

# Wohnungs- und Verkehrspolitik für ALLE:

## GENDER MAINSTREAMING ALS PLANUNGSINSTRUMENT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Bettina Herlitzius MdB, Dr. Anton Hofreiter MdB

Verantwortliche Mitarbeiterinnen:  
Steffi Leisenheimer, Büro Dr. Anton Hofreiter  
Susanne Schwarte, Büro Bettina Herlitzius

## **Inhaltsverzeichnis**

Vorwort.....	3
1. Wie sehen die Lebenswirklichkeiten aus und welche Auswirkungen hat Stadtplanung auf unterschiedliche Lebenswirklichkeiten?.....	4
2. Gender Mainstreaming in der Planung.....	5
2.1 Gender Mainstreaming in der Stadtplanung.....	6
2.2 Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung.....	8
2.2.1 Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik.....	11
3. Zusammenfassung.....	11
4. Schlussüberlegungen und Ausblick .....	12

## Vorwort

Im Jahr 1988 entwarfen Grüne Frauen im Bonner Bundestag ein verkehrspolitisches Konzept von Frauen für Frauen. Der Titel „Emanzipation vom Auto“ drückte die kritische Haltung der steigenden Motorisierung der Gesellschaft aus. Man verdächtigte die Industrie nach den Männern nun die Frauen „autosüchtig“ zu machen. Grüne warnten davor, dass der Autoverkehr und der Autozwang die Frauen diskriminiert und die Umwelt zerstört. Grüne Forderungen waren damals die massive Verkehrswende: weg vom Auto! Wo stehen wir Grüne heute knapp 20 Jahre später?

Ein leichtes Schmunzeln beim Lesen dieser einst radikalen Forderungen lässt sich kaum verkneifen. Aber schon bald stellt sich eine leichte Unruhe ein. Von einer Verkehrswende sind wir weiter entfernt denn je: Parallel mit der steigenden Mobilität hat sich unsere Versorgungsinfrastruktur massiv verändert und die Geschwindigkeit unseres gesellschaftlichen Lebens hat mehr und mehr zugenommen. Unsere Gesellschaft vereint Stadt und Land, Alt und Jung, Singles und Familien mit Kindern. All diese Menschen haben ganz unterschiedliche Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse, die es bei der Stadt- und Verkehrsinfrastrukturplanung zu berücksichtigen gilt.

Dank der Initiativen der feministischen Stadtplanung in den 90er Jahren hat sich einiges getan. In vielen Städten sind unübersichtliche Fußgängerunterführungen geschlossen und Frauenparkplätze angelegt worden. Aber auch der Vormachtstellung des Individualverkehrs konnte oder musste in den Innenstädten Einhalt gegeben werden. Verkehrsberuhigungen, komplexe Einbahnstraßensysteme und Fußgängerzonen zeigen uns heute, welche Lebensqualität Städte erhalten, wenn mehr Gleichberechtigung zwischen allen Verkehrsteilnehmern entsteht.

Aber reicht das aus? Gerade in Stadtvierteln und kleineren Orten, wo für den Großteil der Bevölkerung der Alltag stattfindet, ist die Dominanz des motorisierten Verkehrs ungebrochen. Nach wie vor sind Gehwege im öffentlichen Raum Restflächen und Ampelschaltungen nicht auf dem Komfort für Fußgänger, sondern ausschließlich auf die Leichtigkeit des Verkehrsflusses ausgerichtet.

Aus unserer Sicht symbolisiert gerade der Zugang zur „Mobilität“, wie kaum ein anderes gesellschaftliches Verhalten die unterschiedlichen Lebensentwürfe. Bestehende Unterschiede zwischen alt und jung, arm und reich, stark und schwach, klein und groß, Mann und Frau werden hier am deutlichsten und entscheiden über die Teilhabe am öffentlichen Leben. Gender Mainstreaming kann hier mehr Zugangsgerechtigkeit bewirken. Dadurch werden Strukturen optimaler an den verschiedenen Bedürfnissen ausgerichtet und somit auch ein effizienterer Einsatz der Mittel erreicht. Es ist ein grünes Ziel, diesen Ansatz stärker und vor allem qualitativer in der Stadt- und Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Wie kann ein GM erfolgreich in der Stadtplanung eingesetzt werden? Wie in den Strukturen so verankert werden, dass es bei allen Fragen der städtischen Nutzung wie selbstverständlich Anwendung findet? Welches Handwerkzeug benötigt Stadt- und Verkehrsplanung, welche Daten, welche Beteiligten, um erfolgreich „gegendert“ zu werden?

Das sind die Fragestellungen, mit denen wir uns in diesem Positionspapier beschäftigen. Den Focus bilden die Bereiche Stadtplanung und Verkehrspolitik.

## **1. Wie sehen die Lebenswirklichkeiten aus und welche Auswirkungen hat Stadtplanung auf unterschiedliche Lebenswirklichkeiten?**

In den Stadtrandlagen oder im ländlichen Raum werden trotz des Wissens über den stattfindenden demographischen Wandel unserer Gesellschaft immer noch Neubaugebiete ausgewiesen. So genannte „Schlafstädte“, Neubauviertel oder auch die Speckgürtel der Großstädte sind eine Folge dieser Stadtentwicklungspolitik.

Spätestens in der Familienphase suchen viele Paare Wohnungen mit mehr Wohnumfeldqualitäten. Kinder sollen sicher zur Schule gehen können und gefahrlos spielen können. Ein eigener Garten, weniger Lärm und Verkehr in gesünderer, überschaubarer Umgebung bekommen einen stärkeren Schwerpunkt. In den seltensten Fällen kann dies in innerstädtischen Quartieren realisiert werden. So bleibt aus finanziellen Gründen häufig nur der Umzug in die stadtnahen oder ländlicheren Strukturen. Dieser Sprung gelingt jedoch nur wenigen Familien mit Migrationshintergrund, so dass zusätzlich zu der sozialen auch eine ethnische Segregation durch die familienfeindliche Stadtplanung verursacht wird.

Erst in letzter Zeit ist diese Entwicklung ins Stocken gekommen. Die Veränderungen der Förderinstrumente, wie die Abschaffung der Eigenheimzulage, die Reduzierung der Pendlerpauschale, aber auch die allgemeine Konjunkturlage, lassen die Neubautätigkeiten stark zurückgehen. Die Benzinpreisentwicklung der letzten Monate tut ihr übriges dazu. Der Traum vom „Wohnen im Grünen“ wird immer unerschwinglicher. Es findet ein Trend in Richtung Bestandsumnutzung und Nachverdichten der attraktiveren Stadtrandlagen statt.

Aber auch dieser Trend verfestigt die soziale und räumliche Segregation in unseren Städten. Altbauviertel mit heruntergekommenen Bausubstanz, schlecht sanierte Siedlungen der 60er und 70er Jahre oder verdichtete Siedlungsstrukturen der 90er Jahre, häufig an verkehrsbelasteten Standorten, haben in der Mieterstruktur einen hohen Anteil einkommensschwacher Haushalte, besonders häufig mit Migrationshintergrund. Dies spiegelt sich auch an den Schulen wieder und damit schließt sich der Kreislauf des Verfalls eines Stadtteils, denn spätestens jetzt ziehen die, die es sich leisten können, ihrer Kinder zuliebe fort.

Was macht unsere Städte, Stadtviertel und kleine Ortschaften so unattraktiv?

Auch heute werden die unterschiedlichen Lebenswirklichkeiten noch durch die von Männern dominierte planerische Ausgestaltung der Wohnstätten, der Wohnumgebungen und des Verkehrs verstärkt. Denn Frauen sind in den kommunalen Planungsämtern und Ingenieurbüros noch immer unterrepräsentiert.

Doch Planungsprozessen und -strukturen liegen auch gesetzliche Grundlagen zugrunde. In unserer hochspezialisierten Fachwelt sind Stadt- und Verkehrsplanung völlig unterschiedliche Bereiche. Stadtplaner und Architekten beschäftigen sich vorwiegend mit dem Hochbau. Erst in dem Moment, wo es um die Gestaltung der Verkehrsflächen geht, kommt der Verkehrsplaner ins Spiel. Die planerische Zielsetzung eines Verkehrsplaners steht jedoch diametral zu der eines Stadtplaners. Ziel der Verkehrsplanung ist es, die Verkehrsflächen so zu gestalten, dass möglichst viel motorisierter Verkehr fließt. Die Qualität einer Straße wird an der Dichte der PKWs gemessen, nicht an der Dichte der personenbezogenen Mobilität.

Dieses grundsätzliche Problem zieht sich durch alle Stadtplanungen. Der Fahrverkehr wird anders und besser bewertet als der Fußverkehr. Auch die planerischen Grundlagen helfen nicht weiter. Sowohl die Richtlinie für die Anlage von Straßen, als auch die Richtlinien für die Anlage von Fuß- und Radwegen haben nur empfehlenden Charakter. Allerdings mit einem entscheidenden Unterschied in der Praxis. Reicht das Straßenraumprofil nicht aus, werden immer zuerst die Nebenanlagen reduziert, auch wenn das zu Gehwegbreiten führt, die nicht mal für einen Kinderwagen ausreichen.

Verkehrsplaner lieben Autos, Verkehrsplaner sind keine Fußgänger. Das kann Frau und Mann auf jedem Meter unseres bebauten Umfeldes erleben. Auch wenn die weiblichen Führerschein- und Autobesitzerinnen stetig zunehmen, sind es vor allem die Frauen, Mädchen und alten Menschen in unserer Gesellschaft, die die Konsequenzen der autofokussierten Stadtplanung tragen müssen.

- Statistisch belegt übernehmen nach wie vor Frauen den größeren Part der familiären Versorgungsarbeiten.
- Frauen verdienen durchschnittlich ein Viertel weniger und haben dadurch weniger Möglichkeiten Belastungen zu kompensieren.
- Kinder, aber vor allem Mädchen werden in ihrer Mobilität stärker „behütet“ und damit eingeschränkt in ihren gesellschaftlichen Aktivitäten.
- Es ist einfach öde, viele unserer Straßen als Fußgänger zu nutzen. Der Erlebniswert ist gleich Null und man kommt sich wie auf dem Präsentierteller vor.
- Außer HundebesitzerInnen ist in Wohngebieten kaum jemand zu Fuß unterwegs. Frauen und alte Menschen fühlen sich auf den Straßen zur Abendzeit oft nicht sicher.

Wie können die unterschiedlichen Lebenssituationen und Bedürfnisse von allen Mitgliedern unserer Gesellschaft berücksichtigt werden ohne traditionelle Rollenbilder eher zu festigen als aufzubrechen? Die Herstellung von Chancengleichheit durch Gender Mainstreaming (GM) darf keinesfalls gleichgestellt werden mit allgemeiner Zielgruppenorientierung. Bei der praktischen Umsetzung von GM in der Stadtplanung ist häufig zu beobachten, dass strukturelle Machtverhältnisse zwischen den Geschlechtern gar nicht wahrgenommen werden. Hier muss gendersensible Planung ansetzen.

In der Siedlungsentwicklung fand parallel eine andere gravierende Entwicklung statt. Mit der steigenden Motorisierung hat sich für viele Menschen vor allem in den Klein- und Mittelstädten das Einkaufsverhalten geändert. Statt auf dem Heimweg notwendige Güter des täglichen Bedarfs zu erstehen, wird heute ein bis zweimal pro Woche ein Großeinkauf mit dem Auto getätigt und die Entfernung zum nächsten Geschäft spielt eine untergeordnete Rolle. Damit wird die stadtteilnahe Versorgung in einigen Lebensphasen scheinbar völlig unwichtig.

Auch der Gesetzgeber hat mit kleinen, auf dem ersten Blick unscheinbaren, Änderungen nachgeholfen. Die Fachartikelbindung wurde eingeschränkt und das Ladenschlussgesetz aufgehoben, seitdem können wir Bohrmaschinen beim Bäcker oder Brötchen an der Tankstelle kaufen. Lebensmitteldiscounter entstehen außerhalb der Einkaufsstraßen, Geschäftsmieten in den attraktiven Innenstadtlagen explodieren, eine Änderung des Apothekengesetzes ist ebenfalls geplant. All dies sind die Sargnägel unserer ursprünglich gewachsenen städtischen Struktur. Leerstände bei Einzelhandelsfachgeschäften auf der einen Seite und immer wieder die gleichen Ladenketten auf der anderen Seite prägen unsere Städte. Unsere heutigen Siedlungsstrukturen erfordern vor allem in ländlichen Regionen ein Auto, um überhaupt den Alltag in erträglichen Zeithorizonten zu bewältigen. Gleichzeitig finden über 60 Prozent der PKW-Fahrten in einem Horizont unter fünf km statt. Viele dieser Fahrten könnten wir mit dem Rad, zu Fuß oder auch mit dem ÖPNV erledigen. Aber Radfahren in der Stadt ist vielen Menschen nicht sicher genug, das Radwegenetz lückenhaft, viele Kreuzungen gefährlich. Auch der ÖPNV ist unzureichend, kompliziert und wenig komfortabel gestaltet. Wie können wir ein Umdenken, eine neue Kultur des städtischen Erlebens, Spaß an der Bewegung in der Stadt, im Stadtviertel und im kleinen Ort erreichen? Ist Gender Mainstreaming als Planungsinstrument in der Stadt- und Verkehrsplanung die Antwort?

## **2. Gender Mainstreaming in der Planung**

Unter der rot-grünen Regierung ist es in der letzten Legislaturperiode gelungen, die EU Vorgaben zum Teil umzusetzen und Gender Mainstreaming im Baugesetzbuch zu verankern:

In § 1 Abs. 6 Nr. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) steht, bei der Aufstellung von Bauleitplänen seien die unterschiedlichen Auswirkungen dieser Bauleitplanung auf Frauen und Männer zu berücksichtigen<sup>1</sup>. Doch in der Praxis konnte sich dieses neue Planungsinstrument noch nicht durchsetzen. Bislang liegen keine einheitlichen Kriterien zur praktischen Umsetzung vor.

Beispiele aus den letzten zehn Jahren zeigen, dass mit GM gesteuerte Stadtentwicklungsprojekte das Leben für alle Generationen beiderlei Geschlechts mit und ohne Migrationshintergrund lebenswerter machen.

Städte sollen Frauen und Männern gleichermaßen attraktiven Lebensraum bieten. Sie sollen sich zu sozial nachhaltigen und lebenswerten Wohn- und Arbeitsorten für ALLE entwickeln. Alle Maßnahmen in der Stadtentwicklung sind deshalb so zu optimieren, dass unterschiedliche Ausgangsbedingungen und unterschiedliche Auswirkungen für Männer und Frauen aufgedeckt und stärker als bisher berücksichtigt werden. Denn ohne dass es uns bewusst ist, weist das Leben von Frauen und Männern in den meisten Bereichen des öffentlichen Lebens auch heute noch große Unterschiede auf.

Die Umsetzung des Planungsprozesses differiert stark nach der Ebene, so ist z.B. auf kommunaler Ebene viel eher eine einzelne Maßnahme zu bedenken (z.B. wie wird ein Wartehäuschen für den Bus gestaltet), als auf Landes- oder Bundesebene. Ansatzpunkt ist jedoch auf allen Ebenen ausreichendes Datenmaterial. Hieran scheitert eine genderbezogene Planung derzeit oft, d.h. es müssen erst einmal geschlechtsbezogene Daten erhoben werden.

Um die Langfristigkeit des Gender Mainstreaming in der Planung sicherzustellen, ist in den Personalstrukturen in Verwaltungen und Aufsichtsräten eine verbindliche Frauenquote einzuführen.

GM ist in erster Linie ein Kommunikationsinstrument bei komplexen Abläufen und führt zu einer inhaltlichen und prozessualen Qualifizierung von Planungsprozessen. Die Auseinandersetzungen zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerinnen und Bürgern wird intensiviert und für alle Beteiligten transparenter. GM ist ein wesentlich erweiterter Ansatz als die bisherigen Beteiligungsverfahren, die sich lediglich auf bauliche Fragen oder unterschiedliche Lebenssituationen beziehen. Durch die stärkere Berücksichtigung vielfältiger Nutzerinteressen ergibt sich ein enormer Qualitätsgewinn bezüglich der Gebrauchsfähigkeit und Alltagstauglichkeit städtischer Räume.

## **2.1 Gender Mainstreaming in der Stadtplanung**

Die Umsetzung von GM in der Stadtentwicklung macht erst einmal notwendig, überhaupt wahrzunehmen, wie und wo das Geschlecht in der Gestaltung des öffentlichen Raumes von Bedeutung ist und wie die Gestaltung dieses Raumes das Verhältnis zwischen den Geschlechtern beeinflusst. Dazu bedarf es zunächst der Erhebung von Gender Datenmaterial. Geschlechtsbezogene Zahlen, Untersuchungen und Analysen sind wichtige Grundlage für den GM Planungsprozess.

Des Weiteren sind insbesondere die Planungsprozesse für die Gestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs und des öffentlichen Raumes, Verkehrs- und Infrastrukturprojekte aber auch das Wohnen und das Wohnumfeld von Interesse. So ergeben sich z.B. unterschiedliche Bedürfnisse bei der Gestaltung der räumlichen Angebote durch eine unterschiedliche Gewichtung in der Übernahme von Familienarbeit, Versorgungsarbeit, Pflege von Angehörigen, in Einkommensunterschieden aber auch in unterschiedlicher Betroffenheit von Gewalt.

---

<sup>1</sup> <http://dejure.org/gesetze/BauGB/1.html>

Mit Hilfe der Implementierung von Gender Budgeting in der Stadtplanung ergibt sich über den Planungsprozess hinaus, die Gleichstellung der Geschlechter durch die geschlechtergerechte Verteilung der öffentlichen Gelder. Damit erhält man an dieser Stelle ein wichtiges Instrument zur Kontrolle und Zielsteuerung.

Ein sogenanntes Gender Monitoring über mehrere Jahre hilft dann letztlich das Instrument, nicht nur in der Stadtplanung, weiter zu verbessern und aus den mit GM gemachten Erfahrungen zu lernen. Kluge und strategische Planungsprozesse unter Berücksichtigung der Geschlechterverhältnisse sind wünschenswerte Ziele des gesamten GM Prozesses in der Stadtplanung.

Alle GM Planungsinstrumente müssen ineinander greifen. Bei Betrachtung der reinen Zahlen, ist zum Beispiel zu sehen, dass Bolzplätze und Skateranlagen vorwiegend von Jungen in Anspruch genommen werden, obwohl ebenfalls viele Mädchen diese Sportarten ausüben. Sind diese Anlagen also technisch nicht richtig konzipiert? Haben sie den falschen Standort oder gilt das Gesetz des Stärkeren? Ein gegendertes Planungsverfahren kann an dieser Stelle helfen Fehlplanungen zu vermeiden. Denn die Zonenbildung des öffentlichen Raumes ins Öffentliche, Halböffentliche, Halbprivate mit dem Übergang zum privaten Bereich bildet erst das Spannungsfeld einer guten Freiflächenplanung. Werden diese Strukturen nicht berücksichtigt, entstehen „tote Winkel“, unüberschaubare Grünflächen und städtische Restflächen. Alle diese Orte sind von Vandalismus geprägt und werden fast ausschließlich von Männern und männlichen Jugendlichen genutzt.

Grüne Forderungen für ein Gender Mainstreaming in der Stadtplanung:

Wohnen und Wohnumfeld:

- Mischung unterschiedlicher Wohnungsgrößen und Wohnungsarten (Eigentum und soziale Förderung) muss sichergestellt werden.
- Kommunale Wohnraumberatung für Mieter und Eigentümer zu Fragen des barrierefreien Umbaus, Wohnungstausch, der energetischen Sanierung zur Senkung der Wohnnebenkosten usw.
- Planung und Bereitstellung von Gemeinschaftsräumen, Gemeinschaftsanlagen, Stadtteil- und Ortszentren für private Initiativen, Interessensgruppen und Vereine.
- Wohnraumnahe Pflege und Betreuungseinrichtungen für kurz- und langfristige ambulante Pflege und Betreuung von Jung und Alt.
- Mobilität in der Wohnung und im Wohnumfeld, d.h. barrierefreies Wohnen und ein barrierefreies Wohnumfeld.

Öffentlicher Raum und städtische Infrastruktur:

- Gebrauchswert und Verteilungsgerechtigkeit von Ressourcen wie z.B. bei der Planung von öffentlichen Grünanlagen oder kommunalen Sportanlagen.
- Sicherheit im öffentlichen Raum: direkte und indirekte soziale Kontrolle durch bauliche Gestaltung und Art der baulichen Nutzung, Sicherheit durch Belebtheit, Beleuchtung und Wegeführung.
- Berücksichtigung der unterschiedlichen und vielfältigen Bedürfnisse an die Nutzung der Frei- und Spielflächen.

Stadt- und Siedlungsstrukturen:

- Gendergerechte Siedlungsstrukturen, d.h. vor allem Berücksichtigung der „unbezahlten Tätigkeiten“ der Versorgungsarbeit bei der Gestaltung und Organisation von öffentlichen Räumen.
- Stadt der kurzen Wege, keine neuen Einkaufs und Gewerbegebiete vor der Stadt.
- Abschaffung der Subventionen, die Zersiedlung fördern. Die Höhe dieser Subventionen betragen aufsummiert allein 4, 6 Milliarden Euro – ein großes Einsparpotenzial! Um weiterhin zersiedelnden Strukturen entgegenzuwirken, muss überlegt werden die Pendlerpauschale langfristig abzuschaffen.

- Dezentrale soziale Infrastrukturen erhalten und pflegen, Einkaufsmöglichkeiten in den Stadtteilen fördern und Vorteile für Einkaufszentren auf der grünen Wiese sind zu kapfen.
- Gender Mainstreaming als „Markenzeichen“ eines hochwertigen Städtebaus: GM nicht nur bei der Entwicklung von Pilotprojekten anwenden, sondern in der täglichen Planungspraxis verankern.
- Die Entwicklung konsensfähiger Leitbilder für ein neues Verständnis der Stadtgesellschaft.
- Wohngebiete auch als Arbeitsstätten zu planen, das heißt in der Siedlungsstruktur mehr Innen-, als Außenentwicklung, Nachverdichtung, Bestandserhaltung, ggf. Rückbau und Flächenaufgabe.
- Sicherung wohnungsnaher Grundversorgung, ÖPNV-Anbindung von alltagsrelevanten Infrastrukturen und Einkaufszentren.
- gute und sichere Erreichbarkeit von sozialer und kommunaler Infrastruktur.

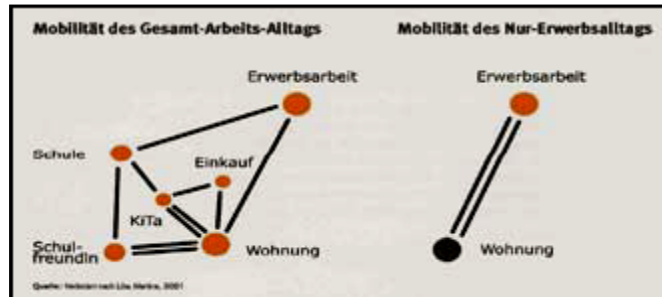
## 2.2 Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung

Verkehr gilt in unserer Gesellschaft als Motor für wirtschaftliches Wohlergehen, es mangelt jedoch erheblich an einer nachhaltigkeitsorientierten und geschlechterdemokratischen Verkehrspolitik.

Bündnis 90 / Die Grünen setzen sich seit der Gründung für das Ziel der versorgungs- und erwerbsökonomischen, gesellschaftlichen, planerischen und politischen Gleichstellung beider Geschlechter ein. Es ist immer noch eine genderbedingte Diskrepanz zwischen Verkehrsangebot und den Mobilitätsanforderungen festzustellen und eine ökologische und soziale Verkehrswende bisher noch unerreicht.

Obwohl die Frauen in vielen Dingen nachgezogen haben, unterscheiden sich die Mobilitätsanforderungen von Frauen und Männern auch heute noch stark. Zahlen belegen es:

- Frauen sind zu einem weitaus höheren Anteil an Mobilität für familiäre Versorgungsleistungen beteiligt. Sie leisten wöchentlich fast 31 Stunden unbezahlte Versorgungsarbeit, Männer dagegen nur 19,5 Stunden. Mit den Versorgungsleistungen sind andere Wegeketten und Mobilitätsanforderungen verbunden.
- Männer verfügen in erheblich höherem Maße über Autos als Frauen. Das heißt, Frauen sind weit eher auf den öffentlichen Verkehr *angewiesen* als Männer.
- Für Männer hat das Auto in der Regel eine andere Bedeutung als für Frauen: Sie verbinden mit dem Auto emotionale Aufladungen wie Status, Erfolg etc. Frauen nutzen den PKW rationaler und gebrauchorientierter.
- Mobilität ist für bestimmte Bevölkerungsgruppen aufgrund vornehmlich männlicher Gewalt im öffentlichen Raum stark eingeschränkt.
- Gerade im Bereich der Verkehrspolitik gibt es eine extrem einseitige Zusammensetzung der für Verkehr zuständigen Gremien. Es dominieren Auto fahrende Männer zwischen 45 und 60 Jahren.
- Nur 50% der Bevölkerung haben in größeren Städten regelmäßige Verfügbarkeit über einen PKW und die Gruppe ohne Verfügbarkeit besteht überwiegend aus Jugendlichen, Älteren, sozial Schwächeren und Frauen.
- Grafisch lässt sich das unterschiedliche Mobilitätsverhalten besonders gut verdeutlichen. Die Mobilitätsketten derer, die Versorgungsarbeiten leisten sind geprägt von komplexen Wegeketten, bei denen oft kurze Strecken zurückgelegt werden.



Während für diese Ansprüche eher tangentielle Verkehrsverbindungen nötig wären, so werden meist radiale Verbindungen angeboten. Natürlich gibt es erfreulicherweise immer mehr Männer, die Versorgungsarbeiten übernehmen. die derzeit angebotenen ÖPNV-Verbindungen benachteiligen somit **alle** Menschen, die viel Zeit in die Familienarbeit einbringen. .

### Gender Mainstreaming im Verkehrsbereich bedeutet gleiche Mobilitätschancen für alle

Wie der Blick sowohl auf Mobilitätsanforderungen, als auch auf die ‚professionelle‘ Verkehrsgestaltung zeigt, gibt es im Bereich Verkehr einen ausgeprägten Kontext zwischen Gender-Fragestellungen und ökologischen Fragen. Vor allem vor dem Hintergrund des **demografischen Wandels** und damit verbunden dem Zuwachs an Menschen, die der Versorgung bedürfen, ergibt sich für Bündnis 90/Die Grünen mit der Verankerung von Gender Mainstreaming in der Verkehrspolitik, -forschung und -planung quasi per Definition ein klassisches grünes Thema! Die Mobilitätschancen für Frauen und die Objektivität von Verkehrsentscheidungen können durch das Planungsinstrument des GM auf den bereits angesprochenen Ebenen der Kommune, des Landes und des Bundes verbessert werden. Eine Aufhebung des Paradigmas vom getrennten Arbeiten und Schlafen könnte dazu führen viele unnötige Wege zu vermeiden und somit ein faireres Miteinander zu ermöglichen. Eine veränderte Mobilitätskultur, die dem Autoverkehr ihre einseitigen Privilegien entzieht, vernetzt denkt und schon im Vorfeld Nutzerinnen beteiligt, die ihre Ziele ganzheitlich und auf Vielfalt ausrichtet, kann ein enormes Potenzial entfalten.

#### Ansatzpunkte:

- Unterschiedliche Machtpositionen in der Planung
- Genderbezogene Datenerhebung und –auswertung
- Unterschiedlich zu gewichtende Prioritäten in der Nutzung des öffentlichen Raums
- Ausschreibungen mit Gendersichtspunkten, z.B. auch bei ÖPNV und Bahn

## BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern:

- Einführung eines regulären GM-Prozedere: Gender-Zielvereinbarungen, Gender Impact Assessment, Genderbezogene Datenerhebung und -auswertung als Planungsgrundlage, für Gender Controlling etc.
- Vereinbarungen zu gezielter Erhöhung der Gender-Kompetenz in der Verwaltung, bei den Verkehrsbetrieben und Auftragnehmern.
- Implementierung von Gender Mainstreaming in den Verkehrsministerien des Bundes und der Länder sowie der nachgeordneten Behörden, verbunden mit konkreten Maßnahmen und Zeitplänen.
- Einrichtung eines Genderfachbeirates aus Gender-ExpertInnen im Verkehrsministerium.
- Einrichtung von Fahrgastbeiräten, die die Vielfalt der NutzerInnen im ÖPNV abbilden.
- Sicherstellung einer angemessenen Beteiligung von Frauen in den verkehrspolitischen Gremien der Aufgabenträger.

Im Einzelnen können die hier eher theoretisch aufgestellten Forderungen inhaltlich sehr präzise werden, zum Beispiel:

- Information der kommunalen Verantwortlichen über die Prinzipien des Gender Mainstreaming und über die unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen, differenziert nach Geschlecht, Alter und Lebenssituation.
- Einzelne Maßnahmen, wie breitere Fußwege, längere und ggf. sogar eigene Ampelschaltungen für FußgängerInnen (sog. „Alles-grün“ Phasen), barrierefreie Wege, beleuchtete Fahrradwege ohne abgrenzende Hecken, bessere Beleuchtung bei Tunneln etc., Spiegel, um uneinsichtige Ecken zu vermeiden, keine Barrieren auf den Fußgängerwegen, überall Frauenparkplätze in guter Erreichbarkeit und gut beleuchtet, mehr Sitzplätze für ältere Menschen etc.
- im Bereich der Verkehrspolitik sind direkte Investitionen betroffen: der Bund investiert ca. 5 Milliarden Euro jährlich in Bundesfernstraßen und 3-4 Milliarden in Schienenwege des Bundes<sup>2</sup> – natürlich wird auch der ÖPNV stark subventioniert, hier würde sich sicherlich eine „Aufrechnung“, wo wie viel gezahlt wird, einmal lohnen. Diese Projekte, wie natürlich auch der ÖPNV, müssen nach Gesichtspunkten des Gender Mainstreaming geprüft werden.
- Bei der Vergabe von Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm, mit dem ÖPNV-Schienenverkehrswege in Verdichtungsräumen mit zuwendungsfähigen Kosten ab 50 Millionen Euro gefördert werden können, müssen Gender Kriterien definiert und eingeführt werden!
- Forschung und Datenerhebung über unterschiedliches Verkehrsverhalten von Frauen und Männern bei Autobahnen und Eisenbahn.

Ganz klare Forderungen können bei Ausschreibungen an den Öffentlichen Nahverkehr gestellt werden durch:

- Genderanalysen als Grundlage für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.
- Entwicklung von Mindeststandards für den ÖPNV unter Berücksichtigung der Aspekte Barrierefreiheit und Sicherheit.
- Familienfreundliche Tarifgestaltung (nicht nur für Eltern und Kinder, sondern auch für Senioren und ihre Familienangehörigen).
- bessere Umsetzung einer optimalen Erreichbarkeit von Bahnsteigen durch barrierefreie Zugänge (Aufzüge, Rampen o.Ä.) sowie Rollator, Rollstuhl- und Kinderwagenkomfort.
- Bei Ausschreibungen zum ÖPNV sollte ein Passus eingeführt werden, bei dem die Gewinner der Ausschreibung über ein Bonus-Malus-System finanziell angereizt wer-

---

<sup>2</sup> Siehe Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH, <http://www.vifg.de/index.php?action=30#2>

den, für gender-geschultes Service-Personal, besonders der Sicherheitskräfte zu sorgen.

Besonders für den Bundesverkehrswegeplan ist die Einführung von Gender Mainstreaming bei der Aufstellung, der Planung und der Realisierung verpflichtend einzuführen. Gender Mainstreaming als Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens wird zwangsläufig nach einer Überprüfung der Projekte und der Anwendung des Gender Budgeting zu Umschichtungen der Investitionen vom Straßenneubau hin zum Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs führen. Dabei muss der öffentliche Nahverkehr so gestaltet werden, dass sich die Bewegungsfreiheit von Frauen erhöht und Mobilitäts-Hemmnisse abgebaut werden. Gerade beim ÖPNV muss besonderes Gewicht darauf gelegt werden, wie es in Zukunft hinsichtlich des demografischen Wandels weitergehen kann und die Verkehrsinfrastruktur bezahlbar bleibt. Auch hier ist GM ein geeignetes Instrumentarium um einen effizienteren Mitteleinsatz zu gewährleisten, da die Nutzerinteressen vielfältiger in der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden.

### *2.2.1 Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik*

Ein Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik, weg vom Primat der Geschwindigkeit und Beschleunigung, der Gleichsetzung von Flug- und Autoverkehrsinfrastrukturen mit Modernität und Wachstum hin zu einem Primat der Erreichbarkeit, der sozialen und physischen Bewegungsfreiheit, Versorgung, Sicherheit und der Zuverlässigkeit ist nötig. Diese Notwendigkeit ist zwar hier aus dem Gender Gedanken abgeleitet, wird aber verstärkt durch die heranahende Klimakatastrophe und den demografischen Wandel.

Durch die oftmals aufgrund des Interesses am ‚Business as usual‘ betriebene Verkürzung des Gender Mainstreamings kann es passieren, dass relevante Entscheidungen ausgespart werden oder das steuerungsrelevante Elemente des GM, etwa das Gender Controlling, unterbleiben.

## **3. Zusammenfassung**

Bis heute haben die meisten vorgebrachten Kritikpunkte ihre Gültigkeit nicht verloren, auch wenn der Anteil der Frauen an der professionellen Gestaltung der Städte zugenommen hat. GM ist daher die weltweit befürwortete Strategie klassische Frauenpolitik nicht zu ersetzen, sondern diese durch einen strukturellen und fachlich systematischen Ansatz der Organisation bzw in der Institution zu ergänzen. Bislang wurden in der Stadt- und Verkehrsplanung keine Geschlechtergerechtigkeit, keine Gleichberechtigung *und* keine qualitativ gute Bewegungsfreiheit bewerkstelligt. Dieser Herausforderung endlich zu begegnen und einseitige, problemverursachende Sichtweisen zu überwinden, ist ein wichtiger Schritt. Wir können den Ansatz gerade im Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung nutzen, um sinnvolle Reformen voranzutreiben. Unsere grünen Forderungen nach Gleichberechtigung, nach der Stadt der kurzen Wege und der Nachhaltigkeit werden keineswegs in die Ecke gestellt durch GM, im Gegenteil, es gibt wieder einen Grund mehr, sie zu fordern und durchzusetzen.

- GM als Querschnittsaufgabe sehen wir auch in anderen Politikfeldern als sinnvoll an und werben dafür.
- GM als Planungsinstrument um den öffentlichen Raum sinnvoll und gerecht aufzuteilen.
- GM als Mittel, um die Änderungen, die der demografische Wandel mit sich bringt, menschenwürdig auszugestalten.

- GM als Begründung für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik, weg vom Primat des immer schnelleren motorisierten Individualverkehrs hin zu einer Gesellschaft, die Mobilität für Alle sichert und erhält.
- GM ist ein Instrument, das die umfassende Teilhabe aller an Mobilität und die Beteiligung aller an der Planung ermöglichen hilft.
- GM kann wesentlich dazu beitragen, Städte zu sozialen, nachhaltigen, lebenswerten und demokratischen Wohn- und Arbeitsorten für ALLE zu entwickeln.

Bündnis 90/Die Grünen fordern, Gender Mainstreaming verstärkt in die Stadtentwicklung, in Handlungsfelder mit potenziell verkehrserzeugender Wirkung sowie insbesondere in die Verkehrspolitik einzubeziehen. Die Voraussetzungen für Erreichbarkeiten und Bewegungsfreiheiten innerhalb der Kommunen und Gemeinden müssen hinterfragt werden, denn nur Mobilität ermöglicht Teilhabe am öffentlichen Leben, eigenständige Existenzsicherung, soziale Eingebundenheit und Versorgung. Mobilität ist in diesem Sinne Voraussetzung für Chancengerechtigkeit.

#### **4. Schlussüberlegungen und Ausblick**

GM ist ein Instrument, welches langfristig wirkt. Wir werden es dringend brauchen, um die notwendigen Prozesse und Entwicklungen unserer Gesellschaft im demografischen Wandel zu gestalten. Der jetzt schon in einigen östlichen Regionen zu beobachtende Trend des „Ausblutens“ des ländlichen Raumes wird Siedlungsstrukturen produzieren, in denen nur jedes 3. oder 4. Haus bewohnt ist. Unabhängig von der kaum zu finanzierenden Vorhaltung der öffentlichen Ver- und Entsorgungsstruktur, wird diese Entwicklung vorwiegend Frauen betreffen, denen keine andere Möglichkeit bleibt als ihre „Rente“ abzuwohnen.

Wohnraumversorgung, Wohnungsmarktbeobachtung und auch die Wohnberatung waren bisher häufig Stiefkinder der Kommunalverwaltungen. Gerade hier muss das GM zum Einsatz kommen. Das Gleiche gilt für die Mobilität; den Schlüssel für die Teilhabe am öffentlichen Leben.

Schneller als der demografische Wandel werden der Peak Oil und die damit einhergehende Verknappung der fossilen Energien in den nächsten Jahren unser Leben und unsere Städte verändern. Die steigenden Ölpreise werden für einen immer größer werdenden Teil unserer Gesellschaft den motorisierten Individualverkehr unerschwinglich machen. Das Heizen unserer Wohnungen wird ein Luxus werden.

Wenn wir nicht bald Strategien entwickeln und umsteuern, können wir unseren Komfort und unseren gesellschaftlichen Wohlstand nicht beibehalten. Dies trifft vor allem Frauen und gesellschaftlich benachteiligte Gruppen.

Wir werden die Zukunft neu denken müssen. Das Wohnen und die Mobilität der Zukunft werden weitgehend ohne fossile Energien auskommen müssen. Das bedeutet die Verabschiedung von liebgewonnen Gewohnheiten und Traditionen. Dieser Veränderungsprozess wird alle Teile der unserer Bevölkerung betreffen und kann nur erfolgreich gelingen wenn alle beteiligt werden. Gender Mainstreaming in der Stadt- und Verkehrsplanung ist dafür eine sinnvolle und notwendige Strategie.