

Gleiche Mobilitätschancen für alle!

Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr



**FRIEDRICH
EBERT** 
STIFTUNG

Forum Politik
und Gesellschaft

Gleiche Mobilitätschancen für alle!

**Gender Mainstreaming im Öffentlichen
Personennahverkehr**

Zusammenfassung der Tagung vom 20.02.2006
in der Friedrich-Ebert-Stiftung

ISBN 3-89892-515-3

Herausgeber: Friedrich-Ebert-Stiftung
Forum Politik und Gesellschaft
Hiroshimastr. 17
10785 Berlin

Text: Nathalie Hahn und Angela Fuhrmann
Büro für Nahverkehr
Frankfurt am Main

Redaktion: Anne Seyffert

Fotos: Joachim Liebe

Gestaltung: Lukas Meintrup, Grafik Design

Druck: primeline.print, Berlin

Copyright 2006 by Friedrich-Ebert-Stiftung,
Forum Politik und Gesellschaft

Diese Publikation wird gefördert durch Mittel der DKLB-Stiftung.
Juni 2006

Inhalt

Vorbemerkung	5
---------------------------	----------

Anne Seyfferth

Gleiche Mobilitätschancen für alle – Gender Mainstreaming im ÖPNV	7
--	----------

Gender Mainstreaming in der Verkehrspolitik – Anstöße aus der feministischen Verkehrsforschung	9
---	----------

*Prof. Christine Bauhardt,
Humboldt-Universität zu Berlin,
Fachgebiet Gender und Globalisierung*

Genderorientierter Stadtverkehr unter den Aspekten Nachhaltigkeit und Umweltpolitik	12
--	-----------

*Dr. Axel Friedrich,
Abteilungsleiter für Verkehr und Lärm
beim Umweltbundesamt, Dessau*

Instrumente für eine gelungene Integration von Gender-Aspekten im ÖPNV	15
---	-----------

Der Nahverkehrsplan – Beispiel Bielefeld	15
---	-----------

*Gisela Stete, StetePlanung,
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt*

Das Beteiligungsverfahren – Beispiel Freiburg	19
--	-----------

*Juliane Krause,
plan & rat, Braunschweig*

Die Verkehrsentwicklungsplanung – Beispiel München	22
<i>Horst Mentz,</i>	
<i>Leiter der Abteilung Stadt- und Verkehrsplanung</i>	
<i>der Landeshauptstadt München</i>	
 Strategien für eine geschlechtergerechte Verkehrspolitik	
in Berlin – Paneldiskussion	25
 <i>Hans-Werner Franz,</i>	
<i>Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB)</i>	
	26
 <i>Maria Krautzberger,</i>	
<i>Staatssekretärin für Verkehr und Umwelt,</i>	
<i>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin</i>	
	27
 <i>Christian Gaebler,</i>	
<i>MdA, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion, Berlin</i>	
	28
 <i>Dr. Christine Färber,</i>	
<i>Competence Consulting, Potsdam</i>	
	29
 Zusammenfassung der Diskussionen	31
 <i>Gender Mainstreaming</i>	
	31
<i>Nutzer/innen des ÖPNV</i>	
	32
<i>Beispiel Berlin</i>	
	34
<i>Fazit</i>	
	35
 E-Mail-Adressen & Links	36

Vorbemerkung

Gender Mainstreaming ist zum Leitprinzip der Gleichstellungspolitik in Deutschland und anderen europäischen Staaten geworden. Bereits vor 10 Jahren – im Anschluss an die letzte Weltfrauenkonferenz in Peking 1995 – hat sich die Europäische Kommission zum Ziel gesetzt, den Aspekt der Chancengleichheit von Frauen und Männern in alle Politikbereiche der Europäischen Gemeinschaft einzubinden. Der EU-Vertrag erteilt den klaren Auftrag, Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern. Das Instrument dafür ist Gender Mainstreaming.

Das Forum Politik und Gesellschaft der Friedrich-Ebert-Stiftung hat bereits in verschiedenen Veranstaltungen den Austausch von Erfahrungen zwischen Wissenschaftler/innen und Praktiker/innen bei der Umsetzung dieses Gleichstellungsinstrumentes in unterschiedlichen Politikbereichen ermöglicht. Ziel der Tagung „Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr – Gleiche Mobilitätschancen für alle!“ am 20. Februar 2006 in Berlin war es, einen Überblick über wissenschaftliche und praktische Ansätze einer genderorientierten Verkehrspolitik zu geben, gelungene Beispiele einer Integration von Gender-Aspekten im ÖPNV vorzustellen sowie abschließend Strategien für eine geschlechtergerechte Verkehrspolitik in Berlin zu diskutieren.

Die vorliegende Publikation beinhaltet die Zusammenfassung der auf der Tagung vorgestellten Beiträge der Referenten/innen und geführten Diskussionen. Sie gibt einen kurzen Überblick über den Stand der wissenschaftlichen Diskussion und die Wirkung von erprobten Instrumenten in der Praxis. Mit dieser Veröffentlichung wird das Ergebnis der Tagung anderen Fachleuten sowie der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der Vortrag von Gisela Stete musste krankheitsbedingt auf der Tagung leider ausfallen. Die Zusammenfassung ihres vorbereiteten Vortrags ist in diesem Bericht aber enthalten.

Mein Dank gilt Nathalie Hahn und Angela Fuhrmann, Büro für Nahverkehr in Frankfurt am Main, die die Fülle der Informationen und Diskussionen der Fachtagung in eine sehr komprimierte Form gebracht haben, sowie allen Referenten/innen der Tagung, die neben ihren wertvollen Beiträgen auf der Veranstaltung auch an der Überarbeitung der Texte mitgewirkt haben. Ferner danke ich Dr. Susanne Feuerbach vom Büro für Nahverkehr für die Moderation unserer Tagung.

Anne Seyffèrth

Gleiche Mobilitätschancen für alle – Gender Mainstreaming im ÖPNV

„Gender Mainstreaming bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, da es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt. (...) Gender Mainstreaming ist damit ein Auftrag an die Spitze einer Verwaltung, einer Organisation, eines Unternehmens und an alle Beschäftigten, die unterschiedlichen Interessen und Lebenssituationen von Frauen und Männern in der Struktur, in der Gestaltung von Prozessen und Arbeitsabläufen, in den Ergebnissen und Produkten, in der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, in der Steuerung (Controlling) von vornherein zu berücksichtigen, um das Ziel der Gleichstellung von Frauen und Männern effektiv verwirklichen zu können.“
(BMBF-Broschüre: *Gender Mainstreaming. Was ist das?* S. 5)

Die Umsetzung von Gender Mainstreaming in Verkehrspolitik und -planung zielt auf die Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle und damit auf eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben. Die Mobilitätsbedürfnisse einer Person werden durch ihre jeweilige Lebenssituation und die entsprechenden Alltagsanforderungen geprägt. Bedingt durch die heutige gesellschaftliche Rollenverteilung unterscheiden sich diese Anforderungen bei Männern und Frauen häufig, da Männer eher voll erwerbstätig sind, während Frauen eher eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombinieren. Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein in einem multimodalen Verkehrssystem, der zur Sicherung der Mobilität und damit der Erreichbarkeit der gewünschten Ziele der Gesamtbevölkerung beiträgt und auch viele Menschen an ihr Ziel bringt, die über keine motorisierte Alternative verfügen. Die Weichen für

eine gute Erreichbarkeit von Zielen im Erwerbsalltag, im Familienalltag, im Versorgungsalltag und in der Freizeit werden aber nicht nur in der Verkehrs- und ÖPNV-Planung, sondern ebenso in der Stadt- und Regionalentwicklung gestellt: Ziel ist in diesem Zusammenhang die „Stadt der kurzen Wege“.

Wie sehen Strategien für eine gendergerechte Verkehrsplanung aus? Welche konkreten Anforderungen ergeben sich an Planung und Praxis im ÖPNV?

Die Friedrich-Ebert-Stiftung hat mit Teilnehmenden aus Forschung und Praxis in den Bereichen Stadt- und Verkehrsplanung eine Plattform für eine anregende und ausdifferenzierte Fachdiskussion zum Thema „Gleiche Mobilitätschancen für alle – Gender Mainstreaming im ÖPNV“ geschaffen. Ebenso wie im Verlauf der Tagung wird im Rahmen der Dokumentation der Bogen vom theoretischen Aufschlag zu Gender Mainstreaming in der Verkehrspolitik über konkrete Best-Practice-Beispiele aus der Planung hin zur Diskussion von Strategien für eine geschlechtergerechte Verkehrspolitik in Berlin gespannt.

Gender Mainstreaming in der Verkehrspolitik – Anstöße aus der feministischen Verkehrsforschung

*Prof. Christine Bauhardt,
Humboldt-Universität zu Berlin,
Fachgebiet Gender und Globalisierung*



Die aktuelle Diskussion zum Thema Gender Mainstreaming ist geprägt von vorhandenen Werturteilen, die auf der hierarchisch organisierten Zweigeschlechtlichkeit basieren. Gender Mainstreaming beinhaltet die Gefahr, eine quasi natürliche Differenz zwischen Männern und Frauen zu betonen und damit die Selbstverständlichkeit der Zweigeschlechtlichkeit zu reproduzieren: Die einzelne Person wird anhand ihrer Geschlechtlichkeit (Frau oder Mann?) identifiziert. Worum es aber geht, ist eine Kritik der ökonomischen, sozialen und in unserem Zusammenhang der verkehrlichen Ungleichbehandlungen und der asymmetrischen politischen Einflussmöglichkeiten.

Die feministische Analyse von Verkehrspolitik stellt die androzentrische Wahrnehmung der Mobilitätsbedürfnisse in Frage, die auf einem marktorientierten Wohlstandsmodell basiert und den männlichen Arbeitsplatzpendler im Fokus hat. Der „Idealfall“ – ein vorhandener Arbeitsplatz und die daraus resultierende Notwendigkeit des Pendelns zwischen Wohnen und Arbeit – ist Gegenstand dieses einseitigen Mobilitätsmodells. In diesem Kontext ist der öffentliche Personennahverkehr oft als Ausweichsystem für den motorisierten Individualverkehr konzipiert. Dieses Mobilitätsverständnis berücksichtigt andere Bedürfnisse nur unzureichend: Schnelle Verkehrsmittel erleichtern zwar die Erreichbarkeit von Zentren, erschweren jedoch Querverbindungen zwischen einzelnen Quartieren und oft auch die entsprechende Nutzung

in den sogenannten verkehrsschwachen Zeiten am Abend und am Wochenende, auch wenn dann sehr viele Menschen unterwegs sind. Infrastruktur und Betrieb sind am männlichen Pendler ausgerichtet: Dieses Leitbild trifft ebenso auf berufstätige Frauen zu, im Unterschied zum männlichen Pendler übernehmen sie jedoch zusätzlich Haus- und Versorgungsarbeit. Diese wird in der Verkehrsplanung jedoch nicht berücksichtigt.

Die feministische Kritik an der aktuellen Verkehrspolitik richtet sich gegen die Dominanz der technisch-ökonomischen Rationalität, die durch Kriterien wie Beschleunigung, Raumüberwindung und ein quantitatives Mobilitätsverständnis geprägt wird. Dieser abstrakten Mobilitätsvorstellung stehen feministische Gestaltungsansätze gegenüber: Entschleunigung, Ortsbezogenheit und ein qualitatives Mobilitätsverständnis. Mobilität von Menschen findet auch und gerade im Nahraum statt, daher müssen in der Planung nahräumliche Kontexte stärker berücksichtigt werden. Im Zentrum steht die Frage, warum Menschen mobil sind. Die „Stadt der kurzen Wege“ ist das Leitbild dieses Gestaltungsansatzes.

Ausgangspunkte feministischer Verkehrsforschung sind Reproduktionsarbeit (care work), reproduktive Bedürfnisse und die Integration von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit in einer Person. Diese notwendige Integration wird in unserer Gesellschaft immer noch in erster Linie von Frauen übernommen. Allerdings sind alle Menschen, die sich in der Stadt bewegen, auf einen guten ÖPNV und auf die Aufenthaltsqualität in der Stadt angewiesen. Die schwierige Aufgabe der Verkehrsplanung und der Stadtentwicklungspolitik ist es, diese vielfältigen Bedürfnisse in ihre Planungsprozesse zu integrieren.

Elemente feministischer Verkehrspolitik sind Erreichbarkeit, Benutzungsfreundlichkeit, Bedarfsangemessenheit, Nutzungsmischung und Verlässlichkeit. Unter Erreichbarkeit versteht man dichte Raumerschließung, feinmaschige Netze und oberflächigen Verkehr. Benutzungsfreundlichkeit umfasst

zeitliche und räumliche Verfügbarkeit von Angeboten im ÖPNV, leichte Zugänglichkeit und Komfort. Bedarfsangemessenheit berücksichtigt unterschiedliche Bedürfnisse und damit unterschiedliche Geschwindigkeiten und verschiedene Zeitrhythmen: alle Systeme sollten nebeneinander existieren und unterschiedliche Rhythmen berücksichtigen. Die Nutzungsmischung bedeutet die Kombination von Verkehrsmitteln und den einfachen Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln. Verlässlichkeit betrifft die öffentliche Sichtbarkeit, zeitliche Zuverlässigkeit und eine umfassende „Präsenz“ von öffentlichen Verkehrsmitteln. Das bedeutet, der ÖPNV sollte nicht nur aus U-Bahnen bestehen, da diese unsichtbar unter der Erde verkehren. Ebenso sind zugeklebte Fensterscheiben von Bussen wenig sinnvoll: Verkehrsmittel haben keinen Grund, sich zu verstecken.

Der ÖPNV sollte sich am Komfortanspruch des PKWs orientieren, der in der Verkehrspolitik immer noch absoluten Vorrang hat. Die genannten Kriterien gelten ja bereits – für den Autoverkehr! Im Sinne einer ökologischen und sozialen Stadt- und Verkehrsentwicklung müssen sie für alle Formen von Mobilität angewandt werden.



Genderorientierter Stadtverkehr unter den Aspekten Nachhaltigkeit und Umweltpolitik

*Dr. Axel Friedrich,
Abteilungsleiter für Verkehr und Lärm
beim Umweltbundesamt, Dessau*

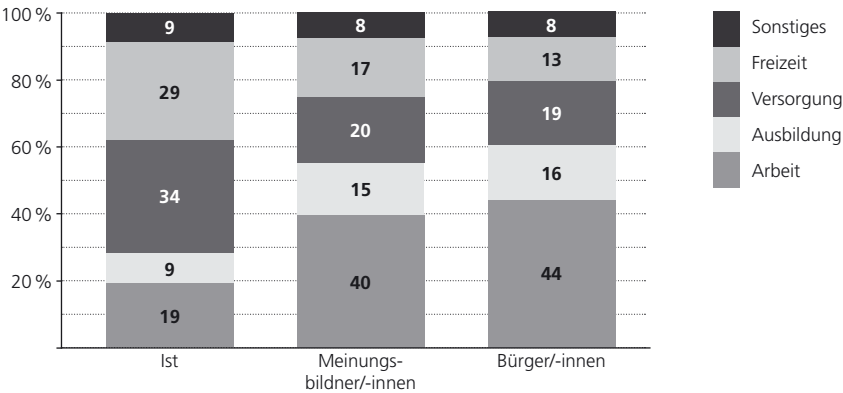
Frauen und Männer sind nicht in gleichem Maße und in gleicher Weise an der Entstehung von Umweltproblemen beteiligt und von den jeweiligen Auswirkungen umweltpolitischer Maßnahmen unterschiedlich betroffen. Die Erfahrungen, Kompetenzen und Zielvorstellungen von Frauen sind anders als die von Männern. Die vorhandene Kompetenz der Frauen muss in umweltpolitische Entscheidungs- und Gestaltungsprozesse einbezogen werden. Aus den grundsätzlichen und umfassenden Vorgaben der Agenda 21 (Kapitel 24) lässt sich die Integration von Genderaspekten für die wissenschaftliche Praxis, wissenschaftliche Unterstützung der Umweltpolitik und die Aufklärungsarbeit des Umweltbundesamtes ableiten.

Für eine systematische Gender-Analyse zu Beginn eines Planungsprozesses sind neben einer genderorientierten/-differenzierten Datenerhebung und der Entwicklung von Gender-Indikatoren folgende Fragen zu bearbeiten: Sind mehr Frauen oder mehr Männer betroffen? Sind Frauen und/oder Männer unterschiedlich betroffen, gibt es andere Auswirkungen? Sind Informationen, Fortbildung, Förderung so gestaltet, dass für Frauen wie Männer der gleiche Zugang gesichert ist? Sind Frauen repräsentiert und beteiligt? Wirken Rahmenbedingungen, z.B. gesetzliche Regelungen, eventuell nach Geschlecht unterschiedlich? Kommen Haushaltsmittel Frauen wie Männern gleichermaßen zugute?

Frauen legen tendenziell viele kurze Wege zurück, wobei sie seltener als Männer einen PKW und häufiger den ÖPNV bzw. das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen. Verkehrsplanung und Stadtentwicklung sind momentan am männlichen Berufspendler ausgerichtet und schaffen nicht nur für Frauen Mobilitätswänge. Laut bundesweiter Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MID) 2002 legen Männer im Durchschnitt 46 Kilometer (30 km mit PKW) und Frauen 29 Kilometer (12 km mit PKW) am Tag zurück. Dieser Unterschied lässt sich mit den verschiedenen Lebenssituationen begründen. Der Motorisierungsgrad der Frauen und Männer differiert, die Motorisierung der Frauen steigt jedoch an. Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen wird deutlich, dass 39,5 % der Frauen im Vergleich zu 64,9 % der Männer mit dem PKW zur Arbeit fahren. Im Vergleich dazu ist es im ÖPNV genau umgekehrt: 26,1 % der Frauen und nur 12,9 % der Männer nutzen Bus und Bahn. Hinsichtlich des Verkehrsaufwandes nach Haushaltseinkommen und Geschlecht lässt sich ebenfalls ein Zusammenhang feststellen: Je höher das Einkommen, umso höher ist der Verkehrsaufwand bei beiden Geschlechtern.

Den ermittelten Zahlen zur Aufteilung der Wege auf Wegezwecke stehen vollkommen anders gelagerte Einschätzungen von Wegezwecken gegenüber. Der Anteil der Einkaufs- und Versorgungsaktivitäten wird unterschätzt:

Einschätzung von Aktivitäten durch Meinungsbildner/-innen und Bürger/-innen im Vergleich zu Ist-Zahlen (am Beispiel der Stadt Witten)



Im Hinblick auf Veränderungen im Stadtverkehr gibt es eine Vielzahl von Handlungsansätzen, die Frauen und Männern gleichermaßen zugute kommen:

- Dezentralität, Stadtteilentwicklung und die Verwirklichung der „Stadt der kurzen Wege“, die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes
- Wohnungsnahe Infrastruktur, verbesserte Angebote zur Organisation von Wegeketten und für die Transportmöglichkeit von Kindern und Waren
- Anordnung und Ausgestaltung von Haltestellen zur Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum
- Planen mit Betroffenen, Entwicklung von Partizipationsmodellen
- Handlungsempfehlungen für die Planung und Konzeption gendergerechter Stadt- und Raumstrukturen
- Verkehrsvermeidung, Vorrang für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Wohnungsnahe Einzelhandelsstandorte, Nutzungsmischung
- Erhöhung der Stadtverträglichkeit der Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30 im Wohnumfeld
- Parkraummanagement: Bewohnerbevorrechtigung
- Modellprojekte: Mobilitätsmanagement, Nahmobilität – weiche Maßnahmen ergänzen Infrastrukturangebote

Um die Akzeptanz des ÖPNV zu steigern und neue Fahrgäste zu gewinnen, sollten die Verkehrsunternehmen von ihrer direkten Konkurrenz der Autoindustrie lernen und die Emotionalität stärker in den Mittelpunkt stellen, da diese für die Nutzungsentscheidungen eine große Rolle spielt. In diesem Kontext muss auch die Frage gestellt werden, welches Image transportiert wird, wenn beispielsweise der Vorstandsvorsitzende eines Verkehrsunternehmens aus dem eigenen Dienstwagen statt aus der Bahn – seinem „Produkt“ – steigt. Die Gewinnung neuer Fahrgäste durch entsprechende Marketinginstrumente sollte bereits bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen berücksichtigt werden.

Instrumente für eine gelungene Integration von Gender-Aspekten im ÖPNV

Der Nahverkehrsplan – Beispiel Bielefeld

*Gisela Stete, StetePlanung,
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt*



Nahverkehrspläne sind Rahmenpläne, die Aussagen darüber treffen, wie sich der ÖPNV innerhalb eines Zeithorizonts von ca. 5 Jahren entwickeln und welche Qualität das ÖPNV-Angebot haben soll. Die gesetzliche Grundlage für die Erstellung von Nahverkehrsplänen bilden die ÖPNV-Gesetze der einzelnen Bundesländer. Darin werden die Landkreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern für den ÖPNV bestimmt und zur Erstellung von Nahverkehrsplänen verpflichtet. In so gut wie allen ÖPNV-Gesetzen finden sich Formulierungen dahingehend, dass die Belange von Frauen, Familien, Müttern mit Kindern ... zu berücksichtigen sind. Sie sind in der Regel im allgemeinen Teil der ÖPNV-Gesetze (Ziele, Grundsätze, Leitlinien) angesiedelt und es wird nicht ausgeführt, wie dies fachlich bzw. formal erfolgen soll. Eine Ausnahme bilden die ÖPNV-Gesetze von Hessen – wo die Beteiligung von Frauen bei der Erstellung des Nahverkehrsplans gefordert wird - und Sachsen-Anhalt - wo die Darlegung der Belange von Frauen und die systematische Einbeziehung in die Mängelanalyse gefordert werden. Es obliegt also

in der Regel den Aufgabenträger/innen zu entscheiden, in welcher Form und mit welchen Inhalten Gender-Aspekte in den Nahverkehrsplan (NVP) eingehen bzw. mit Hilfe welcher Verfahren dies sichergestellt werden kann.

Inhaltliche Bestandteile von Nahverkehrsplänen sind in der Regel die Festlegung von Zielvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots (Anforderungsprofil), eine Bestandsanalyse des vorhandenen Angebots und dessen Nachfrage, die Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots bzw. zur Beseitigung von erkannten Defiziten sowie Aussagen zur Finanzierung und zur Umsetzung.

Das Beispiel Bielefeld zeigt, wie Gender-Aspekte in die einzelnen Arbeitsschritte eines Nahverkehrsplans einfließen können, wobei festzuhalten ist, dass hier bzw. zu dieser Zeit – der NVP Bielefeld wurde 1997 erarbeitet – der Focus explizit auf Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen lag. Ansatz für die Erarbeitung des NVP war, dass nicht nur technisch-funktionale, sondern raumstrukturelle, soziale, kulturelle und demographische Aspekte für das ÖPNV-Angebot Relevanz besitzen. So wurden im Rahmen der Bestandsanalyse alle Daten zur Bevölkerungsstruktur geschlechtsspezifisch und nach Altersgruppen differenziert aufgenommen und ausgewertet, z.B. diejenigen Stadtbezirke identifiziert, in denen überdurchschnittlich viele Kinder unter 10 Jahren oder überdurchschnittlich viele ältere Frauen über 60 Jahre leben. Darüber hinaus waren die für Frauen wichtigen Infrastrukturangebote der medizinischen Versorgung, Einrichtungen zur Kinder- und Altenbetreuung, Einkaufsmöglichkeiten, Beratungsstellen sowie die Bewertung deren Verfügbarkeit vor Ort Gegenstand der Bestandsanalyse. Parallel dazu erfolgte die Aufnahme und Bewertung des vorhandenen ÖPNV-Angebots. Durch Überlagerung des Infrastrukturangebots mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot konnten Defizite der Erreichbarkeit aufgezeigt werden. Wenn z.B. in Stadtbezirken Infrastruktureinrichtungen fehlen, sollte das vorhandene ÖPNV-Angebot die Möglichkeit bieten, entsprechenden Einrichtungen andern Orts zu erreichen. War dies nicht möglich, wurde

es als Mangel gewertet. Dieses Vorgehen lieferte wichtige Hinweise zu Handlungsnotwendigkeiten zur ÖPNV-Verbesserung aus Gender-Perspektive.

Die Anforderungen der Frauen fanden Eingang in die Kriterien für die Angebotsqualität des ÖPNV (Erschließung, Verbindung, Bedienung, Haltestellen, Fahrzeuge, etc.), z.B. wurden bei Haltestellen und Verknüpfungspunkten eine entsprechende Ausstattung, die soziale Kontrolle und der Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen thematisiert. Um die konkreten Anforderungen zu ermitteln, setzte die Stadt Bielefeld das Instrument „Workshop“ ein. In ausgewählten Stadtbezirken, die lokale Defizite im ÖPNV-Angebot aufwiesen und/oder in denen es Informationsbedarf des Aufgabenträgers hinsichtlich Mobilitätsverhalten und Nachfragepotenzialen gab, fanden insgesamt 7 Workshops statt. Bei der Auswahl der Stadtteile wurde auf eine möglichst breite räumliche und soziale Streuung geachtet. Mit Faltblättern und Plakaten in Stadtbahnen und Bussen, an den Fahrkartenverkaufsstellen sowie an weiteren regelmäßig von Frauen frequentierten Orten konnten viele kompetente und engagierte Frauen für die Teilnahme gewonnen werden.

Im Mittelpunkt der Workshop-Diskussionen standen die alltägliche Mobilität der Frauen und die Fragen, inwieweit das ÖPNV-Angebot hierfür geeignet ist und welche Anforderungen sich aus Frauensicht daraus ergeben. Je nach Workshop-Gebiet und personeller Zusammensetzung der Gruppe entstanden unterschiedliche Schwerpunktsetzungen in den einzelnen Diskussionen. Die intensive Gruppenarbeit führte zu Prioritätensetzungen aus Sicht der Benutzerinnen als Anhaltspunkte für die Gewichtung und zeitliche Reihenfolge bei der Umsetzung.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Workshops wurden die Maßnahmenpakete, Angebotskonzepte und Handlungsprogramme des NVP daraufhin überprüft, ob bzw. inwieweit die Anregungen aus den Workshops aufgenommen waren. Damit konnte sichergestellt werden, dass sich die als nahver-

kehrsplanrelevant herausgefilterten Maßnahmen im NVP wiederfinden. Im Maßnahmenteil des NVP-Berichts sind die Anmerkungen und Vorschläge, die aus den Workshops resultierten, gekennzeichnet und auch im Falle der Nicht-Berücksichtigung dokumentiert und begründet.

Das Beispiel Bielefeld zeigt, dass eine systematische Einbeziehung der Gender-Perspektive in die Nahverkehrsplanung möglich ist. Weitere Hinweise hierzu finden sich in der Veröffentlichung „Hinweise zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Das Beteiligungsverfahren – Beispiel Freiburg

*Juliane Krause,
plan & rat, Braunschweig*

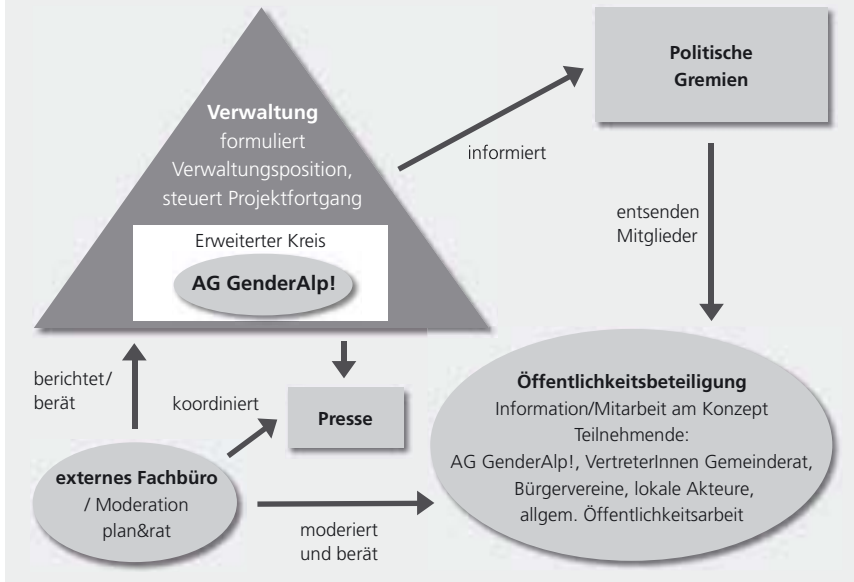


Personen mit spezifischen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum oder sozial benachteiligte Gruppen haben in der Regel weniger Chancen, ihre Interessen durchzusetzen. Zu diesen Personengruppen zählen Frauen, Kinder, Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte und Ausländer/innen. Vor diesem Hintergrund haben zielgruppenspezifische Beteiligungsverfahren eine besondere Bedeutung. Solche Beteiligungsverfahren sind durch folgende Merkmale charakterisiert: informell, kommunikativ (dialogisch) und kooperativ. Beispiele sind: Verkehrsforum, Runder Tisch, Zukunftswerkstatt, Workshop, Stadtspaziergang, Projektbegleitender Beirat, Arbeitsgruppe.

Das vorgestellte Beteiligungsverfahren in der Stadt Freiburg ist Teil des EU-Projekts „GenderAlp – Raumplanung für Männer und Frauen“, an dem 12 Städte und Regionen aus dem Alpenraum beteiligt sind (2005 – 2007). Ziel dieses Projektes ist die Schaffung eines Bewusstseins in den Bereichen geschlechtergerechter Raumplanung (Gender Planning) und Gender Budgeting. Die zentralen Inhalte des Freiburger Projektbeitrages sind: Gender Mainstreaming im Planungsprozess Stadtbahnverlängerung Zähringen; Bürger/innenbeteiligung und Genderaspekte; Implementierung von Gender Mainstreaming in der Stadtverwaltung.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Praxisbeispiel „Stadtbahnverlängerung“ besteht aus fünf Arbeitsschritten. Die Auftaktveranstaltung zur Informa-

Organisationsstruktur



tion über das Projekt, verbunden mit dem Aufruf zur Mitarbeit, Stadtteilspaziergänge, Arbeitsgespräche mit Geschäftsleuten und die Weiterarbeit in 2006 in der AG „Stadtbahnverlängerung Zähringen“ (Teilnehmende der Stadtteilspaziergänge, weitere Akteure).

Die Auftaktveranstaltung wurde von ca. 100 Menschen besucht und hatte zum Ziel, von Seiten der Verwaltung über das Projekt zu informieren und ergänzend Anregungen der Bürger/innen aufzunehmen und diese zur weiteren Mitarbeit aufzurufen.

Die daran anschließenden Stadtteilspaziergänge haben unterschiedliche Nutzer/innengruppen einbezogen. Ziel war eine problemorientierte Bestandsanalyse. Mit folgenden Gruppen wurden Stadtteilspaziergänge durchgeführt: Kinder, Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte, Männer,

Frauen und Senioren bzw. Seniorinnen. Im Rahmen der Spaziergänge wurden neben Anregungen zu den Themen Haltestellenzugänge und Mängel im Stadtteil auch jeweils vor Ort mögliche alternative Varianten diskutiert. Es fand ein guter Informationsaustausch statt und die gegenseitige Akzeptanz zwischen Betroffenen und planender Verwaltung wurde hergestellt.

Die Arbeitsgespräche mit Geschäftsleuten hatten als Fokus das Einbeziehen der spezifischen Interessen der anliegenden Gewerbebetriebe: Im Rahmen eines moderierten Arbeitsgespräches wurden detailliert Anregungen aufgenommen, anhand von Plänen Varianten diskutiert und zur Mitarbeit an der Detailplanung aufgerufen.

Das Planungsteam der Verwaltung arbeitete die gewonnenen Erkenntnisse für den Planungsprozess auf. Geplant sind abschließend eine Diskussion mit der AG Stadtbahnverlängerung Zähringen und die Präsentation einer Vorzugsvariante vor den politischen Gremien. Die Leitlinien und Zielvorstellungen für die Stadtbahnverlängerung dienen insgesamt einer Verbesserung des ÖPNV. Sie unterstützen die Stärkung des Stadtteilzentrums, die Verbesserung der Wohnqualität und die ausgewogene Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungsansprüche.

Bislang ist der Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung gut verlaufen und gewonnene Erkenntnisse fließen in die weitere Planung mit ein. Das vorgestellte Projekt verdeutlicht, dass kooperative und zielgruppenspezifische Beteiligungsverfahren ein essentieller Bestandteil von Gender Mainstreaming in der Planung sind. Insgesamt tragen solche Verfahren zur Qualitätssicherung von geschlechtergerechter Planung bei.

Für die Zukunft solcher Beteiligungsverfahren muss die Finanzierung abgesichert werden.



Die Verkehrsentwicklungsplanung – Beispiel München

*Horst Mentz,
Leiter der Abteilung Stadt- und Verkehrsplanung
der Landeshauptstadt München*

Die Leitlinien der PERSPEKTIVE MÜNCHEN sind Nachhaltigkeit und Urbanität. Im Zentrum stehen die Weiterentwicklung der Qualitäten der „Europäischen Stadt“ und die Ermöglichung einer stadtverträglichen Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer/innen. Der Innenentwicklung an von S-Bahn, U-Bahn und Trambahn gut erschlossenen Standorten wird der Vorrang gegeben: das Siedlungsleitbild ist folgendermaßen charakterisiert „kompakt urban grün“.

Der Münchner Blick auf Verkehr bedeutet, die sozial-kulturelle Dimension der Mobilität – neben der klassischen technischen Verkehrsinfrastruktur-Planung – zu berücksichtigen. Mobilität steht in Wechselwirkung mit Siedlungsstruktur, Lebensstilen, Alter-/Haushaltsstrukturen und Geschlechterrollen. Die geschlechtsspezifischen Mobilitäts- und Benachteiligungsmuster konzentrieren sich einerseits auf eine Verkehrsplanung, die sich als Verteilung von Mobilitätschancen versteht, und andererseits auf die Notwendigkeit, „gendersensible“ Strategien und Maßnahmen zu erkennen und zu benennen.

Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsverhalten unterscheiden sich geschlechtsspezifisch. Aktuell ist das Einkommen ebenso wie Führerscheinbesitz und Autoverfügbarkeit bei Frauen (noch) geringer. Demgegenüber steht eine höhere Zahl von Versorgungs- und Begleitwegen. Daraus resultieren beson-

dere Anforderungen an die Planung von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln, die Förderung von Nahmobilität im Stadtteil und die Berücksichtigung des Aspekts Sicherheit bzw. soziale Kontrolle im öffentlichen Raum.

Die Leitlinien und Strategien der Münchner Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) beinhalten die Berücksichtigung von Gender Mainstreaming im Erarbeitungs- und Diskussionsprozess, die Zusammenarbeit mit der Gleichstellungsstelle, mit Vereinen und Verbänden über die üblichen Träger öffentlicher Belange hinaus und die Diskussion des Entwurfs mit der Gleichstellungskommission des Stadtrates. Damit ist die Strategie Gender Mainstreaming integrierter Bestandteil im Handlungskonzept des VEP.

Zu den „genderrelevanten“ Strategien des VEP zählen Verkehrsvermeidung, Vorrang für Verkehrsmittel des Umweltverbundes und eine stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Ziel ist die Stadt der (relativ) kurzen Wege. Gendergerechte Verkehrsinfrastruktur in München umfasst u.a. attraktive und sichere Wege für Fuß- und Radverkehr, Stadtviertelkonzept Nahmobilität, nutzungsfreundliche Gestaltung von Parkhäusern und Tiefgaragen und die Festschreibung von Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan. Diese sind sichere Haltestellenzugänge, breitere Warteflächen, Witterungsschutz, rollstuhl-/kinderwagengerechte Haltestellenzugänge, barrierefreie Fahrzeugzugänge, elektronische Fahrplanauskunft und Liniennetzpläne mit Angaben zur Barrierefreiheit, Höhendifferenz usw.

Das Modellprojekt Nahmobilität enthält verschiedene Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr, Skater, Rollerblader und den öffentlichen Nahverkehr wie beispielsweise längere Grünphasen an Ampeln, Orientierungshilfen für Fußgänger, Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer/innen, nutzungsfreundliche Beläge für Skater, Netzverbesserung Oberflächenverkehr.

Das Ziel – Chancengleichheit für Frauen und Männer bei der Zusammensetzung von Gremien, in der Personalentwicklung, bei der Ressourcen-

verteilung und bei konkreten Projekten – ist klar definiert. Allerdings sind auf der Umsetzungsseite nur erste Schritte getan. Gendergerechte Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung muss integraler Bestandteil planerischer Strategien, Projekte und ihrer Evaluierung sein. Für die Integration sind Grundlagen, Indikatoren und Methoden weiterzuentwickeln und die gezielte Fortbildung von Frauen und Männern in der Planung ist notwendig. Neue Herausforderungen entstehen aus dem soziodemografischen Wandel der Stadtgesellschaft und aus einer immer stärkeren Differenzierung von Haushaltsstrukturen, Lebensstilen und Werthaltungen.

Strategien für eine geschlechtergerechte Verkehrspolitik in Berlin – Paneldiskussion

Die Diskussion über mögliche Strategien für eine geschlechtergerechte Verkehrspolitik in Berlin wurde durch vier Statements aus unterschiedlichen Perspektiven eingeleitet. Akteure und Entscheidungsträger/innen aus Berlin greifen unterschiedliche Beispiele und Berührungspunkte mit Gender Mainstreaming heraus. Die grundsätzlichere Perspektive eines Beratungsunternehmens erweitert die Einführung. Ausgewählte Diskussionsbeiträge des Veranstaltungstages werden zusammengefasst und thematisch sortiert wiedergegeben.



Der ÖPNV ist technisch dominiert und im Mittelpunkt steht die Frage der Ausstattung. Bei Planungen und Erhebungen werden bislang kaum Gender-Aspekte berücksichtigt. Zum Beispiel beim Thema subjektives Sicherheitsempfinden sind diese jedoch von entscheidender Bedeutung. Die Preisgestaltung kann und sollte ebenfalls unter Gender-Gesichtspunkten vorgenommen werden: Spezielle Angebote wie das 10-Uhr-Monatsticket außerhalb des Berufsverkehrs sind diesbezüglich ein guter Ansatz. Gerade bei Themen, die nicht auf den ersten Blick eine Gender-Relevanz haben, muss der Fokus weg vom Finanziellen und Technischen hin zu Gender-Aspekten: so zum Beispiel bei der Bewertung einer Haltestelle und ihres Umfeldes.

Die Kommunikation von Informationen muss ebenfalls stärker auf die jeweiligen Nutzer/innengruppen ausgerichtet sein, beispielsweise auf die Bedürfnisse von Analphabeten oder Farbfehlsichtigen, und neben der deutschen Sprache auch Fremdsprachen berücksichtigen (Social Marketing). Die verschiedenen Zielgruppen müssen mit ihren spezifischen Bedürfnissen im Fokus stehen und es gilt, Verkehr in der Kombination und als Einheit zu sehen. Der ÖPNV ist für immer mehr Menschen von zunehmender Bedeutung, aber das aktuelle Angebot konzentriert sich noch immer sehr stark auf den männlichen Berufspendler. Kinder, ältere Menschen, Rollstuhlfahrer, Menschen mit Kinderwagen oder großen Gepäckstücken haben andere Bedürfnisse als der Zeitung lesende Pendler mit seinem Aktenkoffer.

Wenn diese Bedürfnisse berücksichtigt werden, steigen dementsprechend die Nutzer/innenzahlen. Genauso gilt es, bei Veranstaltungen u.ä. nicht nur die ausführliche Wegbeschreibung für das Auto zu veröffentlichen, sondern ebenso für den ÖPNV. Direkte Links auf Veranstaltungsseiten sind da eine gute Möglichkeit, den Menschen die Verkehrsalternative näher zu bringen. Insgesamt ist es von entscheidender Bedeutung, die jeweiligen Bedürfnisse zu formulieren: Dabei ist der Fahrgastverband neben den QualitätsScouts des

VBB eine wichtige Institution, um die Qualität zu verbessern und Anregungen zu erhalten. Wenn solche Gremien genutzt werden, kann der ÖPNV gendergerecht(er) werden.

Maria Krautzberger, Staatssekretärin für Verkehr und Umwelt, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin

In Berlin ist Gender Mainstreaming im Jahr 2000 eingeführt worden: Die Genderperspektive ermöglicht eine differenziertere Sichtweise auf gruppenspezifische Belange. Ähnlich wie in München ist in Berlin die Innenstadtentwicklung ein primäres Planungsziel.

Grundsätzlich gilt, dass im Privaten noch immer die klassische Rollenverteilung herrscht und primär den Frauen die Versorgungs- und Reproduktionsarbeit zugeschrieben wird. Hinzu kommt eine geschlechtsspezifische Altersverteilung und insofern ist gerade auch die Mobilität älterer Frauen ein wichtiger Aspekt. Ebenso muss bei Veränderungen des Angebotes differenziert geschaut werden, welche Nutzer/innen davon betroffen sind. So hatte beispielsweise die Verkürzung einer Buslinie zur Folge, dass hauptsächlich Frauen nicht mehr zu ihrem Arbeitsplatz (Frühschicht in einem Krankenhaus) gelangen konnten.

Die strategische Ausrichtung des ÖPNV in Berlin zielt auf eine Optimierung unter Berücksichtigung der verfügbaren Ressourcen. Dabei umfasst die rechtliche wie politische Verpflichtung zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge im ÖPNV eine Vielzahl von Aspekten, wie beispielsweise Umweltfreundlichkeit, Stadtfreundlichkeit, soziale Stadtentwicklung und Geschlechtergerechtigkeit. Der künftige Nahverkehrsplan, der bis 2009 gelten wird, befasst sich insbesondere mit dem Beitrag des ÖPNV zur sozialen Stadtentwicklung mit dem Schwerpunkt einer guten und dauerhaften Erreichbarkeit und Barrierefreiheit. Darüber hinaus sollen Antworten auf die Bedürfnisse einer

alternden Gesellschaft gefunden werden. Oft ist das ÖPNV-Angebot noch zu sehr auf die Gruppe der berufstätigen Pendler fokussiert, die schnell größere Distanzen in der Stadt überwinden wollen. Wie aber werden die Ziele im jeweiligen näheren Umfeld, im Bezirk, – Einkaufen, Ärzte, Schulen, Freizeit- und Betreuungseinrichtungen – gut angebunden? Eltern, die Reproduktionsarbeit leisten, aber auch ältere Leute sind vor allem auf gute Angebote im Bereich der Nahmobilität angewiesen.

Insgesamt gilt es, die spezifischen Bedürfnisse von Frauen mit Querschnittszielen zu verknüpfen. Dazu zählt auch, eine neue Sicherheitsphilosophie zu entwickeln und diese gemeinsam mit den Nutzer/innen zu diskutieren. Gerade im öffentlichen Raum haben Frauen ein spezifisches Interesse an mehr Sicherheit. Eine Befragung der Nutzer/innen zur Akzeptanz des ÖPNV hat allerdings für Berlin ebenfalls gezeigt, dass die Unterschiede bei der Bewertung des ÖPNV zwischen Frau und Mann mit Ausnahme des Bereichs Sicherheit nicht mehr so weitreichend sind. Größere Unterschiede bestehen hingegen zwischen Jung und Alt. Daraus lässt sich die These ableiten, dass für Berlin eine über den Gender-Aspekt hinausgehende Betrachtung gruppenspezifischer Belange sinnvoller sein kann.

Christian Gaebler, MdA, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion, Berlin

Gender Mainstreaming ist kein neuer Begriff für Frauenförderung, sondern er steht für eine Politik, von der alle profitieren. Das bedeutet aber keinesfalls, dass die Frauenförderung in der Verkehrspolitik aus den Augen verloren werden darf. Das Verkehrswesen ist noch immer eine Männerdomäne, die jeweiligen Verkehrsverbände werden von Männern dominiert. Die Berliner Senatorin steht in diesem Kontext für eine „Gegenbewegung von oben“.

Das Auto wird zunehmend auch für Frauen zum Statussymbol: eine junge, dynamische und erfolgreiche Frau steigt nicht aus der Straßenbahn. Ein an-

derer Aspekt ist die Frage der Sicherheit und dazu zählen neben subjektivem Sicherheitsempfinden auch Zugang und Anschlusssicherheit. Ein Frauen-Nachttaxi und Frauenparkplätze sind jedoch nicht der richtige Ansatz, es muss ein adäquates Angebot für alle Menschen geben. Eigene Kinder sind häufig der ausschlaggebende Grund für die Anschaffung des eigenen Autos. Hier besteht das Problem der frühkindlichen Konditionierung, denn Kinder gewöhnen sich an die Verfügbarkeit eines PKWs, anstatt an öffentliche Verkehrsmittel herangeführt zu werden. Der ÖPNV ist hier gefragt, Strategien zu entwickeln, die auf die Bedürfnisse von Familien mit Kindern eingehen und eine attraktive Alternative darstellen.

Für die Nutzung des ÖPNV gibt es eine Vielzahl ausdifferenzierter Hemmschwellen: die Unlust, sich mit den vermeintlich komplizierten Automaten und Fahrplänen auseinanderzusetzen, ist zum Beispiel ein Aspekt, der gerade Männer mit knappen Zeitressourcen betrifft. Für eine umfassende Nutzungsgerechtigkeit müssen Frauen und Männer in allen Altersgruppen mit ihren Bedürfnissen berücksichtigt werden. Der Senat hat den Stadtentwicklungsplan „Verkehr“ am Runden Tisch diskutiert: gemeinsam wurden dort Lösungen erörtert. Dieser Ansatz, Diskussionen in die Gesellschaft zu bringen, ist für eine gendergerechte Verkehrspolitik äußerst sinnvoll und wichtig.

Dr. Christine Färber, Competence Consulting, Potsdam

Competence Consulting ist ein Beratungsunternehmen, das Genderkriterien für den Nahverkehrsplan (NVP) und somit für eine gendergerechte Verkehrspolitik in Berlin erarbeitet. Bei dieser Arbeit geht es um die Identifikation von geschlechterspezifischen Bedürfnissen und Genderaspekten sowie ihre adäquate Umsetzung. Das Land Berlin hat bereits hohe Verkehrsstandards und es ist Ziel, dieses hohe Niveau zu halten.

Bei der geschlechterdifferenzierten Untersuchung von Zielgruppen wird geprüft, welche Gruppen eine Alternative zum ÖPNV haben: Durch die Einführung der Metro-Linie in Berlin konnten mit Sicherheit neue Fahrgäste gewonnen werden, aber eventuell sind auch Fahrgäste ohne Verkehrsalternative, dies sind vor allem Frauen, verloren worden.

Der „multifunktionale“ Lebensalltag von Frauen bedingt vernetzte Wegeketten, die der ÖPNV allein oder im Verbund mit anderen Verkehrsmitteln leisten soll. Bei der Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad beispielsweise nutzen überwiegend Frauen das Rad nicht nur für den Weg zur Arbeit, sondern oft für den Einkauf unterwegs oder den Transport der Kinder, während überwiegend Männer ganz sportiv mit dem Rad zur Arbeit fahren. Die Metrolinie ersetzt nur eine dieser Mobilitäten.

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) als Verkehrsunternehmen haben verschiedene Steuerungsmöglichkeiten, das Angebot geschlechtergerecht zu erhalten und auszubauen. Es stellt sich die Frage, inwiefern geschlechtergerechte Standards im Vertrag des Landes mit der BVG aufgenommen werden. Zuvor müssen diese im NVP festgelegt werden. Eine auf Genderaspekte ausgerichtete Schwachstellenanalyse kann dazu beitragen, all diese Ansatzpunkte herauszuarbeiten.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Analyse sind Umsteigezeiten und insgesamt Wegezeiten. Wer mit dem Auto für eine Strecke 10 Minuten benötigt und mit dem ÖPNV drei mal so lang, ist nur schwer zum Umsteigen zu bewegen. Bei den Erschließungsstandards muss der Blick einerseits auf die Zumutbarkeit der faktischen Fußwegentfernungen zur Haltestelle gerichtet werden: nicht Luftlinie sondern Weg entscheiden über die Erschließung. Zweitens muss auf Sicherheit der Zuwege geachtet werden: Gefahrenzonen wie lange Unterführungen und menschenleere Gelände sind keine akzeptablen Fußwege. Solche Aspekte werden in Berlin im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplans diskutiert und fließen nach und nach in die praktische Arbeit ein.

Zusammenfassung der Diskussionen

Gender Mainstreaming

Kann Gender Mainstreaming ein Vehikel für Veränderung(en) sein, die bereits seit längerer Zeit diskutiert werden? Ziel ist es, ein effektives Verkehrssystem für alle Menschen zu etablieren. Im Umweltbundesamt hat der Gender Mainstreaming-Prozess zum Beispiel dazu beigetragen, die starke Konfrontation zwischen ökologischen und feministischen Zielen aufzubrechen. Inzwischen herrscht dahingehend Konsens, dass eine städtische Lebens- und Umweltqualität gebraucht wird und diese in den Städten noch nicht optimal ist. Leider haben diese Erkenntnisse noch keinen entsprechenden Niederschlag in der Politik gefunden, da in dieser noch immer technisch-rationale Argumente dominieren.

Wenn es um spezifische Anforderungen an bauliche Gegebenheiten oder Fahrzeuge, zum Beispiel im Zusammenhang mit Barrierefreiheit, geht, wird die Verflechtung technischer Argumente mit bedarfs- und geschlechtsspezifischen Sichtweisen deutlich. Ein Extrembeispiel ist in diesem Kontext der Einstieg mit einem Zwilling-Kinderwagen in einen Doppeldeckerbus. Grundsätzlich ist es nicht genug, Gender als Gesellschaftsfrage in jeder Präambel zu erwähnen, es aber bei der konkreten Umsetzung wieder zu vernachlässigen.

Welche Vorteile bietet Gender Mainstreaming bei der Übersetzung des Expertenwissens für Bürger/innen und Politik? Welche Erfahrungen wurden bislang mit Gender Mainstreaming gemacht? Die Diskussion muss immer wieder mit der Grundlagenarbeit beginnen, um darauf aufbauend ein Verständnis zu erreichen. Dieser Prozess muss in den politischen Institutionen verankert werden. Zudem findet Gender als Thema noch im-

mer zu wenig Berücksichtigung in den relevanten Studiengängen.

Es ist ein schwieriger und langwieriger Prozess, Gender als Querschnittsthema in der Verwaltung zu etablieren. Gender Mainstreaming als Top-down-Prozess bedingt, dass die Spitze der Verwaltung davon überzeugt ist. Aber bereits die Bedenken auszuräumen, ist oft ein äußerst schwieriges Unterfangen. Schnell passiert es, dass Mitarbeiter/innen in die „Gender-Ecke“ geschoben werden und erst sichtbare Erfolge dafür sorgen, dass diese Prozesse als Vorteil wahrgenommen und wertgeschätzt werden.

Die Debatte zum Thema Gender Mainstreaming kann von unten nach oben geführt werden, aber die Strategie und die Entscheidungen müssen auf politischer Ebene getroffen werden. Politische Mandatsträger/innen sollten sich das Thema „auf die Fahne“ schreiben. Ziel muss es sein, Gender als Aspekt und Gender Mainstreaming als Strategie auf eine so entscheidende Ebene zu transportieren, dass es unumgänglich wird. Es geht auch darum, den eigenen Blickwinkel zu ändern: d.h. sich nicht selbst auszugrenzen, sondern sich viel mehr als Speerspitze und Vorreiter/in zu sehen.

Nutzer/innen des ÖPNV

Das Angebot des ÖPNV müsste grundlegend verändert werden: ÖPNV muss für alle Nutzer/innen attraktiv sein. Erfahrungen in Belgien zeigen, dass es Anreize gibt, die zu einem Umsteigen animieren: wenn ein Haushalt dort das Auto abgibt, erhält dieser für ca. 3 bis 4 Jahre eine Jahreskarte für den ÖPNV. Es geht also nicht um rein geschlechtsspezifische, sondern ebenfalls um gruppenspezifische Bedürfnisse und dementsprechend bedarfsgerechte Angebote.

Im Pendlerverkehr haben die einzelnen Nutzer/innen immer identische Wege und Abfahrtszeiten. Im Gegensatz dazu bedingen andere Wege(ketten) einen viel größeren Informationsbedarf. Die dynamischen Abfahrtszeiten sind da bereits eine große Hilfe. Darüber hinaus wäre es hilfreich, wenn die Linienführung optimiert würde, wenn beispielsweise nicht nur

Endhaltepunkte angezeigt, sondern Zwischenstationen mit aufgenommen würden, wenn Liniennetzpläne in Bahnen an lesbaren und gut einsehbaren Stellen und nicht an der Decke angebracht würden.

Der Fokus muss stärker auf den Fahrgästen liegen und es muss kommuniziert werden, dass Beschwerden und Anregungen wahr- und aufgenommen werden. Die Verbraucher/innen müssen diesen Einfluss wahrnehmen.

Die Akteure des ÖPNV müssen sich auf veränderte Bedingungen und Bedürfnisse einstellen und genauer prüfen, welche Altersgruppen sich wie und wann bewegen. Das Vorurteil, dass ältere Menschen grundsätzlich weniger mobil sind, kann im Zeitalter der „jungen Alten“ nicht generell weiter bestehen. Ältere Menschen nutzen ebenso den ÖPNV, haben aber beispielsweise andere bevorzugte Fahrzeiten und Zielpunkte.

Menschenleere Stationen und Bahnsteige können Unsicherheitsgefühle hervorrufen. Eine Initiative zur Belebung der Bahnsteige ist beispielsweise die Verlegung der Reinigungszeiten in so genannten Randzeiten, da die Anwesenheit des Reinigungspersonals mit dazu beiträgt, dass sich mehr Menschen auf den Bahnsteigen bewegen.

Einheitliche Standards sind im ÖPNV u.a. aufgrund der regionalen Zuständigkeiten nur schwer zu etablieren. Äußerst problematisch und alles andere als nutzungsfreundlich ist aber, dass in jeder Stadt die Fahrkartenautomaten unterschiedlich funktionieren. Es wird die Hoffnung formuliert, dass neue Angebote wie das E-Ticketing Abhilfe schaffen können. Allerdings besteht die Gefahr, dass ähnlich wie beim Maut-System, ein sehr kompliziertes System entwickelt wird. Hier sollten positive Beispiele aus anderen Ländern herangezogen werden.

Beispiel Berlin

Bezogen auf die aktuelle Situation des ÖPNV in Berlin hat die Diskussion folgende Punkte aufgegriffen:

■ *Be- und Entschleunigung – die Metro-Linien*

Selbstverständlich bedeutet Komfort adäquate Reisezeiten, weswegen der öffentliche Verkehr auch schnell sein muss. Aber genauso wie es eine Beschleunigung braucht, muss es eine Entschleunigung in der Verkehrspolitik geben. Ein Mehr an Schnelligkeit ist nicht automatisch ein Mehr an Qualität: die Einführung des Schnellverkehrs bedeutet oft auch eine Ausdünnung des Angebots. Der jeweilige Verkehr berücksichtigt bestimmte Bedürfnisse an den öffentlichen Verkehr. Es geht nicht darum, dass das eine besser als das andere ist, sondern es gilt zu betrachten, welche Auswirkungen eine Substitution hat. Deswegen muss genau untersucht werden, welche Auswirkungen die Metro-Linien in Berlin für die einzelnen Nutzer/innen haben.

■ *Hauptbahnhof Berlin*

Die Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs Berlin geht einher mit der Stilllegung des Bahnhof Zoo. Verkehrspolitisch ist es eine falsche Entscheidung, den Bahnhof Zoo nicht mehr für den Fernverkehr zu nutzen, da es gerade für Fahrgäste aus dem Süden der Stadt zu enormen Fahrzeitverlängerungen kommt. Warum hat man den Bahnhof Zoo nicht als weiteren Fernbahnhof in der Konzeption belassen? Das Beispiel Hamburg zeigt, dass es anders geht. Grundsätzlich wird diese Umstellung nicht problemlos vonstatten gehen. Der neue Hauptbahnhof ist ebenso eine Frage des Images: welche andere Metropole hat ihren Bahnhof auf der „grünen Wiese“?

■ *Folienwerbung*

Großflächige Folienwerbung auf Bussen hat verschiedene Auswirkungen. Einerseits führt sie dazu, dass die Verkehrsmittel nicht mehr eindeutig als solche erkennbar sind. Andererseits verdunkelt sie auf unangenehme Weise

den Innenraum. Der private PKW bietet da im Vergleich ein eindeutiges Mehr an Komfort und Wohlbefinden. Als positiver Effekt dieser Werbung wird angeführt, dass diese das Scratching der Scheiben zwar nicht verhindert, aber vermindert.

Fazit

Die Diskussion zur Umsetzung von Gender Mainstreaming im ÖPNV berührt politische Grundsatzfragen ebenso wie Details der Angebotsplanung und Kunden- bzw. Kundinnenorientierung. Die frühzeitige Einbindung dieser „neuen“ Perspektive in die jeweiligen Entscheidungsprozesse – samt ihrer vielen Mosaiksteine, die durch die Beschäftigung mit den Gender-Aspekten eingebracht werden – stellt eine Herausforderung für Politik und Planung dar.

Für eine erfolgreiche Implementierung von Gender Mainstreaming ist einerseits Offenheit und die Bereitschaft zur Veränderung entscheidend. Andererseits sind eine differenzierte Datenerhebung und -auswertung und das Sammeln detaillierter Informationen – unter anderem durch geschlechterdemokratische Bürger/innenbeteiligung – als Voraussetzung unerlässlich. Auf dieser Basis wird die Berücksichtigung von Gender Mainstreaming, gerade zu Zeiten einer immer weiteren Differenzierung von Haushaltsstrukturen und Lebensstilen, zu einem Qualitätsmerkmal von Planung und Politik.

E-Mail-Adressen & Links

Prof. Dr. Christine Bauhardt: christine.bauhardt@gender.hu-berlin.de

Dr. Gisela Färber: faeber@competence-consulting.de

Hans-Werner Franz: franz@vbbonline.de

Dr. Axel Friedrich: axel.friedrich@uba.de

Christian Gaebler: christian.gaebler@spd.parlament-berlin.de

Juliane Krause: krause.plan-und-rat@t-online.de

Maria Krautzberger: Maria.Krautzberger@senstadt.verwalt-berlin.de

Horst Mentz: horst.mentz@muenchen.de

Gisela Stete: kontakt@steteplanung.de

Angela Fuhrmann: Buero.Fuhrmann@t-online.de

Download Agenda 21

www.un.org/Depts/german/conf/agenda21/agenda_21.pdf

EU-Projekt GenderAlp – Raumplanung für Männer und Frauen

www.genderalp.com / www.genderalp.at

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

www.fgsv-verlag.de

Download der Tagung „Der andere Blick – Praxis von Gender Mainstreaming in der räumlichen Planung“

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (SRL)

www.srl.de

Umweltbundesamt

www.umweltbundesamt.de

Plan und Rat

www.plan-und-rat.de

Friedrich-Ebert-Stiftung, Forum Politik und Gesellschaft

www.fes.de/forumpug

