Europäisches Parlament
2019-2024

Ausschuss für die Rechte der Frau und die Gleichstellung der Geschlechter

2022/2140(INI)

3.3.2023

ENTWURF EINES BERICHTS

über die Schaffung eines europäischen Verkehrswesens, das den Bedürfnissen von Frauen gerecht wird
(2022/2140(INI))

Ausschuss für die Rechte der Frau und die Gleichstellung der Geschlechter

Berichterstatterin: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Verfasserin der Stellungnahme des gemäß Artikel 57 der Geschäftsordnung assoziierten Ausschusses:
Caroline Nagtegaal, Ausschuss für Verkehr und Tourismus

PR_INI

INHALT

Seite

ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....3

BEGRÜNDUNG.....10

ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu der Schaffung eines europäischen Verkehrswesens, das den Bedürfnissen von Frauen gerecht wird
(2022/2140(INI))

Das Europäische Parlament,

– gestützt auf die Artikel 2 und 3 des Vertrags über die Europäische Union,

– gestützt auf die Artikel 8, 10, 19 und 157 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

– gestützt auf die Artikel 21 und 23 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union,

– unter Hinweis auf die Agenda 2030 der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung und die Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG), insbesondere das Ziel Nr. 5 sowie die dazugehörigen Zielvorgaben und Indikatoren,

– unter Hinweis auf das Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 18. Dezember 1979 zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau,

– unter Hinweis auf die ab 1975 geltenden EU-Richtlinien über verschiedene Aspekte der Gleichbehandlung von Frauen und Männern, einschließlich Richtlinie 79/7/EWG des Rates vom 19. Dezember 1978 zur schrittweisen Verwirklichung des Grundsatzes der Gleichbehandlung von Männern und Frauen im Bereich der sozialen Sicherheit[1], Richtlinie 92/85/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von schwangeren Arbeitnehmerinnen, Wöchnerinnen und stillenden Arbeitnehmerinnen am Arbeitsplatz[2], Richtlinie 2004/113/EG des Rates vom 13. Dezember 2004 zur Verwirklichung des Grundsatzes der Gleichbehandlung von Männern und Frauen beim Zugang zu und bei der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen[3], Richtlinie 2006/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 zur Verwirklichung des Grundsatzes der Chancengleichheit und Gleichbehandlung von Männern und Frauen in Arbeits- und Beschäftigungsfragen[4], Richtlinie (EU) 2019/1158 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben für Eltern und pflegende Angehörige und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/18/EU des Rates[5], und Richtlinie 2010/41/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zur Anwendung des Grundsatzes der Gleichbehandlung von Männern und Frauen, die eine selbständige Erwerbstätigkeit

[1] ABl. L 6 vom 10.1.1979, S. 24.
[2] ABl. L 348 vom 28.11.1992, S. 1.
[3] ABl. L 373 vom 21.12.2004, S. 37.
[4] ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 23.
[5] ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 79.

ausüben, und zur Aufhebung der Richtlinie 86/613/EWG des Rates[6],

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 17. Juni 2009 mit dem Titel „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ (COM(2009)0279),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 5. März 2020 mit dem Titel „Eine Union der Gleichheit: Strategie für die Gleichstellung der Geschlechter 2020-2025“ (COM(2020)0152),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (COM(2020)0789),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 14. Juli 2021 mit dem Titel „‚Fit für 55‘: auf dem Weg zur Klimaneutralität – Umsetzung des EU-Klimaziels für 2030“ (COM(2021)0550),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 14. Dezember 2021 mit dem Titel „Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität“ (COM(2021)0811),

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern[7],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 21. Januar 2021 zu der geschlechtsspezifischen Sichtweise in der COVID-19-Krise und der Zeit danach[8],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 21. Januar 2021 zu der EU-Strategie für die Gleichstellung der Geschlechter[9],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Oktober 2021 zu dem EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Empfehlungen für die nächsten Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“[10],

– unter Hinweis auf den Bericht über den Geschlechtergleichstellungsindex 2022 des Europäischen Instituts für Gleichstellungsfragen (EIGE),

– unter Hinweis auf die Studie der Fachabteilung Bürgerrechte und konstitutionelle Angelegenheiten der Generaldirektion Interne Politikbereiche des Europäischen Parlaments vom 16. Dezember 2021 mit dem Titel „Frauen und Verkehr“,

[6] ABl. L 180 vom 15.7.2010, S. 1.
[7] ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1.
[8] ABl. C 456 vom 10.11.2021, S. 191.
[9] ABl. C 456 vom 10.11.2021, S. 208.
[10] ABl. C 132 vom 24.3.2022, S. 45.

– unter Hinweis auf die Studie der Kommission vom 14. September 2022 mit dem Titel „Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report“ (Studie zur sozialen Dimension des zukünftigen Verkehrssystems der EU mit Blick auf Nutzer und Fahrgäste – Abschlussbericht),

– gestützt auf Artikel 54 seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Tourismus,

– unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für die Rechte der Frau und die Gleichstellung der Geschlechter,

A. in der Erwägung, dass die Gleichstellung der Geschlechter ein Grundwert der EU ist und sich in sämtlichen Bereichen der Politik der EU niederschlagen muss; in der Erwägung, dass das Recht auf Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung ein Grundrecht ist, das in den Verträgen und der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankert ist;

B. in der Erwägung, dass die in ganz Europa durchgeführten Forschungen gezeigt haben, dass geschlechtsspezifische Gewalt in öffentlichen Räumen und öffentlichen Verkehrsmitteln ein wachsendes Problem darstellt;

C. in der Erwägung, dass eine schlecht durchdachte Verkehrspolitik bestehende Armut und soziale Ausgrenzung weiter verschärfen kann; in der Erwägung, dass es nach wie vor an nach Geschlecht aufgeschlüsselten Daten und geschlechtsspezifischen Analysen zum Verkehrswesen mangelt, was die Umsetzung einer zielgerichteten, auf die Bedürfnisse des Einzelnutzers und von Familien ausgerichteten Verkehrspolitik behindert;

D. in der Erwägung, dass ein geschlechtsspezifischer Ansatz bei der Stadtplanung entscheidend zur Verbesserung der Lebensqualität von Frauen beiträgt;

E. in der Erwägung, dass sich die Art der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur je nach Geschlecht und weiteren Faktoren hinsichtlich Komplexität, Nutzungshäufigkeit, Verkehrsmittel, Nutzungsdauer, Nutzungszweck, Kosten sowie der gebotenen Verkehrssicherheit und Sicherheit für den Nutzer bzw. die Nutzerin unterscheidet;

F. in der Erwägung, dass das Verständnis von Mobilitätsmustern und Mobilitätsbedürfnissen für die Entwicklung einer geschlechtsspezifischen Verkehrspolitik von grundlegender Bedeutung ist, damit weibliche Nutzer von Verkehrsmitteln eine Auswahl an sicheren, erreichbaren, zuverlässigen, nachhaltigen und diskriminierungsfreien Verkehrsmitteln haben;

G. in der Erwägung, dass mehr Frauen als Männer regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel nutzen und ihre Wege häufiger mit Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf ein anderes verbunden sind;

H. in der Erwägung, dass bei der begrüßenswerten Einführung neuer Fahrzeug- und Automatisierungstechnologien die besonderen Bedürfnisse von Frauen berücksichtigt werden müssen;

I. in der Erwägung, dass ein nachhaltiges Verkehrswesen einen gleichberechtigten Zugang zur Verkehrsinfrastruktur erfordert, und zwar durch Maßnahmen, die für eine bessere Mobilität für alle und eine gleichwertige Dienstleistungsqualität in städtischen und ländlichen Gebieten sorgen;

J. in der Erwägung, dass in der Fahrzeugkonstruktion, einschließlich bei der Sicherheitsausstattung häufig von einer größerwüchsigen, stereotypisch männlichen Gestalt des Fahrzeugnutzenden ausgegangen wird, was zu einer verminderten Nutzersicherheit für kleinerwüchsige Menschen führt;

K. in der Erwägung, dass eine gut konzipierte, mit Überwachungseinrichtungen ausgestattete Verkehrsinfrastruktur in sicherer Umgebung positive Effekte sowohl auf die objektive Sicherheit als auch auf die wahrgenommene Sicherheit durch die Nutzer hat[11];

L. in der Erwägung, dass von Frauen erfahrene Einschränkungen bei der Mobilität deren Zugang zu Beschäftigung und zu wichtigen Dienstleistungen, wie beispielsweise Gesundheit und Bildung, behindern, was sich sowohl auf ihre eigenen persönlichen und beruflichen Entfaltungsmöglichkeiten als auch auf die Entfaltungsmöglichkeiten ihrer Kinder auswirkt;

M. in der Erwägung, dass Frauen bei der Beschäftigung im Verkehrssektor auf allen Karriereebenen unterrepräsentiert sind; in der Erwägung, dass diese Unterrepräsentierung von Frauen bei Entscheidungs- und Planungsprozessen sowie in der geschlechterbezogenen Forschung das Außerachtlassen der durchgängigen Berücksichtigung der Geschlechtergleichstellung bei Fragestellungen im Verkehrswesen verstärkt;

N. in der Erwägung, dass im Verkehrssektor das derzeit übliche Arbeitsumfeld den spezifischen Bedürfnissen von Frauen nicht gerecht wird, was weitreichende Auswirkungen auf die Sicherheit von Frauen in diesem Beschäftigungsbereich hat;

O. in der Erwägung, dass Verkehrsunternehmen aktuell erhebliche Schwierigkeiten haben, Personal zu gewinnen; in der Erwägung, dass der Personalmangel im Verkehrssektor durch eine vermehrte Beschäftigung von Frauen behoben werden könnte[12];

P. in der Erwägung, dass es wichtig ist, ländlichen Gebieten eine leistungsfähige und bezahlbare Mobilität zu bieten und diese zu unterhalten; in der Erwägung, dass die Verkehrsanbindung in ländlichen Gebieten nicht ausreichend entwickelt ist;

Q. in der Erwägung, dass Frauen, die in ländlichen Gebieten leben, Schwierigkeiten haben, Hilfsangebote in Anspruch nehmen zu können, wenn sie Opfer geschlechtsspezifischer Gewalt werden;

---

[11] International Transport Forum, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*, (Europäische Verkehrsministerkonferenz: Sicherheit und Schutz für Frauen in den öffentlichen Verkehrsmitteln: eine Priorität), OECD-Veröffentlichung, Paris, 2018.

[12] Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, *„Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report"* (Gute Personal- und Dienstplanungspraktiken im Verkehrssektor), Amt für Veröffentlichungen der EU, Luxemburg, 2021.

1. bekräftigt, dass sich die EU für die Gleichstellung der Geschlechter im Verkehrswesen einsetzt und die bisher erzielten Fortschritte würdigt; betont, dass konkrete Maßnahmen erforderlich sind, um die Sicherheitsbedingungen, den Zugang zur Mobilität und die Beschäftigungsmöglichkeiten im Verkehrswesen zu verbessern;

2. betont, dass Gender-Mainstreaming im Verkehrswesen in jeder Hinsicht positive Effekte erzielt, einschließlich die soziale Einbeziehung und Beschäftigungsmöglichkeiten für beide Geschlechter; betont, dass Gender-Mainstreaming im Verkehrswesen von Bedeutung ist, um den ökologischen und digitalen Wandel zu vollziehen;

3. weist darauf hin, dass Geschlechterstereotype und Vorurteile zur Folge haben, dass Frauen von wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten ausgeschlossen werden, was zu Effizienzeinbußen und erhöhter Verschwendung von Humanressourcen führt; ist der Auffassung, dass Mittel bereitgestellt werden müssen, um sicherzustellen, dass Frauen in der Verkehrsentwicklungsforschung und den damit verbundenen Entscheidungsfindungsprozessen vertreten sind;

4. bedauert, dass es an standardisierten, nach Geschlecht aufgeschlüsselten Verkehrsmittelnutzungsdaten und geschlechtsspezifischen Analysen für sämtliche Verkehrsmittel mangelt; begrüßt in diesem Zusammenhang, dass „Energie und Verkehr“ der thematische Schwerpunkt des EIGE-Gleichstellungsindex 2023 ist;

5. macht darauf aufmerksam, dass mithilfe der künstlichen Intelligenz (KI) anonymisierte Datensätze über Nutzungsmuster der öffentlichen Verkehrsmittel aggregiert werden können;

6. begrüßt, dass die neue Initiative der Kommission „Ambassadors for Diversity in Transport Network“ (Die Botschafter für Vielfalt im Verkehrsnetz), mit der die Vielfalt, Gleichstellung und Inklusion im europäischen Verkehrssektor gefördert werden soll, nunmehr in die Wege geleitet worden ist;

7. fordert, dass Sicherheitstests und Crashtests für Fahrzeuge auch mit Modellen durchgeführt werden, die weibliche Körperkonturen nachbilden; unterstreicht, dass die KI dazu genutzt werden muss, unser Verständnis zu verbessern, wie die verschieden geartete menschliche Physis in Unfallsituationen auf unterschiedliche Weise reagiert;

Verständnis der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und deren Gleichbehandlung im Verkehrswesen

8. weist darauf hin, dass Frauen als Nutzer von Verkehrsmitteln anders geartete Erwartungen, Mobilitätsmuster, Erfordernisse und Erfahrungen haben als Männer; fordert, dass die Bedürfnisse der Frauen in der entsprechenden Gesetzgebung für den Verkehrsbereich in vollem Umfang berücksichtigt werden;

Integrative Mobilitätsdienstleistungen und angemessene Infrastruktur

9. fordert, dass Frauen nachhaltige Optionen für die komfortable, sichere und angstfreie Nutzung unterschiedlichster Verkehrsmittel erhalten und dies zu einer selbstverständlichen Realität ihrer Alltagserfahrungen wird;

10. fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass die Straßeninfrastruktur, insbesondere bei deren Erneuerung, ein durchgängig nutzbares nachhaltiges Fußgängerwegenetz einschließt;

Berücksichtigung von Sicherheit und Schutz für Frauen im Umfeld der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur

11. fordert, dass der Aspekt Sicherheit in der urbanen Mobilität stärker Berücksichtigung findet, beispielsweise in Gestalt ausreichender und durchgängiger Straßenbeleuchtung, um zu vermeiden, dass Frauen auf ihren täglichen Wegen schlecht ausgeleuchtete, Beklemmungen auslösende öffentliche Räume durchqueren müssen; fordert darüber hinaus, dass integrierte Verkehrskonzepte auch die „letzte Strecke bis nach Hause" einbeziehen, insbesondere für die Zeiten mit geringerem Taktverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel;

12. betont die Bedeutung des Gesetzes über künstliche Intelligenz[13] zur Unterstützung der Strafverfolgungsbehörden bei der Bekämpfung von Kriminalität in öffentlichen Verkehrsmitteln und zur Eindämmung von Belästigungen von Frauen und LGBTQI+-Verkehrsmittelnutzern;

13. macht darauf aufmerksam, dass Frauen eine große Rolle bei der Ausgestaltung der Mobilitätsentscheidungen von Familien spielen, und dass deren negative Erfahrungen bei der alltäglichen Nutzung bestimmter Verkehrsmittel dazu führen können, diese künftig nicht mehr zu nutzen;

14. ist sich den Herausforderungen bewusst, die Frauen mit Pflegeberufen in ländlichen Gebieten bewältigen müssen, in denen eine nur lückenhafte Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten besteht; betont, dass Maßnahmen zum Ausbau eines nachhaltigen Verkehrsnetzes schutzbedürftige Gruppen, Frauen oder die Bevölkerung in ländlichen Gebieten nicht vergessen dürfen;

Beschäftigung von Frauen

15. betont, dass im Verkehrssektor beschäftigte Frauen in vielerlei Hinsicht mit besonderen Schwierigkeiten konfrontiert sind, beispielsweise mit Vorurteilen gegen Frauen sowie nicht vorhandenen oder ungeeigneten Einrichtungen am Arbeitsplatz, was oft zu Situationen von Belästigung und Gewalt führt; stellt infolgedessen fest, dass es schwierig ist, Frauen für Arbeitsplätze im Verkehrssektor zu gewinnen und zu halten;

Stärkung der Position von weiblichen Beschäftigten im Verkehrssektor

16. betont, dass der Mangel an weiblichen Beschäftigten im Verkehrssektor auch als Rekrutierungschance gesehen werden sollte; fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Interessenträger auf, proaktive Maßnahmen zu ergreifen, um die Beschäftigungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit von Frauen in diesem Sektor zu

[13] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung harmonisierter Vorschriften für künstliche Intelligenz (Gesetz über künstliche Intelligenz) und zur Änderung bestimmter Rechtsakte der Union (COM(2021)0206).

fördern;

Förderung von Problembewusstsein und Verhaltensänderungen

17. fordert die Mitgliedstaaten auf, Marktsegmentierungen in den Bereichen Verkehr sowie Wissenschaft, Technologie, Ingenieurwesen und Mathematik zu bekämpfen; stellt fest, dass die Förderung des Unternehmertums bei Mädchen bereits von frühester Kindheit an bestehende bildungspolitische Stereotype verringern und dafür sorgen könnte, dass mehr Frauen ihren Karriereweg in den Wirtschaftsbereichen Logistik, Technik und Verkehr suchen;

18. stellt fest, dass Informationskampagnen und Werbung in den sozialen Medien erforderlich sind, um eine Kultur der Nulltoleranz gegenüber Belästigung am Arbeitsplatz und unsicheren Arbeitsbedingungen zu schaffen;

19. stellt fest, dass die Digitalisierung und neue Modelle im Verkehrssektor für ein besseres, sichereres und für Frauen leichter zugängliches Arbeitsumfeld sorgen können;

°

° °

20. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Mobilität und Verkehr, die sich ständig verändern und weiterentwickelt werden, spielen im Leben aller Bürger unserer Union eine wichtige Rolle. Die weitaus größte Herausforderung für den Verkehrssektor besteht darin, eine beträchtliche Emissionsreduktion zu erreichen und mit der Zeit immer nachhaltiger zu werden. Der Weg hin zu einem CO_2-neutralen Verkehrssystem wird erhebliche Auswirkungen für die Nutzer und Fahrgäste als auch für die in diesem Sektor Beschäftigten haben. Dieses Konzept wird den Bürgern sicherlich große Chancen für eine bessere Lebensqualität und neue spannende Beschäftigungsmöglichkeiten bieten, und es wird den Europäern mehr als jemals zuvor neue Produkte und Dienstleistungen näherbringen. Aber gleichzeitig liegt es an uns allen, die Herausforderungen zu erkennen, die vor uns liegen: Der Weg hin zu einem CO_2-neutralen Verkehrssystem wird der Gesellschaft neue Impulse geben, sich für nachhaltigere Verkehrsmittel zu entscheiden. Es kann aber auch zu einer größeren Mobilitätsarmut und zur Ausgrenzung bestimmter Gruppen führen.

Die Berichterstatterin glaubt jedoch, dass dies nicht zwangsläufig so kommen muss. Es versteht sich von selbst, dass diese spannende Entwicklung der Transformation unserer Verkehrssysteme in eine ökologische, bezahlbare und nachhaltige Mobilität keine Bevölkerungsgruppe zurücklassen darf. Doch bereits jetzt gibt es viel zu viele Beispiele für Ungleichheit und Mängel im Verkehrswesen, sowohl für die Nutzer von Verkehrsmitteln als auch für die in diesem Sektor Beschäftigten.

Mit diesem Bericht soll die schwierige Situation beleuchtet werden, mit der Frauen im Bereich des Verkehrswesens häufig konfrontiert sind. Dabei soll der Situation von Frauen, die in der Gesellschaft den Großteil an pflegerischen Aufgaben wahrnehmen, und die andere Mobilitätsmuster haben als Männer, besondere Beachtung geschenkt werden. Es ist eine der Geißeln unserer Zeit, dass Frauen an ihrem Arbeitsplatz stärker diskriminiert werden und dass der Verkehrssektor nicht immer ein beispielhafter Arbeitgeber ist. Der Bericht analysiert außerdem die Situation weiterer schutzbedürftiger Gruppen, die viel zu lange an den Rand gedrängt und deren Bedürfnisse übersehen worden sind. Der Bericht versucht weiterhin, Wege zu finden, um die bestehende Situation im Verkehrssektor zu verbessern und gleichzeitig sicherzustellen, dass der ökologische Wandel Vorteile für alle bringt.

Zum einen sind geschlechtsspezifische Daten und geschlechtsspezifische Analysen für den Verkehrssektor erforderlich, um besser zu verstehen und zu analysieren, was notwendig ist, damit das Verkehrswesen in der EU auch für Frauen attraktiv ist. Der Bericht wird auch dazu beitragen, Politikkonzepte, die zugehörige Gesetzgebung sowie Handlungsprogramme und Maßnahmen zu optimieren, die den Bedürfnissen und Anliegen von Frauen in all ihrer Vielfalt Rechnung tragen. Der Bericht kann außerdem hilfreich sein, um Konzepte für die Entwicklung offener Daten zur Unterstützung von Innovation im Verkehrsbereich voranzubringen.

Darüber hinaus muss der Sicherheit der Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, da dies in Bezug auf die Aspekte Geschlecht und Mobilität mehrere weitreichende Implikationen hat. Als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sind Frauen dem besorgniserregenden Phänomen der sexuellen Belästigung und Übergriffen verschiedenster Art ausgesetzt. Es ist äußerst schwierig für Frauen, zur Arbeit zu pendeln, Einkaufstüten zu schleppen, mit dem Kinderwagen zu manövrieren und gleichzeitig auf die Kinder aufzupassen.

Bei der Entwicklung von Autos und anderen Verkehrsmitteln wird der Physiologie von Frauen in der Regel zu wenig Beachtung geschenkt, was bedeutet, dass sie bei einem Unfall weniger geschützt sind als Männer.

Ein weiteres großes Problem ist der Mangel an Verkehrsmitteloptionen, insbesondere in ländlichen Gebieten und Regionen in äußerster Randlage. Frauen haben bei der Wahl ihrer Verkehrsmittel weniger Alternativen als Männer. Wenn man über die Dekarbonisierung im Verkehrswesen nachdenkt, muss man davon absehen, Autos vollständig aus dem Leben der Menschen verbannen zu wollen, insbesondere in Regionen, in denen es keine nachhaltigen, preiswerten, sicheren und eng getakteten Verkehrsangebote gibt.

Was den Beschäftigungsbereich betrifft, so ist der Verkehrssektor für Frauen immer noch nicht ausreichend attraktiv, da der Sicherheit von Frauen und der Verfügbarkeit frauengerechter Infrastruktureinrichtungen nicht genügend Aufmerksamkeit gewidmet wird. Die inakzeptablen Fälle von sexueller Belästigung, Mobbing, Einschüchterung und Gewalt sind in diesem Sektor viel zu dominierend und verbreitet. Darüber hinaus sind Frauen aufgrund der mangelnden Bekanntheit von Karrieremöglichkeiten in Verkehrsberufen für sie und der fehlenden Normalität der Präsenz von Frauen in diesen Bereichen nach wie vor unterrepräsentiert. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, mehr Anreize zu schaffen und Mädchen frühzeitig in entsprechende Bildungsangebote einzubeziehen, die Frauen ermutigen, eine berufliche Perspektive im MINT-Bereich zu suchen. Der Bericht bemüht sich auch um Lösungen und Wege, um das Interesse von Frauen für die Verkehrs- und Logistikbranche zu steigern und sie für eine berufliche Laufbahn in diesen Bereichen zu gewinnen.

Daher muss ein entscheidendes Ziel der künftigen EU-Verkehrspolitik darin bestehen, dafür zu sorgen, dass das Verkehrswesen in Europa tatsächlich auch kommenden Krisen gewachsen ist, und dass es den besonderen Erfordernissen von Frauen und schutzbedürftigen Gruppen gerecht wird. Dies sichert nicht zuletzt auch das Wachstum und die langfristige Nachhaltigkeit des Verkehrssektors. Denn wenn das Verkehrswesen in Europa für Frauen attraktiv ist, dann ist es für alle attraktiv. Wir haben also keine Zeit zu verlieren, wenn wir all die spannenden Möglichkeiten nutzen wollen, die der Verkehrssektor im Bereich Technologie und als moderner, sicherer und flexibler Arbeitgeber zu bieten hat.