

Protokoll und Bericht zur Veranstaltung

„Frauen und Mobilität. Wie Geschlechterverhältnisse und Verkehrsplanung zusammenhängen“

01.09.2022

Am 01. September hat im Rellinger Rathaus ein Workshop zum Thema Frauen und Mobilität stattgefunden. Die Idee entstammt der „Arbeitsgruppe Gleichstellungspolitik“, in der seit 2020 die Gleichstellungsbeauftragte mit den Frauen aller Rellinger Fraktionen zusammenarbeitet. Gewünscht war ein überfraktionelles Treffen, das zum einen fachlichen Input zum Thema Frauen und Mobilität, aber auch einen gemeinschaftlichen Rahmen zum Kennenlernen und des Austauschen jenseits von eigenen Fraktionsinteressen bietet. Es haben Frauen von der CDU und den Grünen sowie Fachkolleginnen (FB Planen und Bauen) aus dem Rathaus teilgenommen.

Als Gäste konnten die Stadtplanerinnen Paulina Domke (Hafen City Universität/IBA) und Janne Lentz (Universität Graz) gewonnen werden, die sich sowohl im wissenschaftlichen Kontext als auch in ihrer Arbeitspraxis auf geschlechtergerechte Mobilitätsplanung spezialisiert haben. Der Workshop startete mit einer Kennenlernrunde, in der deutlich wurde, dass das Thema jede der anwesenden Frauen bereits beschäftigt: Eine hat Angst um die Sicherheit ihrer Kinder auf dem Schulweg, eine muss mehrmals am Tag Strecken mit dem Auto zurücklegen, um ihre Mutter zu versorgen, eine moniert, dass es für Seniorinnen keine guten Busverbindungen gibt. In der Vorstellungsrunde wird also der Kern des Problems schon deutlich: da Frauen immer noch den Großteil der Sorgearbeit für Kinder und Familienangehörige übernehmen und diese Gruppen besondere Mobilitätsanforderungen haben, ist eine geschlechtergerechte Verkehrsplanung eine, die die Bedarfe von Kindern, Kranken und Seniorinnen und deren Begleitpersonen berücksichtigt.

Im anschließenden Fachinput vertieften Lentz und Domke das Thema. Historisch betrachtet ist die Nachkriegsverkehrsplanung von der Idee der autogerechten Stadt dominiert, die das Auto und die Bedarfe von Autofahrern in den Mittelpunkt stellt. Dies waren zur Zeit des Ein-Ernährer-Modells vor allem Männer, die mit dem Auto zur Arbeit gefahren sind. Die Verkehrsplanung ist also zum einen auf das Auto, zum anderen auf die Verbindungen zwischen Wohnorten und Arbeitszentren konzentriert. Des Weiteren wird in Nutzungsstatistiken oftmals gar nicht nach Geschlecht differenziert, sodass es den Anschein macht, alle Menschen wären in gleicher Weise von Mobilitätsproblemen betroffen. Frauen nutzen aber seltener das Auto als Männer, nutzen mehr ÖPNV und gehen häufiger zu Fuß.

Die erste Übung des Workshops, in der die Frauen ihre alltäglichen Wegeketten aufmalen, zeigt, dass diese den Tag über mehrere Stationen ansteuern und dafür unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen. Ein Beispiel: eine Frau bringt ihre Kinder zur Schule, fährt ins Büro, dann einkaufen, holt ihre Kinder ab, fährt sie zu ihren Hobbies, zwischendurch begleitet sie die Mutter zur Ärztin. Diese komplexen Wegeketten benötigen flexible Verkehrsmittel und -verbindungen, die den Bedürfnissen von Seniorinnen, Kindern und Frauen gerecht werden. Das ist häufig nicht der Fall, so sind Ampelschaltungen zu kurz, Busse haben zu wenig Platz für Kinderwagen und Rollatoren, Kitas, Schulen und Seniorenwohnheime sind mit dem Bus nicht gut angebunden, Gehwege sind oft Stolperfallen, es gibt keine Radwege, viele Frauen meiden vor allen abends und nachts den ÖPNV, weil sie Angst vor Übergriffen haben (um nur ein paar Probleme zu nennen). Im zweiten Teil des Workshops konnten die Teilnehme-

rinnen dann ihre Wünsche und Visionen für eine gute Mobilität für alle formulieren. Folgende Wünsche, Ideen und Utopien sind dabei herausgekommen:

- weitere Verkehrsmittel einsetzen, um die Randzeiten abzudecken: z.B. Fahrradtaxen, Mini-Busse, Transportservices, Anruf-Sammel-Taxen.
- die Verkehrsmittel und –wege an die Bedarfe von Seniorinnen anpassen: barrierefrei gestalten, weniger Stolperfallen, mehr Bänke zum Ausruhen, längere Ampelzeiten, bessere Anbindung der Seniorenresidenzen, komfortable und helle Bushaltestellen.
- Haltestellen und Verkehrsmittel an den Klimawandel anpassen: Das heißt sie so zu bauen, dass sie vor extremer Hitze, Kälte und Starkwetter schützen.
- die Qualität der Wege verbessern: weniger Lautstärke und Abgase, mehr Licht und Sicherheit für Kinder und Frauen erhöhen (hier würde auch ein Tempolimit helfen), für Begrünung der Strecken sorgen.
- zur Berücksichtigung der Bedarfe von Radfahrenden und Fußgängern: Radfahrbeauftragte und Fußwegbeauftragte ernennen (in anderen Gemeinden und Städten bereits Realität)
- eine Fahrradwerkstatt nach Rellingen zurückbringen, alternativ eine mobile Fahrradwerkstatt oder eine Fahrradselbsthilfestation.

Dass der Verbrenner nicht das Verkehrsmittel der Zukunft ist, sondern der ÖPNV und andere Mobilitätsarten ausgebaut werden müssen, wurde von den Teilnehmerinnen vorausgesetzt und nicht diskutiert. Es gilt, andere Mobilitätsarten massiv auszubauen und die Qualität zu erhöhen, damit alle Bevölkerungsgruppen sie sicher und gut nutzen können, sodass das Auto an Relevanz verliert.

Der Zuspruch zur Veranstaltung war sehr groß und die Teilnehmerinnen bedankten sich für den spannenden und wichtigen Input. Das fraktionsübergreifende Format soll zukünftig wiederholt werden. Wir hoffen, dass die erarbeiteten Aspekte zukünftig Berücksichtigung finden werden.

Gez. Nina Timmermann 08.09.2022

Weitere Quellen:

[Von Mirbach, Johann: Wie gelingt die Verkehrswende: Metropolen in Bewegung. NDR Deutschland 2021.](#)

[Kläver, Anke: Frauen, Gender und Mobilität. Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung. 16.06.2021.](#)

[DLF Nova: Eva Kail zu Gender Planning. Stadtplanung, die Frauen gerecht wird. 10. November 2019.](#)

[Stadt Wien: Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung. Werkstattbericht Nr. 130. Wien 2013.](#)