

Gender Planning: Mit Plan zu einer gendergerechten Mobilität



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

Inhalt

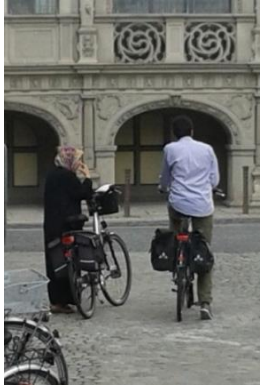
- Problemaufriss: Die Genderperspektive
- Unterschiede im Verkehrshandeln
- Hinweise für eine gendersensible Verkehrsplanung
- Fazit: Was gilt es zu tun?

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

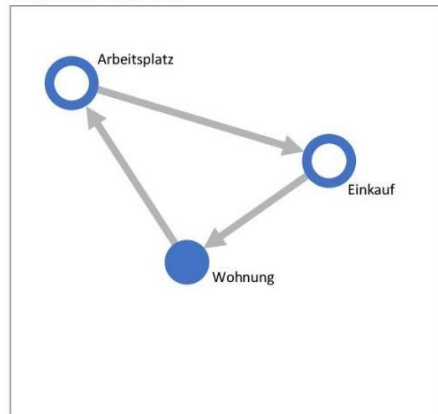


Gendergruppen: in Planungsprozessen unterrepräsentiert

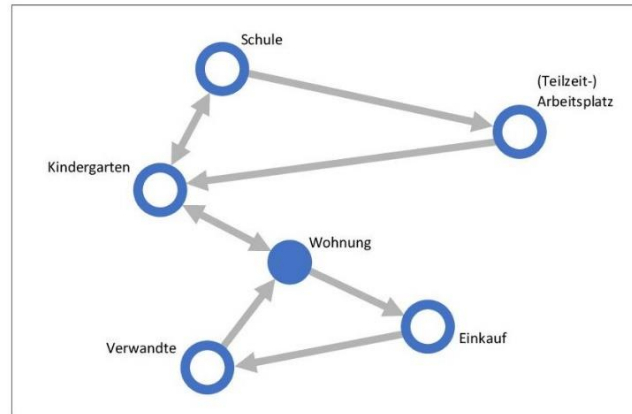
➔ Frauen bzw. Personen mit Familienpflichten, Kinder, Jugendliche, Ältere, Mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen

... 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

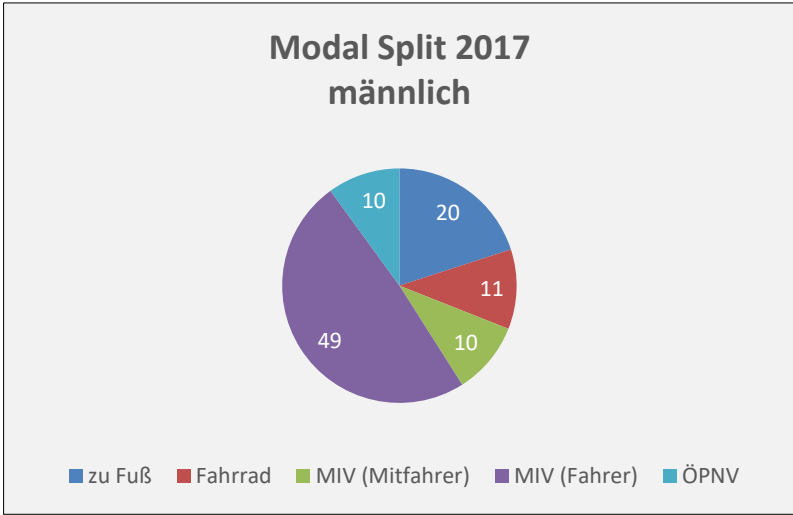
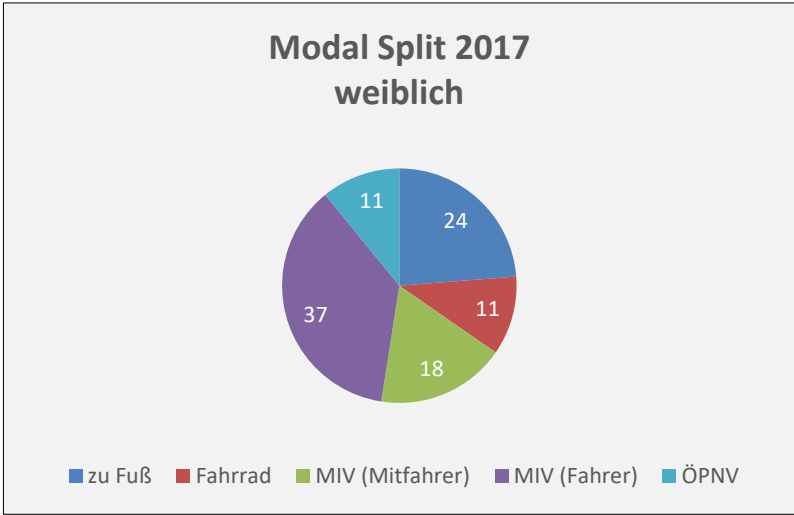
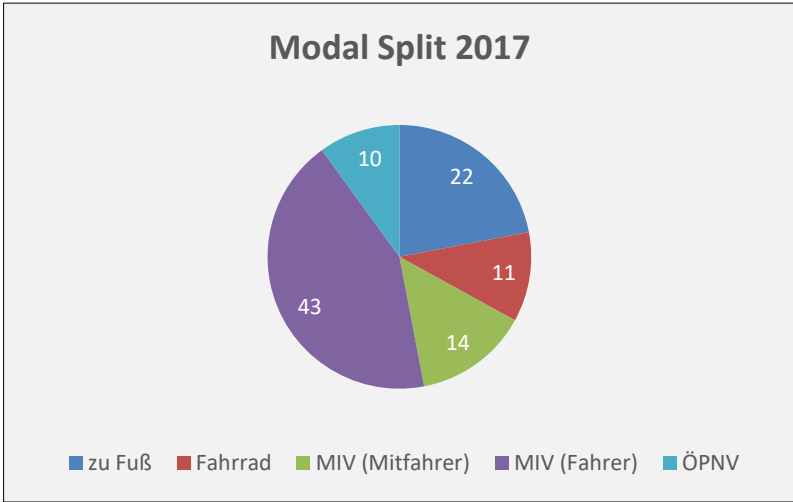


Ziel ist die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen für die Gruppen mit besonderen Mobilitätsanforderungen.

Verkehrsmittelwahl (Bezug: zurückgelegte Wege)

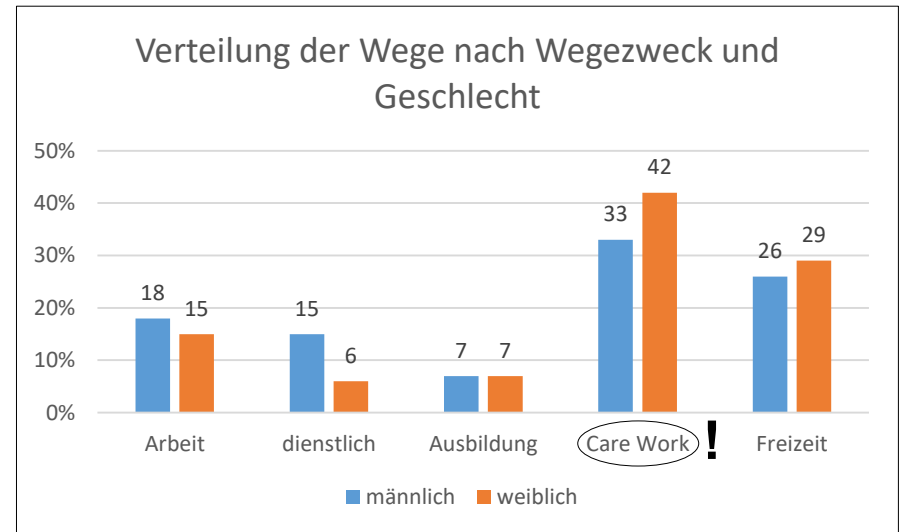
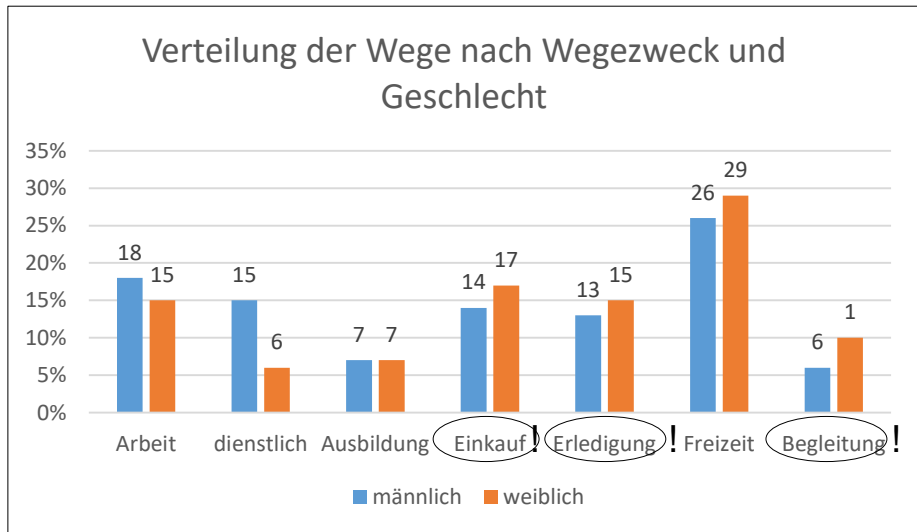
Frauen

- mehr zu Fuß
- mehr im ÖPNV
- weniger mit dem Pkw, dafür häufiger als Mitfahrerinnen
- kürzere Wege



Quelle: infas, DLR / eigene Berechnungen nach MiD 2017

Wege nach Wegezwecken



Quelle: infas; DLR / eigene Berechnungen nach MiD 2017

Frauen

- mehr Wege Einkauf, Erledigung
 - Begleitung von Kindern auf dem Schulweg, zu Freizeitaktivitäten und von Älteren / Mobilitätseingeschränkten
- CareWork

Sicherheitsempfinden – Soziale Sicherheit

- 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

➔ Fehlende Soziale Sicherheit schränkt die Mobilitätschancen großer Bevölkerungsgruppen ein



Hinweise für eine gendersensible Verkehrsplanung

- Leitbild: „Stadt der kurzen Wege“
- 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



Hinweise für eine gendersensible Verkehrsplanung

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

Hinweise für eine gendersensible Verkehrsplanung

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



Hinweise für eine gendersensible Verkehrsplanung

Gestaltung des öffentlichen Raums 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



Hinweise für eine gendersensible Verkehrsplanung

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)



Hinweise für eine gendersensible Verkehrsplanung

Verankerung in Konzepten und Planungen (Beispiele)

		Quelle
Verkehrsentwicklungspläne	Kiel	https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/vep/index.php
Fußverkehrskonzepte	Norderstedt (Gesamtstadt) HH - Neustadt (Stadtteil/ Zentrum)	http://www.norderstedt.de/Wirtschaft-Verkehr/Verkehr/Fu%C3%9Fverkehr/index.php?La=1&NavID=1087.525&object=tx 1087.1152.1&kat=&kuo=2&sub=0 https://www.hamburg.de/mitte/strassenbau-und-verkehr/11970912/beteiligung-fussverkehrskonzept-neustadt/
Entwurfsplanungen	Freiburg (Stadtbahnverlängerung)	http://www.freiburg.de/pb/_Lde/231737.html
ÖPNV Konzepte	Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten	https://www.bargtheide.de/media/custom/2971_1970_1.PDF?1618996170

Fazit: Was gilt es zu tun?

- 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.
- Gendersensible Planung heißt auch Beteiligung der Gruppen mit besonderen Mobilitätsanforderungen.
- Notwendig ist ein genderdifferenziertes Datenmanagement
- Wichtig ist die Zielgruppentransparenz und die Wirkungstransparenz: Immer die Frage stellen: Tun wir das Richtige für die Richtigen?

 **Gender-Aspekte sind ein Qualitätsmerkmal von Planung und ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitätswende!**

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