

Positionspapier - Wege zu einer gendergerechten Mobilität in Berlin

Der Koalitionsvertrag hält fest: „Die Berliner Verkehrswende soll sowohl nachhaltig als auch sozial verträglich gestaltet sein und allen Berlinerinnen und Berlinern ermöglichen, so mobil zu sein, wie sie es wollen und brauchen. Wir bekennen uns zur gerechten Verteilung der Flächen des öffentlichen Raumes und zum weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zur Erhöhung der Lebensqualität in Berlin“.

Um dies in der Praxis umzusetzen, müssen die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Nutzer*innengruppen berücksichtigt werden. Denn bei einer umfassend nachhaltigen und sozialgerechten Mobilitätswende geht es nicht nur um die Förderung von klimafreundlichen Angeboten, es geht um Teilhabe und Gleichberechtigung. Mobilität aus einer Genderperspektive zu betrachten und genderspezifische Bedürfnisse in der Ausgestaltung von Mobilität mitzudenken, ist sowohl eine Frage der Gerechtigkeit als auch Werkzeug und Ausgangspunkt, um bessere Mobilität für alle zu erreichen. Obwohl das Wissen um genderspezifische Bedürfnisse im Mobilitätsbereich seit mehreren Jahrzehnten bekannt ist, werden diese Erkenntnisse nicht in die Praxis umgesetzt – Zeit, diese Umsetzungslücke zu schließen.

1. Gender Mainstreaming und Gender Budgeting

Gender Mainstreaming bezeichnet die Strategie zur Verwirklichung der Gleichstellung der Geschlechter auf allen Ebenen des politischen und gesellschaftlichen Lebens. Gender Budgeting ist das finanzpolitische Instrument von Gender Mainstreaming: Dabei werden Einnahmen und Ausgaben daraufhin überprüft, ob sie eine Gleichstellung fördern oder im Gegenteil Ungleichheiten hervorbringen oder verstärken. In Berlin wird Gender Mainstreaming und Gender Budgeting bereits betrieben. Die Zugänglichkeit und Aufbereitung zu den entsprechenden Informationen sollte jedoch verbessert werden. Die Bezirke werden bereits dazu ermutigt, Gender Budgeting zu betreiben, was etwa durch einen Best-Practice-Wettbewerb für die Verwaltung gefördert wird. Aus Wien sind gute Ergebnisse von Gender Mainstreaming in der Stadtplanung bekannt. Dies muss auch in den Berliner Bezirken stärker fokussiert und angewandt werden, etwa durch eine eigens eingereichtete Stelle, die zu gendergerechtem Planen und Bauen arbeitet.

- ✔ Verkehrsbereiche und Mobilitätsprojekte mit gender- und sozialgerechter Planung priorisieren, hierzu gehören z.B. die Stärkung des Fußverkehrs, Abbau von Barrieren zu Plätzen des öffentlichen Lebens und an ÖPNV-Haltestellen (inklusive Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten), Zugang zu kostenfreien ÖPNV-Tickets etwa durch das Quartiersmanagement (siehe Erläuterungen bei den jeweiligen Themen).
- ✔ Weiterentwicklung der Frauenbeiräte und personelle Stärkung der Gleichstellungsbeauftragten und Einbindung von Zivilgesellschaft und Räten bei Budgetentscheidungen durch eine schnelle Schaffung des Gender Budgeting Beirats
- ✔ Bei der Novellierung des Landesgleichstellungsgesetzes sollte unter Fort- und Weiterbildung ergänzt werden, dass die verpflichtende Teilnahme aller Beschäftigten für Fort- und Weiterbildungen zu Gender Mainstreaming, Gender Planning sowie Gender Budgeting zur Förderung der Gleichstellung der Geschlechter eingeführt wird
- ✔ Bessere Zusammenarbeit zwischen Gleichstellungsbeauftragten, Verwaltung und Entscheidungsgremien, um die Gleichstellung der Geschlechter im Verkehrssektor zu stärken
- ✔ Intersektionalität verankern, d.h. Menschen und Personengruppen, die einem höheren Gewalt- und Diskriminierungsrisiko ausgesetzt sind, zum Ausgangspunkt von Planung machen und die Einrichtung neuer Stellen mit Fokus auf Diversity

- ✓ Darstellung in der Öffentlichkeit/Zugang zu Informationen zu Gender Budgeting und zu Beteiligungsmöglichkeiten in dem dazugehörigen Politikzyklus, d.h. bei der Formulierung, Durchführung und Evaluation der Gender Budgeting Maßnahmen
- ✓ Im Mobilitätsgesetz ist vorgesehen, Gender als Querschnittsthema generell zu verankern. Damit das auch wirklich der Fall, ist, muss transparent dargelegt werden, welche Leitlinien es dazu gibt, und geprüft werden, wie diese umgesetzt werden, etwa durch eingereichtete Stelle, die zu gendergerechten Planen und Bauen arbeitet

2. Datensammlung

Bei Datenerhebungen zu Alltagsmobilität zeigt sich der Gender Data Gap [1]. Die meisten Mobilitätsreports oder Abfragen zu den Mobilitätsmustern von Haushalten geben nur Mann/Frau zur Auswahl an. Über die Mobilität von trans oder nicht-binären Personen gibt es dementsprechend sehr wenig Daten oder Wissen. Selbst wenn es gendersensible Daten gibt, fehlen oft weitere Daten, die zum Beispiel neben Geschlecht auch nach *race* und anderen Diskriminierungsebenen differenziert sind. Intersektionale Datenerhebungen sind deshalb besonders wichtig. Bei der Abfrage von genderdifferenzierten Faktoren müssen im öffentlichen Diskurs unterschiedliche Ausgangspositionen aufgezeigt und berücksichtigt werden.

- ✓ Regelmäßig genderaggregierte Daten bei Mobilitätsbefragungen abfragen und quantitative mit qualitativen Forschungsmethoden ergänzen durch SenUVK, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg und die Verkehrsbetriebe (BVG/VBB)
- ✓ Intersektionale Daten erheben, dazu gehören Fragen zu vielfältigen Geschlechteridentitäten (über die Kategorie „divers“ hinaus), Diskriminierungserfahrungen, Einkommen, Mobilitätsmöglichkeiten
- ✓ Keine Priorisierung und Hierarchisierung von Mobilität für Erwerbsarbeit, sondern Wegeketten und diverse Mobilitätsmuster gleichberechtigt abfragen
- ✓ Datentransparenz erhöhen: transparent machen, welche Daten für welche Zwecke erhoben werden und diese auch mit anderen Mobilitätsanbietern teilen sowie der Öffentlichkeit zugänglich machen
- ✓ Bei der Erweiterung des Umweltgerechtigkeitsatlas auch Daten zu Alltagsmobilität und der Verbindungen zwischen Einkommen und Mobilitätsmöglichkeiten aufnehmen und darstellen

3. Beteiligung und Teilhabe

Von einer adäquaten Repräsentation von FLINTA [2] Personen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich kann keine Rede sein: Die meisten Entscheidungskompetenzen sowohl in der Städte- und Verkehrsplanung als auch im Mobilitäts- und Transportsektor sind nicht nur männlich dominiert, sondern auch nicht gendersensibel ausgerichtet. Zugleich spielt Diskriminierung im Berufsfeld Mobilität nicht nur beim Zugang zu Führungspositionen, sondern auf allen Ebenen eine Rolle. Europaweite Umfragen zeigen große genderbezogene Ungleichheiten und Belastungen für FLINTA, die im Verkehrssektor arbeiten. Die Personen, welche täglich die Mobilität von anderen Menschen ermöglichen, z.B. (oft prekär angestellte) Ticketkontrolleur*innen oder Busfahrer*innen, sind einer doppelten Diskriminierung (inklusive physischer und sexueller Übergriffe) ausgesetzt: sowohl durch Mitarbeitende als auch durch Passagiere. Repräsentation, Interessenvertretungen und Mitbestimmung müssen auf allen Ebenen vorgebracht werden.

- ✓ Die Rahmenbedingungen von Partizipationsmöglichkeiten wie Beiräte oder Gremien bei Verkehrsunternehmen so gestalten, dass sie eine Teilnahme für alle ermöglichen (z.B. bei der Setzung der Uhrzeiten der Treffen, bei der Kommunikationsstrategie zum Bewerben der Räte, Bereitstellung von Kinderbetreuung während der Treffen etc.)

[1] Der Gender Data Gap bezeichnet die Art von Datenerhebungen, bei denen der männliche Körper und die männliche Lebenserfahrung als universell verstanden werden, statt genderdifferenzierte Daten zu sammeln

[2] FLINTA bezeichnet Frauen, Lesben, inter, nicht-binäre, trans und agender Personen und umfasst damit alle, die aufgrund ihrer geschlechtlichen Identität patriarchal diskriminiert werden. Der Begriff betont somit nicht nur die soziale Komponente von Geschlecht, sondern schafft es auch unterschiedliche Perspektiven zu vereinen und einhergehende politische Kämpfe sichtbar zu machen.

- ✔ Verkehrsbetriebe in die Verantwortung nehmen, um aktiv gegen Diskriminierung und Belastung von FLINTA vorzugehen
- ✔ Grundlegend bei jeder verkehrsplanerischen Maßnahme, bei Grünflächen und Stadtplanung die Beteiligungsmöglichkeiten an Lebensrealitäten der Personen anpassen, um so verschiedene Zielgruppen zu erreichen
- ✔ Einführung von Mentoring Programme in landeseigenen Verkehrsbetrieben mit dem Ziel, die Beschäftigten zu diversifizieren
- ✔ Mehr Beteiligung von FLINTA und weiteren Zielgruppen in Planung und Umsetzung
- ✔ Bei der Weiterentwicklung der Leitlinien zur Bürger*innenbeteiligung und der Etablierung von Beteiligungsbüros in allen Bezirken Mobilität und Gendergruppen berücksichtigen
- ✔ Stadtteilspaziergänge (tagsüber und nachts) und Durchführung von Workshops zur Identifizierung von unsicheren Orten und anderer Barrieren, zusätzlich Einführung einer App oder online Karte, um diese Orte entsprechend zu markieren (Bsp. Safer cities) und dies mit der BVG oder Jelbi App verbinden
- ✔ Die Umsetzung des Landesgleichstellungsgesetzes so finanziell fördern, dass insbesondere bei den Berliner Verkehrsbetrieben sowie den Senatsverwaltungen und Bezirksämtern in den Fachbereichen Verkehr und Stadtentwicklung der FLINTA-Anteil in allen Tätigkeiten und Leitungspositionen schnellstmöglich erhöht wird.

4. Grünflächen und Fußwegenetz

Obwohl es die umweltfreundlichste Fortbewegungsart darstellt, wird das Thema Fußverkehr im derzeitigen Mobilitätswendediskurs untergeordnet behandelt, oft nicht mitgedacht oder als Unterpunkt von Fahrradmobilität gesehen. Es ist deswegen begrüßenswert, das Berlin als erste Kommune Deutschlands, die Förderung des Fußverkehrs als wichtiges Ziel ihrer Verkehrspolitik bereits festgeschrieben hat. Und auch das Berliner Moabilitätsgesetz und der Koalitionsvertrag weisen Schritte in die richtige Richtung auf, demnach sollen „vom Straßenverkehr genutzte Flächen dem Fußverkehr und dem Aufenthalt auf Gehwegen und Plätzen zur Verfügung gestellt werden. Für Maßnahmen im Fußverkehrsplan sollen zusätzliche Ressourcen bereitgestellt werden.“ Mit der Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr könnten vielfache Benachteiligungen und Barrieren angegangen werden, die Kinder, Schwarze und People of Colour, FLINTA, ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen erfahren. Zugleich können Begleitwege und dadurch Sorgearbeit reduziert werden, wenn Kinder und ältere Menschen autonom und sicher unterwegs sein können.

- ✔ Einbeziehung weiterer zivilgesellschaftlicher Akteure in das Gremium Fußverkehr, die Arbeitsschwerpunkte Gendergerechtigkeit, LSBTIQ*, Rassismus und Integration miteinbringen.
- ✔ Falschparken an Querungen und auf Fußwegen sind kein Kavaliersdelikt, sondern Barrieren und führen zu fehlender Sicherheit: Strafen und ggf. Abschleppung konsequent durchsetzen
- ✔ Für alle Geschlechter kosten- und barrierefreie öffentliche Toiletten zur Verfügung stellen, wie es etwa die BVV Tempelhof-Schöneberg auf Initiative des Frauenbeirats des Bezirks fordert.
- ✔ Gute Beleuchtung, insbesondere an Haltestellen, Unterführungen und Verbindungswegen sowie in Parks (besonders, wenn sie Teil der Fußwege sind und z.B. als Abkürzungen genommen werden)
- ✔ In den qualitativen und quantitativen Ausbau von Buslinien und Shuttles investieren, insbesondere um Nachtmobilität sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten.
- ✔ Mehr Raum für und sichere Kindermobilität, z.B. durch die Einführung des „bicibus“ wie in Barcelona, oder das Schließen von Schulstraßen morgens für den Autoverkehr
- ✔ Wegweisungen und Karten, die Entfernungen nicht nur in Metern, sondern auch in Fahrrad- und Gehzeiten angeben

- ✓ Priorisierung des öffentlichen Raums als Ort zum Ausruhen und zum Verweilen durch Paklets und Kiezblocks. Viele Initiativen leisten hier bereits wichtige Arbeit und sollten konsequent unterstützt werden. Damit der öffentliche Raum wirklich für alle da und zugänglich ist sollten Bänke ergonomisch und barrierefrei gestaltet werden.
- ✓ Plakatkampagne an Haltestellen und Stationen für *awareness* bei Belästigungen und Diskriminierung (z.B. mit Ansprechpartner*innen, -stellen, Telefonnummern)

5. Radverkehr

Durch den historisch gewachsenen starken Fokus auf das Auto sind Radwege für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis – zum Beispiel Personen, die mit kleinen Kindern unterwegs sind, Kinder selbst oder auch alte Menschen – sehr unpraktikabel konstruiert oder gar nicht erst vorhanden. Zudem erleben besonders FLINTA auf dem Fahrrad im Straßenverkehr sexistische Beleidigungen oder anderes diskriminierendes Verhalten und sind auch beim Fahrradfahren der Gefahr von Übergriffen ausgesetzt. Damit sich alle im Straßenverkehr auf dem Rad sicher fühlen, muss die Stadt- und Verkehrsplanung die verschiedenen Lebenslagen und Bedürfnisse aus unterschiedlichen Perspektiven berücksichtigen. Dies erleichtert auch die Alltagsmobilität für andere Personen mit Mobilitätseinschränkungen, die mit verschiedenartigen Fahrradmodellen und -bauarten, Rollatoren oder Kinderwägen unterwegs sind.

- ✓ Die im Mobilitätsgesetz geplanten Maßnahmen um weitere genderrelevante Aspekte ergänzen, vor allem zum Thema subjektive Sicherheit, bspw. mit einer Förderung von Selbstreparaturkursen und Fahrradkursen in sicheren Räumen für FLINTA, Kampagnen gegen diskriminierendes Verhalten
- ✓ Die Verbindungen von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und wichtigen Zielen, die insbesondere für Sorgearbeit relevant sind (Schulen, Kitas, Gesundheitsversorgung, Einkaufen) gleichberechtigt neben dem Radvorrangnetz ausbauen

6. Öffentliche Verkehrsmittel

Im ÖPNV spielt neben Erreichbarkeit auch die Preisstruktur der Tickets eine große Rolle: Gibt es beispielsweise vergünstigte Familien-/Mehrpersonentickets und an welche Kriterien werden diese geknüpft? Können auch komplexere Wegekette mit einem Ticket zurückgelegt werden? Zudem gilt das Fahren ohne Fahrschein als Straftat, was klassistische Gesellschaftsstrukturen widerspiegelt: In NRW sind beispielsweise 58 Prozent der Menschen, die deswegen eine Ersatzfreiheitsstrafe verbüßen, langzeitarbeitslos und 21 Prozent wohnungslos. Viele Personen sind im öffentlichen Raum sexistischer und rassistischer Belästigungen und auch körperlicher Gewalt ausgesetzt - durch Mitfahrende sowie durch das Personal des ÖPNVs, wie zahlreiche Berichte dokumentieren.

Im Koalitionsvertrag werden Taktverdichtungen, Haltestellen nicht weiter als 400m vom Wohnort, Kleinbusverkehr und Rufbusse angekündigt. Das begrüßen wir. Ebenso positiv sind die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit: die Anzahl der Bahnhofswachen zu erhöhen, mehr Personal in der Bahn einzusetzen sowie Notfallmeldesysteme einzuführen. Zudem sollen Awareness-Kampagnen durchgeführt und die Gefahrenprävention an den Haltestellen verbessert werden. Bei Wegen von und zu Haltestellen sollen Angsträume identifiziert und umgestaltet werden. Wichtig dabei sind folgende Aspekte und Maßnahmen:

- ✓ Bei der Entwicklung dieser Maßnahmen die diskriminierten Personengruppen beteiligen, z.B. durch die Identifizierung von Angsträumen bei Stadtteilspaziergängen. Es müssen unbedingt die Einzugsgebiete der Haltestellen und nicht nur die Haltestellen selbst betrachtet werden.

- ✓ Das Thema (subjektive) Sicherheit in den Mittelpunkt rücken:
 - Schulungen in Sensibilisierungs- und Antidiskriminierungsverhalten für das Bahn- und Sicherheitspersonal
 - Allyship Training zur Stärkung von Zivilcourage und zum Abbau diskriminierendes Verhaltens
 - Die Einrichtung von unabhängigen und leicht zugänglichen Beschwerde- und Meldestellen für diskriminierende, sexistische und rassistische Übergriffe oder von racial profiling spezifisch im ÖPNV und Bahn
 - Notfallmeldesystemen sowie Sprechkontakt zum Fahrpersonal oder Ansprechpersonal gewährleisten
- ✓ Gut lesbare, beleuchtete Fahrpläne an Bus- und Bahnstationen; Haltestellen mit Notfall-Telefonverbindung ausstatten
- ✓ Barrierefreie Kommunikation im ÖPNV und an Haltestellen, inkl. verschiedener Sprachen, leichter Sprache, Blindenschrift, Farbleitsystemen sowie Karten, die Barrieren und Sicherheitsrisiken sichtbar machen und so Mobilität ohne lange Vorausplanung ermöglichen
- ✓ Service- und Hilfsangebote an Stationen und Fahrgastbegleitung in Bahnen
- ✓ Mehr Pilotprojekte, z.B. die Einführung eines Quartierstickets, das an nachbarschaftlichen Orten z.B. Kieztreffs/Quartiersmanagement für eine gewisse Zeit ausgeliehen werden kann (vgl. das Projekt Social2Mobility), oder die Einführung von Bedarfshalten zwischen Haltestellen in der Nacht
- ✓ Mobilität muss für alle bezahlbar sein. Die Prüfung einer Preissenkung für Inhaber*innen des „BerlinPasses“ und Senior*innen sowie die Förderung von Ehrenamtlichen bei der Benutzung des ÖPNV und die Fahrradmitnahme bei Zeitkarten, wie im Berliner Koalitionsvertrag festgehalten, sind gute Ansätze. Die Maßnahmen sollten nun an das 9-Euro Ticket ggf. mit angepassten Bedingungen zur besseren Finanzierbarkeit anschließen
- ✓ Tarife und Tickets im ÖPNV, die auch komplexeren Wegekettens und wechselnden Gruppengrößen Rechnung tragen. Ein BVG-Einzelticket gilt bspw. nur für eine Hinfahrt und nicht für die Rückfahrt. Wer Besorgungen erledigt oder andere Personen irgendwohin begleitet und dann direkt wieder nach Hause fährt, muss dafür zwei Tickets lösen, selbst wenn diese Wege innerhalb von 2 Stunden zurückgelegt werden
- ✓ Prüfung der Verkehrsbetriebe in Kooperation mit den Arbeitgebern zur Einrichtung von Shuttle-Services für Arbeiter*innen in Nachtschichten, zum Beispiel zu Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens, etwa Krankenhäusern, Zentren des Gastgewerbes und Fabriken
- ✓ Ergonomische Gestaltung von Sitzplätzen im ÖPNV

7. Taxis

Taxis können eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV sein, wenn sie barrierefrei und bezahlbar sind. Besonders Nachttaxis können einen Beitrag zu mehr Sicherheit leisten.

- ✓ Nachttaxis für FLINTA und Menschen mit höherem Sicherheitsbedürfnis
- ✓ Barrierefreie Taxis und on-demand Shuttledienste, die mit Kindersitzen/Kinderschalen ausgestattet sind
- ✓ Taxis in Kooperation mit dem ÖPNV zur Abdeckung der letzten Meile in Anlehnung an die Preise des ÖPNVs

9. Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Innovationen für neue Mobilität

Der Einsatz von elektrisch betriebenen Rollern, Fahrrädern und anderen Kleinfahrzeugen kann Menschen dabei unterstützen, die „letzte Meile“ zu überwinden, doch der Austausch der Antriebe leitet noch keine umfassende und gendergerechte Mobilitäts-, sondern lediglich eine Antriebswende ein. Bei der Entwicklung autonomer Fahrzeuge spielt gerade jetzt eine große Rolle, welche Daten für den Aufbau der Systeme genutzt werden. Transparenz und Kontrolle zum Aufbau dieser Systeme sind deswegen wichtige Bestandteile dieser Innovationen, auch damit insbesondere Zielgruppen davon profitieren können, denen autonom fahrende Fahrzeuge besonders dienen könnten, z.B. ältere Personen oder Menschen mit Behinderungen.

Sharing Dienste mit Fahrrädern, Elektroscootern bis hin zum Pkw gehen in die richtige Richtung, um die Abhängigkeit vom eigenen Auto aufzubrechen, sie werden aber in Deutschland in überwiegenden Teilen von Männern genutzt. Hürden zur Nutzung dieser Dienste für FLINTA sind Sicherheitsfragen, Effizienz bei Reise- und Zeitplanung sowie Preisgestaltung der Dienste.

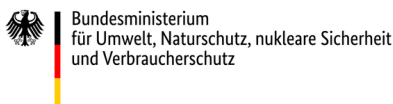
- ✔ E-Mobilitäts- und Sharing-Angebote auf diverse Bedürfnisse hin überprüfen, verbessern und Standards entwickeln, z.B. hinsichtlich Preisgestaltung, Sicherheit, Ausstattung (Kindersitze, Stauraum für Einkaufsbeutel, Rucksäcke etc.)
- ✔ Zielgruppen bei der Entwicklung von neuen Sharing-Diensten diversifizieren und Zugang zu solchen Diensten auch für Menschen mit geringerem Einkommen gewährleisten
- ✔ Erhöhung der Preise bei Parkraumbewirtschaftung: aktuell sind es noch 10 Euro im Jahr für einen Anwohnendenparkschein. Es geht auch anders: in Tübingen zahlen größere Autos nun bis zu 180 Euro im Jahr. Eine vergleichbare Preislösung sollte auch für Berlin entwickelt werden.
- ✔ MIV in der Stadt einschränken, z.B. durch City-Maut, Umweltzonen, Kiezblocks

Kontakt

gerecht mobil Projektteam

Pat Bohland, Lara Gromm, Greta Pallaver
gerecht.mobil@life-online.de
www.gerecht-mobil.de
www.life-online.de

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.