

Öffentlicher Vortrag am 3. November 2005

Prof. Dr. Margaret Grieco

Maria-Goeppert-Mayer-Gastprofessorin
für „Geschlechterforschung, Verkehr und Gesellschaft“ an der TU Braunschweig
Professorin für Verkehr und Gesellschaft an der Napier University (Edinburgh)

The walking bus: the gender implications.

Der gehende Bus – Bedeutungen für das Geschlechterverhältnis



Einleitung:

Es ist mir eine besondere Freude und Ehre heute meine Antrittsvorlesung an der TU Braunschweig als Gastprofessorin des Maria-Goeppert-Mayer-Programms zu halten.

Das Spezialgebiet meiner Gastprofessur ist das Thema „Gender – Transport – Society“, untersucht werden die gesellschaftlichen Wechselwirkungen von Geschlechtszugehörigkeit, Mobilität und Verkehr. Zu diesem sehr wichtigen, aber allzu oft auch vernachlässigten Thema halte ich dieses Semester hier an der TU Braunschweig eine Vorlesung und zwei Seminare. (siehe: www.geocities.com/gender_and_transport)

Es ist mir wichtig, den Akzent auf ein Thema aus dem Fachgebiet Gender¹ und Verkehr zu setzen, welches für uns alle eine direkte und praktikable Handlungsdimension hat. Die Vorlesung will neue Perspektiven der Verkehrserziehung eröffnen und hat als Ziel, ein größeres Interesse, eine stärkere Mitwirkung der Bevölkerung bei der Verkehrsplanung und anderen aktuellen Planungsprozessen zu entwickeln.

Diese Vorlesung beschäftigt sich mit dem Wandel im Bereich Gender und Verkehr. Insbesondere geht es dabei um die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an Verkehrsplanung und an der Bereitstellung von Beförderungsmitteln in einer Gesellschaft mit immer stärkerem Umweltbewusstsein, in der die Pflicht zur Ressourcenteilung und das faire Teilen von Belastungen erkennbares politisches Anliegen sind.

¹ Gender ist ein Fachausdruck für das soziale Geschlecht, der im Deutschen keine adäquate Entsprechung hat.

Historisch gesehen wurden Frauen hinsichtlich Mobilitätsmöglichkeiten, Zugang zu Dienstleistungen, Gesundheit und Wohlstand benachteiligt. Allmählich findet im deutschen Sprachraum bezüglich verkehrspolitischer Themen eine Geschlechtersensibilisierung statt. Die Studien von Daniela Jauk und Kollegen in Graz (Hartl & Jauk, 2006) untersuchen explizit den Beförderungsbedarf und die Beförderungswünsche von Frauen, beides hinsichtlich der Bereitstellung von Leistungen und ihrer Anspruchsberechtigung an der politischen Mitwirkung. Es werden mittlerweile auch Forschungsaufträge auf diesem Gebiet von europäischen Organisationen erteilt: Vor kurzem hat das Europäische Parlament ausgewählte WissenschaftlerInnen aufgefordert, sich an einer Ausschreibung im Forschungsgebiet Frauen und Verkehr zu beteiligen. Forschungsinstitute haben begonnen, sich um Gelder für Gender und Verkehr bei der europäischen Forschungsförderung zu bemühen. Solch ein Antrag wird gerade von KollegInnen in Dänemark erstellt. Die Technische Universität Braunschweig trägt mit der Gastprofessur des Maria-Goeppert-Mayer-Programms ihren Teil zum besseren wissenschaftlichen Verständnis und einer verbesserten allgemeinen Praxis von Gender und Verkehr bei.

Akademische und politische Institutionen haben also begonnen, sich in dem Feld Gender und Verkehr zu engagieren. Es ist davon auszugehen, dass sich Veränderungen ergeben werden, die voraussichtlich die Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätswünsche europäischer Frauen in ihren jeweiligen Mitgliedsstaaten zu erfüllen helfen. Aber es gibt auch Aspekte der Agenda Geschlecht und Verkehr, welche direkt und jetzt sofort durch die BürgerInnen unterstützt und initiiert werden können.

Eine solche Neuheit ist der „Walking Bus“, „der gehende Bus“: bevor ich nun den Walking Bus beschreibe und was dieser vielleicht für Frauen bedeuten könnte, möchte ich betonen, dass ich während dieser Vorlesung sowohl die positiven, als auch die negativen Seiten des Walking Bus betrachten werde. Meine feste Überzeugung ist, dass Änderungen vorgenommen werden müssen, um den „Walking Bus zu einem gänzlich positiven Instrument zur Veränderung des Geschlechterverhältnisses werden zu lassen. Ich glaube, dass diese Änderungen machbar sind und durchgeführt werden sollten. Lassen sie uns nun aber erst einmal auf die Argumente für und wider den Walking Bus eingehen.

Was ist der Walking Bus?

Der Walking Bus ist eine Eskorte von Fußgängern, die Kinder von ihrem Zuhause zur Schule und wieder zurück begleiten. Er entlastet die einzelne Mutter davon, diese Begleitung jeden Tag machen zu müssen und ist so konzipiert, dass seltener das Auto benutzt wird und die körperliche Bewegung von kleinen Kindern erhöht wird. Der Walking Bus wird in vielen Orten Großbritanniens, der USA, der Schweiz (Pedibus), Australiens und Neuseelands angewandt. Dieser Vortrag wird die Entwicklung des Walking Bus und seine geschlechtsspezifischen Folgen hinsichtlich Mobilität und Verkehr behandeln. Er wird die Möglichkeiten einer Anwendung des Walking Bus in Deutschland untersuchen. In verschiedenen europäischen Ländern sind sowohl Infrastruktur als auch soziales Gefüge unterschiedlich aufgebaut. Diese infrastrukturellen und sozialen Unterschiede haben zur Folge, dass konkrete Ausgestaltungen des Walking Bus von Land zu Land variieren. Was in Großbritannien funktioniert, kann nicht einfach auf Deutschland übertragen werden, obwohl es natürlich als relevanter Ausgangspunkt zur Entwicklung von Anforderungsprofilen, Verfahren, Ausstattung und Erstausrüstung des Walking Bus in Deutschland dienen kann.

Der Walking Bus, übrigens eine australische Erfindung, wird in Großbritannien aktiv durch Regierungsorgane auf lokaler und staatlicher Ebene unterstützt. Er ist abhängig vom ehrenamtlichen elterlichen Engagement. Diese Eltern „fahren“ den Bus und agieren als „Schaffner“. Die Kinder laufen paarweise, ein Paar hinter dem anderen. Die Erwachsenen laufen vorne, hinten und entlang des Straßenrands dieses menschlichen „Krokodils“. Die Kinder tragen reflektierende Westen oder andere reflektierende Markierungen am Körper. Der Walking Bus kommt am Haus jedes Kindes der Gruppe oder an Haltestellen auf einer festgelegten Strecke zwischen den Wohngebieten der Kinder und der Schule vorbei. Dies hat den Vorteil, dass die Kinder in der Lage sind, ihren Schulweg ohne Gefährdung durch Fremde zu nehmen und dieses wiederum befreit Mütter davon, ihre eigenen Kinder entweder jeden Morgen zu Fuß zur Schule zu begleiten oder aber mit dem Auto zur Schule zu fahren. Letzteres ist in Hinblick auf die Erhaltung der Umwelt von Bedeutung. Gene-

rell setzt der Walking Bus voraus, dass die Schule für die Kinder zu Fuß erreichbar ist, dass sie also in der Nähe wohnen. Für Kinder, denen es auf Grund der großen Distanz nicht möglich ist zu Fuß zur Schule zu gehen, kann man das ganze aber auch so gestalten, dass ein Walking Bus innerhalb des Wohngebiets bis zur Bushaltestelle organisiert wird. Der Schulbus bringt die Kinder dann zur Schule und zurück, wo sie wieder vom Walking Bus abgeholt werden.

Der geschlechtsspezifische Nutzen des Walking Bus ist offensichtlich: Frauen haben mehr Zeit zur persönlichen Verfügung und werden in die Lage versetzt, direkt an der Planung der Mobilität ihrer Kinder mitzuwirken. Die „Walking–Bus–Bewegung“ in Großbritannien bekam beträchtliche rechtliche Unterstützung sowie Unterstützung bei der Informationsbereitstellung durch Regierungsbehörden. Sie hat nun eine sehr gut entwickelte Betreuungsstruktur für Elterngruppen, die wünschen einen Walking Bus einzurichten und durch dieses System in der Lage sind Walking-Bus-Kits (Inhalt: Informationen zur Planung eines Walking Busses, die Ausstattung um einen Walking Bus zu betreiben, wie z. B. reflektierende Westen und Informationen darüber wie effektiv diese Dienstleistung in anderen Gemeinden angenommen und unterstützt wird) zu bekommen. (siehe: www.kentwalkingbus.org/).

Walking Busse werden zusammen mit den zuständigen SchulleiterInnen organisiert und sind gesetzlich versichert. Staatliche Unterstützung auf allen Ebenen hat dafür gesorgt, dass z. B. eine so zentrale Frage wie die versicherungstechnische Absicherung dieses Vorhabens die notwendige Beachtung erfuhr. In Großbritannien führt die Kultur der gegenwärtigen Risikobewertung dazu, dass es für sehr wichtig erachtet wird versichert zu sein. In der den Walking Bus betreffenden Literatur wird dies ganz offensichtlich (siehe: www.kentwalkingbus.org/). Der vorrangig ehrenamtliche Charakter des Walking Busses erfordert eine speziell zugeschnittene Versicherung. Da jenes „Personal“ keine Kommunalangestellten sind, haben viele Gemeindebehörden ihr Programm erweitert und bieten Versicherungen für ehrenamtlich Tätige an.

Dies ist die britische Vorgehensweise. Was hat der Walking Bus nun aber mit Deutschland zu tun? Bevor wir diese Frage beantworten, lassen sie uns innehalten und realisieren, dass die britischen Behörden damit eine „Jugend-Mobilitätsstrategie“ verfolgen. Die politischen Bedenken gegenüber Umweltschädigungen, dem Anstieg des innerstädtischen Verkehrsaufkommens und dem Anstieg von extremem Übergewicht und dessen gesundheitliche Auswirkung führen zu Strategien, die es darauf anlegen die Jugend so zu erziehen, dass ihnen gesündere und umweltfreundlichere Optionen offen stehen als momentan. Dies sind Jugend-Mobilitätsstrategien und es gibt in der Tat mehr und mehr Literatur über Jugend und Verkehr. Doch zurück zu unserer Frage: Was hat das alles mit Deutschland zu tun? Nun, der Walking Bus hat Deutschland erreicht: Bremen und Paderborn haben Versuche mit dem Walking Bus gestartet. Paderborn konzentriert sich dabei auf den gesundheitlichen Nutzen. Dort geht es den Verantwortlichen darum, dass Kinder zu Fuß zur Schule gehen, anstatt dass sie von ihren Eltern mit dem Auto dorthin gebracht werden (siehe www.paderborn.de/microsite/walking_bus). Die Schlagzeile dieser Seite lautet: „Zeitbombe Übergewicht – ‚Walking buses‘ als Präventionsmaßnahme“. Es ist an der Zeit, die Möglichkeiten des Walking Bus zu evaluieren, um herauszufinden, welche sozialen und infrastrukturellen Modifizierungen notwendig sind, um diesen zum Erfolg zu führen – ganz egal ob nun in Großbritannien oder in Deutschland.

Der positive Beitrag des Walking Bus

Vier wichtige Diskussionsbereiche über den positiven Beitrag des Walking Bus erscheinen regelmäßig in der Literatur:

- Diskurs über Umweltverträglichkeit: durch Reduktion von Emissionen.
- Zukunftsfähigkeit der Städte: durch Verminderung des Verkehrsaufkommens.
- Nachhaltige Gesundheitsförderung: durch Vermeidung von Übergewicht.
- Verkehrserziehung: eine frühe Sozialisation des Zufußgehens wirkt sich nachhaltig auf die drei anderen Diskussionsbereiche aus.

Der Fokus und die Überlegungen von Politikern richten sich auf den so genannten „school run“: ein Fachausdruck, um den morgendlichen Bringverkehr zur Schule und das Abholen am Nachmittag durch Mütter zu bezeichnen. Das morgendliche Hinbringen zur Schule fällt zeitlich mit anderen Hauptverkehrszeiten zusammen und trägt damit einen Teil zu morgendlichen Verkehrsstaus und zum Verkehrskollaps bei. Abgesehen vom Beitrag zu einem höheren Verkehrsaufkommen erzeugen diese Fahrzeuge lokale Verkehrsstörungen und Parkplatzprobleme in den Wohngebieten in denen sich Schulen befinden. Der „school run“ wird mehr und mehr als örtliche Umweltbelastung angesehen. Den Schulen werden zur Entwicklung von Plänen zur Verringerung oder Vermeidung des „school run“ Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Seitens der britischen Regierung sind Schulen primäres Ziel der Strategien der Verkehrslenkung um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und als Konsequenz die Emissionen zu reduzieren (siehe Schaukasten 1).

Schaukasten 1: Auszug aus der NUT Website
(www.teachers.org.uk/showwirearchive.php?id=1062067) vom 18.10.2005

Zielscheibe: „school run“

Ein neuer £ 50 Millionen-Aktionsplan zur Problemlösung von Verkehrsstörungen, die im „school run“ begründet liegen, wurde durch das Erziehungs- und das Verkehrsministerium initiiert.

„Der Schulweg – ein Handlungskonzept“ wird den Schulen helfen einen sicheren und gesunden Schulweg zu fördern und Kinder darin bestärken zu Fuß zu gehen, das Fahrrad oder den Bus zu benutzen.

Die Initiative kommt zustande nachdem sich die Anzahl der Kinder, die in die Schule gefahren werden, in den letzten 20 Jahren verdoppelt hat und 15 % der Kinder unter 15 Jahren an Fettsucht leiden .

Der Plan bittet Schulen und Kommunen ein Schulweg-Konzept für die nächsten Jahre zu erstellen, der Eltern, Schüler und lokale Transportunternehmen/Verkehrsunternehmen berät.

Dadurch wird die Entwicklung von Straßensicherheitskompetenzen wie z. B. durch Fahrradfahrtraining –speziell an Grundschulen, unterstützt. Schulen wurden auch dazu aufgefordert den Schulbeginn zeitlich zu staffeln um Verkehrsstaus zu bekämpfen.

Charles Clarke bemerkte: „ Wir wollen Schulen und lokale Schulbehörden darin bestärken diese Ideen anzuwenden um das sichere Zufußgehen, Fahrrad- und Busfahren zu einer sicheren und realistischen Option für mehr Schulen und ihre Schüler werden zu lassen.“

Diese Regierungsinitiative, mit dem Ziel den „school run“ aufzulösen, hat für Kommunen und einzelne Schulen neue Ressourcen für die Entwicklung einer Schulweggestaltung, die Zufußgehen integriert, erschlossen.

Schaukasten 2: Auszug aus der Peterborough City Council Website:
(www.peterborough.gov.uk/page4498) vom 18.10.2005

Schulen werden ermahnt Verkehrsstörungen durch „school run“ mit Hilfe von Regierungszuschüssen in Angriff zu nehmen

Schulen, die Verkehrsstörungen und -gefahren, verursacht durch den „school run“ bekämpfen wollen, werden dringend gebeten an einem kostenlosen 1-Tages-Workshop, organisiert durch Stadtverwaltung von Peterborough, teilzunehmen. Der Workshop findet nächsten Monat (September) mit dem Thema: „Wie bewirbt man sich um Regierungsgelder?“ statt.

Der Workshop findet im Deafblind UK Centre beim Cygnet Business Park, Hampton statt und wird den Schulen zeigen, wie sie rechtzeitig einen Schulwegplan fertig stellen, um sich für Zuschüsse im Februar 2006 zu bewerben.

Im letzten Monat wurde 16 Schulen in Peterborough ein Zuschuss von insgesamt £ 82.000 gewährt. Die Gelder flossen aus der Regierungsinitiative: „Travelling to School“ zur Realisierung von Plänen, die Zufußgehen, Fahrradbenutzung und den Busnehmen zur Schule leichter und sicherer machen. Normalerweise schwanken diese Zuschüsse zwischen £ 5.000 und £ 10.000.

Zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Unterlagen werden verschiedene negative Aspekte des „school run“ hervorgehoben, sehr häufig sind dies ökologische Aspekte. Bei Argumenten für den Walking Bus wird häufig der Zusammenhang zwischen „school run“, Verkehrsstörungen und Umweltzerstörung aufgezeigt.

Zukunftsfähigkeit der Städte: durch Verminderung des Verkehrsaufkommens

Wie wir bereits festgestellt haben, gibt es einen Zusammenhang zwischen Umweltverträglichkeit (Reduktion von Abgasen) und der Zukunftsfähigkeit der Städte (Reduktion von Verkehrsstörungen und örtlicher Beeinträchtigungen). In dem man sich darauf konzentriert für den Schulweg das Auto weniger zu benutzen, sieht es so aus, als ob beide Ziele erreicht werden. Der Walking Bus ist aber nicht die einzige Strategie, die in Betracht kommt. Es könnten z. B. „Fahrrad-Busse“ – Kinder fahren in der Gruppe unter Aufsicht mit dem Fahrrad zur Schule – eingesetzt werden. Die Kinder könnten auch zu einem Punkt, der weniger frequentiert wird als das Schultor, gebracht werden, dann würde von dort aus ein Walking Bus eingesetzt werden. Fahrgemeinschaften werden zurzeit gesondert vom Walking Bus praktiziert, könnten aber zusammen mit diesem organisiert werden, um dadurch eine flexiblere Gestaltung z. B. bei extremen Witterungsverhältnissen oder bei außerplanmäßigem Schulschluss wegen zusätzlicher Schulangebote (Arbeitsgemeinschaften), etc. zu ermöglichen.

Nachhaltige Gesundheitsförderung: durch Vermeidung von Übergewicht.

Eine der überzeugendsten Logiken, im Zusammenhang mit dem Walking Bus sind Wirkung und Bedeutung, die das Zufußgehen in der Kindheit kurz- und langfristig auf die Gesundheit haben könnten. In einer Zeit in der die Anzahl der Kinder, die unter Übergewicht leiden, dramatisch ansteigt, wird von allen gesundheitspolitischen Institutionen das Zufußgehen als Steuerungselement zur Reduzierung von Fettleibigkeit bei Kindern angesehen. In das britische gesundheitspolitische Bezugssystem passt der Walking Bus also perfekt. Häufig wird darauf hingewiesen, dass gleichzeitig mit dem Anstieg der Anzahl übergewichtiger Kinder eine staatliche Politik des Ausverkaufs von Schulsportplätzen stattgefunden hat. Das ganze gesundheitliche Wohlbefinden am „Gehen“ zur Schule festzumachen, würde jedoch bedeuten, andere wichtige Aspekte auszublenden, etwa die Zugänglichkeit größerer Spielflächen für Kinder, auf denen ungezwungen und spontan verschiedene Sportarten und Ausgleichssport betrieben werden können.

Verkehrserziehung: eine frühe Sozialisation zum Zufußgehen wirkt sich nachhaltig auf die drei anderen Diskussionsbereiche aus.

Ein wesentlicher Gesichtspunkt der Walking-Bus-Bewegung ist, dass sie ein wichtiges Mittel frühkindlicher Verkehrserziehung darstellt. Die Organisation des Walking Bus gemeinsam durch Eltern und Kinder sorgt für ein schlüssiges Instrument zur theoretischen und praktischen Vermittlung von Wissen über Verkehrssicherheit. Die Freude am Zufußgehen kann eine längerfristige, bis ins Erwachsenenalter reichende, Präferenz werden. Eine solch frühe Sozialisation kann Einfluss auf die Umwelt, den städtischen Kontext und die Gesundheit der Bevölkerung haben. Forschung, die diese Vorteile des Walking Busses untermauert, ist bis jetzt noch nicht gemacht worden, obwohl dies Ansprüche sind, die immer wieder an den Walking Bus gestellt werden. In Deutschland gab es, obwohl laut Gliewe et al. (1998) die Mehrheit der Grundschul Kinder 1998 zu Fuß zur Schule gehen, Belege für „school run“, mit den dazugehörigen Problemen von Verkehrsstörungen in der Nähe des Schultors. Selbst wenn die Mehrheit der Kinder gemäß dieser Nachweise bereits schon zu Fuß zur Schule geht, weist der Walking Bus im Vergleich ein höheres Maß an Sicherheit und größere Zeiterparnis für die Eltern auf. Historisch gesehen wies Deutschland eine schlechte Bilanz in punkto Sicherheit von Kindern und Verkehrsunfälle auf. Obgleich sich diese Werte sehr zum positiven verändert haben, ist es immer noch so, dass die Straßenverkehrssicherheitssituation für Kinder noch mehr verbessert werden kann (Gliewe et. al., 1998). Dieses im Blick ist zu vermerken, dass der Walking Bus die gefährlichen Komponen-

ten des Schulweges besser überwinden kann, als dies dem einzelnen Kind, auf sich alleingestellt oder in Begleitung von älteren Kindern, möglich ist. Es sieht in der Tat so aus, als ob der Walking Bus für Deutschland geeignet sei, wenn auch aus etwas anderen Gründen als denen in Großbritannien. In Deutschland könnte er zum Einsatz kommen um eine noch größere Sicherheit für diejenigen zu gewährleisten, die bereits zu Fuß zur Schule gehen. In Großbritannien wird er angewandt, um neue Verhaltensmuster bzgl. des Gehens zu etablieren und um Muster, die die motorisierte Beförderung von Kindern betreffen und die einen Anstieg der Pkw pro Haushalt zur Folge hatten, zu korrigieren. Laut der zur Verfügung stehenden Fallstudie wird der Walking Bus in Großbritannien häufiger praktiziert als in Deutschland. Wahrscheinlich wird dieser Unterschied durch die Befürwortung und Bereitstellung von Mitteln seitens der britischen Regierung im Rahmen ihrer Pkw-Nachfragesteuerungspolitik erklärbar. Für eine stärkere Akzeptanz und Verbreitung in Deutschland wird vielleicht ähnliche institutionelle Unterstützung gebraucht. Anders ausgedrückt, wahrscheinlich benötigt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit (in Deutschland, in einer Umwelt, in der der Großteil der Kinder schon zu Fuß geht) eine etwas andere politische Argumentation um den Walking Bus zu etablieren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Experten darin überein zu stimmen scheinen, dass der Walking Bus gut für die Gesundheit der Kinder, eine gesunde Umwelt, ein funktionierendes Stadtgebiet und für die Verkehrssicherheit ist. Aber was ist mit den geschlechtsspezifischen Auswirkungen. Sind diese alle positiv?

Die derzeitigen Einwände gegen den Walking Bus

Wir haben darüber gesprochen, was ein Walking Bus ist und über die Gründe, die häufig für seinen Einsatz angeführt werden. Wir haben uns nun die Frage zu stellen: Gibt es Grenzen für den Walking Bus? Allerdings gibt es welche und all zu oft werden diese vernachlässigt. Dies wiederum führte zu einer gesellschaftlichen Welle unhinterfragter Akzeptanz dieses Verfahrens in Großbritannien und anderen Teilen Europas.

Hier und heute konzentrieren wir uns auf die als am wichtigsten angesehenen Einwände. Es gibt andere, aber für unser Anliegen wollen wir uns einfach auf vier von diesen konzentrieren. Hinsichtlich erhobener Einwände oder geforderter Korrekturen zur praktikablen Gestaltung des Walking Busses muss ein Set von vier Problemkreisen in Betracht gezogen werden:

- Geschlechtsspezifische Auswirkungen bzgl. der Verfügung über Zeit durch Frauen
- Die jahreszeitliche Dimension und deren Einfluss auf das kindliche Wohlbefinden während des Zufußgehens.
- Konstruktion des Gehwegs und die Gefahren durch große Gruppen von Kindern auf schmalen Raum (Bürgersteig) in unmittelbarer Nähe zur verkehrsreichen Straße.
- Neugestaltung von Verhaltensmustern bzgl. der Raumnutzung (www.eaue.de/winuwd/56.htm)

Geschlechtsspezifische Auswirkungen bzgl. der Verfügung über Zeit durch Frauen.

Zuvor wiesen wir darauf hin, dass der Walking Bus jede Mutter davon befreit, die tägliche „Reise“ zur Schule mit ihrem Kind zu unternehmen. Es gibt aber noch andere geschlechtsspezifische Auswirkungen.

Da ist die Frage über den Umfang mit dem die Väter ebenfalls in Walking-Bus-Maßnahmen einbezogen werden. Die Wegbegleitung zu vielen verschiedenen Aktivitäten fällt typischerweise Frauen zu. Es geht darum, ob der Walking Bus die Schulwegbegleitung als eine Aufgabe von Frauen zementiert. Soweit wir das überblicken können, gibt es bis jetzt in Verbindung mit dem Walking Bus keine Forschung über Geschlechtsunterschiede bei ehrenamtlichen Tätigkeiten. Wir haben bis jetzt auch keine Literatur gesichtet, die erörtert, auf welche Weise Väter stärker bei der Organisation und Durchführung des Walking Bus involviert werden könnten. Interessanterweise werden Männer in der Literatur so dargestellt, als ob sie beteiligt wären. Art und Umfang dieser Beteiligung sind unbekannt.

Eine zusätzliche Komponente, die zu berücksichtigen ist, ist die Komplexität der Koordination mit anderen und damit die Schwierigkeiten die bei der Erstellung eines Einsatzplans der freiwilligen HelferInnen eines Walking Bus entstehen oder noch viel alltäglicher: die Schwierigkeiten die auftreten, um sicherzustellen, dass Mütter ihre Kinder letztendlich rechtzeitig zum Walking Bus bringen oder abholen .

Den Schulweg mit dem Auto hin und zurück zu erledigen, gibt der Mutter in einem städtischen Umfeld, in dem viele zu erledigende Aktivitäten weit verstreut stattfinden und in einen bestimmten Zeitrahmen passen müssen, wahrscheinlich größere und notwendige Flexibilität. Für eine Mutter ist der Pkw wahrscheinlich wichtig für die Planung des zeitlichen Ablaufs einer sicheren Geleitung ihrer Kinder zu deren jeweiligen Veranstaltungen. Noch einmal: die Forschung über Walking Busse wurde im Wesentlichen über deren Sicherheit und die kindliche Wahrnehmung dieser Einrichtung durchgeführt, abgesehen von Untersuchungen, die aufzeigen wo genau Walking-Bus-Projekte implementiert wurden. Soweit ich das ermitteln konnte, existiert keine Forschung über Terminierungsprobleme, mit denen Frauen rund um das Thema Walking Bus konfrontiert werden und über irgendwelche Spannungen, die daraus eventuell resultieren. Es gibt einige Hinweise in der Literatur, dass solche Probleme auftreten. Einige Walking Busse holen die Kinder nur am Morgen ab und bringen sie nach der Schule nicht zurück. Im Falle von Wetterunbeständigkeiten werden dann die Mütter pünktlich da sein und ihre Kinder abholen. Falls die Mutter nicht da ist, muss der/die „BusfahrerIn“ oder „SchaffnerIn“ auf das Kind aufpassen bis der Erziehungsberechtigte auftaucht.

Bei Überlegungen zur Entwicklung eines Walking Busses müssen solche Faktoren mitberücksichtigt werden, dafür gibt es aber in der den Walking Bus fördernden Literatur keine eindeutige Anleitung. Die Gleichstellung der Geschlechter durch den Walking Bus muss zuerst näher, mit einem besseren Verständnis des Mobilitätsverhaltens von Haushalten, überprüft werden. Daraufaufgehend müssen Maßnahmen entwickelt werden, die es ermöglichen mit den üblichen Verhaltensmustern, mit denen auf in diesem Zusammenhang auftretenden Schwierigkeiten reagiert wird, fertig zu werden.

Die jahreszeitliche Dimension und deren Einfluss auf das kindliche Wohlbefinden während des Zufußgehens.

Kinder sind die am stärksten gefährdeten Benutzer des Mobilitäts- und Verkehrssystems. Darüber, dass Kinder dazu aufgefordert werden zum Nutzen der Umwelt zu Fuß zu gehen, während Erwachsene autofahren, muss sorgfältig nachgedacht werden. Es gibt Bedingungen unter denen das Zufußgehen für Kinder gesund ist und es gibt jahreszeitliche Bedingungen, da ist es das nicht. Fast jede Abbildung eines Walking Busses wurde an einem sonnigen Tag ohne eine Wolke am Himmel aufgenommen. Das ist tolles Marketing, aber eine schlechte Wiedergabe der Mobilitäts- und Verkehrsrealität.

Der Walking Bus muss, insbesondere hinsichtlich extremer Witterungsverhältnisse, mit mehr Aufmerksamkeit auf die jahreszeitliche Dimension betrachtet werden. Die Kombination des Walking Bus mit Schlechtwetteralternativen, wie z. B. Fahrgemeinschaften oder bedarfsgesteuerten Verkehrssystemen, wäre eine sinnvolle Richtung, die man einschlagen könnte. Bis zum heutigen Zeitpunkt ist uns keine Diskussion dieses Aspekts bekannt. Aus eigener Erfahrung – denn ich lebe das halbe Jahr bei extrem kalten Temperaturen in der Nähe der Great Lakes/ Nordamerika – und im Bewusstsein des Potentials neuer Technologien bei immer schnelleren Neuterminierungen gemeinsamer Aktivitäten, glaube ich, dass dies alles ein Hauptargument für die Unattraktivität des Walking Busses ist.

Konstruktion des Gehwegs und die Gefahren durch große Gruppen von Kindern auf schmalem Raum in unmittelbarer Nähe zur verkehrsreichen Straße.

In vielen Dörfern und Städten Großbritanniens hat sich seit den Zeiten von Pferd und Fuhrwerk die Infrastruktur des Bürgersteiges im Verhältnis zur Straße nicht verändert. Andererseits haben sich das Straßenverkehrsaufkommen und die Straßenverkehrsgeschwindigkeit stark erhöht. Die Konsequenz davon ist, dass

sich Walking Busse auf engen Gehwegen, nur mit der Bordsteinkante als Abgrenzung zur Straße, fortbewegen.

Vielorts in Deutschland spielt das keine große Rolle, nämlich dann wenn es so organisiert ist, dass Gehwege an Häuserzeilen vorbeiführen und Fahrradwege die Barriere zwischen Fußgängern und dem motorisierten Verkehr bilden.

In Großbritannien muss in einer motorisierten Umwelt die Einführung des Walking Bus als eine „Transportstrategie für Jugendliche“ gleichzeitig mit einer Neugestaltung der Bürgersteige einhergehen. Nur dann ist der Walking Bus in der Lage den vielen Ansprüchen, die an ihn gestellt werden, wie z. B. Soziabilität von Kindern zu ermöglichen, gerecht zu werden. Ein Walking Bus auf engstem Raum wird es anderen Fußgängern erschweren vorbeizukommen und dies wiederum verursacht Sicherheitsgefahren für die Fußgänger und die Kinder. Wir kennen keine Studie, die die Bewegung der Kinder in einem Walking Bus auf einem schmalen Bürgersteig untersuchten, noch ist uns irgendeine Studie bekannt, die versucht hat eine für Großbritannien typische, bezogen auf die Konstruktion des Bürgersteiges, Untersuchungssituation zu schaffen

In Deutschland stellen schmale Bürgersteige sicher, dass Platz für die Autostraße, den Fahrradweg und den Bürgersteig vorhanden ist. Diese engen Bürgersteige sind ein möglicher Konfliktgrund zwischen Walking Bus und Fahrradfahrern, dann wenn Fahrradfahrer Bürgersteige überqueren. Nur Veränderungen im Design würden dazu führen den Walking Bus in Deutschland zu etablieren, die Leute von ihm zu überzeugen.

Neugestaltung von Verhaltensmustern der Raumnutzung.

Die Diskussion über hohes Verkehrsaufkommen, die Umwelt und die Motorisierung verfehlt im Allgemeinen sich so mit dem Bedarf einer Neugestaltung der Verhaltensmuster der Raumnutzung zu befassen, dass motorisierter Verkehr weniger notwendig und Zufußgehen attraktiver wird.

Im Wesentlichen kompensiert der Walking Bus die Gefahren im Verkehr, die Kinder ohnehin auf ihrem Weg zur Schule erleben. Falls Zufußgehen eine Gewohnheit werden soll, ist es richtig und wichtig, Wohnviertel und Schulen durch verkehrsfreie Wege oder Korridore zu verbinden. Das Vorhandensein und die Erreichbarkeit örtlicher Schulen wird eher von Planern und Bildungsbehörden als von den Eltern, die die Schulwegbegleitung organisieren, bestimmt. Wenn Kinder heutzutage mit dem Auto in die Schule gebracht werden, kann man das als Anpassung an schlechte oder unbequeme Verhaltensmuster der Raumnutzung ansehen. Diese Verhaltensmuster wurden größtenteils aus Effizienz- und Kosteneinsparungsgründen institutionalisiert. Oft sind die Entfernungen, die Schulen und Haushalte trennen ein relativ unsichtbares Ergebnis städtischer Raumnutzung auf Grund der nicht aufgezeigten (Eskort-)Arbeit von Frauen. Ein immer stärker ansteigendes Verkehrsaufkommen hat das Ausmaß des „school run“ als Ausmaß geschlechtsspezifischer Mobilitätsaktivitäten der Haushalte sichtbar werden lassen. Es steht im Mittelpunkt des politischen Interesses, den „school run“ gänzlich zu eliminieren. Die dazu notwendigen Maßnahmen, z. B. entsprechende Investitionen zur Neugestaltung der Raumnutzung, um Kindern innerhalb ihrer Wohngebiete eine schulische Ausbildung zu ermöglichen, zur Gestaltung von kinderfreundlichen und verkehrsfreien Schulwegen oder zur Bereitstellung umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel, die Kinder zur Verfügung stehen ohne dass der eigene Pkw benutzt werden muss, wurden bis jetzt nicht unternommen.

Seit langem ist der Entwurf autofreier Städte von Interesse in Deutschland. Die Walking-Bus-Bewegung mag ein Indikator dafür sein, dass dies in Zukunft möglich sein könnte (siehe: www.eaue.de/winuwd/56.htm).

Fazit:

In dieser Antrittsvorlesung, die sich mit dem Walking Bus als Thematik von Gender und Verkehr im Rahmen und im Geiste des dies alles hier unterstützenden Maria-Goeppert-Mayer-Programms beschäftigte, haben wir tatsächlich vorhandene Leistungen des Walking Busses zur Gleichstellung der Geschlechter hingewiesen, aber auch darauf, dass noch sorgfältigere Forschung über die Besonderheiten dieses wechselseitigen

Verhältnisses notwendig ist. Wir haben darauf aufmerksam gemacht, dass es wichtig ist, dass von Seiten der Politiker ergänzende Maßnahmen bei der Konzeption einer Jugend-Transport-Strategie, zur Sicherstellung, dass Kinder nicht nur zu Fuß gehen, sondern dies auch in einem vor Gefahren und Abgasen durch den angrenzenden Verkehr sicheren Umfeld tun, eingeleitet werden müssten.

Zum Schluss dieser Vorlesung wollen wir drei wichtige Bereiche zur Entwicklung und zum weiteren Nachdenken über die Einführung des Walking Busses aufzeigen:

- Integration der Kindern zur Verfügung stehenden Verkehrs- und Mobilitätsmöglichkeiten.
- Evaluierung der Bedingungen und Möglichkeiten für flexible Walking Bus Maßnahmen
- Teilen der Belastungen bei der Schulwegbegleitung

Integration der Kindern zur Verfügung stehenden Verkehrs- und Mobilitätsmöglichkeiten.

Wir glauben, dass für die Beförderung von Kindern die ganze Variationsbreite der Verkehrsmodi genutzt werden sollte. Es gibt keinen Grund, warum der Walking Bus und die Straßenbahn nicht kombiniert oder warum nicht bedarfsgesteuerte Verkehrsmittel benutzt werden. Wenn nur Kinder zu Fuß gehen und Erwachsene weiter mit dem Auto fahren, wirft das die Frage nach der Gleichheit im Verkehr auf. Kinder können sich auch in einer abgasfreien Umgebung bewegen. Zu Fuß zur Schule zu gehen ist nicht die alleinig selig machende Art und Weise. Entsprechend sollten, wenn den Kindern ein umweltfreundlicher Schulweg ermöglicht wird, Fragen der Gleichheit/Gerechtigkeit behandelt werden. Der Umstand, motorisierten Verkehr von denjenigen in unserer Gesellschaft, die am ungeschütztesten sind, abzuwenden, um die Probleme der motorisierten Verkehrsnutzung durch die Gesamtbevölkerung zu lösen, verlangt nach sorgfältiger Betrachtung.

Evaluierung der Bedingungen und Möglichkeiten für flexible Walking-Bus-Maßnahmen

Hierbei geht es uns darum, die Aufmerksamkeit auf den Nutzen neuer Informations- und Kommunikationstechnologien zu lenken. Diese könnten Kinder, wenn die Umstände dies erfordern, in die Lage versetzen, vom Walking Bus zu einem anderen Modus/Verkehrsmittel zu wechseln. Die Einbindung von bedarfsgesteuerten Verkehrsmöglichkeiten, z. B. dann falls ein einzelnes Kind später nach dem allgemeinen Schulschluss abgeholt werden müsste, oder das Wechseln vom Walking Bus zu bedarfsgesteuerten Verkehrsmöglichkeiten bei schlechten Wetterverhältnissen, würde eine höhere Qualität in punkto Sicherheit und Bequemlichkeit für Kinder und ihre Mütter ergeben.

Teilen der Belastungen bei der Schulwegbegleitung

Es müssen die das Thema betreffenden gegenwärtigen geschlechtsspezifischen Verhaltensmuster untersucht werden. Es müssen Strategien, die für eine „gleiche“ Belastung von Frauen und Männern sorgen, entwickelt werden. Walking Busse mögen unter ganz bestimmten Bedingungen gut für die Gesundheit der Kinder sein, dürfen dabei aber nicht gegen die Gleichstellung der Geschlechter wirken.

Ich möchte mich sehr herzlich dafür bedanken, dass sie sich die Zeit genommen haben und heute hier sind. Wenn sie möchten, können sie diese Vorlesung im Original und in der deutschen Übersetzung im Internet nachlesen. Für diejenigen, die daran interessiert sind, finden sich dort weitere Quellen, die ihnen dabei helfen in ihrer eigenen Gemeinde einen Walking Bus ins Leben zu rufen und zu organisieren. und ich hoffe sehr, dass die heute hier angeführten Hinweise/Bedenken für ihre jeweiligen Projekte gegenstandslos sein werden.

übersetzt aus dem Englischen ins Deutsche von **Renate Kastrowsky-Kraft**

Supporting references:

- Katja Hartl & Daniela Jauk (2005) Gender sensitive governance in the field of transport: Focus Groups with 'Women from the street'. University of Graz, Austria. Forthcoming in European Spatial Research and Policy. 2006/1
- Rudolf Gliewe (ADAC), Maria Limbourg (University of Essen) and Beate Pappritz (ADAC), German Examples of Safer Routes to School. Paper presented at the Road Safety Education Conference in York, June 1998. @ <http://www.uni-essen.de/~qpd400/texte.ml/york.html>

UK sites:

- <http://www.tfl.gov.uk/tfl/travelwise/travelwise-safer-routes.shtml#walkingbused>
- <http://www.kentwalkingbus.org/>
- <http://www.warwickshire.gov.uk/Web/corporate/pages.nsf/Links/0B8207464CC5ADC580256C3F004B8361>

German sites and materials:

- http://www.paderborn.de/microsite/walking_bus
- Rudolf Gliewe (ADAC), Maria Limbourg (University of Essen) and Beate Pappritz (ADAC), German Examples of Safer Routes to School. Paper presented at the Road Safety Education Conference in York, June 1998. @ <http://www.uni-essen.de/~qpd400/texte.ml/york.html>

Switzerland:

- The Pedibus, Bern, Switzerland: <http://www.vcs-be.ch/Projekte/Pedibus/Pedibus.htm>

France:

- http://w.mairie-gieres.fr/article.php3?id_article=293

New Zealand:

- <http://www.pinnacleresearch.co.nz/wsb/wsb.htm>

Titelbild: Image courtesy of Sarah Marshall @ <http://www.thewalkingbus.co.uk>

Übersetzung: Renate Kastrowsky-Kraft

Eine gemeinsame Veranstaltung von:



**fakultät für
Maschinenbau**



Braunschweiger Zentrum für Gender Studies
Pockelsstraße 11
38106 Braunschweig
Tel.: 0531 – 391-4548
E-mail: gender-zentrum@tu-bs.de
Internet: www.genderzentrum.de

Wir danken für die Förderung der Maria-Goeppert-Mayer-Gastprofessur von Margaret Grieco durch das Niedersächsische Ministerium für Wissenschaft und Kultur.