

Gender Planning – mit Plan zu einer gendergerechten Stadt

1. Einführung

1.1 Was ist Gender Planning und was bedeutet dabei Gender Mainstreaming?

Gender Planning ist die Strategie, Geschlechtergerechtigkeit in der Stadt- und Verkehrsplanung umzusetzen. Gender Planning ist Teil von Gender Mainstreaming und das bedeutet, die geschlechtergerechte Sichtweise zu einem zentralen Bestandteil aller Entscheidungen zu machen. Grundsätzlich ist nach europäischem Recht eine Gleichstellung und Chancengleichheit von Frauen und Männern in allen Arbeits- und Lebensbereichen gewährleistet. Die Wertschätzung des Alltags von Frauen und Männern, Jung und Alt ist Grundlage der gendersensiblen Planungskultur. Gruppen, die in den Planungsprozessen der Stadtplanung tendenziell unterrepräsentiert sind, sollen verstärkt in ihrem Alltag unterstützt werden. Mainstreaming bedeutet, dass die Strategie darauf abzielt, selbstverständlicher Teil politischer und planerischer Entscheidungen zu sein.

Mit der Einbeziehung der Kategorie Gender wird der Blick darauf gerichtet, dass der Geschlechterbezug als Handlungs- und Verhaltensanweisungen bestimmten Gruppen gesellschaftliche Rollen mit einem „sozialen Geschlecht“ (engl. Gender) zuweist. **Genderbezug** nimmt dabei nicht nur binär „Frauen“ oder auch „Männer“ in den Blick, sondern berücksichtigt

die Menschen in ihrer Unterschiedlichkeit und Vielfalt. Die Verwendung des Begriffs „Gender“ oder „soziales Geschlecht“ beschreibt die sozialen Unterschiede, die Menschen aufgrund ihres zugeschriebenen Geschlechts in Abhängigkeit ihrer sozialen Situation bzw. Lebenssituation in unserer Gesellschaft innehaben¹. Diese gesellschaftlich verankerten Rollenzuschreibungen und Handlungsmuster sind erlernt und damit veränderbar.

Gender Mainstreaming ist eine international anerkannte Vorgangsweise und Strategie der Gleichstellungspolitik². Gender Mainstreaming als Strategie bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern von vornherein zu berücksichtigen, um Menschen unabhängig vom zugeschriebenen Geschlecht gleiche Chancen hinsichtlich ihrer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben einzuräumen. Über die binäre Geschlechterdifferenzierung hinaus ist Gender Mainstreaming auch Voraussetzung, um jede Benachteiligung wegen biologischer/kultureller Eigenschaften wie z. B. Hautfarbe, Religionszugehörigkeit, Alter, Mann, Frau oder anderer Geschlechter von vornherein auszuschließen. Ziel von Gender Mainstreaming ist es, strukturelle Unterschiede aufzuzeigen und unterschiedliche Bedürfnisse, Interessen und Anforderungen herauszuarbeiten und zu erfüllen. Damit bekommen auch soziale Lagen, Alter oder ethnischer Hintergrund eine verstärkte Bedeutung.

Die Gebote des Gender Mainstreaming verlangen, bei jeder Entscheidung in jedem Bereich die unterschiedlichen Auswirkungen auf Männer und Frauen aktiv mitzudenken und diese Bedürfnisse zu berücksichtigen³.

1.2 Personen mit besonderen Mobilitätsanforderungen – der Genderbezug

Mobilität und Verkehrshandeln sind eingebunden in **gesellschaftliche Strukturen** und bestehende Geschlechterverhältnisse. Menschen sind nicht ohne Ziel und Zweck unterwegs, sondern um bestimmte Dinge zu erledigen, um zur Erwerbsarbeit zu kommen, um sich oder andere zu versorgen, um soziale Beziehungen zu knüpfen und zu erhalten, sich zu er-



Juliane Krause,
Dipl.-Ing., plan & rat,
Büro für kommunale Planung und
Beratung, Braunschweig

holen oder um am politischen und kulturellen Leben teilzunehmen. So sind es Frauen und Männer, Kinder und Ältere, bewegliche und mobilitätseingeschränkte Menschen, Personen in komfortablen oder auch in schwierigen sozialen Verhältnissen, die Wege zurücklegen. Durch unterschiedliche Lebenszusammenhänge wie z. B. Erwerbstätigkeit, Familienarbeit, Arbeit im sozialen Umfeld, eine geringere Pkw-Verfügbarkeit und oftmals verbunden mit schlechteren ökonomischen Bedingungen ergeben sich spezifische Mobilitätsanforderungen. Von gesellschaftlichen Prozessen und deren Auswirkungen sind die Personengruppen unterschiedlich betroffen.

Entscheidend aus der Genderperspektive sind eine **ganzheitliche Betrachtung** der Lebensverhältnisse und die Schaffung entsprechender, auf die jeweiligen Bedürfnisse und Anforderungen abgestimmte Konzepte.

Insbesondere die immer noch bestehende Zuschreibung der Sorgearbeit (Einkaufen, Erledigungen, Begleitung von Kindern und anderen Angehörigen) als Aufgabe von Frauen führt zu Mobilitätsmustern, die eine **strukturelle Benachteiligung** der Menschen begründen, die diese Aufgaben übernehmen.

Dies waren und sind auch die zentralen Forderungen **feministischer Verkehrspolitik** seit Ende der 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Gefordert wurde neben der Umsetzung des Prinzips Gender Mainstreaming vor allem, die vorherrschenden, an traditionellen maskulinen Normen ausgerichteten Mobilitätsvorstellungen (schnelle Wege über weite Strecken) zugunsten einer Mobilitätskultur zu überwinden, die sich an versorgungsökonomischen Anforderungen orientiert (kurze direkte Wege zu Orten des Alltagslebens). Ferner die Bedrohungsfreiheit von struktureller Gewalt im öffentlichen Raum und die Ermöglichung der gesellschaftlichen Teilhabe aller Menschen⁴.

2. Verkehrshandeln von Frauen – eher nachhaltig!

Die **Verkehrswende** ist das große klimapolitische Thema der nächsten Jahre. Notwendig dafür ist die Gesamtheit der Maßnahmen, die unser Mobilitätsverhalten so verändern, dass kein weiterer mobilitätsbedingter Raubbau an natürlichen Lebensgrundlagen mehr stattfindet. Das Verkehrshandeln von Frauen ist bereits eher nachhaltig: Sie gehen mehr zu Fuß, nutzen mehr die Öffentlichen Verkehrsmittel, fahren weniger Auto.

Durch die Ausdifferenzierung von Lebensstilen und Haushaltskonstellationen sind die Unterschiede zwischen den Geschlechtern zwar kleiner geworden, im Mobilitätsverhalten hat sich in den letzten 20 Jahren aber noch nicht allzu viel getan. Belegt wird dies durch die Ergebnisse der bundesweiten Mobilitätsstudie Mobilität in Deutschland (MID)⁵.

2.1 Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit

Der Führerscheinbesitz stellt weniger eine Kenngröße des Verhaltens als eine Voraussetzung für die Pkw-Nutzung dar. In den älteren Jahrgängen überwiegt nach wie vor der Führerscheinbesitz bei den Männern. In den jüngeren Jahrgängen (bis 30 Jahre) ist zu beobachten, dass der Führerscheinbesitz bei Frauen und Männern zurückgeht.

Über alle Altersgruppen können Männer nach wie vor eher über einen Pkw verfügen als Frauen. Lediglich die Pkw-Verfügbarkeit der jungen Erwachsenen unterscheidet sich nicht zwischen Männern und Frauen. Besitz und Nutzung von Pkw sind in Haushalten mit Kind und in Haushalten in ländlichen Räumen jeweils besonders hoch, es überwiegt hier der Anteil der Frauen als Pkw-Fahrerinnen. Die Situation in den ländlichen Räumen mit einem wenig attraktiven ÖPNV macht den privaten Pkw zur Bewältigung der Alltagsmobilität i. d. R. notwendig⁶.

2.2 Verkehrsmittelwahl und Distanzen

Frauen legen nach wie vor geringere Distanzen zurück, nutzen mehr die eigenen Füße und den ÖPNV und weniger das Auto als Männer, dafür sind sie häufiger Mitfahrerinnen (Abb. 1). Dies zeigt sich über fast alle Altersgruppen und auch in den verschiedenen Lebenssituationen. Kürzere Wegedistanzen und die stärkere Nutzung der eigenen Füße und des Fahrrades sollten neben dem Aspekt Gendergerechtigkeit auch aus dem Blickwinkel der Nachhaltigkeit positiv bewertet werden. Es gilt dafür die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen (s. Kap. 4).

2.3 Wegeketten

Die Komplexität bzw. Bildung von Wegeketten ist ein Verhaltensmerkmal, das in der genderbezogenen Verkehrsforschung als eines der **wesentlichen Unterscheidungsmerkmale** des Verkehrshandelns von Frauen und Männern hervorgehoben wird. Frauen müssen im Alltag oft Wege zur eigenen Erwerbsarbeit, zum Zweck der Sorge- und Versorgungsarbeit und die Zeitsysteme/Abhängigkeiten von zu betreuenden Menschen miteinander verknüpfen bzw. koor-

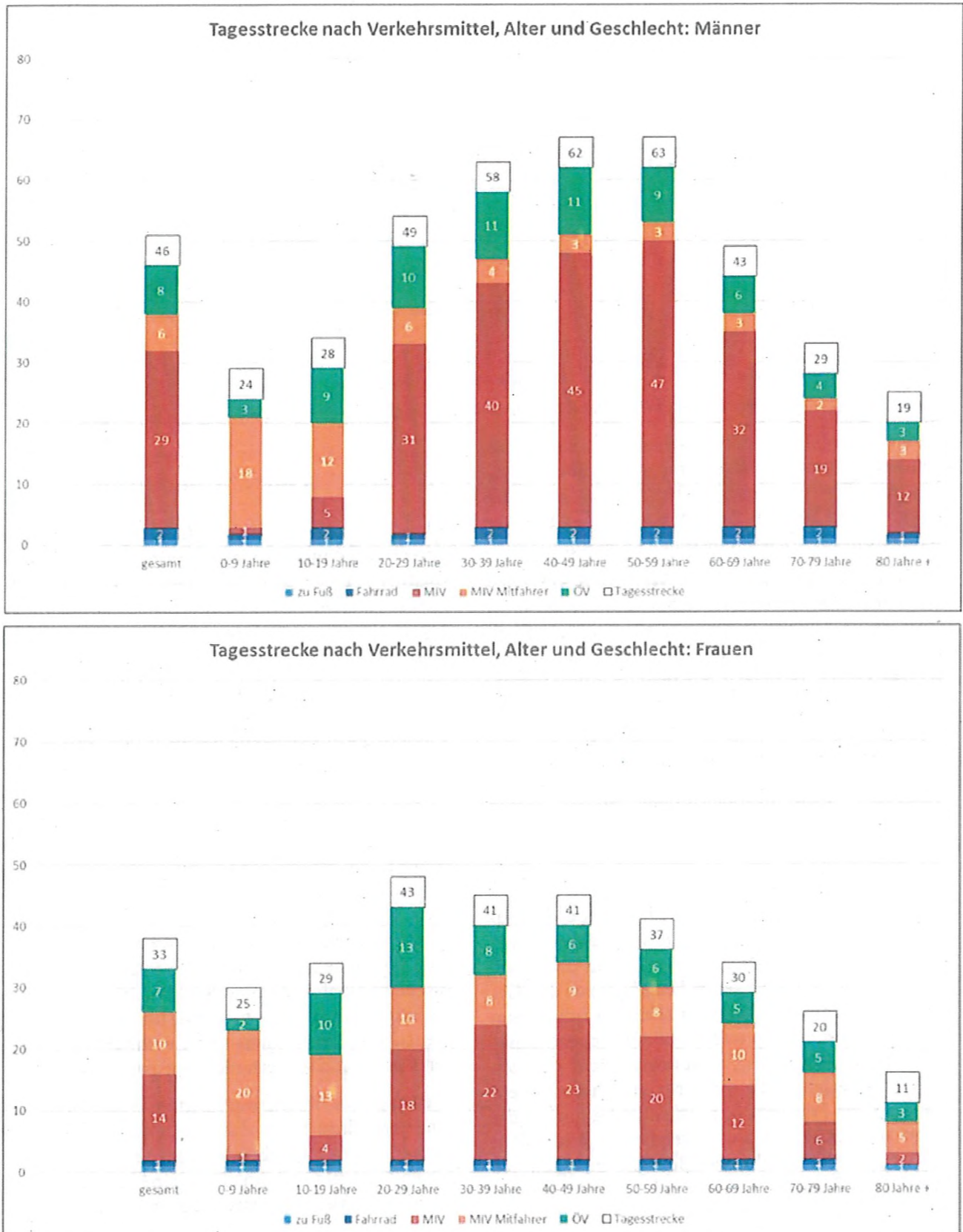
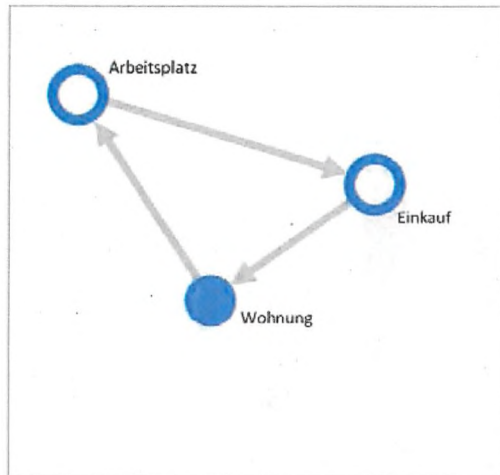
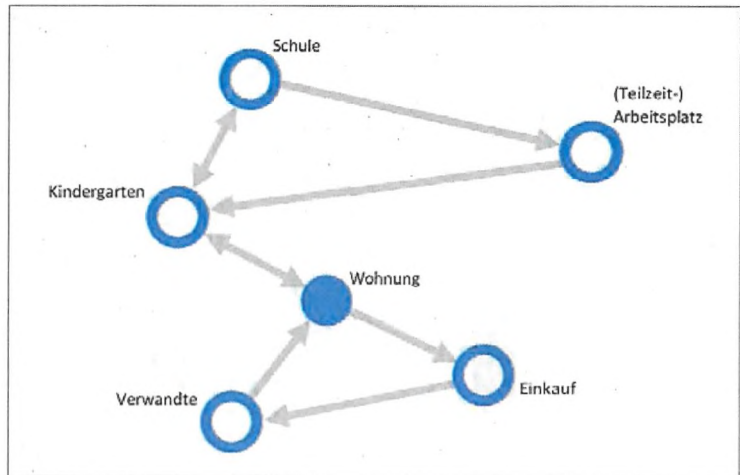


Abb. 1: Unterschiede in der Tagesstrecke bei Männern und Frauen – unterschieden nach Verkehrsmitteln und Alter (Quelle: Eigene Darstellung nach MID 2017)

Beispielhafte Wegeketten



Erwerbstätige ohne Haus- und Familienarbeit



Erwerbstätige mit Haus- und Familienarbeit

Abb. 2: Typische Mobilitätsmuster von Erwerbstätigen mit und ohne Haus- und Familienarbeit (Quelle: Eigene Darstellung)

dinieren. Wegeketten mit Zwischenhalten sind insbesondere bei erwerbstätigen Frauen mit Betreuungspflichten bzw. Versorgungsarbeit an der Tagesordnung. Diese Wegeketten gelten auch für Männer, wenn sie Sorgearbeit übernehmen (Abb. 2).

Wichtig ist, dass verschiedene Wege und Verkehrsmittel **miteinander kombinierbar** sind, um die täglichen Anforderungen zu bewerkstelligen. Das bedeutet sichere, attraktive, barrierefreie Geh- und Radwege. Der ÖPNV ist derzeit nur bedingt für komplexe Wegeketten geeignet. Auch die neuen Mobilitätsangebote wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme oder E-Scooter sind in der Regel nicht auf Familienmobilität ausgerichtet. In Carsharing-Autos fehlen oftmals Kindersitz, Fahrradverleihsysteme bieten keinen Platz für Einkaufstaschen.

2.4 Begleitmobilität

Begleitmobilität ist ein zentrales Element der Familienmobilität. Begleitet werden Kinder, ältere Menschen oder Mobilitätseingeschränkte, um diese Personen (meist aus dem eigenen Haushalt) vor den Gefahren des Straßenverkehrs zu schützen oder wenn (besonders bei Älteren und Mobilitätseingeschränkten) ein eigenständiges Fortbewegen nicht möglich erscheint. Begleitwege konzentrieren sich in starkem Maße auf die Frauen. Dazu zählen insbesondere die Wege zur Schule, zu nachmittäglichen Aktivitäten der Kinder, Arztbesuche oder Behördengänge (ältere Menschen). Selbst in Familien mit zwei Vollzeit erwerbstätigen Eltern übernehmen das Bringen der Kinder weit überwiegend die Mütter⁷. Diese Fürsorge hält die Gesellschaft zusammen, die zurückgelegten Wege sind **systemrelevant**.

3. Schutzbedürfnis vor (sexualisierter) Gewalt im öffentlichen Raum

Ein wichtiger Punkt für die Herstellung von Gendergerechtigkeit und Gender Planning ist das Schutzbedürfnis vor (sexualisierter) Gewalt im öffentlichen Raum. Das statistische Risiko, im öffentlichen Raum Opfer einer Gewalttat zu werden, ist insgesamt gering und für Männer deutlich höher als für Frauen.

Entscheidend für die **Risikowahrnehmung** ist nicht die tatsächliche Häufigkeit des befürchteten Angriffs, sondern die Einschätzung der zu erwartenden Folgen. Das beginnt nicht erst bei Straftaten, sondern viel früher: bei alltäglichen „Grenzverletzungen“ wie Anstarren, Hinterherpfeifen, Stöhnen, Beleidigen, Festhalten und Nachgehen. Es ist keine unrealistische „Ängstlichkeit“, die Frauen dazu bringt, sich „nachts, allein, im Dunkeln“ bedroht zu fühlen. Es ist die durch konkrete Erfahrung und Wissen gestützte Furcht davor, durch sexualisierte Gewalt massiv und dauerhaft in ihrer physischen und psychischen Integrität verletzt zu werden. Sexualisierte Gewalt ist vor allem ein Thema für junge Frauen – aber nicht nur für sie. Sie trifft auch Menschen anderen Alters und Geschlechts, die gängigen Geschlechterbildern nicht entsprechen.

Die Sorge vor Verletzung führt zu **Verzichtsverhalten** – was dazu führt, dass tatsächlich nicht so viel passiert: „Wenn ich abends weggehen will, fahre ich nicht mehr mit der Bahn“. Es ist eine Präventionsstrategie, wenn Menschen aus Sorge vor Verletzung

- Aktivitäten unterlassen,
- selbst aufs Auto umsteigen oder Angehörige mit dem Auto chauffieren,

Zwei Aussagen von Frauen aus der Studie Plan International 2020

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

Teilnehmerin, 50 Jahre, Hamburg

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

Teilnehmerin, 34 Jahre, Hamburg

Abb. 3: Beispiele für Grenzverletzungen (Quelle: Plan International 2020⁹)

- längere Wege in Kauf nehmen, weil der direkte Weg zur Haltestelle schlecht beleuchtet und unübersichtlich ist,
- einsame Bahnhöfe und Haltestellen meiden⁸

Diese Aspekte werden häufig noch **unzureichend berücksichtigt**, wenn öffentliche Räume und Verkehrssituationen beurteilt werden und es an die Ausgestaltung geht. Notwendig sind deshalb Konzepte, die das Schutzbedürfnis, bei Frauen besonders vor sexualisierter Gewalt, ernstnehmen und Strategien für den Umgang mit Unsicherheit anbieten.

4. Planungsgrundsätze einer gendersensiblen Planung

Gendersensible Planung lässt sich mit dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ übersetzen. Wesentliches Merkmal dieses Leitbilds – oder aktuell auch der „15-Minuten-Stadt“ – ist Nahraumqualität. Dies erspart lange Wege, belebt den öffentlichen Raum und erhöht dessen Sicherheit durch soziale Kontrolle. Das Prinzip der „15-Minuten-Stadt“ besagt, dass alle Alltagswege in weniger als 15 Minuten zurückgelegt werden können, ohne das Auto zu nutzen. Die Wege werden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt. Das sichert gleiche Chancen zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben in verschiedenen Lebenslagen für alle sozialen Gruppen und verbessert die eigenständige Mobilität von Kindern und älteren Menschen.

Die wesentlichen Planungsgrundsätze einer gendersensiblen Stadt- und Verkehrsplanung sind in Abb. 4 dargestellt.

Wichtig ist, diese Planungsgrundsätze in Form von **Leitlinien** in strategischen Konzepten und konzeptionellen Planungen festzulegen und mit einem politischen Beschluss abzusichern. Dazu zählen Integrier-

te Stadtentwicklungskonzepte, Verkehrs- bzw. Mobilitätsentwicklungspläne, Nahverkehrspläne, gesamtstädtische Rad- und Fußverkehrskonzepte, Konzepte mit dem Fokus Nahmobilität, Konzepte zur Schulwegsicherheit, aber auch Entwurfsplanungen.

Was entstehen kann, wenn die weibliche Perspektive bei der Verkehrsplanung berücksichtigt werden, zeigt sich nicht nur am Beispiel **Wien** (Gender Mainstreaming Pilotbezirk Maria Hilf und konsequente Weiterführung des Prinzips Gender Planning¹⁰, aktuelles Beispiel ist das Neubaugebiet Seestadt Aspern). In **Barcelona** entstehen im dichtbesiedelten Quartier sogenannte Superblocks, das sind Fußgängerzonen und Aufenthaltsbereiche mitten im Quartier, der Autoverkehr wird außen herumgeleitet. In **Paris** bekommen die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mehr Platz. Mit dem Konzept der 15-Minuten-Radien soll das Prinzip der Nachhaltigkeit und Teilhabe umgesetzt werden. Die Ansätze werden auch bei uns in **Deutschland** stärker diskutiert, zu Superblocks gibt es Initiativen in Berlin, Leipzig und Darmstadt. Viele deutsche Kommunen machen sich auf den Weg, z. B. Karlsruhe, München, Offenburg, Bremen.

5. Beteiligung – ein wesentlicher Bestandteil von Gender Planning

Gender Planning bedeutet auch Beteiligung der **Gruppen mit besonderen Mobilitätsanforderungen**. Planung und Durchführung von Beteiligungsverfahren mit geeigneten Methoden sind ein wichtiger Teil der Strategie Gender Mainstreaming.

Es ist mittlerweile anerkannter als noch vor 10 Jahren, dass es unterschiedliche Gruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen gibt, deren Perspektive und Meinungen eingeholt werden sollten. Personen mit spezifischen Nutzungsansprüchen an den öffent-

Priorisierung der Verkehrsmittel Rad, Fuß, ÖPNV

- Orte des täglichen Bedarfs (Alltagsziele) durch sichere und attraktive Verbindungen vernetzen (engmaschige Rad- und Fußverkehrsnetze, Schulwegnetze mit festgelegten Standards)
- Netzhafte Erschließung (nahräumlicher Vorrang) im ÖPNV
- Attraktive, sichere und barrierefreie Gestaltung von Haltestellen, Umsteigepunkten und ihren Zugängen
- Attraktive Fahrradabstellanlagen (ausreichende Anzahl, diebstahlsicher, funktional gestaltet) im öffentlichen Raum und an den Zielen, auch im Wohngebäude
- Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollator
- Rücknahme des Gehwegparkens, Durchsetzung der Park-/Halteverbote
- Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen der Familienmobilität bei alternativen Mobilitätsangeboten (Carsharing, Fahrradverleihsysteme, E-Scooter).



Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung

- Entschleunigung des Kfz-Verkehrs (Tempo 30, verkehrsberuhigte Bereiche, Shared Space)
- Barrierefreiheit herstellen
- Straßenräume mit Aufenthaltsbereichen gestalten
- Soziale Sicherheit gewährleisten
- Quartiersräumliche Qualitäten nutzen bzw. verbessern
- Räume hoher Qualität schaffen
 - Plätze, Fußgängerbereiche
 - Grün (Bäume, auch schattenspendend)
 - Erholungs- und Spielflächen
- Fuß- und radverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen einrichten



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

- Alltagskompetenz besonders der Personengruppen mit starkem Bezug zum Ort/Quartier nutzen
- Beteiligungsverfahren situations- und betroffenensspezifisch gestalten
- Kooperative Beteiligungsverfahren stärker einsetzen



Abb. 4: Planungsgrundsätze einer gendersensiblen Stadt- und Verkehrsplanung (Quelle: Eigene Darstellung)

lichen Raum (z. B. Kinder und Jugendliche, Ältere) oder sozial benachteiligte Gruppen haben i. d. R. weniger Chancen, ihre Interessen durchzusetzen. Stärkung von Teilhabe und Transparenz (von Planungen) sind wesentliches Ziel und wesentlicher Nutzen von Beteiligungsverfahren¹¹. Gendersensible Beteiligung der Öffentlichkeit und intensive Öffentlichkeitsarbeit können die Qualität der Planungen steigern bzw. sichern.

Beteiligungsverfahren sollten vor allem der spezifischen Umfeldaneignung (d. h. räumliche Nähe zum Alltagsleben) und den spezifischen Politikzugängen beispielsweise von Frauen (d. h. Anknüpfung an Strukturen im Stadtteil bzw. im ländlichen Raum) Rechnung tragen. Ferner ist auf die spezifischen Lebenszusammenhänge einzugehen, vor allem auch was die Organisation anbetrifft (Abb. 5).

Bei der Konzeption von Beteiligungsverfahren sind deshalb folgende **Leitfragen** zu beantworten:

- Können alle von der Planung betroffenen Bevölkerungsgruppen (differenziert nach Alter, sozialer Stellung, Nationalität etc. und jeweils nach Geschlecht) erreicht werden, um Bedürfnisse, Bedarfe und Interessenlagen vor Ort abrufen zu können?
- Können sich diese Gruppen artikulieren bzw. welche Unterstützung benötigen sie (z. B. Interessenvertretung und Multiplikator*innen)?
- Wie können die unterschiedlichen Alltags- und Fachkompetenzen von Menschen in unterschiedlichen sozialen Rollen genutzt werden?
- Welche Beteiligungsverfahren sind geeignet?
- Welche zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit mit welchen Medien ist notwendig?

Eine richtig verstandene Partizipation und Beteiligung ermöglicht es allen gesellschaftlichen Gruppen, tatsächlich am Zustandekommen der Entscheidungen in Politik und Verwaltung mitzuwirken. Wichtig sind die Organisation des Prozesses und der Einsatz geeigneter Methoden, die es möglich machen, sich auf allen Ebenen der Planung und innerhalb eines Planungsprozesses zu informieren und zu beteiligen.

Ein generell anwendbares Konzept gibt es jedoch nicht, das projektbezogene Beteiligungskonzept ist vielmehr stark von der ortsspezifischen Ausgangssituation und Problematik sowie der lokalen Akteur*innenstruktur abhängig¹².

- Der Zeitpunkt der Beteiligung innerhalb des Gesamtvorhabens (Gender-Aspekte sind z. B. bei der Erarbeitung von Rahmenplänen bzw. der problemorientierten Bestandsanalyse zu berücksichtigen)
- Die Art der Beteiligung (z. B. projektorientierte Arbeit in Workshops / Arbeitskreisen, Zukunftswerkstätten, öffentliche Begehungen (Stadtspaziergänge), aktivierende Befragungen)
- Ausgewogene Präsenz von Männern und Frauen in den Verfahren.
- Art der Moderation (gendersensible Moderation und Moderationsmethoden)
- Art der Einladung (wo und wie wird eingeladen; z. B. gezielte Ansprache engagierter Bürger*innen, Multiplikator*innen)
- Ort der Veranstaltung(en) (gut erreichbar mit dem ÖPNV, möglichst im Planungsgebiet gelegen, z. B. in Schulen, Kindergärten, Kirchengemeinden)
- Veranstaltungszeit (Vereinbarkeit mit Familienarbeit, ggf. Angebot von Kinderbetreuung etc.)
- Art der Vermittlung (verständliche Sprache; ggf. Übersetzungen; verständliche Pläne, Modelle, Fotos etc.)

Abb. 5: Hinweise zur Organisation von gendersensiblen Beteiligungsverfahren (Quelle: Eigene Darstellung)

5. Fazit

Eine stärkere Ausrichtung auf Gender Planning ist besonders in einer Zeit der immer weiteren Differenzierung von Haushaltsstrukturen und Lebensstilen ein Qualitätsmerkmal von Planung und Politik und bei der Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen **unverzichtbar**. Konzepte und Maßnahmen sind nicht neu, sie reihen sich ein in Strategien zur frauengerechten Planung aus den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und zur „Stadt der kurzen Wege“ mit dem Merkmal Nahraumqualität.

Der Gender-Ansatz fokussiert nicht nur auf Frauen und geschlechtsspezifische Merkmale, sondern berücksichtigt **soziale, gesellschaftliche und lebensräumliche Rahmenbedingungen**, ohne die Rollenverteilung zwischen Männern und Frauen als gesellschaftliches Machtverhältnis zu verschleiern.

Die Mobilitätspraktiken von Frauen bzw. ihr Verkehrshandeln sind überwiegend nachhaltig und wichtig, um Politik in Richtung nachhaltige Mobilität und die klimapolitisch notwendige **Entmotorisierung** zu leiten. Frauen sind beispielsweise ein guter

Indikator dafür, wie fahrradfreundlich Städte sind. Denn: Sie und ihre Kinder fahren Fahrrad, wenn es sicher ist.

Notwendig erscheint nach wie vor eine **stärkere Einforderung** der prozessorientierten Strategie von Gender Mainstreaming und eine **stärkere Beteiligung von Frauen**. Nur eine gendergerechte Stadt- und Verkehrsplanung macht es Frauen möglich, ebenso am Erwerbsleben teilzunehmen und auch entsprechende Positionen zu besetzen.

Angemerkt sei abschließend, dass der gendersensible Blick zwar bei Frauen mehr ausgeprägt ist, es im Einzelfall aber auch genau umgekehrt sein kann. Es gibt in der Planung durchaus auch Männer, die diesen Blickwinkel haben.

6. Weiterführende Literatur

Krause, Juliane (2016): Gesellschaftliche Teilhabe und Mobilität – Genderbelange im Verkehrswesen. In: Straßenverkehrstechnik, Heft 5, S. 286–293.

Krause, Juliane (2020): Genderbelange in der Verkehrsplanung. In: Jürgen Gies et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.2.6.5. Berlin/Offenbach.

Kreis Stormarn (Hrsg.) (Bearbeitung: Kristin Groth/Panagiotis Kiriakidis/Juliane Krause/Ina Ockel/Brigitte Wotha) (2021): Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten. Download: www.kreis-stormarn.de/lvw/forms/5/52/MobilitaetsbeduerfnisseOePNVGenderKreisStormarnEndbericht.pdf.

Anmerkungen

- 1 Vgl. ausführlicher dazu die Ausführungen im Gender-Glossar (<https://gender-glossar.de/>).

- 2 <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/gleichstellung/gleichstellung-und-teilhabe/strategie-gender-mainstreaming/gender-mainstreaming-80436> (Zugriff am 15.10.2024).
- 3 Gender Mainstreaming wurde in Deutschland im Jahr 2000 als „durchgängiges Leitprinzip“ in § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung (GGO) der Bundesministerien, danach auch in den Bundesländern (gültig auch für Kommunen) und als rechtliche Grundlage in § 4 BGlG von 2015 etabliert.
- 4 Spitzner, Meike (2000): Soziale Aspekte der Mobilität. Untersuchung im Auftrag der Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags Nordrhein-Westfalen. Hrsg. Landtag NRW. Drucksache „Informationen des Landtags NRW“ Nr. 13/ 0034. Düsseldorf.
- 5 Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70904/15). Bonn/ Berlin. Aktuell werden die Ergebnisse der MiD 2023 aufbereitet.
- 6 Herget, Melanie (2013): Verkehrsverhalten und Mobilitätsstrategien von Familien in ländlichen Räumen Deutschlands unter besonderer Berücksichtigung rollentypischer Arbeitsteilung. Dissertation an der TU Berlin, Fakultät V – Verkehrs- und Maschinensysteme. Berlin: <http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-3741> (Zugriff: 15.10.2024).
- 7 BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2015): Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Schlussbericht. Bearbeitung: Bauer, Uta/Frölich v. Bodelschwingh, Franciska (2017): 30 Jahre Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung. Erfahrungen und Perspektiven. Sonderveröffentlichung des Deutschen Instituts für Urbanistik. Berlin.
- 8 Vgl. ausführlicher Krause, Juliane/Strießler, Katja (2022): Genderbelange im öffentlichen Verkehr. In: Jürgen Gies et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.4.8.4. Berlin/Offenbach.
- 9 Plan International (2020): Safe in the City? Zur gefühlten Sicherheit von Mädchen und Frauen in deutschen Städten (Autorinnen: Brandao, Anabela; Anne Rütten). Hamburg. <https://www.plan.de/safeinthecity.html?sc=IDQ25100> (Zugriff: 22.10.2024)
- 10 <https://www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/> (Zugriff am 15.10.2024).
- 11 FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln.
- 12 vgl. ausführlicher Krause, Juliane (2017): Partizipation und Beteiligung bei kommunalen Verkehrsprojekten. In: Jürgen Gies et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.3.2.1. Berlin/Offenbach. Vgl. auch FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln.

Vorschau

Ausgabe 2/2025

Erscheint im April 2025

Themen:

- KI und Gendergerechtigkeit
- Der political gender gap bei jungen Menschen in Deutschland
- Praxisbericht zum Heidelberger Vorleseprojekt mit den 3 V für Kinder: „Vorlesen Vermittelt Vielfalt“