



Gestaltung des Verkehrssystems aus der Genderperspektive – Ein Beitrag zu mehr Gerechtigkeit und Teilhabe

Dipl.-Ing Gisela Stete, Büro StetePlanung, Darmstadt



Gisela Stete

- bis 1979 Studium des Bauingenieurwesens und der Stadtplanung an der Technischen Hochschule Darmstadt
- 1979 Diplom im Fachbereich Wasser und Verkehr
- 1979-1981 Fachplanerin im Büro BGS in Frankfurt
- 1979-1984 Fachplanerin im Büro Retzko und Topp in Darmstadt
- 1985-1990 Wiss. Mitarbeiterin an der Technischen Universität Darmstadt am Institut für Verkehr
- 1991 Gründung eines eigenen Planungsbüros für Stadt- und Verkehrsplanung



- Lehraufträge an Universitäten und Hochschulen
- Vorträge auf Tagungen und Fortbildungsveranstaltungen
- Sach- und Fachpreisrichter bei Wettbewerben
- Mitarbeit in Fachgremien (FGSV, Wiss. Beirat VCD)
- Mitglied in Beruflichen Institutionen / Akademien (SRL, DASL)
- Mitglied im deutschen ingenieurinnenbund dib

Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte müssen

- ... alle Formen der Mobilität einbeziehen und miteinander vernetzen
- ... städtebauliche Strukturen und Nutzungsstrukturen berücksichtigen
- ... den öffentlichen Raum als Verkehrs- **und** Aufenthaltsraum wahrnehmen
- ... Umwelt- und Stadtverträglichkeitsaspekte einbeziehen
- ... Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen im Hinblick auf Mobilität sicherstellen

Dabei soll die **Balance** gehalten werden zwischen

- sozialer Ausgewogenheit / Soziale Gerechtigkeit
- ökologischer Verträglichkeit / Umweltgerechtigkeit
- ökonomischer Vernunft

- ➔ „Klassische Ansätze“ sind nicht mehr zeitgemäß
- ➔ neue Wege müssen gesucht werden
- ➔ Akteure aus der Gesellschaft sollten eingebunden sein

Quelle: Pilotbezirk Maria Hilf in Wien, 2002



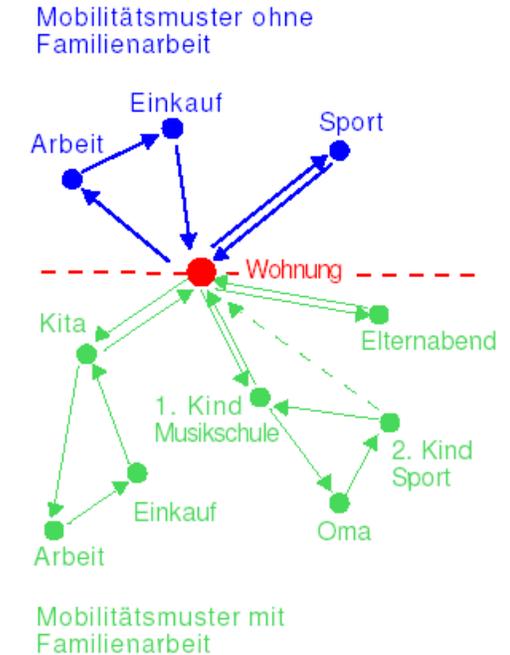
Die **Implementierung der Genderperspektive** in die Stadt-, Quartiers und Verkehrs- / Mobilitätsplanung bedeutet, dass jede Entscheidung (zu städtebaulichen und Nutzungsstrukturen, zur Gestaltung von öffentlichen Räumen, zur Bemessung von Verkehrssystemen und Verkehrsanlagen, zu Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten, etc.) daraufhin überprüft wird, ob sie der Chancengleichheit von Frauen und Männern hinderlich oder förderlich ist und dass die daraus resultierenden Bedürfnisse aktiv mitgedacht werden.

Quelle: Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV 2022



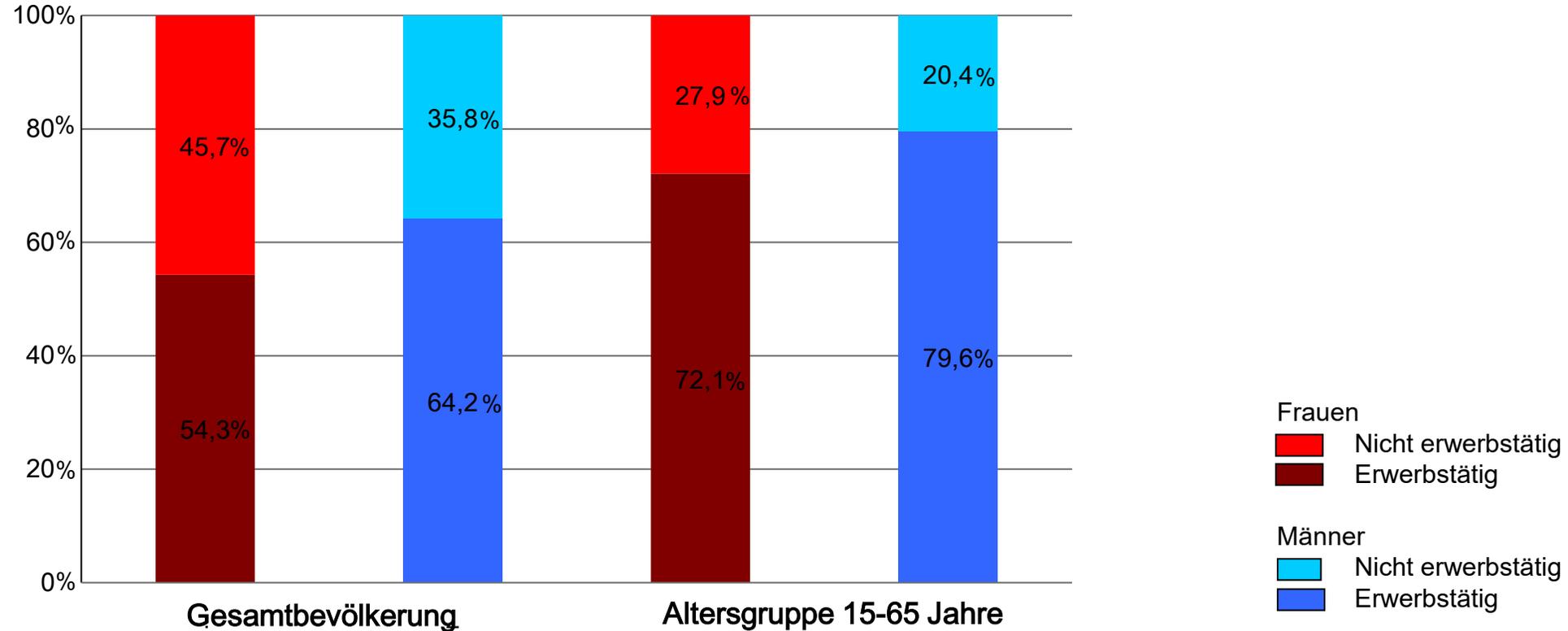
Grundannahmen

- Die Lebenssituationen von Erwachsenen unterscheiden sich hinsichtlich Bedeutung und Umfang der Alltagsaufgaben (Erwerbs-, Familien-, Betreuungs-, Erziehungs- und Versorgungsarbeit...)
- Die Bewältigung der daraus resultierenden Aufgaben führt im Alltag zu unterschiedlichen Mobilitätsmustern und unterschiedlichen Anforderungen an die strukturellen Rahmenbedingungen in einem Quartier und an die Ausgestaltung der Verkehrssysteme
- Der Umfang von Betreuungs- und Erziehungsarbeit wird beeinflusst durch Anzahl und Alter der zu versorgenden Personen. Bei unzureichenden Mobilitätsmöglichkeiten und schlechten Rahmenbedingungen ist die Chancengleichheit gefährdet.
- Weitere Unterschiede ergeben sich hinsichtlich der finanziellen Ressourcen und der Zugriffe auf Mobilitätsangebote. Dies beeinflusst auch die Verkehrsmittelwahl.



Quelle: Stete, G.,(1991): „Mobilität von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen“, Forschungsbericht des ZIT an der TU Darmstadt

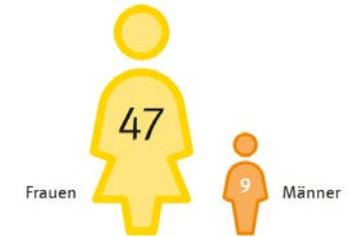
Ausgewählte Kenngrößen - Erwerbstätigkeit in Deutschland



Quelle: Statistisches Jahrbuch 2019

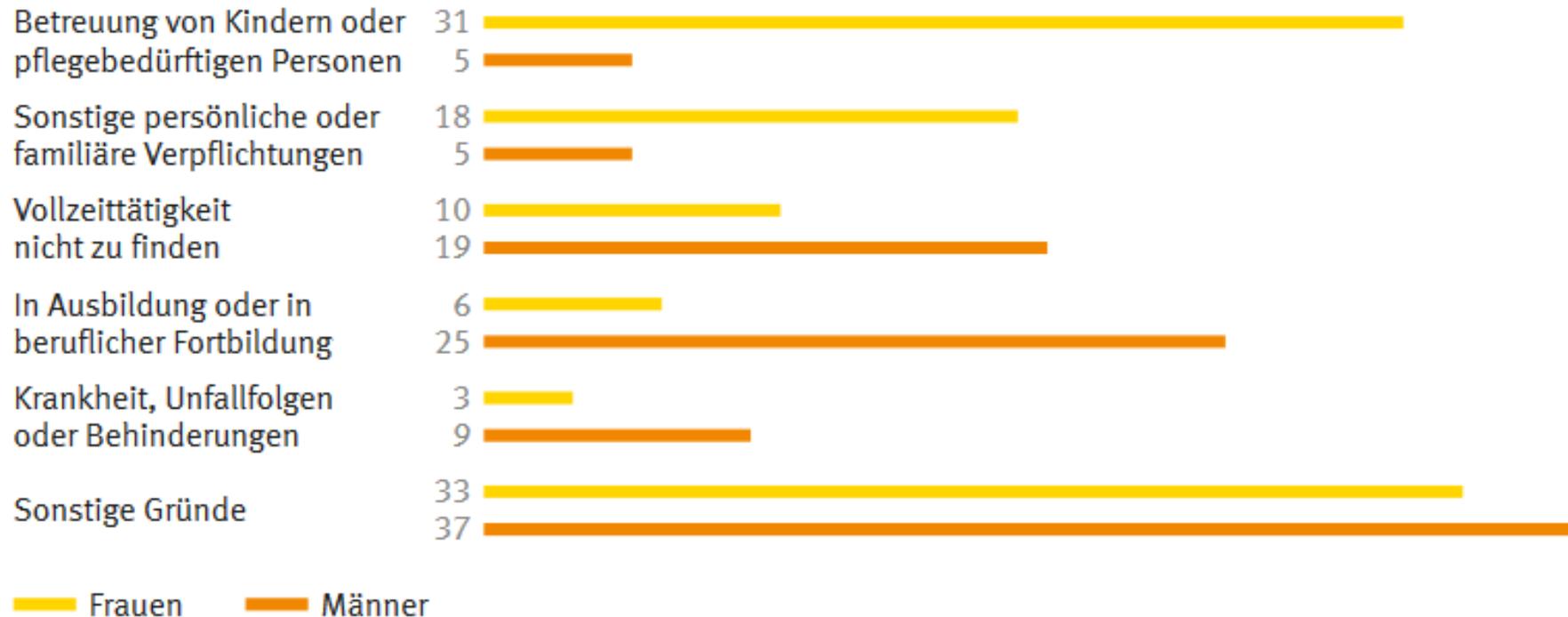
Ausgewählte Kenngrößen - Teilzeitquoten in Deutschland 2017

20- bis 64-jährige Erwerbstätige, in %



Hauptgrund für die Teilzeitbeschäftigung in Deutschland 2017

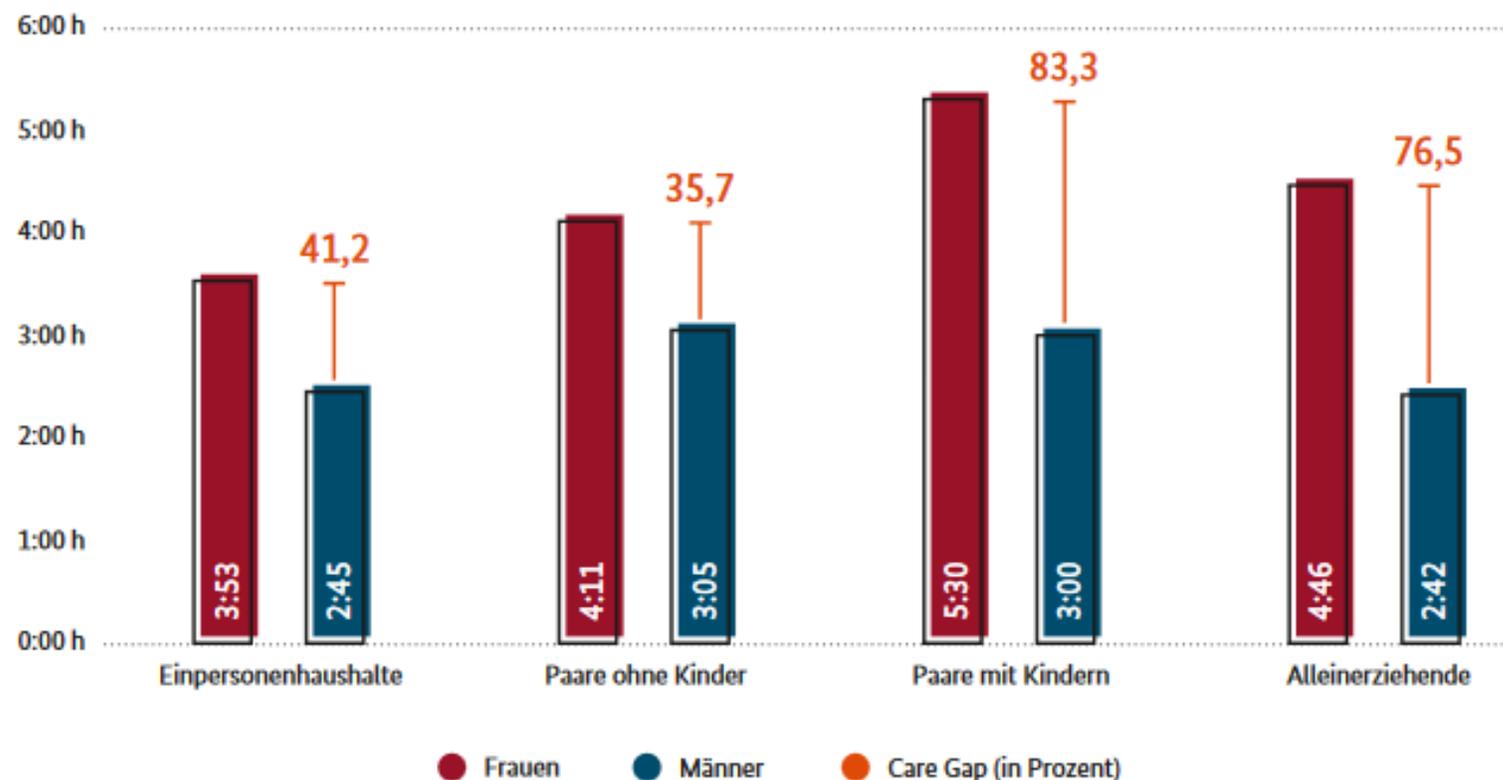
20- bis 64-jährige Teilzeitbeschäftigte in %



Statistisches Bundesamt, Arbeitsmarkt auf einen Blick – Deutschland und Europa, 2018

Ausgewählte Kenngrößen – Unbezahlte Arbeit

Gender Care Gap nach Haushaltstyp



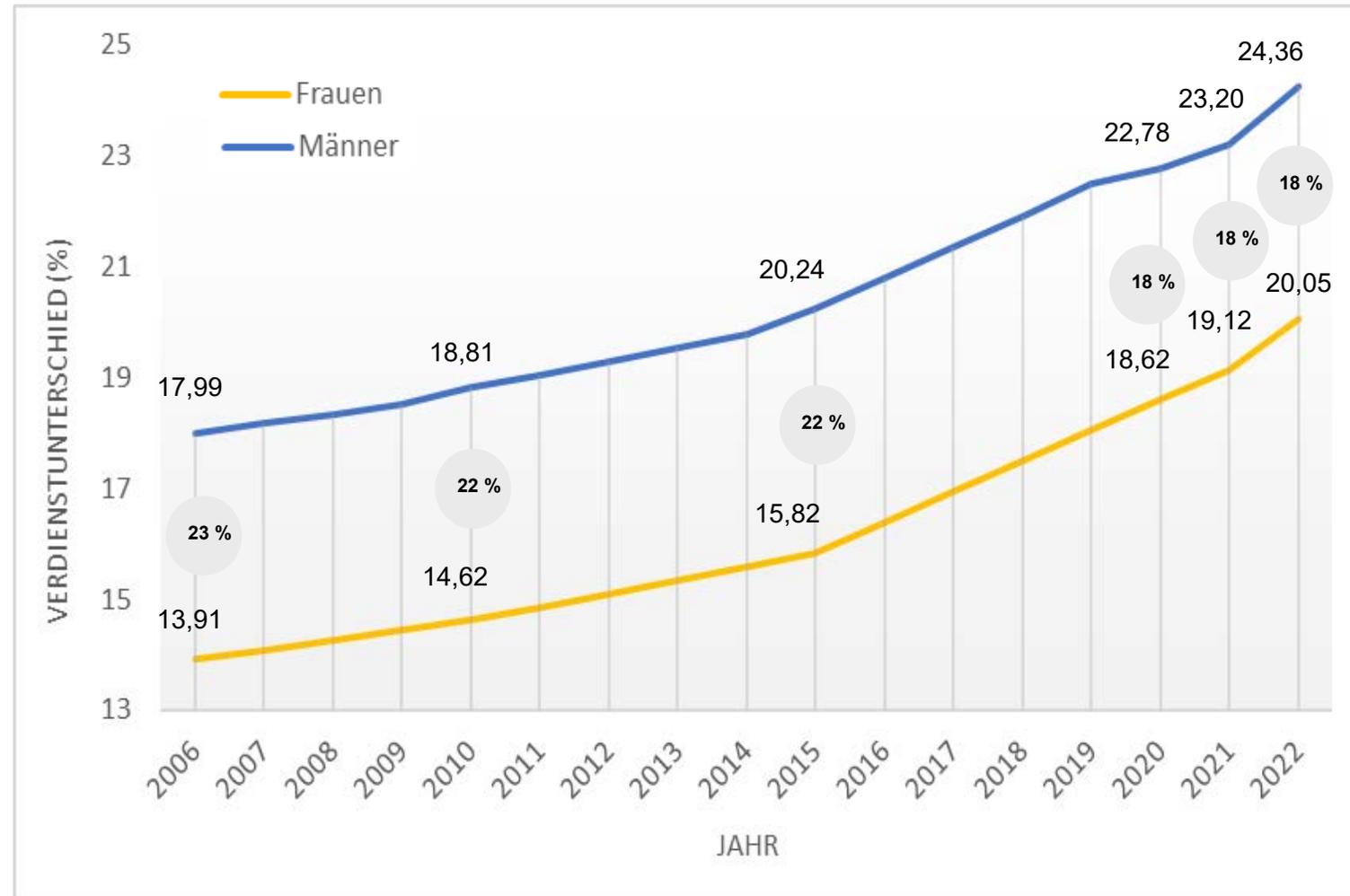
Unbezahlte Arbeit ist:

- Unterstützung, Pflege und Betreuung von Haushaltsmitgliedern
- Haushaltsführung (einschließlich Reparaturarbeiten, Gartenpflege, Sorge für Tiere)
- ehrenamtliches Engagement und informelle Hilfen für andere Haushalte

Quelle: Kinder, Haushalt, Pflege – wer kümmert sich? Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2022

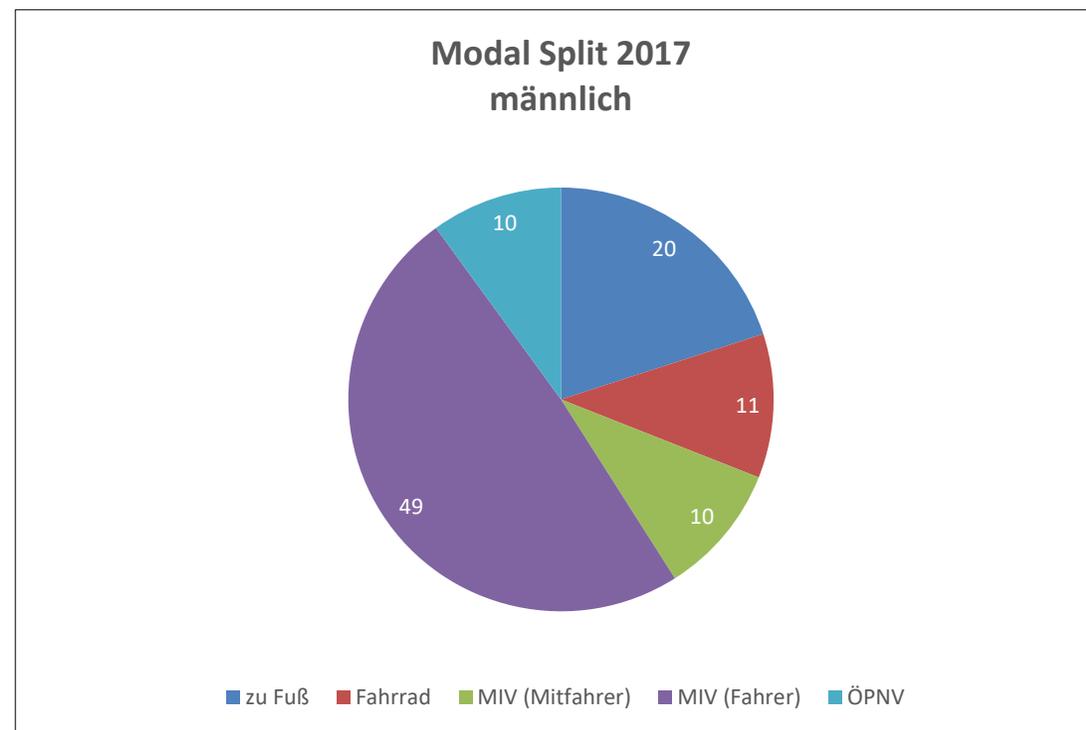
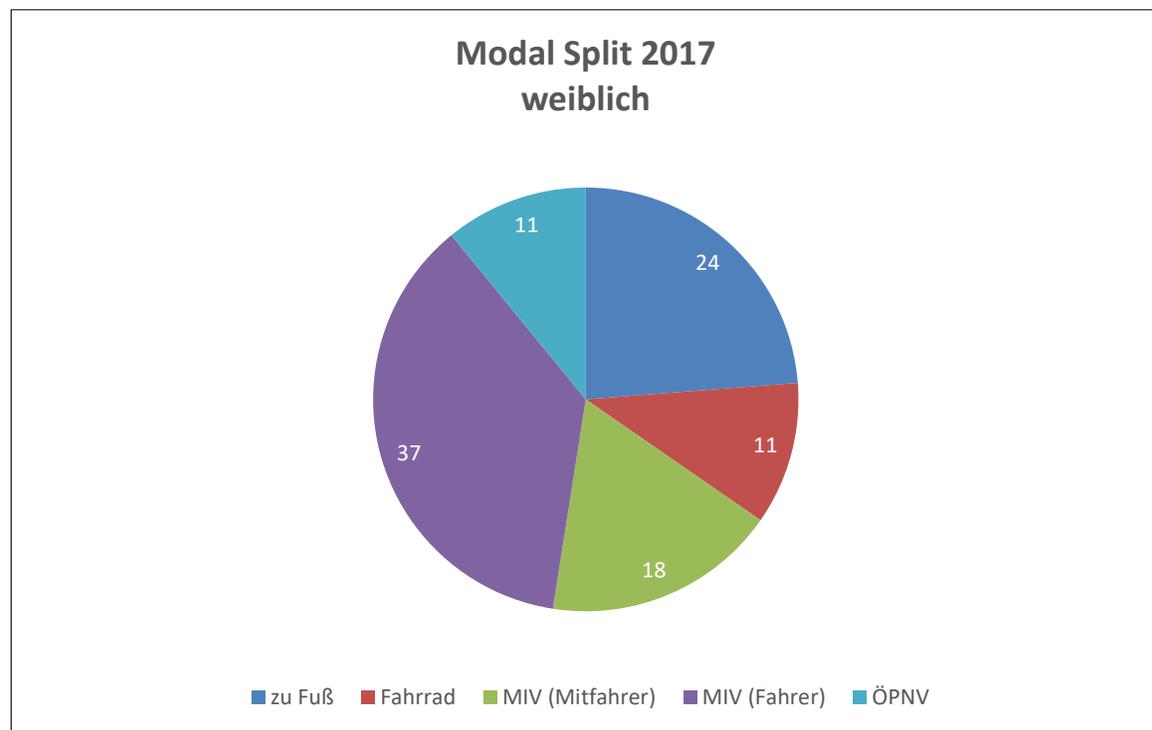
Ausgewählte Kenngrößen - Stundenlöhne nach Geschlecht

Gender Pay Gap



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2022

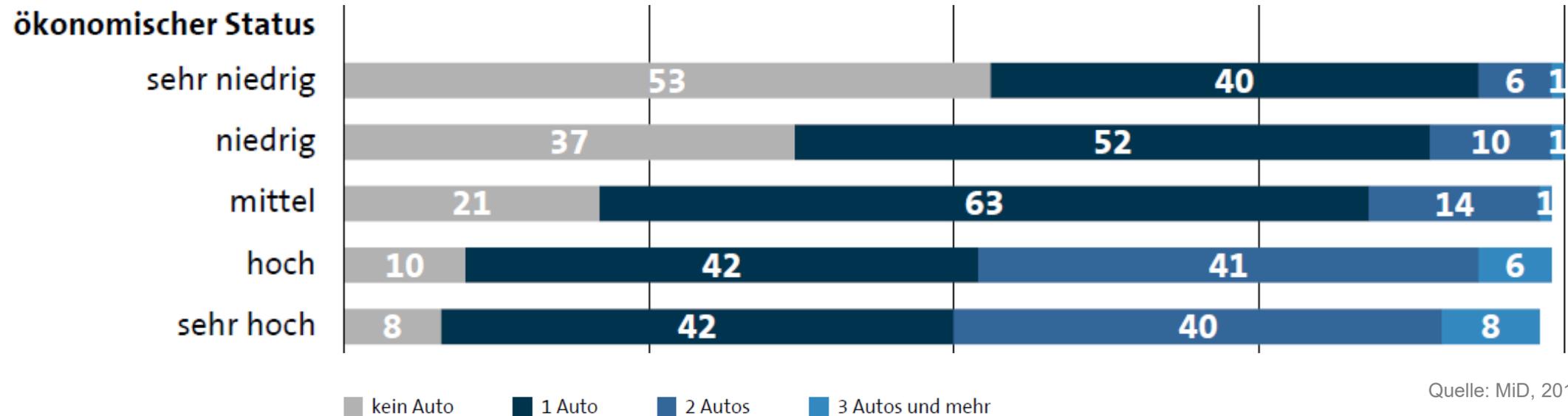
Ausgewählte Kenngrößen - Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / Berechnungen des AK Gender und Mobilität der FGSV nach MiD 2017

➔ Reichen die aggregierten Kennwerte der MiD zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens aus?

Ausgewählte Kenngrößen - Pkw-Besitz nach Haushaltseinkommen

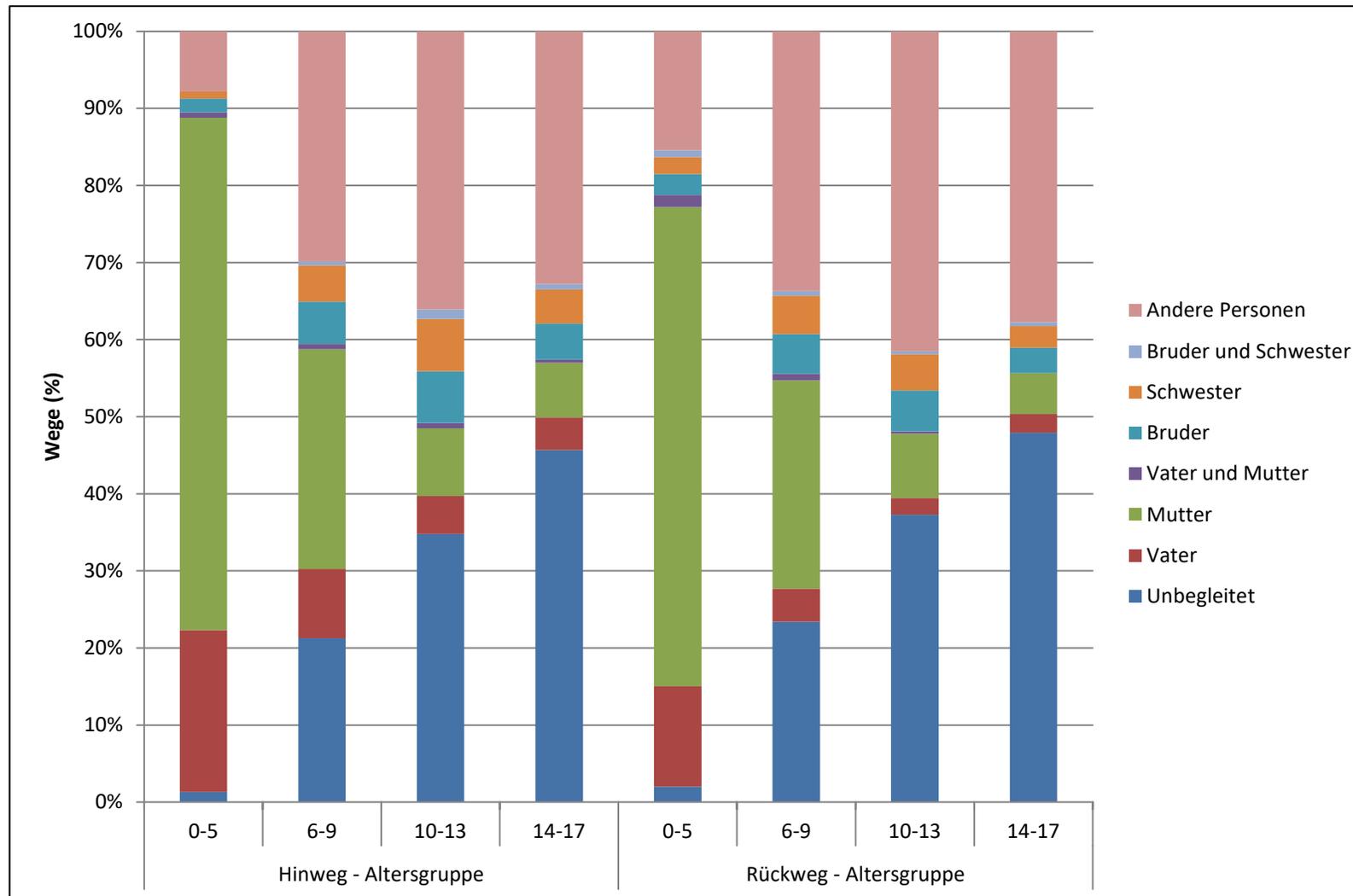


- Ein niedriger ökonomischer Status geht einher mit geringerem Autobesitz
- Der Grad der Teilhabe korreliert nachweislich mit den finanziellen Möglichkeiten

Gesellschaftliche Teilhabe – Bezahlbarkeit des Verkehrssystems

- In der Gruppe der Haushalte mit niedrigem ökonomischem Status sind Frauen nachweislich überrepräsentiert (z.B. Seniorinnen, Alleinerziehende).
 - Der erhöhte Mobilitätsaufwand für Betreuung und Begleitung darf nicht durch fehlende bzw. teure Mobilitätsoptionen verschärft werden.
 - Wege zu Orten der Teilhabe müssen bezahlbar sein, insbesondere für Menschen ohne eigenes Auto. Diese sind auf längeren Wegen auf einen gut funktionierenden und bezahlbaren ÖPNV angewiesen.
 - Die mediale Aufmerksamkeit gilt eher den einkommensstarken „Hypermobilen“ mit hohem CO₂-Abdruck (z.B. Urlaubsreisen, Dienstwagennutzung, Kfz-Pendeln).
- ➔ Das derzeitige Verkehrssystem mit dem Focus auf den Kfz-Verkehr und fehlenden Alternativen benachteiligt einkommensschwache Haushalte.

Gesellschaftliche Teilhabe – Beispiel Begleitmobilität



Erst ab dem Schulalter sind Kinder eigenständig unterwegs. Bis dahin sind Mütter die wichtigste Begleitperson. Väter bringen sich ebenfalls ein.

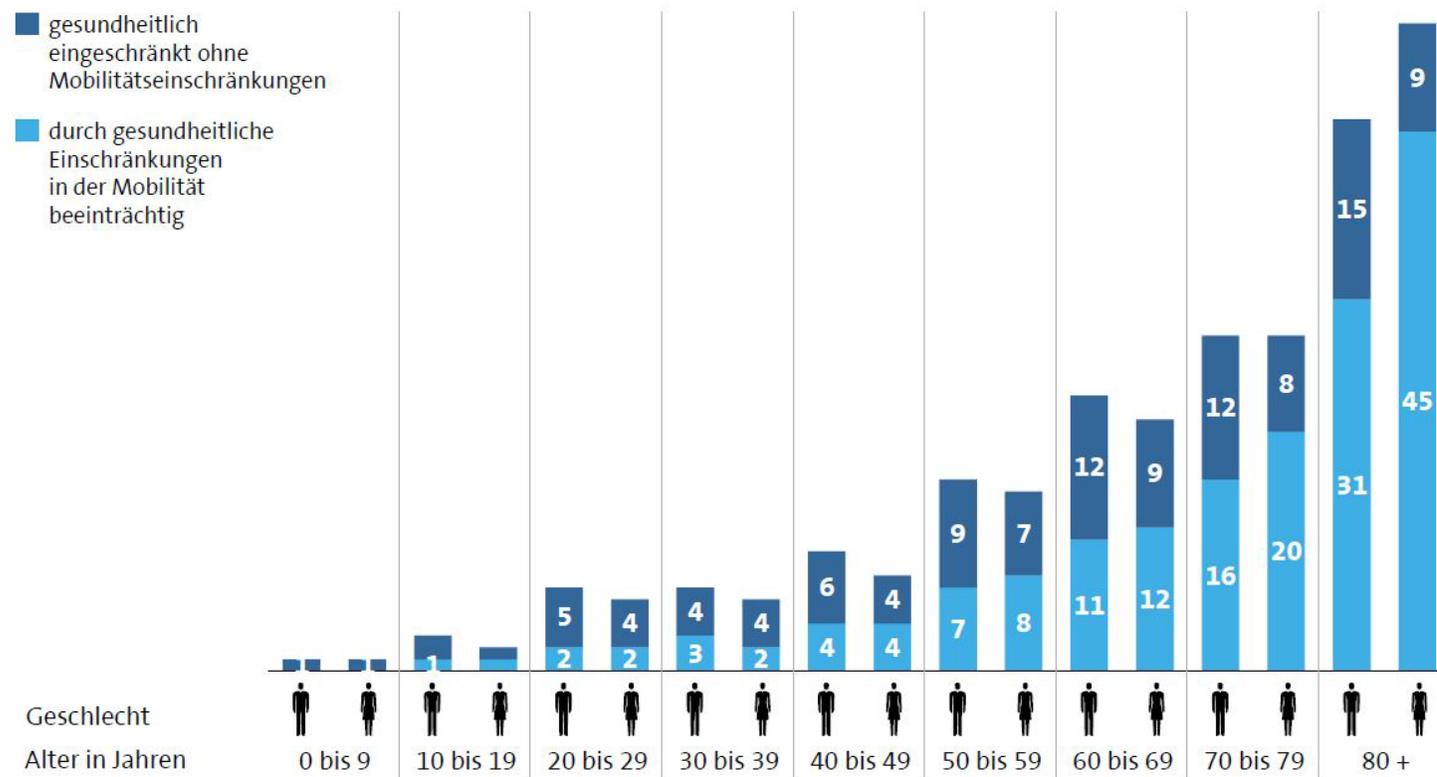
Auch die Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg erfolgt im hohen Maß durch Mütter.

➔ Die Notwendigkeit für Begleitung kann durch gute und sichere Wegeinfrastruktur gesenkt werden.

Quelle: BMVI (2015). Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen

Gesellschaftliche Teilhabe – Beispiel Mobilitätseinschränkungen

Anteil Personen mit Mobilitätseinschränkungen nach Alter und Geschlecht



Angaben in Prozent; Personen ab 0 Jahre, Modul persönliche Mobilitätsmerkmale, nur CATI/ CAWI, inkl. Stellvertreterinterviews

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) / Berechnungen AK Gender und Mobilität der FGSV nach MiD 2017

Der Anteil an Personen mit Mobilitätseinschränkungen ist im Alter besonders ausgeprägt. Diese Menschen werden überdurchschnittlich häufig von (weiblichen) Familienangehörigen betreut.

→ Der Versorgungsaufwand kann reduziert werden, wenn die Rahmenbedingungen eine selbstständige Lebensführung bis ins hohe Alter ermöglichen (Barrierefreiheit, Ziele des täglichen Bedarfs am Ort, etc.).

Gesellschaftliche Teilhabe – Beispiel Soziale Sicherheit

- Fehlende Soziale Sicherheit schränkt die Mobilitätschancen großer Bevölkerungsgruppen ein
- Frauen und Männer unterscheiden sich hinsichtlich ihres subjektiven Sicherheitsempfindens, besondere Probleme haben ältere Frauen
- Das subjektive Sicherheitsempfinden wird wesentlich bestimmt durch:
 - Problematische Gestaltungsmerkmale
 - „Schlechter Zustand“ des öffentlichen Raumes
 - „Ungünstige“ Nutzungsmerkmale
 - Befürchtung von „Grenzverletzungen“ wie Anstarren, (verbal) Beleidigen, Nachgehen

Quelle: AK „Gender und Mobilität“ der FGSV, 2022



Anforderungen an eine Gendergerechte Quartiers- und Mobilitätsplanung

- Sie beachtet die Vielfalt der Lebensmuster von Menschen mit Hausarbeits-, Erziehungs- und Familienpflichten und orientiert sich bei der Ausgestaltung der Nutzungs- und Verkehrsangebote sowie der stadtstrukturellen Rahmenbedingungen an diesen Mustern.
- Mobilität und Nutzungsstruktur müssen zusammengedacht werden. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen / Versorgung vor Ort / im Quartier (Mischung von sozialer Infrastruktur, Güter des täglichen Bedarfs, Bildung, Freizeit, Arbeitsplätze) zu Fuß, mit dem Fahrrad muss attraktiv sein.
➔ Stadt der kurzen Wege / 15-Minuten-Stadt.
- Im Focus steht nicht der Kfz-Verkehr sondern eine Vielfalt an Mobilitätsoptionen, bei denen Barrierefreiheit ein zentrales Merkmal ist.
- Um Wegeketten und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu erleichtern, müssen die Mobilitätsangebote gut vernetzt und einfach zugänglich sein. Die Zugänglichkeit muss auch vor dem Hintergrund der individuellen finanziellen Ressourcen gedacht werden.
- Der Nahraumbezug gerade von Menschen mit Hausarbeits- und Familienpflichten sowie von Kindern und Älteren ist zu beachten, die Sozial- und Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Straßenraums muss – insbesondere in Wohnquartieren - der Verkehrsfunktion gleichgestellt sein.

Anforderungen an eine Gendergerechte Quartiers- und Mobilitätsplanung

- Kinder und ältere Menschen (oft mit Mobilitätseinschränkungen) müssen sich sicher und eigenständig im öffentlichen Raum bewegen können. Damit kann Erziehungs-, Betreuungs- und Versorgungsarbeit deutlich erleichtert werden.
- Der öffentliche (und private) Raum muss so gestaltet sein, dass alle Menschen diesen angstfrei nutzen können und nicht bestimmte Orte meiden oder auf Aktivitäten zu bestimmten Zeiten verzichten müssen. Die Belebung des öffentlichen Raums ist hier ein entscheidender Faktor.
- Sie muss auf einer sozial- und lebenssituationsspezifisch differenzierten Datenbasis aufbauen können.



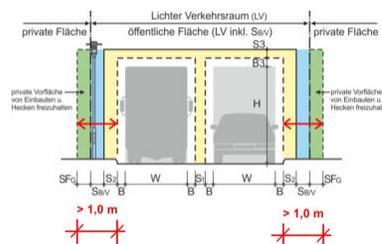
Persistenzen

- Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen (StVO) und technische Regelwerke
→ Kfz-Verkehr-orientierte Vorgaben
- Baurechtliche Rahmenbedingungen → Kopplung von Wohnen und Parken, Stellplatznachweis auf eigenem Grundstück
- Stadtstrukturelle Rahmenbedingungen → Funktionstrennung, weite Wege
- Autoorientierte „Mobilitätskultur“ in der Politik → Wirtschaftsfaktor Auto
- Autoorientierte „Mobilitätskultur“ in großen Teilen der Bevölkerung
→ Statussymbol, Parken überall und kostenfrei, Stellplatz direkt an der Wohnung, ...
- „Schneller – Weiter – Mehr“ als Grundprinzip der Mobilitätsentwicklung
- unzureichende Berücksichtigung von Lebenszusammenhängen und sozialen Rollen bei der Datenerhebung
- Planungs- und Organisationsstrukturen auf kommunaler Ebene → Abstimmungs-Probleme



Satzung der Stadt Oberursel (Taunus)
über Stellplätze sowie Fahrradabstellplätze
Stellplatz- und Stellplatzabläsesatzung

Aufgrund der §§ 5 und 51 der Hessische Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005 (GVBl. I 2005, S. 142), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2018 (GVBl. S. 291), und der §§ 52 und 91 der Hessischen Bauordnung (HBO) vom 28. Mai 2018 (GVBl. 2018, S. 196) hat die Stadtverordnetenversammlung am 23.05.2019 folgende Satzung beschlossen:



Ausblick - Beispiel 1

Der öffentliche Raum als Verkehrs- und Aufenthaltsraum bietet

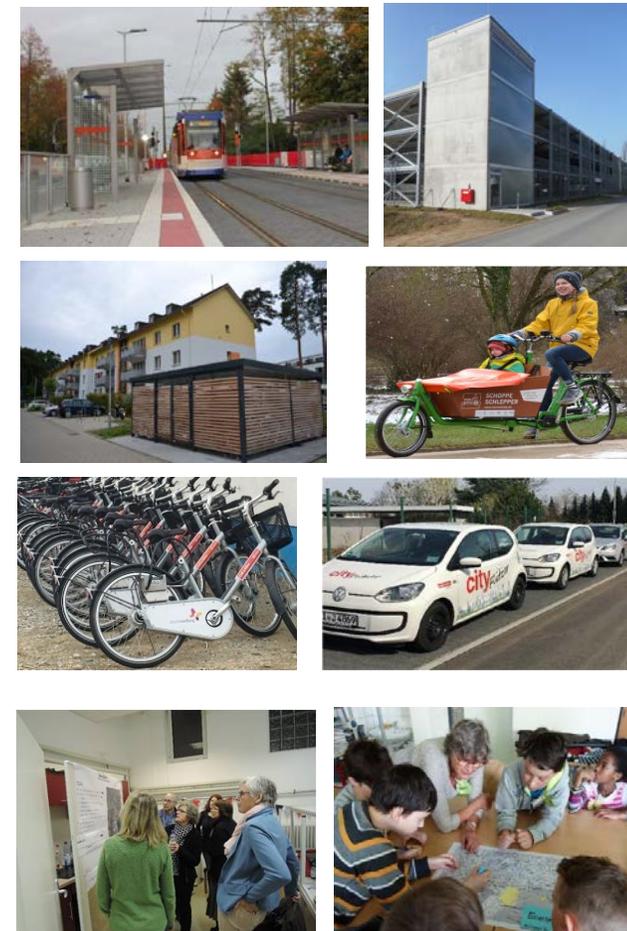
- ... eine gerechte Aufteilung der (Verkehrs-)Flächen für Fahren, Gehen, Parken, Grün
- ... ein niedriges Geschwindigkeitsniveau für den Kfz-Verkehr und sichere Querungsangebote
- ... eine Entlastung des Straßenraums von ruhendem Kfz-Verkehr
- ... ausreichende Beleuchtung auch abends / nachts
- ... Bänke zum Sitzen und Kommunizieren, Bäume als Schattenspender
- ... Angebot an Spielmöglichkeiten



Ausblick - Beispiel 2

Nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität in einem Quartier bedeutet

- ... Chancengleichheit beim Zugang von MIV und ÖPNV durch gleiche Entfernung zu Parkplatz und Haltestelle
- ... reduzierte Anzahl an Kfz-Stellplätzen bei Erweiterung des Angebots an Fahrradstellplätzen
- ... Konzentration des ruhenden Kfz-Verkehrs in Quartiersgaragen, keine Parkplätze am „Haus“
- ... qualitätvolles Angebot an Fahrradabstellanlagen
- ... Vielfalt an Mobilitäts-/ Sharing-Angeboten im gesamten Quartier
- ... Einbindung sämtlicher Versorgungs- und Infrastrukturangebote in die Fuß- und Radnetze
- ... Frühzeitige Einbindung der Bewohnerschaft zur Sicherstellung von Teilhabe und Akzeptanz



... Menschen in die Lage versetzen, ihre Mobilität mit einem Minimum an Kfz-Verkehr zu gestalten

Zusammenfassung in 6 Thesen

- Nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität inkludiert die Genderperspektive. Die Umsetzung ist möglich - wenn dies gewollt ist.
- Eine an Genderbelangen orientierte verkehrliche Entwicklung fördert die Chancengleichheit und die Teilhabe am öffentlichen Leben in unserer Gesellschaft. Sie begünstigt Kfz-reduzierte Mobilität und leistet einen Beitrag zu ökologischer und ökonomischer Zukunftsfähigkeit.
- Gendergerecht bedeutet die integrierte Betrachtung von Mobilität, Stadtraum / Städtebau, Nutzungen und Freiraum und die gezielte Berücksichtigung von deren Wechselwirkungen.
- Gendergerechte Mobilität ist ohne Flächenumverteilung im öffentlichen Raum zulasten des Autoverkehrs nicht möglich. Es erfordert einen Mix aus infrastrukturellen Veränderungen und verbesserten Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbunds.
- Mobilität aus Genderperspektive wendet sich ab vom Prinzip des „Schneller – weiter – mehr“ hin zu „Langsamer – näher – besser“
- Eine an Genderbelangen orientierte Mobilitätsentwicklung ist ein Beitrag zu einer neuen Mobilitätskultur und sollte in einen gesellschaftlichen Diskurs über die positiven Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens münden.

Der Grad der Freiheit und Ungestörtheit, mit dem Menschen zu Fuß gehen und in die Gegend schauen können, bietet einen guten Maßstab zur Beurteilung der zivilisatorischen Eigenschaften eines Stadtgebiets.

Colin Buchanan, 1953, Traffic in Towns

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

**Gisela Stete
Büro StetePlanung
Sandbergstraße 65
64285 Darmstadt
www.steteplanung.de**