

Gleichstellung und Verkehr - Mobilität für die ganze Gesellschaft



Dipl.-Ing. Juliane Krause SRL
plan&rat, Braunschweig

Inhalt

- Problemaufriss: Gender-Fokus in der Stadtentwicklung
- Daten und Fakten zur Alltagsmobilität
- Grundsätze gendersensibler Stadtentwicklung
- Fazit und Ausblick: Was gilt es zu tun?

Die Genderperspektive

- Mobilität und Verkehrshandeln sind eingebunden in gesellschaftliche Strukturen und bestehende Geschlechterverhältnisse in unserer Gesellschaft.
- Menschen sind unterwegs, um bestimmte Dinge zu erledigen (Arbeit, Einkauf ...), um soziale Beziehungen zu knüpfen, sich zu erholen, am politischen und kulturellen Leben teilzunehmen.
- Frauen haben dabei spezifische Mobilitätsbedingungen und -anforderungen. Gleichzeitig sind sie auch stellvertretend für andere Personengruppen mit entsprechenden Mobilitätsanforderungen.



Gendergruppen

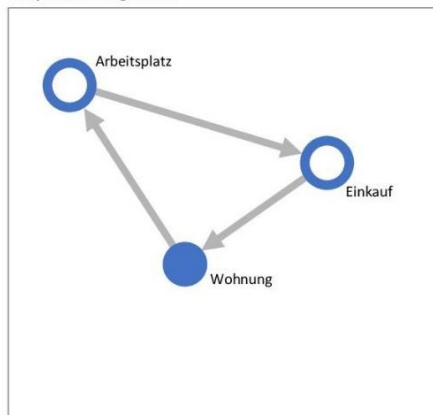


Gendergruppen: in Planungsprozessen unterrepräsentiert

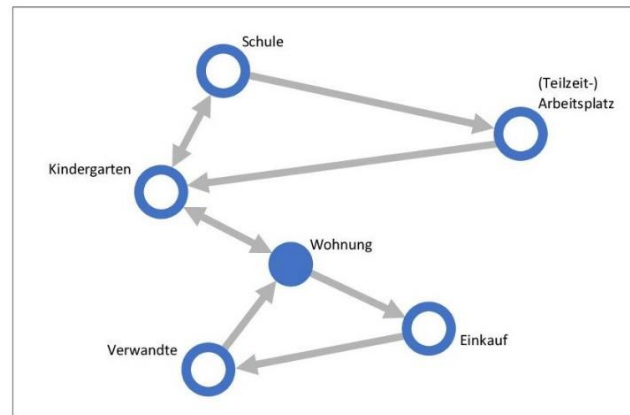
→ Frauen bzw. Personen mit Familienpflichten, Kinder, Jugendliche, Ältere, Mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen

... und ihre Mobilität: Fuß- und Radverkehr
 Wegeketten
 Begleitmobilität
 Barrierefreiheit
 Sicherheit

Beispielhafte Wegeketten



Erwerbstätige ohne Haus- und Familienarbeit



Erwerbstätige mit Haus- und Familienarbeit


Die Genderperspektive – Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming (GM) ist ein Auftrag, die unterschiedlichen Lebenssituationen von Männern und Frauen zu berücksichtigen mit dem Ziel der Gleichstellung von Mann und Frau (gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben).

Gender Mainstreaming (GM) ist eine prozessorientierte Strategie (Planungsprozess)

Berücksichtigung von bedarfs- und geschlechtergerechten Aspekten im Planungsprozess

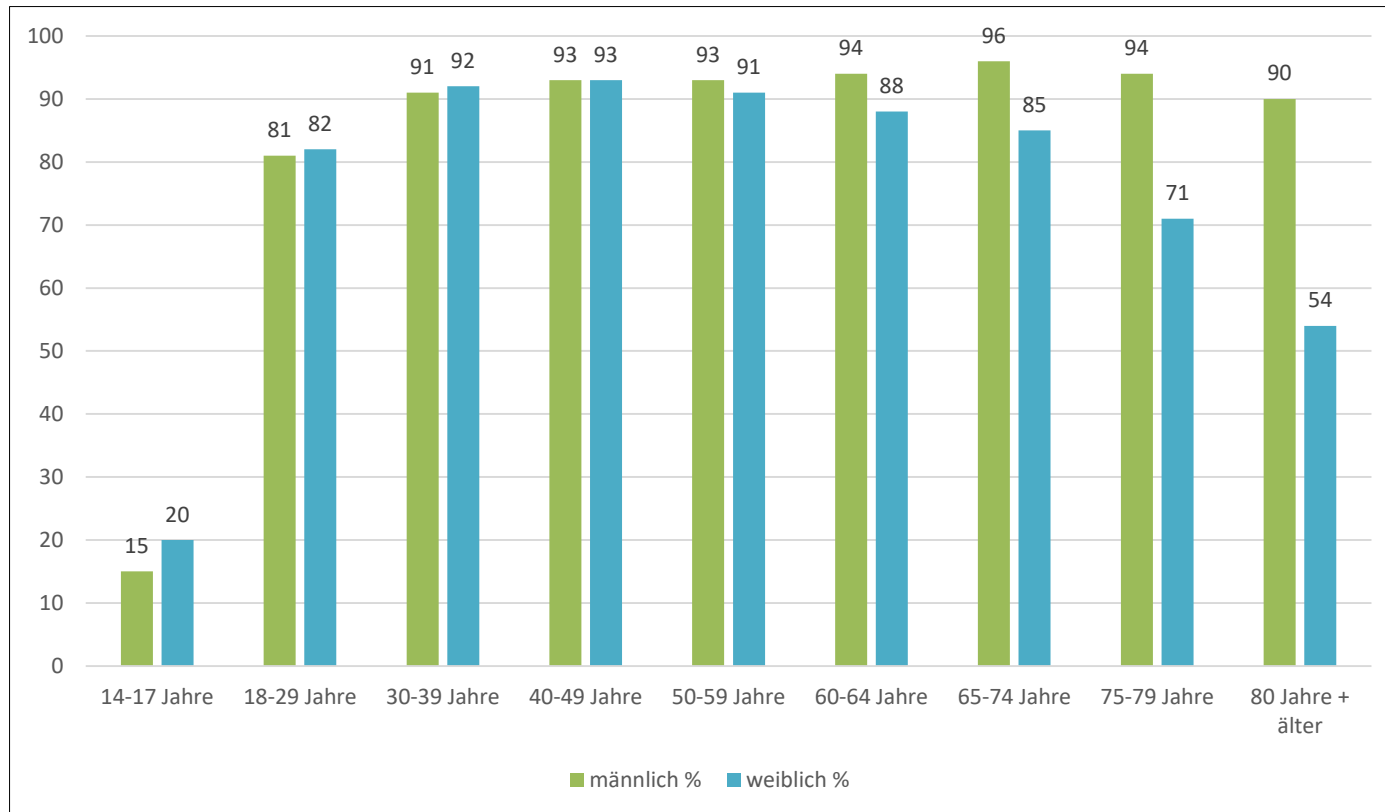
GM in der Stadt- und Verkehrsplanung: bei allen Projekten, Analysen, Entscheidungen genderdifferenzierte Betrachtung

 **Ziel ist die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen für die Gruppen mit besonderen Mobilitätsanforderungen.**

Daten und Fakten zur Alltagsmobilität – aus Gendersicht

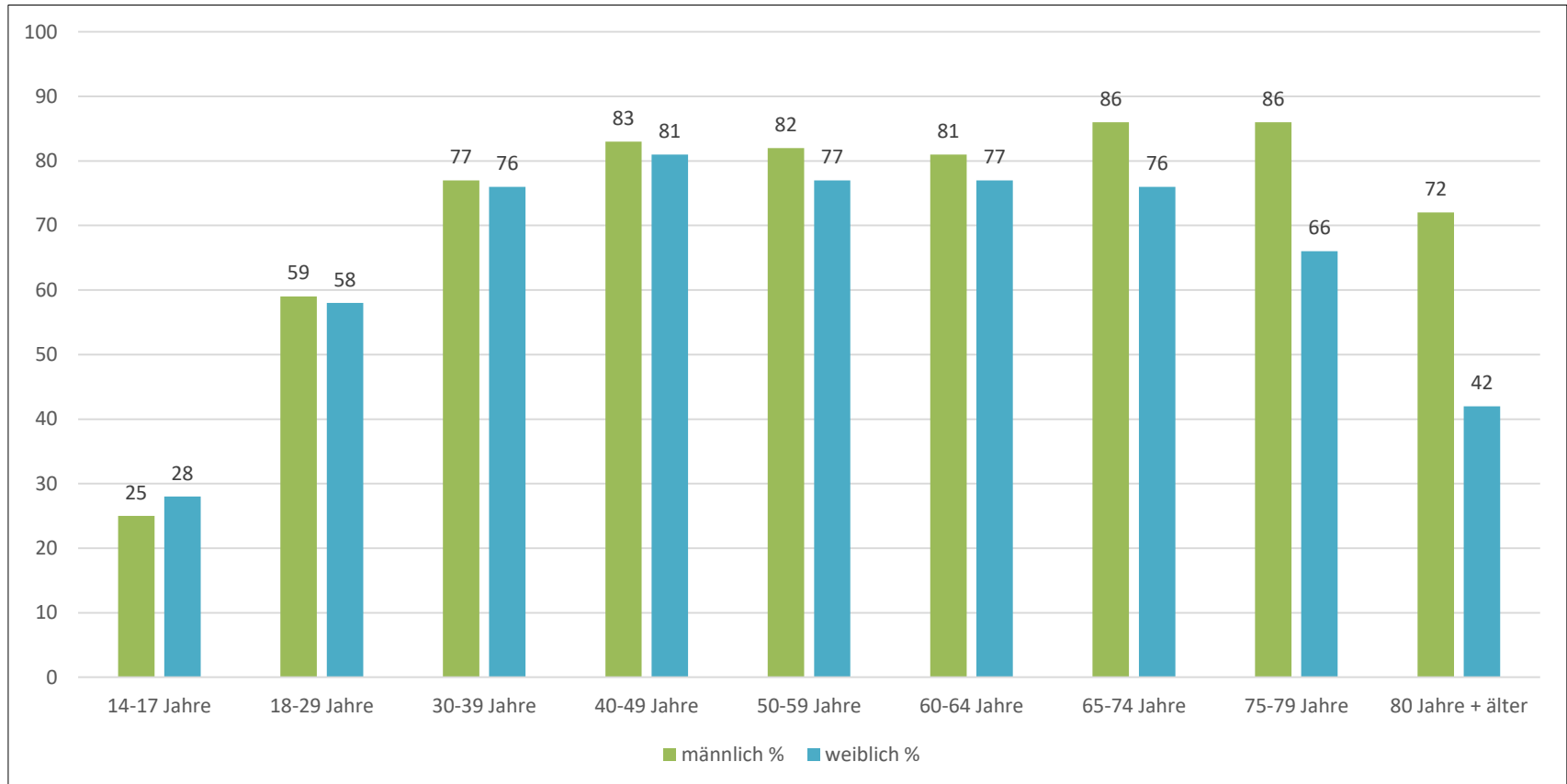
- Führerscheinbesitz / Pkw-Verfügbarkeit
- Zurückgelegte Wege (Wegezweck)
- Verkehrsmittelwahl
- Begleitmobilität
- Sicherheitsempfinden

Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter



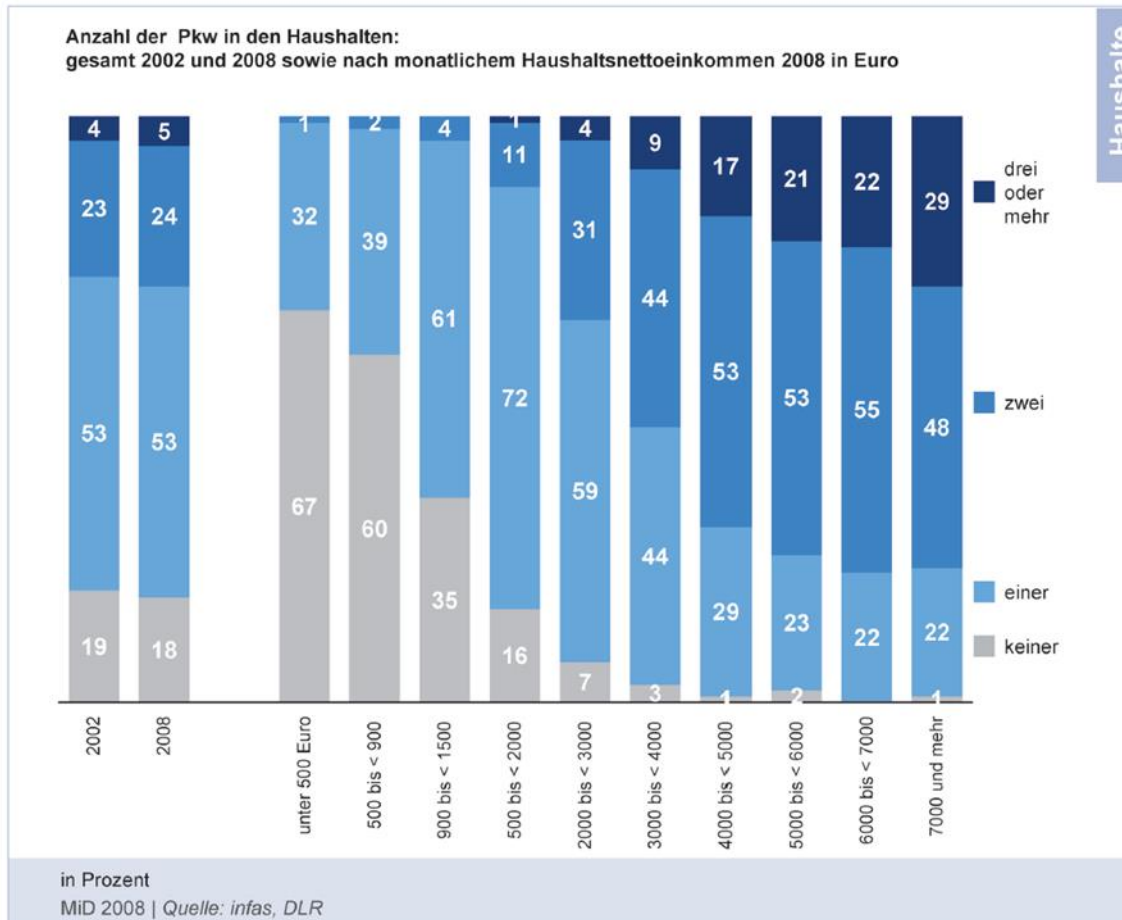
Quelle: infas, DLR / eigene Berechnungen nach MiD 2017

Pkw-Verfügbarkeit (jederzeit) nach Geschlecht und Alter

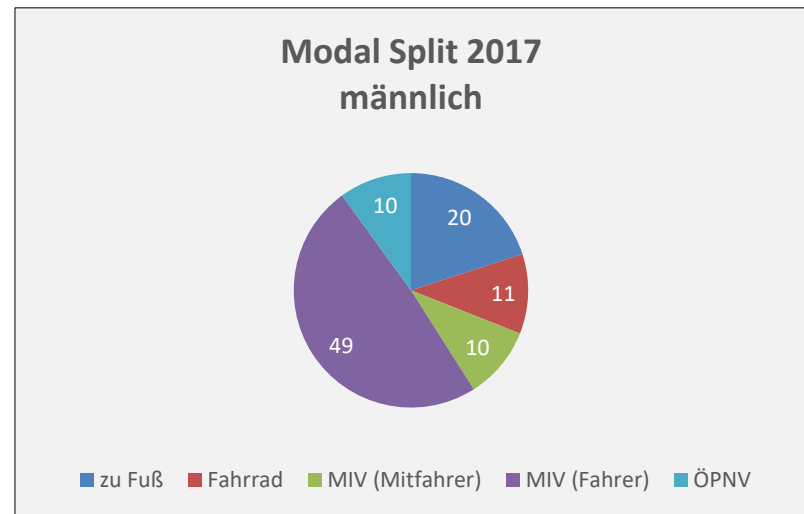
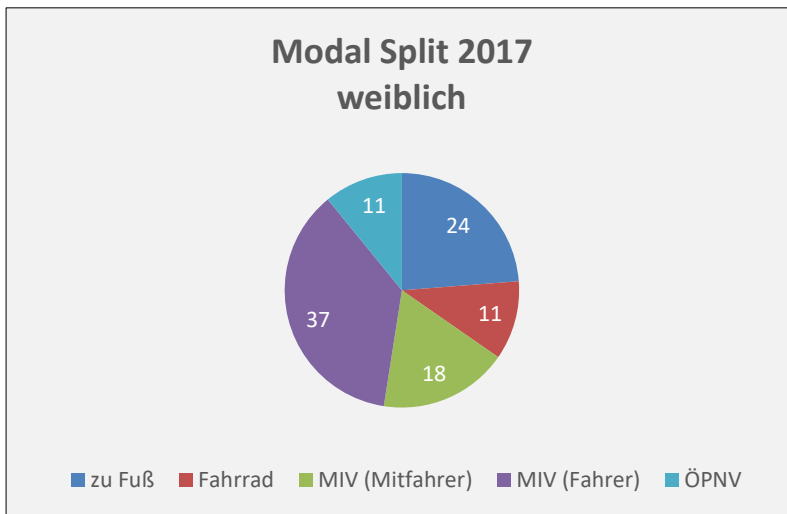
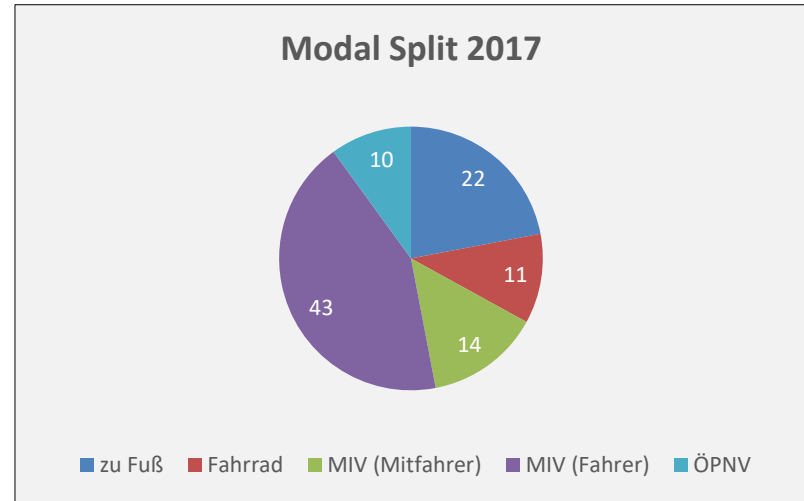


Quelle: infas, DLR / eigene Berechnungen nach MiD 2017

Pkw-Besitz nach Haushaltseinkommen

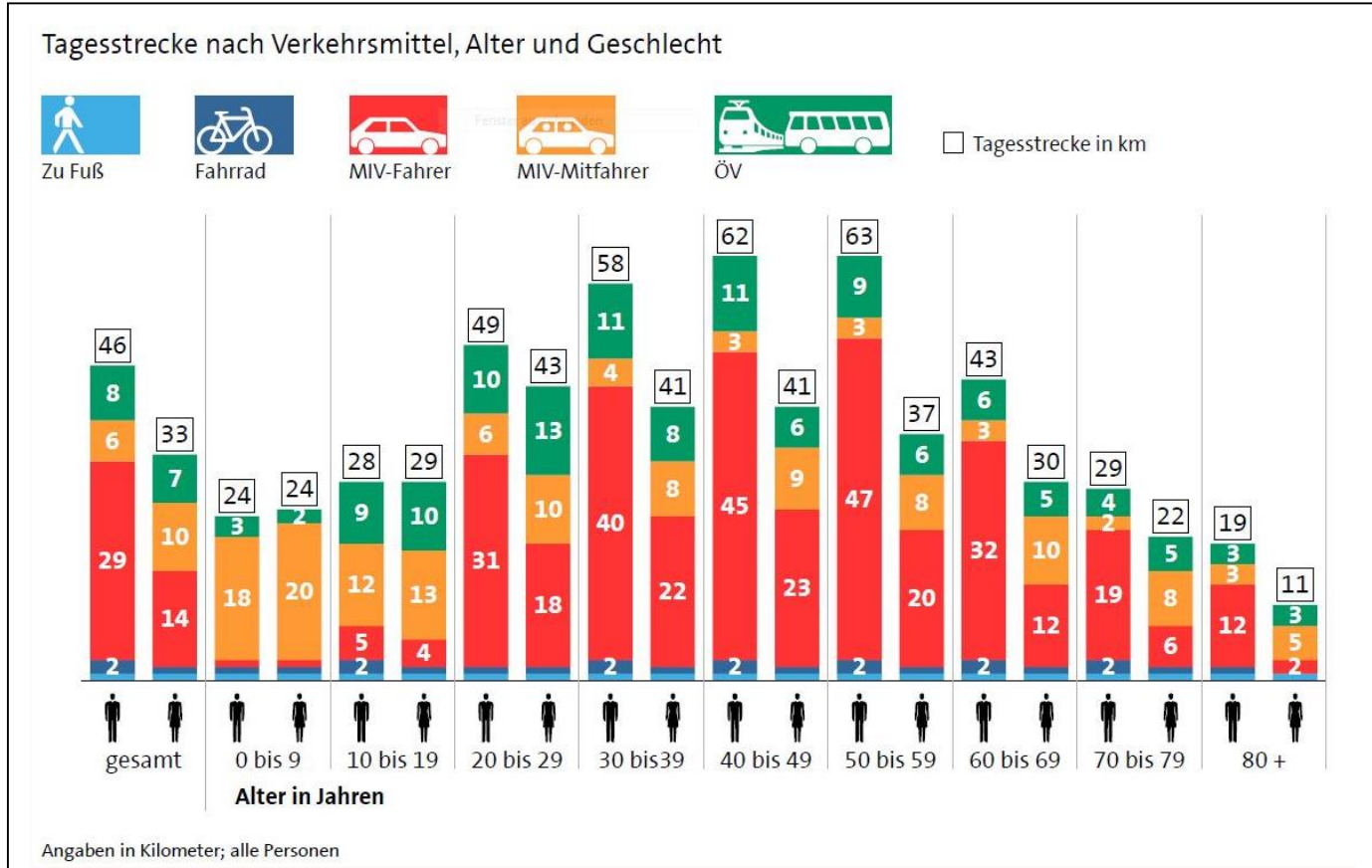


Verkehrsmittelwahl (Bezug: zurückgelegte Wege)



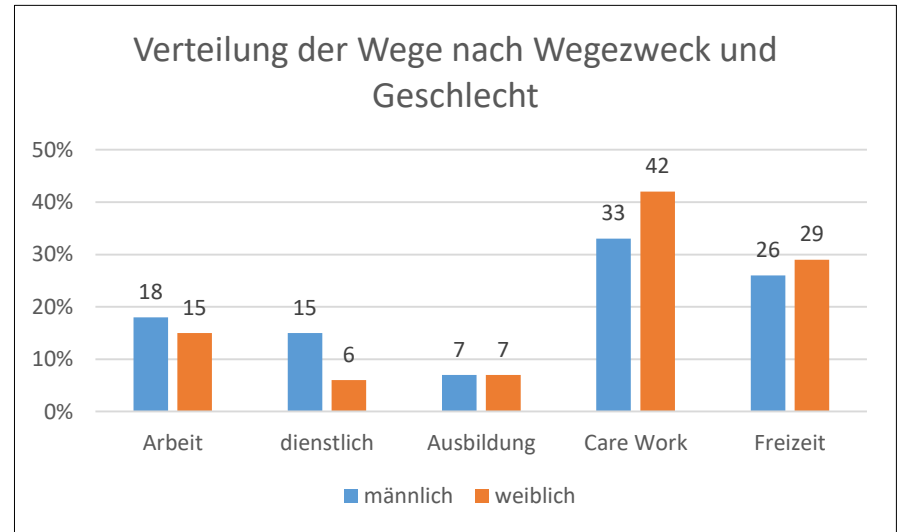
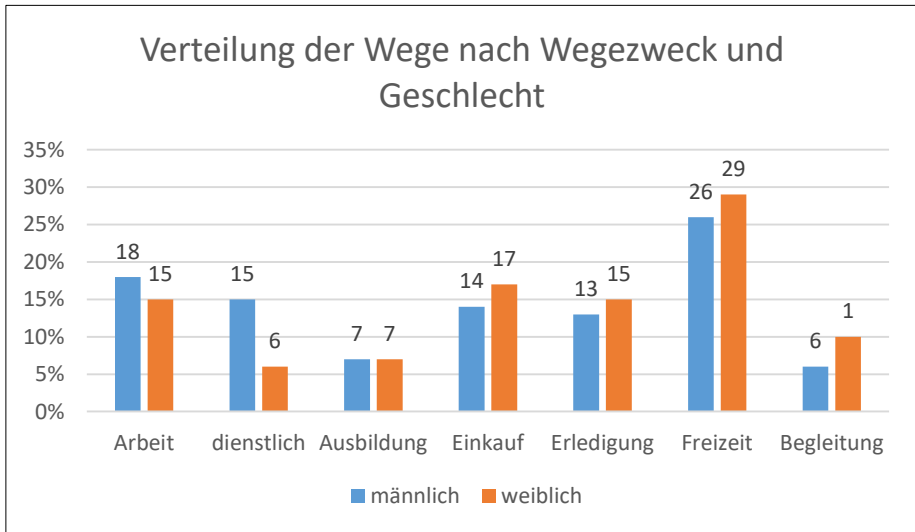
Quelle: infas, DLR / eigene Berechnungen nach MiD 2017

Verkehrsmittelwahl und Distanzen



Quelle: Mobilität in Deutschland (2017)

Wege nach Wegezwecken



Quelle: infas; DLR / eigene Berechnungen nach MiD 2017

Der Zugang zu Mobilität: Kinder und Ältere gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuß

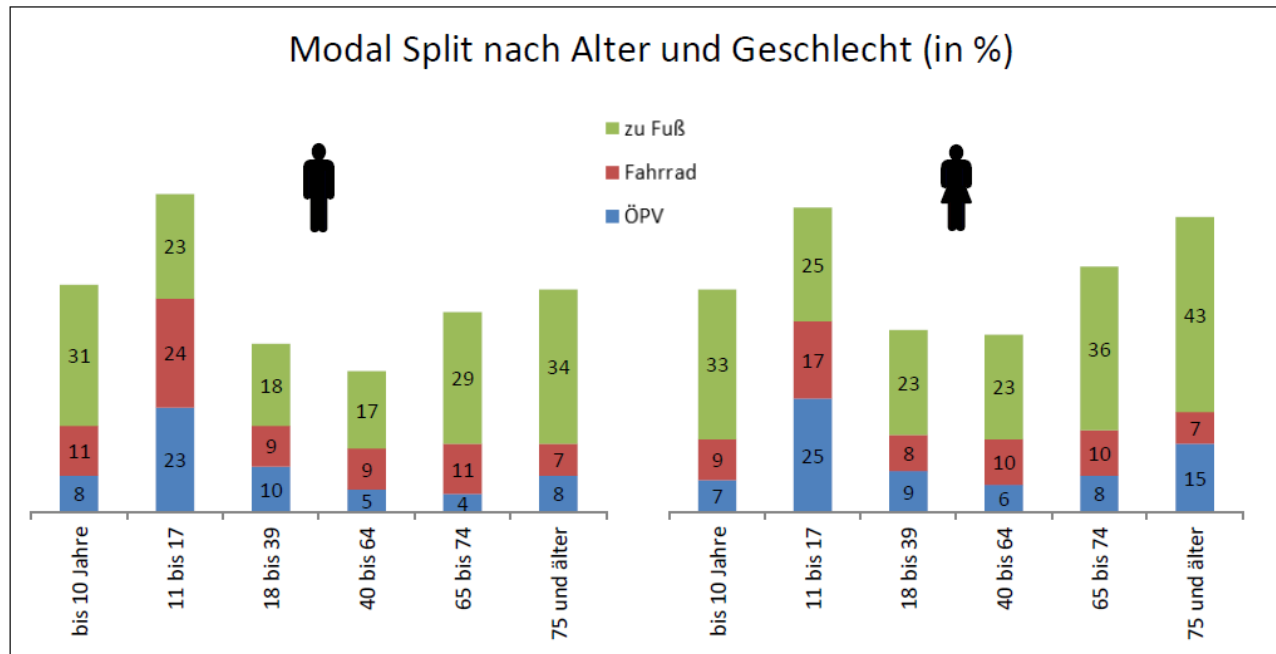
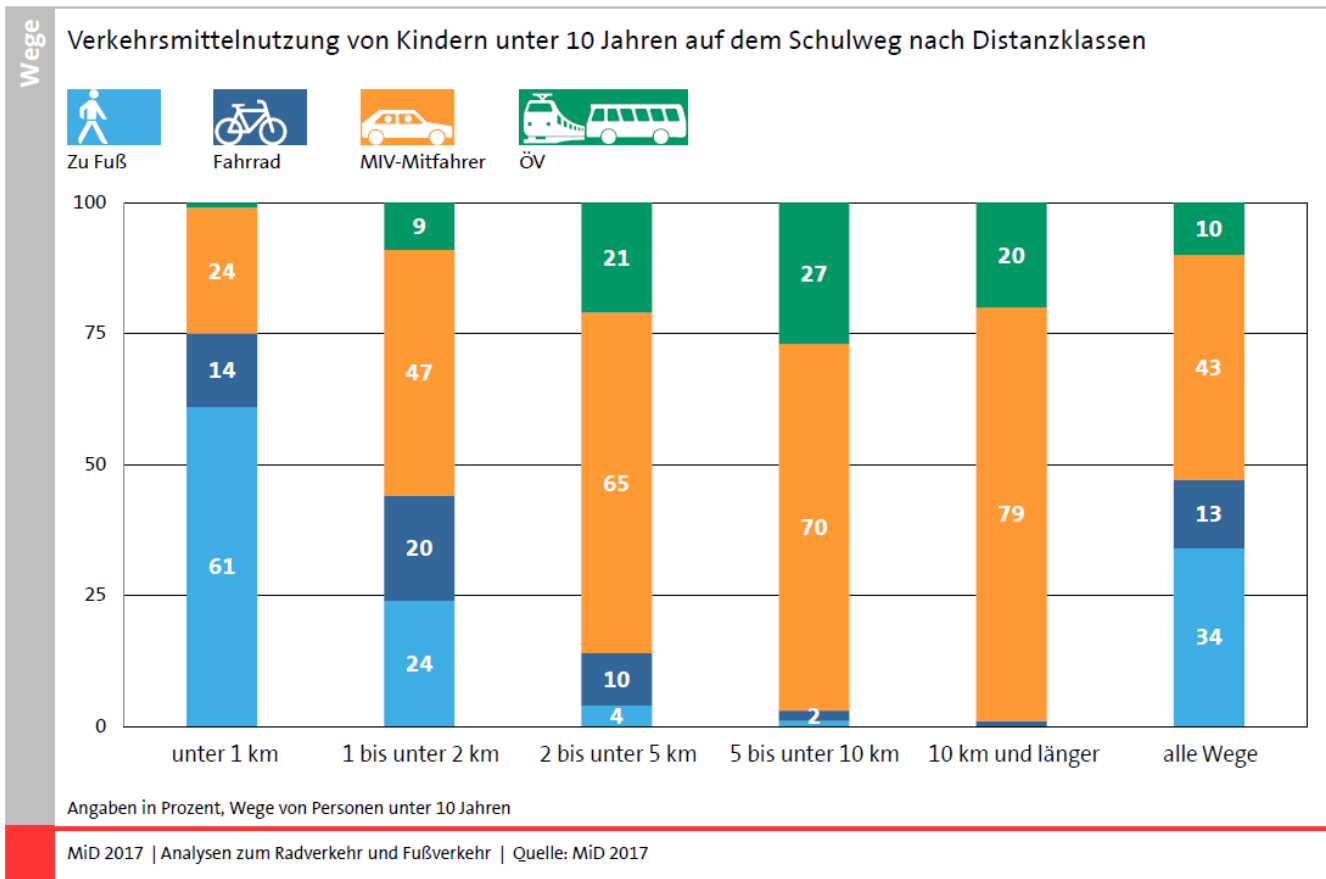
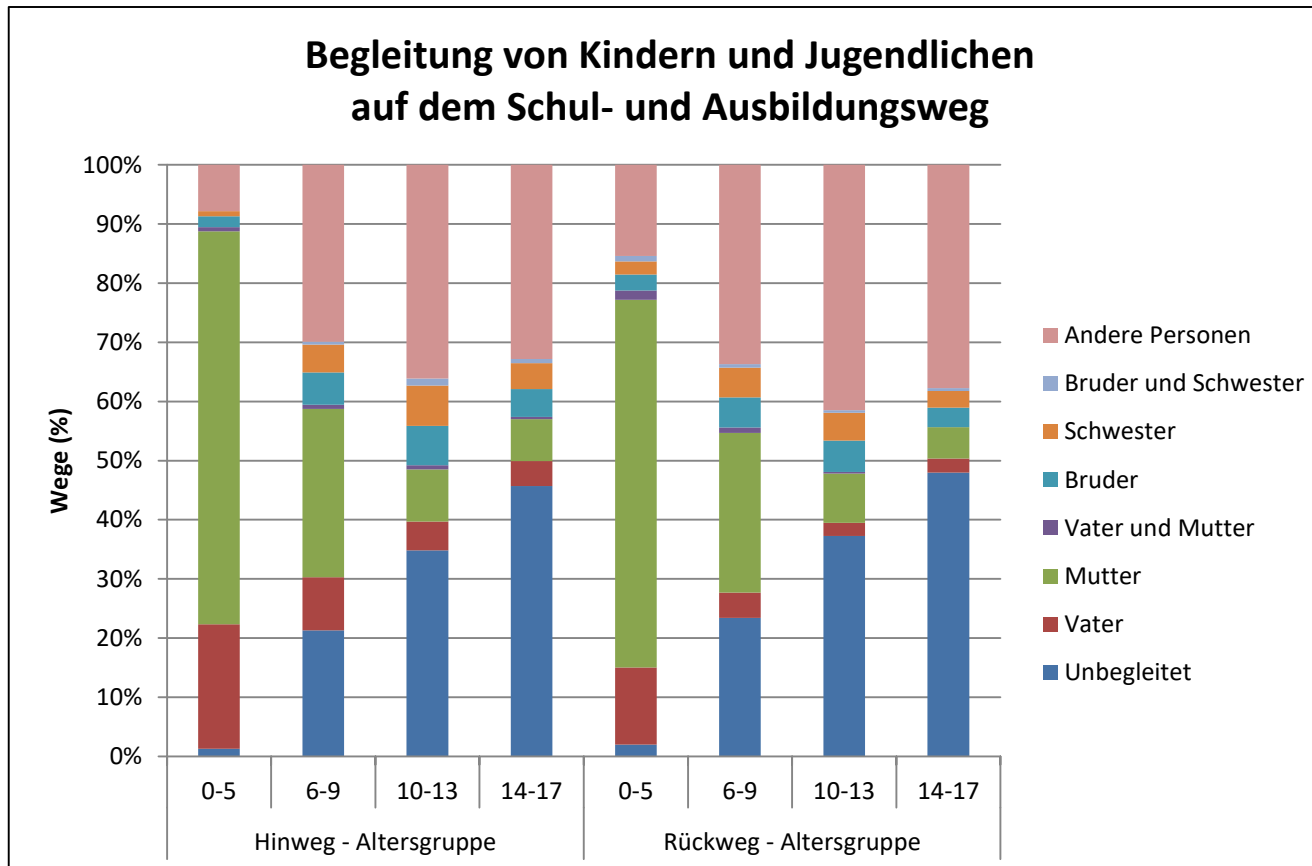


Abb. Modal-Split-Anteile von nicht motorisiertem Verkehr und öffentlichem Verkehr nach Geschlecht und Altersklassen in Deutschland, 2008 eigene Darstellung nach (BMVIT 2012) (Quelle: Difu)

Verkehrsmittelnutzung von Kindern unter 10 Jahren auf dem Schulweg nach Distanzen

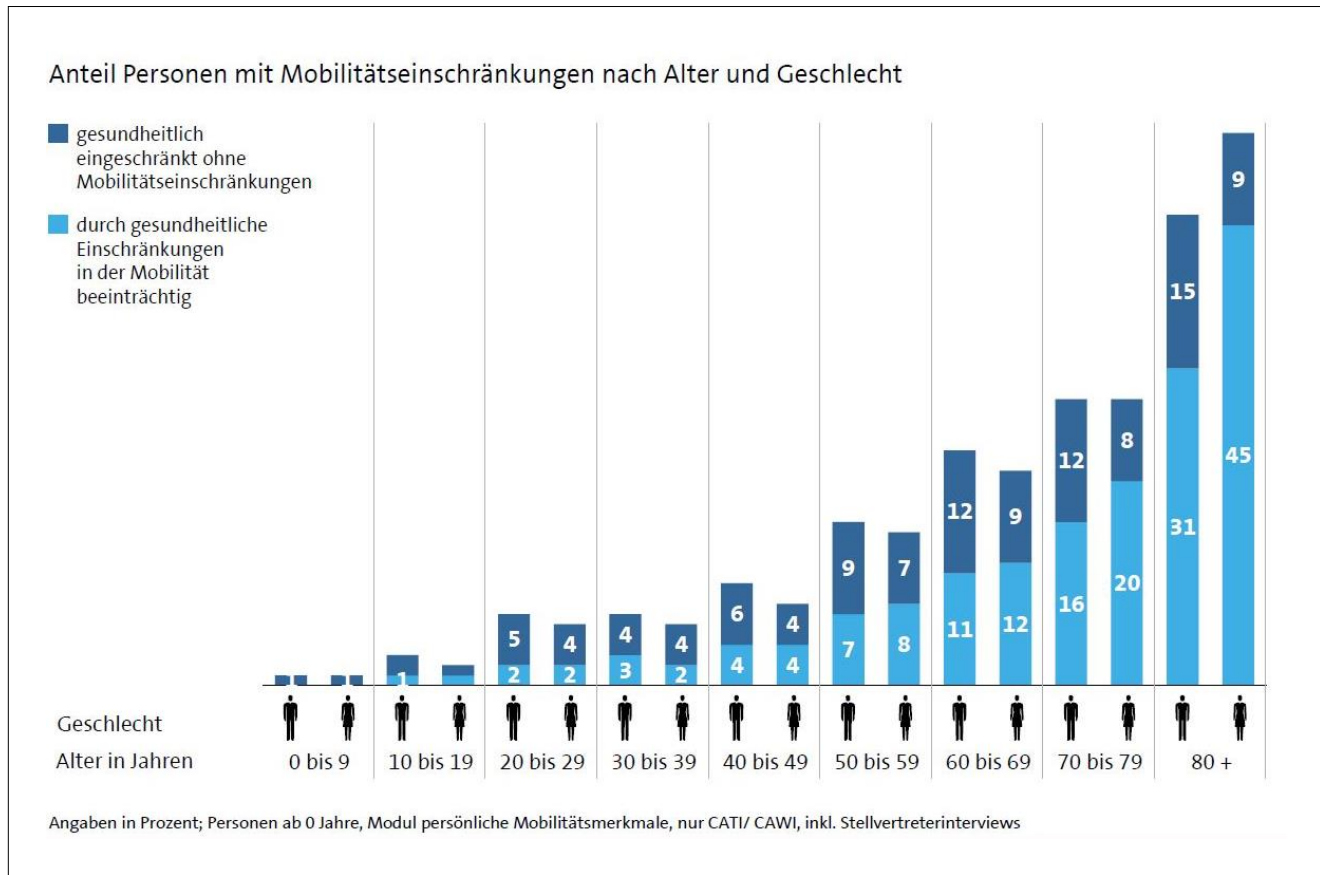


Begleitmobilität: überwiegend von Frauen



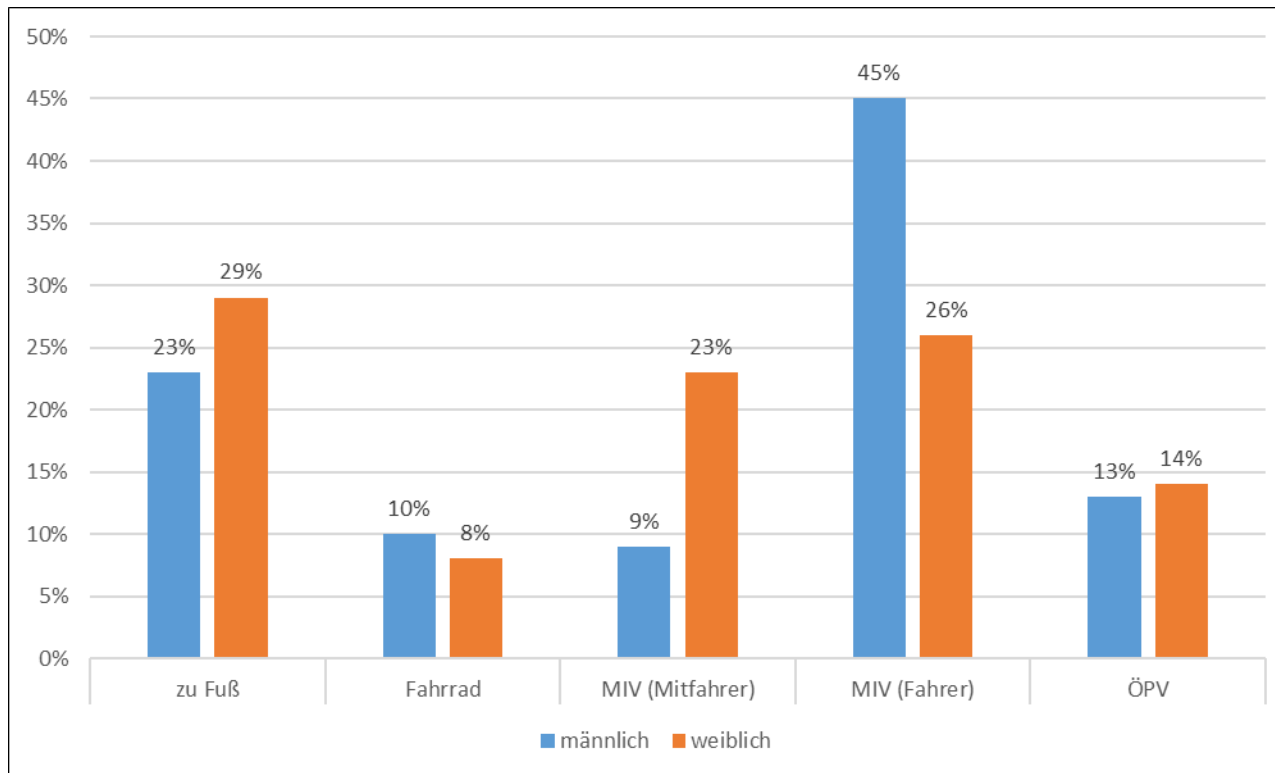
Quelle: BMVI (2015). Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen

Personen mit Mobilitätseinschränkungen



Quelle: Mobilität in Deutschland (2017)

Verkehrsmittelwahl von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nach Geschlecht



Quelle: infas, DLR / eigene Berechnung nach MiD 2017

Ältere Menschen als Radfahrende

Radverkehrsanteil (Wege)

| | Frauen | Männer | Gesamt |
|--------------------|--------|--------|--------|
| 60 – 64 Jahre | 10 % | 9 % | 10 % |
| 65 – 74 Jahre | 11 % | 10 % | 10 % |
| 75 – 80 Jahre | 9 % | 11 % | 10 % |
| 80 Jahre und älter | 6 % | 9 % | 7 % |

Quelle: eigene Berechnung nach: infas, DLR, IVT Mobilität in Deutschland 2017, im Auftrag des BMVI

Höherer Anteil an Pedelecs

11% aller Seniorenhaushalte verfügen über ein oder zwei Pedelecs (Familien: 5%)

Verkehrssicherheitssituation

- Schwerere Unfallfolgen als bei Jüngeren
- Höherer Anteil Alleinunfälle
- Unfallursachen:
 - Stürze beim Auf- und Absteigen
 - Schlaglöcher, Bordsteinkanten
 - Umschauen beim Linksabbiegen
 - Abrutschen von Pedalen

Soziale Sicherheit – subjektives Sicherheitsempfinden

- Soziale Sicherheit / soziale Unsicherheit bezieht sich auf die Gestaltung der gebauten Umwelt.
- Soziale Unsicherheit wird als eine Verminderung der Lebensqualität erfahren.
- Der Begriff enthält Merkmale
 - der Aneignung von Räumen
 - der Akzeptanz von Verkehrsanlagen
 - des subjektiven Sicherheitsempfindens

Kriterien sozialer Sicherheit:

- **gute Erreichbarkeit**
(kurz, attraktiv, sicher)
- **Begreifbarkeit**
(übersichtlich, einsehbar)
- **ausreichende Beleuchtung**
- **soziale Kontrolle**
(Belebung durch anwesende Menschen)
- **gute Orientierung**
- **keine dunklen Ecken**

Soziale Sicherheit – subjektives Sicherheitsempfinden

- Fehlende Soziale Sicherheit schränkt die Mobilitätschancen großer Bevölkerungsgruppen ein
- Frauen und Männer unterscheiden sich hinsichtlich ihres subjektiven Sicherheitsempfindens, dies gilt besonders für ältere Frauen
- Das subjektive Sicherheitsempfinden wird wesentlich bestimmt durch:
 - Problematische Gestaltungsmerkmale
 - „Schlechter Zustand“ des öffentlichen Raumes
 - „Ungünstige“ Nutzungsmerkmale
 - Gefürchtete „Grenzverletzungen“ wie Anstarren, Beleidigen, Nachgehen



Soziale Sicherheit – subjektives Sicherheitsempfinden

- Die Sicherheit wird besonders abends und nachts besonders von Frauen und Senior*innen kritisch beurteilt.
- Selbst bei einer objektiven sicheren Lage kann das Sicherheitsempfinden negativ sein, wenn aufgrund eigener Erfahrung oder Berichte damit gerechnet wird, verunsichernden Situationen handlungsunfähig ausgesetzt zu sein.

„Ich bin mal ohne Grund als Bitch bezeichnet worden – obwohl ich keine aufreizende Kleidung anhatte.“

Teilnehmerin, 50 Jahre, Hamburg

„Ich wurde abends von einem Mann verfolgt. Als ich schneller wurde, wurde er es auch. Ich bin zur nächsten Bushaltestelle gerannt, habe mich zu den Wartenden gestellt und mir ein Taxi gerufen.“

Teilnehmerin, 34 Jahre, Hamburg

<https://material.plan-aktionsgruppen.de/produkt/studie-safe-in-the-city/>

Soziale Sicherheit – subjektives Sicherheitsempfinden

Studie „Save in the City? - Zur gefühlten Sicherheit von Mädchen und Frauen in deutschen Städten“ (2020)¹

- Der Alltag von Mädchen und jungen Frauen in Großstädten ist zum großen Teil geprägt von Angst und Unsicherheit: sie können sich im öffentlichen Raum nicht sicher und angstfrei bewegen.
- Bedrohungen, sexuelle Belästigung oder die Angst vor Übergriffen schränken sie stark in ihrer Mobilität ein.



¹) <https://material.plan-aktionsgruppen.de/produkt/studie-safe-in-the-city/>

Beteiligungsverfahren

Planung und Durchführung von Beteiligungsverfahren sind ein wichtiger Teil der Strategie Gender Mainstreaming.

Personen mit spezifischen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum oder sozial benachteiligte Gruppen haben i.d.R. weniger Chancen, ihre Interessen durchzusetzen.

Das sind

- Kinder, Jugendliche
- Seniorinnen und Senioren
- Mobilitätseingeschränkte Personen
- Personen in schwierigen sozialen Verhältnissen



Grundsätze gendersensibler Stadtentwicklung

Leitbild: „Stadt der kurzen Wege“

Entschleunigung unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion

Priorisierung der Verkehrsmittel Rad, Fuß und ÖPNV

Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung

Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Alltagskompetenz der Gruppen mit starkem Bezug zu Ort / Quartier



Grundsätze gendersensibler Stadtentwicklung

Stadt der kurzen Wege

Wesentliches Merkmal: Nahraumqualität

Leitbild “Stadt der kurzen Wege“

- Verknüpfung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
- Stadtentwicklungsplanung, die auf Nutzungsmischung und Stärkung der Nähe abzielt
- Vielfältige Angebote für Versorgung, Betreuung, soziale und medizinische Versorgung
- Förderung von Nahmobilität (zu Fuß und per Rad) als ein wesentliches Element
- Hohe städtebauliche Qualität, die Nahmobilität fördert

Grundsätze gendersensibler Stadtentwicklung

Priorisierung der Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV

- Orte des täglichen Bedarfs (Alltagsziele) durch sichere und attraktive Verbindungen vernetzen (engmaschige Rad- und Fußverkehrsnetze)
- Netzhafter Erschließung (nahräumlicher Vorrang) im ÖPNV
- Attraktive, sichere und barrierefreie Gestaltung von Haltestellen, Umsteigepunkten und ihren Zugängen
- Attraktive Fahrradabstellanlagen (ausreichende Anzahl, diebstahlsicher, funktional gestaltet) im öffentlichen Raum und an den Zielen, auch im Wohngebäude
- Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollator
- Rücknahme des Gehwegparkens, Durchsetzung der Park-/Halteverbote
- Förderung alternativer Mobilitätsangebote (Carsharing, Fahrradverleihsysteme)



Grundsätze gendersensibler Stadtentwicklung

Priorisierung der Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV



Grundsätze gendersensibler Stadtentwicklung

Gestaltung des öffentlichen Raumes für Aufenthalt und Begegnung

- Entschleunigung unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion
- Barrierefreiheit herstellen
- Straßenräume mit Aufenthaltsbereichen gestalten
- Soziale Sicherheit gewährleisten
- Quartierräumliche Qualitäten nutzen bzw. verbessern
- Räume hoher Qualität schaffen
 - Plätze, Fußgängerbereiche
 - Grün-, Erholungs- und Spielflächen



Gestaltung des öffentlichen Raumes für Aufenthalt und Begegnung - Straßenräume als Begegnungsräume



Grundsätze gendersensibler Stadtentwicklung

Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenz unterschiedlicher Akteure aus der Ortschaft bzw. dem Quartier

- Alltagskompetenz besonders der Personengruppen mit starkem Bezug zum Quartier nutzen (Gendergruppen)
- Beteiligungsverfahren situations- und betroffenensspezifisch gestalten
- Kooperative Beteiligungsverfahren stärker einsetzen (Runder Tisch, Zukunftswerkstatt, Stadtspaziergang, aufsuchende Beteiligung)



Grundsätze gendersensibler Stadtentwicklung

Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenz unterschiedlicher Akteure aus der Ortschaft bzw. dem Quartier

Hinweise


- Art der Einladung (gezielte Ansprache engagierter Bürgerinnen und Bürger, Multiplikatoren, aber auch nichtaktiver Zielgruppen)
- Ort der Veranstaltung: gut erreichbar mit ÖPNV/ Rad, möglichst im Plangebiet
- Veranstaltungszeit: Vereinbarkeit mit Familienarbeit, Angebot von Kinderbetreuung
- Art der Vermittlung: verständliche Sprache (ggf. Übersetzungen), Pläne, Modelle



Fazit: Was gilt es zu tun?

Gender- Aspekte sind Teil einer nachhaltigen Mobilität


- Der Zugang zu Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.
- Ein Verkehrssystem, das im Sinne der Nachhaltigkeit auch sozial gerecht ist, muss die Sicherung der Mobilität für alle Menschen berücksichtigen.
- Das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ mit den wesentlichen Merkmalen Nahraumqualität und Priorisierung der Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV sollte deshalb planerische Grundlage sein.
- Eine gendersensible Planung sollte integraler Bestandteil planerischer Strategien, von Projekten und ihrer Umsetzung sein.
- Notwendig ist ein genderdifferenziertes Datenmanagement.

 Gender-Aspekte sind ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende!

Fazit: Was gilt es zu tun?

Genderperspektive in der Stadtentwicklung berücksichtigen

- Gendersensible Planung heißt Beteiligung der Gruppen mit besonderen Mobilitätsanforderungen.
- Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung müssen genderorientiert sein, die Ergebnisse sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
- Projektbezogene Leitlinien und Zielvorstellungen, die die verschiedenen Nutzungsansprüche und gleichstellungspolitische Ziele berücksichtigen, sind festzulegen.
- Wichtig ist die Zielgruppentransparenz und die Wirkungstransparenz: Immer die Frage stellen: Tun wir das Richtige für die Richtigen?

 Die Genderperspektive ist ein Qualitätsmerkmal von Planung
.....und sichert die Mobilität für die ganze Gesellschaft!

Anstatt eines Schlusswortes

„Frauen sind gute Indikatoren dafür, wie fahrradfreundlich Städte sind.
Denn: Sie und ihre Kinder fahren Fahrrad, wenn es sicher ist.“

Marianne Weinreich, Verkehrsplanerin, Ramboll / Kopenhagen



Danke fürs Zuhören.

**Rückfragen?
Eigene Einschätzungen**



Copyright und Kontakt:
Dipl.-Ing. Juliane Krause
plan & rat
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig
Tel. 0531 – 798203
E-Mail: krause@plan-und-rat.com
www.plan-und-rat.com