

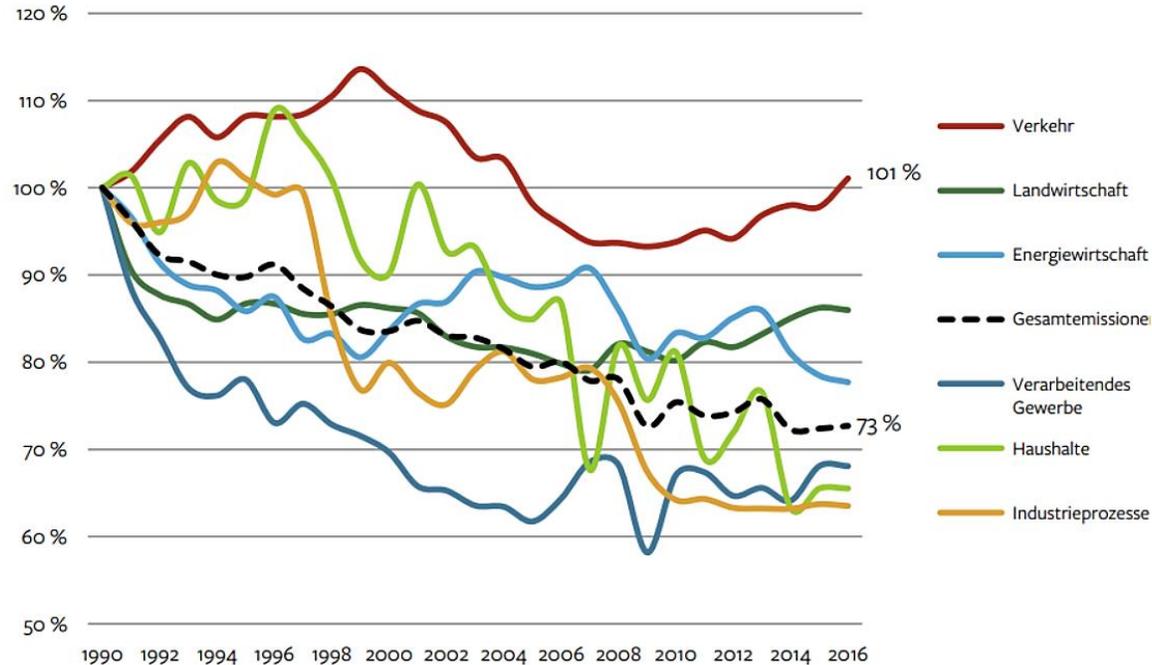
Die Mobilitätswende braucht eine geschlechtersensible Verkehrsplanung –

Möglichkeitenräume für eine klimafreundliche Nahverkehrsnutzung öffnen

Prof. Dr. Brigitte Wotha, Fachhochschule Kiel

Vortrag am 22.6.2023 auf dem ARL-Jahreskongress 2023 Zukunftsfähig mobil!

Entwicklung Treibhausgasemissionen ausgewählter Sektoren in Deutschland (1990–2016) (SRU 2017:14)



- Mobilität ist die Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben
- Alle Menschen sollen die Möglichkeit haben, sich für eine klimasensible Mobilität zu entscheiden

Technologischer Ansatz der Verkehrsplanung



Räumliche Mobilität

(Reutter et. al. 2020:6 ff.)

Ökonomischer Kontext:

- Digitalisierung
- Globalisierung
- Arbeitsmärkte weniger regional konzentriert
- Arbeitskräfte zeitlich und räumlich flexibler

Ökologischer Kontext:

- Anforderungen des Klimaschutzes
- Verkehr durch Stickstoff und Feinstaub zunehmend eingeschränkt
- Effizienzsteigerung vorhanden, aber wenig Verhaltensänderung

Technologischer Kontext:

- Neue Geschäftsmodelle
- Neue Governancemodelle
- Mobilität virtuell

Sozialer Kontext:

- Gesellschaft zunehmend differenziert
 - Sozio-ökonomisch
 - Demografisch
 - Kulturell
- Individualisierung
- Aber auch: sharing economy, nicht besitzen, sondern nutzen....

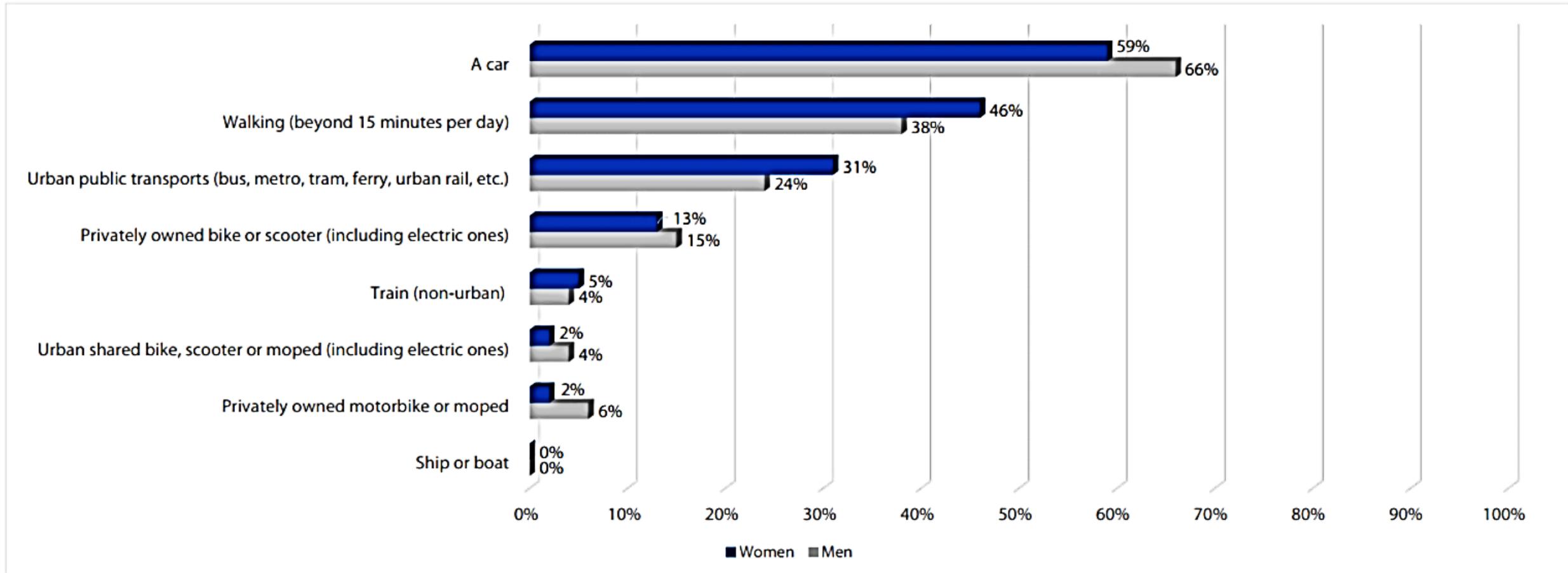
Die Mobilitätswende...

- ✓ Elektrischer
- ✓ Vielfältiger
- ✓ Effizienter, schneller
- ✓ autonomer

Aber

- Mobilität beansprucht weiter Raum
 - Auto zentrierte Politiken
- Mobilitätsplanung orientiert sich weiter an (männlicher) Erwerbsarbeit

Wer nutzt was? (IPOL 2021: 19)



Source: Eurobarometer (2020a).



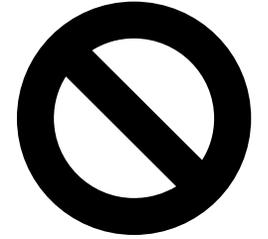
Wer wünscht sich was? (Forsa 2022: 11)

| Um den Verzicht auf ein eigenes Auto zu erwägen, muss gegeben sein | insgesamt **) | Frauen | Männer |
|--|---------------|--------|--------|
| | % | % | % |
| - günstigere Preise für den öffentlichen Nahverkehr | 67 | 67 | 67 |
| - höhere Taktung von Bussen und Bahnen im Nahverkehr | 65 | 68 | 62 |
| - bessere Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Angeboten (z.B. Anschlussverbindungen) | 59 | 53 | 64 |
| - gut ausgebaute Fahrradwege | 54 | 49 | 58 |
| - umfassende Carsharing-Angebote | 41 | 42 | 40 |
| - Bushaltestelle in der Nähe | 32 | 40 | 25 |
| - bessere Verknüpfung der Mobilitätsangebote (z.B. in Apps) | 29 | 27 | 30 |
| - ausreichend Fahrradstellplätze | 25 | 20 | 30 |
| - Bahnstation in der Nähe | 25 | 25 | 25 |
| - umfassendes Angebot an Leihfahrrädern, Leihrollern etc. | 12 | 12 | 13 |
| - Sonstiges | 7 | 8 | 7 |

*) Basis: Befragte, denen in ihrem Haushalt mindestens ein Auto dauerhaft zur Verfügung steht und die sich unter bestimmten Umständen den Verzicht auf ein eigenes Auto vorstellen können

**) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

Wie schließt man Menschen von klimasensibler Mobilität aus?



- Weitere Wege zu Haltestellen des ÖPNV
- Keine, schlechte Mitnahmemöglichkeiten für Sperriges
- Bedienzeiten (nur) an Schulzeiten und Hauptverkehrszeiten orientieren
- Wege zum Zentrum bevorzugen, Tangentialverbindungen vermeiden
- Keine Berücksichtigung von Alltagszielen
- Kosten erhöhen und bargeldlose Bezahlungsmöglichkeiten
- Fahrradschnellwege bzw. Wege, die eine Nutzungsgruppe bevorzugen
- Wenig (sichere) Abstellmöglichkeiten für z.B. Kinderwagen, Rollis, Rollatoren, Fahrradanhänger
- Wenig Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls

Wegekette – weiter und länger

einfach > komplex im ländlichen Umland (BNK 2016:86)

| | | Dauer der Wegekette in Minuten | | | |
|--|---|--------------------------------|-----|-----|-----|
| | | Zu Fuß | Rad | ÖV | Pkw |
| Alltagswegekette | | | | | |
| Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1a | Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort | 50 | 16 | 53 | 11 |
| Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1b | Erwerbsarbeitsort–Schule–Kindergarten–Zuhause | 244 | 80 | 53 | 25 |
| Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2a | Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsort | 14 | 5 | 14 | 6 |
| Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2b | Erwerbsarbeitsplatz–Volksschule–Freizeitaktivität der zu betreuenden Person–Zuhause | 26 | 16 | 25 | 18 |
| Exemplarischer Alltag 3 und Wegekette 3 | Zuhause–Zahnärztin/Zahnarzt–Supermarkt–PartnerIn/weitere Wohnung–Kino–Zuhause | 494 | 153 | 427 | 59 |
| Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4a | Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsplatz | 386 | 117 | 356 | 34 |
| Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4b | Zuhause–Ärztin/Arzt–Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz | 629 | 220 | 629 | 68 |
| Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5a | Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–Therapie–Zuhause | 1.519 | 475 | 601 | 142 |
| Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5b | Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–NachbarIn–SeniorInnenheim–Zuhause | 584 | 199 | 250 | 61 |
| Exemplarischer Alltag 6 und Wegekette 6 | Zuhause–Sonderschule–Ärztin/Arzt–Zuhause | 28 | * | 28 | 13 |
| Exemplarischer Alltag 7 und Wegekette 7 | Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz–Wohnort Betreuungsperson–Krankenhaus–Wohnort Betreuungsperson–Zuhause | 983 | 310 | 359 | 105 |
| Exemplarischer Alltag 8 und Wegekette 8 | Zuhause–Kindergarten–Zuhause–Wohnort Betreuungsperson–Ehrenamt–Zuhause | 688 | 198 | 187 | 66 |

* Rad aufgrund der körperlichen Verfassung eines Kindes keine Option.

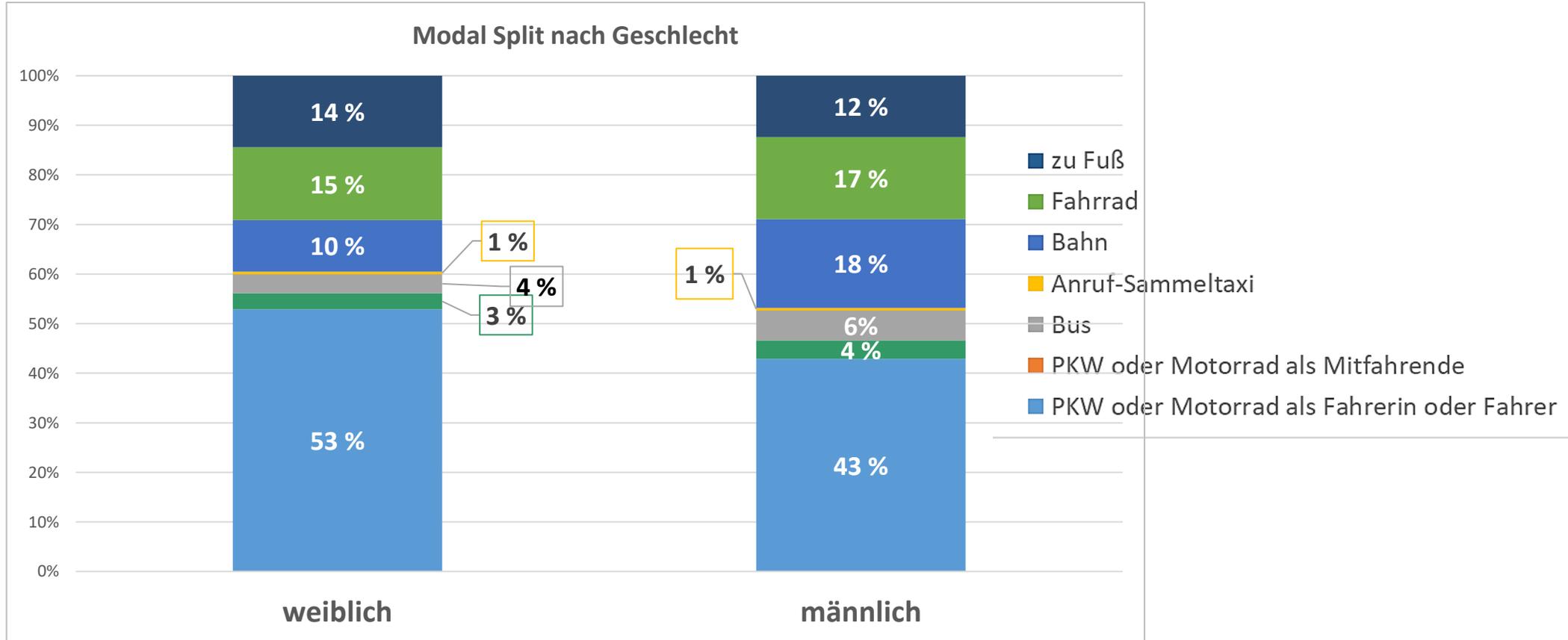
Gutachten über Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten

- Soziale Dimension der ÖPNV-Planung
- Auftrag durch Gender-Mainstreaming Festlegung im RNVP
 - **Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe**
 - **Strukturelle Unterschiede und unterschiedliche Bedürfnisse**
 - **Interessen und Anforderungen der Gendergruppen > Insbesondere unterschiedlicher Tagesgang, Nutzungen, Wegeketten**
- Gendergerechtigkeit und Systematische Einbindung von Genderaspekten in die ÖPNV - Planung

Vorgehen



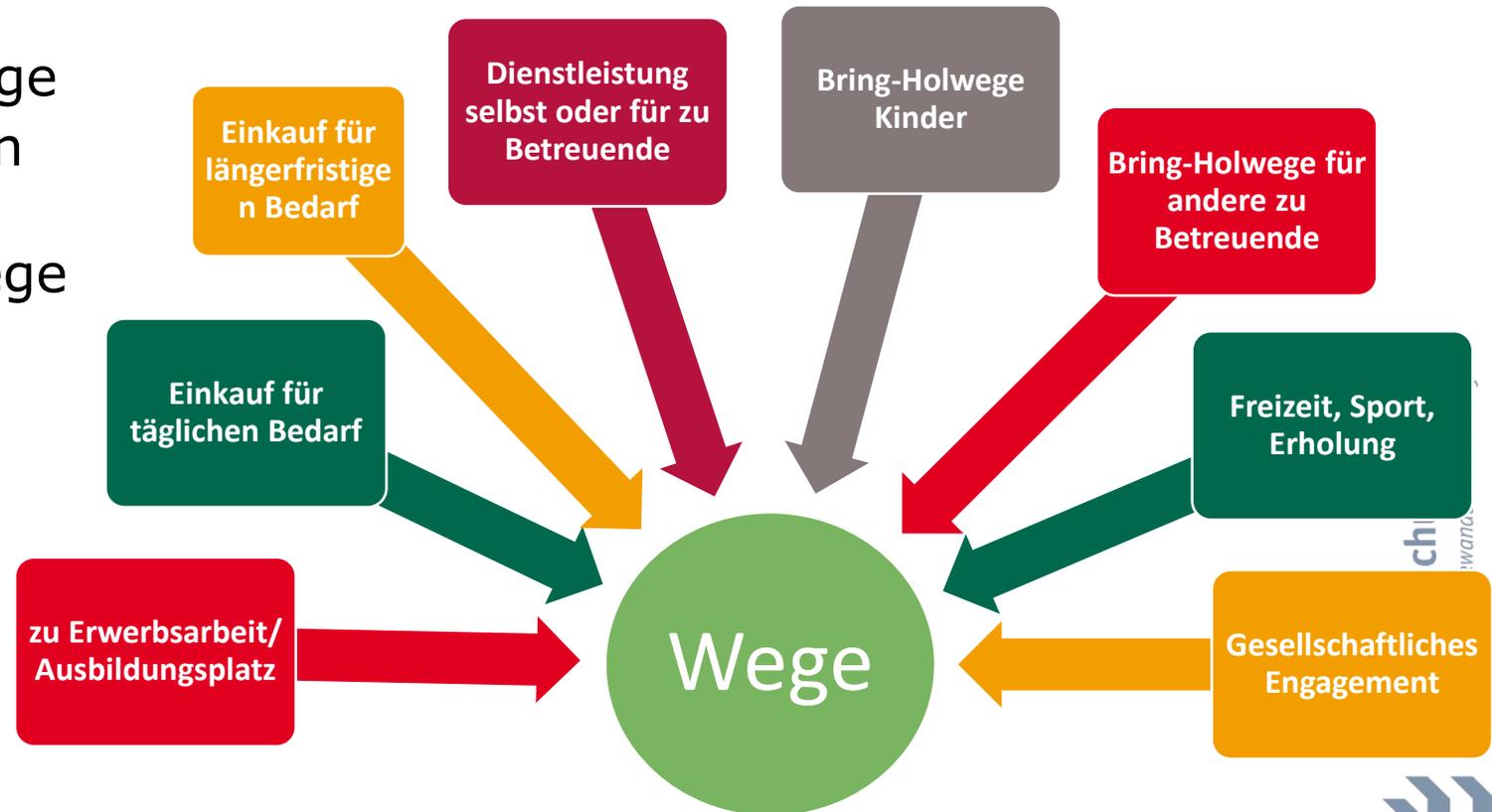
Hauptverkehrsmittel in der Pilotregion nach Anzahl der am Stichtag angegebenen Wege



Wegekettten - insbesondere für Menschen mit Betreuungsaufgaben

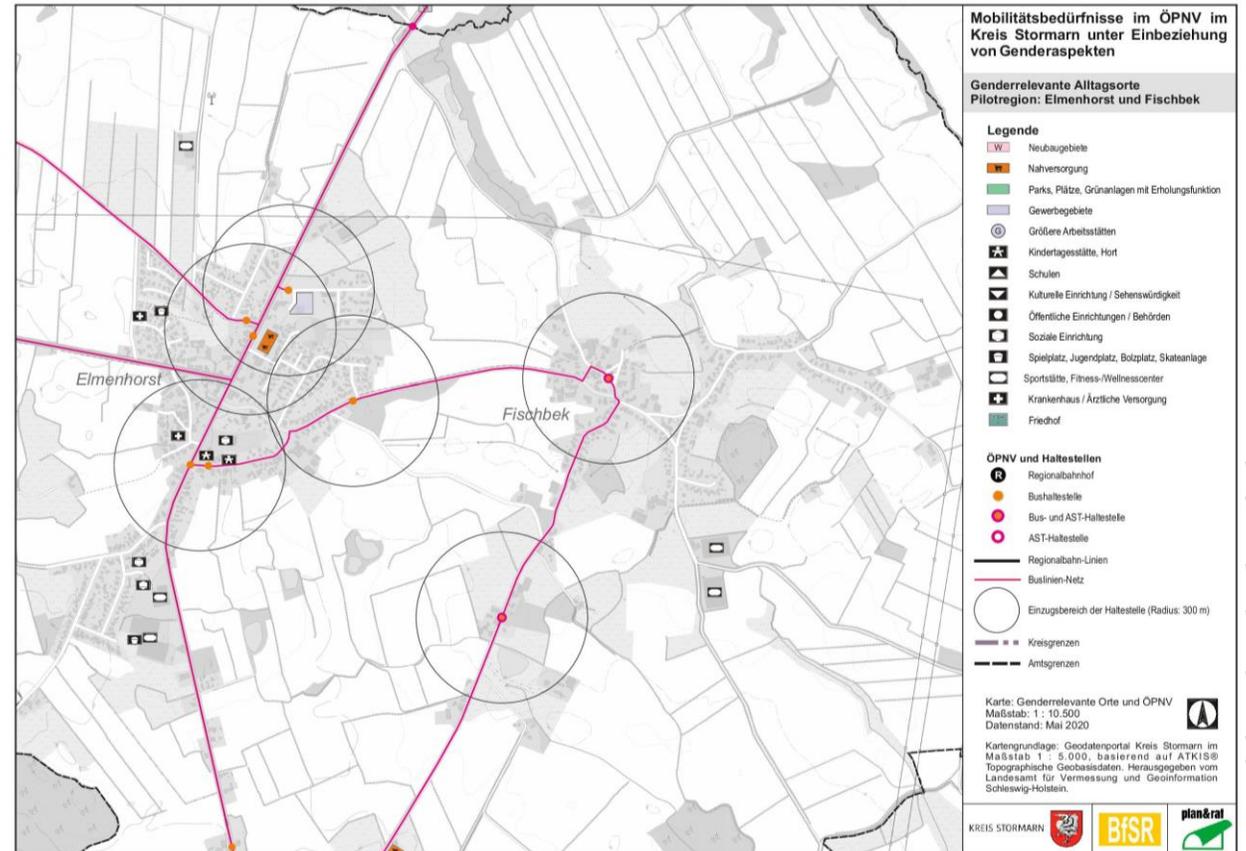
Am Stichtag haben die Befragten angegeben...

- Ältere Menschen 3,3 Wege
- Frauen 4,2 und Männer 3,7 Wege
- Frauen mit Betreuungsaufgaben 4,9 Wege
- alleinerziehende Frauen 5,4 Wege



Alltagsziele mit Genderrelevanz

| Kategorie |
|---|
| Kindertagesbetreuung (Kindergärten, Kindertagesstätten, Tagesmütter) |
| Schulen, Bildungsstätten (Allg.bildende Schulen, Förderschulen, VHS ...) |
| Schulkinderbetreuung |
| Ärztliche Betreuung (Arztpraxen, Hebammen) |
| Seniorenheime, Pflegeheime |
| Sozialverbände, Beratungseinrichtungen |
| Nahversorgung (Supermärkte, Drogerien, Wochenmärkte) |
| Sportstätten (Sportplätze, Turnhallen, Reitställe, Fitnesscenter) |
| Vereine mit Sport und / oder Genderbezug (Tennis-/Squashclubs) |
| Gewerbegebiete |
| Größere Arbeitsstätten mit Genderrelevanz (Frauenarbeitsplätze) |
| Öffentliche Einrichtungen / Freizeiteinrichtungen |
| Sport- und Freizeiteinrichtungen, inbes. für Kinder und Jugendliche |
| Weitere Einrichtungen (Flüchtlingsunterkünfte, Senior*innen-, Jugendtreffs) |



Bewertungsverfahren: Qualitätsanalyse ÖPNV aus Gendersicht

- **Ziele** definieren: Gewährleistung einer angemessenen räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Alltagsverkehr für alle Gendergruppen
- **Prüffragen** formulieren
- **Prüfkriterien** entwickeln und anwenden
 - Räumliche Erreichbarkeit (Erschließungsqualität)
 - Zeitliche Erreichbarkeit (Verbindungsqualität)
 - Haltestellen und Zugänge zu den Haltestellen (Erschließungsqualität)
 - Tarifgestaltung (soziale Gebrauchsfähigkeit)
 - Ausstattung und Auslastung der Fahrzeuge (Bedienqualität, technische Gebrauchsfähigkeit)
 - Fahrgastinformation (soziale Gebrauchsfähigkeit)

Bewertungsverfahren

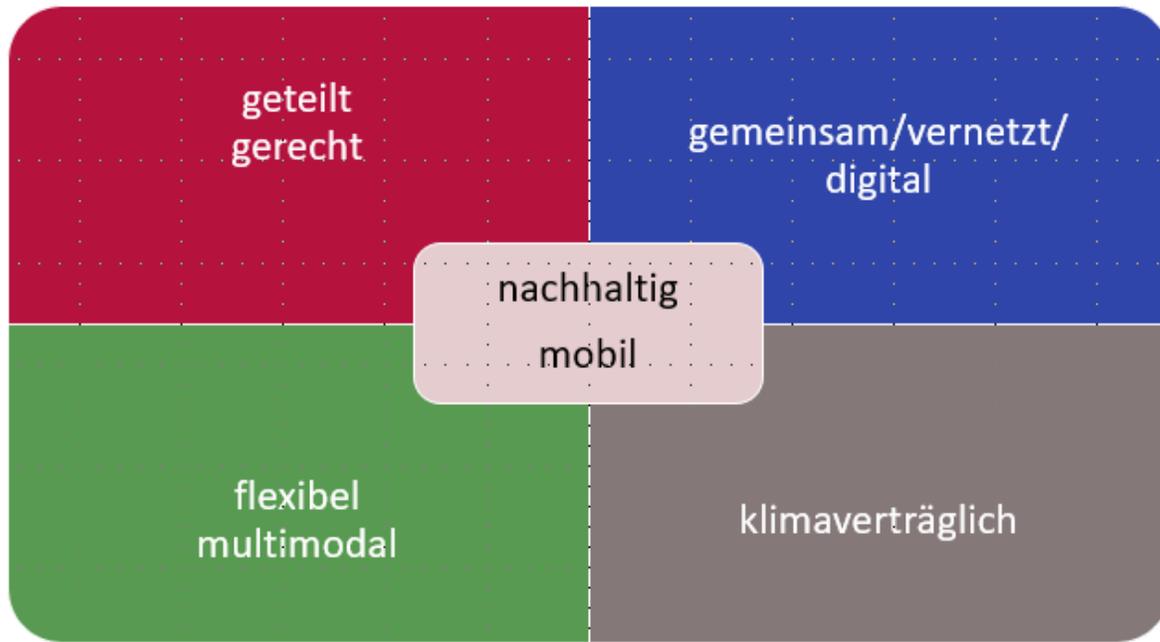
Qualitätsanalyse
ÖPNV aus
Gendersicht

Auszug Haltestellen/
Zugänge

| Haltestellen und Zugänge zu den Haltestellen (Erschließungsqualität) | | | | |
|--|--|---|---|---|
| Ziel | Prüffragen | Prüfkriterien | Empfehlungen | Hinweise |
| Sichere und attraktive Gestaltung der Haltestellen | <ul style="list-style-type: none"> Sind die Anforderungen an Haltestellen gewährleistet (z. B. Barrierefreiheit)? Entspricht die Haltestellengestaltung den Kriterien der sozialen Sicherheit? Wo gibt es Haltestellen mit Unsicherheitsgefühlen? | <ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Haltestellengestaltung anhand der Vorgaben des HVV („Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ (2016)). Überprüfung der Haltestellen anhand der Kriterien für sichere und attraktive Haltestellen (s. Checkliste 2). | <ul style="list-style-type: none"> Erstellung Haltestellenkataster (Beurteilung anhand der Vorgaben des HVV und der Checkliste 2). Erstellen einer Prioritätenliste in Zusammenarbeit mit den Kommunen, den Gleichstellungsbeauftragten und weiterer Akteure (z. B. Behindertenbeauftragter). | <ul style="list-style-type: none"> Für die Gestaltung barrierefreier Bushaltestellen kommt im Kreis Stormarn der Leitfaden „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ (HVV 2016) zum Tragen. Nach den Vorgaben des Kreises Stormarn werden bei Neu- und Umbaumaßnahmen Haltestellen in barrierefreier Ausführung gefördert. |
| Sicherer und attraktiver Zugang zur Haltestelle | <ul style="list-style-type: none"> Entspricht die Zuwegung den gültigen Richtlinien und Regelwerken (ERA: EFA)? Entspricht die Zuwegung den Kriterien der sozialen Sicherheit? Wo gibt es Zuwege mit Unsicherheitsgefühlen? | <ul style="list-style-type: none"> Anbindung an das Fuß- und Radverkehrsnetz (ausreichende Breiten, soziale Sicherheit) entsprechend der Richtlinien und Regelwerke (EFA; ERA) (im 300 m - Radius) (s. Checkliste 3 und 4). | <ul style="list-style-type: none"> Analyse der Zuwege zu den Haltestellen gemäß Checkliste 3 und 4, Erstellen einer Prioritätenliste in Zusammenarbeit mit den Kommunen, den Gleichstellungsbeauftragten und weiterer Akteure. | |



Wir brauchen...



- **Qualitätsanalyse des ÖPNV** aus Gendersicht
- Berücksichtigung der **Alltagsziele**
- **Flexible** Angebotsformen wie Car-Sharing und Ride-pooling
- **Intermodalität** durch bedarfsorientierte **Zubringerdienste** zum ÖPNV für die ländlichen Räume
- **Intermodalität** durch **Kombitickets**
- Berücksichtigung von **Gruppen mit besonderen Mobilitätsanforderungen**
- Berücksichtigung der Bedeutung der **Fahrgästabeteiligung**

Literatur

- Büro für nachhaltige Kompetenz (B-NK) (2016): Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben. In: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.): Österreich unterwegs 2013/2014. Wien. https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:24dc3e40-91e6-4b85-8956-8b9c59228b4b/Mobilitaet_von_Personen_mit_Betreuungsaufgaben.pdf zuletzt abgerufen am 16.6.2023
- Forsa (2022): „Wie gestalten wir die Mobilitätswende?“ Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung. Berlin.
- Kreis Stormarn (2021): Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten. (Autorinnen: Juliane Krause und Brigitte Wotha) <https://www.kreis-stormarn.de/lvw/forms/5/52/MobilitaetsbeduerfnisseOePNVGenderKreisStormarnMaterialbandA.pdf>
- Policy Department für Citizens' Rights and Constitutional Affairs (IPOL) (2021): Women and Transport. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf) zul. abgerufen 12.6.2023
- Reutter, Ulrike; Holz-Rau, Christian; Albrecht, Janna & Martina Hülz (Hrsg.)(2020): Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels (= Forschungsberichte der ARL 14) Selbstverlag: Hannover.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) (2017): Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor. Sondergutachten. https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2016_2020/2017_11_SG_Klimaschutz_im_Verkehrssektor.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zul. abgerufen am 29.5.2023