

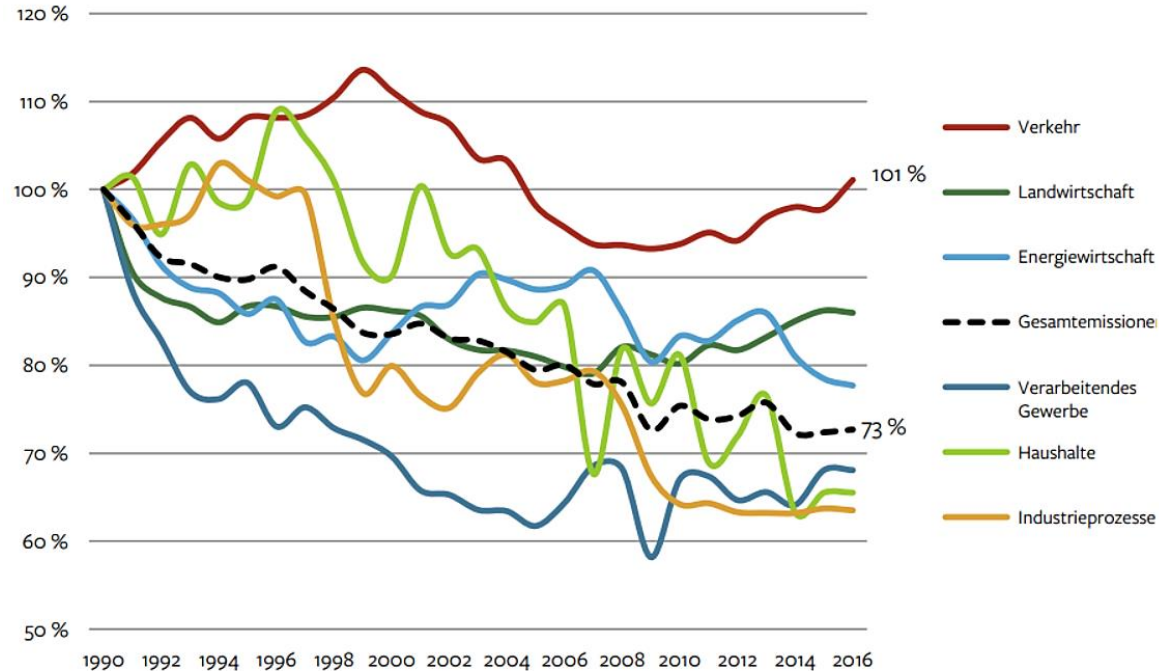
Die Mobilitätswende braucht eine geschlechtersensible Verkehrsplanung –

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....

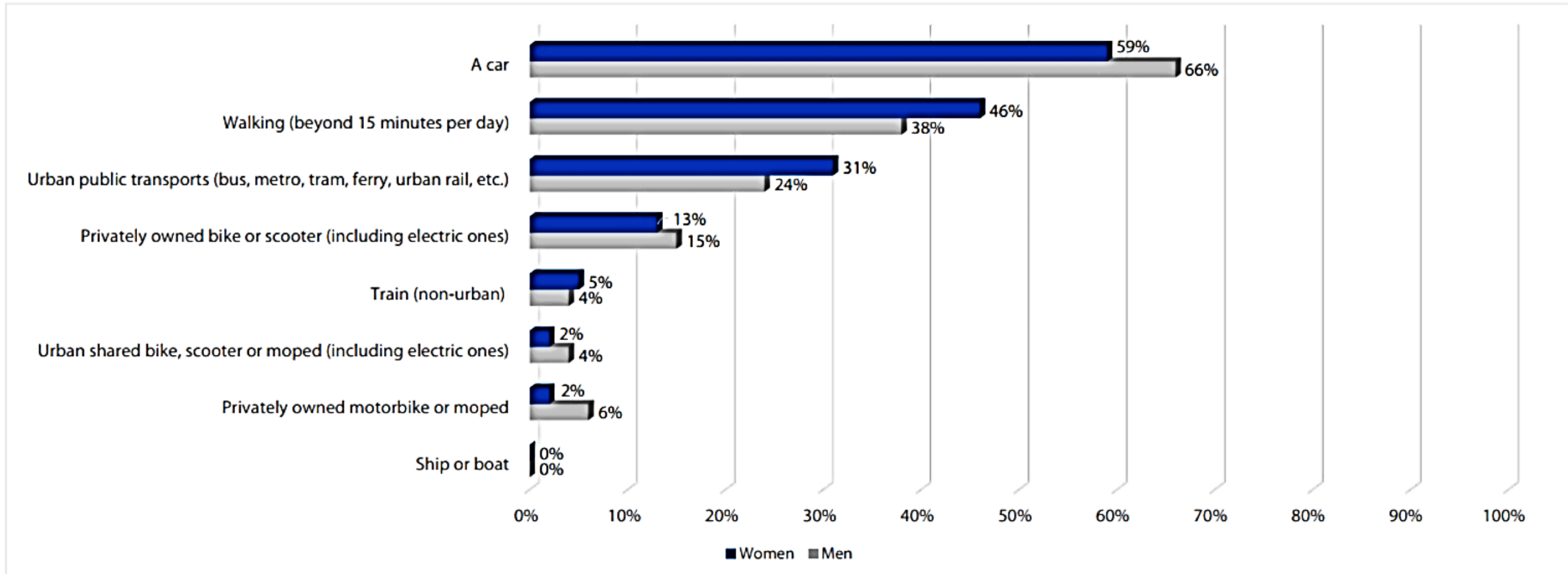
Die Mobilitätswende...

- ✓ 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).



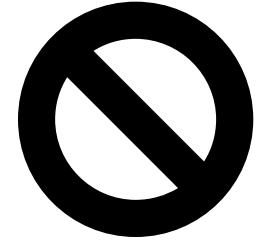
Wer wünscht sich was? (Forsa 2022: 11)

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.

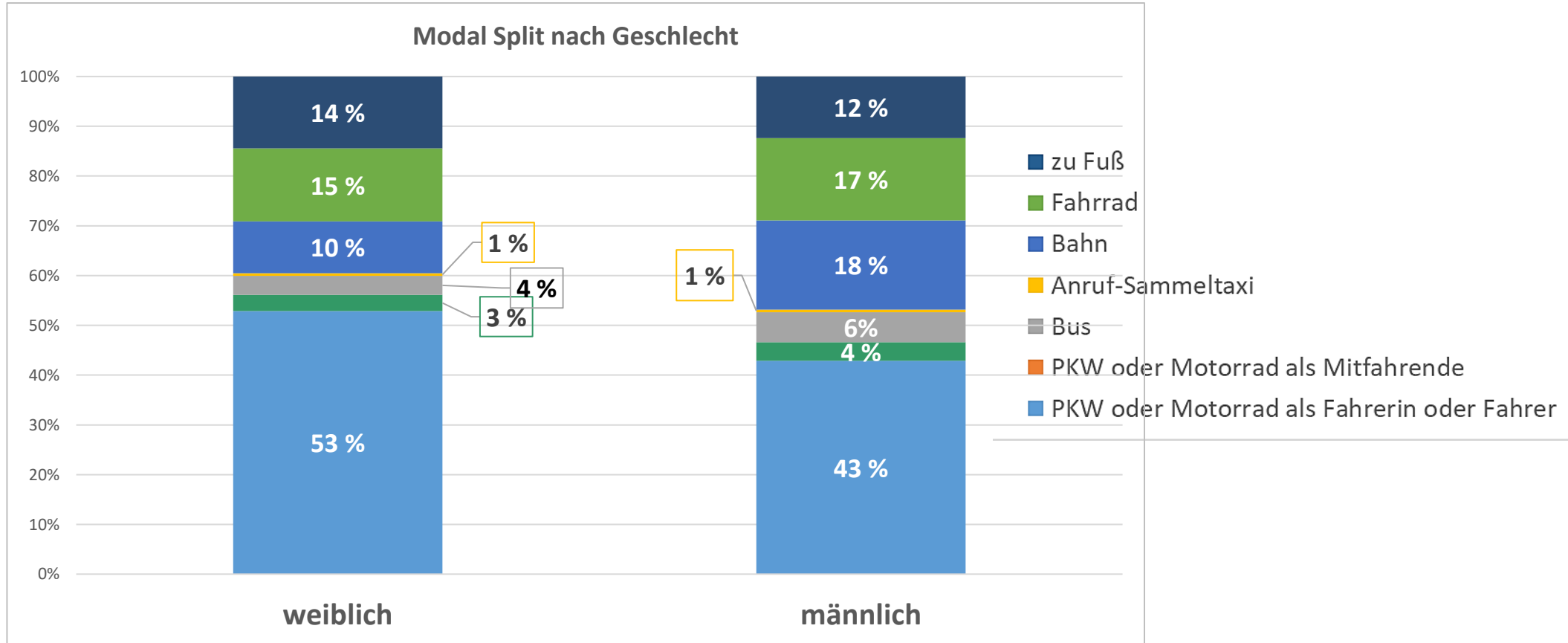
Gutachten über Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten

- 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



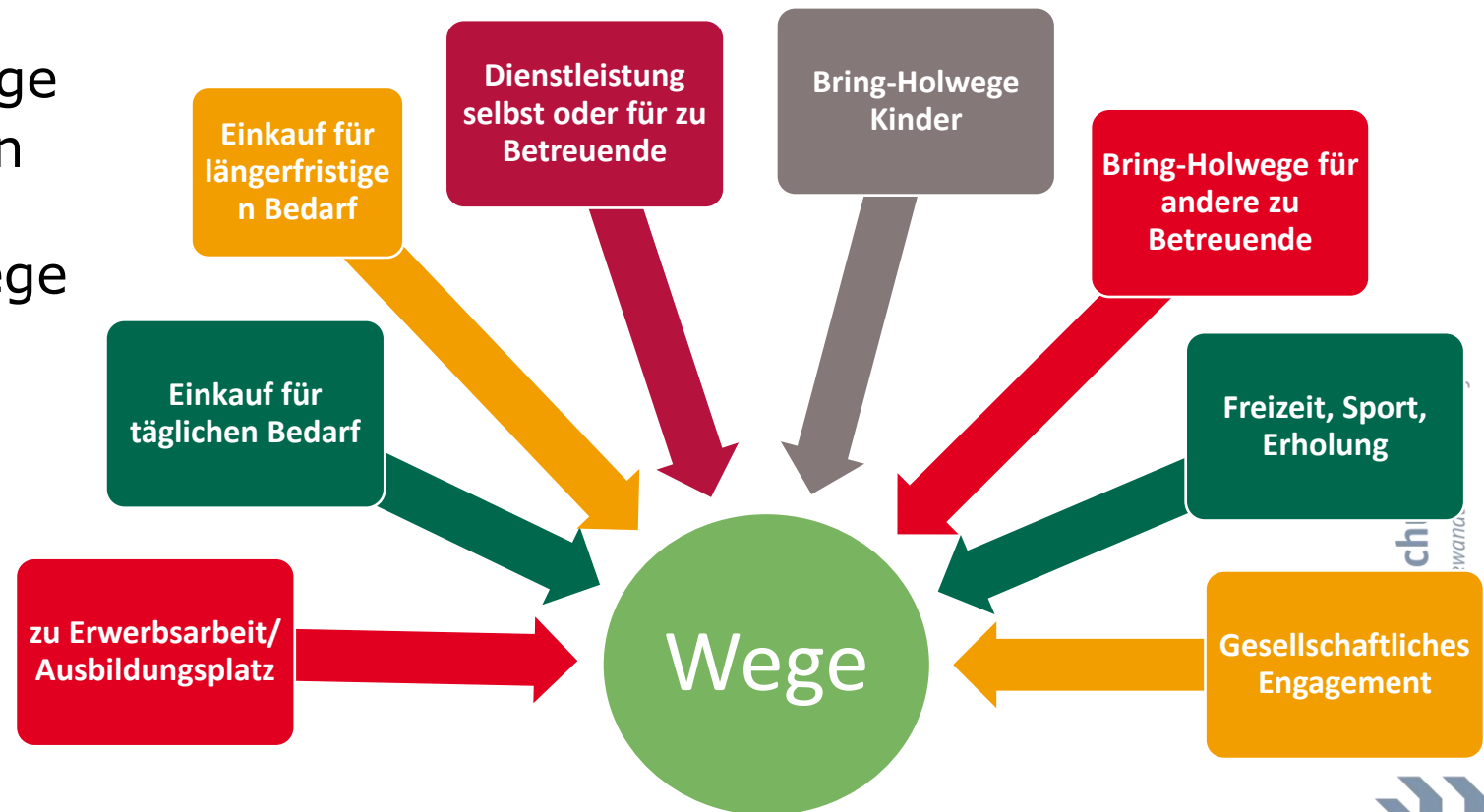
Hauptverkehrsmittel in der Pilotregion nach Anzahl der am Stichtag angegebenen Wege



Wegekettten - insbesondere für Menschen mit Betreuungsaufgaben

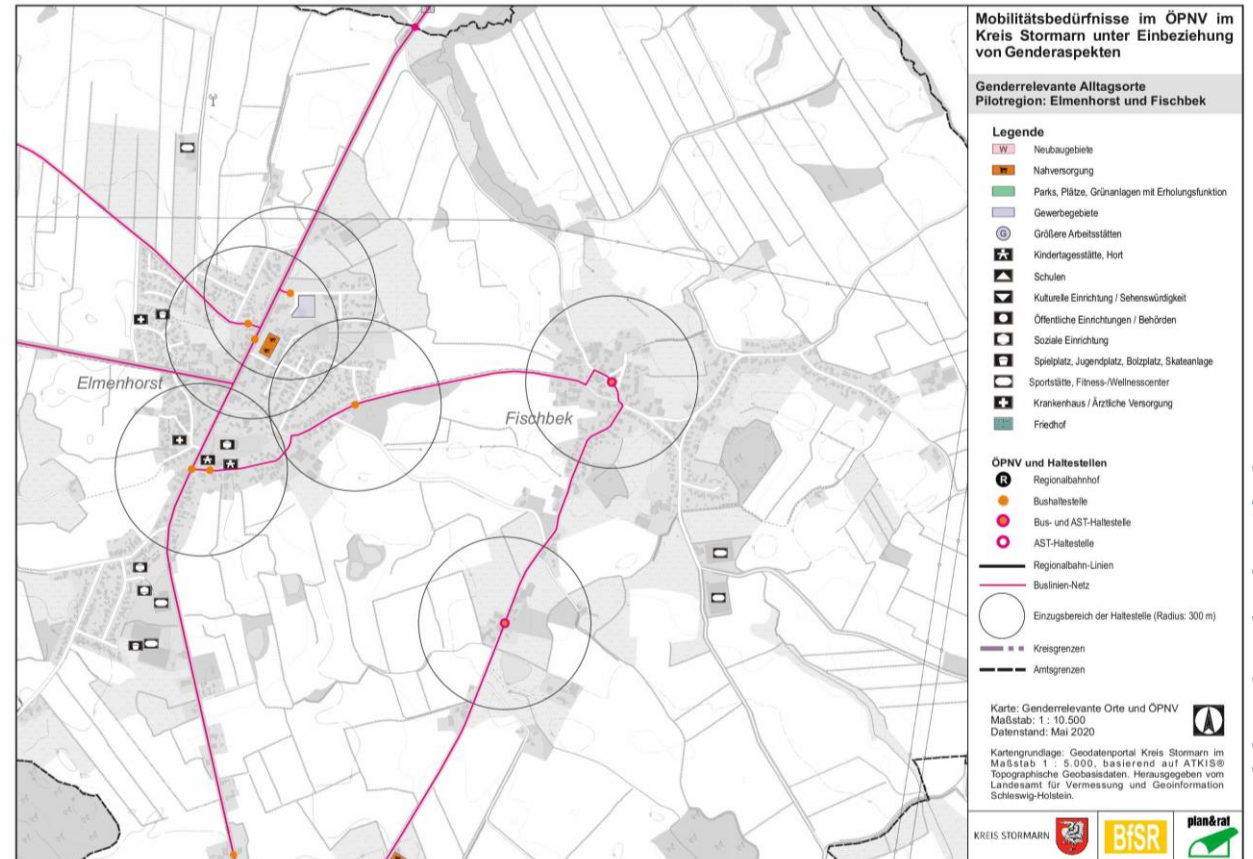
Am Stichtag haben die Befragten angegeben...

- 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

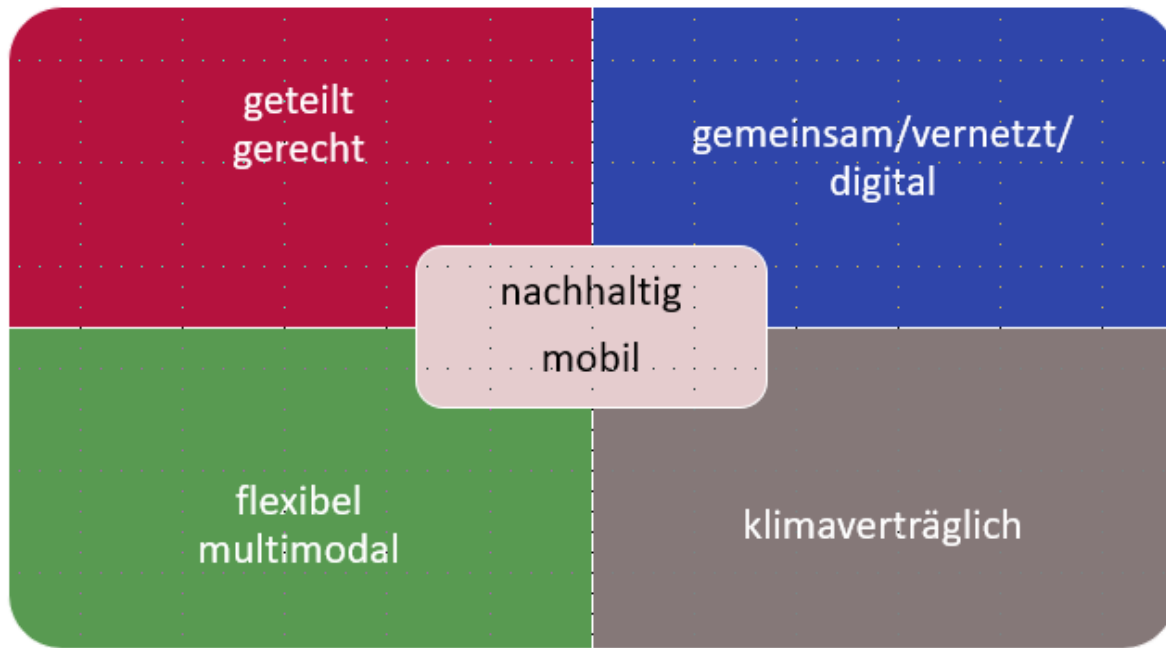
Qualitätsanalyse
ÖPNV aus
Gendersicht

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