

***Ergebnisse der Studie
„Gendergerechte Verkehrsplanung in
Baden-Württemberg“****

Sabine Martens (Redaktion)

Nr. 220 / Juli 2002

Arbeitsbericht

Autoren:

TA-Akademie: Sabine Martens,
Marcus Steierwald

Ökonsult: Jutta Schneider-Rapp,
Heide Trommer, Stefan Flaig

ISBN 3-934629-77-6
ISSN 0945-9553

* Gefördert vom Sozialministerium Baden-Württemberg (Förderprogramm Frauenforschung)



***Akademie für Technikfolgenabschätzung
in Baden-Württemberg***

Industriestr. 5, 70565 Stuttgart
Tel.: 0711 • 9063-0, Fax: 0711 • 9063-299
E-Mail: info@ta-akademie.de
Internet: <http://www.ta-akademie.de>

Ansprechpartner: Dipl.-Geogr. Sabine Martens Tel. 0711 • 9063-101
E-Mail: sabine.martens@ta-akademie.de

Die *Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg* gibt in loser Folge Aufsätze und Vorträge von Mitarbeitern sowie ausgewählte Zwischen- und Abschlussberichte von durchgeführten Forschungsprojekten als *Arbeitsberichte der TA-Akademie* heraus. Diese Reihe hat das Ziel, der jeweils interessierten Fachöffentlichkeit und dem breiten Publikum Gelegenheit zu kritischer Würdigung und Begleitung der Arbeit der TA-Akademie zu geben. Anregungen und Kommentare zu den publizierten Arbeiten sind deshalb jederzeit willkommen

Inhaltsverzeichnis

Vorwort
1 Einleitung	1
1.1 Definition von Gender.....	1
1.2 Genderorientierte Verkehrsplanung	3
1.3 „Gender-Gruppe“	4
2 Literaturrecherche	6
2.1 Ergebnisse der Recherche des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt und Energie	6
3 Interviews	18
3.1 Methodik	18
3.2 Ergebnisse	19
3.3 Maßnahmenvorschläge	28
3.4 Schnittstellen und Kommunikationsebenen	33
4 Normenanalyse	37
4.1 Gesetze der Raumordnung und Landesplanung.....	37
4.2 Fachplanungsgesetze.....	38
4.3 Bau- und Betriebsordnungen.....	40
4.4 Straßenverkehrsrecht.....	40
4.5 Richtlinien und Empfehlungen	40
4.6 Zusammenfassung und Fazit.....	41
5 Kriterien einer genderorientierten Verkehrsplanung.....	43

6 Workshop	47
6.1 Zusammenfassung der Vorträge	47
6.2 Ergebnisse der Diskussion	48
7 Maßnahmenkatalog.....	50
7.1 Systematik der Eingriffsmöglichkeiten und Regelungen.....	50
7.2 Erläuterung des Maßnahmenkatalogs	51
8 Zusammenfassung und Fazit.....	57
Literatur	61

Anhang:

Tabelle der analysierten Normen

Liste möglicher Maßnahmen zur Implementierung genderorientierter Verkehrsplanung

Sprachregelung

– Es wird die allgemein übliche Mehrzahlform für die Beschreibung von Gruppen mit Menschen unterschiedlichen Geschlechts verwendet

Vorwort

Dem Satzungsauftrag der Akademie für Technikfolgenabschätzung zur „Politikberatung in konkreten Fragen“ kommt im Themenbereich Verkehr- und Raumstruktur eine besondere Bedeutung dadurch zu, dass es in den ingenieurtechnisch geprägten Planungswissenschaften einen politisch wirksamen Diskurs um Leitideen und um die politische Zielorientierung kaum oder nicht gibt. Um dieses Defizit zu verringern, wurde an der Akademie z.B. eine interdisziplinäre Workshopreihe initiiert, die Freiraum und Forum für die Diskussion von Grundfragen und ihren Ausprägungen in den Tagesaufgaben ist.

Die an sich diskursive Arbeitsweise der Akademie im Spannungsfeld von wissenschaftlicher Orientierung und praktischer Aufgabenstellung bedeutet einen konkreten Freiraum für nonkonforme Ansätze. Die kreative Denkwerkstatt erzeugt praktikable Lösungen oder weist die Eignung bzw. Untauglichkeit von Ideen nach. In diesem Klima war es für die Mitglieder der Akademie eine besondere Herausforderung, einer Leit- und Lösungsidee nachzuspüren, die allein als Begriff noch weitgehend unbekannt ist: der gendergerechten Verkehrsplanung.

Es galt also, Neuland zu betreten und auf Bewohnbarkeit zu prüfen. Diese Erkundung musste mit den Anfangsgründen beginnen; der Literaturrecherche ist darum sehr viel Zeit und Sorgfalt gewidmet worden. Unsere Entdeckungsfahrt wurde durch die Sprachenvielfalt der Bewohner des Gender-Landes nicht leichter: Denkweisen und Anspruchsprofile von Sozialwissenschaften und Planungswissenschaften sind derart unterschiedlich, dass die Skepsis der potentiellen Anwender einer genderbasierten Planung auch nicht durch große Überzeugungsarbeit der Ideenentwickler aufzubrechen war und ist. Eine weitere Komplizierung der Aufgabe entstand dadurch, dass Gender hierzulande oft als Vehikel der Frauenpolitik missverstanden wird – ein strategischer Fehler der Akteure, wie zu berichten ist – mit der Folge, dass sich die Planer gegen diese Form der Vereinnahmung zur Wehr setzen.

Die genannten Vorgaben machten für das Projektteam, für Ökonsult und die Akademie, Faszination und Ansporn in der Annäherung an das Thema aus. Die vertiefte Auseinandersetzung ist dem Sozialministerium Baden-Württemberg zu verdanken, das diese Arbeit gefördert hat. Auf diese Weise konnte eine Leitidee soweit geprüft werden, dass sie nun als Basis nicht nur ‘innovativer’, sondern auch brauchbarer Lösungen zur Verfügung steht.

Die deutlichste Zäsur im Projektverlauf bedeutete die Erkenntnis, dass angesichts des geringen Allgemeinverständnisses, des geringen Gender-Bewußtseins unter den Planern, und infolgedessen der geringen Definitionstiefe genderbezogener Kriterien zur Beurteilung von Lösungen eine weitere Verfolgung der Leitidee von der gendergerech-

ten Planung aufgegeben werden musste zugunsten der Leitidee einer *genderorientierten* Verkehrsplanung.

Eine genderorientierte Verkehrsplanung kann, so die durch dieses Projekt gewonnene Erkenntnis, dreifachen Nutzen für die Verkehrsplanung nicht nur in Baden-Württemberg stiften:

- Sie vergrößert das Sichtfeld der Planenden auf die baulichen Anlagen, Prozeduren und Gestaltungen im Sinne einer selbstverständlicheren, sichereren und bequemerer Nutzung.
- Sie trägt zur Optimierung einzelner Verkehrsträger bei, indem sie deren Nutzbarkeit für alle Nutzergruppen verbessert.
- Sie sichert die stetige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gerade im ländlichen Raum Baden-Württembergs und beweist so auch die unabhängige Innovationsfreude des Landes.

Es gehört zu den Unabänderlichkeiten von Forschungsarbeiten, die wie diese einem Pionierthema gewidmet sind, dass sie mehr Fragen erzeugen, als sie beantworten können. Die besondere Aufmerksamkeit des Projektteams wird daher in den nächsten Jahren der weiteren Entwicklung insbesondere im Hinblick auf die Implementierung der Gender-Orientierung in der Praxis gelten.

Ein besonderer Dank gilt Frau Dr. R.-M. Bock und Frau Dr. C. Hug-von Lieven vom Sozialministerium Baden-Württemberg und Frau M. Kunz, Leiterin des Stadtbauamtes Ditzingen, für die kritische und aufgeschlossene Begleitung unserer Arbeit. Last but not least sei darauf verwiesen, dass wir die Entwicklung der Idee zum Forschungsvorhaben zahlreichen Gesprächen verdanken, die unsere Kollegin Frau Dipl.-Geogr. Monika Herrmann mit der Politologin und Gender-Expertin Bettina Lutterbeck von Ökonsult führte, auf deren gemeinsame Initiative auch die Verbindung zwischen Ökonsult und der Akademie und die ersten Kontakte zum Sozialministerium zurückzuführen sind.

Dr.-Ing. Marcus Steierwald

1 Einleitung

1.1 Definition von Gender

Der Begriff „gender“ wird aus dem englischen Sprachgebrauch übernommen, da im Deutschen kein Ausdruck vorhanden ist, der die Bedeutung des englischen Wortes in gleicher Weise wiedergeben könnte. Neben dem Begriff „gender“ gibt es im Englischen noch den zweiten Begriff „sex“, beide sind mit „Geschlecht“ zu übersetzen, haben aber eine unterschiedliche Bedeutung. „Sex“ bezeichnet das biologische Geschlecht, während „gender“ das sozial konstruierte Geschlecht meint, welches in verschiedenen Kulturen unterschiedlich definiert und im Zeitverlauf veränderbar ist. Mit dieser Unterscheidung kann deutlich gemacht werden, dass es zum einen die biologisch bestimmten Geschlechtsaspekte, zum anderen die sozialen und kulturell definierten Aspekte gibt (vgl. STIEGLER 2000, S. 4). Gender meint gesellschaftlich konstruierte „typische“ Rollen und zugehörige Verhaltensmuster von Frauen und Männern.

Das Ergebnis dieser Sichtweise ist eine gesamtgesellschaftliche Beurteilung und nicht eine Fokussierung auf Belange von Frauen allein. Gender bringt zum Ausdruck, dass Frauen ebenso wie Männer eine heterogene Gruppe mit verallgemeinerbaren Ansprüchen an ihre Umwelt darstellen.

Beigetragen zu dieser Entwicklung der Diskussion hat das veränderte Rollenverständnis im Zusammenhang mit der zunehmenden Erwerbsarbeit von Frauen und der Auflösung der traditionellen Arbeitsteilung. So haben erwerbstätige Frauen und Männer, wenn sie in gleichen Familienverhältnissen leben, dieselben räumlichen und zeitlichen Koordinationserfordernisse. Die Differenzen zwischen typischen Rollenverteilungen nehmen ab. Auch Männer gehen vermehrt „frauentypischen“ Aufgaben nach und haben dann ähnliche Anforderungen z.B. an die Infrastruktur wie Frauen. Die jeweiligen Alltage sind bei gleichberechtigter Verteilung der Erwerbs- und Familienarbeit zwischen Männern und Frauen in der Regel nicht mehr eindeutig voneinander zu trennen: „Geschlechterspezifische Planung richtet den Blick besonders auf Personen mit frauentypischem Alltag. Sie trägt nicht nur dazu bei, Frauen den Lebensalltag zu erleichtern, sondern auch Männern, die sich frauentypischen Aufgaben stellen. So kann sie auch die Auflösung dieser traditionellen Rollenzuweisung unterstützen“ (DEMMELE 1998, S. 11).

Gender-Forschung hat die Bedürfnisse im Blick, die sich aus den unterschiedlichen sozialen Rollen ergeben. Frauengerechte Planung konzentriert sich hauptsächlich auf die spezifischen Belange von Frauen, während gendergerechte Planung eine beide Ge-

schlechter betreffende und gleichberechtigende Planung ist, die auf unterschiedliche Lebenssituationen und hieraus resultierenden Ansprüche von Menschen eingeht.

Von vielen in der Planung engagierten Frauen wird befürchtet, dass bei einer Betrachtung von Planungen und Maßnahmen unter dem Gender-Aspekt die speziellen Frauenbelange verloren gehen, so dass männliche Lebensentwürfe weiterhin zum Maßstab genommen werden. Deswegen sei immer wieder zu überprüfen, ob eine Doppelstrategie verfolgt werden muss, die parallel zu den Gender-Belangen explizit die Frauenbelange berücksichtigt.

Die Diskussion um die Verwendung des Gender-Begriffs in den Planungswissenschaften hat sich aus der Auseinandersetzung mit Planung unter feministischen Gesichtspunkten entwickelt: vom Gleichheitsmodell (60er und 70er Jahre) und dem Differenzmodell (70er und 80er Jahre) bis zu den 90er Jahren, in denen eine Dekonstruktion der Zweigeschlechtlichkeit unter dem Einfluss der Individualisierung der Lebensstile stattfand und nun die Differenzierung zwischen biologischem und sozial konstruiertem Geschlecht diskutiert wurde (vgl. WOTHA 2000, S. 8).

Es kristallisierte sich in feministisch orientierten Fachkreisen die Meinung heraus, beeinflusst durch Wissenschaftlerinnen aus den USA, dass innerhalb der Gruppe der Frauen die unterschiedlichsten Interessen bestehen und sich beständig weiterentwickeln, so dass es nicht „die“ verallgemeinerbaren Interessen von Frauen geben kann. Die Analyse anderer Einflussfaktoren außerhalb des Geschlechts und der Einfluss der Gesellschaft spielten nunmehr eine gewichtigere Rolle.

Seit Anfang der 90er Jahre wird zunehmend der Begriff „Gender-Planning“ verwendet. Laut WOTHA wird unter „Gender-Planning“ folgendes verstanden: „Einer neuen Begriffsprägung aus der Planungspraxis entsprechend wird Gender-Planning nicht auf eine ausschließliche Berücksichtigung der Frauenbelange eingeengt, sondern als ein umfassender Ansatz verstanden, den Planerinnen und Planer, Gleichstellungs- bzw. Frauenbeauftragte ihrem Handeln als politische Strategie zugrundelegen“ (WOTHA 2000, S. 2).

Berücksichtigung und Aufmerksamkeit erfährt der Gender-Begriff in der Strategie des sogenannten „Gender-Mainstreaming“, welche seit 1996 von der EU und ihren Mitgliedsstaaten verfolgt wird. Es wird versucht, die Aspekte der Gender-Gerechtigkeit in alle Entscheidungsprozesse zu integrieren. „Gender-Mainstreaming“ wird hier verstanden als „Reorganisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluation von Entscheidungsprozessen in allen Politik- und Arbeitsbereichen einer Organisation. Das Ziel von Gender-Mainstreaming ist es, in alle Entscheidungsprozesse die Perspektive des Geschlechterverhältnisses einzubeziehen und alle Entscheidungsprozesse für die Gleichstellung der Geschlechter nutzbar zu machen“ (STRIEFLER 2000, S. 2).

Auch hier erfolgt eine Erweiterung des Blickwinkels auf beide Geschlechter: „Gender-Mainstreaming berücksichtigt also beide Geschlechter, wobei Frauen wie Männer jeweils nicht als homogene Gruppe gesehen werden“ (WOLF 2000, S. 2).

1.2 Genderorientierte Verkehrsplanung

Der Gender-Ansatz in dem im vorherigen Abschnitt erläuterten Verständnis wurde bisher in der Verkehrsplanung nicht oder nur unzureichend berücksichtigt.

Maßnahmen einer genderorientierten Verkehrsplanung lassen sich nicht auf einen bestimmten Personenkreis begrenzen. So können z.B. Maßnahmen zur Sicherheit im öffentlichen Raum nicht nur Frauen betreffen, auch das Sicherheitsbedürfnis anderer ist gestiegen. Ein weiteres Beispiel ist der barrierefreie Zugang zu Haltestellen des ÖPNV, der häufig als ein typisches Bedürfnis von Frauen genannt wird, da Frauen häufiger als Männer mit Kinderwagen unterwegs sind. Ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV kommt aber auch Menschen mit Behinderungen, Senioren oder Menschen mit Gepäck zu Gute.

Anforderungen an eine genderorientierte Verkehrsplanung ergeben sich aus Ansprüchen des Lebensalltags von Menschen in verschiedenen sozialen Rollen. Dazu gehört z.B. die Bildung von komplexen Wegeketten oder eine häufige Benutzung des ÖPNV außerhalb der dichten Taktzeiten des Berufspendler-Verkehrs.

Eine genderorientierte Verkehrsplanung hat aufgrund des umfassenderen Verständnisses und einer nicht länger bestehenden Konzentration auf Frauenbelange eine Chance auf größere Akzeptanz bei Planenden. In der Vergangenheit wurde frauenbezogene Planung häufig als etwas Additives, einer eingegrenzten Gruppe dienend, verstanden und vielfach eher skeptisch betrachtet. Ein Problem der Akzeptanz ist jedoch der englische Begriff Gender. Die Bedeutung, die dieser Begriff umfasst, ist nicht von vornherein ersichtlich. Von einigen wird er als „Modewort“ verstanden (s. Ergebnisse der Befragung Kap. 3), jedoch gibt es bisher keinen prägnanten deutschen Ausdruck.

Genderorientierte Verkehrsplanung bietet eine freie Wahlmöglichkeit hinsichtlich der Verkehrsteilnahme an, egal in welcher Rolle Menschen agieren. Sie ist Grundvoraussetzung für die Verbesserung der Lebensbedingungen aller Menschen im öffentlichen Raum.

1.3 „Gender-Gruppe“

Ziel einer genderorientierten Verkehrsplanung ist es, gleichwertige Mobilitätschancen für Menschen in unterschiedlichsten sozialen Rollen zu schaffen. Der Gender-Blickwinkel ermöglicht es, nicht nur geschlechtsspezifische Merkmale, sondern auch z.B. soziale und wirtschaftliche Kategorien, Alter und Lebensraum zu berücksichtigen. Dies verdeutlicht die nachfolgende Tabelle.

Lebensraum	Verkehrsteilnehmer -Merkmale-	Eigenschaften		Verkehrliche Situation	Anforderungen u. Ansprüche
Stadt Land	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Versorgungssituation ▪ Alter ▪ Bewegungssituation ▪ Berufstätigkeit 	<i>endogene</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Physis ▪ Psyche ▪ Sprachkenntnis ▪ Computerkenntnis 	<i>exogene</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ pers. Zeitverfügbarkeit ▪ nicht pers. Zeitverfügbarkeit ▪ Pkw-Verfügbarkeit ▪ ÖV-Zugang ▪ Einkommen ▪ Internetzugang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugang ▪ Fahren ▪ Übergang ▪ Warten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Handling ▪ Zielführung ▪ Begehbarkeit ▪ Sicherheit ▪ Sichtbarkeit ▪ Wohlfühlen ▪ Komfort ▪ Preis ▪ Schnelligkeit ▪ Orientierung ▪ Barrierefreiheit
Öffentlicher Verkehrsraum					

Tab. 1: Kriterien zur sozialen Rolle und der Teilnahme am Verkehr

Es wurde versucht, die wesentlichen Kriterien, die eine soziale Rolle und die Teilnahme im Verkehr ausmachen, zu identifizieren. Hier gibt es die unterschiedlichsten Konstellationen von Merkmalen, die im Folgenden nicht jeweils beschrieben werden können. Unter der Bezeichnung „Gender-Gruppe“ sind sie alle vereinfachend zusammengefasst.

Wichtig für die Betrachtung der Bedürfnisse der „Gender-Gruppe“ ist der Lebensraum, denn in den Lebensräumen Stadt bzw. Land gibt es unterschiedlichste Ausgangsbedingungen für die Mobilitätsteilnahme (z.B. ÖPNV-Anbindung), die berücksichtigt werden müssen.

Die Gruppenmerkmale „Versorgungssituation, Alter, Bewegungssituation und Berufstätigkeit“ wurden für diese Studie als die Merkmale eruiert, die für die Mobilitätssituation eines Menschen fundamental sind. Innerhalb der Projektgruppe wurde die Definition einer „Indikatorengruppe“ diskutiert. Die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse käme einem Idealfall einer gendergerechten Verkehrsplanung sehr nahe und würde eine Reihe von Maßnahmen, die in der Verkehrsplanung oftmals nur unzureichend berücksichtigt wurden. Als Indikator wurde hier eine erwerbstätige Person mit Kind oder zu versorgenden weiteren Familienangehörigen ohne Kraftfahrzeug definiert. Je nach Familienstand sind unterschiedliche Arbeiten zur Versorgung zu leisten (Versorgungssituation).

Dazu gehören z.B. Einkauf, Begleit- und Abholdienste und die Betreuung von Familienmitgliedern.

Entscheidend für die Teilnahme am Verkehrsgeschehen ist die Bewegungssituation des Einzelnen. Bewegungseinschränkungen, sei es durch das Mitführen eines Kinderwagens oder schweren Gepäcks oder durch körperliche Einschränkung, begrenzen die Mobilitätsteilnahme.

Weitere wichtige Faktoren sind Alter und Berufstätigkeit. Aus ihnen ergeben sich spezielle Mobilitätsanforderungen wie z.B. ÖPNV-Versorgung während der Wochenenden für Jugendliche oder taktmäßig abgestimmte Fahrzeiten ins Stadtzentrum.

Besondere Ansprüche ergeben sich aus der Kombination der Merkmale. So erfordert Berufstätigkeit und Familienversorgung die Bildung von Wegekettten oder die verkehrliche Anbindung entsprechender Einrichtungen wie Kindergärten, Krankenhäuser oder Seniorenwohnheime.

Die folgende Spalte beschreibt die endogenen und exogenen Eigenschaften, die für die Verkehrsteilnahme eines Menschen von Bedeutung sind. Beispielsweise sind Computerkenntnisse nötig, um sich Fahrplaninformationen von Verkehrsverbänden aus dem Internet zu beschaffen. Zu den exogenen Faktoren zählt neben der persönlichen Zeitverfügbarkeit auch die nicht-persönliche Zeitverfügbarkeit, die sich z.B. aus den Vorgaben eines Fahrplanes und der hieraus folgenden erzwungenen Wartezeit ergibt. Weitere wichtige exogene Faktoren sind die Pkw-Verfügbarkeit und der ÖV-Zugang. Untersuchungen haben ergeben, dass Frauen weitaus weniger häufig einen Pkw zur Verfügung haben und deshalb auf den ÖV angewiesen sind. Jedoch hat unter den jüngeren Frauen die Pkw-Verfügbarkeit in den vergangenen Jahren zugenommen, eine ähnliche Entwicklung wird es folglich in einigen Jahren beim Führerscheinbesitz von Seniorinnen geben.

Die verkehrliche Situation einer jeden Verkehrsteilnahme wird charakterisiert durch die Faktoren Zugang, Fahren, Übergang und Warten.

Aus den beschriebenen Charakteristika Lebensraum, Verkehrsteilnehmer (soziale Merkmale), Eigenschaften und verkehrliche Situation ergeben sich Anforderungen und Ansprüche an die Mobilitätsqualität, wie z.B. Sicherheit, Barrierefreiheit und Orientierung.

2 Literaturrecherche

Meike Spitzner, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie

Um einen Überblick über die Präsenz von Gender-Belangen und die aktuellen Ansätze und Diskussionen in den Verkehrswissenschaften zu gewinnen, wurde von der TA-Akademie eine Literaturrecherche an das Wuppertal Institut für Klima, Energie und Umwelt (Arbeitsgruppe „Gender, Verkehr und Bewegungsfreiheit“¹) vergeben.

Das Ziel der Literaturrecherche war es, einen Überblick über die Präsenz der Gender-Belange und über die aktuellen Ansätze, Planungen und Diskussionen in der Verkehrswissenschaft zu bekommen.

2.1 Ergebnisse der Recherche des Wuppertal Instituts für Klima, Energie und Umwelt

Ziele dieser Literaturrecherche

Diese Literaturrecherche gibt Aufschluss und Überblick über aktuelle Ansätze, Planungen und Diskussionen um die Integration von Genderbelangen, die Schlussfolgerungen und Impulse erlauben für die weitere Projektarbeit der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg im Projekt „Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg“.

Besonderes Augenmerk ist darauf gelegt worden, eine Übersicht über Arbeiten zu liefern, die Erkenntnisse und Anregungen zu einer Übertragung des Gender-Ansatzes auf die Verkehrswissenschaft und zur Entwicklung von Gender-Kategorien beinhalten bzw. ermöglichen.

Die Literaturübersicht umfasst die relevante, fachlich als besonders wichtig erachtete Literatur zur genderorientierten Verkehrsforschung und gendergerechten Verkehrsplanung, vorwiegend des deutschsprachigen Raums. Wo dies im Hinblick auf Verbesserung der Integration von Genderaspekten in Verkehrsforschung und -planung sachlich besonders begründet ist, sind zudem Arbeiten aus angrenzenden fachlichen Bereichen, z.B. der zeitökologischen Forschung, der Frauen-Umweltforschung o.ä., einbezogen.

In manchen verkehrswissenschaftlichen Diskussionen um Integration der Gender-Dimensionen stellt sich heraus, dass sich fachliche Anknüpfungspunkte an verkehrswis-

¹ Ansprechpartnerin: Frau Meike Spitzner, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie, Döppersberg 19, 42103 Wuppertal, Tel.: 0202/2492-184

senschaftliche (methodische oder kategorielle) Forschungsstränge ergeben. Diese sind ihrerseits zwar gänzlich ohne Gender-Bezug, bearbeiten aber dennoch besondere Aspekte, welche zugleich meist im "Mainstream" der Verkehrswissenschaft unterbelichtet sind und die die feministische Frauen- oder Geschlechterforschung als besonders wichtig einstuft. Hierzu zählen insbesondere sozialwissenschaftliche und methodische Arbeiten, etwa zur aktionsräumlichen Forschung. Einige solcher Arbeiten sind, obwohl sie *Gender* nicht sichtbar machen, einbezogen worden, da diese Übersicht die Präsenz von *Gender-Belangen* erfasst.

Aus Gender-Perspektive ergibt sich häufig ein Verständnis von Mobilität und mobilitätsrelevanten Faktoren, von welchem sich das des „Mainstream“ in Verkehrswissenschaft und -planung unterscheidet. Hieraus resultiert, dass auch Veröffentlichungen aus einem verkehrlichen „Mainstream“-Blick aufgenommen wurden, der weitgehend androzentrisch geprägt ist.

Insgesamt wurden für die Literaturübersicht 408 Publikationen, die für die Gender-Ansätze in der Verkehrswissenschaft besonders relevant sind, ausgewählt.

Die Literaturübersicht ist ergänzt um ein jeweiliges Fazit zur allgemeinen Literaturlage, zu begünstigenden Strukturhintergründen und Strukturhemmnissen im Zusammenwirken von Wissenschaft, Planung und Verwaltung bzgl. Gender und Verkehr, zu Forschungsschwerpunkten und ihren eventuellen Umsetzungen. Außerdem sind Schwerpunkte dargestellt, auf die sich entsprechende Bemühungen um Integration bisher konzentrierten.

Fazit zur allgemeinen Literaturlage

Umfassende aktuelle Literaturübersichten zu Gender und Verkehr, die Verkehrsfor-schung, -planung und -politik umfassen, liegen nicht vor. Dennoch ist ein Interesse an solchen sehr wohl stark vorhanden, wie jüngst der Verkehrsclub Deutschland (VCD) feststellte, als er in seinem aktuellen Monatsmagazin zum Themenschwerpunkt "Stadt-planung: Faktor Frau" eine Literaturliste anbot. 1995 legte der Deutsche Städtetag Lite-raturhinweise vor, die für den damaligen Stand schon recht umfassend sind.

Innerhalb der räumlichen Planung sind Gender-Belange schon sehr früh thematisiert worden. Hierzu ist eine kaum übersehbare Fülle an Literatur vorhanden. Dagegen wur-den im Bereich der Verkehrswissenschaft und -planung erst vor etwa zwanzig Jahren erste verkehrswissenschaftliche Arbeiten und Initiativen hinsichtlich einer Integration von Gender-Belangen in die Verkehrswissenschaft und -planung vorgelegt. Seit etwa zehn Jahren finden breitere Debatten statt – sowohl auf den Ebenen von (einzelnen) Kommunen bzw. Kreisen, Regionen, verschiedenen Ländern und des Bundes als auch innerhalb von Umwelt-, kirchlichen u.a. Verbänden und berufsständischen Vereinigun-gen (etwa Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL), Informations-

kreis für Raumplanung e.V. (IfR), Feministische Organisation für Planerinnen und Architektinnen (FOPA) u.a.). Diese sind selten auf wissenschaftliche Untersuchungsfragen und grundlegenden Erkenntnisgewinn bezogen. (vgl. die ausführliche Übersicht über die Geschichte der Einmischung von Frauen in die Verkehrswissenschaft, -planung und -politik bis 1995, die auch viele der in diesem Literaturverzeichnis aufgeführten Veröffentlichungen bis zu diesem Zeitpunkt ein- und zuordnet, von Spitzner/ Zauke 1995). Inzwischen liegen zahlreiche Veröffentlichungen vor.

Innerhalb der Verkehrswissenschaften sind in Deutschland Frauen- und genderbezogene Fragestellungen im Hinblick auf die institutionelle und finanzielle Förderung immer noch weitgehend marginalisiert. Bis heute gibt es keine institutionalisierte universitäre Verankerung des Themas. Vorübergehend wurde es im Mittelbau an wenigen Universitäten/Gesamthochschulen – an der TU Berlin, GH Kassel, GH Essen und Uni Kaiserslautern – behandelt. In den raumbezogenen Disziplinen wird es mehr oder minder gestreift. In außeruniversitären Forschungsinstituten ist es nur in dem Arbeitsbereich der hier vorliegenden Übersicht institutionell verankert.

Zugleich werden die unter solchen Bedingungen erarbeiteten Erkenntnisse in der institutionell "starken" bzw. in den geförderten Fragestellungen der Verkehrsforschung immer noch weitgehend vernachlässigt bzw. nicht einbezogen. Auf der Bundesebene werden beispielsweise in dem Forschungsprogramm des Bundesverkehrsministeriums und in den Verbundforschungen zum Verkehr, die durch die Förderschwerpunkte des Bundesforschungsministeriums zu "Stadtökologie", "Verkehr verstehen" und "Freizeitverkehr" unterstützt wurden bzw. werden, Gender-Belange nicht thematisiert.

Auch von daher erklärt sich, warum ein nicht unerheblicher Teil der – hinsichtlich einer Integration von Gender-Belangen – relevanten Arbeiten und Publikationen bis heute nur innerhalb der "grauen" Literatur zu finden ist. Dies betrifft auch theoretische und konzeptionelle Arbeiten. Weitgehend ist die Forschung hier immer noch auf unverhältnismäßig wenige, jedoch gehaltvolle Diplomarbeiten, Dissertationen, Studien und Forschungsberichte angewiesen. Daneben findet sich eine große Zahl von Aufsätzen in Editorischen Publikationen zu verschiedenen Einzelthemen. Hier überwiegen Arbeiten aus der feministischen Forschung.

Eine genderorientierte Verkehrsplanung kann inzwischen auf einige Planungsbüros und Fachfrauen in eigenständigen Organisationen und Verwaltung zurückgreifen, z.B. die FOPA Dortmund. Diese können es sich jedoch bis heute nicht leisten, sich hierauf zu fokussieren.

Aus der breiteren Diskussion erwachsen im Bereich Verkehrsplanung und -politik vor allem Berichte über beispielhafte Planungsprojekte, Modellprojekte, Dokumentationen von Tagungen und Seminaren, von Workshops mit spezifischen Zielgruppen (etwa älteren Frauen), Berichte über Zugänge, Schwierigkeiten und Strukturdefizite von Umsetzungsmaßnahmen in verschiedenen institutionellen und fachlichen Kontexten.

Aufgrund der im nachfolgenden Kapitel 2 erläuterten Hintergründe ist an Veröffentlichungen zu Gender-Belangen im Verkehr auch auf geltende Verordnungen, Richtlinien und Gesetze sowie auf explizit die Thematik behandelnde Stellungnahmen, ausgearbeitete entsprechende Forderungen zu Gesetzesvorhaben bzw. auf erarbeitete eigenständige Novellierungsentwürfe hinzuweisen.

Oft wird in der Fachöffentlichkeit allerdings sowohl die Form, in welcher die Anforderungen Eingang in die Regelwerke fanden, als auch die Implementierung dieser Regelwerke als eher problematisch eingeordnet – vgl. die Hessischen "Empfehlungen..." (1993) oder das Landesnahverkehrsgesetz Sachsen-Anhalt, dessen Regelung der Inhalte des neuen Prozedere des Nahverkehrsplans (NVP) u.a. eine "Mängelanalyse" hinsichtlich der "Belange der Frauen" (als einer "Nutzergruppe") innerhalb des NVP vorsieht. Einige wenige Arbeiten zur Evaluation – wie die Kritik der o.g. Hessischen "Empfehlungen..." durch Ring (1994) – liegen vor.

Einige Literatur, insbesondere Broschüren, zu deren Erarbeitung sich Gleichstellungs- bzw. Frauenministerien in einigen Bundesländern (meist als ersten Schritt einer Thematisierung von Gender im Verkehr) entschlossen, stellt (landesspezifische, allgemeinere und kommunale) planerische, verkehrsrelevante, dienstleisterische u.a. Modellprojekte vor, die implizit oder z.T. explizit auf Frauen- oder auf genderbezogene Konzepte rekurrieren.

Zwei wesentliche Arbeiten bieten Überblicke und Einblicke und werden von Neueinsteigern in die Thematik als "Standardwerke" benutzt, da sie eine große Bandbreite an Handlungsfeldern und fachlicher Debatte widerspiegeln: zum einen das sog. Verkehrshandbuch der Kommission "Frauen in der Stadt" des Deutschen Städtetages (Deutscher Städtetag 1995), zum anderen der in der "Streitschrift" der FOPA, Frei•Räume erschienene Band "Entschleunigung - Die Abkehr von einem LeitDbild" (FOPA 1994).

Fazit zu begünstigenden Strukturhintergründen und Strukturhemmnissen im Zusammenwirken von Wissenschaft, Planung und Verwaltung bzgl. Gender und Verkehr

In Deutschland ist hinsichtlich Gender und Verkehr eine relativ gute gegenseitige Wahrnehmung der Arbeiten und Problemsichten dieser Handlungsfelder feststellbar. Dies ist zurückzuführen auf die frühen Diplomarbeiten und die Dissertation von Rau (1991) und erste kommunalpolitische Initiativen (Kiltz 1989), sowie kontinuierliche bundespolitische parlamentarische Thematisierungen. Außerdem ermöglichte das 1989 bis 1998 bestehende bundesweite Verkehrs-Frauen-Netzwerk, die "Frauen in Bewegung", eine kontinuierliche interdisziplinäre Zusammenarbeit und den Fachaustausch von engagierten Frauen aus Wissenschaft, Politik, Planung, Verwaltung, Unternehmen

und Verbänden. So wurden – in Auseinandersetzung mit politisch anstehenden Entscheidungsprozessen (wie etwa die der EU-Verordnung von 1991 zur Trennung von “Bestellern” und “Anbietern” von Verkehrsdienstleistungen folgende Novellierung von 103 Bundesgesetzen in 1993 und den Nahverkehrsgesetzgebungen der Bundesländer bis hin zur Erstellung von Nahverkehrsplänen von Kreisen und Kommunen) – wissenschaftlich die Möglichkeiten zur Integration von Gender-Belangen in die laufenden Gesetzesvorbereitungen untersucht, die planerischen Erfordernisse eruiert, die institutionellen, ressourciellen und rechtlichen Bedingungen von Verwaltungen analysiert und politische (parlamentarische, exekutive, verbandliche etc.) Initiativen angeregt im Bezug aufeinander.

Gerade deshalb, vor diesem Hintergrund, konnte die Thematisierung auf verschiedenen Ebenen – in Relation zu anderen Themenfeldern in relativ kurzer Zeit – voran gebracht werden und haben u.a. auch auf der rechtlichen, Verordnungs- bzw. gesetzgebenden Ebene einzelne Bemühungen Eingang in Regelungen gefunden.

Charakteristisch war auch, dass – durch den selbstorganisierten und kontinuierlichen (allerdings unter den Rahmenbedingungen mangelnder Ressourcen und Institutionalisierung auch kontinuierlich leidenden) gegenseitigen Informationsfluss – eine Antizipierung kommender Chancen einer Beförderung der Integration von Gender und Verkehr wie auch bevorstehender Herausforderungen ermöglicht wurde. Die von Planung und Verwaltung, insbesondere Gleichstellungsbeauftragten in anderen Themenfeldern fast durchgängig beklagten Strukturhemmnisse gegenüber der Integration von Gender-Belangen, dass sie teils gar nicht, andernteils unsachgemäß (eigenständige Vorbereitungen verunmöglichend) kurzfristig über entscheidende Vorgänge informiert bzw. in Entscheidungsprozesse einbezogen werden, konnte dadurch vielfach umgangen werden.

Die ebenfalls von Planung und Verwaltung, insbesondere Gleichstellungsbeauftragten fast durchgängig beklagten Strukturhemmnisse gegenüber der Integration von Gender-Belangen, dass:

a) die anhaltenden Defizite an angemessener ressourcieller Ausstattung die sachgemäße Bearbeitung der Breite ihrer Aufgabenstellungen als Querschnittsressort und vertiefte Vorbereitung anstehender Aufgaben (etwa eigene fachliche Untersuchungen oder deren Vergabe) unterminiere (vgl. u.a. Bundesarbeitsgemeinschaft der Frauenbüros 1989), und dass

b) eine sachgemäße Ausfüllung ihrer Funktionen als Querschnittsressort durch die nicht aufgabengemäße Arbeitsteilung zwischen den Fachabteilungen und den Aufgaben des Frauenbüros/ der Gleichstellungstelle in der Verwaltung unterminiert wird,

konnten auch durch die Netzwerkzusammenarbeit nicht aufgefangen werden.

Für eine effizientere Integration von Gender-Belangen im Bereich Verkehr ist vor diesem Hintergrund weiterhin dringend eine veränderte Ressourcenausstattung der

Gleichstellungsämter sowie eine verbindliche Regelung der Verteilung von "Bring- und Holschuld" in der Arbeitsteilung zwischen Fach- und Gleichstellungsämtern erforderlich.

Schwerpunkte der Forschung

Wissenschaftliche Arbeiten, die – wie die Projektfragestellungen – den Bogen spannen von einer konzeptionellen Auseinandersetzung mit (einzelnen oder mehreren) "Gender"-Dimensionen über entsprechend verkehrswissenschafts- und -methoden-kritische Ausführungen, über Befassung mit planungspraktischen Handlungsmöglichkeiten bis hin zu differenzierteren Analysen von Umsetzungshemmnissen und entsprechenden Überwindungsstrategien, sind sehr selten. Hierzu könnte man die Arbeiten von Körtingen 1996, Buschkühl et al. 1994, Spitzner 1994 (Strukturelle Verkehrsvermeidung...) und Spitzner/ Beik 1995 zählen, insofern sie – für jeweilige Schwerpunkte – einem solchen Anspruch relativ weitgehend, in unterschiedlicher Weise genügen.

In Rezeption der angelsächsischen Ansätze zu "Gender" wird in der Bundesrepublik neuerdings in verschiedenen fachlichen Bereichen, vornehmlich der Umweltforschung, zwischen Frauen-, Geschlechter- und Geschlechterverhältnissforschung differenziert.

Innerhalb der Verkehrswissenschaft wurde ausdrücklich bisher wenn, dann lediglich zwischen Frauen- und feministischer Forschung (und dabei oft nicht sehr trennscharf und zum guten Teil strittig) unterschieden (vgl. Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung et al. (Hg.) 1999).

Geschlechterforschung ist stark vertreten, was durch eine fast durchgängige, oft absolute Männerdominanz der Entscheidungen über Verkehrsverhältnisse bei weitgehend auf reale und zeitnahe Veränderungen zielenden Forschung nahe liegt. So geht es sehr vielen Arbeiten, insbesondere bei Auftragsforschung, um den (quantitativen und qualitativen) Nachweis der Geschlechterdifferenzen in den Anforderungen an Verkehr aus den unterschiedlichen Lebenssituationen und Alltagserfahrungen, der Unterschiede männlicher Interessen, Schwerpunktsetzungen und Sichtweisen zu denen von Frauen in ihrer Vielfalt, werden die Androzentrismen und die damit verbundene Produktion von Chancen-Ungleichheiten und Asymmetrien nicht nur der Mobilitätschancen, sondern auch insgesamt der Bewegungsfreiheit, Teilnahme am öffentlichen Leben, an qualifizierter Erwerbsarbeit, an Entlastung von Versorgungsarbeit etc. herausgearbeitet.

Noch stärker ist die Forschung geprägt von Arbeiten, die eher der Geschlechterverhältnissforschung zuzuordnen sind: die sich mit den sozialen und wissensgenetischen Konstellationen befassen, insbesondere mit der methodologischen, kategoriellen und rationalitätenspezifischen Reproduktion der Abwertung und Ausblendung nicht-androzentrischer Zugänge und Kontexte und damit der Hierarchisierung im Geschlechterverhältnis widmen.

Arbeiten der Frauenforschung nehmen ebenfalls auf Diskriminierung durch Entscheidungen über Verkehrsverhältnisse Bezug, widmen sich dabei – mit Methoden, die den Verkehrs- und Ingenieurwissenschaften nahezu gänzlich fremd, unverständlich und als “unwissenschaftlich” abgelehnt sind, – eher der Herausarbeitung der damit einhergehenden Verluste an Lebensqualitäten und gesellschaftlichen Verlusten (vgl. etwa Rau (Hg.) 1991).

Einige Arbeiten, die sich mit Frauen und Verkehr befassen, fallen gänzlich aus den aufgezeigten Kategorien heraus. Etwa solche, die sich rein deskriptiv mit den als “besonders” eingestuften Lebenssituationen von Frauen (manchmal verengt auf die Gruppe der Mütter oder der für Kinder sorgenden Frauen) befassen. Nicht selten sind solche Arbeiten im Fachdiskurs stark kritisiert worden, nicht nur im Hinblick auf eine oft damit verbundene Festschreibung tradierter Frauenrollen, geschlechtsspezifischer Zuweisungen etc., sondern insgesamt im Hinblick auf ein Defizit an Beiträgen zu Wissensbeständen, die die gesellschaftlichen Veränderungen, die eine Realisierung der Chancengleichheit erforderlich macht, ermöglichen.

Bei der Recherche sind keine deutschsprachigen Arbeiten gefunden worden, die im Zusammenhang mit Verkehrswissenschaft oder mit Verkehrsplanung verschiedene Gender-Ansätze und jeweilige Gender-Kategorien vergleichend beleuchten.

Die längste Tradition in der Auseinandersetzung von Frauen mit Verkehr hat das Thema strukturelle Gewalt gegen Frauen (vgl. die gesamte Frauen-Nachttaxi-Diskussion).

Das Thema Macht ist bereits in der räumlichen Forschung gründlich bearbeitet worden, etwa hinsichtlich Rauman eignung, aber auch “funktionaler” Raumgliederungen, die geschlechtsspezifische Zwecke bediene. In der Verkehrsforschung ist bezüglich Macht als erstes insbesondere die einseitige Orientierung am motorisierten Individualverkehr problematisiert worden und das hieraus resultierende Machtgefälle aus den Differenzen in den Pkw-Verfügungsmöglichkeiten, Nutzungen, Orientierungen etc. von Frauen verschiedenster Lebenssituationen aufgezeigt worden. Reproduktion bestehender Hierarchien durch ein Machtgefälle an Mobilitätschancen, an Nutzbarkeit öffentlichen Raums, Teilhabe, räumlich-zeitlichen Erreichbarkeiten als Voraussetzungen für langfristig eigenständige Existenzsicherung etc. wurden breit thematisiert. Auf der “aktiven” Seite von Verkehrsforschung, -planung und -politik wurden die einseitigen geschlechtsspezifischen (Gremien-) Zusammensetzungen beleuchtet, neue Beteiligungsformen entwickelt und -möglichkeiten diskutiert. Die o.g. Problematik der Verteilung des – angesichts der einseitigen Besetzung erforderlichen – Vermittlungsaufwands ist in der Forschung rezipiert worden durch Erarbeitung prozeduraler Möglichkeiten (für den Bereich Nahverkehrsplanung), die diesen durch Integration in die regulären Planungsverfahren vermindern. Die Ausgrenzungsmechanismen und -strategien sind ansatzweise untersucht (Erlemann 1997); mehrere Versuche, Forschungsmittel zur vertieften Untersuchung zu erreichen, schlugen bisher fehl.

Was in der feministischen Umweltforschung seit längerem thematisiert wurde, nämlich die "Feminisierung der Verantwortung" bei gleichzeitiger Chancen-Ungleichheit in der Verteilung der "gesellschaftlichen Gestaltungsmacht" – die geschlechtsspezifische Zuweisung vermehrter Lasten statt Entlastungen –, wurde auch innerhalb der Verkehrsforschung anhand der Entwicklung des Begleitverkehrs (betreuend begleitender Verkehr für Personengruppen, welchen eigenständige Mobilität durch die gängige Verkehrsplanung nicht ermöglicht oder verunmöglicht wird) zu untersuchen gesucht. Mehrere Akquiseversuche in Deutschland schlugen fehl; aus dem Ausland liegen inzwischen Untersuchungen vor.

Einen großen Schwerpunkt bildet die Androzentrismus-Kritik vorherrschender Rationalitäten in Verkehrsforschung und -planung.

Anders als z.B. im Vereinigten Königreich, aber ähnlich wie in den Niederlanden gibt es insgesamt im Bereich Verkehr einen ausgeprägten Kontext zwischen Gender-Fragestellungen mit ökologischen Fragen. So sind nicht nur Debatten aus dem Umwelt- und Nachhaltigkeitsdiskurs aufgenommen, sondern befassen sich einzelne Arbeiten explizit mit der Entwicklung sozial-ökologischer Zugänge.

Zur Auseinandersetzung mit Körperlichkeit findet sich in der allgemeineren Planungs- bzw. Raum-Debatte einiges, in der genderorientierten verkehrswissenschaftlichen Auseinandersetzung dagegen explizit wenig. Die Fokussierung von Arbeiten aus den konkreten genderorientierten Planungs- und Beteiligungs-Initiativen verweisen allerdings stets auf Fußwegeverkehr, der als körperlichster Verkehr angesehen werden dürfte.

Schwerpunkte der Bemühungen um Integration von Gender-Dimensionen in die Verkehrsplanung und -politik

Initiativen von Frauen vor Ort zielen oft auf partizipative Entscheidungsfindungs- oder Planungsverfahren, wobei – nicht zuletzt deshalb, weil sie oft im Spannungsfeld geringer Ressourcen und kurzfristigen Interventionszielen bzw. kurzfristiger Information über anstehende Entscheidungen agieren und unter pragmatischem Handlungsdruck stehen (siehe die Ausführungen hinsichtlich der strukturellen Hemmnisse), – konzeptionelle Fragen in unterschiedlicher Weise und schwankender Reichweite expliziert werden.

Initiativen vor Ort sind geprägt durch hohen Vermittlungsdruck (s.o.). Insofern wird hier z.T. sehr pragmatisch argumentiert mit "Verkehrsplanung für, von, mit Frauen", mit "Frauen und..." etc. Die Thematisierung der männlichen Dominanzen und Rollen bei den Problemverursachungen – und von Gender als sozial männliches Geschlecht – wird, aufgrund "bekannter", allerdings bisher weitgehend unerforschter Abwehrstrategien meist vermieden. Während noch zu Beginn der 90er Jahre vornehmlich genderorientierte Verkehrsplanung positiv mit Chancengleichheit oder Gerechtigkeit zwischen

den Geschlechtern begründet wurde, hat sich seit der Formulierung des Novellierungsentwurfs für das Niedersächsische Landesraumordnungsgesetz, welches den Passus "Abbau ungleicher Lebensbedingungen von Frauen und Männern..." als Ziel benannte, vermehrt diese dynamische Zielbeschreibung auch hier durchgesetzt.

Die Felder, auf welche sich die Interventionen und Bemühungen – neben Initiativen zur Beteiligung – konzentrieren, sind:

- Definition von Qualitäten, Visionen, Anforderungen (meist in Workshops mit Bürgerinnen, teils differenzierten Zielgruppen unter den Frauen),
- Mobilität als Teil der Zusammenhänge einer stärker genderorientierten Stadtentwicklung, Stadterneuerung, Stadtplanung, Freiraumplanung etc.,
- Mobilität als Teil einer genderorientierten nachhaltigen Entwicklung (in Lokale Agenda-Prozessen mit Bezug auf Kapitel 24 der von dem UN-Gipfel angenommenen Agenda 21),
- Mobilitätschancen von Frauen im ländlichen Raum,
- verkehrsträgerspezifische (vor allem auf den Umweltverbund – bestehend aus Fuß-, Rad-, Bus-, Tram- und Bahnverkehr – konzentrierte) stärker genderorientierte Mobilitätsverbesserungen (argumentativ z.T. in Orientierung auf "Alltagserleichterung" für Frauen).

Die erste ausdrückliche "Frauen-Verkehrsinitiative" vor Ort in Deutschland ist möglicherweise die in Frankfurt/M. anlässlich der Beschlüsse der Stadt zur weitgehenden Stilllegung der Straßenbahnen zugunsten eines Konzeptes "schienenfrie Innenstadt" (vgl. Kiltz 1989). Danach wurde Mobilität von Frauen insbesondere hinsichtlich der prekären Situationen in ländlichen Räumen thematisiert. Seit Mitte der 90er Jahre entstanden – mit der frühzeitigen Information über anstehende wesentliche Veränderungen in der Nahverkehrsplanung – zahlreiche Initiativen im Zusammenhang mit der Erarbeitung, Auslegung und Entscheidungen zur ersten Generation des neuen Planungsinstruments "Nahverkehrsplan". In verschiedenen Städten wurde versucht, eine "Mängelanalyse aus Gleichstellungssicht" als Bestandteil des Prozederes der NVP-Erstellung durchzusetzen, in manchen Städten konnten Planerinnen mit deren Erarbeitung beauftragt werden.

In fast alle Nahverkehrsgesetze der Bundesländer ist eine frauenbezogene Formulierung aufgenommen worden (vgl. Synopse der Nahverkehrsgesetze in Netzwerk "Frauen in Bewegung" 1997: 45-51). Außer in Sachsen-Anhalt, wo eine "Mängelanalyse" auch "aus Frauensicht" ausdrücklich vorgesehen wird, weisen diese jedoch meist wenig darüber hinaus, was in die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung von 1998 einging, nämlich letztlich lediglich die Vereinbarung: "Die Öffentlichen Verkehrssysteme müssen zuverlässiger, schneller, behindertengerechter und attraktiver werden; den besonderen Belangen von Frauen ist Rechnung zu tragen". Die weitgehende konzeptuelle Auf-

lösung der Problematiken in den gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen in der Rezeption von Frauen als "spezifischer" Gruppe hat denn auch eine neue und breite Strategiedebatte unter Planerinnen ausgelöst.

In einigen Bundesländern wurden Verordnungen oder Empfehlungen zur "Berücksichtigung von Frauen" erlassen, die allerdings – nur versehen mit Richtliniencharakter und ohne Bezug auf institutionalisierte Fundierung – kaum Wirkung entfalten konnten. Parlamentarisch sind vereinzelte Themenstränge behandelt worden.

Neben den bereits als Defiziten benannten ist nachfolgender Forschungs- und Umsetzungsbedarf erkennbar:

• Qualitätssicherung und Kundenorientierung im ÖPNV/Gemeinwohlverantwortung und Privatisierung:

- Wie können Qualitäten, die der Verantwortung einer Sicherung von Gemeinwohl entsprechen, angesichts der Privatisierung gesichert werden?

Dies betrifft nicht nur die Infrastruktursicherung (Stilllegung von Bahnstrecken, insbesondere in Räumen konkurrierender Raumnutzung, etwa Innenstadtbereiche, die eine notwendige Kapazität für die klimapolitisch geforderte Verlagerung darstellen), sondern auch die "Bestellung" bei Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen (anstehende Umsetzung der EU-Richtlinien und -Verordnungen). Und auch die Bonus-Malus-Systeme, die derzeit auch ohne Ausschreibungen in der Einnahmenaufteilung insbesondere in den Verbänden eingeführt werden.

- Wie können hier die Bedürfnisse der Bevölkerung jenseits vollerwerbstätiger mittelalter Männer eingehen?

• Versorgungsökonomie, Mobilität und Gleichstellung:

Wie sieht die Gesamtmobilität der Versorgungsarbeit aus? Wie stellt sie sich in repräsentativen quantitativen Daten dar? Welche genaueren Effekte hat sie in Bezug auf die Hemmnisse und Chancen, die frauen- und gleichstellungspolitischen Ziele zu erreichen?

In Stadt und Umland nimmt aufgrund des steigenden Pkw-Aufkommens, immer weiter werdender Wege, immer unattraktiveren Möglichkeiten der Fortbewegung im Umweltverbund die **Begleitung** (per Pkw) zu. Begleitet werden vor allem Kinder (weswegen nicht zuletzt die Unfallzahlen mit Kindern in den vergangenen Jahren vielfach rückläufig waren) und Senioren. Begleitet werden sie vor allem von weiblichen (Wahl-) Verwandten, von ihren Töchtern bzw. Müttern. So wird nach einer Untersuchung von Hüttenmoser und Sauter 1999 die jährliche Begleitzeit nur für Kinder aller Altersstufen für

die Schweiz auf rund 40 bis 60 Mio. Stunden geschätzt, wobei etwa die Hälfte der Begleitzeit durch den Verkehr bedingt sein dürfte.

- Wie stellt sich die Situation in Deutschland dar?
- In welchem Maße müssen Kinder und Senioren begleitet werden?
- Wie wird diese Begleitung organisiert?
- Welche Auswirkungen ergeben sich für die Begleitenden und welche für die Begleiteten?
- Welche Effekte hat dies auf die Versorgungsökonomie?
- Welche Effekte hat dies auf den Abbau von Geschlechterhierarchie?
- Welche Entlastungen an Versorgungsarbeit sind denk- und umsetzbar?

• **Methodenentwicklung:**

Die systematische Entwicklung nicht-androzentrischer verkehrswissenschaftlicher Methodologien auf der Basis systematischer Kritik der heute angewendeten Methodologien steht noch aus. Wie kann diese ermöglicht werden (Finanzierung, Institutionalisierung etc.)?

- Wie muss das – in allen genderorientierten Methodenkritiken zentral problematisierte – Standard-Untersuchungsverfahren modifiziert werden (die sog. KONTIV), weil die Basisdaten bzw. die Einteilung der Verkehrszwecke etc. von allen weiteren Planungsebenen und Planungsverfahren übernommen werden?
- Wie kann verändert werden, dass selbst aktuell laufende Untersuchungen keine geschlechterdifferenzierenden Erhebungen bzw. Auswertungen beinhalten?
- Wie ist der Einfluss moderner Technologien auf die Planung einzuschätzen, wenn berücksichtigt wird, an welchen (entscheidenden!!) Stellen die männlich dominierten professionellen Akteure mit "Schätzungen aus der persönlichen Erfahrung" arbeiten, um im Anschluss (nicht nur in der Vermittlung gegenüber Bürgern) den Ergebnissen und Planungsvorlagen Objektivität und Exaktheit zuzuschreiben?

• **Verbesserung der Lebens- und Alltagsorganisation am Stadtrand:**

In suburbanen, dispersen, gering besiedelten Räumen trägt sich die verkehrliche Erschließung durch Öffentliche Verkehrsmittel nicht – und wird zunehmend eingestellt. Als Folge verzichten viele Menschen, vor allem Frauen, auf Aktivitäten.

Folgende Fragen gilt es in diesem Zusammenhang zu klären:

- Welche Ziele müssen für Versorgungsarbeit, Freizeit, soziales Leben, Erwerbsarbeit erreichbar sein?
- Ist angesichts der Autoorientierung ein Festhalten am ÖV möglich (ohne massenhafte Bündelung der Verkehre in dispersen Siedlungsstrukturen wegen geringer Dichten)? Liegt die Zukunft der Mobilität in diesen Räumen in nachfragegesteuerten Modellen? Kann die Mobilität im suburbanen Raum durch eine "Transformation des Autoverkehrs" gesichert werden?
- Wie wird sich der Wettbewerb auf die Gestaltung des ÖV, die Frauen, die Versorgungsökonomie und die Gleichstellung in suburbanen Räumen auswirken?
- Mit zunehmender Auflösung der Kernstädte verflechten sich die Lebens- und Alltagswelten von Stadt und Umland zunehmend - bei verkehrlichen Konzepten enden sie jedoch häufig an den Stadtgrenzen (z.B. Frauen-Nacht-Taxi).
- Welche raumübergreifenden Mobilitätskonzepte zwischen Stadt und Umland gibt es und wie wirken sie sich insbesondere auf die Mobilität von Frauen aus?

• **Auto-Sozialisation:**

- Wie wirkt sich die Auto-sozialisation von frühester Kindheit an auf das Mobilitätsverhalten in späteren Jahren aus?

• Verkehrserziehung als Sozialerziehung:

- Angesichts der mit Autoverkehr verbundenen Aggressionslast und Gewaltprävention: Welche geschlechterdifferenzen und welche Auswirkungen auf Gleichstellung hat die Auto-sozialisation? Wieweit findet geschlechtsbezogene Pädagogik Berücksichtigung?

- Das gesamte Thema "soziale Dimensionen der Mobilität" ist systematisch zu untersuchen

• Thema "Freizeitverkehr":

- Der größte Teil der Wege im "Freizeit"-Verkehr wird zu Freunden und Verwandten zurückgelegt. Wie weitgehend ist er Versorgungsarbeit zuzurechnen?
- Wie sind hier Zuwächse in Verbindung mit der Zukunft der Versorgungsarbeit einzuschätzen (Wechselwirkungen/Perspektiven) ?
- Welche Perspektiven/Maßnahmen befördern Entlastung in der Versorgungsarbeit bzw. haben Gleichstellungseffekte?

• Erfolgskontrolle:

- Wie kann effizient überprüft werden, ob und dass genderrelevante und -orientierte Ziele erreicht und Verfahren angewendet werden?

3 Interviews

3.1 Methodik

Ziel der Interviews im Rahmen des Projektes war, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, in wie weit der Gender-Begriff in Baden-Württemberg bereits in der Verkehrsplanung Beachtung findet. Darüber hinaus sollte heraus gefunden werden, welche Hindernisse es in Baden-Württemberg zur Umsetzung einer genderorientierten Verkehrsplanung gibt und welche Maßnahmen aus Sicht der mit der Verkehrsplanung befassten Personen hilfreich wären, um Gender-Planning im Bereich Verkehr in Baden-Württemberg zu verankern.

Befragt wurden Akteure der Verkehrsplanung– Kommunalpolitiker, Bürgergruppen, Fachleute aus Forschung, Planungsbüros, Verwaltungen und Verkehrsbetrieben etc.

Um eine Analyse der gesamten Planungsprozesse – auf allen Ebenen und in ihren Beziehungen zueinander – zu erhalten, wurde beschlossen, die Befragung an einer Beispielregion durchzuführen. Die ausgewählte Region sollte möglichst typisch für Baden-Württemberg sein. Schließlich sollten sich daraus landesweit gültige Erkenntnisse ableiten lassen. Außerdem war es wichtig, dass die Verwaltung gegenüber dem Thema so aufgeschlossen ist, dass eine bereitwillige Mitarbeit zu erwarten war.

Die Wahl fiel auf Pforzheim und den Enzkreis, die laut einigen Recherchen die genannten Kriterien erfüllten. Im Gegensatz dazu wurden Freiburg und Heidelberg wegen ihrer Sonderrolle als Universitätsstädte sowie Offenburg wegen ihrer Spitzenposition als Fahrradstadt ausgeschlossen. Die Region Stuttgart kam ebenfalls nicht in Frage, da es hier schon eine Studie („Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart“ 1997) zu dem Thema gab.

Die Befragten kommen aus folgenden Personengruppen:

1.) lokale bzw. regionale Gruppe:

Politik, Verwaltung, Frauen- und Agenda-Gruppen, Verkehrsunternehmen

2.) landesweit tätige Gruppe:

Forschungsinstitute, Planungsbüros, Verwaltung

3.) Referenzgruppe

Frauenbeauftragte, Verkehrsplanungsexpertinnen

Insgesamt wurden 26 Personen befragt. In der ausgewählten Region wurden mit nahezu allen maßgeblich am Verkehrsplanungsprozess direkt beteiligten Personen Interviews geführt. Die Befragten in der landesweiten Gruppe ermöglichten einen Ausblick auf die lokal für den Planungsprozess noch fehlenden Personengruppen (Universitäten, Büros, Ministerium) und lieferten einen Vergleichsmaßstab für die regionale Gruppe.

Die Einzelgruppen wurden in weitgehend homogene „Großgruppen“ zusammen gefasst. Die „Referenzgruppe“ besteht aus Frauenbeauftragten und anerkannten Expertinnen zum Thema. Sie sollte die Aussagen der anderen, meist im Thema unerfahrenen Interviewpartner bewerten bzw. eventuell ergänzen (z.B. bei den sicherlich detaillierteren Vorschlägen der Expertinnen zur besseren Durchsetzung von Gender-Planning).

Struktur des Interview-Leitfadens

Der Leitfaden umfasste vier wesentliche Themenkomplexe und wurde folgendermaßen gegliedert:

- a) Angaben zur befragten Person, ihrer Funktion und ihrer Gender-Kompetenz,
- b) Angaben zur Erfassung dessen, was im Bereich einer genderorientierten Planung bereits durchgeführt wird,
- c) Angaben zu den vermuteten oder tatsächlichen Hindernissen, die einer genderorientierten Verkehrsplanung im Wege stehen und
- d) Aussagen darüber, welche Ansatzpunkte, Maßnahmenvorschläge und Zuständigkeiten für die Implementierung einer genderorientierten Verkehrsplanung als notwendig oder aussichtsreich betrachtet werden.

Im Anhang wird eine Liste von Maßnahmenvorschlägen dargestellt, welche nach ihrer Bedeutung in absteigender Reihenfolge geordnet sind.

3.2 Ergebnisse

Der Gender-Begriff stieß bei den Interviewpartnern weitgehend auf Unkenntnis oder wegen des Anglizismus sogar auf Ablehnung. Auf direkte Nachfrage gab es jedoch unter dem Begriff der rollenspezifischen Planung einige Projekte und Aktivitäten, die einer genderorientierten Verkehrsplanung gleich kommen und deshalb aufgenommen wurden. Deshalb wird im Folgenden häufig zwischen den beiden Begriffen „genderorientierter“ und „rollenspezifischer“ Planung unterschieden.

Kenntnisse über Gender-Planning

Sowohl bei den Befragten der Regionalen Gruppe als auch bei denen der Landesweiten Gruppe ist der Gender-Begriff kaum bekannt. Bei einigen Interviewpartnern weckte er negative Assoziationen: „Warum englisch, schon wieder ein Modewort“. Der Begriff wird, auch wenn er im Einzelfall doch bekannt ist, bisher nicht verwendet, sondern die Begriffe geschlechter- und frauengerecht bevorzugt. Insgesamt gesehen ist der Informationsstand gering, nur einer Verkehrsplanerin ist die dahinter stehende Problematik sehr vertraut. Anders stellt sich die Situation bei den Frauenbeauftragten dar: Sie kennen die Bedeutung des Begriffs und haben sich z.T. damit schon intensiv befasst.

Die Expertinnen verwenden den Gender-Begriff in ihrer Arbeit und pflegen den Austausch mit anderen Expertinnen über Netzwerke. Sie informieren sich im wesentlichen über Fachgruppen und Arbeitskreise.

Geschlechterverhältnis

Beim Geschlechterverhältnis sind zwischen regionaler und landesweiter Gruppe keine Unterschiede zu erkennen: Der Bereich Verkehrsplanung wird von Männern dominiert.

In der verkehrswissenschaftlichen Forschung in Deutschland überwiegen Männer. Der Frauenanteil bei den Bauingenieur-Studierenden beträgt in Stuttgart rund zehn Prozent. Ähnlich sieht es bei den wissenschaftlichen Mitarbeitern aus. Unter den 33 Professoren, die an der Universität Stuttgart Bauingenieuren ausbilden, gibt es nur eine Frau.

In der Verkehrsplanung hingegen gibt es laut Aussage einer Expertin bundesweit eine einzige Professorin.²

Der geringe Frauenanteil an den Universitäten spiegelt sich auch in der praktischen Verkehrsplanung wider. Besonders extrem sieht es in der Verwaltung aus. Hier gibt es kaum Frauen und keine in Führungspositionen. Nur in der Stadtplanung ist der Frauenanteil etwas höher und es gibt auch eine stellvertretende Amtsleiterin.

Gering ist laut Auskunft auch das Interesse der Bürger an Verkehrsthemen. Auch die Frauengruppen beschäftigen sich wenig damit, in der Lokalen-Agenda-Gruppe „Verkehr“ gab es nur zwei Frauen, jedoch 15 Männer.

Dagegen sind in der Politik relativ viele Frauen vertreten. Im Pforzheimer Gemeinderat gibt es 14 Frauen und 26 Männer, darunter drei weibliche Fraktionsvorsitzende, die im

² Frau Professorin C. Hass-Klau lehrt am Fachbereich Bauingenieurwesen der Universität Wuppertal (Fachzentrum Verkehr), Anm. d. Bearb.

für Stadtplanung und viele Verkehrsfragen zuständigen Planungsausschuss mitarbeiten. Die vier Bürgermeister sind alle männlich.

Die Expertinnen gehören zu den wenigen Verkehrsplanerinnen. Sie arbeiten am liebsten mit Frauen zusammen: entweder in festen Arbeitsverhältnissen oder in losen Bündnissen bzw. Arbeitsgemeinschaften.

Hierarchie, Machtverhältnisse

Die Antwort auf diese Frage ergab bei keiner der drei Gruppen eine Überraschung:

Entweder war die Frage nach der Hierarchie für die einzelnen Befragten irrelevant (z.B. für Frauenvereine) oder die Machtverhältnisse ergeben sich aus den Verwaltungsstrukturen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass man bei der Durchsetzung des Gender-Gedankens die informelle Ebene nicht außer Acht lassen sollte. So änderte sich die Radverkehrsplanung in einem Fall nachhaltig, weil der zuständige Amtsleiter eine in diesem Bereich aktive Ehefrau hat.

Planungsvorgaben

Allen interviewten Personen liegen keine Planungsvorgaben zur gendergerechten Planung vor, bzw., im Falle der Expertinnen, nur äußerst selten. Einzelne Maßnahmen wie beispielsweise die Sicherheit von Tiefgaragenplätzen werden unter dem Begriff „frauenfreundlich“ diskutiert. Kritisiert wurde in einem Falle das Fehlen eines Gesamtkonzeptes. Die zuständigen Stadtwerke der Beispielsregion beriefen sich auf das ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg, in dem es u.a. heißt, dass die Belange von Familien, Kindern und Frauen und mobilitätsbehinderten Personen zu berücksichtigen seien.

Die befragten Planungsbüros berücksichtigen z.T. Einzelaspekte wie Sicherheit und familiengerechte Planung.

In Offenburg gibt es diverse Gemeinderatsbeschlüsse zu einzelnen Gender-Maßnahmen, die jedoch nicht unter dem Begriff Gender initiiert wurden. Beispiele solcher Einzelbeschlüsse sind die Beleuchtung von Parks, Straßen und Wartehäusern, die Förderung des Radverkehrs und die Schaffung von Frauenparkplätzen.

Die befragten Verkehrsplanerinnen versuchen aber immer, die Gender-Perspektive in ihre Planung zu integrieren. Manchmal reicht es, den Auftraggebern den Gender-Aspekt nahe zu bringen, manchmal fordern betroffene, an der Planung beteiligte Frauen ihn ein.

Häufig leisten auch Frauengruppen ehrenamtliche Vorarbeit, um ein Gender-Projekt ins Leben zu rufen. Die einzige Institution, die Gender-Themen von sich aus beauftragt, seien die Frauenbeauftragten der Kommunen, die jedoch nur über äußerst geringe Mittel verfügen.

Durchgeführte Aktivitäten und Projekte

In der Beispielsregion als auch landesweit werden keine Maßnahmen gendergerechter Verkehrsplanung durchgeführt und auch keine geschlechtsspezifischen Daten erhoben. Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Gender in der Verkehrsplanung findet nicht statt, jedoch zu frauen- und kinderspezifischen Belangen.

In der Beispielsregion werden nach Aussagen der Interviewpartner Maßnahmen im Bereich des ÖV und IV durchgeführt, die insbesondere Frauen zu Gute kämen. Als Beispiele wären der Einsatz von Niederflurbussen, die Ausleuchtung von Bushaltestellen, abgesenkte Bordsteine und Frauenparkplätze zu nennen.

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen wird auf die Nähe von Versorgungsstandorten und ausreichend bemessener Infrastruktur in dem geplanten Gebiet geachtet, jedoch wurde genau dies von den befragten Frauen bemängelt.

Im Enzkreis werden spezielle Maßnahmen zur Verbesserung der PKW-bezogenen Verkehrssicherheit getroffen, die insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Frauen, Mütter, Kinder, ältere Menschen, Radfahrer) dienen. Als Beispiele werden Kreuzungsumbauten, Fahrbahnteiler mit Überquerungshilfen, Herstellung von Engstellen als Geschwindigkeitsbremsen genannt.

Die Situation von Frauen ist teilweise Thema bei der Straßenraumgestaltung oder bei Fragen der Attraktivität der Innenstädte oder der Schaffung von Begegnungsräumen. Einige Planungsvorgaben auf Landes-, regionaler und kommunaler Ebene versuchen, Dezentralität und Funktionsmischung in die Planung einzubringen.

An bereits durchgeführten Projekten wird das Bemühen deutlich, die Attraktivität des ÖPNV für Frauen zu steigern (z.B. Anschaffung von Niederflurbussen, barrierefreie Haltestellen, Anrufsammeltaxis außerhalb der ÖPNV-Zeiten). Einige Städte geben Zuschüsse für die ÖPNV-Nutzung von Beschäftigten der Stadt.

Die Verbesserung der Situation von Radfahrern und Fußgängern wird angestrebt. In einer Stadt wurde ein integriertes Verkehrskonzept sowie ein Förderprogramm für den Radverkehr mit bevorzugter Ampelschaltung für Busse und Fahrräder sowie Fahrradstellen an zugänglichen Wegen und einer Fahrradstation am Bahnhof mit Werkzeugen etc. entwickelt. Hier ist die Fußgängerzone überwiegend mit dem Rad befahrbar. In

einer anderen Stadt werden Pilotprojekte zur Fußgänger- und Fahrradförderung durchgeführt.

Frauenbeauftragte haben vereinzelt Projekte zur Mobilität von Frauen auf den Weg gebracht. Sie legen im Unterschied zu den anderen befragten Gruppen ein spezielles Augenmerk auf den Sicherheitsaspekt und nennen dabei u.a. Frauenparkplätze, die Zone 30 und übersichtliche und einsichtige Wege. Als Ziel geben sie ein möglichst durchgehendes Radwegenetz an und weisen auf die Mobilität von Frauen im ländlichen Raum als besonderes Problem hin. Alle befragten Expertinnen führen spezifische Frauenprojekte durch. Dazu gehören neben der Arbeit in den eigenen Planungsbüros Workshops, Vortragstätigkeiten, Veröffentlichungen, Studienprojekte und die Mitgliedschaft in Preisgerichten. Sie setzen sich bei geschlechtsneutralen Aufträgen dafür ein, die Situation von Frauen zu berücksichtigen und versuchen, in den von ihnen realisierten Projekten eine geschlechtsspezifische Datenerhebung durchzuführen.

Gender-Planning ist bei ihnen Teil der Unternehmensphilosophie und fester Bestandteil des Alltagsgeschäfts, oftmals beruhend auf den eigenen Erfahrungen als Mutter.

Anstoß zu Gender-Aktivitäten

Die Anstöße zu den wenigen genderorientierten Verkehrsprojekten kommen vor allem von Betroffenen. Sie machen auf entsprechende Probleme aufmerksam (z.B. einzelne Betroffene oder Schulen etc., aber auch über die Lokale Agenda 21 oder Frauengruppen). Diese werden von Kommunalpolitikern oder der Verwaltung aufgenommen und ggf. in Projekte umgesetzt. Manche Vorhaben wie Niederflurbusse haben sich aufgrund einer politischen oder wirtschaftlichen Nachfrage so weit etabliert, dass die Verwaltung von sich aus tätig wird.

Sofern die (meist männlichen) Entscheider gleichermaßen Betroffene sind (z.B. aktive Fahrradfahrer), geht die Verwaltung diese Projekte von sich aus an. Auch eine vollständige Planungsanalyse, bei der alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden, führte zu entsprechenden Maßnahmen.

Die Frauenbeauftragten sehen es häufig als ihre Aufgabe an, Gender-Planning in die Planungsprozesse einzubringen.

Das Engagement für genderorientierte Verkehrsplanung wurde bei den Expertinnen meist durch die eigene Erfahrung in der Familienarbeit ausgelöst. Die Beschäftigung mit dem Thema in Forschung, Lehre oder Planung führte zur persönlichen Weiterbildung und zur Entstehung von (Frauen-)Netzwerken, über die entsprechende Themen in vorhandene Strukturen eingebracht werden.

Ablauf von Entscheidungsprozessen

Es werden keine Entscheidungen zur Verkehrsplanung unter dem Begriff „Gender“ gefällt. Größere, genderorientierte Projekte werden in den Fraktionen und im Kommunalparlament diskutiert und ggf. auf den Weg gebracht, nachdem die Verwaltung Vorschläge oder Stellungnahmen dazu erarbeitet hat. Dies gilt auch für entsprechende Vorgaben in Grundsatzplänen (Regionalplan, Verkehrsleitlinien).

Planungsbüros bekommen inhaltliche Vorgaben von den (kommunalen) Auftraggebern und sind nicht am Entscheidungsprozess beteiligt.

Die Frauenbeauftragten sind als Teil der Verwaltungen dem vorgeschriebenen Prozedere unterworfen. In kritischen Fällen suchen sie sich Verbündete zur besseren Durchsetzung ihres Anliegens. Bei manchen Förderprogrammen ist es Vorschrift, die Frauenbeauftragten zu beteiligen (EU-Vorgabe).

Die Expertinnen versuchen die Entscheidungen der (kommunalen) Planer im Sinne von Gender zu beeinflussen, indem sie die Inhalte in der Forschung und bei ihren Kunden aktiv thematisieren. Eigene direkte Entscheidungen können sie dazu kaum treffen.

Zusammenarbeit mit anderen Stellen / Beteiligung von Bürgern

Im Bereich der Verwaltung wird unterschiedlich intensiv mit anderen verkehrsplanenden Stellen zusammen gearbeitet. Bei den Frauenbeauftragten hängt die Intensität der Zusammenarbeit von ihren Kompetenzen innerhalb der Verwaltung und dem Kenntnisstand bezüglich Verkehrsfragen ab. Sie werden von den zuständigen Stellen oftmals nicht einbezogen, die Zusammenarbeit beschränkt sich auf Problemhinweise. Politiker und Frauenbeauftragte dienen häufig als Drehscheibe innerhalb der Verwaltung und zwischen Bürgern oder anderen Gruppierungen. Die Zusammenarbeit mit Agendagruppen und Umweltverbänden als auch die Bürgerbeteiligung gehen in der Regel nicht über den Rahmen der gesetzlich verankerten Anhörung hinaus. Der Verband Region Stuttgart ragt hier dadurch heraus, dass dort der „FrauenRatschlag“ genauso wie die Umweltverbände bei den Planungen angehört wird.

Die Frauenbeauftragten beziehen Bürger meist stark in (Verkehrs-)Projekte ein (Anhörung, Bürgertelefon, Vor-Ort-Gespräche), weil sie unter anderem dadurch Unterstützung für ihre Anliegen gegenüber der regulären Planungsebene erhalten.

Die Expertinnen arbeiten viel mit Frauenbeauftragten zusammen, weil sie entweder von ihnen in Planungsprozesse eingebunden werden oder selbst mit ihnen Kontakt aufneh-

men. Ansonsten kooperieren sie im üblichen Rahmen mit verschiedenen Verkehrsorganisationen, sofern es die jeweilige Aufgabe erfordert.

So weit sie mit konkreten Planungen befasst sind, ist für sie die Zusammenarbeit mit Bürgern oder Agenda-Gruppen fast schon selbstverständlich und gehört zum Planungsprozess dazu, weil sie dialogische, bürgernahe Planung für selbstverständlich halten.

Persönliche Haltung zu Gender

Die Befragten der landesweiten und der regionalen Gruppe haben unterschiedlichste Haltungen zum Thema der genderorientierten Verkehrsplanung, wobei bei der landesweiten Gruppe die negativen Einstellungen dominieren, was möglicherweise damit zusammenhängt, dass in dieser Gruppe die Männer dominieren. Schon die Frage, ob die Geschlechter verschiedene Ansprüche haben, ist umstritten. Die Gegner dieser These sind der Meinung, dass genderorientierte Verkehrsplanung eine Spartenplanung sei. Gute Stadt- und Verkehrsplanung müsse aber die Bedürfnisse aller Gruppen berücksichtigen.

Die persönliche Einschätzung dazu ist unabhängig von der Funktion der Befragten. Auffällig ist nur, dass die Politikerinnen aller Parteien das Thema als wichtig empfinden. Offensichtlich sind politisch engagierte Frauen für das Thema bereits sensibilisiert.

Das Spektrum der Antworten ist entsprechend breit. Manche haben eine positive Einstellung: „Das Thema ist sehr wichtig, um ein harmonisches Zusammenleben zu fördern. Es besteht gesellschaftlicher Nachholbedarf.“

Andere halten den Gender-Gedanken in der Verkehrsplanung für nicht relevant oder gar für kontraproduktiv. Denn sie meinen, dass „der Gender-Ansatz die Individualisierung der Interessen, die ohnehin schon zu stark sei“ unterstütze. Die dritten halten es punktuell für wichtig, zum Beispiel bei der Sicherheit in öffentlichen Räumen oder der Stadtplanung. Alle von uns interviewten Frauenbeauftragten halten genderorientierte Verkehrsplanung für sehr bedeutend („schon von Berufs wegen“).

Die Expertinnen sind davon überzeugt, dass Frauen und Männer in ihren traditionellen Rollen unterschiedliche Bedürfnisse an die Mobilität haben. Dabei kämen jedoch die Interessen von Frauen in der Verkehrsplanung zu kurz. Deshalb halten sie den Gender-Ansatz für ein zentrales Mittel, um die Lebensqualität zu erhöhen. Gleichzeitig gilt es jedoch, die Rollenverteilung zu verändern: Männer müssten mehr Familienarbeit machen.

Einfluss des Geschlechts auf die Haltung zu Gender und auf Verbesserungsvorschläge

Fast alle weiblichen Befragten halten Gender-Planning für bedeutend, während bei den Männern die Thematik sehr umstritten ist. Die Palette der Antworten reicht bei den weiblichen Befragten von „wichtig“ über „sehr wichtig“ bis „unheimlich wichtig“. Sie sind davon überzeugt, vielfach andere Bedürfnisse zu haben als Männer und halten ihre Interessen bisher für vernachlässigt. So ist Gender-Planning für viele ein möglicher Weg, um mehr Gleichberechtigung in der Mobilität zu erreichen.

Lediglich für zwei befragte Frauen spielt die Gender-Thematik keine Rolle. Sie betonen zwar ihr Engagement für die Emanzipation, aber beim Verkehr gäbe es keine Differenzen zwischen den Geschlechtern. Dort hätten Männer und Frauen gleiche Bedürfnisse.

Bei den befragten Männern hält die knappe Mehrheit Gender-Planning für unwichtig oder für die Verkehrsplanung nicht relevant. Diese Männer betonen gleichzeitig, dass Männer und Frauen keine unterschiedlichen Bedürfnisse hätten, mit Ausnahme höherer Sicherheitsbedürfnisse. Andere halten Gender-Planning für Spartenplanung, die einseitig die Interessen einer Gruppe fördere. Allerdings kommen von Männern auch Alternativvorschläge. Einer plädiert für familiengerechte Planung, ein anderer für rollenspezifische Verkehrsplanung.

Aber es gibt auch Männer, die Gender-Planning als bedeutend empfinden. Sie sind der Auffassung, dass es verschiedene Bedürfnisse der Geschlechter an die Verkehrsplanung gäbe oder dass Frauen ein wichtiger ökonomischer Faktor seien. Ein Forscher schlägt vor, „das Gender-Thema querschnittsmäßig in den Lehrinhalten zu verankern, also Gender Mainstreaming durchzuführen“.

Bei den Lösungsvorschlägen zur besseren Durchsetzung von Gender-Planning lassen sich nur geringe geschlechtsspezifische Unterschiede feststellen. Auch männliche Befragte haben Ideen um die Situation zu verbessern. Ihre Vorschläge sind zwar nicht so zahlreich, aber inhaltlich ähnlich. Genau wie die Frauen schlagen sie vor, Männer zu sensibilisieren, entsprechende Verordnungen und Gesetze zu erlassen, das Image von Gender zu verbessern, eine „Gender-Verträglichkeits-Prüfung“ einzuführen sowie Führungspositionen verstärkt mit Frauen zu besetzen. Allerdings kommen die Lösungsvorschläge von den Männern, die für Gender aufgeschlossen sind. Fazit: Die Zahl und Art der Ansatzpunkte korrelieren nicht direkt mit dem Geschlecht, sondern mit der persönlichen Haltung zu Gender.

Einfluss der persönlichen Verhältnisse auf die Haltung zu Gender

Die befragten Eltern und Kinderlosen haben keine unterschiedliche Haltung zu Gender. In beiden Gruppen dominieren die Befürworter. Interessant dabei: Die Elternteile, die Gender ablehnen, sind fast alles Väter, die in klassischen Rollenverhältnissen leben: Der Mann ist der Hauptverdiener und überlässt die Kinderbetreuung seiner Frau.

Der Umkehrschluss, dass Frauen ohne Kinder sich weniger für die Integration von Gender-Planning in die Verkehrsplanung engagieren, lässt die Untersuchung jedoch nicht zu. Fast alle der von uns befragten Frauen ohne Kinder halten Gender-Planning für bedeutend. Dies hat sicherlich mit der Funktion der Befragten zu tun. So setzen sich auch Frauenbeauftragte ohne Kinder für die Interessen von Müttern ein.

Dagegen sind Frauen, die weder in ihrer Ausbildung noch in der privaten Situation für Gender-Belange sensibilisiert wurden, und sich in klassischen Männer-Rollen oder -Berufen bewegen, Gender gegenüber eher skeptisch. Umgekehrt geben die Expertinnen an, dass gerade die persönliche Betroffenheit sie zum Gender-Engagement veranlasst habe.

Hindernisse

Für alle Interviewten ist die größte Hürde bei der Integration von Gender-Planning das fehlende Bewusstsein bei Planern und Politikern. Weitere wichtige Hindernisse wurden in den Kosten für mögliche Gender-Maßnahmen (z.B. Bordsteinabsenkung, breite Aufzüge) und der geringe Frauenanteil unter den Verkehrsplanern gesehen. Eine Befragte gibt zu bedenken, dass selbst wenn Frauen Spitzenfunktionen innehaben, das noch keine Garantie für mehr Gender-Planning sei. Denn häufig gelangten Frauen mit männlicher Perspektive leichter in Führungspositionen.

Als weiteres Hindernis wird die Innovationsfeindlichkeit der Verwaltung gesehen, so dass neue Ansätze wie Gender auf der Strecke bleiben.

Die Frauenbeauftragten sehen neben einer männlich dominierten (auf Zahlen und technische Machbarkeit fixierte) Verkehrsplanung folgende Probleme:

- mangelnde gesetzliche Grundlagen und Vorschriften
- wirtschaftliche und ökologische Interessen haben Vorrang vor Fraueninteressen (Kosten als „Totschlagargument“)
- fehlende Sanktionsmöglichkeiten um Fehlplanungen zu verhindern oder zu bestrafen

Alle Expertinnen sind sich einig, dass der Frauenanteil in der Verkehrsplanung viel zu gering ist. Das hat ihrer Meinung nach schwerwiegende Folgen: „Planer seien meist ältere Technokraten, die ihre Pläne nicht von Laien ändern lassen wollten“. Das heißt: Bürgerbeteiligung und sogenannte dialogische Planung, bei der Frauen ihre Bedürfnisse einbringen können, werden weitgehend vermieden. Da Männer aber andere Alltagserfahrungen als Frauen haben, bestimmen ihre Erfahrungen und ihr Denken die Verkehrsplanung. Auch Gesetze und Richtlinien seien männerdominiert. Außerdem müssten Bürgerforen frauengerechter gestaltet werden, indem kleinere Gruppen gebildet und weniger Abendtermine angesetzt werden.

An den Universitäten werden Widerstände gegen Gender-Planning beklagt. Männer hätten ein technisches Machbarkeitsdenken nach dem Motto „Mit Technik ist alles möglich“. Letztlich geht es aber vermutlich – und da sind die Expertinnen die einzige Gruppe, die das anspricht – vor allem auch um Macht. Die Männer fürchteten sich, Terrain zu verlieren. Solange Frauen so unterrepräsentiert sind, müssen sie ständig begründen und erklären, warum ihre Interessen wichtig seien. Männer-Interessen würden dagegen unter dem Deckmäntelchen, für alle zu planen, ständig und selbstverständlich durchgesetzt.

3.3 Maßnahmenvorschläge

a) der Regionalen Gruppe

Gender-Mainstreaming

Im Sinne des Gender Mainstreaming-Ansatzes, die Entscheidungsprozesse in allen Politik- und Arbeitsbereichen einer Organisation, hier eher Verwaltung, zu reorganisieren, zu verbessern und zu entwickeln, wird die gesetzliche Verankerung und die Aufstellung von Richtlinien und Leitfäden einer gendergerechten Verkehrsplanung als entscheidend für eine Implementierung gesehen. Es brauche politische Beschlüsse, Verordnungen, Gesetze und Regelungen, sowie Anreize zur Berücksichtigung von Gender und positive Sanktionierungen.

Es werden geschlechtsspezifische Datenerhebungen als Grundlage für die Verkehrsplanung vorgeschlagen, darüber hinaus sollten verbindliche Checklisten eingeführt werden, die die Berücksichtigung von Gender-Interessen sicherstellen. Wie die Umweltverträglichkeit müsste die Beachtung von Gender zum Prüfkriterium, zu einem Merkposten werden, der nicht vergessen werden darf. Es wird jedoch die Auffassung vertreten, dass

Checklisten nur dann Sinn machen, wenn die Punkte von einer anderen Stelle überprüft und sanktioniert werden. Initiativen auf Landes- und Regierungspräsidiums-Ebene seien nicht sehr sinnvoll, jede Stadt müsse ihre eigene Lösung erarbeiten.

Die Mittelvergabe sollte an die Berücksichtigung von Gender-Interessen geknüpft werden und Planung ressortübergreifend geschehen. Konkret wird vorgeschlagen, dass eine Arbeitsgruppe aus Politik und betroffenen Ämtern eine Konzeption „Sozialverträgliches Pforzheim“ entwickeln sollte. Die Einrichtung einer Projektstelle, die einen praktikablen Vorschlag zur Berücksichtigung von Gender erarbeitet, wird als hilfreich erachtet. Die Beteiligung der Frauenbeauftragten und Gender-Experten wird vorgeschlagen. Sie sollten evtl. ein Veto-Recht erhalten, aber gleichzeitig wird auch darauf hingewiesen, dass die Frauenbeauftragten bei der derzeitigen personellen und finanziellen Ausstattung all dies nicht leisten könnten.

Bewusstseinsbildung

Ein weiterer Ansatzpunkt wird in einem geänderten Bewusstsein und einem Umdenken in der Bevölkerung und der Verwaltung gesehen. Gender-Themen müssten Bestandteil bei der Aus- und Fortbildung von Verkehrsplanern werden. Darüber hinaus sollte es Fachtagungen und Fortbildungen zum Thema geben. Das Rollenverständnis müsse sich ändern, Männer müssten stärker sensibilisiert werden und lernen, sich besser in die Situation anderer Gruppen hineinzusetzen.

Bürgerbeteiligung

Zahlreiche Vorschläge zielen auf eine Erhöhung der Bürger-Beteiligung und die Berücksichtigung der Bürgervorschläge und -konzepte ab. Dazu können regelmäßige Fragerunden, (auch schriftliche und anonyme) Vorschlagsmöglichkeiten, transparente Planungsverfahren und die Abstimmung der Planung auf den Bürgerbedarf dienen.

Erhöhung des Frauenanteils

Die Erhöhung des Frauenanteils in den entsprechenden Berufen und Gremien wird als eine hilfreiche Maßnahme für eine gendergerechte Verkehrsplanung gesehen. Dafür sei die Quote zwar ein bedauerliches, aber notwendiges Instrument. Die Zugangsvoraussetzungen von Mädchen in die technischen Berufe zu verbessern, wäre ein Schritt in diese Richtung.

Als **Akteure**, die eine Implementierung des Gender-Ansatzes in der Verkehrsplanung forcieren müssten, werden die überregionale, die regionale und die lokale Politik sowie die Stadtverwaltung genannt. Schulen und Ausbildungsstätten werden aufgefordert, an

der Veränderung des Bildes von Frauen mitzuwirken. Darüber hinaus müsse jeder Einzelne an der Umsetzung der Gleichberechtigung mitarbeiten.

b) der Landesweiten Gruppe

Die landesweit Befragten setzen bei der Frage nach Ansatzpunkten und Maßnahmevorschlägen insbesondere auf Bewusstseinsbildung, rechtliche Regelungen und die Einführung von Frauenfördermaßnahmen.

Bewusstseinsbildung

Schon in der Kindheit, in der Schule und in der Ausbildung/Studium sollte ein ganzheitliches Denken vermittelt werden. In die Ausbildung von Planenden müsste der soziale Aspekt eingebaut werden. Darüber hinaus wird eine Bewusstseinsveränderung bei den Entscheidungsträgern in Politik, Verwaltung und Wirtschaft verlangt. Ziel wäre es, dass Investoreninteressen zugunsten von Gleichstellung zurückgeschraubt werden und sich Architekten und Stadtplaner gegenüber Wirtschaftsförderern durchsetzen. Es wäre notwendig, vom „mittleren Planungsmenschen“ wegzukommen und die Biographien und unterschiedlichen Lebensphasen von Frauen zu berücksichtigen. Schulungen und Trainings (Gender-Trainings) sollten zur Schärfung des Blicks für Gender bei Planenden und Entscheidenden durchgeführt werden.

Gender-Mainstreaming

Bei allen Planungen sollte eine vom Gemeinderat verabschiedete Konzeption „Frauenfreundliche Stadt“ als Gender-Interessenscheck eingeführt und die Zielvorgaben auf allen Ebenen entsprechend geändert werden. Ein Experte mit Gender-Kompetenz sollte bei allen Institutionen zur Verkehrsplanung mitwirken. Gender müsste in die Planung integriert, Check-Listen sollten erstellt und alle Entwürfe auf die Berücksichtigung von Gender überprüft werden. Es wird als hilfreich erachtet, die Mittelvergabe an die Berücksichtigung von Gender zu binden. Eine Befragte ist der Meinung, in den Grundsatzreferaten müsste eine Gender-Expertin vertreten sein. Insgesamt wird vorgeschlagen, genderbewusste Frauen in die Prozesse zu integrieren.

Auf die Frage „Wer müsste handeln?“ werden die Hochschulen genannt, die Kommunen, die bisher Benachteiligten - also die Frauen -, die sich wehren müssten, die Frauenbeauftragten, die Bürgerschaft sowie die Auftraggeber, die die Verwaltung dazu bewegen müssten, die Gewichte in Richtung soziale und ästhetische Belange zu verschieben.

Erhöhung des Frauenanteils

Mehr Frauen müssten nach Auffassung der Interviewpartner dieser Gruppe in Leitungspositionen mit Entscheidungskompetenz vertreten sein. Die Quote wird dabei als Hilfsmittel auf dem Weg zu Gender-Planning betrachtet, dabei wird aber auch die Gefahr gesehen, dass die Qualifikation außer Acht gelassen wird. Heute schon seien Frauen durchsetzungsfähiger und kaltschnäuziger. Ein Befragter ist der Auffassung, dass menschengerechte Planung wichtiger wäre als eine genderorientierte. Ein höherer Frauenanteil in der Ausbildung nütze nichts, denn „die Sorte Frau, die Bauingenieur studiert, ist nicht sensibel für das Thema“.

Bürgerbeteiligung

Auch die landesweite Gruppe sieht in der Beteiligung von Bürger- und Frauengruppen eine Möglichkeit, Gender-Interessen in die Planung zu integrieren. Es wird gefordert, die Ergebnisse von Bürgerbefragungen auch umzusetzen.

c) der Referenzgruppe

Die Referenzgruppe und hier insbesondere die Expertinnen nennen die meisten und die konkretesten Ansatzpunkte. Sie sind sehr an Alltagserfordernissen und -erfahrungen orientiert und verweisen auf bereits vorliegende Veröffentlichungen. Im Gegensatz zu den anderen befragten Gruppen sehen sie die Ansatzpunkte nicht so sehr in der Bewusstseinsbildung, sondern setzen vielmehr auf verbindliche Regelungen und die Erhöhung des Frauenanteils in den entscheidenden Positionen. Außerdem nennen sie die aktive Einbeziehung der Bürgerschaft in Planungsprozesse als eine Erfolg versprechende Maßnahme bei der Umsetzung von Gender-Planning.

Es gehe nicht um die Erforschung von Neuem, sondern vielmehr um die Umsetzung der bisher vorliegenden Kenntnisse und Grundlagen, die in Handreichungen und Arbeitspapieren veröffentlicht sind. Die Expertinnen sehen zusätzliche Ansatzpunkte in einem veränderten Selbstverständnis der Planer, das vermittlungs- und dialogorientierter sein sollte, sowie in Frauennetzwerken und persönlichem Austausch.

Gender-Mainstreaming

Die Referenzgruppe benennt explizit die Einführung von Gender-Mainstreaming. Vorgaben für Gender müssten von oben kommen, damit die Verwaltung reagiere. In die Gesetzestexte und die Vorgaben bzw. Richtlinien für Landes- und Regionalplanung müssten explizit Klauseln für Frauenbelange aufgenommen und im Begründungsteil

erklärt werden, warum Frauenbelange nicht berücksichtigt sind. Um von Zufälligkeiten wegzukommen, wird die Einführung von Controlling vorgeschlagen.

Gender müsse verbindlich in der Ausbildung von Planern und sonstigen Verantwortlichen verankert sein.

Bei der Planung, Entscheidung und Umsetzung von Verkehrsprojekten müsse eine Gender-Prüfung eingeführt werden.

Gender sollte ein öffentlicher Belang sein, der zu berücksichtigen ist, ebenso müssten die Frauenbeauftragten als Trägerinnen öffentlicher Belange gehört werden.

Die für die Berücksichtigung von Frauenbelangen notwendigen Finanzmittel müssten zur Verfügung gestellt werden. Eine Möglichkeit bestehe in der Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) dahingehend, dass frauengerechte Mobilitätsbedarfe berücksichtigt werden müssen.

Auch die Kommunen müssten den Gender-Begriff füllen, indem sie beispielsweise Ausschreibungen veranlassen, die frauenspezifische Belange einfordern.

Bestehende Planungskriterien und die verkehrspolitischen Konzepte müssten insgesamt um das Kriterium Geschlechtergerechtigkeit, beispielsweise mit Hilfe von Checklisten, erweitert werden. In Forschung und Lehre müsste der Gender-Aspekt fest verankert werden, indem Gender-Kriterien entwickelt werden.

Erhöhung des Frauenanteils

Frauenbeauftragte nennen als Ansatzpunkt für die Umsetzung einer gendergerechten Verkehrsplanung die Erhöhung des Frauenanteils bei den Auszubildenden und in den Arbeitsbereichen. Die Expertinnen gehen am weitesten und sind am konkretesten: Sie benennen explizit die Forschung und Lehre, die Ministerien und die Beiräte, die Forschungsmittel vergeben, und erachten die Besetzung von Führungs- und Leitungsfunktionen mit Frauen als notwendig. In der Quote wird ein Ansatzpunkt gesehen, wobei von einer Befragten die 50%-Quote wegen des bisher geringen Frauenanteils als problematisch betrachtet wird. Insgesamt sollten die Mitwirkungsmöglichkeiten von Frauen erweitert werden. Wichtig sei es, auf die Gender-Kompetenz der Planenden zu achten, denn auch bei Frauen gebe es Unverständnis für Gender-Fragen und manche Männer seien durchaus gendersensibel. Wichtig sei es, den Mädchen die Angst vor den Naturwissenschaften zu nehmen.

Bürgerbeteiligung

Stärker als die anderen Gruppen nennen die Frauenbeauftragten und die Expertinnen die Beteiligung von Bürger- und Frauengruppen an Planungsprozessen. Dafür seien Beteili-

gungsverfahren zu entwickeln, die auch Frauen ansprechen und zu Zeiten stattfinden, an denen Mütter und Väter auch teilnehmen können. Die Alltagserfahrungen und das Alltagswissen der von der Planung betroffenen Frauen müsse mehr als bisher in die Planungsprozesse einfließen.

Bewusstseinsbildung

Als wichtiger Ansatzpunkt wird darüber hinaus die stärkere Sensibilisierung der Mitarbeiterschaft und die Fortbildung in den Ämtern genannt. Das kann durch Gender-Trainings, Stadtpaziergänge, Fortbildungsveranstaltungen und Informationsvermittlung für die Verwaltungsleute und Planer geschehen, die den Frauenalltag zu wenig erleben und denen er auf diese Weise vermittelt wird.

Als **Akteure** nennen die Frauenbeauftragten und Expertinnen vor allem die politische Führung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene, sie müsse das Konzept Gender wollen und entsprechende Maßnahmen auf den Weg bringen (Änderung des kontraproduktiven Bundesverkehrsweegeplanes, Baugesetzgebung: Treppenbreite, Parkhäuser etc.). Die Expertinnen nennen darüber hinaus die kommunalen Spitzenverbände, den Städtetag, den Gemeindetag, die Kommission „Frau und Verkehr“, die Regionalverbände und die Forschung. Auch die Frauenbeauftragten müssten in den Planungsprozessen stärkere Einflussmöglichkeiten bekommen.

Es werden außerdem die Verwaltung und die Ämter (sowohl die Führung als auch die Fachbereiche), sowie alle Menschen mit Entscheidungskompetenz als Akteure genannt. Nach Ansicht der Frauenbeauftragten und der Expertinnen sollten Bürger- und Frauengruppen, beispielsweise im Rahmen der Agenda-Prozesse, sowie einzelne Bürgerinnen und Bürger zu Handelnden werden.

3.4 Schnittstellen und Kommunikationsebenen

Verkehrsplanung findet auf mehreren Ebenen statt und besitzt je nach Ebene unterschiedliche Planungsbefugnisse und Abhängigkeiten. In der vorliegenden Untersuchung werden folgende Gruppen unterschieden: politische Ebene, administrative Ebene, Ebene der Verkehrsunternehmen, die Ebene der privaten Planungsbüros sowie die Ebene der Bürgerschaft. Einzelne Gruppen werden zusätzlich auf Bundes-, Landes-, Regional- und Kommunalebene diversifiziert.

Das Miteinander der am Planungsprozess Beteiligten in Politik, Lehre/Forschung, Verwaltung, Planungsbüros und von Bürgergruppen ist eine unabdingbare Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des Gender-Planning.

Daher werden hier die in der Untersuchung identifizierten Schnittstellen benannt, die im Verkehrsplanungsprozess die entsprechenden Inhalte zu einer Zielgruppe transportieren. Insbesondere die Frauengruppen und Expertinnen betonen die Wichtigkeit einer ganzheitlichen Planung, bei der die Agierenden fächer- und ressortübergreifend miteinander zusammen arbeiten sollten.

Als Ergebnis der Befragung werden folgende zehn Schnittstellen identifiziert. Davon sind vier Schnittstellen (Nr.1-3 aus der kommunalen, Nr. 5 aus der Landesebene) besonders wichtig, um Gender-Planning zu fördern. Um einen durchgreifenden Erfolg zu erzielen, sollten die übrigen sechs Schnittstellen dennoch nicht vernachlässigt werden.

Kommunale Ebene

1. Regional- und Kommunalpolitiker/innen / Parteien

Die Regional- und Kommunalpolitiker können durch eine Berücksichtigung von Gender bei den Vorgaben an die Verwaltung und bei den von der Verwaltung vorgelegten Entscheidungsgrundlagen maßgeblich Einfluss auf die Gestaltung von Gender-Planning nehmen und genderbewusste Maßnahmen und Mitarbeitende gezielt fördern. Umgekehrt könnten ihre Vorgaben dafür sorgen, dass die fehlende Umsetzung von Gender-Planning sanktioniert wird.

Darüber hinaus fungieren die Regional- und Kommunalpolitiker als Schnittstellen zwischen der Bürgerschaft, der entsprechenden Kommunalverwaltung und den Landesverwaltungen.

2. (Ober-)Bürgermeister/innen

Die Bürgermeister/innen fungieren als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Gemeinderat und haben aufgrund ihrer Doppelrolle als Verwaltungschefs und Vorsitzende des Gemeinderats in Baden-Württemberg ein besonderes Gewicht.

3. Fachleute der Verkehrs-, Städte-, Regionalplanung in der Kommunalverwaltung

Die Verkehrsexperten in der Kommunalverwaltung sind Bindeglied zwischen Politik und Ausführenden und haben aufgrund ihrer Fachkompetenz die Möglichkeit, entscheidend an der Bewusstseinsbildung und an der Planung mitzuwirken. Darüber hinaus vermitteln sie zwischen Politik und Bürger/innen.

4. Frauenbeauftragte

Die Frauenbeauftragten haben eine besondere Funktion als Schnittstelle zwischen politischer und Verwaltungsebene sowie als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Politik einerseits und den Interessen von Frauengruppen andererseits. Wenn Gender-Planning eingeführt werden soll, ist ihre Beteiligung als Querschnittsstelle in Planungsvorhaben sicherzustellen. Aber auch durch eigenes Engagement können sie Gender-Aktivitäten ins Rollen bringen, solange sie gut informiert sind.

Die Bundes- und Landesebene

5. Forschung und Lehre

Die Universitäten sind eine wichtige Schnittstelle bei der Erforschung und Umsetzung von Gender-Belangen und der Übertragung in die verkehrsplanerische Praxis. Dozenten und Professoren bilden darüber hinaus die Schnittstelle zwischen den Personen, die für die Lehr- und Studienplangestaltung verantwortlich sind und den Studierenden bzw. den Fachleuten in der Verkehrsplanung. Wer Einfluss nehmen will auf die Ausbildung der Verkehrsplaner, muss die Dozenten entsprechend vorbereiten. Eine wichtige Rolle als Multiplikatoren können neben verschiedenen Fortbildungsinstituten und Berufsverbänden auch die Verwaltungsfachschulen als Ausbildungsstätte spielen.

6. Landes- und Bundespolitik / Parteien

Um Gender-Planning gesetzlich zu verankern, müssen die Landes- und Bundespolitiker überzeugt werden. Schließlich bilden sie die Schnittstelle zwischen den Wählern und der Verwaltung. Sie treffen Entscheidungen über überörtliche Vorhaben der Verkehrsplanung, die maßgeblich für die unteren Behörden sind. Gesetze, Förderrichtlinien und Bewertungsverfahren (z.B. standardisierte Bewertung) geben genaue Kriterien vor, die zu berücksichtigen sind, wenn ein bestimmtes Planungsvorhaben durch öffentliche Mittel (z.B. das GVFG) gefördert werden soll. Das bedeutet: Wenn Gender-Planning effektiv umgesetzt werden soll, müssen Regelwerke durch die übergeordneten politischen Stellen verbindlich eingeführt und umgesetzt werden.

7. Fachleute in Landes- und Bundesverwaltung für Verkehr, Städte- und Regionalplanung sowie für Bildung

Die Zuständigen in den Ministerien stellen den Kontakt zwischen der Politik und der Verkehrsplanung her. Ihre Aufgabe ist es, von der Politik vorgegebene, aber auch eigene Maßnahmenvorschläge zum Gender-Planning zu vermitteln. Außerdem können sie die Gestaltung der Lehr- und Studienpläne beeinflussen. Von daher kommt ihnen im Bereich der Schule (Stichwort „Vermittlung eines gleichberechtigten Rollenverhaltens“), der Forschung und Lehre eine entscheidende Bedeutung zu.

Sonstige

8. Agenda- und Frauengruppen sowie Umweltverbände

Die Bürgergruppen bzw. Interessenverbände engagieren sich als Sprachrohr der betroffenen Bürger (Frauen, Umweltinteressierte). Die Bürgerinnen und Bürger fordern in Frauengruppen, im Rahmen des Agenda 21-Prozesses oder als Umweltverband Gender-Planning ein und üben entsprechend öffentlichen Druck auf Politik und Verwaltung aus.

9. Planungsbüros

Die Planungsbüros sind eine weitere Schnittstelle zwischen der Gender-Lobby und der Verwaltung/Politik. Sie setzen sowohl gesetzliche Vorgaben als auch die Ergebnisse der wissenschaftlichen Gender-Forschung in die Praxis um und beraten ihre Auftraggeber.

10. Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen stellen die Schnittstelle zwischen Kunden und Aufgabenträgern dar. Sie operationalisieren die Verwaltungsvorgaben (Verkehrssysteme, Fahrzeuge, Haltestellengestaltung, Tarifgestaltung, Vertaktung/ Verknüpfung der Verkehrssysteme, Marketing) und setzen damit zahlreiche genderorientierte Verkehrsaufgaben um.

4 Normenanalyse

Das Ziel dieser Normenanalyse ist es, die Berücksichtigung des Gender-Aspekts in den für die Verkehrsplanung relevanten Normen zu analysieren und daraus Planungserfordernisse zu identifizieren.

Die rechtlichen Grundlagen für die Verkehrsplanung ergeben sich aus den Gesetzen der Raumordnung und Landesplanung sowie den Fachplanungsgesetzen. Weiterhin relevant sind die Richtlinien der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und die Normen des Deutschen Instituts für Normung (DIN), die anerkannte Regeln der Technik sind. Alle Normen wurden zum einen hinsichtlich der ausdrücklichen Nennung von Interessen der relevanten Personengruppen und zum anderen dahingehend geprüft, ob sie mit den Zielen einer genderorientierten Verkehrsplanung zu vereinbaren sind, bzw. diese fördern (s. auch Tabelle im Anhang).

4.1 Gesetze der Raumordnung- und Landesplanung

Die kommunale Verkehrsplanung ist Teil des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinden (Art. 28 GG). Laut § 1 Abs. 4 des Baugesetzbuches (BauGB) sind die Bauleitpläne der Kommunen den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Rechtsgrundlagen hierfür sind das Raumordnungsgesetz (ROG) und die Landesplanungsgesetze der Länder. Aufgabe der Bauleitplanung ist, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten. Sie beinhaltet auch die Planung von Verkehrswegen. Der ÖPNV gehört nach § 1 Abs. 5 Nr. 8 BauGB zu den in der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Belangen.

Planungen für den öffentlichen Nahverkehr sind laut Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (ÖPNVG-BW) mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen (vgl. § 3 Abs. 1 ÖPNVG-BW). Regelungen der Landesbauordnung (LBO-BW) betreffen bei öffentlichen Verkehrsanlagen nur die Gebäude (Schalter- und Abfertigungsräume).

In den Gesetzen der Raumordnung und Landesplanung werden im Landesentwicklungsplan (LEP) 2000 (Anhörungsentwurf), in der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO-BW) und im Baugesetzbuch (BauGB) genderrelevante Planungsaspekte explizit benannt, während beim ROG und beim Landesplanungsgesetz Baden-

Württemberg (LPIG-BW) Abschnitte zu identifizieren sind, die mit Gender-Belangen übereinstimmen. Im LEP, in der LBO-BW und im BauGB sollen die Interessen, Bedürfnisse und Belange von Frauen, Familien und Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen berücksichtigt werden. Die LBO weist an, die Belange der genannten Personengruppen „nach Möglichkeit“ einzubeziehen. Eine Ausnahme wird gewährt, wenn die Anlage durch Nutzungsänderung oder bauliche Änderung einer bestehenden Anlage entsteht. Wie diese Bedürfnisse für die einzelnen Gruppen aussehen und wie diese auszufüllen sind, wird nicht näher ausgeführt.

Die weiteren Bestimmungen dieser Gesetze, z.B. BauGB, beinhalten Aussagen, die einer genderorientierten Verkehrsplanung entsprechen, so beispielsweise das Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung (§ 1 Abs.5 Nr. 8 BauGB).

Im ROG entsprechen Ziele, wie z.B. die dezentrale Siedlungsstruktur, die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und die Sicherung der gleichwertigen Lebensbedingungen in den Teilräumen den Zielen einer genderorientierten Planung. Das LPIG-BW, Grundlage für die Aufstellung des LEP macht keine derartigen Aussagen.

4.2 Fachplanungsgesetze

Im Zuge der Regionalisierung der Bahn wurde u.a. die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) der Bundeseisenbahnen auf die Länder verlagert. Das Regionalisierungsgesetz regelt die Verteilung der Finanzmittel und definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine öffentliche Aufgabe, welche in den ÖPNV-Gesetzen der Länder geregelt werden. Das ÖPNVG-BW bestimmt die Aufgabenträger für den SPNV und den straßengebundenen ÖV sowie den Inhalt und die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Auch das Personenbeförderungs-Gesetz (PbefG), welches die rechtliche Grundlage des Linienverkehrs im straßengebundenen ÖV ist, regelt die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in Verantwortung der Länder.

Nur zwei Gesetze dieser Kategorie weisen ausdrücklich auf die Berücksichtigung von genderorientierten Belangen hin. Es sind dies das ÖPNVG-BW und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Das ÖPNVG-BW enthält eine Soll-Bestimmung: „Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten

Fahrzeugen vorgesehen werden.“ (§ 4 Abs. 8 ÖPNVG-BW). In einer Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt und Verkehr (Drucksache 12/5235, 31.05.2000) heißt es dazu, dass die Beachtung der Belange dieser Personen weit über die Aufstellung allgemeiner programmatischer Ziele in einem Rahmenplan hinausgehe und dass vielmehr bei jeder Einzelentscheidung deren Belange zu berücksichtigen seien. Dies solle unabhängig davon geschehen, ob im Nahverkehrsplan hierzu Ausführungen gemacht wurden oder nicht. Wenn diese Belange nicht in einem Nahverkehrsplan auftauchen würden, könne man nicht davon ausgehen, dass diese Belange unberücksichtigt bleiben. In einigen Nahverkehrsplänen wurden entsprechende, ergänzende Ausführungen gemacht, so z. B. ein Kapitel „Berücksichtigung von Belangen mobilitätsbeeinträchtigter Personen, Kindern und Frauen“ (Tuttlingen), die Anhörung von Behinderteneinrichtungen im Landkreis (Waldshut-Tiengen) oder die Einsetzung eines Arbeitskreises für Behinderte mit Vertretern aus Behindertengruppen, Politik und Verwaltung, dessen Vorschläge in den Nahverkehrsplan einfließen (Stadt Ulm).

Weiterhin enthält das ÖPNVG-BW Ziele einer genderorientierten Verkehrsplanung, wie die bedarfsgerechte Gestaltung der Linienführung und der Fahrpläne oder der benutzerfreundlichen Gestaltung der Umsteigeanlagen zwischen den Linien und Verkehrsmitteln des ÖPNV sowie zum Fernverkehr und zum Individualverkehr (§ 4, Abs. 2 u. 3).

Das GVFG bestimmt die Gewährung von Finanzhilfen durch den Bund bei kommunalen Verkehrsprojekten mit dem Ziel, Gemeinden bei der Finanzierung von Vorhaben, die der Verbesserung der örtlichen Verkehrsverhältnisse dienen, zu unterstützen. Im GVFG ist die Berücksichtigung der Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbehinderung Voraussetzung für die Förderung eines Vorhabens.

Das Regionalisierungsgesetz bezeichnet die „Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV“ als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und entspricht somit im Grundsatz den Zielen einer genderorientierten Verkehrsplanung, während das Personenbeförderungsgesetz keine Hinweise hierzu gibt.

Ähnlich wie bei den Gesetzen der Raumordnung und Landesplanung werden auch bei dieser Kategorie keine näheren Angaben zur konkreteren Ausgestaltung der Interessen der Gendergruppen gemacht.

4.3 Bau- und Betriebsordnungen

In dieser Kategorie wurden die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BO-Strab) sowie die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) analysiert. Die BO-Strab regelt u.a. die allgemeinen Anforderungen an den Bau der Betriebsanlagen und Fahrzeuge sowie an den Betrieb. Hier werden Maßnahmen, die der „Gender-Gruppe“ die Benutzung der Betriebsanlagen erleichtern, zu den baulichen Anforderungen gezählt. Die Verordnung macht nähere Angaben zu Höhen von Bahnsteigoberflächen, Fahrzeugtrittstufen und Fahrzeugboden, ohne genauere Maßangaben zu verwenden.

In der EBO werden im Wesentlichen Vorschriften zur Ausstattung von Bahnanlagen und Fahrzeugen aufgelistet. Sie enthält lediglich eine allgemein gefasste Aussage, dass die Vorschriften der Verordnung so anzuwenden sind, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte und ältere Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten erleichtert wird.

4.4 Straßenverkehrsrecht

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) wird hinsichtlich der Ausgestaltung der Parkplätze auf die DIN 18024-1 (s.u.) verwiesen, während die Straßenverkehrsordnung (StVO) Parkerleichterungen für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde vorsieht, wie z.B. das Halten in Fußgängerzonen und im eingeschränkten Halteverbot. Eine genderorientierte Ausgestaltung im Sinne familienfreundlicher Parkplätze mit genügend Platz, um beispielsweise Kindern beim Ein- und Aussteigen zu helfen und Kinderwagen zu verladen, beinhaltet keine der Vorschriften.

4.5 Richtlinien und Empfehlungen

Für die barrierefreie Planung, Ausführung und Ausstattung von Straßen, Plätzen, Wegen, öffentlichen Verkehrs- und Grünanlagen und Zugängen zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Spielplätzen gilt die DIN 18024, Teil 1 des Deutschen Instituts für Normung. Sie beinhaltet konkrete Maße zu Bewegungsflächen, Begegnungsflächen, Türen,

Fußgängerverkehrsflächen, Treppen, Rampen und Aufzügen sowie zur Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen und Bahnsteigen.

Von der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV) gibt es zahlreiche Empfehlungen für die genderorientierte Verkehrsplanung (s. Tab. im Anhang). Sie bieten konkrete Ausführungsvorschläge und Beispiele für die Berücksichtigung von verschiedenen Personengruppen in der Verkehrsplanung an, jedoch nicht unter dem Begriff „genderorientiert“. Diese technischen Regelwerke gelten als anerkannte Regeln der Technik, sind jedoch nicht rechtsverbindlich.

4.6 Zusammenfassung und Fazit

Der Begriff „Gender“ wird in keiner Norm verwendet, jedoch finden sich Formulierungen, die die Bedürfnisse der „Gender-Gruppe“ berücksichtigen. Es finden sich kaum Spezifizierungen, wie die Vorgaben und Interessen dieser Menschen umzusetzen sind. Es werden lediglich allgemein gehaltene Aussagen verwendet, ohne konkrete Anhaltspunkte für eine Ausgestaltung zu geben.

Empfehlungen wie die für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV) oder die Reihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW), welche genauere Anhaltspunkte zur genderorientierten Gestaltung geben, haben wiederum keine Rechtsverbindlichkeit.

Das ÖPNVG-BW enthält zwar hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange von Familien mit Kindern und Frauen sowie Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (§ 4 Abs. 8 ÖPNVG-BW) eine Sollbestimmung, aber die Beachtung ihrer Belange gehe laut UVM (s.o.) über die programmatischen Ziele in den Nahverkehrsplänen hinaus. „Die Landesregierung geht grundsätzlich davon aus, dass die Aufgabenträger bei den konkreten Entscheidungen über einzelne Maßnahmen die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen entsprechend der Soll-Vorschrift nach § 4 Abs. 8 ÖPNVG berücksichtigen“ (UVM 2000). Wünschenswert wäre hier eine landesweite Evaluation über die tatsächliche Berücksichtigung bei Einzelentscheidungen sowie eine Formulierung, die über eine Soll-Vorschrift hinausgeht und eine stärkere Rechtsverbindlichkeit hat.

Problematisch ist weiterhin, dass die Anweisungen nur für die Erstellung neuer Anlagen gelten. Beispielweise lässt die LBO-BW Ausnahmen zu, wenn eine Anlage durch Nutzungsänderung oder bauliche Änderung einer bestehenden Anlage entsteht und aus diesem Grund die Anforderungen nicht möglich oder wirtschaftlich unzumutbar sind (§ 39 Abs. 3 LBO-BW). Auch die Berücksichtigung von Gender-Belangen im Nahverkehrs-

plan bezieht sich ebenso auf künftige Maßnahmen wie die Finanzhilfen laut GVFG. Folglich müsste ein Instrumentarium erstellt werden, das eine Überprüfung und konsequente Nachrüstung unter entsprechenden Kriterien ermöglicht.

Wenig sinnvoll erscheint die Vorgabe von exakten Maßen zur genderorientierten Gestaltung des Straßenraumes, da sich die Situation vor Ort sehr individuell darstellen kann und dann eine Kompromisslösung, die nicht exakte Maße einhält, sinnvoller ist. Eine detaillierte Vorschrift hätte z.B. bei dem Bau einer Rampe, die nicht eine vorgegebene Maximalsteigung von 6% einhalten kann, eine Ablehnung zur Folge. Dass diese Rampe mit einer Steigung von 8% verwirklicht wird und somit für viele Menschen trotzdem hilfreich sein könnte, würde unberücksichtigt bleiben.

Wichtig sind konkrete Vorschriften seitens Bund und Land, die sich in den Verwaltungsordnungen niederschlagen und auf die Verwendung von Leitfäden und Checklisten verweisen (s. auch Maßnahmenkatalog, Kap. 7).

5 Kriterien einer genderorientierten Verkehrsplanung

Um Verkehrsplanung im Sinne von Gender-Orientierung überprüfen und auch gestalten zu können, ist es notwendig, Kriterien zu formulieren. Sie sind Auswahlgesichtspunkte für eine Entscheidung über die Gender-Orientierung einer zukünftigen oder bereits existierenden Planung und können zu einer Bewertung von verkehrsplanerischen Maßnahmen einer Kommune beitragen. Die in der Abb. 2 aufgeführten Kriterien sind als Bestandteil einer Checkliste für Politik und Verwaltung denkbar. Eine Implementierung von genderorientierter Verkehrsplanung kann effizienter geschehen, wenn es konkretere Vorgaben als bisher gibt, zumal der Begriff „Gender“ und somit auch „genderorientierte Verkehrsplanung“ bisher kaum Berücksichtigung in der Fachwelt finden.

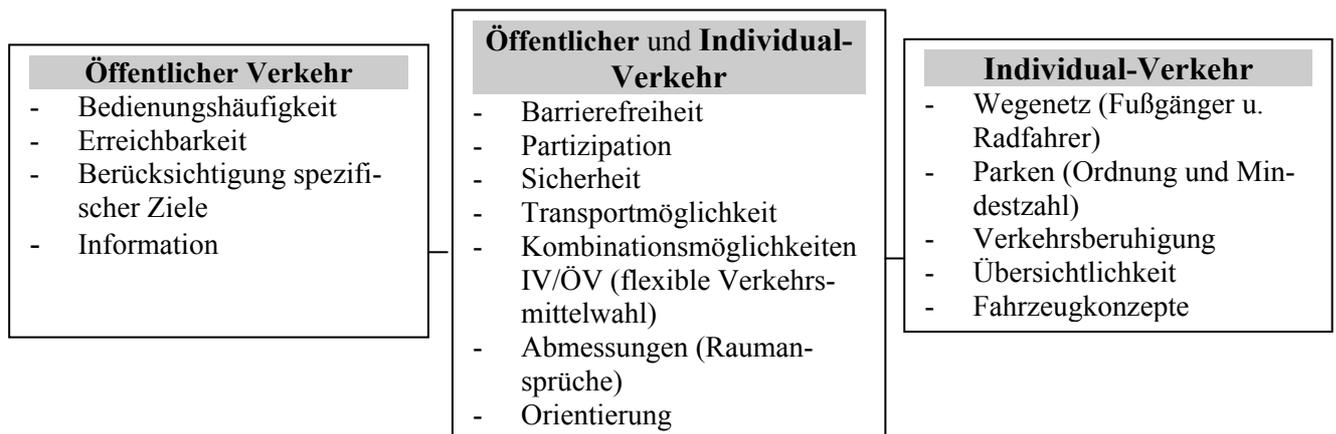


Abb. 2: Kriterien für eine genderorientierte Verkehrsplanung

Die in der Abbildung aufgeführten Kriterien sind das Ergebnis einer Zusammenstellung von Belangen und Interessen des in der Definition dargelegten Personenkreises, wie sie sich in der Literatur und z.T. in den Interviews sowie während des Workshops darstellten. Diese Belange und Interessen wurden zusammengefasst und ihnen Kriterien zugeordnet. Alle aufgeführten Kriterien wurden an den oben erwähnten Stellen immer wieder genannt und sind somit eine Quintessenz, die sich nur schwer gewichten lässt. Herauszuheben wären die Punkte Barrierefreiheit, Partizipation und Sicherheit, da ihre Berücksichtigung die Mobilitätsteilnahme der „Gender-Gruppe“ schon wesentlich erhöhen würde. Von einer genderorientierten Planung ist die Praxis jedoch noch zu weit entfernt, als dass auf Erfahrungen zurück gegriffen werden könnte, die zu einer Gewichtung und Beurteilung der Kriterien beitragen könnten.

Im Folgenden werden die Kriterien näher erläutert:

Öffentlicher Verkehr: Eine an den Ansprüchen der „Gender-Gruppe“ abgestimmte **Bedienungshäufigkeit** stellt ein wichtiges Element dar, denn häufig sind die Taktfrequenzen auf den Berufs- und Schülerverkehr abgestimmt. Insbesondere im ländlichen Raum beschränkt sich das Angebot auf zwei Kernzeiten (Morgen und früher Abend). Berufstätige, die einer Teilzeitbeschäftigung oder Schichtarbeit nachgehen, benötigen jedoch andere zeitliche Bedienungsschwerpunkte. Dies gilt ebenso für Personen, die Versorgungsarbeit leisten und einen anderen Tagesrhythmus haben als Berufstätige. Sie suchen häufig viele verschiedene Orte auf und bilden Wegekettten.

Das Kriterium **Erreichbarkeit** meint die Nähe von ÖPNV-Haltestellen. Anzustreben ist eine hohe Dichte, so dass kurze Fußwege entstehen.

Die **Berücksichtigung spezifischer Ziele** steht im Zusammenhang mit der Netzgestaltung. Für die Erfüllung der Versorgungsfunktion, zu der auch die Betreuung von älteren Menschen gehört, ist es wichtig, dass Ziele wie beispielsweise Krankenhäuser und Altenheime ausreichend durch den ÖV bedient werden.

Viele Fahrten, gerade von älteren Menschen, scheitern oftmals an der mangelnden **Information** zur ÖV-Nutzung. Außerdem verhindern eine unübersichtliche Netzgestaltung und ein Tarifdschungel die Fahrt mit Bus oder Bahn.

Individualverkehr: Häufig genannt wird die Forderung nach einem gut ausgebauten **Wegenetz** für Fußgänger und Radfahrer. Gerade für diejenigen, die keinen Pkw zur Verfügung oder noch keine Fahrerlaubnis haben bzw. diese nicht erwerben können oder wollen, ist ein solches Netz wichtig, um Versorgungs- und Freizeitaktivitäten nachzugehen. In diesem Zusammenhang ist auch das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ zu nennen, dessen Berücksichtigung eine genderorientierte Stadt- und Verkehrsplanung unterstützen würde.

Das Kriterium **Parken** betrifft Parkraum für Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kindern und ältere Menschen. Für sie gibt es häufig, vor allen Dingen wenn sie im ländlichen Raum leben, keine Alternative zur Benutzung des Pkw. Sie benötigen eine ausreichende Anzahl von zentralen Parkplätzen.

Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass eine **Verkehrsberuhigung** die Unfallhäufigkeit verringert und auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert. Vor allem ältere Autofahrer können in einer „entschleunigten“ Zone das Verkehrsgeschehen besser überblicken, ebenso Kinder und Jugendliche.

Das Kriterium **Übersichtlichkeit** bezieht sich auf das gesamte Verkehrsgeschehen, auf die Straßenführung und die Beschilderung. Eine Verbesserung würde zur Verkehrssicherheit aller Teilnehmer beitragen.

Das Kriterium **Fahrzeugkonzepte** betrifft das Vorhandensein von Designkonzepten im Fahrzeugbau, mit denen Vorgänge wie Einsteigen und Orientieren erleichtert werden oder der Aufenthalt im Fahrzeug mehr Qualität erhält. Hierzu gehören Details wie z.B. ausschwenkbare Sitze beim Pkw, Vorrichtungen zur Gepäckbefestigung und Aufzüge in Anlagen des SPNV, wie auch Gesamtkonzepte, beispielsweise Smart-Cars für die Stadtverkehrsmobilität von Senioren.

Eine Reihe von Kriterien betreffen sowohl den ÖV als auch den IV. **Barrierefreiheit** bedeutet für einen großen Personenkreis eine komfortablere Verkehrsteilnahme. Barrierefrei heißt, „dass alle Einrichtungen für alle Menschen in jedem Alter und mit jeder Einschränkung oder Behinderung ohne technische oder soziale Abgrenzung nutzbar sind“ (Philippen 1994, S. 11). Barrierefreie Planung bezieht das gesamte Wohnumfeld mit ein. So sollten auch Wegenetze und die öffentlichen Verkehrsmittel frei von Barrieren sein.

Durch unterschiedlichste **Partizipationsformen** (z.B. Runde Tische, Bürgerforen, Planungswerkstatt) können die Interessen und Ansprüche der „Gender-Gruppe“ in den Planungsprozess integriert werden.

Der **Sicherheitsaspekt** steht sowohl im IV als auch beim ÖV in vielen Veröffentlichungen, zumeist die speziellen Belange von Frauen betreffend, im Mittelpunkt. Dazu gehört u.a. eine ausreichende Beleuchtung an Haltestellen und Wegen und eine Belebung von öffentlichen Plätzen.

Ein entscheidendes Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels ist die **Transportmöglichkeit**. Gerade die Funktion „Versorgungsarbeit“ erfordert das Transportieren größerer Teile (Einkauf). Aufgrund mangelnder Transportmöglichkeiten im ÖV wird oftmals auf das Auto zurück gegriffen. Es gibt Ansätze, dies im Bereich des ÖV zu verbessern (Paketaufbewahrung in der Weihnachtszeit, Bringdienste von ÖV-Anbietern).

Die Kombination von Erwerbstätigkeit und Versorgungsarbeit erfordert die verstärkte Bildung von Wegeketten. Eine Optimierung dieser Wegeketten und somit eine Zeiteinsparung kann durch eine Verbesserung der **Kombinationsmöglichkeiten von IV und ÖV** erfolgen, so dass eine flexible, intermodale Verkehrsmittelwahl möglich ist.

Die Gender-Gruppe hat unterschiedlichste Raumannsprüche und benötigt für ihre Mobilitätsteilnahme größere **Abmessungen** beispielsweise von Bürgersteigen (z.B. Kinderwagen).

Barrierefrei gestaltete Haltestellen oder Fußgängerbereiche helfen Menschen mit Kinderwagen oder älteren Menschen nur, wenn auch das **Umfeld** ebenso barrierefrei ausgestattet ist, so dass Wegebeziehungen ohne Barrieren nutzbar sind.

Eine genderorientierte Verkehrsplanung muss schließlich eine **integrative Gesamtschau** beinhalten. Hier werden die Maßnahmen nicht als Einzelmaßnahmen bewertet, sondern integrierend unter der Beteiligung und Abstimmung verschiedener Planungsab-

teilungen, wie „Verkehr“, „Siedlung“ und „Soziales“. So kann eine Planung „aus einem Guss“ erfolgen, die unterschiedliche Belange abwägt und dann eine Entscheidung trifft.

Diese Aufzählung von Kriterien einer genderorientierten Verkehrsplanung kann und muss durch Erfahrungen in der Praxis ergänzt werden.

6 Workshop „Gendergerechte Verkehrsplanung. Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche Planungshilfe?“

Im Rahmen des Projekts „Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg“ veranstaltete die Akademie für Technikfolgenabschätzung ein Workshop in der Reihe „Stadt und Verkehr“. In einem Vortragsteil referierten Experten zum Thema Gender und Verkehrsplanung. Dies ermöglichte, die Teilnehmer aus Verwaltung, Politik und Wissenschaft tiefer mit dem Thema vertraut zu machen. In der anschließenden Diskussion sollten die Praktiker die Umsetzungschancen und -hemmnisse von Maßnahmevorschlägen diskutieren, um hieraus Schlussfolgerungen für den Maßnahmenkatalog und seine Praktikabilität (s. folgendes Kapitel) zu ziehen.

6.1 Zusammenfassung der Vorträge

Juliane Krause (plan & rat, Braunschweig) wies in ihrem Beitrag „Gendergerechte Verkehrsplanung – eine Einführung“ auf die Notwendigkeit hin, den Gender-Aspekt in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Sie forderte, die Ansprüche von Menschen anhand von Rollen zu erklären, unabhängig vom Geschlecht. Da Frauen aber nach wie vor den weitaus größten Teil der Versorgungsarbeit zu leisten hätten und somit Mobilität für sie eine wichtige Rolle spielt, betrachtete sie im Folgenden das Mobilitätsverhalten von Frauen (Mobilitätschancen, Mobilitätsbedarf, Mobilitätsverzicht). Die wesentlichen, von ihr dargestellten Planungsprinzipien einer gendergerechten Planung sind: a) kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen, b) Priorität für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, c) Wiederbelebung des Straßenraums in seiner Aufenthalts- und Sozialfunktion und d) kontinuierliche Beteiligung der Betroffenen.

Der Vortrag von Marcus Steierwald (TA-Akademie, Stuttgart) ging über das Thema „Gendergerechte Verkehrsplanung“ hinaus und befasste sich aus allgemeinerer Sicht mit Modellen in der Verkehrsplanung. Im Mittelpunkt standen Definitionen von Planung, Mode, Modell, Vision und Leitidee und auch die Analyse von Strukturen, die Leitbilder befördern bzw. hemmend wirken. Als wesentliche Hemmnisse für ein Leitbild „Gendergerechte Verkehrsplanung“ nannte er u.a. eine fehlende Lobby und politische Basis.

Über die Rahmenbedingungen und Hindernisse der Verankerung von Gender-Aspekten in die räumliche Planung referierte Brigitte Wotha (Freie Planerin, Strande). Sie bezog in ihrer Studie, die sie in diesem Vortrag vorstellte, gesellschaftspolitische Entwicklun-

gen, neue fachimmanente Entwicklungen und verwaltungstechnische Veränderungen ein. Als Faktoren, die einen Einfluss auf die Umsetzung von Gender-Belangen haben, identifizierte sie Gender Mainstreaming, Partizipation, neue Steuerungsmodelle sowie Projektorientierung in der Planung.

Frau Gisela Stete (Frank und Stete, Darmstadt) lieferte einen Praxisbericht zur gendergerechten Verkehrsplanung, in dem sie ihre Studie zur Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart erläuterte. Sie verdeutlichte die Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen und nannte Forderungen und Maßnahmen im Anlagenbau bezüglich des ÖV und des IV, aber auch Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität des öffentlichen Raums.

6.2 Ergebnisse der Diskussion

Die verschiedenen Vorträge verdeutlichten, dass das Thema „Gender“ in der Planungsfachwelt bisher nicht verankert ist und dass das Bewusstsein für diese Thematik sehr gering ist.

Frauenbelange wurden in der Vergangenheit in Zusammenhang mit Verkehrsplanung zwar thematisiert, aber unter erheblichen Schwierigkeiten. Es bestanden zahlreiche Forderungen nach frauengerechten Maßnahmen, aber eine wirkliche Etablierung dieser Belange hat in der Planung bisher kaum stattgefunden. Im Mittelpunkt der Ausführungen der Workshopteilnehmer standen immer wieder die Belange von Frauen. Es wurde zwar auch darauf aufmerksam gemacht, dass der Gender-Ansatz hier nicht mehr eine solche Spezifizierung vorsieht, aber in den Beiträgen dominierte die Ansicht, dass es hier vor allem um die Bedürfnisse von Frauen geht. Die Referentinnen verdeutlichten, dass Frauen immer noch andere „Ausgangsbedingungen“ haben als Männer: geringere Erwerbstätigkeit, geringere Pkw-Verfügbarkeit, größerer Anteil an der Versorgungsarbeit, größere Anzahl von täglich zurückzulegenden Wegen usw. Hieraus ergeben sich spezielle Anforderungen, die nicht in genderorientierten Anforderungen „untergehen“ dürften. Es wurde aber ebenso darauf hingewiesen, dass Frauen keine Sondergruppe seien und als solche keinen Sonderstatus in der Planung haben dürften, sondern als zu integrierender Teil der Gesamtbevölkerung zu berücksichtigen seien. Soziale Rollen, unterschiedlichste Lebenssituationen unter Einbeziehung von sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen, unabhängig vom Geschlecht, sind in Zukunft zu betrachten.

Dieses Verständnis bestätigte den Eindruck zur Akzeptanz und Verwendung des Gender-Begriffes in der Planung, wie er sich in der Literaturlauswertung und während der Interviews gefestigt hatte.

Wesentliche Anregungen für das Projekt ergaben sich aus der Diskussion der Maßnahmenvorschläge der Interviewpartner, die den Workshop-Teilnehmern auf einer Folie zusammenfassend präsentiert wurden.

Bei der Diskussion über die Umsetzung von Maßnahmen zur genderorientierten Verkehrsplanung stellte sich heraus, dass ein großes Defizit darin besteht, dass es keine gesetzliche Verankerung dieser Maßnahmen gibt. Anzustreben sei eine stärkere Rechtsverbindlichkeit, die eine höhere Rechtssicherheit bei Planern und Betroffenen zur Folge hätte.

Bemängelt wurde ebenfalls die unkonkreten Angaben zur Umsetzung von Maßnahmen. In verschiedenen Gesetzen und Normen werde die Berücksichtigung von Belangen von Frauen, Familien, Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen zwar gefordert, aber keine konkreten Angaben gemacht, wie dies aussehen könnte. Die Darreichung von Leitfäden und Checklisten könnte zu einer stärkeren Akzeptanz und so auch zu einer stärkeren Berücksichtigung der Maßnahmen in der Planungspraxis führen. Hierfür sollten Gender-Kriterien aufgestellt werden.

Bei der Implementierung von genderorientierter Planung sind Modellprojekte und Best-Practice-Beispiele wichtig. Weitere Bausteine in einer Mehrfachstrategie sind die Verbesserung der Ausbildung, die Evaluation von Maßnahmen und die Bewusstseinsbildung.

Eine weitere Forderung, die sich aus dieser Diskussion ergab, war die Beteiligung von Frauen-/Gleichstellungsbeauftragten im Planungsprozess.

Als bedeutend wurden Netzwerke empfunden. Hier lassen sich auf informeller Ebene Informationen austauschen und Hilfe bei konkreten Problemen geben. Diese Netzwerke müssten auch in Zukunft erhalten und stärker ausgebaut werden.

Die Beiträge der Referenten sowie die Ergebnisse der Diskussion sind im Arbeitsbericht Nr. 206 der Akademie für Technikfolgenabschätzung veröffentlicht.

7 Maßnahmenkatalog

7.1 Systematik der Eingriffsmöglichkeiten und Regelungen für die Implementierung genderorientierter Verkehrsplanung

Gegenstand Ebene	allgemeine Förderung	Öffentlicher Verkehr	motorisierter Individualverkehr	Fußgängerverkehr	Radverkehr	allg. Planungsgrundlagen	
Bund	Inhalt v. Forschungsprogrammen	ÖV-Gesetze (PBefG, GVfG, EBO,	Kriterien der BFernStr.-Bewertung	BauGB, StVO BMVBW-Handbuch ‚direkt‘		Kriterien f. Bewertung Forschungsanträge	
Land (WiMi, Reg.präsidien)	konkrete Projektförderung	Qualitätsansprüche in ? Ausschreibungen	ÖPNV-Gesetze Verordnungen	Landesbauordnung LBO, Leitbild ● bauliche Richtlinien Landesstraßen, Bauaufsicht, Landesbeauftragte/r		Qualitätsansprüche in Bau-Ausschreibungen ?	
Region (Reg.-Verbände)	Profilierung		Leitbild der Fachaufsicht Evaluation bestehender Anlagen				
Kreise und Kommunen	Profilierung		● Leitbild der Fachplanung Einsetzung von Bürgerbeiräten und Fachkommissionen				
Wissenschaft Gutachter Ausschüsse	● Lehrinhalte Inhalt v. Richtlinien Datenerhebung	VDV-Schriften Fahrzeugkonzepte	FGSV: EAR,... Fahrzeugkonzepte	FGSV: EAHV, EAE, ... DIN 18024		● „EAS-Gender“ mit Prüflisten ? Integration mit Bauleitplanung	

● ? vorrangiger Forschungsbedarf

● wichtigste Einflusspunkte

Abkürzungen: BauGB: Baugesetzbuch, BFernStr.: Bundesfernstraßen, BMVBW; Bundesministerium für Verkehrs, Bau und Wohnungswesen, DIN: Deutsches Institut für Normung, EAE: Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, EAHV: Empf. für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, EAR: Empf. für die Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAS-Gender: Empf. für die Anlagen von Straßen - Gender, EBO: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, GVfG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, PBefG: Personenbeförderungsgesetz, StVO: Straßenverkehrsordnung, VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

7.2 Erläuterungen zum Maßnahmenkatalog

Etablierung in den Planungsebenen

Die Frage nach den Maßnahmen sollte im Projektkontext jene Voraussetzungen erhehlen, die gegeben sein müssen, damit Gender-Orientierung auf den wichtigen Ebenen planerischen Handelns als Grundlage verstanden, verwendet und nachprüfbar umgesetzt wird. In der Normen-Recherche, beim Workshop und während der Interviews wurde deutlich, dass sich eine Leitidee wie Gender nur dann etablieren kann, wenn ihre Diffusion in Vermittlungsinhalte, Richtlinien und Verwaltungsverfahrensvorschriften erreicht wird.

Wir sehen daher als vorrangigen Anknüpfungspunkt die Erhebung von Gender zu einer der Leitideen im planerischen Handeln, deren Inhalte in sämtlichen Planungsabläufen verankert werden müssen. Jeder Planende muss diese Punkte bei jeder Planungsausführung beachten.

Die Maßnahmenliste orientiert sich an den verschiedenen Planungsebenen Bund, Land, Region und Kommunen/Kreise. Als zusätzliche Einflussgrößen werden außerdem Gutachter und Ausschüsse und die Rolle der Wissenschaft angeführt. Da sich die Auswahl der Interviewpartner in Baden-Württemberg an diesen Planungshierarchien und Akteuren orientiert, ist es sinnvoll im Sinne einer Implementierung von genderorientierter Verkehrsplanung in Baden-Württemberg, auch die Eingriffsmöglichkeiten in dieser Art und Weise darzustellen.

Die vorgeschlagenen Eingriffsmöglichkeiten und Regelungen sind zum einen auf die unterschiedlichen Verkehrsarten, zum anderen auf allgemeine Förderung und Planungsgrundlagen bezogen.

Neben der informellen Etablierung als Leitidee ist die formale Etablierung anzustreben, die vor allem eine Verankerung im materiellen Recht erfordert. Dies bedeutet nicht nur, dass Gender inhaltlich in Bestimmungen der Gesetze Eingang findet – essentiell notwendig ist die Verankerung in den Prüf- und Anforderungslisten, die die Basis des Verwaltungshandelns, insbesondere der ausführenden Planung sind. Über das Wie und die Integration zu anderen Vorschriften besteht Forschungsbedarf. Ähnlicher Forschungsbedarf besteht hinsichtlich der Anwendbarkeit, Formulierung und Gestaltung von genderbezogenen Qualitätsansprüchen bei der Ausschreibung von Beförderungsleistungen im Ö(PN)V.

Bundesebene

In allen Bereichen der verschiedenen Verkehrsarten muss der Bund eine Verankerung von Gender-Orientierung in Gesetzestexten einführen. Dies würden im Bereich des ÖPNV das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) betreffen.

Die Berücksichtigung von genderorientierter Verkehrsplanung könnte sich auch in den Kriterien für die Bundesverkehrswegeplanung niederschlagen.

Das Baugesetzbuch (BauGB) wäre eine weitere Komponente um effizient Einfluss zu nehmen: Verankerung einer Art genderorientierte Bauabnahme, Konkretisierung genderorientierter Belange, Aufnahme von Gender-Belangen in Bebauungspläne.

In der Reihe „direkt“, einem Handbuch zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Hrsg.: BMVBW), gibt es bereits konkrete Maßnahmenvorschläge zur behindertengerechten Gestaltung von Haltestellen und des öffentlichen Raumes. Erforderlich wäre eine erweiterte Betrachtung, die Maßnahmen zum Gender-Aspekt beleuchtet.

Zusätzlich könnte der Bund Forschungsprogramme auflegen, die verschiedene Aspekte von Gender-Planning in Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung detaillierter analysieren. Ihre Ergebnisse können einen Beitrag zur Bewusstseinsänderung von Verantwortlichen in Politik und Verwaltung für dieses Thema leisten. Aber auch auf wissenschaftlicher Ebene bekäme das Thema „Gender“ damit einen anderen Stellenwert.

Landesebene

Auch auf der Landesebene besteht in Baden-Württemberg durch die entsprechende Formulierung von Gesetzen die Möglichkeit der direkten Einflussnahme durch das Wirtschaftsministerium (Oberste Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde) und die Regierungspräsidien (Höhere Raumordnungsbehörden). Durch Verwaltungsverfahrensoordnungen kann die Berücksichtigung von Gender-Belangen in den Verwaltungsabläufen integriert werden. Kompliziert gestaltet sich die Veränderung von Gesetzen, sie ist ein langwieriger Prozess, der oftmals erst angestoßen wird, wenn eine „kritische Masse“ erreicht wurde (s. Gesetze zum Umweltschutz). Vorrangiger Forschungsbedarf besteht darin, zu erarbeiten, wie und in welchem Umfang solche Regelungen auf dieser Ebene möglich sind.

Ein wichtiger Einflusspunkt, der den motorisierten Individualverkehr, Fußgänger und Radfahrer betrifft, besteht auf den Ebenen Land und auch der Kommunen in der Aufstellung von Leitbildern, die ähnlich des Raumordnungsleitbilds in die Verkehrsplanung

Eingang finden. Dieses Planungsleitbild, welches die Gender-Aspekte berücksichtigt, muss sich als Leitbild der Fachplanung auf allen Planungsebenen wiederfinden.

Ein solches „Gender-Leitbild“ erleichtert auch die Aufstellung von Gender-Prüflisten, die sowohl in der Fachaufsicht als Grundlage einer Evaluation dienen können als auch in der Fachplanung oder in Bürgerbeiräten Anhaltspunkte bieten, bestimmte Vorhaben auf ihre genderorientierte Ausgestaltung zu beurteilen.

Besonders auf Landesebene käme eine konkrete Projektförderung in Frage. Dadurch könnten Projekte unterstützt werden, die die Aspekte der Gender-Orientierung umsetzen und die dann als Modell für andere Kommunen gelten können. Auch hier kommt dem Agieren von höherer Ebene Signalwirkung zu und stellt einen Beitrag zur Bewusstseinsbildung dar, denn gerade das fehlende Bewusstsein wurde von den Interviewpartnern als großes Defizit bei der Implementierung von genderorientierter Verkehrsplanung identifiziert.

Regionale Ebene

Hier könnten die Regierungspräsidien, ebenso wie die Kreise und Kommunen zu einer Implementierung beitragen, indem sie sich als gendergerechte Region profilieren, die die Belange der „Gender-Gruppe“ auf allen Planungsebenen umsetzt und unterstützt.

Eine weitere Einflussnahmemöglichkeit besteht neben der Aufstellung eines Leitbildes in der Evaluation bestehender Anlagen. Wie in der Normenanalyse festgestellt, betreffen die Gesetze in der Regel Neubauten. Mit einer solchen Evaluation könnte der Zustand bestehender Anlagen ermittelt und hierauf basierend baulich verändert werden.

Kommunale-/Kreisebene

Der kommunalen Ebene kommt aufgrund der Planungshoheit der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG) eine entscheidende Bedeutung bei der Umsetzung genderorientierter Verkehrsplanung zu. Die Kommunen könnten zur Implementierung beitragen, indem sie Gender-Ziele für die Planung formulieren und sich – ähnlich einer Profilierung familienfreundlicher oder umweltfreundlicher Gemeinden – z.B. in der Ausweisung neuer Baugebiete durch genderorientierte Verkehrsplanung auszeichnen.

Die zahlreichen möglichen Maßnahmen (siehe auch Liste im Anhang) lassen sich im Wesentlichen in drei Kategorien einteilen:

1. Gender Mainstreaming

Ein wichtiges Maßnahmenpaket soll mit dem Begriff „Gender Mainstreaming“ überschrieben werden, da es sich um Maßnahmen handelt, die Gender-Aspekte in den „Hauptstrom“ des Planungshandelns einbringt:

- Verknüpfung der Mittelvergabe an Gender-Orientierung
- Sozialverträglichkeitsprüfung in Bezug auf Gender-Gruppen
- Nachweis der Berücksichtigung von Gender-Aspekten und Begründungspflicht
- Datenerhebung (auf unterschiedliche Rollen bezogen)
- Beteiligung von Gleichstellungsbeauftragten und Gender-Experten in Fachgremien

Mit der Verknüpfung der Mittelvergabe an Gender-Orientierung soll erreicht werden, dass nur die Planungen genehmigt und mit Geldern ausgestattet werden, die diese Aspekte auch wirklich konkret berücksichtigen.

Eine Sozialverträglichkeitsprüfung für Gender-Gruppen könnte sich an dem Procedere für eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) orientieren.

Für eine an den Interessen und Bedürfnissen der Gender-Gruppe orientierten Planung sind genauere Erkenntnisse über die unterschiedlichen sozialen Rollen und ihr Mobilitätsverhalten notwendig. Diese können durch eine Datenerhebung, die solche Details stärker in ihren Erhebungsmethoden berücksichtigt als bisher, gewonnen werden.

Auf die Kompetenz von Gleichstellungsbeauftragten und Gender-Experten wurde bisher in den Fachgremien (z.B. Verkehrsausschuss) nicht bzw. nur in sehr geringem Maße zurückgegriffen. Das Wissen und die (Praxis-)Erfahrungen sollten durch eine Beteiligung von Gleichstellungsbeauftragten und Gender-Experten für die Fachleute der Verwaltung zugänglich gemacht werden.

2. Bewusstseinsbildung

Den Verantwortlichen und somit maßgeblichen Entscheidern dieser Ebene (Kommunal- und Regionalpolitiker, Bürgermeister, Verkehrsfachleute) mangelt es oft am fehlenden Bewusstsein für die Belange der Gender-Gruppe, so dass hier durch entsprechende Sensibilisierungsmaßnahmen eine Implementierung von genderorientierter Verkehrsplanung voran getrieben werden kann:

- Training und Schulung „Genderorientierte Verkehrsplanung“ (regelmäßige Informationsveranstaltungen, Fachvorträge, „Erlebnistouren“)
- Integration von Gender-Aspekten in der (Verwaltungs-)Ausbildung

Durch regelmäßiges Training und Schulung durch Experten, die über neueste Erkenntnisse und ihrer Erfahrung aus der Planungspraxis berichten, erfolgt eine ständige Be-

schäftigung mit diesem Thema, es wird ihm ein gewisser Stellenwert zugeschrieben. Um den Praxisbezug für Planer herzustellen, die sich bis jetzt noch nicht mit den Bedürfnissen der „Gender-Gruppe“ in der Verkehrsplanung auseinandergesetzt haben, wäre es sinnvoll, mit ihnen sogenannte „Erlebnistouren“ durch ihre Kommune durchzuführen. Während dieser Touren können die Planer die Bedürfnisse der Gender-Gruppen selbst hautnah „erleben“, indem sie sich in deren Rolle versetzen.

Eine stärkere Sensibilisierung und ein höherer Stellenwert kann dem Thema beigetragen werden, wenn schon Auszubildende hiermit konfrontiert werden, wenn eine Berücksichtigung der Gender-Belange im Planungsablauf so selbstverständlich wird, wie bei anderen Belangen.

3. Bürgerbeteiligung

Um die Bedürfnisse der Gender-Gruppen zu ermitteln, ist eine breite Bürgerbeteiligung sinnvoll:

- Beteiligung an konkreten Planungsvorhaben
- Dialog zwischen Verwaltung, Planern und Bürgern
- Berücksichtigung von Gendergruppen als Träger öffentlicher Belange

Die Mitglieder der Gender-Gruppe sollten schon während des Planungsvorgangs für konkrete Vorhaben am Planungsprozess beteiligt werden, da so ihre Erfahrungen aus dem Alltag einfließen können. Auf diesem Weg kann verhindert werden, dass in einem anschließenden Verfahren Nachbesserungen gemacht werden müssen, die im Endeffekt höhere Kosten verursachen, als es eine Berücksichtigung von vornherein würde.

In diesem Zusammenhang steht auch die Maßnahme „Dialog zwischen Verwaltung, Planern und Bürgern“. Ein ständiger Informationsaustausch über Wünsche und Planungsprobleme steigert die Akzeptanz entsprechender Maßnahmen.

Der dritte Maßnahmenvorschlag in diesem Block wurde schon von Frauengruppen häufig gefordert. Eine Berücksichtigung von Gender-Gruppen als Träger öffentlicher Belange würde ihren Forderungen im Planungsablauf ein größeres Gewicht beimessen, als wenn diese unter „allgemeinen“ Belangen untergehen würden.

Wissenschaft, Gutachter, Ausschüsse

Eine wichtige Rolle für die Bewusstseinsbildung und Implementierung des Gender-Gedankens spielt auch der Block „Wissenschaft, Gutachter, Ausschüsse“, da deren Ver-

treter fachliche Informationen verbreiten, die von den Verantwortlichen als Mitglieder von Fachverbänden als konkrete Planungshilfe angenommen werden.

Der Aufnahme von Gender-Aspekten in Lehrinhalte kommt eine wichtige Bedeutung zu, da sich hier der Ansatz bietet, das Gender-Thema in planungsrelevanten Ausbildungs- und Studienfächer zu etablieren, um die zukünftigen Planer von Beginn an für dieses Thema zu sensibilisieren.

Ein weiterer Beitrag der Wissenschaft kann in der Erhebung von Daten liegen, die stärker als bisher lebenssituationsspezifisch differenziert werden müssen, um die Besonderheiten von Wegeketten sowie Ziele und den Zweck von Wegen zu erfassen. Dies könnte auch im Rahmen von Diplom- oder anderen wissenschaftlichen Arbeiten geschehen. Ebenso wäre eine wissenschaftliche Begleitung von Modellprojekten vorstellbar.

Die Richtlinien beispielsweise der FGSV werden, wenn auch nicht rechtlich verankert, so doch als anerkannte Regeln der Technik im Planungsalltag vielfach als Basis für Planungsentscheidungen verwendet. Mit einer entsprechenden inhaltlichen Berücksichtigung von Kriterien genderorientierter Verkehrsplanung kann großer Einfluss, vor allem auf kommunaler Ebene, genommen werden.

Hier bestünde durch eine „EAS-Gender“ („Empfehlung für die Anlage von Straßen-Gender“) die Möglichkeit, Prüflisten mit Kriterien (s. Kapitel 5) beispielsweise zur genderorientierten Planung zu entwickeln, anhand derer in den Verwaltungen gearbeitet werden kann.

Zur Implementierung des Gender-Gedankens in die Verkehrsplanung des Landes Baden-Württemberg bietet sich eine Mehrfachstrategie an, die auf allen genannten Ebenen gleichzeitig aktiv wird. Besonders wirkungsvoll wäre zunächst eine Kampagne des Landes zur Gender-Bewusstseinsbildung wichtiger Multiplikatoren auf der kommunalen Ebene.

8 Zusammenfassung und Fazit

Der Begriff „Gender“ findet in den Verkehrswissenschaften und der angewandten Planung bisher nur selten Anwendung. Es gibt einige wenige Experten, die sich mit ihm und seiner Bedeutung für die Verkehrs- und Stadtplanung auseinandergesetzt haben. Dies zeigte sich sehr deutlich in der Literaturrecherche und auch in den Interviews, wo neben Planern aus der Region Nordschwarzwald auch Experten an Hochschulen und aus der Planungspraxis befragt wurden.

Im Verlauf der Projektarbeiten wurde deutlich, dass die Bezeichnung „genderorientiert“ statt „gendergerecht“ angemessener ist, da aufgrund der mangelnden Umsetzungspraxis und des geringen Bewusstseins bei den Planenden nicht auf entsprechende Erfahrungen zurückgegriffen werden konnte. Die Ansätze, wie sie z.B. in den Interviews geschildert wurden, sind eher als „genderorientiert“ zu bezeichnen. Eine „gendergerechte“ Verkehrsplanung, welche alle Belange der Gender-Gruppe einbezieht, muss sich noch entwickeln. Außerdem existieren bislang kein vollständiger Kriteriensatz, an dem man Gender-Gerechtigkeit messen könnte.

Genderorientierte Verkehrsplanung wurde innerhalb dieses Projektes als Planung verstanden, die sich nach den Bedürfnissen von Menschen in unterschiedlichen sozialen Rollen richtet. Sie und nicht das Geschlecht allein sind hier die Bezugspunkte. Eine solche Definition ergibt sich aus der Bedeutung des englischen Begriffes „gender“, der die soziale, von der Gesellschaft konstruierte Rolle meint.

Die Literaturrecherche zeigt, dass es bisher keine Veröffentlichungen gibt, die sich im Sinne des Projektes „Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg“ in der Tiefe mit dieser Thematik auseinandersetzen. Im Bereich der räumlichen Planung und der Stadtplanung gibt es eine Reihe von Arbeiten, die sich mit den speziellen Belangen von Frauen beschäftigen, also keinen Gender-Bezug im Sinne der in diesem Projekt verwendeten Definition haben. Ein großer Anteil von Veröffentlichungen hat das Thema „Mobilität von Frauen“ zum Inhalt. Es geht um ihr spezifisches Mobilitätsverhalten und ihre Bedürfnisse, die in der von Männern dominierten Verkehrsplanung weitestgehend ignoriert werden. Hieraus ergeben sich, so der Inhalt der Texte, Nachteile für Frauen, die ihren Lebensalltag beeinflussen. „Innerhalb der Verkehrswissenschaften sind genderbezogene Fragestellungen und Fragestellungen aus der Frauen-, Geschlechter- und Geschlechterverhältnis-Forschung, institutionell und was die finanzielle Förderung betrifft, in Deutschland immer noch weitgehend marginalisiert“ (vgl. Spitzner, Kap. 2.1).

Die Auswertung der qualitativen Interviews verdeutlichte sehr stark, dass genderorientierte Verkehrsplanung bisher keine Rolle in der Planungspraxis spielt. Auf die Ver-

wendung des Begriffes wurde zurückhaltend und z.T. auch ablehnend reagiert. Für die Belange der „Gender-Gruppe“ ist bei Planern und den zuständigen Fachleuten in den Verwaltungen kein Bewusstsein vorhanden. Dies rührt zum einen daher, dass eine solche Thematik in der Ausbildung des Planungsnachwuchses nicht zum Lehrinhalt gehört, sowohl in der Verwaltungsausbildung als auch an Universitäten. Zum anderen werden die Verantwortlichen auch nicht von ihren Fachverbänden und Institutionen über diese Thematik informiert. Die Strategie des „Gender Mainstreamings“ ist zwar in Teilen der Verwaltung bekannt, aber nicht in den für die Stadt- und Verkehrsplanung zuständigen Stellen.

In einigen Kommunen gibt es zielgruppenspezifische Planungsansätze für Frauen oder Menschen mit Behinderungen, jedoch laut den Aussagen der Befragten in der Regel keine Gemeinderatsbeschlüsse oder andere Vorgaben unter dem Stichwort „Verkehrsplanung“. Es existieren Maßnahmen, die unter dem Begriff „familienfreundliche“ Planung durchgeführt werden und in ihren Zielen einer genderorientierten Verkehrsplanung entsprechen. Sie berücksichtigen aber nur einen Teil der spezifischen Bedürfnisse unterschiedlicher Rollen. Auch unter anderen Oberbegriffen wie z.B. „fahrradfreundlich“ finden sich Ansätze zur genderorientierten Verkehrsplanung.

Das Haupthindernis für mehr Gender-Orientierung sehen die Befragten im fehlenden Bewusstsein der Verantwortlichen.

Auch eine schriftliche Anfrage an 30 zufällig ausgewählte Kommunen (Ober-, Mittel- und Unterzentren) bestätigte die aus den Interviews gewonnenen Aussagen, dass der Begriff „Gender“ und „gendergerechte Verkehrsplanung“ bislang unbekannt sind. So haben vier Kommunen diese Aspekte bislang gar nicht berücksichtigt, weitere ordneten diesen Begriffen eine frauengerechte Verkehrsplanung zu und verwiesen auf die Errichtung von Frauenparkplätzen oder eines Aufzugs, der in erster Linie Frauen mit Kindern die Erreichbarkeit der höher gelegenen Altstadt erleichtern sollte. Es wurde vereinzelt darauf hingewiesen, dass man sich grundsätzlich an der Gesamtbevölkerung orientiere und nur vereinzelt auf „spezielle Belange“ von Frauen eingehe. Zwei Oberzentren führen eine jährlich Sozialverträglichkeitsprüfung der Planungen durch.

Die mangelnde Berücksichtigung von Gender-Belangen in der Verkehrsplanung ist auch auf die fehlende gesetzliche Verankerung in den entsprechenden Planungsnormen zurückzuführen. Gender, gendergerecht oder -orientiert taucht in diesen Vorgaben nicht auf. Es gibt zwar in einigen Vorschriften Bestimmungen, dass die Interessen und Bedürfnisse von Personengruppen, die zu der „Gender-Gruppe“ gehören, zu berücksichtigen seien, jedoch keine Angaben, worin diese Interessen bestehen könnten und was für Planungen notwendig seien, um ihnen eine uneingeschränkte Mobilitätsteilhabe zu ermöglichen. Hier besteht bei der Konkretisierung und Spezifizierung von genderorientierten Planungsmaßnahmen und ihrer rechtlichen Verankerung vorrangiger Forschungsbedarf.

Entscheidende Schnittstellen für die Umsetzung von genderorientierter Verkehrsplanung sind die Bundes- und Landesebene (Landes- und Bundespolitiker, Fachleute in der Landes- und Bundesverwaltung für Verkehr und Verantwortliche für Bildung, Forschung und Lehre) und die kommunale Ebene (Regional- und Kommunalpolitiker, Bürgermeister, Verkehrsfachleute in der Kommunalverwaltung, Frauenbeauftragte). Die Verantwortlichen dieser Ebenen müssen verstärkt auf die Inhalte und Vorteile einer genderorientierten Planung aufmerksam machen und diese Thematik bis zur untersten Ebene transportieren. Grundlage hierfür muss eine stärkere Rechtsverbindlichkeit und eine intensive Bewusstseinsbildung sein.

Für die Bereiche Individualverkehr (IV) und motorisierter Verkehr (MV) wurden Kriterien ausgearbeitet, deren Berücksichtigung einer gendergerechten Planung nahe kommen, aber noch nicht vollständig sein können und somit Kriterien einer genderorientierten Planung darstellen. Als wichtige Kriterien werden Barrierefreiheit, Partizipation und Sicherheit herausgestellt, da deren Berücksichtigung die unabhängige Verkehrsteilnahme einer großen Zahl von Personen in unterschiedlichen Lebenssituationen bedeuten würde. Neben diesen drei Kriterien wurden noch weitere identifiziert, die sich aus der Auswertung der Literatur, der Interviews und des Workshops ergaben. Diese Kriterien beinhalten jedoch keine genaue Maßangaben, denn Maßnahmen sollten immer auf die Situation vor Ort abgestimmt sein. Als Indikator einer genderorientierten Verkehrsplanung kann eine teilzeitbeschäftigte Person mit Versorgungsaufgaben ohne Kraftfahrzeug dienen. Wenn ihre Mobilitätsinteressen berücksichtigt sind, sind viele Ansprüche der „Gender-Gruppe“ erfüllt.

Der Eindruck, dass ein fehlendes Bewusstsein und die dürftige rechtliche Verankerung dieser Thematik die zentralen Hemmnisse einer Implementierung von genderorientierter Verkehrsplanung sind, wurde auf dem Workshop „Gendergerechte Verkehrsplanung. Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche Planungshilfe?“ bestätigt. Eingeladen zu diesem Workshop waren Fachleute aus Planung, Wissenschaft, Verwaltung und Politik. Der Vortragsteil wurde von Expertinnen und Experten gestaltet, die sich intensiv mit diesem Thema und seinen Umsetzungsproblemen auseinandergesetzt haben. Die anschließende Diskussion verdeutlichte, wie schwierig die Umsetzung in der Planungspraxis ist und wie hilfreich Modellprojekte wären.

Die Aufstellung eines Maßnahmenkataloges mit Überwindungsstrategien zur Implementierung von genderorientierter Verkehrsplanung stand am Ende dieses Projektes. Hierfür wurden die aus den vorhergehenden Arbeitsschritten gewonnenen Erkenntnisse ausgewertet. Der Hauptteil besteht in Maßnahmenvorschlägen, die den Ebenen Bund, Land, Kommunen und Wissenschaft/Gutachter/Ausschüsse zugeordnet sind. Eine Maßnahme ist die Verankerung der Gender-Belange in die für die Verkehrsplanung relevanten Gesetze. Durch rechtlich abgesicherte Vorschriften und durch die Formulierung von Leitbildern auf allen Ebenen ist eine Implementierung von genderorientierter Verkehrs-

planung zu erreichen. Eine weitere Maßnahme ist die Aufnahme von genderorientierter Verkehrsplanung in Förderprogramme, da so ihre Stellung in Forschung und Wissenschaft verbessert wird und auch, genauso wichtig, konkrete Umsetzungen erarbeitet werden.

Detailliertere Maßnahmen werden für die kommunale Ebene aufgeführt (siehe Liste im Anhang), da dort wichtige Entscheidungen getroffen werden. Ein Ansatzpunkt ist die Bewusstseinsbildung bei den Fachleuten, die durch Schulungen und Fachvorträge intensiviert werden muss. Andere Maßnahmenvorschläge betreffen die Bürgerbeteiligung und das Prinzip des Gender Mainstreamings.

Die Ergebnisse des Projektes haben gezeigt, dass eine genderorientierte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg bisher nicht Bestandteil der Planungspraxis in den Kommunen ist, da es an konkreten Vorgaben, wie rechtsverbindlichen Regelungen und Leitideen, mangelt. Außerdem ist das Thema nicht im Bewusstsein der verantwortlichen Planer und Politiker verankert. Somit werden auch keine Vorschläge für die Überarbeitung von Normen an die entsprechenden Stellen weitergeleitet.

In Zukunft ist auf diesem Gebiet die Forschung und die Umsetzung in die Planungspraxis voranzutreiben. Nur durch die Übertragung des Gender-Begriffs auf die Verkehrsplanung und einer gleichzeitigen Umsetzung in Projekten kann eine gendergerechte Verkehrsplanung in Zukunft verwirklicht werden. Zunächst gilt es jedoch, Gender-Inhalte ins Bewusstsein kommunaler Politiker und Verkehrsplaner zu bringen und im Lehrstoff von Universitäten und anderen Ausbildungsstätten zu verankern. Hilfreich könnte beispielsweise eine vom Land geförderte „Gender-Kampagne“ sein, die sich an die unter „Schnittstellen“ identifizierten Zielgruppen richtet. Mit einer zielgruppenspezifischen Öffentlichkeitsarbeit und Gender-Trainings dringt das Thema ins Bewusstsein und lassen sich Vorurteile gegen vermeintlich „feministische“ oder „überflüssige Ideen“ abbauen.

Wichtig ist, genderorientierte Planung von frauengerechter Planung abzugrenzen und auf den Vorteil des Gender-Blickwinkels hinzuweisen: von einer genderorientierten Verkehrsplanung profitiert ein größerer Personenkreis. Dies wird bei den Verantwortlichen und in der Öffentlichkeit eine größere Akzeptanz und eine stärkere Sensibilisierung für Gender-Belange zur Folge haben.

Literatur

ALLGEMEINE VERWALTUNGSVORSCHRIFT ZUR STRAßENVERKEHRSORDNUNG (VwV-StVO), Februar 2001

BARCK, SUSANNE (2000): Im Gespräch. Wieviel Ressourcen sind wessen Wünsche wert. Die Stadtplanerin Sabine Baumgart über gendersensitive Planung. In: Freitag. Die Ost-West-Wochenzeitung. Unter: <http://www-freitag.de/2000/11/00111801.htm>

BAUER, UTA; KLINKHART, STEFANIE (1996): Frauenbelange in der verbindlichen Bauleitplanung: leitfaden für die Praxis. Frauenreferat der Stadt Frankfurt a.M.

BAUGESETZBUCH (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, ber. BGBl. I S. 137)

BART, SIBYLLE (2000): Nahverkehr in kommunaler Verantwortung. Der öffentliche Personenverkehr nach der Regionalisierung (Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 90). Bielefeld

BECKER, RUTH; NEUSEL, AYLÄ (1997): Fachbericht Architektur, räumliche Planung. In: Niedersächsische Frauenforschungskommission (Hrsg.): Berichte aus der Frauenforschung: Perspektiven für Naturwissenschaften, Technik und Medizin. Unter: <http://nhf.gwd.de/news/bericht.html>, ohne Seitenangaben

BLÄTTEL-MINK, BIRGIT; KRAMER, CAROLINE; MISCHAU, ANINA (1998): Lebensalltag von Frauen zwischen Tradition und Moderne. Soziale Lage und Lebensführung von Frauen in zwei Landkreisen Baden-Württembergs. Baden-Baden

BRAUN, CHRISTINA VON; STEPHAN, INGE (Hrsg.) (2000): Gender-Studien: eine Einführung. Stuttgart, Weimar

BRENNER, JENS; HERRMANN, MONIKA; NEHRING, MARITA (1999): Möglichkeiten partizipativer Elemente in Entscheidungsfindungsprozessen - am Beispiel des Verkehrs. Zwischenbericht im Projekt Verkehrsplanung im Diskurs. Stuttgart

BRUNS, GABRIELE (2000): Was will der Feminismus heute? In: GMH 12/2000, S. 669-677

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (Hrsg.) (1982): Maßnahmen und Möglichkeiten zur Integration behinderter Menschen im Verkehr (Forschung Stadtverkehr, Heft 30: Sonderheft). Bonn

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (Hrsg.) (1995): Mobilität von Frauen und Jugendlichen im ländlichen Raum: eine Untersuchung der SNV Studiengesellschaft Verkehr mbH. Bonn

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (Hrsg.) (1997): Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein Handbuch für Planer und Praktiker (direkt 51, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden). Berlin

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) (1998): Gästefreundliche, behindertengerechte Gestaltung von verkehrlichen und anderen Infrastruktureinrichtungen in Touristikgebieten. Ein Handbuch für Planer und Praktiker (direkt 52, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden). Bad Homburg v.d.H.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) (2000): Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Ein Handbuch für Planer und Praktiker (direkt 54, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden)

DEUTSCHES INSTITUT FÜR NORMUNG (DIN): DIN 18024 - 1, Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze, Planungsgrundlagen. Berlin

EISENBAHN - BAU- UND BETRIEBSORDNUNG (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. S- 1563) zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 131 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378)

FACHGEBIET VERKEHRSWESEN UNIVERSITÄT KAISERSLAUTERN; VERKEHRSClub DEUTSCHLAND, LANDESVERBAND RHEINLAND-PFALZ E.V. (Hrsg.) (1997): Mobilitätsbehinderte Menschen im Verkehr (Grüne reihe Nr. 39). Kaiserslautern

FLADE ANTJE; LIMBOURG, MARIA (Hrsg.) (1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN. ARBEITSGRUPPE STRABENENTWURF (Hrsg.) (1982): Empfehlung für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESEN. ARBEITSGRUPPE STRABENENTWURF (Hrsg.) (1991): Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 91

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESEN. ARBEITSGRUPPE STRABENENTWURF (Hrsg.) (1993): Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV 93

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESEN. ARBEITSGRUPPE STRABENENTWURF (Hrsg.) (1995): Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85/95

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESEN (HRSG.) (1997): Frauenbelange in der Verkehrsplanung. Köln

FRAUENRATSCHLAG DER REGION STUTTGART (2000): Frauengerechte Verkehrsplanung. Stellungnahme zur Berücksichtigung von Frauenbelangen im Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart. Rahmenbedingungen, Leitlinien und Formulierungsvorschläge für eine frauengerechte Verkehrsplanung – bearbeitet von Monika Herrmann. Unter: <http://www.region-stuttgart.de/region/frauen/download/regionalverkehrsplan.pdf>

GESETZ ÜBER FINANZHILFEN DES BUNDES ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSVERHÄLTNISSE DER GEMEINDEN (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 18. März 1971 (BGBl. I S. 100) (BGBl. III 910-6) zuletzt geändert durch Gesetze zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetz und anderer Gesetze vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2858)

GIRTLE, R. (1984): Methoden der qualitativen Sozialforschung – Anleitung zur Feldarbeit. Wien, Köln, Graz

GRÜGER, CHRISTINE (2000): Nachhaltige Raumentwicklung und Gender Planning. Das Beispiel der Regionalplanung beim Verband Region Stuttgart. Dortmund

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (1993): Empfehlungen zur besonderen Berücksichtigung der Belange von Frauen bei der Verkehrsplanung. In: Staatsanzeiger für das Land Hessen, Nr. 5, S. 2158-2159

INSTITUT FÜR ENTWICKLUNGSPLANUNG UND STRUKTURFORSCHUNG GMBH AN DER UNIVERSITÄT HANNOVER (IES) (2000): „Familien- und Kinderfreundlichkeitsprüfung“. Fachlicher Zirkel am 12.10.00 in Karlsruhe. Unter: <http://www.ies.uni-hannover.de>

INSTITUT FÜR ENTWICKLUNGSPLANUNG UND STRUKTURFORSCHUNG GMBH AN DER UNIVERSITÄT HANNOVER (IES) (2000): „Beteiligung von Familien, Kindern und Jugendlichen“. Fachlicher Zirkel am 17.10.00 in Magdeburg. Unter: <http://www.ies.uni-hannover.de>

INSTITUT FÜR WOHNEN UND UMWELT (Hrsg.) (2000): Planungslexikon. Ein Leitfaden durch das Labyrinth der Planersprache. Opladen, Wiesbaden

JANSSEN, DORIS (Hrsg.) (1999): Frauenforschung - Männerforschung. Sichtweisen auf das Geschlechterverhältnis, Frankfurt

JANSSEN, DORIS (Hrsg.): (2000): Blickwechsel. Der neue Dialog zwischen Frauen- und Männerforschung. Frankfurt, New York

KOLKS, WILHELM; FIEDLER, JOACHIM (1997): Verkehrswesen in der kommunalen Praxis. Band I: Planung - Bau - Betrieb. Berlin

KÖRNTGEN, SILVIA (1996): Mobilität von Frauen im ländlichen Raum Mobilitätsbedarf, Mobilitätschancen, frauengerechte Verkehrsplanung. Kaiserslautern

KRAUSE, JULIANE (1998): Sicherheitsbelange von Frauen in Stadt- und Verkehrsplanung. In: Fachgebiet Verkehrswesen Universität Kaiserslautern (Hrsg.): Verkehr aktuell; Sicherheit im öffentlichen Raum. (Grüne reihe Nr. 41). Kaiserslautern

KROH, RALPH ALEXANDER (1996): Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Kommentar. Stuttgart

LANDESBAUORDNUNG BADEN-WÜRTTEMBERG (LBO) in der Fassung vom 8.8.1995 (GBl. S 617), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.12.2000 (GBl. S. 760) m. W. v. 1.2.2001

LANDESPLANUNGSGESETZ BADEN-WÜRTTEMBERG (LPIG-BW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. April 1992 BGBl. S. 229, geändert durch Gesetze vom 23. Juli 1993, 7. Februar 1994, 16. Dezember 1996, 18. Oktober 1999

LIMBOURG, MARIA; FLADE, ANTJE; SCHÖNHARTING, JÖRG (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen

MARTENS, SABINE (1999): Die behindertengerechte Stadt? Forschungsansätze und planerische Umsetzungsmöglichkeiten. Ausgewählte Beispiele aus Deutschland und Groß-

britannien (unveröffentlichte Diplomarbeit am Institut für Geographie der Universität Münster)

MARTENS, SABINE; PAULS, KERSTIN (Hrsg.) (2001): Gendergerechte Verkehrsplanung. Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche Planungshilfe? Ergebnisse des Workshop XIV im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur. (Arbeitsbericht Nr. 206 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). Stuttgart (Im Internet abrufbar unter: <http://www.ta-akademie.de/publikationen>)

MAYRING, P.: (1996): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Weinheim

MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG (2000): Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen in den Nahverkehrsplänen nach § 11 ÖPNV-Gesetz. Drucksache 12 /5235, 31.05. 2000

OBER, STEFFI (2001): Gender Mainstreaming. Oder: was geht Mann und Frau, Kommunalos und andere PolitikerInnen die Geschlechterfrage an. Unter: <http://www.uni-koblenz.de/alp/gender.htm>

PHILIPPEN, D.P. (1994): Barrierefreie „präventive“ Architektur und die soziale Komponente. In: Deutsche Bauzeitung, 4/94, S. 127-130

RAUMORDNUNGSGESETZ (ROG) 1998 (Neufassung) vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081, 2102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 1997 (BGBl. I S. 2902)

SCHNABEL, WERNER; LOHSE, DIETER (1997): Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung. Band 2: Verkehrsplanung. Berlin

SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) (2000): FrauenAktiv. Nr. 8

SPITZNER, MEIKE (1995): Strukturwandel in Verkehrswissenschaft, -planung und -politik? Rückblick und aktuelle Bilanz der Einmischung von Frauen in Verkehrswissenschaft, -planung und -politik. In: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (Hrsg.): Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Heft 3, S. 140-153

SPITZNER, MEIKE; BEIK, UTE (1996): Reproduktionsarbeitsmobilität. Ein an Geschlechtergerechtigkeit orientierter Forschungsansatz zu nachhaltiger Mobilität in Stadtregionen und Beitrag zur Entwicklung von Konzepten zur Nachhaltigkeit. In: Kabisch, Sigrun (Hrsg.): Umweltverhalten und Lebensqualität in urbanen Räumen. Tagungsbericht

und wissenschaftliche Beiträge der UFZ-Sommerschule 1996. (UFZ-Bericht Nr. 19/1996), S. 239-252

STEIERWALD, GERD (1991): Planung, Entwurf und Betrieb städtischer Verkehrsanlagen. Unterlagen zu Einzelthemen im Rahmen der Projektstudie. Stuttgart

STEIERWALD, GERD; KÜNNE, HANS-DIETER (Hrsg.) (1994): Stadtverkehrsplanung. Grundlage, Methoden, Ziele. Heidelberg

STEMSHORN, AXEL (1994): Barrierefrei bauen für Behinderte und Betagte. Stuttgart

STETE, GISELA (1995): Frauen unterwegs. Forderungen an die Stadtplanung. In: Internationales Verkehrswesen 47, S. 35-41

STETE, GISELA; KLINKHART, STEFANIE (1997): Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart. Folgerungen für den Regionalverkehrsplan (Schriftenreihe Verband Region Stuttgart, Nr. 8). Stuttgart

STIEGLER, BARBARA (2000): Wie Gender in den Mainstream kommt: Konzepte, Argumente und Praxisbeispiele zur EU-Strategie des Gender Mainstreaming. Unter: <http://www.fes.de/fulltext/asfo/00802toc.htm>

STRABENVERKEHRSORDNUNG (StVO) vom 16. November 1970, zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. Dezember 2000, in Kraft getreten am 1. Februar 2001

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV) (1996): Die gesetzlichen Grundlagen zur Regionalisierung des ÖPNV (Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Verordnung zur Anwendung von § 13a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes, Regionalisierungsgesetz des Bundes, Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), EG-Verordnung 1191/69 i.d.F. der EG-Verordnung 1893/91, ÖPNV-Gesetze der Länder). Köln

VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG E.V. (SRL) (Hrsg.) (1999): Planerin. Vom Spagat der gendersensitiven Planung. Zwischen feministischer Theorie(bildung) und strategischen Bausteinen für die Praxis (SRL-Mitteilungen für Stadt-, Regional und Landesplanung, 4. Heft)

VERORDNUNG ÜBER DEN BAU UND BETRIEB DER STRABENBAHNEN (STRABENBAHN-BAU- UND BETRIEBSORDNUNG - BOSTRAB) vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I 2648) (BGBl. III 9234 5)

- WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2000): Landesentwicklungsplan (Anhörungsentwurf). Unter: www.wm.baden-wuerttemberg.de/sixcms_upload/media/113/anh_rungstext_lep2000__begr_ndung.pdf
- WOLFF, MONIKA (2000): Gender Mainstreaming - eine europäische Gleichstellungsstrategie. Unter: <http://www.nlpb.de/10-them/10-them-beitrag/10-them-beitr02.htm>
- WOTHA, BRIGITTE (2000): Gender Planning und Verwaltungshandeln. Umsetzung von Genderbelangen in räumliche Planung – unter Berücksichtigung von Verwaltungsmodernisierung und neuerer Tendenzen im Planungsbereich. (Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung). Kiel
- ZÄNGLER, THOMAS W. (2000): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit.
- ZIBELL, BARBARA (1998): Das Geschlecht (in) der Planung. Zwischen Anpassung und Widerstand. In: Demmel Friederike; Klingberg, Tina; Siemer, Dorothee (Hrsg.) (1998): Geschlechterverhältnis und räumliche Planung. Kirchlinteln, S. 19-47
- ZIBELL, BARBARA (1999): Frauenforschung und Gender-Studies in Architektur und räumlicher Planung, Bemerkungen zu den künftigen Anforderungen in Ausbildung und Beruf. In: PlanerIn, Nr. 4, S. 30-31

Anhang

Tabelle der analysierten Normen

Gesetze der Raumordnung und Landesplanung

Norm, Gesetz	Inhalt
ROG	<ul style="list-style-type: none"> - Die Infrastruktur ist mit der Siedlungs- und Freiraumstruktur in Übereinstimmung zu bringen - Die Attraktivität des ÖPNVs ist durch Ausgestaltung von Verkehrsverbänden und die Schaffung leistungsfähiger Schnittstellen zu erhöhen - Gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander durch Personenverkehr ist sicherzustellen - Mischung der unterschiedlichen Raumnutzungen - Gleichwertige Lebensverhältnisse sind in allen Teilräumen herzustellen
LPIG-BW	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Genderbelange
LEP 2000 (Anhörungsentwurf)	<ul style="list-style-type: none"> - Leitbild der räumlichen Entwicklung: einheitliche Lebensverhältnisse, dabei ist zugleich den Interessen der verschiedenen sozialen und demographischen Gruppen der Bevölkerung und insbesondere der Situation von Frauen, Familien und Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderungen Rechnung zu tragen
BauGB	<ul style="list-style-type: none"> - zu berücksichtigen sind die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen und alten Menschen und der Behinderten - die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung - die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung,
LBO-BW	<ul style="list-style-type: none"> - in die Planung von Gebäuden sind die Belange von Personen mit kleinen Kindern, behinderten und alten Menschen nach Möglichkeit einzubeziehen - bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, die überwiegend von kleinen Kindern, behinderten oder alten Menschen genutzt werden, sind so herzustellen, dass sie von diesen Personen zweckentsprechend ohne fremde Hilfe genutzt werden können (barrierefreie Anlagen) - Anforderungen gelten auch für Schalter- und Abfertigungsräume der Verkehrs- und Versorgungsbetriebe, für allgemein zugängliche Großgaragen sowie Stellplätze und Garagen für Anlagen nach 1-11 (z.B. Kindergärten, Begegnungsstätten, Museen, Krankenhäuser) - Ausnahmen: wenn die Anlage durch Nutzungsänderung oder bauliche Änderung einer bestehenden Anlage entsteht und deshalb die Erfüllung der Anforderungen nicht möglich oder wirtschaftlich unzumutbar ist

Fachplanungsgesetze

Norm, Gesetz	Inhalt
Regionalisierungsgesetz	- Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge
PBefG	- keine Gender-Belange
GVFG	- Voraussetzung der Förderung ist, dass das Vorhaben (§ 3, Nr. 1 d) „die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt“

ÖPNVG-BW	- „Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.“
ÖPNVG-BW	- Linienführung und Fahrpläne im ÖPNV sollen bedarfsgerecht gestaltet und mit dem Ziel der Bildung eines integrierten Gesamtverkehrssystems fortentwickelt werden (nachfrageorientierter Linienführungen und Fahrpläne) - Umsteigeanlagen für den Übergang zwischen Linien und Verkehrsmitteln des ÖPNV sowie zum Fernverkehr und IV sollen benutzerfreundlich gestaltet werden - Bedarfsgerechter Bedienungstakt mit Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten soll in den Fahrplänen angestrebt werden

Bau- und Betriebsordnungen

BO-Strab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)	- Maßnahmen, die Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge erleichtern gehören zu den baulichen Anforderungen; Einrichtungen für diese Personen sollen durch Hinweise gekennzeichnet sein - Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten an Haltestellen - Höhen von Bahnsteigoberflächen, Fahrzeugfußboden und Fahrzeugtrittstufen müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass die Fahrgäste bequem ein- und aussteigen können - Bahnsteigoberfläche soll nicht höher liegen als der Fahrzeugfußboden in seiner tiefsten Lage, sie muss rutschhemmend sein - Rampe, Fahrtreppe oder andere mechanische Förderhilfen müssen vorhanden sein, wenn in einer Haltestelle der zu überwindende Höhenunterschied mehr als 8m beträgt - Fahrzeugfußboden soll in seiner tiefsten Lage nicht tiefer als die Bahnsteigoberfläche liegen
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	- Vorschriften der Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten erleichtert wird

Straßenverkehrsrecht

StVO	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzzeichen: Parkerlaubnis kann beschränkt sein, z.B. zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Anwohner, Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden, ebenso für Parken auf Gehwegen - Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen (im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde sowie für Anwohner)
VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift zur StVO)	<ul style="list-style-type: none"> - wegen der Ausgestaltung der Parkplätze wird auf die DIN 18024-1 „Barrierefreies bauen, Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze“ verwiesen - Parkplätze die dem genannten Personenkreis (Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde) zur Verfügung stehen, kommen, gegebenenfalls mit zeitlicher Beschränkung, insbesondere dort in Betracht, wo der erwähnte Personenkreis besonders häufig auf einen derartigen Parkplatz angewiesen ist, z.B. in der Nähe von Behörden, Krankenhäusern, Orthopädischen Kliniken - Parkerleichterungen (im eingeschränkten Halteverbot, Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen)

Richtlinien und Empfehlungen

Richtlinien, Empfehlungen	Inhalt
DIN 18024-1, Teil 1 „Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze, Planungsanforderungen	<ul style="list-style-type: none"> - barrierefreie Nutzbarkeit von baulichen Anlagen und Zugängen zu öffentlichen Verkehrsmitteln für alle Menschen, von fremder Hilfe weitgehend unabhängig - Begriffsbestimmungen, Maße - Pkw-Stellplätze - Bedienungselemente (Geld- und Fahrkartenautomaten) - Ausstattung, Orientierung, Beschilderung und Beleuchtung von Straßen, Plätzen, Wege, öffentlicher Verkehrsanlagen und Grünanlagen

<p>Empf. Für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - wegen ihrer besonderen Gefährdung erfordern schwächere Verkehrsteilnehmer (insbesondere ältere Menschen, Behinderte und Kinder) ein besonderes Augenmerk - Grundmaße für Verkehrsräume für: behinderte Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Fußgänger (Kinderwagen, Gepäck) - Sicherheitsabstand zum Verkehrsraum für Fußgänger (mit Begrenzungsstreifen für Sehbehinderte) - Parkstände für Rollstuhlfahrer, hier ist der Bewegungsspielraum auf mind. 1,75m zu vergrößern - ÖPNV: Haltestellen (mit Sitzmöglichkeit) - Berücksichtigung der Verhaltensweisen von Behinderten (eingeschränkte Bewegungsfreiheit, geringere Gehgeschwindigkeit, Empfindlichkeit gegen Stufen und steile Rampen sowie eingeschränkte Wahrnehmbarkeit von Signalen und Informationen), Nutzungsansprüche - Rad- und Fußgängerverkehr (einschl. Rollstuhlfahrer), umwegarme Führungen - Borde und Rinnen (als Orientierungshilfen) - Borde an Haltestellen des ÖPNV (fahrgastfreundlicher und behindertengerechter Fahrgastwechsel) - Sehbehindertengerechter Begrenzungsstreifen zwischen Radwegen und Gehbereichen - Erleichterung der Benutzung von Gehflächen für Behinderte - Überquerungsstellen - Unter- und Überführungen, nur in Sonderfällen, wenn bspw. die Belange von Mobilitätsbehinderten ausreichend berücksichtigt werden können - Unterführungen: Rampen, starke Neigungen, Treppen und unübersichtliche Bereiche sind zu vermeiden, sie sollen gut einsehbar und gut beleuchtet sein; bei Benutzung durch Rollstuhlfahrer max. 6% Neigung (+Zeichnung) - Angaben zu Rollstuhlfahrerrampen - Treppen ohne ergänzende Rampen an Unter- oder Überführungen sind Notlösungen - Fahrschienen für Kinderwagen und Fahrräder - Haltestellen des ÖPNV - sichere sowie möglichst direkte, bequeme und schnelle Erreichbarkeit der Nahverkehrsfahrzeuge, angenehmes Warten, für Mobilitätsbehinderte eine angemessenen Zugänglichkeit der Nahverkehrsfahrzeuge sicherstellen - Minimierung der Zugangs-, Abgangs- und Umsteigewege - Haltestellentypen - Sicherheitsaspekte - Mindestausstattung: Sitzgelegenheiten - Haltestellen Stadtbahn/Straßenbahn - halbhohe Bahnsteige ermöglichen bei Niederflurstraßenbahnen bereits einen stufenlosen Fahrgastwechsel, Warteflächen von 18 bzw. 20 cm Höhe für Mobilitätsbehinderte ausreichend und gut erreichbar - Zeichnung „Idealfall einer behindertengerecht ausgestatteten Stadtbahnhaltestelle“ - Haltestellenkaps mit erhöhten Warteflächen ermöglichen einen fast stufenlosen Fahrgastwechsel
---	---

<p>Empf. für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Zuordnung von Schwerpunkten der Wohnbebauung zu Kindergärten, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs, zentralen Einrichtungen, Arbeitsstätten und Freizeiteinrichtungen soll zur Minimierung des motorisierten Verkehrs so getroffen werden, dass günstige Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen möglich sind - Mischung von Wohnungen, Arbeitsstätten und Folgeeinrichtungen - Neu auszuweisende Kindergarten- und Grundschulstandorte sollen nicht in der Nähe von verkehrsreichen Straßen liegen und so gewählt werden, dass kurze, konfliktarme Fußwege entstehen - Auf Ortsteilebene geschlossene, engmaschige und qualitativ hochwertige Netze mit guter Orientierbarkeit sowie sicheren und attraktiven Überquerungsmöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr schaffen - Längsneigungen von mehr als 6% sind für ältere Fußgänger unbequem und für Rollstuhlfahrer nicht mehr ohne Hilfe befahrbar - In Wohngebieten sollten Fußwegeentfernungen zu Haltestellen von 300-500m nicht überschritten werden - Gewährleistung ausreichender Verkehrssicherheit besonders für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ältere Menschen, Behinderte und Kinder), von diesen Personengruppen können perfekte Aufmerksamkeit, Wahrnehmung, Reaktionsfähigkeit und Regelbeachtung nicht erwartet werden - Besondere Ansprüche an Straßenräume von älteren Menschen und Behinderten - Nutzungsansprüche, Grundmaße für Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs - Parkraumbemessung für Behinderte, Menschen mit Gepäck - Eine ausreichende Zahl von Parkständen (etwa 3 %) ist für Behinderte zu reservieren - „Für Behinderte kann die Benutzung straßenbegleitender Gehflächen erleichtert werden, wenn geringe Neigungen ($\leq 6\%$) angestrebt, in angemessenen Abständen Ruhebänke vorgesehen, Sehbehinderte durch taktile Hilfen zu markanten Orientierungspunkten geführt und Borde an Überquerungsstellen abgesenkt werden - Selbständig geführte Gehwege: mind. 1,50 m breit, nicht stärker als 6% geneigt sein, sonst zusätzliche Rampen oder Alternativwege - Teilaufpflasterungen - Unter-/Überführungen, Sicherheitsaspekt, Rampen, Treppen, (s. EAHV) - Bordrinnen und Borde, Bordabsenkungen - Überquerungsstellen, Absenkung von Hochborden
<p>Empf. Für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bau von Radverkehrsanlagen - Anlage und Planung von Radverkehrsnetzen
<p>Empf. für die Anlagen des ruhenden Verkehrs</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Parkraum, Breite - Parkbauten: Rampen, Beleuchtung, Sonderparkberechtigung

<p>Direkt, Handbuch für Planer des BMVBW „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraumes“</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Raumbedarf von Mobilitätsbehinderten - Entwurf und bauliche Gestaltung von Fußgängerbereichen und Seitenräumen von Straßen - Anlagen des ÖPNV - Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden - Orientierungshilfen und Lichtsignalanlagen
<p>Direkt „Mobilität von Frauen und Jugendlichen im ländlichen Raum“</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Frauen: Situation, Bedürfnisse, Verbesserungsvorschläge, Bedeutung von Auto und ÖPNV - Situation von Jugendlichen, Thema Verkehrssicherheit (Fahranfänger), Forderung nach Alternativen Angeboten (Discobusse) - Forderungen für Frauen und Jugendliche - Zeitplanung des ÖPNV - Vorschlag für ein frauen- und jugendfreundliches Angebot: Anzahl von Fahrten zu bestimmten Tageszeiten, Ausstattung von Haltestellen, Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit, Fahrzeugausstattung ÖPNV - Vorschläge für Sonderformen im Linienverkehr - Finanzierung (GVFG) - Beispiele (Bürgerbus, Taxen, Linientaxi, Modell ANDi (AnrufNahverkehrDienst))
<p>Direkt: „Niederflur-Verkehrssystem: Gestaltung von Haltestellen in den alten und neuen Bundesländern</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Anforderungen für ein fahrgastfreundliches Nahverkehrssystem - Niederflurverkehrssystem, Anforderungen an Haltestellen - Kundenfreundliche Ein- und Ausstiegsverhältnisse im Niederflur-Verkehrssystem (Straßenbahnen, Omnibusbetrieb, Mischbetrieb) - Abbildungen mit Maßangaben

Liste möglicher Maßnahmen zur Implementierung genderorientierter Verkehrsplanung

Gender-Mainstreaming	Bewusstseinsbildung	Bürgerbeteiligung	Höherer Frauenanteil
<ul style="list-style-type: none"> ▪ verbindliche gesetzliche Regelungen, Beschlüsse, Richtlinien, Zielvorgaben auf allen Ebenen in allen Plänen vom Anfang der Planungsprozesse an ▪ Verknüpfung der Mittelvergabe an Frauen- und Familiengerechtigkeit ▪ Sozialverträglichkeitsprüfung (wie UVP) für alle Planungen in Bezug auf Interessen von Frauen, Kindern, Senioren ▪ Beweislast-Umkehr: Die Entscheider müssen nachweisen, dass Gender berücksichtigt wird, Begründungspflicht bei Ablehnung ▪ geschlechtsspezifische Datenerhebung ▪ Beteiligung von Frauenbeauftragten und Gender-Expert/innen, z.B. in Gremien ▪ verbindliche Einführung einer Gender-Check-Liste 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Training, Schulung und Bildung in Gender-Fragen für alle Entscheider in Politik, Wirtschaft und Verwaltung ▪ Gender + Soziales müssen Bestandteil der Ausbildung werden ▪ Regelmäßige Gender-Infos an alle Planer/innen ▪ Gender-„Erlebnistouren“ für Planer/innen, die den Frauenalltag zu wenig erleben ▪ Zukunftswerkstätten ▪ Fachvorträge ▪ Frauenbeauftragte als Motor, brauchen gute Kontakte in die Verwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dialog der Planer/innen mit der Bürgerschaft, dabei Berücksichtigung der Bürger/innen-Vorschläge ▪ Beteiligung von Frauen und Expert/innen an Planungsverfahren ▪ Ausstattung von Frauengruppen mit Instrumenten und Einflussmöglichkeiten als staatlich anerkannte Verbände ▪ transparente Planung ▪ Fragestunden, Vorschlagsmöglichkeiten für Bürger/innen (auch schriftlich / anonym) ▪ Einrichtung von Frauenplanungsbeiräten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung des Frauenanteils in Ausbildung, Lehre Forschung ▪ Erhöhung des Frauenanteils in den entsprechenden Berufen und Gremien ▪ paritätische Besetzung von Führungspositionen in allen raumbestimmten Institutionen und Gremien der Forschung und Praxis mit Planungsfachfrauen ▪ Gender sensible Männer in Entscheidungsfunktionen und mehr Männer in die Erziehungszeit ▪ Extra-Treffen von Frauen, in gemischten Gruppen gehen Frauen unter
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gender als Qualitätskriterium auch bei Planung, Entscheidung und Umsetzung einführen; Qualitätsvereinbarungen zu Gender mit Dritten ▪ Bessere Kontrollinstrumente, gekoppelt mit Sanktionen, finanziellen Anreizen oder Verfahrenserleichterungen ▪ beim Planungsverfahren nicht den „durchschnittlichen Planungsmenschen“ betrachten ▪ Veto-Recht der Frauenbeauftragten ▪ Eingang des Gleichberechtigungsgrundsatzes als gleichwertiger Bestandteil auch in informelle Planungsverfahren ▪ Experte/in mit Gender-Kompetenz in allen Institutionen zur Verkehrsplanung ▪ Frauenbeauftragte so ausstatten, dass sie Know-How einkaufen können; auf Verwaltungsseite Know-How einfordern 			

Veröffentlichungen der TA-Akademie zum Thema

Verkehr und Raumplanung

Brenner, J.; Hermann, M.; Nehring, M.: Möglichkeiten partizipativer Elemente in Entscheidungsfindungsprozessen - am Beispiel des Verkehrs. Zwischenbericht im Projekt Verkehrsplanung im Diskurs. Stuttgart, 1999 (Arbeitsbericht Nr. 120 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-46-8. (Im Internet abrufbar)

Brenner, J.; Nehring, M.; Steierwald, M. (Hrsg.): Tourismus – ein Beitrag zur wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung für Baden-Württemberg? Ergebnisse des Workshops Nr. IX der Reihe Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1999 (Arbeitsbericht Nr. 129 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-58-1. (Im Internet abrufbar)

Brenner, J.; Steierwald, M.: Stadtverträglicher Verkehr. - Schimäre oder Leitsatz?. Stuttgart, 1998. (Arbeitsbericht Nr. 100 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-23-9.

Brenner, J., Nehring, M., Steierwald, M.: Integrierte Wirtschafts- und Mobilitätskonzepte für Refugien im Rahmen nachhaltiger Entwicklung. Stuttgart August 1999. (Arbeitsbericht Nr. 130 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-59-X. (Im Internet abrufbar)

Brenner, J.; Steierwald, M. (Hrsg.): Opti*Bus. Optimierungschancen für das Verkehrssystem Bus im ÖPNV. Stuttgart, 2001 (Arbeitsbericht Nr. 208 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-62-8. (Im Internet abrufbar)

Brenner, J.; Schade, D.: Mobilität und Tourismus am Feldberg – Moto(u)r Feldberg. Integrierte Verkehrsentwicklung in der Feldbergregion (Projektbericht). Stuttgart, 2002. (Arbeitsbericht Nr. 205 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-59-8.

Giesecke, J.; Förster, G.; Schneider, M.: Verkehrsverlagerung: Basisdaten für den Bereich Binnenschifffahrt. Stuttgart, 1994. (Arbeitsbericht Nr. 21 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-22-6.

Herrmann, M.; Schade, D.; Schwarzmann, R.; Steierwald, M.; Steinecke, E.; Wienhöfer, E.: Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr. Ratgeber für Entscheidungsträger und Praxis. Darmstadt, 1997 (Hestra-Verlag). ISBN 3-7771-0276-8.

*Herrmann, M.; Steierwald, M.: Leitbild Urbanität- „Leitbild vom Leben in der Stadt“. Ergebnisse des Workshops V Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1996. (Arbeitsbericht Nr. 63 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-71-4.

Herrmann, M.; Steierwald, M. (Hrsg.): „Mobilität und Urbanität“ - Die Stadt und ihr Verkehr. Ergebnisse des Workshops VI Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1997. (Arbeitsbericht Nr. 73 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-83-8.

Herrmann, M. (Hrsg.): ÖPNV: Luxus oder Sparmodell? ÖV an der Grenze der Finanzierbarkeit? Stuttgart, April 2000. (Arbeitsbericht Nr. 159 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-05-9. (Im Internet abrufbar)

Hickmann, G.: Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion. Gutachten im Rahmen des Projekts „Mobilität und Tourismus am Feldberg“. Stuttgart, 2001. (Arbeitsbe-

richt Nr. 204 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-58-X. (Im Internet abrufbar)

Martens, S.; Brenner, J. (Hrsg.): Bewertungsverfahren im Verkehrswesen: Rechenstift gegen Argumente? Ergebnisse der Veranstaltung Nr. XII der Workshop-Reihe im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart 2000 (Arbeitsbericht Nr. 182 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-31-8.

Martens, S.; Pauls, K. (Hrsg.): Gendergerechte Verkehrsplanung. Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche Planungshilfe? Ergebnisse des Workshop XIV im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart, 2001 (Arbeitsbericht Nr. 206 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-60-1. (Im Internet abrufbar)

Nehring, M.; Steierwald, M.: Bild und Sprache. Modellvorstellungen in den verkehrswissenschaftlichen Disziplinen. Stuttgart, 1998. (Arbeitsbericht Nr. 115 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-41-7.

Nehring, M., Steierwald, M.: Verhaltensänderungen im Verkehr: "Restriktionen versus Soft-Policies. Ergebnisse der Veranstaltung Nr. X der Workshopreihe im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart, 1999 (Arbeitsbericht Nr. 147 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-85-9. (Im Internet abrufbar)

Pauls, K. (Hrsg.): Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region Stuttgart. Ergebnisse eines Runden Tisches mit Betroffenen zum Problembereich Fahrzeugzugang bei S-Bahnen. Stuttgart, 2001 (Arbeitsbericht Nr. 190 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-42-3. (Im Internet abrufbar)

*Schade, D.; Steierwald, M.: Road-Pricing. Erwartungen - Möglichkeiten - Alternativen. Ergebnisse des Workshops II Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1995. (Arbeitsbericht Nr. 44 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-45-5.

Schade, D.; Steierwald, M.: Zusammenhang und Wirkung - Raum und Stadt. Stuttgart, 1996. (Arbeitsbericht Nr. 53 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-58-7.

Steierwald, M.; Brenner, J. (Hrsg.): Streitfragen im Verkehrswesen: Verkehr im Spannungsfeld zwischen Fortschritt und öffentlicher Alimentierung. Ergebnisse des Workshop Nr. XIII im Themenfeld Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart, 2001 (Arbeitsbericht Nr. 188 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-40-7. (Im Internet abrufbar)

Schwarzmann, R.: Pilotstudie „Reaktivierung von Schienenbahnen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“. Stuttgart, 1996. (Arbeitsbericht Nr. 62 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-70-6.

* = vergriffen

Arbeitsberichte, Diskursberichte, Bürgergutachten, Ergebnisse, Leitfäden, Präsentationen, Materialien und Analysen	Euro 7,70
Gutachten	Euro 10,25
TA-Dokumentation (inkl. CD-ROM)	Euro 15,35
Empfehlungen	Euro 5,15
CD-ROM	Euro 7,70
Ensys	Euro 13,85
Grünes Gold, Kurzinfos <i>Zzgl. Porto und Verpackung</i>	kostenfrei