug zur Umwelt ja noch nur ein höchst indirekter ist und man auch anders rankommt. Und aber auf der anderen Seite möchte man diese Bevölkerungsschichten nicht belasten.» Bruns (Ökonom & Verkehrsberater, Mitwirkung bei Forschungsarbeiten zu Mobility Pricing)

7.3.4 Sozialverträglichkeit

Was für Auswirkungen Mobility Pricing auf die Gesellschaft hat und wen es finanziell mehr oder weniger treffen würde, ist nicht nur unter den Expert*innen ein heiss umstrittenes Thema, sondern stellt mit einer der grössten Herausforderungen von Mobility Pricing dar. Folgend werde ich die Aspekte der zeitlichen Flexibilität, Auswirkungen auf unterschiedliche Einkommensschichten, die von der Ausgestaltung von Mobility Pricing abhängigen Auswirkungen und andere Mechanismen der Sozialverträglichkeit diskutieren. Schlatter (Soziologin und Nationalrätin Grüne, Verkehrskommission) sagt hierzu:

«Also ich glaube, das ist die größte Herausforderung überhaupt bei Mobility Pricing, diese soziale Frage. Weil es ist nicht nur so, dass die Reichen sich mehr leisten können, dann mit dem Auto irgendwohin zu fahren, sondern es ist auch noch so, dass sie mehr Freiheit haben bei ihrer Arbeit.»

Die **zeitliche Flexibilität** spielt ein grosser Faktor im Zusammenhang mit Mobility Pricing. So waren sich die Expert*innen mehrheitlich einig, dass Personen aus unterschiedlichen Bevölkerungsschichten, unterschiedlichen Einkommensgruppen, auch unterschiedliche Geschlechter in anderer Form auf Mobilität angewiesen und auch auf andere Zeiten fixiert sind. Insbesondere Leute aus niedrigen Einkommensklassen sind stärker auf Spitzenzeiten angewiesen, da sie weniger flexibel in der Zeit sind und auch vermindert Home-Office nutzen können. Rosenfellner (Ökonom & Verkehrsplaner, Projektleiter Mobility Pricing) erkennt zwar den Zusammenhang zwischen Einkommen und zeitlicher Flexibilität, ist allerdings der Ansicht, dass einige Punkte gleichzeitig zusammenkommen müssten, damit es wirklich problematisch werde:

«[...] weil tendenziell die unteren Einkommensklassen in Berufen arbeiten, die vielleicht etwas weniger flexibel sind. Damit es jedoch wirklich problematisch wird, müssen schon sehr viele sehr viele Punkte gleichzeitig zusammenkommen. Eine Person muss quasi zu den fixen Zeiten arbeiten gehen, diese fixen Zeiten müssen genau in die Spitzenzeit fallen. Dann muss der Arbeitsweg durch ein Perimeter führen, der auch tatsächlich höher bepreist ist. Und dann muss der Arbeitsverkehr vom ganzen Mobilitätsgeschehen dieser Person auch noch einen sehr grossen Anteil dieses Haushalts ausmachen.»

Dass Personen mit **tiefen Einkommen** stärker von Mobility Pricing getroffen werden könnten, wurde von fast allen Expert*innen erwähnt. Für einige ist daher der Einbezug der sozialen Gerechtigkeit in Mobility Pricing ein wichtiger Ansatz, denn eine Bepreisung, welche sich ausschliesslich auf die Spitzenzeiten fokussiere, würde als sozial ungerecht wahrgenommen werden, was wiederum Einflüsse auf die Akzeptanz in der Bevölkerung haben könnte (vgl. 7.3.3). Suter (Ökonom & Beratung Verkehrsbereich, Mitwirkung in Forschungsstudien zu Mobility Pricing) sieht das Problem in der sozialen Gerechtigkeit vor allem, falls eine undifferenzierte Kilometerabgabe, als Ersatz der Mineralölsteuer, eingeführt werden würde. Dies würde dann die Leute mit tiefem Einkommen im Durchschnitt viel stärker treffen, weil es einen klaren Zusammenhang zwischen Treibstoffausgaben und Einkommen gibt. So meint Suter (Ökonom & Beratung Verkehrsbereich, Mitwirkung in Forschungsstudien zu Mobility Pricing):

«Arme Haushalte geben viel weniger aus für Treibstoff und das hat auch damit zu tun, dass sie sparsamere Fahrzeuge fahren als Personen mit hohem Einkommen. Diese Möglichkeit haben Sie heute. [...] Diese Möglichkeit muss unbedingt auch in einem Mobility Pricing vorhanden sein.»

Daher müsse **soziale Gerechtigkeit** über die Differenzierung der Kilometerabgabe angestrebt werden, so dass es nicht zu einer Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand kommt. Denn im Gegensatz zu vorher, wo Personen, die im Stau stehen, durch die Bezahlung mit ihrer eigenen Zeit, alle gleich belastet wurden, würde

dies nachher durch eine Gebühr ersetzt werden. In diesem Sinne ist Stau eigentlich ein faires Mittel. Dvoracek (Mobilitätsberaterin, LARES Fachfrau) betont auch die Wichtigkeit einer Differenzierung nach Wohnort. So sei die Situation wenig Einkommen auf dem Land nochmals akzentuierter als wenig Einkommen in der Stadt. Die Preise sollten so gestaltet sein, dass es attraktiver und günstiger ist mit dem ÖV in die Stadt zu fahren als alleine mit dem Auto.

Andere Expert*innen relativieren die Benachteiligung von sozial schwächeren Einkommensklasse durch die Einnahmen der Lenkungsabgabe und argumentieren, dass Mobility Pricing sogar einen positiven Einfluss auf die soziale Gerechtigkeit haben könnte. Wenn man die Einnahmen der Lenkungsabgaben pro Kopf zurück verteilen würde, dann profitieren im Durchschnitt eher die unteren Einkommensklassen, weil diese weniger Mobilität beanspruchen. Dadurch würden sie weniger Lenkungsabgabe bezahlen aber dennoch den gleichen Anteil erhalten, wie alle andern auch. Somit könnte die Lenkungsabgabe sogar einen positiven Effekt auf die Sozialverträglichkeit haben. Denn einkommensschwächere Personen belasten die Umwelt tendenziell weniger, benutzen mehr den ÖV, oder gehen öfters zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit. Daher würden sie bei der Einführung einer Lenkungsabgabe z.B. auf CO₂ tendenziell besser dastehen. So sagt Wyler Verkehrsplaner und Politiker GLP):

«Es ist aber so, dass heute vielfach gewisse Fehlanreize vorhanden sind. Und wenn man die reduzieren kann, dann kommt es automatisch jenen zugute, die die Umwelt wenig belasten. Also das ist auch sozialverträglich, wenn man z.B. verursachergerechte CO₂ Abgaben erhebt. [...] Insofern ja, wenn es richtig aufgegleist wird, ist es sozialverträglich»

Wiederum andere Expert*innen sind der Ansicht, dass die soziale Gerechtigkeit nicht über Mobility Pricing gelöst werden sollte. Dazu gebe es andere Mechanismen und Möglichkeiten, um einen Ausgleich zu schaffen. Einige schlagen Mobilitätsgutscheine für Personen mit niedrigen Einkommen, bestimmte Subventionen, Mobilitätskontingente, Steuererleichterungen und andere Vergünstigungen vor oder tendieren zu einer Ausgleichszahlung über die Steuern aus den Mobilitätseinnahmen von Mobility Pricing:

«Die Chancengleichheit, würde ich über andere Kanäle versuchen herzustellen und nicht über die Mobilität. Über andere Unterstützungsmechanismen, z.B Bildung, Sozialpolitik, und nicht die über die Mobilitätspolitik.» Rosenfellner (Ökonom & Verkehrsplaner, Projektleiter Mobility Pricing).

7.4 Genderrelevanz Mobility Pricing

Das unterschiedliche Mobilitätsverhalten und der Zusammenhang der zeitlichen Flexibilität mit dem Einkommen wurden bereits im Kapitel 7.4.1 angesprochen. Folgend werden diese Aspekte in den Zusammenhang mit der Genderrelevanz gebracht.

7.4.1 Mobilitätsverhalten

Die Existenz der Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Geschlechter wurde von allen Expert*innen wahrgenommen, wie folgend anhand zwei Beispielen illustriert wird.

«Es gibt definitiv Unterschiede heute zwischen den Geschlechtern, auch im Mobilitätsverhalten. Männer fahren z.B. weitere Strecken als Frauen und sie fahren tendenziell mehr Auto als Frauen.» Wyler (Verkehrsplaner und Politiker GLP)

« [...] das Mobilitätsverhalten von Frauen ist ja anders als von Männern. Also die Frauen sind im Durchschnitt weniger unterwegs, weniger mit dem Auto, umweltfreundlicher, mehr Velo, mehr ÖV, kleinere Fahrzeuge.» Suter (Ökonom & Beratung Verkehrsbereich, Mitwirkung in Forschungsstudien zu Mobility Pricing)

Das Mobilitätsverhalten unterscheidet sich darin, dass Frauen öfters zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, weniger Auto fahren, weniger Distanzen zurücklegen und auch ein andere Mobilitätsmuster aufweisen. Durch die mehrheitlich von Frauen geleistete Versorgungsarbeit (vgl. 3.2) und die bestehenden Unterschiede des Beschäftigungsgrads, dass Frauen öfters Teilzeit erwerbstätig sind (vgl. 3.3), führt dies zu einem unterschiedlichen Mobilitätsmuster, welches sich durch komplexere und vielfältigere Wegketten ausdrückt, beschreibt Dvoracek (Mobilitätsberaterin, LARES Fachfrau):

«Jemand, der Teilzeit arbeitet und daneben noch die Kinder versorgt, die alten Eltern oder Großeltern betreut, der oder die muss eben noch das Altglas entsorgen, das Kind ins Tennis bringen oder noch einkaufen gehen. Diese Wege sind sehr viel komplexer und auch vielfältiger.»

Ein anderer Grund für das unterschiedliche Mobilitätsverhalten, wird darin gesehen, dass vor allem Frauen beispielsweise in Kernberufen tätig sind, welche unregelmässige Arbeitszeiten haben, und weniger die Wahl haben Home-Office zu machen.

Wie sich Mobility Pricing oder das Verkehrssystem allgemein auf diese unterschiedliche Mobilitätsverhalten auswirkt, wurde mit einer gewissen Unsicherheit diskutiert. Während einige Expert*innen sich vorstellen können, dass Mobility Pricing auch einen unterschiedlichen Effekt abhängig vom Mobilitätsverhalten oder der zeitlichen Flexibilität auf die Geschlechter haben könnte, sehen andere keine Geschlechterrelevanz, wenn man über unterschiedliche Wegketten spricht, denn diese können sich auch ändern findet Bruns (Ökonom & Verkehrsberater, Mitwirkung bei Forschungsarbeiten zu Mobility Pricing):

«Es sei denn, ich habe die alten Geschlechterrollen dahinter. Wenn ich heute von Pendlern rede, weiß ich nicht, ob es ein Mann oder eine Frau ist, die als Geschäftsleiterin oder als Berater irgendwo nach Bern fährt. Ob meine Kollegin nach Bayern fährt oder ich, dies sehe ich nicht in Verkehrsmodellen.»

Ein anderer spannender Punkt, der einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben könnte, spricht Stoiber (Umweltexperte im Bereich Verkehr und Mobilität) an. Er sagt, dass das Sicherheitsempfinden von Frauen ganz anders sei als das von Männern. Dies könne einen Einfluss haben, wenn beispielsweise ein ÖV Angebot durch

einen nicht begleitenden autonomen Taxidienst ersetzt werden würde. Dann könne eine Ungleichheit bzw. Ungerechtigkeit entstehen, was die Nutzung dieses Angebots betreffe. Der Aspekt der Sicherheit knüpft auch an der Grundrechtsfrage der Mobilität auf Bewegungsfreiheit an (vgl. 7.2).

7.4.2 Umgang Genderaspekte in der Planung

In diesem Abschnitt möchte ich erläutern, wie die Genderaspekte in der Verkehrsplanung und in Mobility Pricing berücksichtigt oder erwägt wurden. Es zeigt sich aber aus den Interviews sehr einstimmig, dass die Genderthematik praktisch kaum Einfluss in die Planung nahm. Viel mehr werden auf die soziodemografischen Merkmale wie Alter, Stadt-Land und arm-reich geachtet. Besonders herausstechen in der Verkehrsplanung, würde jeweils die Diskussion über ärmere Personen im ländlichen Raum und der damit verbundenen fehlenden Möglichkeiten zur ÖV Nutzung als Grundangebot der Mobilität (vgl. 7.2).

Auf den Aspekt des Geschlechts aber wird nicht eingegangen. Dies wurde von allen Expert*innen bestätigt, wie folgende zwei Zitate aufzeigen:

«Und das Frauenthema. Das ist einfach irgendwie noch nicht angekommen [...] Ich glaube, dass ist der beschränkten Gendersensibilität der mitwirkenden Forschungsteams geschuldet.» Suter (Ökonom & Beratung Verkehrsbereich, Mitwirkung in Forschungsstudien zu Mobility Pricing)

«Aber es gibt keine geschlechtsspezifischen Verkehrsmodellierungen, wer jetzt stärker oder schlechter auf irgendetwas reagiert. Das gibt's nicht.» Bruns (Ökonom & Verkehrsberater, Mitwirkung bei Forschungsarbeiten zu Mobility Pricing)

Die Erklärung, weshalb Genderaspekte nicht berücksichtigt werden, wird einerseits auf ein mangelndes **Bewusstsein** innerhalb der Fachgremien und andererseits auf die Schwierigkeit, dass der direkte Zusammenhang nicht sehr offensichtlich ist, zurückgeführt. Es wird auch von einem «unbewussten Handeln» gesprochen. Oft werde die Genderthematik in Zusammenhang mit den «offensichtlichen Bereichen», wie Bildung etc. gebracht. Bei den weniger offensichtlichen Themen, aber werde das Geschlecht als Faktor (noch) nicht betrachtet. Das Bewusstsein, der direkte Zusammenhang oder der eigene Bezug dazu fehle oft.

«Ich muss ehrlich sagen, mir fehlt da ein wenig der Zugang.» Bruns (Ökonom & Verkehrsberater, Mitwirkung bei Forschungsarbeiten zu Mobility Pricing)

Dvoracek (Mobilitätsberaterin, LARES Fachfrau) kritisiert die einseitige Zusammensetzung von Teams und Gremien.

«Wenn die Teams und die Gremien vielfältig zusammengesetzt sind, dann sind vielfältige Interessen dabei, vielfältige Alltagserfahrungen und dann sprechen die Ergebnisse oder der Nutzen der Ergebnisse auch mehr Personen an.»

Wo aber hingegen die Genderdiskussion ins Spiel komme, sei bezüglich der Arbeitszeitflexibilität und bei der Entwicklung der Personas¹¹. Bei der Entwicklung der Personas versuchte man genderneutral vorzugehen, erklärt Suter (Ökonom & Beratung Verkehrsbereich, Mitwirkung in Forschungsstudien zu Mobility Pricing):

« [...] als wir diese Personas entwickelt haben, da kam das immer wieder auf. Das schlecht bezahlte Jobs mit geringer Arbeitszeitflexibilität stärker von Frauen besetzt sind. [...] Alleinerziehende Mütter,

¹¹ Personas sind Beispielpersonen, anhand denen die Wirkungsanalyse spezifisch geprüft wurden.

beispielsweise, das ist auf dem Radar, aber trotzdem läuft die Diskussion nicht als Genderdiskussion, sondern als arm-reich Diskussion.»

Ein anderer Grund, weshalb Genderaspekte nicht berücksichtigt werden, ist auf die fehlende **Datengrundlage** zurückzuführen. Denn oft müsse mit bestehenden Daten gearbeitet werden, welche nicht gendersensitiv erfasst wurden.

«Und die ganz große Problematik ist dann, dass man die einzelnen Verkehrszwecke, was genau der Einzelne macht und welche verschiedene Konstellation es gibt, aus den Daten nicht sichtlich ist.»
Rosenfellner (Ökonom & Verkehrsplaner, Projektleiter Mobility Pricing).

Auch die Verkehrsmodelle und Verkehrsströme seien genderneutral. So werden bei Verkehrsuntersuchungen etwa 30 bis 40 Ziele angeschaut, dass Geschlecht aber ist keines davon.

Aufgrund der fehlenden Gendersensibilität bzw. des fehlenden Bewusstseins, sei es umso wichtiger die Genderaspekte zu institutionalisieren. So findet Spitzner (Forscherin genderspezifische Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik), dass das Thema Gender auf der Tagesordnung stehen sollte. Dann würde es keine Rolle mehr spielen, ob eine Frau mit dabei sitzt oder nicht, sondern es sollte inhaltlich auf der Tagesordnung der Beratung stehen. Es gehe darum, dass sich in kommunalen **Planungen** Gleichstellungsämter beteiligen sollten, auch wenn es um Verkehr geht. Also beispielsweise bei Ortsumfahrungen oder Verkehrskonzepte, sollte auf jeden Fall ein Gender Impact Assessment durchgeführt werden und die Genderexpertise miteinbezogen werden und nach Genderdifferenzierten Daten aufgeschlüsselt werden. Somit erklärt Spitzner, dass folgende Fragen immer gestellt werden sollten:

«Wem bringt das was, wofür, für welche Zwecke und wie weit dient es der Versorgungsökonomie usw.»
Spitzner (Forscherin genderspezifische Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik)

Denn durch den fehlenden Einbezug der Genderaspekte führt dies zu ganz implizit verzerrten Wahrnehmungen der Welt, durch welche so Probleme unbewusst fortgesetzt, reproduziert und modernisiert werden. Auch Dvoracek betont auch die Wichtigkeit des Einbezugs von Genderaspekten in die Planung, denn es habe auch einen positiven Effekt auf die Umwelt, meint Dvoracek (Mobilitätsberaterin, LARES Fachfrau):

«Es gibt auch eine Untersuchung aus Deutschland, die nachweist, wenn Genderperspektiven in die politische Arbeit von Gemeinden und von Städten miteinfließen, dann auch der CO₂ Abdruck geringer ist».

Jedoch sieht sie das Problem, dass mit einer bürgerlichen Mehrheit im Parlament, welche die Genderaspekte nicht verstehen können oder wollen als ein Hauptgrund, weshalb das Genderthema nicht miteinbezogen und institutionalisiert wird.

7.4.3 Genderspezifische Auswirkungen von Mobility Pricing

Ob Mobility Pricing einen unterschiedlichen Wirkungseinfluss auf die Geschlechter haben könnte, war für die Expert*innen schwierig zu sagen. Die Aspekte der zeitlichen Flexibilität (vgl. 7.3.4), des Mobilitätsverhalten (vgl. 7.4.1) und der Ausgestaltung (vgl. 7.3.2) wurden bereits in diesen Kapiteln diskutiert. Aus diesem Grund werde ich folgend vor allem auf die Einschätzungen, Mutmassungen und Feststellungen der Expert*inneneingehen.

«Ob die Frauen wegen ihrem anderen Mobilitätsverhalten ansonsten eher zu den Gewinnerinnen oder Verlierern gehören? Da habe ich noch wenig darüber gelesen. Es ist noch schwer abzuschätzen, hängt

letztlich entscheidend davon ab, wie das Mobility Pricing ausgestaltet ist.» Suter (Ökonom & Beratung Verkehrsbereich, Mitwirkung in Forschungsstudien zu Mobility Pricing)

Einige Expert*innen betonen die Rolle der **zeitlichen Flexibilität**. Denn wenn Frauen tendenziell Berufe mit unterschiedlicher Flexibilität und unterschiedlicher Pendlerdistanz haben, könnten die Einflüsse auf die Geschlechter verschieden sein, wie Rosenfellner (Ökonom & Verkehrsplaner, Projektleiter Mobility Pricing) beispielhaft erklärt:

«Das Geschlecht alleine wäre ja wahrscheinlich nicht das Problem. Vielmehr dass Frauen tendenziell eher in Berufen arbeiten, welche fixe Arbeitszeiten haben und oder weniger flexibel sind. Von daher ist es eigentlich das Gleiche, wie auch das Einkommensniveau vom Bildungsniveau korreliert und so zusammenhängt. Aber ja, diese Frage kann man sich schon stellen.»

Es wird aber auch argumentiert, dass die zeitliche Flexibilität nur eine Rolle spielt, falls Mobility Pricing zeitlich differenziert ist. Daher hängen auch die Auswirkungen von der konkreten Ausgestaltung von Mobility Pricing ab. Je nach Ausgestaltung können die Frauen sogar profitieren. Da Frauen generell weniger mit dem Auto unterwegs seien, könnte es auch sein, dass sie mit einer Kilometerabgabe im Vergleich zur Treibstoffbesteuerung, besser dastehen würden.

«Wenn es richtig ausgestaltet werden würde, würde Mobility Pricing schlaue Differenzierungen wie z.B. nach Fahrzeuggewicht und CO₂ Verhalten machen. Dann sehe ich eigentlich auch nicht die großen Auswirkungen. Denn man kann die heutige Situation recht gut abbilden. Wenn man es schlau differenziert und wenn Frauen auch künftig weniger unterwegs sind, dann bezahlen sie auch weniger Kilometerabgabe, wie sie heute weniger Treibstoffsteuern bezahlen». Suter (Ökonom & Beratung Verkehrsbereich, Mitwirkung in Forschungsstudien zu Mobility Pricing)

Wiederum andere Experten beziehen das Problem der unterschiedlichen Auswirkungen nicht auf Mobility Pricing, sondern auf eine **fehlende Gleichberechtigung** in unserer Gesellschaft, was noch immer durch alte Rollenbilder repräsentiert wird, wie auch Bruns (Ökonom & Verkehrsberater, Mitwirkung bei Forschungsarbeiten zu Mobility Pricing) der Ansicht ist:

«Wir haben mehr Verkäuferinnen im Einzelhandel als Verkäufer. Jetzt ist aber die Benachteiligung nicht die, dass die jetzt pendeln und deswegen ein ÖV-Abo haben, sondern dann ist es doch so, dass man nicht gleich viel Verkäufer, Männlein und Weiblein in diesem Job hat. Und das ändert für mich am Mobility Pricing gar nix.»

8 Diskussion und Limitationen

Nachstehend werde ich meine Forschungsfragen anhand der Ergebnisse aus den Interviews und der Gender Analyse in Verknüpfung mit der Literatur diskutieren.

8.1 Inwiefern wurden Genderaspekte in Mobility Pricing berücksichtigt?

- ◇ **Wie wird bei der Entwicklung eines neuen Mobility Pricing Systems der Einbezug der Genderperspektive berücksichtigt?**
- ◇ **Wie ist die Wahrnehmung der Genderrelevanz?**

Aus den Ergebnissen der Interviews sowie aus den Publikationen des Bundes zu Mobility Pricing zeigt sich, dass die Genderaspekte bei der Erarbeitung von Mobility Pricing nicht berücksichtigt wurden. Dies, obwohl der Bund einen Gender Mainstreaming Leitfaden publizierte, der ebendies fördern sollte und als Wegleitung für die Berücksichtigung der Genderaspekte dienen soll (Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG, 2004). Dies sei vor allem auch auf eine bürgerliche Mehrheit (in der Vergangenheit vgl. 2.3.1) im Parlament zurückzuführen (vgl. 7.4.2), welche die Genderthematik nicht als relevant betrachteten. So wurden beispielsweise zu dieser Zeit auch Anträge zur Kürzung von Gleichstellungsstellen gestellt und sie mussten immer wieder ihre Existenz begründen und hatten mit finanziellen und personellen Ressourcen zu kämpfen (2.3.1).

Diese Absenz von Gender Mainstreaming im Mobility Pricing zeigte sich auch in den Interviews. Selten wurden hierbei direkte Genderauswirkungen von Mobility Pricing angesprochen. Der Fokus lag vielmehr auf dem Effekt der Sozialverträglichkeit oder der sozialen Gerechtigkeit. Abgesehen von den Genderexpertinnen hat nur ein weiterer Experte direkt die Auswirkungen von Mobility Pricing auf das Geschlecht bezogen. Ansonsten wurden die Auswirkungen von Mobility Pricing auf die klassischen soziodemographischen Merkmale bezogen, wie arm-reich, Alter oder Stadt-Land. In bestehenden Verkehrsmodellen wird das Merkmal «Geschlecht» nicht miteinbezogen. Allgemein ist das Thema Gender in der Verwaltung und der Einbezug der Genderaspekte noch nicht angekommen (vgl. 7.4.2). Der einzige Anhaltspunkt, wie Genderaspekte in die Verkehrsmodelle miteinfließen, sei aktuell über die Diskussion arm-reich möglich (vgl. 7.4.2). Denn die Verkehrsmodelle seien geschlechterneutral definiert. So werden bei Verkehrsuntersuchungen 30-40 Ziele angeschaut, das Geschlecht ist aber keines dieser Kriterien (vgl. 7.4.2). Bei der Erarbeitung von Mobility Pricing ist Gender durch die zwei Anhaltspunkte Arbeitszeitflexibilität und Auswahl der «Personas» miteingeflossen (vgl. 7.4.2).

Der Grund für die Absenz von Genderaspekten im Mobility Pricing finden die Interviewten in der mangelnden Gendersensibilität der mitwirkenden Forschungsteams, Fachgremien und Fachkommissionen (vgl. 7.4.2). Denn der Zusammenhang sei oft nicht auf den ersten Blick ersichtlich, der Zugang dazu fehle und es existieren Vorbehalte und Ängste (vgl. 7.4.2). So wird das Thema Gender vermehrt in Verbindung mit den «offensichtlichen» Bereichen, wie z.B. Bildung gebracht. Eine andere Erklärung für die mangelnde Gendersensibilität in Verkehrsplanungen ist die einseitige Zusammensetzung der Teams und die noch immer herrschende männliche Dominanz im Verkehrswesen (vgl. 7.4.4). Die mangelnde Gendersensibilität im Bereich Verkehr widerspricht interessanterweise dem, in den Interviews festgestellten Bewusstsein, dass Frauen und Männer sich im Mobilitätsverhalten unterscheiden (vgl. 7.4.1). Ein Bewusstsein gegenüber dem

unterschiedlichen Verhaltensmuster, bezogen auf die Mobilität, war also vorhanden. Die Verknüpfung wurde aber nicht gemacht, obwohl das unterschiedliche Mobilitätsmuster (vgl. 3.3) auch einen Einfluss auf die spezifischen Auswirkungen von Mobility Pricing haben würde.

Dies könnte als Kritik des Androzentrismus verstanden werden. In der Literatur wurde die Verbindung der Männlichkeit zum Auto aufgezeigt (vgl. 3.2). Dies wurde als einer der Gründe für den Stellenwert des Autos in unserer Gesellschaft betrachtet. So wurde auch in den Interviews die Verkehrsplanung, welche das Automobil ins Zentrum der Verkehrsplanung stellt, kritisiert (vgl. 7.3.3). Mit Mobility Pricing besteht die Gefahr, dass im selben Rahmen weitergemacht wird wie bisher (vgl. 1.2). So stellen die elektrisch betriebenen Autos genau diese Gefahr dar. Denn die Absicht, in Mobility Pricing auch Anreize für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu setzen, stellt wieder eine Fortsetzung des Autos im Zentrum dar (vgl. 7.3.3). Dabei seien grundlegende Änderungen im System nötig. Aus einer feministischen Betrachtung sollten die Werte der Versorgungsökonomie und Systemrelevanz in der Verkehrsplanung im Mittelpunkt stehen (vgl. 7.3.2). Denn alles was keine Systemrelevanz aufzeige, leiste keinen Beitrag zu existenziellen Bedürfnissen, sondern diene lediglich dem Profit. Daher sollte das System der Verkehrsplanung grundsätzlich hinterfragt werden. So könnte Mobility Pricing beispielsweise nach Transportwürdigkeit anhand der Dimensionen der Versorgungsökonomie, Ökologie und Klima ausgerichtet werden (vgl. 7.3.2).

8.2 Inwiefern ist zu erwarten, dass die Geschlechter unterschiedlich von Mobility Pricing betroffen sein werden?

◇ Welche Faktoren beeinflussen die erwartete Auswirkung von Mobility Pricing?

Wie die Auswirkungen von Mobility Pricing auf die Geschlechter sein werden, ist stark von der Ausgestaltung von Mobility Pricing abhängig. In den Interviews wurde praktisch nie von den direkten genderspezifischen Auswirkungen gesprochen, sondern über die Aspekte der Sozialverträglichkeit (vgl. 7.1), das heisst, inwiefern ärmere Personen finanziell stärker belastet werden würden und wie man ein Mobility Pricing sozial gerecht gestalten kann (vgl. 7.3.4). Auch das unterschiedliche Mobilitätsverhalten und die zeitliche Flexibilität wurden nicht direkt in Verbindung mit den genderspezifischen Auswirkungen gebracht. Aus der Gender Analyse geht aber hervor, dass die zeitliche Flexibilität, die finanzielle Situation und das Mobilitätsmuster einen entscheidenden Einfluss auf die Auswirkungen von Mobility Pricing hat.

Die zeitliche Flexibilität der Verkehrsteilnehmer*innen spielt eine zentrale Rolle bei den Auswirkungen von Mobility Pricing. Der Bund möchte zeitlich differenzierte Tarife in Kombination mit einer Kilometerabgabe (benützungabhängige Verkehrsabgabe) im MIV sowie auch im ÖV einführen, welche die Spitzenzeiten von morgens 07:00-09:00 Uhr und abends von 17:00-19:00 Uhr stärker bepreisen. Dafür sollten die Tarife während den Randzeiten günstiger werden (vgl. 4.2.1). Dies bezweckt ein Verkehrsmanagement, welches durch die Steuerung über den Preis eine lenkende Wirkung erhält, um so die Spitzenzeiten zu brechen, um den Verkehr besser über den Tag zu verteilen (vgl. 7.3.3). Damit würden alle Personen, die während den Spitzenzeiten unterwegs sind, mehr bezahlen müssen. Auch in der «Wirkungsanalyse von Mobility Pricing der Region Zug» wurde bestätigt, dass Personen mit weniger zeitlicher Flexibilität, finanziell stärker belastet werden würden. Dies führt dazu, dass insbesondere Personen, die keine flexiblen Arbeitszeiten aufweisen, für die Verkehrsfinanzierung aufkommen müssten und finanziell stärker belastet würden (vgl. 7.3.3). Aus der Gender Analyse geht hervor, dass Frauen zeitlich, bezogen auf die Erwerbsarbeit, etwas weniger flexibel sind (vgl. 6.1).

Infolgedessen würden Frauen mehr zusätzliche Ausgaben für die Mobilität haben als Männer. Da die Untersuchungen zur zeitlichen Flexibilität auf der Erwerbsarbeitszeit basieren, existiert eine grosse Datenlücke, denn die zeitliche Flexibilität im Zusammenhang mit der Care Arbeit wurde nicht erhoben.

Beispielsweise, wenn die Kinder vor der Arbeit zur Schule gebracht werden müssen, so ist man zwar nicht in der Zeit flexibel, in der Flexibilität der Erwerbsarbeitszeit hingegen schon. In der Schweiz leisten Frauen 35% mehr unbezahlte Arbeit (vgl. 3.2) und sind auch vermehrt Teilzeiterwerbstätig. So gehen 60% der Frauen, hingegen nur 18% der Männer, einer Teilzeiterwerbstätigkeit nach (vgl. 3.3). In diesem Sinne kann der Rückschluss zu fehlenden Daten der zeitlichen Flexibilität vermehrt auf Frauen bezogen werden, denn die zeitliche Flexibilität in der Erwerbsarbeit bedingt nicht eine zeitliche Flexibilität im Allgemeinen. Daher kann zur zeitlichen Flexibilität aufgrund der fehlenden Datengrundlage kein abschliessendes Fazit gezogen werden.

Die finanzielle Situation ist ein weiterer Faktor, welcher die Auswirkung von Mobility Pricing beeinflusst (vgl. 6.3.4). In der Gender Analyse wurde festgestellt, dass Frauen weniger Einnahmen haben als Männer und auch öfters von Armut betroffen sind (vgl. 6.1). Daher ist anzunehmen, dass, wenn von der Auswirkung von Mobility Pricing auf einkommensschwächere Haushalte gesprochen wird, mehrheitlich Frauen gemeint sind. Es kann festgehalten werden, dass in Anbetracht des Einkommens anzunehmen ist, dass Frauen mehr von der Auswirkung von Mobility Pricing betroffen sind.

Somit wäre die Kombination von zeitlicher Inflexibilität und tiefem Einkommen, die Personengruppe, welche am stärksten von den Auswirkungen von Mobility Pricing betroffen wäre. Aufgrund des (kleinen) Unterschieds in der zeitlichen Arbeitszeitflexibilität und dem tieferen Einkommen, kann angenommen werden, dass Frauen stärker von den Auswirkungen von Mobility Pricing betroffen sind.

8.3 Welche Kausalität haben Gender- und Klimaaspekte im Anbetracht von Mobility Pricing?

◇ **Wie korrelieren die Klima- und Genderziele bei der Ausgestaltung von Mobility Pricing?**

◇ **Welche Auswirkungen hat Mobility Pricing auf das Klima?**

Im Kapitel 8.2 wurden bereits die Ziele von Mobility Pricing geschildert. Folgend werden diese zwei Aspekte des Verkehrsmanagement und der Verkehrsfinanzierung auf dessen Klimarelevanz diskutiert.

Das Verkehrsmanagement beabsichtigt durch die Steuerung über den Preis eine lenkende Wirkung, um so die Spitzenzeiten zu brechen, um den Verkehr besser über den Tag zu verteilen. Durch eine effizientere Nutzung des Verkehrs soll am Infrastrukturausbau gespart werden, was wiederum ressourcenschonend ist und somit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Dies soll über zeitlich differenzierte Tarife erfolgen (vgl. 4.2.1). Damit würden alle Personen, die während den Spitzenzeiten unterwegs sind, mehr bezahlen (vgl. 7.3.3). Dies ist auf mehreren Ebenen problematisch: Einerseits hält dieses System Personen aus höheren Einkommensschichten, für welche der Preis weniger relevant ist, *nicht* vom Verkehr fern. Andererseits müssen somit insbesondere Personen, die keine flexiblen Arbeitszeiten (vgl. 7.2) aufweisen, vermehrt für die Verkehrsfinanzierung aufkommen. Folgerichtig würde dies bedeuten, dass zeitlich unflexible Personen zeitlich flexiblen Personen subventionieren würden (vgl. 7.2) und der Faktor der Verkehrsgenerierung würde vernachlässigt werden. An dieser Stelle kann die Intention, dass Personen aufgrund der zeitlichen Flexibilität mehr oder weniger bezahlen müssen, obwohl sie gleich viel Verkehr produzieren, hinterfragt werden. Inwiefern wird durch das Instrument der zeitlich differenzierten Tarife weniger Verkehr produziert beziehungsweise wie

viel Verkehrs könnte tatsächlich verlagert werden? Aus den Interviews gehen ebenfalls Zweifel hervor. So wird die nachhaltige Wirkung der zeitlichen Differenzierung hinterfragt, da Personen sich schnell an den Preis gewöhnen würden. Die Schweiz, mit einem durchschnittlich relativ guten Einkommen, würde vermutlich weniger elastisch auf solch eine Preisänderung reagieren (vgl. 7.3.3). Auch die Annahme des Homo Oeconomicus und die Steuerung über den Preis wird von einer Genderwissenschaftlerin kritisiert. Denn viele andere Faktoren spielen bei den Mobilitätsentscheidungen eine wichtige Rolle (hier kommen wir wieder auf die zeitliche Flexibilität zu sprechen (vgl. 7.2)).

Ein weiterer kritischer Punkt der benutzungsabhängigen Verkehrsabgabe (vgl. 4.2) ist, dass Personen aus ärmeren Einkommenschichten vermehrt auch treibstoffsparsamere bzw. kleinere Fahrzeuge benutzen und somit vom System heute profitieren können (vgl. 7.3.2). Auch Frauen, die generell ein umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten aufweisen, tendenziell weniger Auto fahren, kleinere Fahrzeuge und öfters den ÖV benutzen, weniger Distanzen zurücklegen, öfters zu Fuss oder mit dem Velo gehen und andere Wegstrecken zurücklegen (vgl. 3.3), können heute von Quersubventionen profitieren (vgl. 7.2). Dies sollte unbedingt auch nachher möglich sein. Denn es würde sonst bei Mobility Pricing, ohne differenzierte Kilometergebühr, keine Rolle spielen, ob man ein grosses oder ein kleines, ein sparsames Auto oder ein SUV fahren würde (vgl. 7.3.2). So wäre es möglich, dass Personen, die während den Spitzenzeiten mit einem kleinen sparsamen Fahrzeug unterwegs sind, mehr bezahlen müssen als Personen, die zu Randzeiten eine grössere Distanz zurücklegen, mit einem Auto, das mehr Treibstoff verbraucht. Dies ist sowohl aus der Gender- sowie auch aus der Klimaperspektive fragwürdig und würde bezüglich den Klimazielen nicht zielführend wirken.

Wie bereits in Abschnitt 8.2. erwähnt, geht aus der Untersuchung hervor, dass die eigentliche Ausgestaltung von Mobility Pricing der Schlüsselpunkt ist, um Mobility Pricing auf seine Wirksamkeit zu überprüfen. Denn die Art und Weise, wie Mobility Pricing genau ausgestaltet ist, spielt für die Auswirkungen eine entscheidende Rolle. Wenn beispielsweise eine Differenzierung über eine Kilometerabgabe in Kombination mit der Verrechnung der externen Kosten oder einer CO₂-Besteuerung angestrebt wird, würde dies zu ganz anderen Rückschlüssen führen (vgl. 7.3.4). Die Ergebnisse der Interviews haben gezeigt, dass sich ein Einbezug der externen Kosten positiv auf die Klimaziele auswirken würde. Gleichzeitig würde so umweltfreundliches Mobilitätsverhalten gefördert werden, wodurch wiederum Rückschlüsse auf die Genderrelevanz gezogen werden. Einerseits, wie bereits beschrieben, weisen Frauen durchschnittlich ein umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten auf und würden daher vermehrt profitieren. Andererseits legen Frauen allgemein weniger Distanzen zurück und könnten so von einer differenzierten Kilometerabgabe profitieren (vgl. 7.4.1).

Es lässt sich abschliessend festhalten, dass eine zeitliche Differenzierung sowohl aus der Gender- sowie auch aus der Klimaperspektive nicht zielführend wirken würde. Weiter wurde festgestellt, dass die Gender- und Klimaziele in Anbetracht von Mobility Pricing sich positiv korrelierend verhalten. Denn auch aus den Interviews (vgl. 7.4.3) und der Literatur (Ergas & York, 2012) geht hervor, dass wenn die Genderperspektive in die politische Arbeit vermehrt miteinbezogen wird, dies eine positive Korrelation mit der Reduktion der CO₂-Emissionen hat. Daher sollte die Genderthematik Eingang in die institutionalisierten Prozesse des Mobility Pricings finden und nicht davon abhängig sein, ob eine gendersensitive Person mit dabei ist oder nicht (vgl. 7.4.2).

9 Fazit und Ausblick

In dieser Forschungsarbeit wird die Relevanz der Genderaspekte in der Klimapolitik anhand von Mobility Pricing untersucht. Mobility Pricing soll als neue Form der Verkehrsfinanzierung und des Verkehrsmanagements eingeführt werden. Das Ziel davon, neben der Finanzierungssicherung, ist Spitzenzeiten zu brechen, um eine gleichmässige Auslastung des Verkehrs zu erzielen. Dies führt zu einer effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen, was wiederum einen Einfluss auf das Klima hat. Gleichzeitig soll anhand der neuen Verkehrsfinanzierung eine leistungsbezogene Abgabe eingeführt werden. Mit der qualitativen Untersuchung (Gender Analyse und Expert*innen Interviews) wird die Forschungslücke von genderspezifischen Auswirkungen des Mobility Pricing im Hinblick auf die Gleichberechtigung und die Klimaziele weiter geschlossen.

Mobility Pricing, wie es vom Bund angedacht ist, hat zwei Hauptziele: die Sicherung der Verkehrsfinanzierung (benutzungsabhängige Verkehrsabgabe) und die Verbesserung des Verkehrsmanagements, im Sinne der effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen durch Brechung der Spitzenzeiten.

Die Verkehrsfinanzierung würde durch eine Kilometerabgabe im Verkehr (ÖV und MIV) sichergestellt werden, welche zeitlich differenziert ist. Somit wäre die Kilometerabgabe während den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend teurer und während den Randzeiten günstiger. Das heisst, es würde nicht primär nach Erzeugung des Verkehrs, sondern nach Abhängigkeit der Zeit bepreist werden. Die Einnahmen würden auf die zurückgelegten Kilometer und der Zeit basieren, zu welcher man unterwegs ist. Das bedeutet, dass die Kosten in diesem Fall nicht hauptsächlich zu Lasten der klimaschädlichsten Verursacher*innen des Verkehrs fallen würden, sondern zu den Personen, welche während den Spitzenzeiten unterwegs sind. Es würde keinen Unterschied machen, ob eine Person ein kleines, emissionsarmes Auto fährt oder beispielsweise einen emissionsstarken SUV. Relevant wären lediglich die zurückgelegten Kilometer und die Zeit. Frauen bevorzugen durchschnittlich treibstoffärmere Fahrzeuge, welche momentan mit weniger Abgaben verbunden sind aufgrund der Mineralölbesteuerung. Dieser Vorteil würde durch eine benutzungsabhängige Verkehrsabgabe wegfallen und wäre somit bezogen auf die Genderaspekte ein negativer Einfluss. Frauen und Personen, welche weniger Klimaemissionen verursachen, würden daher in ihrem umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten nicht gefördert werden. Die einzige Förderung besteht in der zeitlichen Flexibilität. Diese unterschiedliche Tarifierung, abhängig von der Tageszeit, trifft vor allem Personen, welche keine zeitliche Flexibilität aufweisen können. Personen aus tieferen Einkommensschichten weisen generell eine tiefere Arbeitszeitflexibilität auf als wohlhabendere Personen. Auch Home-Office können mehrheitlich Personen aus höheren Einkommensklassen wahrnehmen. Es ist bekannt, dass Frauen in den tieferen Einkommensschichten Übervertreten sind und vermehrt in systemrelevanten Jobs arbeiten, welche tiefere Arbeitszeitflexibilität aufweisen. Auch muss darauf hingewiesen werden, dass die Annahmen und Untersuchungen zur zeitlichen Flexibilität primär auf Erwerbsarbeit beruhen. Zeitliche Flexibilität bezüglich Care Arbeit jedoch, ist ein Aspekt, der ebenfalls in diese Untersuchung mit einfließen sollte, da ansonsten ein verzerrtes Bild repräsentiert wird, welches nicht den Alltagsrealitäten der betroffenen Personen entspricht. Berufsbedingte Wege und Mobilität für Versorgungs- und Familienarbeit sollte gleich bewertet werden. Bei einer zeitlich differenzierten Bepreisung ist anzunehmen, dass es im Rahmen der Ausgestaltung von Mobility Pricing einen negativen Einfluss der Gender- sowie auch der Klimaziele bewirken würde.

Tatsächlich gibt es auch Mobility Pricing Ansätze, welche klimafreundliches Mobilitätsverhalten mehr fördern würden. Hier kommt der Aspekt der Kostenwahrheit ins Spiel. Die Frage stellt sich auch bei der Ausgestaltung

von Mobility Pricing, ob externe Kosten internalisiert werden und somit eine Kostenwahrheit von Mobilität angestrebt wird, oder ob der Bund mit Mobility Pricing eine neue kostendeckende Finanzierung ohne Kostenwahrheit einführen möchte. Wenn Kostenwahrheit angestrebt wird, dann würde dies den MIV durch den Einbezug der verursachten Klimaschäden, Flächenverbrauch, Lärmemissionen, etc. massiv treffen. Beim ÖV würde die bis heute existierende Quersubventionierung somit abgeschafft bzw. grundsätzlich hinterfragt werden. Aus meiner Sicht ist es wichtig zwischen den Aspekten der langfristigen Mobilitätsfinanzierung und der Bedeutung und Wichtigkeit der ÖV als Grundmobilitätsangebot zu differenzieren. Hier stellt sich die Frage des Grundrechts auf Mobilität. Ist Mobilität ein Grundrecht und wenn ja, welche Art von Mobilität sollte ein Grundrecht darstellen? Sollte es ein Grundrecht sein, ein Auto zu besitzen und überall hinfahren zu können? Aus einer Klimaperspektive ist es klar, dass ein Grundmobilitätsrecht sich nicht auf den MIV beziehen kann, sondern auf das zu Fuss gehen, Velo fahren, den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr, welche keine oder weniger Klimaschäden verursachen. Wenn der Bund also ein Grundangebot der Mobilität zur Verfügung stellen möchte, der die Klimaziele widerspiegeln sollte, dann sollte sich dies auf den Langsamverkehr und den ÖV beziehen. Aus dieser Perspektive macht auch eine Subventionierung von nachhaltigen Mobilitätsformen Sinn. Gleichzeitig würde dadurch umweltfreundliches Verkehrsverhalten gefördert werden. Frauen zeigen durchschnittlich ein klimafreundlicheres Mobilitätsverhalten auf als Männer und wären daher weniger von der Gesamtverkehrsfinanzierung betroffen. In Anbetracht, dass Frauen durchschnittlich weniger verdienen und stärker von Armut betroffen sind als Männer, wäre die Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen auch eine Stärkung der Gleichberechtigung. Eine gendergerechte Verkehrspolitik ist somit auch eine effizientere Klimamassnahme.

Es wurde gezeigt, dass bei der Ausgestaltung von Mobility Pricing die Genderaspekte von grosser Bedeutung sind und dass dies, je nach Ausgestaltung von Mobility Pricing, die Geschlechter unterschiedlich beeinflussen kann. Trotzdem wurden die Genderaspekte bei der Erarbeitung von Mobility Pricing weder diskutiert noch berücksichtigt. Obwohl der Gender Mainstreaming Leitfaden des Bundes klar festhält, dass Gender Mainstreaming in der Verwaltung in allen politischen Massnahmen und Programmen auf allen Ebenen und in allen Phasen, sei es Gesetzgebung, Vollzug, Budgets oder Informationskampagnen angewendet werden sollte. Den fehlenden Einbezug der Genderaspekte ist auf eine mangelnde Gendersensibilität zurückzuführen. In den Interviews wurde klar ersichtlich, dass die Genderperspektive nicht miteinbezogen wurde, da das Thema nicht relevant erscheint. Die zentralen Themen wie Stadt-Land, Einkommensschichten, Alter oder Mobilitätseinschränkungen sind Aspekte, welche in Verkehrsanalysen stets im Mittelpunkt stehen. Dies, obwohl das unterschiedliche Mobilitätsverhalten zwischen den Geschlechtern bekannt ist und dies auch den Expert*innen bewusst war. Der Verkehrsbereich war lange Zeit, und ist noch immer, stark männlich dominiert. Die männliche Dominanz im Bereich Verkehr fördert eine androzentristische Perspektive. Dies soll nicht bedeuten, dass Frauen nicht auch androzentristische Werte und Perspektiven vertreten. Androzentrismus hängt weniger vom Sexus als von einer Sensibilisierung ab. Es stellt sich also die Frage, ob eine Durchbrechung der androzentristischen Perspektive abhängig sein sollte von einzelnen Personen, welche die Verantwortung tragen oder ob es eine institutionelle Verantwortung ist.

Meine Studie hat die genderspezifische Auswirkung von Mobility Pricing in Relation zu den Klimazielen beleuchtet. In diesem Rahmen hat sich gezeigt, dass Mobility Pricing einen unterschiedlichen Einfluss auf die Geschlechter hat und dass die Genderaspekte eine Relevanz in der Klimapolitik haben. Nicht in dieser Arbeit untersucht wurden die Auswirkungen auf die Gleichberechtigung bei totaler Kostenwahrheit. So wurde im Zusammenhang mit Mobility Pricing auch über eine Abgabenerleichterung von Elektroautos gesprochen, um Anreize zu setzen für klimafreundlichere Fahrzeuge. Mutmasslich würden von dieser Abgabenerleichterung wiederum vor allem Personen mit hohem Einkommen profitieren, da sich ärmere Personen nicht einen neuen Tesla oder ein anderes neues Elektroauto leisten können. Dieser Zusammenhang wurde im Rahmen meiner Studie nicht untersucht und stellt ein interessanter Ansatz für künftige Studien dar.

10 Literaturverzeichnis

- (No Title). (n.d.). Retrieved December 3, 2020, from <https://www.csem.ch/pdf/129189>
- (Un)Doing Gender Projektteam. (n.d.). *Androzentrismus*. Retrieved March 12, 2020, from <https://genderplanet.univie.ac.at/begriffsuniversum/androzentrismus.html>
- Aguilar, L., Granat, M., & Owren, C. (2015). *Roots for the Future: The Landscape and Way Forward on Gender and Climate Change*. <http://genderandenvironment.org/>
- Alber, G., Hummel, D., Röhr, U., Spitzner, M., & Stieß, I. (2018). Geschlechtergerechtigkeit und Klimapolitik. *Aus Politik Und Zeitgeschichte*, 68(21–23), 40–47.
- Alber, S., Klapper, D., Konradt, U., Walter, A., & Wolf, J. (2009). *Methodik der empirischen Forschung*.
- Andrea, F. (n.d.). *Mobility Pricing Pilotversuche*. Retrieved April 28, 2021, from www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html
- ARE. (2016). *Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2030*. http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00258/00519/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCDdIB9gGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--
- ARE. (2019). *Organigramm*. 2030.
- ARTE. (2019). *Kreatur #8 - Retten Frauen die Welt vor dem Klimakollaps?* <https://www.arte.tv/de/videos/088128-004-A/kreatur-8/>
- ASTRA. (n.d.). *Mobility Pricing*. Retrieved October 8, 2020, from <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>
- BAFU. (n.d.-a). *Das Übereinkommen von Paris*. Retrieved April 28, 2021, from <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klima--internationales/das-uebereinkommen-von-paris.html>
- BAFU. (n.d.-b). *Klimapolitische Massnahmen*. Retrieved September 1, 2020, from <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klimapolitik.html>
- BAFU. (2014). *Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz*. <http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01673/index.html?lang=de%5Cnhttp://www.google.ch/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0CCgQFjAB&url=http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01673/index.html?lang=de>
- BAFU. (2020). *Kenngrossen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz: April*.
- BAFU Bundesamt für Umwelt. (2020). *Klima: Das Wichtigste in Kürze*. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/inkuerze.html#-1439031040>
- Bauhardt, C. (2006). Gender Mainstreaming in der Verkehrspolitik - Anstösse aus der feministischen Verkehrsforschung. *Gleiche Mobilitätsschancen Für Alle!*, 9–11.
- Bauriedl, S., & Wichterich, C. (2014). *Ökonomisierung von Natur, Raum, Körper*.
- BAV. (2021). *Organigramm*. 2021.
- Becker, U., Gerike, R., & Völlings, A. (1999). Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr. *Schriftenreihe Des Instituts Für Verkehr Und Umwelt e.V.*, 1, S. 71. <https://www.worldcat.org/title/gesellschaftliche-ziele-von-und-fur-verkehr/oclc/313705300>

- BFS - Schweizerische Arbeitskräfteerhebung (SAKE): Modul Unbezahlte Arbeit. (2017). *Durchschnittlicher Aufwand für Erwerbsarbeit, Haus- und Familienarbeit und Freiwilligenarbeit nach Geschlecht und Familiensituation*.
- Boltze, M., & Tuan, V. A. (2016). Approaches to achieve sustainability in traffic management. *Procedia Engineering*, 142, 205–212. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.02.033>
- Buckingham, S., Masson, V. Le, Alber, G., Cahoon, K., & Röhr, U. (2018). Gender and urban climate change policy. *Understanding Climate Change through Gender Relations*, 1–86. <https://doi.org/10.4324/9781315661605-5>
- Bundesamt für Statistik. (n.d.-a). *Entwicklung des Frauenanteils in den politischen Institutionen, 1983-2019 - 1983-2019*. 2020. Retrieved March 24, 2020, from <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/politik/wahlen/frauen.assetdetail.12607151.html>
- Bundesamt für Statistik. (n.d.-b). *Frauen und Wahlen*. Retrieved March 24, 2020, from <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/politik/wahlen/frauen.html>
- Bundesamt für Statistik. (2017). *Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Synthesetabellen*.
- Bundesamt für Statistik. (2021a). *Beschäftigungsgrad*. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/wirtschaftliche-soziale-situation-bevoelkerung/gleichstellung-frau-mann/erwerbstaetigkeit/teilzeitarbeit.assetdetail.15864016.html>
- Bundesamt für Statistik. (2021b). *Die Frauenrepräsentation auf nationaler und kantonaler Ebene, seit 1971*.
- Bundesamt für Statistik, & Bundesamt für Raumentwicklung. (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. In *Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (Mobility and Transport)*.
- Bundesamt für Strassen ASTRA. (2020). *Teilstrategie Personal*.
- Bundesrat. (2021). *Langfristige Klimastrategie der Schweiz*.
- Campbell, D. (2005). The Biopolitics of Security: Oil, Empire, and the Sports Utility Vehicle. *American Quarterly*, 57(3), 943–972. <https://doi.org/10.1353/aq.2005.0041>
- Chong, D., & Druckman, J. N. (2007). *Framing Theory*. <https://doi.org/10.1146/annurev.polisci.10.072805.103054>
- CIVITAS. (2014). Gender equality and mobility: Mind the gap! *European Union*, 1–48. http://www.civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf
- Commission of the European Communities. (1996). *Incorporating Equal Opportunities for Women and Men Into All Community Policies and Activities*. 96.
- Craido-Perez, C. (2020). *Unsichtbare Frauen. Wie eine von Daten beherrschte Welt die Hälfte der Bevölkerung ignoriert*.
- Der Bundesrat. (2016). *Konzeptbericht Mobility Pricing*.
- DEZA. (n.d.). *Die Schweiz und ihre Partnerstaaten sind verpflichtet, CEDAW umzusetzen. Was bedeutet das für die DEZA?*
- Dorsewagen, C., Krause, A., Lehmann, M., & Pekruhl, U. (2012). *Flexible Arbeitszeiten in der Schweiz. Auswertung einer repräsentativen Befragung der Schweizer Erwerbsbevölkerung*. http://www.seco.admin.ch/dokumentation/publikation/00008/00022/04953/index.html?lang=de&download=NHzLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuuq2Z6gpJCFfYN7g2ym162epYbg2c_JjKbNoKS6A--
- Dresing, T., & Pehl, T. (2010). Transkription. In *Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie*.
- Duden. (n.d.). *Duden | Androzentrismus* |. Retrieved March 12, 2020, from

- <https://www.duden.de/rechtschreibung/Androzentrismus>
- EBG, & Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann. (n.d.). *UNO-Frauenrechtskonvention: Die Schweiz ist auf Kurs, Herausforderungen bleiben*. Retrieved March 14, 2020, from https://www.ebg.admin.ch/ebg/de/home/das-ebg/nsb-news_list.msg-id-81327.html
- EBG, & Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann. (2019). *Roadmap zur Umsetzung der CEDAW-Empfehlungen 2017-2020*.
- EDA. (n.d.). *Frauen, Frieden, Sicherheit*. Retrieved April 28, 2021, from <https://www.eda.admin.ch/eda/de/home/aussenpolitik/menschenrechte-menschliche-sicherheit/frieden/frauen-und-konflikte.html>
- Eidgenössische Kommission für Frauenfragen EKF. (2019). *Meilensteine der Gleichstellung in der Schweiz: Was heisst Gleichstellung?*
- Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG. (2004). *Gender Mainstreaming in der Bundesverwaltung*.
- Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG. (2010). *Anerkennung und Aufwertung der Care-Arbeit. Impulse aus Sicht der Gleichstellung*.
- Eidgenössisches Personalamt EPA. (2020). *Strategische Sollwerte für das Personalmanagement der Bundesverwaltung 2020 – 2023. September, 2023*.
- Entman, R. M. (1993). Framing : Toward Clarification of a Fractured Paradigm. *Journal of Communication*, 43(4), 51–58.
- Ergas, C., & York, R. (2012). Women's status and carbon dioxide emissions: A quantitative cross-national analysis. *Social Science Research*, 41(4), 965–976. <https://doi.org/10.1016/j.ssresearch.2012.03.008>
- European Institute for Gender Equality. (n.d.). *About EIGE | EIGE*. Retrieved July 7, 2020, from <https://eige.europa.eu/about>
- European Institute for Gender Equality. (2016). *Gender impact assessment Gender Mainstreaming Toolkit*.
- FDP. Die Liberalen. (2015). *Vernehmlassungsantwort der FDP. Die Liberalen zum Konzeptbericht Mobility Pricing*.
- Foreground. (2020). *Ancient infrastructure, resilient future: Julia Watson's 'Lo-TEK' vision for sustainable cities*. <https://www.foreground.com.au/culture/julia-watson/>
- Friedrich, B. (2018). *Armut ist weiblich | Caritas Schweiz*. https://www.caritas.ch/de/aktuelles/blog/detail/blog/armut-ist-weiblich.html?no_cache=1
- Friedrich-Ebert-Stiftung. (2006). *Gleiche Mobilitätschancen für alle! Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr*.
- Friedrichs, J. (1973). *Methoden empirischer Sozialforschung*.
- GenderCC- Women for Climate Justice. (2009). *Gender in die Klimapolitik!* http://www.gendercc.net/fileadmin/inhalte/Dokumente/Tools/Toolkit_Gender_in_die_Klimapolitik.pdf
- GenderKompetenzZentrum. (n.d.). *History of Gender Mainstreaming at international level and at EU level*. Retrieved March 12, 2020, from <http://www.genderkompetenz.info/eng/gender-competence-2003-2010/Gender-Mainstreaming/Bases/history/international.html>
- Gildemeister, R. (2010). Doing Gender: Soziale Praktiken der Geschlechterunterscheidung. In *Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung* (pp. 137–145). VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/https://doi.org/10.1007/978-3-531-92041-2_17

- Gleichstellungsbüro Statistisches Amt und Frauenrat des Kantons Basel-Stadt (Hrsg.). (2003). *Der kleine Unterschied in den Staatsfinanzen*.
- Grüne Schweiz. (n.d.). *Über uns (Leichte Sprache) - GRÜNE Schweiz*. Retrieved April 24, 2021, from <https://gruene.ch/leichte-sprache>
- Grüne Schweiz. (2015). *Regula Rytz zum Mobility Pricing - GRÜNE Schweiz*. Medienmitteilungen, Umwelt, Verkehr. <https://gruene.ch/medienmitteilungen/regula-rytz-zum-mobility-pricing-2>
- Grünliberale. (n.d.-a). *Mobilität*. Retrieved April 24, 2021, from <https://grunliberale.ch/themen/mobilitaet.html>
- Grünliberale. (n.d.-b). *Themen*. Retrieved April 24, 2021, from <https://grunliberale.ch/themen.html>
- Hajinasab, B., Davidsson, P., & Persson, J. A. (2014). A survey on the use of computational models for ex ante analysis of urban transport policy instruments. *Procedia Computer Science*, 32, 348–355. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2014.05.434>
- Hehli, S., Thelitz, N., & Rittmeyer, B. (2019). «Frauenrutsch» zeichnet sich bei Wahlen 2019 ab. *NZZ*. <https://www.nzz.ch/schweiz/frauenrutsch-zeichnet-sich-bei-wahlen-2019-ab-ld.1503009?reduced=true>
- Heim, D., & Haldemann, T. (2005). *Schlussbericht zur Pilotphase 2004-2005*.
- Hofmeister, S., & Mölders, T. (2006). Geschlecht als Basiskategorie der Nachhaltigkeitsforschung. In *Gender-Perspektiven in der Sozial-ökologischen Forschung. Herausforderungen und Erfahrungen aus inter- und transdisziplinären Projekten* (pp. 17–37). https://www.researchgate.net/publication/323366255_Geschlecht_als_Basiskategorie_der_Nachhaltigkeitsforschung
- Kergel, D. (2018). *Qualitative Bildungsforschung Ein integrativer Ansatz*.
- Khademi, E., & Timmermans, H. (2011). Incorporating Traveler Response to Pricing Policies in Comprehensive Activity-Based Models of Transport Demand: Literature Review and Conceptualisation. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 20, 594–603. <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S1877042811014467?token=A6D6C01098B06EEC714CB4ED14DCF42B1E15900F0354E4D509A1FA3DC8BFA0A44264969349CD00C8BB1E93319F778A14&originRegion=eu-west-1&originCreation=20210425124123>
- Krabbenborg, L., Molin, E., Annema, J. A., & van Wee, B. (2020). Public frames in the road pricing debate: A Q-methodology study. *Transport Policy*, 93, 46–53. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.04.012>
- Lindsey, R., & Santos, G. (2020). Addressing transportation and environmental externalities with economics: Are policy makers listening? *Research in Transportation Economics*, 82. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100872>
- Manfred, B., & Roth, N. (2009). Einsatz von Instrumenten des Mobility Pricing zur Optimierung von Verkehr und Transport. *Straßenverkehrstechnik*, 1–12.
- Mayring, P. (2010). Qualitative Inhaltsanalyse. In *Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie* (pp. 601–613).
- Mayring, P. (2015). *Qualitative Inhaltsanalyse Grundlagen und Techniken*. Beltz Verlag Weimar und Basel. https://content-select.com/media/moz_viewer/552557d1-12fc-4367-a17f-4cc3b0dd2d03/language:de#
- Mobilität - Schweizerische Energie-Stiftung*. (n.d.). Retrieved April 27, 2021, from <https://www.energiestiftung.ch/positionen-mobilitaet.html>
- Niedersächsisches Ministerium für Soziales Frauen Familie und Gesundheit. (2005). *Gender mainstreaming in Niedersachsen*. [https://doi.org/10.1016/s1550-8579\(06\)80026-4](https://doi.org/10.1016/s1550-8579(06)80026-4)
- Parlamentsdienste. (2016). *Die Bundesversammlung - Das Schweizer Parlament*.

- Parlar, R., & Schreyögg, F. (2016). Gender Budgeting. *Genderpolitik*, 275–304.
<https://doi.org/10.5771/9783845264608-275>
- Plüss, J. D. (n.d.). *Schweizer Frauen – Ende der Diskriminierung nicht in Sicht* -. SWI Swissinfo.Ch. Retrieved April 28, 2021, from https://www.swissinfo.ch/ger/internationaler-tag-der-frauen_schweizer-frauen---ende-der-diskriminierung-nicht-in-sicht/43955792
- Preisendörfer, P. (2007). Gender und Natur: Sind Frauen die besseren Umweltschützer? *Vortrag Anlässlich Des Workshops „High Noon: Frauen, Männer Und Naturschutz“, October 2007*.
- ProClim. (2015). *Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz: Screening der Forschungs- und Umsetzungsaktivitäten sowie bestehender Monitoringsysteme. Schlussbericht*.
- Rager, G., Oestmann, I., Werner, P., Schreier, M., & Groeben, N. (1999). Leitfadeninterview und Inhaltsanalyse. *Sieger Periodicum Zur Internationalen Empirischen Literaturwissenschaft*, 18.
<https://www.ingentaconnect.com/contentone/plg/spiel/1999/00000018/00000001/art00003?crawler=true>
- Rapp, M. (2007). Mobility Pricing Kurzfassung Synthesebericht. In *Bundesamt für Strassen*.
- Rapp, M., Oehry, B., & Egeler, C. (2007). *ASTRA Synthesebericht Mobility Pricing*.
- Ráty, R., & Carlsson-Kanyama, A. (2010). Energy consumption by gender in some European countries. *Energy Policy*, 38(1), 646–649. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2009.08.010>
- Röhr, U., Alber, G., Göldner, L., & GenderCC – Women for Climate Justice e.V. (2017). *Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer nachhaltigen Klimapolitik: Forschungsreview, Analyse internationaler Vereinbarungen, Portfolioanalyse*.
- Röhr, U., Spitzner, M., Stiefel, E., & Winterfeld, U. v. (2008). Gender justice as the basis for sustainable climate policies. *German NGO Forum Environment and Development Am*, 3–22. http://www.forum-ue.de/fileadmin/userupload/publikationen/fr_2008_gender_and_climatepolicy.pdf
https://gendercc.net/fileadmin/inhalte/dokumente/6_UNFCCC/Gender_Justice_CC_en-final.pdf
- Sandmeier, S. (2020). *Nationalstrassen*. Historisches Lexikon Der Schweiz. <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007960/2020-10-06/>
- Schnell, R., Hill, P. B., & Esser, E. (2013). *Methoden der empirischen Sozialforschung*.
- Schubert, R., & Kaczykowski-Patermann, H. (2014). *Gender Action Plan - Aktivitäten zur Umsetzung in den Departementen und in der Verwaltung- ETH Zürich*.
- Schweizerische Eidgenossenschaft. (2018). *Übereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau CEDAW*.
- Sheller, M., & Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*.
<https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>
- Sovacool, B. K., & Aksen, J. (2018). Functional, symbolic and societal frames for automobility: Implications for sustainability transitions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 118, 730–746.
<https://doi.org/10.1016/j tra.2018.10.008>
- SP Frauen. (2019). Keine Klimagerechtigkeit ohne Geschlechtergerechtigkeit. *Geschlecht – Macht – Klima*, 203–218.
<https://doi.org/10.2307/j.ctvdf02jx.14>
- SP Schweiz. (2013). *Kurzfassung des Parteiprogramms 2010 Für eine sozial-ökologische Wirtschaftsdemokratie*.
- Spitzner, M. (2020). Transformative Klimapolitik. *Forum Wissenschaft*, 3, 17–21.
- Spitzner, M., Hummel, D., Stieß, I., Alber, G., & Röhr, U. (2020). *Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik*.

- <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>
- Sutter, D., Fröhlich, P., Greinus, A., Bieler, C., Killer, M., Weis, C., Vrtic, M., Suter, S., Setz, M., Lieb, C., & Amacher, M. (2019). *Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug*.
- TEP Energy GmbH, Prognos AG, Ecoplan AG, & INFRAS AG. (2020). *Energieperspektiven 2050+, Kurzbericht* (Issue November). <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/politik/energieperspektiven-2050-plus.html>
- The Fourth World Conference on Women. (1995). *Beijing Declaration and Platform for Action*.
- transfair - der Personalverband -. (n.d.). *Schmerzhafte Wintersession für die Bundesverwaltung*. 21.12.2016. Retrieved March 14, 2020, from <https://www.transfair.ch/Offentliche-Verwaltung/Aktuell/Schmerzhafte-Wintersession-fur-die-Bundesverwaltung>
- Überprüfung des Umsetzungsstands in der Schweiz. (2014). https://www.izfg.unibe.ch/e85925/e85980/e88533/e88543/berprfung_Umsetzungsstand_Beijing20_ger.pdf
- UN Women Watch. (2009). Women , Gender Equality and Climate Change. In *Fact Sheet*. http://www.un.org/womenwatch/feature/climate_change/
- UNESCO's Gender Mainstreaming Implementation Framework. (n.d.). *Baseline definitions of key concepts and terms*. 2003.
- Universität Duisburg Essen. (n.d.). *Gender Budgeting*. Retrieved April 28, 2021, from https://www.uni-due.de/genderportal/mainstreaming_budget.shtml
- UVEK. (n.d.-a). *Mobility Pricing*. Retrieved March 21, 2020, from <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/mobility-pricing.html>
- UVEK. (n.d.-b). *Mobility Pricing*. Retrieved October 17, 2020, from <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/mobility-pricing.html>
- UVEK. (n.d.-c). *Organisation - UVEK*. Retrieved April 23, 2021, from <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/organisation.html>
- UVEK. (2020). *Auswirkungen der CO2 -Emissionsvorschriften für neue Personenkraftwagen 2012-2018 - Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen für Umwelt , Raumplanung und Energie UVEK des National- und Ständerats*.
- VCÖ. (2009). *VCÖ-Studie zu Mobilität aus der Genderperspektive Frauen sind im Mobilitätsbereich nicht gleichgestellt* Der (Vol. 41, Issue 0).
- Watson, J., Linaraki, D., & Robertson, A. (2021). *Lo-TEK: Underwater and Intertidal Nature-Based Technologies* (pp. 59–105). Springer, Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-15-8748-1_4
- ZVV. (n.d.). *Was bedeutet Modal Split?* 1–3.

11 Anhang

11.1 Leitfadeninterview

Folgend habe ich ein Muster zum Fragebogen beigefügt. Die grau eingefärbten Textstellen sollen die unterschiedliche Befragung repräsentieren, abhängig von der Fachexpertise.

Fragebogen Muster (40-45min)

Vorstellen

- Kurze Vorstellung
- Zugang zum Thema Verkehr (Mobility Pricing), Klima und Gender
- Bedeutung Mobilität als Grundrecht

Klima und Verkehr

- Sehen sie einen Zusammenhang zwischen Klimapolitik und sozialer (gender) Gerechtigkeit?
- Inwiefern kann Mobility Pricing einen Beitrag zum Klimaschutz leisten?
- Inwiefern hat die Verkehrspolitik einen Einfluss auf die Soziale- (Gender) Gerechtigkeit?
- Wie sollte ihrer Meinung nach Themen, wie soziale Gerechtigkeit (Gendergerechtigkeit) in neue Verkehrskonzepte miteinfließen?
- Wo sehen Sie Probleme bei der Klimapolitik im Zusammenhang mit Gendergerechtigkeit?

Mobility Pricing

- Welche Probleme müssen besonders beachtet werden bei Mobility Pricing?
- Ist Mobility Pricing eine nachhaltige Klimastrategie?
- Welche Probleme müssen besonders beachtet werden bei Mobility Pricing
- Wie könnte sich Mobility Pricing auf die soziale (gender) Gerechtigkeit auswirken?
- Wo sehen Sie Probleme Mobility Pricing im Zusammenhang mit Gendergerechtigkeit?

Alternative Möglichkeiten

- Gibt es noch andere Ansätze, welche zur Verminderung des Verkehrs führen könnten? Und evtl. bessere Klima – und Genderverträglichkeit hätten?

Abschluss

- Was wäre ihre Idealvorstellung des Verkehrs?

Kode

3V-Strategie

aktuelle situation Verkehr

alternative ansätze

Androzentrismus

Anreize (für Elektroautos)

arbeitszeitflexibilität

Ausgestaltung

Betroffenheit der Geschlechter

Bund-Kanton

care arbeit

corona

Datenschutz

Differenzierung nach Fahrzeug

Digitalisierung

Economy of Scale (soll für Mobilität bezahlen)

effiziente Ressourcennutzung

Einbezug & Wahrnehmung Genderaspekte bei der Arbeit

Einnahmeneutralität

elektrofahreug

entmotorisierung

Externe Kosten

Finanzierung Mobilität

Finanzierung

finanzierung MP

Finanzierungssicherung

Flächenanspruch

Gefahr der Rückverlagerung auf Strasse

Gefahr Technologie

Genderaspekt in Mobilität

Genderaspekte Klima

Genderauswirkung MP

genderdifferenzierte Daten

Gendermainstreaming

gesellschaftliche Wahrnehmung Verkehr

Gründe für MP

Gründe warum kein Gendermainstreaming

Grundrecht Mobilität

Home Office

homo oeconomicus

internalisierung ext. Kosten

kein Infrastrukturausbau

kein Mobilitätsgrundrecht

Kilometerabgabe

Klimagerechtigkeit

klimapolitik
klimaschutz mp
Klimaspekte im Verkehr
Kostenwahrheit
kurze Wege
Langsamverkehr
leistungsabhängige Nutzungsgebühr
lenkungsabgabe
Lösungsvorschläge für Sozialverträglichkeit
männerdomäne
Mobilitätsverhalten
Modal Split
Pendeln
Politik MP
Probleme des heutigen Verkehrs
Probleme Verkehrsplanung
Probleme/Gefahren MP
Raumplanung
soziale Gerechtigkeit
Sozialpolitik nicht via MP
Sozialverträglichkeit
Stellenwert Auto
Stellungswert Mobilität in gesellschaft
Steuerung über preis
subventionierung
suffizienz
Systemänderung Mobilität
Technologische Entwicklungen Verkehr
untersch. Betroffenheit ärmerer Personen
User-design
Verkehrsmanagement
Verkehrsspitzen brechen
Verkehrsverlagerung
Verkehrsvermeidung
verkehrsverursachende
verkehrsziele
Verständnis von Gleichberechtigung
verursacherIn Klimaschaden
Wahrnehmung Genderrelevanz
zeitliche Differenzierung
zeitliche Flexibilität
Ziele MP
Zitate
Zukunftsvision Mobilität

11.3 Persönliche Erklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und die den verwendeten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Zürich, 30.04.2021

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Y. Bastug', with a large, stylized flourish at the end.

Yasmine Bastug