

TRANSKRIPTION DES PODCASTS VERKEHRSVISIONEN - DER FEMINISTISCHE PODCAST ZUR MOBILITÄTSWENDE MIT DER ERSTEN GÄSTIN INES KAWGAN-KAGAN. DAS INTERVIEW FÜHRTE ANJA BELL UND ULRIKE MAUSOLF ANLÄSSLICH DES FRAUENTAGES AM 8.3.2023 FÜR DEN VERKEHRSSCLUB DEUTSCHLAND, LANDESVERBAND NORDOST.

Ulrike: Hallo und herzlich willkommen bei Verkehrsvision, dem feministischen Podcast zur Mobilitätswende des VCD Nordost.

Anja: Wir freuen uns, dass ihr bei unserer ersten Folge mit dabei seid. Wir sind Anja, Kulturwissenschaftlerin, Kommunikatorin und Mitglied im Vorstand des VCD Nordost Landesverbandes.

Ulrike: Und ich bin Ulrike, ich habe Ethnografie studiert und arbeite seit Kurzem in der Recherche für den Rundfunk und bin auch Mitglied im VCD.

Anja: Ulrike und ich moderieren gemeinsam diesen Podcast, in dem wir Visionen für eine gerechtere Zukunft der Mobilität in Berlin, Mecklenburg-Vorpommern und darüber hinaus erkunden wollen. Ja, wir sind sehr froh, dass wir für unsere allererste Folge die Gender- und Mobilitäts-Expertin Ines Kawgan-Kagan gewinnen konnten. Herzlich willkommen Ines, schön, dass du da bist. Du warst schon in vielen Podcasts zu diesem und ähnlichen Themen zu hören, aber vielleicht kennen dich ja doch noch nicht alle, die uns jetzt zuhören insofern würde ich dich bitten dich einmal kurz vorzustellen.

Ines: Genau, hi, ja, danke, dass ich bei der ersten Folge quasi mitmachen kann und mein Input liefern kann. Ich bin Ines Kawgan-Kagan, Expertin für Gender und Mobilität. Ich habe relativ viel bunt studiert, durcheinander, öffentliche Verwaltungswirtschaft, Soziologie, BWL war dabei und habe im Verkehrswesen an der TU in Berlin dann promoviert zum Thema Gender und Mobilität, hab mir da eben die innovativen Mobilitätsangebote angeguckt unter der Genderperspektive. Und, genau, 2020 habe ich das AEM-Institut gegründet, was für Institute for Accessible and Equitable Mobility steht, was zugängliche und gerechte Mobilität heißt. Und da befasse ich mich als selbstständige Wissenschaftlerin mit der Frage, wie eben Mobilität gendergerecht gestaltet werden kann und auch diverser gestaltet werden kann. Daneben mache ich Lehre und Weiterbildung und werde ganz oft gefragt, Ines, kannst du mal zu dem Thema erzählen? Das ist spannend, aber wir haben noch nie davon gehört.

Anja: Ja, vielen Dank. Wir möchten, bevor wir direkt ins Thema einsteigen, uns kurz zusammen sozusagen mit dir aufwärmen und haben eine kleine Aufwärmrunde mit kurzen assoziativen Fragen vorbereitet. Also ich schieß einfach mal los und dann kannst du direkt sagen, was dir als erstes oder was dir als Antwort in den Kopf kommt. Okay, bist du bereit?

Ines: Ja.

Anja: Frage 1, BVG oder S-Bahn?

Ines: Tatsache BVG. Ja, interessanterweise benutze ich eigentlich häufiger die S-Bahn, aber BVG ist irgendwie prominenter und allein durch die Kampagnen für die Sitzmuster bekannter und ja, einfach präsenter in meinem Kopf.

Anja: Okay, anderes Thema, Regenschirm oder Regenjacke?

Ines: Regenschirm und dann so ein ganz großer Familienregenschirm mit 1,20 Meter Durchmesser, ja, ja, so mit Karo-Muster, dass die Hose nicht nass wird.

Anja: Okay, klingt praktisch. Und letzte Frage zum Aufwärmen, Lastenrad oder Fahrradanhänger?

Ines: Ach ja, Fahrradanhänger tatsächlich ist sehr viel praktischer, weil modular, wir haben aber auch ein Lastenrad und damit ist man einfach ziemlich langsam, wenn man den ganzen Ballast vorne drin hat und ja, beim Fahrradanhänger kann man das normale Fahrrad halt auch verwenden und dann nur wenn man es braucht, dran packen.

Ulrike: Ist also kein E-Lastenrad?

Ines: Nee, nee.

Anja: Okay, super.

Ulrike: Ja, schön, dann steigen wir jetzt ein und gleich mit der einen riesigen Frage für unseren Podcast. und zwar würden wir von dir gerne hören, was deine Verkehrsvision ist, also was du dir für die Zukunft der Mobilität wünschen würdest.

Ines: Genau, meine Verkehrsvision ist quasi Mobilität für alle und das beinhaltet, dass das barrierefrei ist, dass es zugänglich ist, dass es nachhaltig ist, also ressourcenschonend mit wenig Auswirkungen auf die Umwelt, Platzbedarf, Lärmemission, was auch immer und natürlich auch sicher. Und für mich ist da ganz wichtig, Mobilität ist ja Mittel zum Zweck, um andere Dinge, andere Bedürfnisse stillen zu können, erfüllen zu können und da finde ich das total wichtig, dass wir wählen können aus verschiedenen Mobilitätsangeboten und nicht gezwungen werden bzw. vielleicht auch sogar ausgeschlossen werden, bestimmte Dinge nutzen zu können. Und das ist so meine Vision, verschiedene Mobilitätsangebote nachhaltig, sicher.

Ulrike: Und für alle.

Ines: Ja, und für alle. Und für verschiedene Situationen, verschiedene Mobilitätsangebote, ganz wichtig.

Ulrike: Und was würdest du sagen, welcher Aspekt ist besonders wichtig? Was muss sich verändern jetzt in den nächsten Jahren, damit wir in die richtige Richtung gehen?

Ines: Ja, da sind Tatsache zwei Aspekte, die mir da total wichtig sind. Das eine ist, dass wir bitte aufhören, so ideologisch immer nur ein Verkehrsmittel zu betrachten und sagen, das ist jetzt, sei es das Auto oder nur das Fahrrad oder dann gibt es welche, die nur Car-Sharing schreien, was auch immer. Also Mobilität ist ja was, was systemisch gedacht werden sollte. Das beinhaltet eben auch wie in meiner Verkehrsvision, dass man für verschiedene Situationen, verschiedene Verkehrsmittel auch nutzen kann. Und dass man, wenn man über Mobilität redet, nicht nur Verkehrsmittel betrachtet, weil das ist eine Verknüpfung von Wegen, das ist eine Verknüpfung von Verkehrsmitteln, von Zwecken, von Einstellungen. Also das spielt so viel mehr rein als reine Verkehrsmittel.

Und das ist der eine Punkt. Und so sehr wir da unser Säulen-Denken haben in Deutschland, du hast Auto, Fahrrad und weiß ich nicht, was angeht, ist es halt, wenn wir uns die Menschen angucken, häufig so, dass wir mit Durchschnittswerten rechnen. Und das finde ich ist überhaupt nicht zeitgemäß, weil wir eigentlich wissen, dass wir unterschiedliche Bedürfnisse haben und unterschiedliche Anforderungen und unterschiedliche Dinge tun im Alltag. Und deswegen finde ich, sollte das auch betrachtet werden, am besten nach Personengruppen differenziert. Und Mobilität sollte so bunt sein wie unsere Gesellschaft und nicht Durchschnitt.

Anja: Wir wollen ja mit dieser Folge uns auch vor allem dem Thema Gender und Mobilität und was das verbindet, warum das zusammenhängt, zusammen mit dir uns nähern. Wenn es allerdings um gendergerechte Mobilität geht, liest man oft, oder das ist mir auf jeden Fall begegnet in der Recherche, Frauen bewegen sich halt anders. Das heißt, oft wird Gender mit Frauen gleichgesetzt. Kannst du das ein bisschen aufdröseln? Das ist ja nicht ganz so einfach eigentlich, oder?

Ines: Ja, genau. Das finde ich eine spannende Frage, bin ich auch schon oft darüber gestolpert. Gender heißt Frauen. Es stimmt erstmal nicht, aber wenn wir uns diese Mobilität von Frauen anschauen, dann klingt das erstmal unfair, weil wir uns jetzt nur Frauen angucken, ist aber logisch und hoffentlich nur der Anfang. Und unfair ist das Ganze, weil Gender eben die soziale Rolle eines Menschen beschreibt, die wir haben und da haben wir in unserer Gesellschaft einfach dieses typisch männliche, typisch weibliche. Und die soziale Rolle gibt verschiedene Alltagsaktivitäten vor. Stichwort Teilzeit bei Müttern, ganz häufig. Statistisch gesehen sind es die Frauen, die dann in Teilzeit gehen und die Männer mehr arbeiten in Vollzeit. Und diese Alltagsaktivitäten haben dann eine unterschiedliche Mobilität im Alltag, auch als Auswirkung. Und da sehen wir eben, dass die soziale Rolle einen ganz großen Einfluss hat, häufiger sogar mehr als Alter oder Einkommen. Und das ist jetzt erstmal so, okay, Gender ist die soziale Rolle, aber wieso dann Frauen? Deswegen klingt das erstmal unfair, weil das sind ja auch typisch Männer, die männliche soziale Rolle. Warum ist das aber logisch, dass wir uns jetzt die Mobilität von Frauen verstärkt angucken, weil bisher die Perspektive total männerdominiert war und die Themen sehr, eher maskuline Themen aufgegriffen haben. Stichwort Pendlerwege, Berufswege. Und da ist es so, dass viel die Bedarfe und die Einstellung von Männern gesehen wurden, weil eben auch sehr viel mehr Männern in dem Bereich gearbeitet haben. Und logisch ist jetzt, dass man anfängt zu gucken, okay, was ist denn so typisch weiblich los und was haben die für Bedarfe und was haben die für Einstellungen? Deswegen ist jetzt so der Fokus eher, okay, wir müssen mal diesen blinden Fleck, den wir da hatten, die Hälfte der Bevölkerung, mal eben so ausschließen, dass wir da darauf gucken und dass wir das berücksichtigen.

Anja: Okay, ich glaube du hast am Anfang gesagt, das ist nur der Anfang. Das klingt noch so ein bisschen, als ob da noch was kommt.

Ines: Genau, also es ist so, dass gendergerechte Mobilität ja jetzt nicht heißt, wir gucken uns nur die Frauen an und gucken uns die Mobilität von Frauen an. Heißt einfach, wir gucken, welchen Einfluss das soziale Geschlecht auf unsere Mobilität hat und dementsprechend treffen wir Maßnahmen. Und in unserer Gesellschaft haben wir ja diese zwei gegensätzlichen Pole männlich weiblich. Davon sollten wir dann auch irgendwann wegkommen, solange wir die aber haben, müssen wir mit denen irgendwie auch klarkommen. Das heißt, wir müssen uns das angucken und wir müssen

Maßnahmen erarbeiten, die eine Chancengleichheit bewirken. Und ein spannendes Thema, was auch gendergerechte Mobilität ist, was aber sich die Männer anschaut, ist das Rasen, dass junge Männer sehr riskant unterwegs sind, dass die größtenteils, also über 90 Prozent der wirklich zu schnell, wie sagt man da, der zu schnell Fahrenden, wie heißt denn das?

Anja: Der Geschwindigkeitsübertretungen.

Ines: Genau, genau, genau. Also das sind wirklich 96 Prozent der Fälle in Berlin, ich glaube im Jahr 2020 oder so, Männer gewesen. Und die verursachen eben auch die schweren Unfälle, sehr viel häufiger. Das ist so ein ganz typisch männliches Verhalten, was aus Wettbewerb, aus höher, schneller, weiter entsteht. Und das ist ein ganz männlich konnotiertes Denken. Genau. Und ein Punkt, für mich, ganz spannend. Ganz häufig wird ja immer dann so gesagt, okay, wir haben diese Wegeketten, diese typischen Wegeketten von Frauen. Das ist halt einfach diese Verknüpfung von verschiedenen Wegen hintereinander weg, um Alltagsaktivitäten aufgrund von Versorgungs- und Betreuungsaufgaben miteinander kombinieren zu können. Und das ist eine Sache, die sehen wir aber ganz häufig bei Müttern. Und wir wissen aber, dass nicht alle Frauen Mütter sind und nicht alle Frauen haben, nicht alle Mütter haben, kleine Kinder, die sie begleiten müssen. Und das ist auch etwas, wo wir wegkommen müssen von diesen reinen Wegeketten-Diskussionen. Weil sich die Unterschiede halt eben auch schon im Kindesalter zeigen in der Sozialisation, durch die Sozialisation.

Ulrike: Das heißt auch, wenn die Care-Arbeit gleicher verteilt wäre, würde es potenziell immer noch Unterschiede geben, meinst du?

Ines: Genau, es gibt Unterschiede in den Einstellungen, den Verkehrsmitteln gegenüber zum Beispiel. Es gibt Unterschiede, was das subjektive Sicherheitsempfinden angeht. Das ist ein ganz großer Teil, wo ich dann immer sage, oh, bitte die Frauen nicht viktimisieren, wir sind nicht per se Opfer und wir sollten nicht alle irgendwie als kleines Mädchen schon darauf trainiert werden. Geh da nicht lang, weil dann wirst du Opfer von irgendwas. Also das ist auch so eine Sache, die ganz präsent ist, diese Sicherheitsdebatte. Und da gibt es eine Sache, eine Frau, die gerade zu dem Thema promoviert und das ist ganz spannend, weil die sagt, das ist eigentlich, das ist nur in unseren Köpfen. Die Angst vor Kriminalität führt ja dazu, dass wir bestimmte Wege meiden, dass wir bestimmte Uhrzeiten meiden, dass wir nicht alleine unterwegs sind, dass wir uns Strategien zurechtlegen, um damit klarzukommen. Und das ist eine Sache, die ist in unseren Köpfen so drin.

Ulrike: Und auch bestimmte Mobilitätsformen wählen dann, zum Beispiel den ÖPNV meiden, das eigene Auto bevorzugen, solche Fragen.

Anja: Es ist ein recht vielschichtiges Thema, viel vielschichtiger, als man vielleicht auf den ersten Blick denkt, glaube ich. Mich würde noch interessieren, wie du denn selbst persönlich dazu gekommen bist, dich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Du hast ja auch schon gesagt, dass du so einen ganz bunten Mix studiert hast. Gab es da irgendwie einen Schlüsselmoment? Wie bist du dazu gekommen zu dem Thema?

Ines: Also, ich fand Gleichstellung schon immer irgendwie total spannend. Das war mir aber nie bewusst, weil ich habe so einen Gerechtigkeitsinn, so einen Drang, dass das alles irgendwie mal fair sein soll. Und ich habe immer nicht verstanden, warum wird

denn von Jungs das erwartet und von Mädchen das und wieso haben wir im Physik-Leistungskurs nur zwei Frauen sitzen und der Rest ist Männer. Also, das hat sich mir nicht erschlossen. Und im ersten Studium habe ich dann auch schon an dem Thema wirklich gearbeitet. Ich war stellvertretende Frauenbeauftragte und das dann auch im nächsten Studium immer so weitergeführt, weil ich ja auch als junge Mutter ziemlich viele Vorurteile bekommen habe während des Studiums oder während der Arbeit oder sogar in Vorstellungsgesprächen. Und genau, 2013 dann bin ich durch einen Bekannten auf das Thema Mobilität und dann gekommen, weil der meinte so, oh, Ines, der hat beim InnoZ gearbeitet. Ich weiß nicht, kennt ihr das noch, das InnoZ?

Anja: Kannst du gerne kurz...

Ines: Das ist das Innovationszentrum. Oh Gott, ich darf jetzt nichts Falsches sagen. Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel. Oh Gott, bitte, verzeiht mir alle. Genau, und da hatte dann Christian Hoffmann, also mein Bekannter gesagt, Ines, guck mal hier, das Carsharing und mit Elektroautos, das nutzen total viele Männer und ganz wenige Frauen. Das finden alle ganz spannend, aber hat niemand Lust, sich damit auseinanderzusetzen. Und dann bin ich so, ey, cool, mach ich. Und dann war ich quasi in dem Thema Mobilität drin. Und ja, das ist jetzt zehn Jahre her. Wow!

Anja: Also es hat sich quasi so eine Art Forschungslücke dir präsentiert.

Ines: Ja, ja, ja.

Anja: Du bist draufgesprungen.

Ines: Genau, fand ich toll.

Ulrike: Ja, dann gehen wir gleich weiter in die Richtung der Wissenschaft. Du hast jetzt schon angefangen zu erzählen, wie dein Weg dort begonnen hat und hast vorhin bei deiner Vorstellung auch schon erwähnt, dass du das AEM-Institut leitest [nachrichtlich, das war früher mal so], also das Institute for Accessible and Equitable Mobility und das steht ja für eine Vision von zugänglicher und gerechter Mobilität und anderen durch wissenschaftlich fundierte Beratung. Vielleicht kannst du das nochmal ein bisschen runterbrechen und erzählen, was du dort eigentlich machst und wie diese Arbeit aussieht.

Ines: Genau, also ich kann jetzt von meinem letzten Projekt zum Beispiel erzählen. Da habe ich mir Mobilitätsdatensätze angeschaut. In Hessen Mobilität in Deutschland 2017 für die Region Hessen und die Monicore Daten. Also das sind diese großen Datensätze, mit denen halt viele Entscheidungen auch getroffen werden. Und da habe ich quasi wissenschaftlich eine Analyse gemacht, um zu gucken, was haben wir denn da für blinde Flecke in den Daten? Was steckt da drin und was müsste eigentlich drinstecken? Und ja, was steckt dann eben nicht drin? Und genau, das war so ein Projekt, wo es darum ging, dass man eben wissenschaftlich erstmal den Stand aufbereitet, um zu gucken, wie sind denn bestimmte Personengruppen unterwegs, was brauchen die, was ist für die total typisch, was wissen wir aus der Forschung und habe dann im Prinzip mir angeschaut, was in den Datensätzen so drin ist und festgestellt, dass da ganz viele blinde Flecken sind. Und genau, dass das noch ein weiter Weg ist, bis wir inklusive Mobilitätsdaten haben. Solche Dinge mache ich halt wissenschaftlich einfach daraus, weil, also ich weiß nicht, ich fühle mich auch selber sicherer in Diskussionen, wenn ich

das wissenschaftlich begründen kann, weil es dann einfach weniger angreifbar ist. Das ist ja jetzt nicht so, dass ich sage, ich habe die Erfahrung gemacht und ein gegenüber sagt dann, oh, ich kenne aber auch einen Mann, der hat Elternzeit gemacht, das ist schön, das ist toll, aber gesellschaftlich gesehen sind wir eben noch ganz, ganz weit weg von Gleichstellung. Und solange wir ein Gender-Gap haben, sag ich immer, werden wir auch ein Gender-Gap in der Mobilität haben. Und ja, genau.

Ulrike: Und auch in den Datensätzen, meinst du jetzt? Könntest du das noch mal ein bisschen genauer erklären, was du damit meinst, dass die Datensätze schon nicht so gedacht werden.

Ines: Genau, also es fängt an mit der mit Themenwahl, was für Fragen in Datensätzen drinsteckt und was nicht. Und das ist wirklich, ja, interessanterweise haben bei der MID (Mobilität in Deutschland) alle Leute die Frage kommen nach den Autos und ein gewisser Teil, glaube ich, hat noch mal was genauer zu den Autos im Haushalt bekommen, mit PS-Zahlen, wo ich mir denke, das kann man doch vom Kraftfahrt-Bundesamt holen. Also warum ist das relevant? Weil das siehst du auch in keiner Auswertung, diese Daten. Aber Hauptsache wir haben die technischen Aspekte der Autos im Haushalt abgefragt. Daneben gibt es dann aber zum Beispiel auch so ein Modul, was auch nur ein Teil bekommen hat, zur gesundheitlichen Einschränkung, was ich total wichtig finde. Das haben aber nur ein Bruchteil der Befragten bekommen, sodass im Endeffekt nur für 3,4 Prozent, oder irgendwie so ein ganz kleiner Teil, der Menschen in diesem Datensatz für die Region Hessen die Information enthält, ob die eine gesundheitliche Einschränkung haben und ob die Mobilität dadurch eingeschränkt ist und das finde ich, das ist viel zu wenig.

Ein anderer Punkt ist zum Beispiel auch, dass diese besagten Wegeketten überhaupt nicht erfasst werden, nicht erfragt werden, die werden alle getrennt voneinander betrachtet, die Wege in den Wegetagebüchern, die man dort ausfüllen soll. Also man muss angeben, wo hast du, wann bist du da hingegangen, wie warst du unterwegs, warum. Und das ist alles immer so Stück für Stück und nicht zusammengedacht. Das ist aber bei vielen, oder es ist typisch weibliche Mobilität, eben so, dass die sich gegenseitig natürlich auch bedingen, weil die, wenn die hintereinander stattfinden, dann sind die nicht losgelöst voneinander. Und auch noch ein großer Punkt, die Mobility of Care. Also die ganze Mobilität von Personen, die für andere stattfinden. Also wenn ich für meine Mami einen Behördengang erledige, dann erfüll ich damit ja nicht meinen Bedarf oder mein Bedürfnis. Ich gehe einkaufen für den ganzen Haushalt. Das ist ja jetzt auch, ja ich muss auch essen, aber ich übernehme die Einkaufswege quasi dann für die anderen Haushaltsmitglieder. Also solche Dinge werden da auch überhaupt nicht gesehen und noch vieles, vieles mehr.

Ulrike: Und du guckst dir diese Datensätze dann an und meldest du auch solche Sachen zurück zu den Entscheider:innen, die da entwerfen.

Ines: Also ich habe das Projekt gemacht für das Fachzentrum nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen. Und da ist es wirklich so, dass der Auftrag von denen kam vom Verkehrsministerium in Hessen, weil die eben wissen wollten, was steckt in den Daten drin und was steckt eben nicht drin. Und jetzt, wenn die Projektberichte, die jetzt gerade in der Endschleife sind, dann veröffentlicht sind, dann hoffe ich, dass das auch natürlich da ankommt und weitergetragen wird. Und dann werde ich wahrscheinlich da auch nochmal auf den Zahn fühlen und sagen, hey Leute nächstes Mal geht das besser.

Ulrike: Ja, spannend. Und nehmen wir mal an, es ist nächstes Mal besser und wir erheben irgendwie Daten, mit denen wir auch verschiedene Machtungleichheiten erfassen können. Was braucht es dann noch, damit sich was ändert? Also wie gestaltet sich in deiner Sicht sozusagen der Schritt von der Wissenschaft und der Auswertung hin zu einer konkreten Veränderung auf der Straße?

Ines: Das ist eine ganz spannende Frage, weil es gab ja schon vor Jahrzehnten die Welle, wo Verkehrsthemen mit einem Genderfokus betrachtet wurden. Das ist dann aber irgendwie wieder anscheinend in Vergessenheit geraten. Und jetzt in den letzten Jahren kam es dann eben wieder hoch. Und ich hoffe, dass es diesmal bleibt. Genau, das Problem meiner Meinung nach ist, dass ganz viele Leute die Augen davor verschließen, weil es sich hierbei entweder um ein Thema handelt, alles schon gehört, was jetzt kommt, das ist, biologisch ist das so, die Frauen haben halt sich um die Kinder zu kümmern, deswegen ist das so und deswegen können wir da nichts dran machen. Und das ist gut so, dass wir diese Rollen haben. Das ist eine, wo ich mir denke, ja okay, also selbst wenn die Hintergründe dazu, wenn das ja auf biologische Unterschiede hin betrachtet wird, dann haben wir ja trotzdem diese Unterschiede und dann können wir ja trotzdem angehen und eine Gleichheit im Zugang zu Mobilitätsangeboten herstellen. Und dann kommt dann eben dieser Punkt, dass wir in Deutschland so dieses Gender, das ist ja ein Thema, das ist total emotional, damit wollen sich viele nicht beschäftigen, weil sie damit eine ganz, ganz böse Assoziation haben. Das ist eigentlich total quatsch, weil Gender erstmal keine Wertung hat, das sagt einfach nur, es ist eine soziale Rolle der Person und da ist erstmal nichts Normatives drin. Noch ein ganz großer Punkt ist dann eben dieses, was ich oft höre, damit kann ich mich auch nicht noch beschäftigen, hatte ich jetzt neulich erst auf einer Konferenz nach dem Vortrag und was es da nicht sonst noch für Geschlechter geben soll. Und ich denke mir, der aus der Kommune soll ja eigentlich die Mobilität planen für die Menschen in der Kommune, aber dem ist egal, wer die Menschen sind. Also wenn dann so mit einem Durchschnitt gerechnet wird, dann ist so, ah, ja, dann geht das irgendwie nicht so zusammen, wenn man sagt, man macht das eigentlich für die Menschen dort. Und dieses, ja, also ich bin der Meinung wir sollten uns was angucken, noch ein schöner Satz, der dazu gehört, ist, wir sind doch alle gleich, steht ja auch im Grundgesetz, was aber quatsch ist, weil da steht nicht drin, wir sind gleich, sondern da steht, Gleiches ist es gleich zu behandeln und Ungleiches ist so zu behandeln, dass kein Nachteil entsteht. Und das machen wir.

Ulrike: Das heißt, es braucht Veränderung in den Denkweisen, oder?

Ines: Definitiv. Also das Thema muss gesehen werden, das ist ganz wichtig. Es muss endlich mal auf dem Schirm der Personen, die dann auch die Entscheidungen haben, landen und da können so Sprüche wie: Ja, ich habe schon immer alle gleich behandelt, also das ist da völlig fehl am Platz, weil darum geht es gar nicht, das ist, ja wir sind nämlich nicht alle gleich, Punkt aus.

Anja: Was würdest du denn noch sagen, wo aktuell die größte Unkenntnis, was das Thema Gender und Mobilität betrifft, herrscht, vielleicht auch bei Entscheidern und was unterschätzen die meisten an dem Thema?

Ines: Also was die meisten unterschätzen kann ich nicht sagen, weil ich da, also ich bin eine Wissenschaftlerin, da müsste ich erst eine wissenschaftliche Studie zu machen. Also meiner Meinung nach ist die größte Unkenntnis einfach, dass das Thema ein Ding

ist, das ist relevant und das Gender und das soziale Geschlecht oder meinetwegen auch, wenn man biologisch nach Männer und Frauen unterteilt, dann ist das einfach ein ganz großer Faktor, der unsere Mobilität beeinflusst und das sehen viele nicht, wollen sie nicht sehen, weil das noch was Zusätzliches ist, was, ja weiß ich nicht, die Arbeit zusätzlich erschwert und das ist natürlich auch doof, das wollen wir nicht. Die größte Unkenntnis, gute Frage, ich würde sagen einfach, dass das Thema wirklich wichtig ist.

Ulrike: Okay, Ines, zum Abschluss, als allerletzte Frage, wollten wir dich fragen, ob du einen Tipp hast für unsere Hörerinnen, was hast du kürzlich gelesen, gehört, gesehen, was du uns mitgeben kannst?

Ines: Oh, also kürzlich ist gut. Nein, eigentlich ist es Tatsache, habe ich als Lesetipp mitgebracht, das ist ein wissenschaftlicher Artikel auf Englisch, also vielleicht gar nicht mal so für alle gedacht, aber ich finde den einfach mega, der ist auch schon von 1999 ein bisschen älter, zeigt aber super auf, wie Gender unseren Alltag und unsere Alltagsmobilität beeinflusst, und zwar ist das von Robin Law von, wie gesagt, 1999, der „Beyond ‘Women and Transport’: Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility“ [Link zu einem leider kostenpflichtigen Angebot: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1191/030913299666161864>] , und daher wird so ein Framework vorgestellt, wo eben so Kategorien aufgemacht werden und erklärt werden, warum hat das denn Einfluss, und das finde ich einfach eine super Lese-Empfehlungen.

Ulrike: Klingt nach einem guten Einstieg, das verlinken wir dann auch.

Ines: Genau, mal eben so ein wissenschaftlicher Artikel auf Englisch.

Ulrike: Ja, wir kriegen bestimmt im Laufe der Folgen auch noch verschiedene Empfehlungen aus verschiedenen Richtungen, aber es schadet ja nicht, mal reinzugucken.

Ines: Genau, ja doch, ich finde den sehr gut, ich empfehle den immer.

Anja: Danke, Ines, für deine Einblicke, und vielen Dank, dass das unsere erste Gästin warst in diesem Podcast, wir haben uns sehr gefreut.

Ines: Ja, Dankeschön, dass ich dabei sein durfte und bin gespannt auf die nächsten Folgen, was da alles noch ans Tageslicht befördert wird.

Anja: Wir sind auch sehr gespannt, vielen Dank. Das war die erste Folge von Verkehrsvision mit Ines Kawgan-Kagan. Euch da draußen natürlich vielen Dank fürs Zuhören. Die nächste Folge der Verkehrsvision gibt es in einem Monat, dann sprechen wir mit der Verkehrsplanerin Juliane Krause, die seit 1985 schon ihr Büro für nachhaltige Verkehrsplanung betreibt und außerdem Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des VCD ist. Wir sind schon gespannt und wünschen euch bis dahin eine gute Zeit.