

Frauen *beteiligung an Planungsprozessen*

Handreichung

Für eine nachhaltige Verkehrsplanung unter Frauenaspekten

Voraussetzung zur Teilhabe am öffentlichen Leben ist Mobilität, verstanden als Möglichkeit, alle gewünschten Ziele für bestimmte Zwecke in einer bestimmten Zeit zu erreichen.

Die Mobilität von Personen ist abhängig von der Lebenssituation und den sich daraus ergebenden Alltagsanforderungen. Die soziale Rolle wird als »Gender« beschrieben. Frauen und Männern unterschieden sich hier deutlich. Frauen sind in unserer Gesellschaft immer noch weitestgehend für die Haus- und Familienarbeit zuständig. Dies erfordert besonders bei gleichzeitiger Erwerbstätigkeit ein straffes Zeitmanagement und hohe Mobilität.

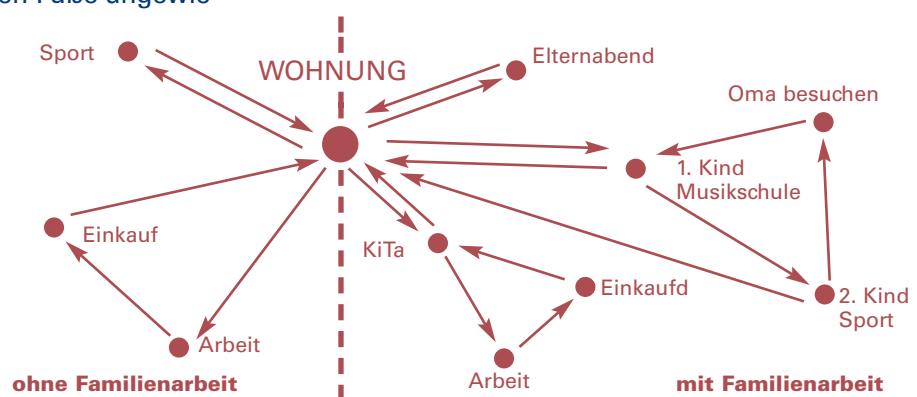
Frauen verfügen seltener als Männer über ein Auto und sind stärker auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad und die eigenen Füße angewiesen. Die Förderung dieser Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist ein Beitrag zur Mobilitäts-sicherung und damit zur freien Entfaltung der Persönlichkeit gerade von Frauen.

Ein typisches Merkmal von Frauenmobilität sind Wegekettens, d.h. auf dem Weg zu einem Ziel werden weitere Ziele aufgesucht oder verschiedene Aktivitäten miteinander verbunden. Im ländlichen Raum sind die Wegekettens länger als in Städten und schwerer zu organisieren. Bedingt durch den Wegfall vieler Einrichtungen zur Alltagsversorgung in Wohnungsnähe und deren räumliche Konzentration an wenigen Standorten ist die Alltagsbewältigung schwierig und mit den Verkehrsmitteln des

Umweltverbundes kaum möglich. Die einseitige Orientierung am PKW als Verkehrsmittel und Erwerbstätigkeit als Haupttätigkeit erschwert vielen Frauen gerade im ländlichen Bereich die Ausübung eines Berufs.

Mütter haben – erwerbstätig oder nicht – die höchste Mobilitätsrate, ausgedrückt in Wege pro Woche. Frauen verbringen viel Zeit mit Bring- und Holdiensten, weil sie um die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr fürchten und sich um hilfsbedürftige Menschen in ihrem Umfeld kümmern. Diese Zwangsmobilität bindet die Frauen in besonderem Maße.

Die einseitige Zuweisung von Flächen für den fließenden und ruhenden Autoverkehr hat zu monofunktionalen Strukturen im öffentlichen Straßenraum geführt. Die Aufenthalts- und



Sozialfunktion des öffentlichen Raumes ist im wahrsten Sinne des Wortes »unter die Räder« gekommen. Diese Dominanz der verkehrlichen Funktion hat auch zur Folge, dass öffentliche Räume insbesondere abends und nachts Angsträume für viele Frauen sind. Dies führt zu einer Einschränkung ihrer Mobilität oder zum Inkaufnehmen umständlicher, vermeintlich sicherer (Um)Wege.

Anforderungen

Die Berücksichtigung frauenrelevanter Aspekte in der Verkehrsplanung ist Teil einer sozial verträglichen und ökologischen Siedlungsentwicklung. Diese müssen als selbstverständlicher Bestandteil in die Planungen integriert werden. Die Beachtung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrs-, Stadt- und Versorgungsstrukturen sind gerade für Frauen wichtig.

Das bedeutet:

- Stärkung und Erhaltung von noch kompakten und nutzungsgemischten Siedlungsstrukturen zugunsten von Versorgungszentren auf der »grünen Wiese«
- sichere Erreichbarkeit der Infrastrukturangebote zur Alltagsversorgung und sonstigen wichtigen Zielen vor Ort zu Fuß und mit dem Fahrrad
- umfassende Erreichbarkeit von wichtigen Zielen außerhalb mit öffentlichen Verkehrsmitteln tagsüber und abends
- Sicherung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und älteren Menschen, um Begleitwege zu reduzieren
- Sicherung der Zugänglichkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte Personen (mit Kinderwagen, mit Gepäck etc.)

Werden die Belange und Anforderungen der Frauen berücksichtigt, kommt dies letztendlich allen Bevölkerungsgruppen zugute. Die Stärkung ihrer (noch umweltverträglichen) Verkehrsmittelwahl ist ein Beitrag zum Klimaschutz.

Alltagsziele von Frauen

- ➔ **Frauenarbeitsplätze (Verwaltung, Post- und Fernmeldewesen, Gesundheitsbereich, Einzelhandel)**
- ➔ **Einkaufsmöglichkeiten**
- ➔ **Kinderbetreuungseinrichtungen**
- ➔ **Grundschulen**
- ➔ **Volkshochschulen**
- ➔ **Freizeiteinrichtungen**
- ➔ **Alteneinrichtungen/andere soziale Einrichtungen**
- ➔ **Krankenhäuser**
- ➔ **Friedhöfe**

Beteiligung

Die Alltagserfahrungen von Frauen gehen viel zu selten in die Planungen ein. Frauen besitzen vielfältige Kenntnisse über ihr Umfeld und Verkehrsbedingungen, die gewinnbringend für alle Bevölkerungsgruppen in die Planungen einfließen können. Auch ist die Öffentlichkeit nicht für die spezifischen Aspekte sensibilisiert.

Deshalb ist es wichtig:

- gezielt zu informieren und aufzuklären durch Öffentlichkeitsarbeit
- Betroffene an (Verkehrs)Planung zu beteiligen

Formen der Beteiligung sind:

- Workshops, Tagungen
- Zukunftswerkstätten
- VHS-Kurse
- Agenda 21 Arbeitsgruppen
- kommunale Frauenspaziergänge mit Kartierung von Angsträumen
- Beiräte

Wichtig sind auch verwaltungsinterne Arbeitsgruppen sowie ämterübergreifende Frauenarbeitsgruppen.

Anforderungen an Beteiligungsverfahren

- ➔ Über den gesamten Planungszeitraum muss eine frühzeitige, intensive und kontinuierliche Beteiligung sichergestellt werden.
- ➔ Die Beteiligungsverfahren sollten der spezifischen Umfeldaneignung und den spezifischen »Politikzugängen« der unterschiedlichen Nutzergruppen (hier der Frauen) Rechnung tragen.
- ➔ Betroffenenbeteiligung muss von der Zusammenarbeit mit den betroffenen BürgerInnen ausgehen.
- ➔ Bei der Organisation der Beteiligungsverfahren ist auf die besonderen weiblichen Lebenszusammenhänge einzugehen.
- ➔ Die Auswirkungen von Verkehrskonzepten/Einzelmaßnahmen müssen in vollem Umfang dargestellt sein, Entscheidungskriterien nachvollziehbar sein.

Fahrradverkehr

Das Fahrrad:

- wird von Frauen überdurchschnittlich oft genutzt
- ist das ideale Verkehrsmittel für kurze Distanzen und Kettenwege
- ist viermal schneller als Zufußgehen
- ist besser für die Umwelt

Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel fördern heißt:

- Das Straßen- und Wegenetz muss nach allen Richtungen und ohne Umwege benutzbar sein.
- Wohnbereiche müssen mit den Zielen von Frauen verbunden sein (insbesondere innerorts).
- Es müssen direkte Verbindungen zwischen den einzelnen Gemeinden sowie zu den zentralen Orten mit Versorgungs- und Dienstleistungsfunktion bestehen.

Radverkehrsnetze können aus verschiedenen Netzelementen gebildet werden:

- separate Radverkehrsanlagen
- gemeinsame Führung mit Fußgängern
- gemeinsame Führung mit Kraftfahrzeugen (Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche)






Anforderungen:

- ➔ Auf Hauptverkehrsstraßen (Tempo 50 km/h) innerorts sollte der Radverkehr möglichst getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden, außerorts grundsätzlich.
- ➔ Innerhalb geschlossener Ortschaften sollte der Fuß- und Radverkehr nicht auf gemeinsamen Wegen (Z 240 StVO) geführt werden.
- ➔ Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind eine schnelle und sehr preiswerte Methode, um RadfahrerInnen einen eigenen Verkehrsraum zu schaffen.
- ➔ Einbahnstraßen sollten für den Radverkehr in Gegenrichtung befahrbar sein.
- ➔ Radwege müssen übersichtlich, leicht einsehbar und gut beleuchtet sein.

Wichtige Neuerung durch die StVO-Novelle von 1997:

Die Benutzungspflicht von Radwegen ist neu geregelt. Radwege müssen nun nur noch benutzt werden, wenn diese mit Zeichen Z 237, Z 240 und Z 241 gekennzeichnet sind. Ansonsten kann zwischen dem »anderen« Radweg und der Fahrbahn gewählt werden.

Empfehlungen zur Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlage	Mindestmaß nach STVO*-	möglichst zu erreichendes Maß nach STVO*	Richtmaß nach ERA 95
 Radweg (Z237)	1,50 m	2,00 m	2,10 m – 2,50 m
 Radfahrstreifen (Z237)	1,50 m	1,85 m	1,85 m – 2,35 m
 gem. Fuß- und Radweg (Z240)	innerorts 2,50 m ausserorts 2,00 m		2,50 – 3,00 m 3,00 m
 getr. Fuß- und Radweg (Z241)	1,50 m	2,40 m	2,10 – 2,50 m
 Zweirichtungsradweg (Z237)	2,00m		2,50m – 3,00 m

*sogenannte 'Fahradnovelle' der STVO, Bundesministerium für Verkehr 1997

Checkliste Radverkehr:

- In welchen Abschnitten werden RadfahrerInnen nicht sicher geführt?
- Welche Quartiere oder Ziele der Gemeinde sind nicht für den Radverkehr erschlossen?
- Gibt es Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen?
- Wo behindern sich FußgängerInnen und RadfahrerInnen gegenseitig?
- Wo werden Radwege, Radfahrstreifen zugeparkt?
- Welche Kreuzungen und Einmündungen sind unübersichtlich und gefährlich?
- In welchen Abschnitten ist der Belag schadhaft oder unzureichend, wo fehlen Bordsteinabsenkungen?
- Wo stören Einbauten (z.B. Masten, Lampen, etc.)?
- Wo fehlen Querungsmöglichkeiten über stark befahrene Straßen?

Fußverkehr

Das am stärksten genutzte Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind die eigenen Füße, insbesondere innerorts. Der Anteil von Frauen ist hier überdurchschnittlich groß. Der Großteil ihrer Fußwege dient dem Einkauf und persönlichen Erledigungen. Dabei tragen sie oft große und schwere Einkaufstaschen und/oder sind mit kleinen Kindern oder Kinderwagen unterwegs.

Das Zu-Fuß-Gehen als umweltverträglichste Art der Fortbewegung zu stärken bedeutet:

- Schaffung zusammenhängender Netze aus straßenbegleitenden und straßenunabhängigen Fußwegen mit Wahlmöglichkeiten von Alternativen abends und nachts.
- Sicherung einer ausreichenden Breite von Gehwegen möglichst nicht nur entsprechend der Mindestwerte, sondern so, dass sie beispielsweise von kleineren Gruppen, Menschen mit Gepäck/Schirm/Kinderwagen etc. auch im Begegnungsfall bequem benutzt werden können.
- Schaffung von Querungsmöglichkeiten über stärker befahrene Straßen überall dort, wo wichtige Fußwegebeziehungen die Fahrbahnen kreuzen. Dabei sind ebenerdige Querungen immer vorzuziehen.
- Einführung von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen in allen nicht-klassifizierten Straßen innerorts.
- Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs (<Tempo 50) in allen klassifizierten Straßen innerorts mit Randnutzungen, die Publikumsverkehr Zu-Fuß erzeugen (z.B. Ortskern mit Geschäftsnutzung, Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen).
- Gehwege von störenden Hindernissen (z.B.: Reklametafeln, ungünstig platzierte Verkehrsschilder) freihalten, damit die volle Breite für FußgängerInnen zur Verfügung steht.

Die meisten Unfälle mit FußgängerInnen ereignen sich beim Versuch, die Fahrbahn zu queren. Zu Konflikten und Gefährdungen kommt es im wesentlichen aufgrund zu hoher Kfz-Geschwindigkeiten. Auch schlechte Sichtverhältnisse erhöhen die Unfallgefährdung. Schutz bieten deshalb vor allem sichere und komfortable Querungsmöglichkeiten.

Dazu gehören:

1. Furten
2. Zebrastreifen (FGÜ)
3. Bauliche Querungshilfen wie Aufpflasterungen und Mittelinseln auch in Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen

Durch eine Kombination mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Verbesserung der Sichtverhältnisse ist eine hohe Sicherheit für FußgängerInnen zu erzielen.

Ampeln sind nicht immer die sichersten Überquerungsanlagen, vor allem bei zu langen Wartezeiten für FußgängerInnen. Auch das gleichzeitige Grün mit rechtsabbiegenden Kfz kann zu Konfliktsituationen führen.

Auf Gehwegen darf nur geparkt werden, wo das mit Zeichen 315 StVO gekennzeichnet ist (§ 42 StVO). Grundsätzlich ist Parken 5m vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen sowie 10 m vor Vorfahrtszeichen verboten (§ 12 StVO).

Kommunale (Quartiers) Spaziergänge,

sind eine gut bewährte Veranstaltungsform, um auch Menschen anzusprechen, die mit Diskussionsrunden in Sitzungsatmosphäre üblicherweise nicht erreicht werden. Auf dem Gang durch die Quartiere können die BewohnerInnen die Mängel, Möglichkeiten und Veränderungen vor Ort in Augenschein nehmen und alles in einem Mängelkataster festhalten. Hier sind sie ExpertInnen. Kritik und gute Ideen können konkret und lebensnah diskutiert werden.

Empfehlungen zur Dimensionierung von straßenbegleitenden Fusswegen

straßenbegleitende Fusswege	Empfehlungen der	
	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (EAE 85/95 und EAHV 93)	Empfehlungen des Verkehrsclubs Österreich (Schriftenreihe Wissenschaft und Verkehr)
Mindestmass	1,50m - 2,00 m	2,50 m
Regelfall	2,25 m 3,50 m	
Geschäftsstraße mit Schaufenstern	3,00m	4,75m (3,50m)*
Geschäftsstraße mit Auslagen auf Gehweg	3,50m	5,00m (3,50m)*
Bus- oder Straßenbahnhaltestelle	3,50m	5,50m (4,00m)*
Behindertengerechte Gehwegbreite (Begegnung Rollstuhlfahrer / Fußgänger)	2,55m	3,70m (2,70m)*
Gehwege mit Raum für Aufenthalt und Kinderspiel	4,00m (2,50)*	4,00m (2,50)*

*in Klammern ist das Mindestmaß angegeben, mit dem bei beengten Verhältnissen gerechnet werden kann.

Auszug aus »Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)«

FGÜ dürfen nur angelegt werden

- innerhalb geschlossener Ortschaften
- Auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h
- an Stellen, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss
- nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist.

FGÜ dürfen nicht angelegt werden

- in der Nähe von Lichtzeitanlagen (LZA)
- auf Straßenabschnitten mit koordinierten LZA (»Grüne Welle«)
- über Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 StVO)
- über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper
- auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt
- im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)

Die Sicherheit von FGÜ kann durch ergänzende Maßnahmen oder verkehrsrechtliche Anordnungen verbessert werden. Derartige Kombinationen empfehlen sich insbesondere, wenn vorrangig Kinder oder ältere oder behinderte Menschen beim Überqueren einer Straße geschützt werden müssen.

Einsatzbereiche für FGÜ:

Kfz/h Fg/h	0 – 200	200 – 300	300 – 450	450 – 600	600 – 750	über 750
0 – 50						
50 – 100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100 – 150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

Außerhalb des für FGÜ möglichen/ empfohlenen Einsatzbereichs können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.

Für die Erkennbarkeit und die Sicht sind vor dem FGÜ im Zuge der Straße folgende **Mindestanforderungen** nachzuweisen:

	Kfz-Geschwindigkeiten (Vzul)	
	50 km/h	30 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	100m	50 m
Sichtweite von und auf Warteflächen	50 m	30 m

Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken

- unterhalb des für FGÜ möglichen/ empfohlenen Einsatzbereiches sind – wenn überhaupt erforderlich – in der Regel bauliche Querungshilfen ausreichend.
- Innerhalb des für FGÜ möglichen/ empfohlenen Einsatzbereiches kommen alternativ bauliche Querungshilfen oder – bei mehr als 450 Kfz/h – Lichtzeitanlagen (LZA) in Betracht.
- Oberhalb des für FGÜ möglichen/ empfohlenen Einsatzbereiches sind in der Regel Lichtzeitanlagen (LZA) erforderlich.

Checkliste Fußverkehr:

- Wo liegen die wichtigen Ziele des Fußverkehrs?**
- Wo in der Kommune werden die empfohlene Gehwegbreiten unterschritten?**
- Wo werden Gehwege zum Parken genutzt (erlaubt mit Zeichen 315 StVO und unerlaubt)?**
- Wo fehlen im Zuge wichtiger Fußwege Querungsmöglichkeiten (z.B. Schulwege)?**
- Welche Barrieren/Hindernisse schränken FußgängerInnen ein und/oder führen zu Umwegen?**
- An welchen Haltestellen gibt es keine bzw. unzureichende Warteflächen?**
- Vor welchen wichtigen Einrichtungen (z.B. Kindergärten, Ortszentren, Schulen) werden FußgängerInnen von Kfz-FahrerInnen behindert?**
- Wo fehlen Bordsteinabsenkungen?**

6 ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Frauen sind die Hauptnutzerinnen des öffentlichen Nahverkehrs. Sie bilden das größte Potential an Kunden bzw. Kundinnen, welches abwandern kann, und dies teilweise heute schon tut, wenn der ÖPNV nicht erhebliche Qualitätszugewinne erfährt, die sich vornehmlich an den Anforderungen der Frauen orientieren.

Im Öffentlichen Personennahverkehr werden als Folge der Regionalisierung und auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes Nahverkehrspläne erstellt bzw. fortgeschrieben. In diesen werden Aussagen zur gewünschten Qualität des ÖPNV in den Gebietskörperschaften (Landkreise und kreisfreie Städte) getroffen und konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots benannt.

Im ÖPNV-Gesetz des Landes Rheinland-Pfalz heißt es (§3, Abs.7): »Bei Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV und der Gestaltung der Angebote des ÖPNV sollen die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden.«

Damit besteht die Möglichkeit, die Belange von Frauen sowohl bei der Mängelanalyse als auch bei der Definition von Qualitätsstandards und beim Angebotskonzept einzubinden. Dabei ist klarzustellen, dass die Berücksichtigung frauen-relevanter Aspekte als Querschnittsaufgabe zu begreifen ist und nicht als Sonderaufgabe für eine bestimmte NutzerInnengruppe.

Anforderungen an den ÖPNV

Erschließung:

- ➔ Innerhalb bebauter Gebiete sollte der Weg zur nächsten Bushaltestelle nicht weiter als 300 – 400 m (Einzugsradius) sein.
- ➔ Neu arrondierte Gebiete sollen genauso selbstverständlich durch den ÖPNV erschlossen werden wie für den Autoverkehr
- ➔ Ergänzend zu der Ausrichtung auf die zentralen Orte sind Tangentialverbindungen zwischen den benachbarten Orten zu schaffen.
- ➔ Wichtige frauenrelevante Ziele sind an den ÖPNV anzubinden. Die stärkere Berücksichtigung dieser Ziele in der Netzplanung ist Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV.
- ➔ Wichtig ist auch eine Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fuß- und Radwegenetz.

Bedienung:

- ➔ Die Bedienungszeiten sollen sich nicht ausschließlich an den Hauptverkehrszeiten des Schüler- und Berufsverkehrs orientieren, sondern auch in sogenannten Schwach- und Nebenverkehrszeiten, in denen Frauen überwiegend unterwegs sind, entsprechende Angebote bereithalten.
- ➔ Die Fahrpläne – insbesondere von nicht-vertakteten ÖPNV-Relationen bzw. bei niedrigem ÖV-Angebot – müssen auf die Öffnungszeiten frauenrelevanter Ziele abgestimmt werden.
- ➔ Mit flexiblen Bedienungsformen (Rufbusse, Anrufsammeltaxi, Frauennachttaxi, Discobusse) ist eine angemessene Bedienung abends und nachts sicherzustellen.
- ➔ Fahrpläne sind so zu gestalten, dass beim Umsteigen Anschlußsicherheit gewährleistet ist, damit keine langen Wartezeiten entstehen. Das ist besonders zu Schwachlastzeiten wichtig.

Haltestellen

- Haltestellen sollen grundsätzlich in der Nähe belebter Nutzungen eingerichtet werden (Ruf- und Sichtkontakt), gegebenenfalls sind Haltestellen zu verlegen.
- Die Wege zu Haltestellen sollen ausreichend dimensioniert und von Hindernissen (z.B. parkende Kfz) freigehalten werden.
- Die Zugänglichkeit von Haltestellen ist möglichst ebenerdig zu gestalten. Kann dies nicht sichergestellt werden bzw. ist aus betrieblichen Gründen die Unter/Überquerung von ÖPNV-Anlagen erforderlich, sind entsprechende Einrichtungen (Rampen, Aufzüge) vorzusehen, um die barrierefreie Zugänglichkeit sicherzustellen.
- Haltestellen sind übersichtlich und gut einsehbar zu gestalten. Sie sollen genügend Aufenthaltsflächen (Kinderwagen) aufweisen und sind ausreichend zu beleuchten.

Zur Grundausstattung sollen gehören:

- Witterungsschutz aus durchsichtigem Material,
- Sitz- und Gepäckablagemöglichkeiten, gut lesbare Informationen.
- Je nach Bedeutung sind sie zusätzlich mit Telefonzelle (Notruf),
- Toiletten- und Haltestellen-umgebungsplan auszustatten.
- Der Einstieg ins Verkehrsmittel muss ohne Behinderung möglich sein. Das Haltestellenniveau soll eine möglichst geringe Einstiegs- höhe aufweisen (Niederflurhaltestellen).
- Beim Umsteigen sind die Umsteigewege kurz zu halten, der Übergang ist möglichst barrierefrei zu gestalten.

Checkliste Nahverkehrspläne

- Werden Frauen bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplan (NVP) beteiligt?**
- Sind die Fahrgastzahlen geschlechts- spezifisch differenziert erhoben und ausgewertet worden?**
- Sind Frauen als NutzerInnengruppe mit spezifischen Bedürfnissen besonders benannt? Sind Frauen- und Gleichstellungsbelange inhaltlich definiert?**
- Sind Haltestellen fußläufig in einem angemessenem Zeitrahmen (5–7 Min.) erreichbar? Ist dies auch für neu ausgewiesene Baugebiete gefordert?**
- Ist die Anbindung von Frauenzielen mit dem ÖPNV als Ziel formuliert?**
- Soll das nächste Mittelzentrum innerhalb von max. 30 Minuten mit dem ÖPNV erreichbar sein?**
- Ist das ÖPNV-Netz nur radial (auf zentrale Orte) oder auch tangential (auf benachbarten Orten) ausgerichtet?**
- Sind die Bedienungshäufigkeiten in den Schwach- und Nebenverkehrszeiten (vormittags, abends, am Wochenende) so festgelegt, dass sie für den Versorgungs- und Freizeitverkehr genutzt werden können?**
- Berücksichtigen die Festlegungen zu den Bedienungshäufigkeiten außerhalb der Hauptverkehrszeiten z.B. Zeitrestriktionen durch die Kinderbetreuungszeiten?**
- Sind Aussagen zu Gestaltung, Zuwegung, Lage und Ausstattung der Haltestelle gemacht? Berücksichtigen diese den Aspekt der Sicherheit vor struktureller Gewalt gegen Frauen (Sicherung von Belebtheit, zur Not technische Hilfsmittel wie Beleuchtung, Notrufeinrichtungen, Telefon, Bepflanzung,...)?**
- Sind die Fahrzeuge des ÖPNV – auch bei bedarfsgerechter Bedienung (z.B. mit Anrufsammeltaxi) – barrierefrei und für die Mitnahme von Kinderwägen ausgestattet?**
- Berücksichtigen die Tarifangebote Gelegenheits- und Gruppenverkehre (Familien)?**

Beispiel Beteiligung NVP Bielefeld

Der Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld hebt sich in besonderem Maße von anderen NVPs ab, weil Gender-Aspekte Gegenstand der Bearbeitung waren und es eine Beteiligung von Frauen gab. Es erfolgte eine Nutzerinnenbeteiligung in Form von sieben Workshops in ausgewählten Stadtteilen.

- In der Bestandsaufnahme erfolgte eine Aufnahme der Versorgung und räumlichen Verteilung mit sozialer Infrastruktur – medizinische Versorgung, Einrichtungen zur Kinder- und Altenbetreuung, Beratungsstellen und Bezirkszentren – nach Stadtteilen.
- Weiterhin wurde in der Bestandsaufnahme die Bevölkerungsstruktur – Alter, Geschlecht – räumlich differenziert ermittelt, um so Abweichungen vom Durchschnitt zu ermitteln.
- In der Mängelanalyse konnte durch Überlagerung von (sozialer) Infrastrukturversorgung, Bevölkerungsstruktur und ÖPNV Qualität Hinweise auf Handlungsnotwendigkeiten erhalten werden.
- In die Maßnahmenkonzeption wurden die Anregungen von durchgeführten Workshops aufgenommen, dargestellt und das weitere Vorgehen – Berücksichtigung, Detailuntersuchung, Nichtberücksichtigung – beschrieben und begründet.

Um die Teilnahme an den Workshops möglichst vielen interessierten Frauen zu ermöglichen, wurden diese zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt. So konnten die Frauen unabhängig von ihren individuellen zeitlichen Restriktionen und Verpflichtungen an den Workshops teilnehmen. Bei Bedarf wurde eine Kinderbetreuung angeboten, und für Abendtermine konnten die Frauen von einem Fahrdienst Gebrauch machen.

Beispiel Erreichbarkeit und Situation in Nahver- sorgungszentren

In Darmstadt ist es gelungen, die Stadt zu überzeugen, dass auf der Ebene Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) das Thema Nahmobilität von Bedeutung ist. Dafür wurden für 14 Nahversorgungszentren die Erreichbarkeit (Einzugsbereich 500 m) und die Randbedingungen für den Fußverkehr vor Ort untersucht. Für alle Stadtteilzentren sowie ausgewählte Ziele des Schüler/Ausbildungsverkehrs wurde eine differenzierte Bestandsaufnahme und Bewertung der wichtigsten stadtteilbezogenen Fußverkehrsziele durchgeführt.

Aufgenommen wurden:

- unterschiedlichen Nutzungen (tägliche, periodische Versorgung, Dienstleistungen, Büros, Praxen, Handel, Gastronomie)
- für den Fußverkehr: Gehwegbreiten/Engstellen, Lage und Ausbildung von Querungshilfen, Barrieren, Aufenthaltsflächen
- für den Kfz-Verkehr: Gehwegparken, Fahrbahnbreiten/Fahrstreifenanzahl, Kfz-Geschwindigkeiten

Die Situation in den Stadtteilzentren wurde unter den Aspekten Aufenthalts- und Bewegungsflächen, Vernetzung sowie Sicherheit bewertet. Anhand der vorgenommenen Bewertung werden durch eine Mängelkartierung für die Nahversorgungsschwerpunkte Orte mit Handlungsbedarf für den Fußverkehr erkennbar. Aufbauend auf den Ergebnissen wird bei der weiteren Bearbeitung des VEP auf allen Ebenen – neben dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr – auch der für Frauen so wichtige Fußverkehr mit einbezogen.

Beispiel Modellprojekt »Medelby«

»Zu Fuß zur Schule«

In Schleswig-Holstein lebt mehr als die Hälfte der Frauen im ländlichen Raum. Das zentrale Problem für die Gleichstellung liegt hier vor allem in den unzureichenden Kinderbetreuungsmöglichkeiten und dem mangelhaften Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs.

Bis zu drei Stunden am Tag muss die Mutter den Familienchauffeur spielen: Kinder zum Sport, zum Musikunterricht, etc. fahren und natürlich auch wieder abholen.

Ziel des Projektes »Medelby« war, für Frauen in ländlichen Gebieten einen größeren zeitlichen Gestaltungsspielraum zur Realisierung eigener Pläne zu schaffen, z.B. für Fort- und Weiterbildungen, für eine Erwerbstätigkeit oder auch zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Ermöglicht werden sollte dies durch die Erweiterung und Verknüpfung des ÖPNV mit den Schulbuslinien, durch Koordinierung von privaten Fahrten und Sonderfahrten über eine Mitfahrzentrale. Zusätzlich wurde die Betreuung von Schul- und Kindergartenkindern zwischen 7 und 14 Uhr angeboten.

Im Rahmen des Modellversuchs nutzten mehr als 40 Familien mit insgesamt 70 Kindern das Medelby-Projekt. 19 Frauen konnten wieder in das Berufsleben einsteigen oder eine Ausbildung beginnen, drei neue Arbeitsplätze wurden geschaffen. Durch verschiedene Initiativen werden Teilbereiche dieses Projektes bis heute fortgeführt.

Projekt des »KlimaTisch Verkehr«, Viernheim Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit/Bewusstseinsbildung.

Im Rahmen des »KlimaTisch Verkehr« startete 1999 die Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit/ Bewusstseinsbildung das Projekt »Zu Fuß zur Schule«. Ziel war es, Gründe heraus zu finden, wieso immer mehr Eltern in Viernheim ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, was zur Folge hat, dass der ohnehin steigende Autoverkehrsanteil weiter zunimmt und die Schulwege für Kinder immer gefährlicher werden.

Ein erster Schritt war eine Fotodokumentation, welche die Verkehrssituation und die Probleme rund um die Viernheimer Grundschulen aufzeigt. Insbesondere die Gefährdung der Kinder durch die Autos der Eltern wurde deutlich.

Im zweiten Schritt wurden Fragebögen an die Eltern aller GrundschülerInnen verteilt um herauszufinden, wie die Kinder ihren Schulweg bestreiten. Abgefragt wurden auch die Motive für eine Autonutzung und was verbessert werden müsste, damit die Kinder häufiger Zu-Fuß zur Schule kommen.

Die Ergebnisse der Umfrage wurden der Stadtverwaltung Viernheim übergeben und aufbereitet auf Schautafeln im Rahmen eines Stadtfestes der Öffentlichkeit vorgestellt. Darüber hinaus ist vorgesehen, diese Problematik im Sachunterricht an der Schule zum Thema zu machen.

10

Netzwerke

Arbeitskreis Frauenbelange in der Verkehrsplanung

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Konrad-Adenauer-Straße 13
50996 Köln
www.fgsv.de

Fachgruppe Frauen in der Planung

SRL – Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.
Köpenicker Str. 48/49
10179 Berlin
www.srl.de

Deutscher Ingenieurinnen Bund – dib e.v.

Postfach 110 305
64218 Darmstadt
www.dibev.de

FOPA – feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen

c/o Susanne Feuerbach
Danneckerstr.8
60594 Frankfurt a.M.
www.fopa.de

NUT – Frauen in Naturwissenschaft und Technik e.V.

Haus der Demokratie, Greifswalder Str. 4,
10405 Berlin
www.nut.de

FrauenRatschlag Stuttgart

c/o Regionalbüro der Evangelischen Akademie Bad Boll in Stuttgart
Kniebisstraße 29, 70188 Stuttgart
www.region-stuttgart.de/vereine/frauenratschlag

Arbeitskreis FrauenMitPlan – Region Rheinpfalz

c/o Dr. Isis Ksiensik, Kreisverwaltung,
Gleichstellungsstelle, Postfach 21 07 86,
67007 Ludwigshafen am Rhein
www.frauen-kvlu.de

Quellen

FGSV-Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:

- Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, Entwurf 1997
- Frauenbelange in der Verkehrsplanung, Arbeitspapier Nr. 44, Köln, 1997
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95, Köln 1995
- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen – EAE 85/95, Köln 1995

StVO – Straßenverkehrsordnung: vom 16. Nov. 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch 35. ÄndVStVR vom 14. Dez. 2001 (BGBl. I S. 3783), in Kraft getreten am 01. Januar 2002

Frank und Stete (1998): Frauenbelange im ÖPNV – Anforderungen an die Nahverkehrsplanung in Bielefeld, Darmstadt/Bielefeld

Martens, Sabine; Pauls, Kerstin (Hrsg.):

Gendergerechte Verkehrsplanung, Arbeitsbericht, Akademie für Technikfolgeabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart 2001

Projekt Medelby: LandFrauenVerband Schleswig-Holstein e.V. <http://www.land-frauenschleswig-holstein.de/index.html>, Zugriff: März 2002

Literatur zum Thema

Klimabündnis, Steteplanung (2001):

Frauen bewegen die Stadt. Aktionspaket zum europa-weiten Aktionstag »In die Stadt – ohne mein Auto« am 22.09.2001, Frankfurt/Darmstadt

FAF – Fakten – Argumente –

Forderungen (Statements zu fahrradpolitischen Themen) Schriftenreihe, ADFC Bundesverband und SRL (Hrsg.), Bremen

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), Bonn 2001

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen – Bausteine Nr. 24, Fußverkehr, Eine Planungshilfe für die Praxis, Dortmund 2001

Fußnote – Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.

Download unter <http://www.fussverkehr.de>

ÖPNV-Gesetz für das Land Rheinland-Pfalz, Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG):

Taschenbuch der ÖPNV-Gesetze der Länder, Hestra Verlag, Darmstadt 1996

Niedersächsisches Frauenministerium (Hrsg.): Weichenstellung – Frauen verändern den ÖPNV, Hannover 1997

Löhn-Graumann, Doris (1994): Frauen unterwegs in der Südpfalz – Vorschläge zur frauengerechten Gestaltung des ÖPNV, Planungs-gemeinschaft Rheinpfalz (Hrsg.), gefördert vom Ministerium für die Gleichstellung von Mann und Frau in Rheinland-Pfalz

Frauenreferat der Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.): Frauenbelange in der verbindlichen Bauleitplanung – Leitfaden für die Praxis, Frankfurt 1996