



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN

**DIPLOMARBEIT**

**Erfolgsfaktoren bei der Implementierung  
von gendersensibler Verkehrsplanung am Beispiel Hamburg**

**Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung  
des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin**

unter der Leitung von  
**Ass. Prof. Dipl-Ing. Dr. techn. Bardo Hörl**

Institutsnummer  
E280

Forschungsbereich Verkehrssystemplanung | Move  
E280-05

**Eingereicht an der Technischen Universität Wien**  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von  
**Henriette Freihse**  
11929186

Wien, am

Unterschrift

## **Zusammenfassung**

Um einen gleichberechtigten Zugang zu Mobilität zu schaffen und die Teilhabe für jede und jeden gleichermaßen zu stärken braucht es eine gendergerechte Verkehrsplanung. Diese beachtet die Bedürfnisse und Ansprüche aller Menschen gleichermaßen und berücksichtigt die genderspezifischen Mobilitätsverhalten in der Gestaltung von Mobilitäts- und Verkehrssystemen. Ziel der Arbeit ist es, durch eine Literaturanalyse sowie eine Inhaltsanalyse der unterschiedlichen Planungsebenen von Verkehrsplanungsprozessen und Interviews mit Expert:innen sowohl die Herausforderungen als auch die Erfolgsfaktoren bei der Implementierung gendersensibler Verkehrsplanung in der Praxis festzustellen. Es ergibt sich die Notwendigkeit entsprechende Rahmenbedingungen bereits auf übergeordneter Ebene zu schaffen, indem Festsetzungen in räumlichen Leitbildern oder Fachkonzepten die Thematik von Gender und Mobilität berücksichtigen und bestenfalls konkret benennen. Außerdem sollten planende Akteur:innen für genderspezifische Mobilitätsverhalten und die Strategien für die Umsetzung durch die Aufbereitung der Thematik für unterschiedliche Fachplanungen sensibilisiert werden und Planungsprozesse von Beginn an entsprechend dieser Strategien gestaltet werden.

## **Abstract**

In order to create equal access to mobility and to strengthen participation for everyone equally, gender-responsive transport planning is needed. It considers the needs and demands of all people equally and takes gender-specific mobility behavior into account in the design of mobility and transport systems. The aim of this study is to identify the challenges and success factors for the implementation of gender-sensitive transport planning in practice by means of a literature analysis, a content analysis of the different planning levels of transport planning processes as well as interviews with experts. It is necessary to create appropriate framework conditions already on a superordinate level by including the topic of gender and mobility in spatial models or specialized concepts and, at best, by naming it specifically. In addition, planning actors should be sensitized for gender-specific mobility behavior and strategies for implementation by preparing the topic for different specialized planning and planning processes should be designed from the beginning according to these strategies.

## Eidesstaatliche Erklärung

Hiermit versichere ich eidesstaatlich, dass die vorliegende Arbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen von mir selbstständig erstellt wurde. Alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, sind in dieser Arbeit genannt und aufgelistet. Die aus den Quellen wörtlich entnommenen Stellen, sind als solche kenntlich gemacht. Das Thema dieser Arbeit wurde von mir bisher weder im In- noch Ausland einer Beurteilerin/einem Beurteiler zur Begutachtung in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt.

Ort, Datum

Unterschrift

# Inhaltsverzeichnis

<i>Abbildungsverzeichnis</i>	V
<i>Tabellenverzeichnis</i>	VI
<i>Abkürzungsverzeichnis</i>	VII
<b>1 Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2 Methodik</b>	<b>4</b>
2.1 Forschungshintergrund	4
2.2 Forschungsziel	6
2.3 Forschungsfrage	7
2.4 Forschungsrahmen	8
2.5 Methodologischer Ansatz	12
2.5.1 Datensammlung	14
2.5.2 Analysemethode	17
<b>3 Gender Planning – geschlechtssensible Stadtplanung</b>	<b>19</b>
3.1 Entwicklungslinien in der Genderforschung	19
3.2 Definition von „Gender“	22
3.3 Gender Mainstreaming	24
<b>4 Gender Mainstreaming in der Verkehrspolitik und -planung</b>	<b>29</b>
4.1 Genderspezifisches Mobilitätsverhalten	29
4.1.1 Wegezweck	30
4.1.2 Mobilitätsrate, Mobilitätsstreckenbudget und Mobilitätszeitbudget	32
4.1.3 Verkehrsmittelwahl	34
4.1.4 Sicherheitsempfinden	35
4.2 Strategien gendersensibler Verkehrsplanung	37
4.2.1 Nutzungsvielfalt herstellen und Nahmobilität ermöglichen	37
4.2.2 Komplexe Wegeketten ermöglichen	39
4.2.3 Soziale Sicherheit im öffentlichen Raum bieten	41
4.2.4 Repräsentanz und Beteiligung aller realisieren	43
<b>5 Gendersensible Verkehrsplanung in der Hamburger Planungspraxis</b>	<b>46</b>
5.1 Genderaspekte in der Stadtentwicklungsplanung	46

5.1.1 Räumliches Leitbild: „Perspektiven der Stadtentwicklung – grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser“	46
5.1.2 Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt – Das „Hamburger Maß“	48
<b>5.2 Genderaspekte in der Verkehrsplanung</b>	<b>49</b>
5.2.1 Bündnis für den Rad- und Fußverkehr	50
5.3 Gender Mainstreaming in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende	53
5.4 Genderaspekte auf Projektebene: freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier	56
5.4.1 Vorplanung	56
5.4.2 Beteiligung an der Planung	58
5.4.3 Umsetzung	63
<b>6 Erfolgsfaktoren von gendersensibler Verkehrsplanung</b>	<b>65</b>
6.1 Bewusstsein und Organisationsstrukturen schaffen	65
6.2 Capacity Building	68
6.3 Planungsprozesse gestalten	71
<b>7 Schlussfolgerung</b>	<b>74</b>
<i>Literaturverzeichnis</i>	77
<i>Anhang</i>	86

# Abbildungsverzeichnis

	<b>Seite</b>
<b>Abbildung 1:</b> Planungseben der Stadt- und Verkehrsplanung _____	9
<b>Abbildung 2:</b> Zielorientierter Prozess in der Verkehrsplanung _____	11
<b>Abbildung 3:</b> Methodisches Vorgehen in der vorliegenden Arbeit _____	12
<b>Abbildung 4:</b> Unterscheidung der Hauptgründe für die Teilzeitbeschäftigung nach Geschlecht in Deutschland _____	35
<b>Abbildung 5:</b> Modal Split der Frauen und Männer 2017 im Vergleich in Deutschland ____	35
<b>Abbildung 6:</b> Unterschiedliche Nutzer:innengruppen und ihre Bewegungsbreiten _____	40
<b>Abbildung 7:</b> Anzahl der Leiter:innen von verkehrsplanerischen Ämtern und Abteilungen innerhalb der BVM (in Hamburg) _____	55
<b>Abbildung 8:</b> Aufzuwertender Freiraum am Alma-Wartenberg-Platz _____	62
<b>Abbildung 9:</b> Mangel an Abstellanlagen an der Ottenser Hauptstraße _____	62
<b>Abbildung 10:</b> Schmale Fußwege in der Kleinen Rainstraße _____	62
<b>Abbildung 11:</b> Temporäre Radabstellanlagen an der Ottensener Hauptstraße _____	64

# Tabellenverzeichnis

	<b>Seite</b>
<b>Tabelle 1:</b> Auswahl der Interviewpartner:innen für die unterschiedlichen räumlichen Planungsebenen _____	15
<b>Tabelle 2:</b> Wegelänge und Tagesstrecke nach Personenmerkmalen in Deutschland _____	35
<b>Tabelle 3:</b> Handlungsfelder zur Förderung der Nahmobilität _____	38

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BMDV</b>	_____	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
<b>BMVI</b>	_____	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
<b>BVM</b>	_____	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
<b>FGSV</b>	_____	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
<b>GM</b>	_____	Gender Mainstreaming
<b>hvv</b>	_____	Hamburger Verkehrsverbund
<b>MiD</b>	_____	Mobilität in Deutschland
<b>MIV</b>	_____	Motorisierter Individualverkehr
<b>ÖPNV</b>	_____	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>ROG</b>	_____	Raumordnungsgesetz
<b>WiM</b>	_____	Women in Mobility

# 1 Einleitung

Mit dem Verkehrssektor, der für rund ein Fünftel der deutschen Treibhausgasemissionen verantwortlich ist und damit neben dem Klima auch die Gesundheit der Bevölkerung stark belastet, ist zum Erreichen der Pariser Klimaziele eine Mobilitätswende unabdingbar. Gleichzeitig gilt Mobilität als eine der Grundvoraussetzungen für die Teilhabe am wirtschaftlichen und sozialen Leben, sodass die Mobilitätswende nicht nur ökologische Aspekte, wie Minderung der Emissionen, Lärmbelästigung und Flächenversiegelung umfassen sollte, sondern darüber hinaus Chancengleichheit und den gleichberechtigten Zugang zu Mobilität verstärkt berücksichtigen muss (Umweltbundesamt, 2021).

Die bestehende unzureichende Gerechtigkeit hinsichtlich Mobilität ist in verschiedenen Bereichen erkennbar: Bewohner:innen mit niedrigerem Einkommen sind meist stärker von verkehrsbedingten Luftschadstoffen und Lärm betroffen als Menschen mit höherem sozialen Status, die gleichzeitig einen höheren Beitrag zur Verursachung dieser leisten (Umweltbundesamt, 2022). Zudem wird trotz rückläufiger Zahlen von Autofahrenden in deutschen Großstädten dem motorisierten Individualverkehr (MIV) viel Platz eingeräumt, zum Nachteil von Fuß- und Radverkehr und damit meist zu Lasten von Frauen, die nachweislich häufiger zu Fuß unterwegs sind als Männer (Umweltbundesamt, 2020). Im Zuge des geschlechtsspezifischen Verkehrsverhalten hat auch die Debatte um genderechte Verkehrsplanung in den letzten Jahren deutlich an Fahrt aufgenommen und rückt immer weiter in den Fokus öffentlichen Interesses und Diskurs des Interesses. Eine Vielzahl von Frauennetzwerken und -plattformen wurden in den vergangenen Jahren gegründet\*, unterschiedliche Parteien greifen die Thematik verstärkt in ihrer Verkehrspolitik auf\*\* und mediale Diskurse zum Gender Gap im Verkehrsbereich nehmen zu. Das Netzwerk *Women in Mobility (WiM)* setzt sich beispielsweise seit seiner Gründung im Jahr 2015 dafür ein, die Zukunft der Mobilität aus weiblicher Perspektive zu beeinflussen. Neben einer verbesserten Sichtbarkeit von Frauen in der weiterhin männlich dominierten Mobilitätsbranche, geht es dem Netzwerk darum, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen im Straßenverkehr in der Umsetzung der Mobilitätswende berücksichtigt werden, sodass die Mobilität in der Zukunft nicht mehr „von Männern für Männer gemacht wird“ (Women in Mobility, 2022).

---

\* mFund-Frauennetzwerk Women for Datadriven Mobility (2020), Women in Mobility (2015), Frauennetzwerk Ruhrgebiet (2002), Frauennetzwerk der Allianz pro Schiene (2015)

\*\* Stadtratsantrag vom 29.01.2021 der Fraktion Die Grünen und SPD/ Volt – Fraktion in München: „Gerecht vorkommen: Gender Planning in der Münchner Verkehrswende!“

Auch auf dem ITS Weltkongress von 2021 in Hamburg, einem der weltgrößten Kongresse zum Thema Mobilität und Verkehr, war diese Thematik präsent: das WiM-Netzwerk diskutierte bei der Podiumsveranstaltung „Gender und Inklusion“ mit weiteren großen Frauennetzwerken aus der Mobilitätsbranche über Mobilitätslösungen, die gendergerecht und inklusiv sind und brachte die Thematik damit in die übergeordnete Debatte zur Mobilität der Zukunft ein (Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke, 2021).

Doch der Blick auf die Entwicklungslinie der Materie im deutschsprachigen Raum macht deutlich: die Forderungen nach gendergerechter Planung von Städten bestehen schon seit vielen Jahren. In Wien wurde beispielsweise bereits 1992 das *Frauenbüro* der Stadt Wien gegründet, welches sich unter anderem mit dem Themengebiet der „Planung“ befasste. Sechs Jahre später, 1998, rückte das Thema im Zuge der Gründung der Leitstelle *Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen* in der Magistratsdirektion-Stadtbaudirektion noch weiter in den Fokus der Stadtentwicklung von Wien (Stadt Wien, 2013). In Deutschland wurde 1995 der Arbeitskreis *Frauenbelange in der Verkehrsplanung* innerhalb der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gegründet, welcher sich 2003 in *Gender und Mobilität* umbenannte und sich seit mehr als 20 Jahren mit der Forschung zu Gender-Aspekten in der Verkehrsplanung beschäftigt (FGSV, o.J.). Dennoch stößt die Übersetzung von entsprechenden Erkenntnissen in die Planungspraxis trotz intensiver, langjähriger Forschungen in dem Themenfeld noch immer an die Grenzen der Umsetzbarkeit: aktuelle Verkehrsplanungsprojekte vernachlässigen weiterhin einzelne Nutzer:innengruppen und es stellt sich die Frage welche Herausforderungen an welcher Stelle der Umsetzung von gendergerechter Verkehrsplanung in die Praxis bestehen (Bersch & Osswald, 2021).

In der vorliegenden Arbeit wird auf unterschiedliche Methoden zurückgegriffen, um herauszuarbeiten wie gendersensible Verkehrsplanung erfolgreich implementiert werden kann und welche Herausforderungen in der Umsetzung in der deutschen Planungspraxis aktuell bestehen. Neben einer Literaturlauswertung wurden Expert:inneninterviews durchgeführt sowie die unterschiedlichen Planungsebenen im Prozess von Verkehrsprojekten analysiert. Während auf übergeordneter Planungsebene die unterschiedlichen vorherrschenden Rahmenbedingungen in der ausgewählten Beispielstadt Hamburg untersucht worden sind, wurde die Verkehrsplanungspraxis anhand eines ausgewählten Planungsprojektes in Hamburg näher betrachtet, um eine ganzheitliche Perspektive auf Verkehrsprojekte sicherzustellen. In Hamburg wurden in den vergangenen Jahren ambitionierte Ziele hinsichtlich der Mobilitätswende gesetzt, für dessen

Erreichen die *Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)* im Jahr 2020 gegründet wurde. Zuvor lagen verkehrspolitische Fragestellungen in der Zuständigkeit des Wirtschaftsressorts (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, 2021). Die neue Richtung durch die BVM begründet die Auswahl von Hamburg als Referenzstadt für die vorliegende Diplomarbeit.

## 2 Methodik

### 2.1 Forschungshintergrund

Die klassischen Einfamilienhaus-Siedlungen in Stadtrandlage sowie sternförmig angelegte Straßen von den Außenbereichen in die Innenstädte führend machen es deutlich. Die funktionsgetrennte und autogerechte Stadt war lange Zeit vorherrschendes Leitbild der Planung und nahm damit spürbaren Einfluss auf die Gestaltung von räumlichen Strukturen in Städten. Die großzügig angelegten Verkehrsflächen, die sich an den Pendler:innenströmen vom Wohnort zum Arbeitsplatz orientieren, fallen zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs aus, die weniger gut ausgebaut sind. Damit werden vor allem ältere Menschen, Frauen und Kinder benachteiligt, die häufiger zu Fuß unterwegs sind oder die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen (Umweltbundesamt, 2020). Laut der Mobilitätsexpertin *Katja Diehl*\* ist die Aufteilung des öffentlichen Raumes eine Geschlechterfrage: je nach vorherrschenden Geschlechterrollen ändern sich auch die Ansprüche an den öffentlichen Raum. *Diehl* kritisiert: „*Stadtplanung muss ein Abbild der Gesellschaft sein. Unsere Stadtplanung orientiert sich jedoch ausschließlich an einem Ideal – der gesunde, weiße Mann*“ und stellt damit fest: unsere Städte und wie sie gestaltet sind, sind nicht gender-neutral (Dehnert, 2021).

Schon in der Ausbildung (Studium Ingenieurwissenschaften) sind laut Statistik in Deutschland unter den Studierenden und Lehrenden mehr Männer vertreten als Frauen. Während im Jahr 2021 nur ca. 15 % der Professor:innenstellen von Frauen besetzt waren, liegt auch der Anteil der weiblichen Studierenden mit rund 23 % deutlich unter dem Anteil der Männer (Rudnicka, 2022; Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2022). Auch in den obersten Bundesbehörden von Deutschland unterscheiden sich die Frauen- und Männeranteile in den Leitungsfunktionen erheblich. In dem *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)\*\** gab es im Jahr 2018 mit nur 11 % weiblichen Abteilungsleitungen einen deutlichen Unterschied in der Besetzung von Männern und Frauen in Leitungsfunktionen (Statistisches Bundesamt, 2019). Diese Geschlechterhierarchie setzt sich auch in den Entscheidungspositionen der Verkehrspolitik fort: Seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis heute gab es ausschließlich männliche Verkehrsminister. Diese ungleichen Geschlechterverhältnisse können dazu beitragen, dass vielfältige Perspektiven auf Mobilität und Verkehr vernachlässigt werden und die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzer:innengruppen in der Planung unberücksichtigt bleiben. Um die Verkehrsplanung zukünftig gendergerechter zu gestalten, wird in der

---

\* Autorin von *Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt* (2022), S. Fischer Verlag

\*\* seit 2021 Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Planungspraxis verstärkt auf *Gender Planning* gesetzt, welches das Ziel verfolgt, Städte gendersensible zu gestalten, indem sie für Menschen aller Geschlechter gleichermaßen geplant werden. Damit meint gendersensibel Planung nicht, dass ausschließlich für Frauen geplant wird, sondern für vielfältige Nutzer:innengruppe:

Auch Kinder, Menschen mit Behinderung, Ältere, People of Color und arme Menschen haben spezifische Bedürfnisse in Bezug auf Sicherheit, Mobilität und Lebensqualität. Gender Planning ist also Stadtentwicklung, die nicht nur das Geschlecht, sondern auch das Alter, Mobilitätsfähigkeiten, sozioökonomische Unterschiede und soziale Rollen mitdenkt (Dehnert, 2021).

Damit bietet Gender Planning die Möglichkeit, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse von Nutzer:innen sowie ihre verschiedenen Ausgangslagen identifiziert werden, um diese anschließend im Planungsprozess zu berücksichtigen und die gesamten baulichen städtischen Strukturen daran zu orientieren. Dieser Ansatz resultiert laut *KNOLL* und *SZALAI* (2021) in der verbesserten Qualität von Stadt- und Verkehrsplanung sowie Freiraumplanung, also den gesamten baulichen-städtischen Strukturen, in denen wir leben (Knoll & Szalai, 2012).

Um die Genderperspektive verstärkt in der Planung umzusetzen wird der Ansatz des *Gender Mainstreaming (GM)* verfolgt, welcher im Jahr 1999 von der deutschen Bundesregierung als Strategie zur Gleichstellung von Frau und Mann beschlossen wurde (Zentrum Frau in Beruf und Technik (ZFBT) , 2006). Als politisches Leitprinzip sorgt GM dafür, die gendersensible Sichtweise in die unterschiedlichen gesellschaftlichen und politischen Handlungsfelder und -ebenen einzubringen, um gleichstellungspolitische Strategien zu entwickeln. Der Ansatz des GM berücksichtigt die unterschiedlichen Lebensrealitäten und Chancen von Frauen und Männer in unserer Gesellschaft und verfolgt das Ziel, dass diese in der Planung, Durchführung und Bewertung von Maßnahmen erkannt und berücksichtigt werden. Gemeint ist nicht das biologische Geschlecht, sondern das soziale Geschlecht bzw. soziale Rolle, die Männer und Frauen in der Gesellschaft wahrnehmen (vgl. Kapitel 3). Im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (EU) ist der GM-Ansatz festgelegt. Im deutschen Grundgesetz findet sich die Verpflichtung, dass die Gleichberechtigung von Frauen und Männer aktiv gefördert wird: „*Alle Ministerien sind durch das Bundesgleichstellungsgesetz verpflichtet, Gender Mainstreaming anzuwenden*“ (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, o.J.). Im Bereich der Verkehrsplanung sollen Planungs- und Umsetzungsprozesse in Deutschland daraufhin beleuchtet werden, ob diese Personen aufgrund ihres Geschlechts benachteiligen. Es gibt unterschiedliche Beispielprojekte, bei denen der GM-Ansatz im Rahmen von Verkehrsplanung bereits umgesetzt wurde, z.B. im Projekt *GenderAlp!* in Freiburg in Breisgau im Jahr 2006. Hierbei wurde im

Zuge der Stadtbahnverlängerung GM in alle Bereiche der Planung integriert: zum einen in den vollständigen Planungsprozess und zum anderen in die Verwaltungsstrukturen, wie z.B. das Stadtplanungsamt. Die Arbeitsgruppe *GenderAlp!* bildete den erweiterten Kreis der Verwaltung und wurde im Sinne des GM-Ansatzes interdisziplinär besetzt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen aus einem intensiven Beteiligungsprozess mit verschiedenen Zielgruppen außerdem spezifische Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Raum hervor, die im weiteren Planungsprozess zum Ausbau des Straßenbahnnetzes berücksichtigt wurden (Gwisdalla, 2007; plan & rat, 2007).

## 2.2 Forschungsziel

Vor dem Hintergrund der voranschreitenden Mobilitätswende, insbesondere in Städten, bietet die aktuelle Verkehrsplanung neue Möglichkeiten, um Vielfalt und die Perspektive der Gendergerechtigkeit in Verkehrs- und Mobilitätsangeboten sowie in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen, um jeder und jedem eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Innerhalb der Planung wird im Zuge des Gender Planning die GM-Strategie angewendet, sodass eine geschlechtersensible Perspektive einen zentralen Bestandteil in Entscheidungsprozessen bildet. In dem Handbuch der Stadt Wien *Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung* wird der Mehrwert von gendersensibler Planung als die Qualitätssicherung im Planungsprozess, durch die Berücksichtigung von Ansprüchen der Personen, die oftmals unberücksichtigt bleiben, beschrieben. Die differenzierte Perspektive soll in alle Planungsschritte mit einfließen, indem gezielt nach geschlechts-, alters- und gruppenspezifischen Interessen gefragt wird und dadurch Raumansprüche ermittelt werden können. Das Ziel ist es, durch gendersensible Planung „flexible und anpassungsfähige Räume für die unterschiedlichen Ansprüche und neue Potenziale der Raumeignung der Stadtbewohner:innen zu schaffen“ (Stadt Wien, 2013, S. 12).

Innerhalb der Verkehrsplanung besteht die Herausforderung die Erkenntnisse zu den unterschiedlichen Bedürfnissen, die Menschen haben, beispielsweise geschlechtsspezifische Mobilitätsbedürfnisse, auf den verschiedenen Planungsebenen zu berücksichtigen und anschließend in die räumliche Gesamtplanung zu integrieren. Das Ziel dieser Arbeit ist es daher, die Praxis der gendersensiblen Verkehrsplanung anhand der ausgewählten Beispielstadt Hamburg zu untersuchen, um festzustellen welche Herausforderungen in der Umsetzung gendergerechter Verkehrsplanung vorherrschen und welche Erfolgsfaktoren dazu beitragen können Gender Planning in der Planungspraxis stärker zu integrieren.

Um die Planungspraxis näher zu untersuchen, soll diese Diplomarbeit innerhalb der fünf Kapitel die Thematik der gendergerechten Verkehrsplanung erforschen: auf das einleitende Kapitel 1 folgt in Kapitel 2 zunächst der Forschungshintergrund sowie das Ziel der vorliegenden Arbeit und die methodologische Herangehensweise. Anschließend erfolgt der theoretische Rahmen in Kapitel 3, welcher im Zuge des Gender Planning die Entwicklung der Gender Forschung in Planungszusammenhängen darstellt, die Definition von Gender wiedergibt und den Ansatz des GM als Strategie zur Umsetzung der Genderperspektive in der Planung erläutert. Das Kapitel 4 setzt sich mit den unterschiedlichen Mobilitätsverhalten der Gender-Gruppen auseinander und stellt anschließend die Anforderungen an eine gendersensible Verkehrsplanung dar, welche als Grundlage für die darauffolgende Analyse der Verkehrsplanung in Hamburg und dem Projekt *freiRaum Ottensen* im Hamburger Stadtteil Ottensen (vgl. Kapitel 5) dienen. Das 6. Kapitel bietet mit der Darlegung der Erfolgsfaktoren bei der Implementierung von gendersensibler Verkehrsplanung die Sammlung der empirischen Forschungsergebnisse, die im abschließenden Kapitel 7 noch einmal als Fazit zusammengefasst werden.

## 2.3 Forschungsfrage

Obwohl sich in den vergangenen Jahrzehnten mit der Thematik von genderspezifischen Unterschieden im Bereich Mobilität und Verkehr auseinandergesetzt wurde, sind auch heute noch Herausforderungen und Defizite in der Übersetzung dieser Erkenntnisse in die Planungspraxis zu erkennen. Hinsichtlich der Verkehrsplanung in Städten und Gemeinden herrscht viel Bewegung und die bundesweit angestrebte Mobilitätswende bietet viel Raum für neue, innovative Ansätze, die die Planung nachhaltig und zukunftsfähig gestalten. Das positive Potenzial von gendergerechter Planung geht zwar aus der Literatur hervor allerdings bleibt weiterhin offen, welche Herausforderungen in der Umsetzung gendersensibler Planungsansätze im Bereich Verkehr und Mobilität bestehen und wie diese in der Praxis behoben werden können. Das Ziel dieser Arbeit ist daher, sich auf diese Forschungslücke zu konzentrieren. Am Beispiel des GM – Ansatzes sowie Aspekten von gendergerechter Verkehrsplanung wird der wissenschaftlich basierte Diskurs über die Rahmenbedingungen aufgezeigt, die es braucht, um gendersensible Planungsaspekte in die Verkehrsplanung einzubringen. Durch die Einbeziehung von Expert:inneninterviews werden empirische Daten generiert, um die Thematik tiefergehend zu analysieren. Die Forschungsfrage dieser Arbeit lautet daher:

**Wie kann gendergerechte Verkehrsplanung erfolgreich implementiert werden?**

Ausgehend von dieser Frage wird das Forschungsvorhaben von vier Unterfragen geleitet, die auf den unterschiedlichen Planungsebenen, die untersucht werden sollen, ansetzen:

1. Inwieweit werden Rahmenbedingungen zum GM in der Verkehrsplanung geschaffen?
2. Wie werden gendergerechte Planungsansätze im Planungsprozess verfolgt?
3. An welchen Stellen im Planungsprozess wird Gendergerechtigkeit vernachlässigt?
4. Werden die geschlechtsspezifischen Mobilitätsbedürfnisse in den umgesetzten Maßnahmen berücksichtigt?

Alle vier Unterfragen tragen dazu bei, die Forschungsfrage detailliert und präzise zu beantworten. Im folgenden Teil wird das methodische Vorgehen dieser Arbeit Schritt für Schritt erläutert.

## 2.4 Forschungsrahmen

Für die erfolgreiche Umsetzung von Gender Planning sollte Planung als Prozess gesehen werden, der sich auf den unterschiedlichen Ebenen vollzieht. KNOLL (2006) beschreibt den Verlauf der Planung als Prozess mit „*einer spezifischen Organisationskultur mit eigenen Regeln*“, welcher „*im Planungsdiskurs verortet ist, auf Gesetzen und Normen aufbaut, einen spezifischen Ablauf hat*“ und daher jede der Ebenen Einfluss auf eine gendergerechte Planungsweise nimmt (Knoll, 2006, S. 67). Für die Berücksichtigung dieser Ebenen, werden in diesem Kapitel zunächst die unterschiedlichen Ebenen, auf denen sich die Verkehrsplanung in Deutschland vollzieht, dargestellt (vgl. Abb. 1). Außerdem werden die verschiedenen Planungsschritte innerhalb eines Planungsprojektes (vgl. Abb. 2) abgebildet, sodass der Forschungsrahmen, auf welchem die Analyse dieser Diplomarbeit basiert, nachvollzogen werden kann.

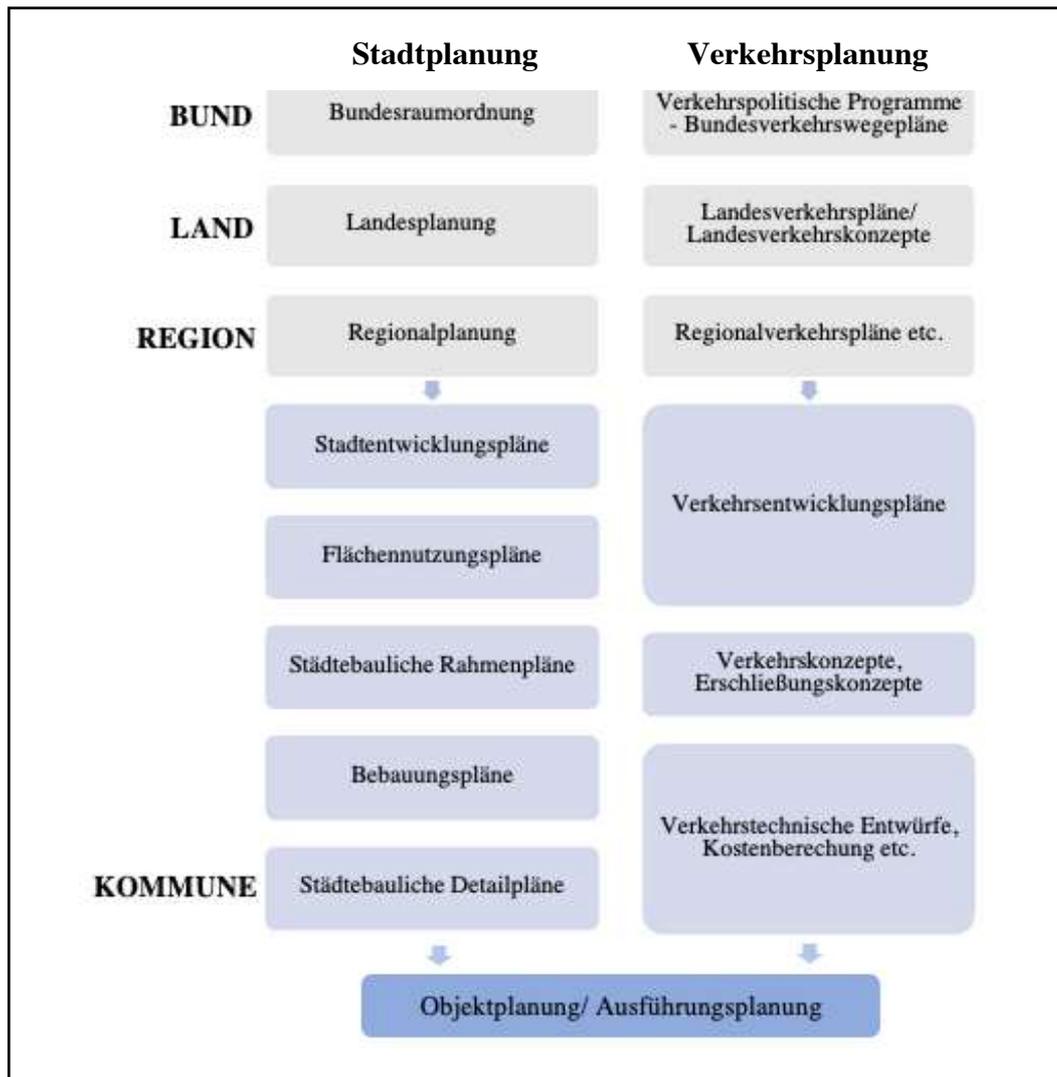


Abbildung 1: Planungseben der Stadt- und Verkehrsplanung  
(Eigene Darstellung nach Vallee, Engel & Vogt, 2021).

Da Verkehrsplanung als interdisziplinärer Prozess verstanden wird und einen Teil der Raumordnung darstellt, ist zunächst festzuhalten, dass die Raumordnung in Deutschland auf Bundesebene in die Zuständigkeit des *Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)* fällt. Auf dieser Planungsebene legt das Raumordnungsgesetz (ROG) des Bundes drei Dinge fest: Erstens die Leitvorstellungen („*Leitvorstellung ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt*“ (Umweltbundeamt, 2020)), zweitens die Zuständigkeiten der Länder und drittens die Vorgaben zu Raumordnungsplänen und der Raumordnung in den Ländern und im Bund (ebd.). Auf Länderebene werden für das gesamte Bundesland sowie für Teilregionen (Regionale Raumordnungspläne) Raumordnungspläne aufgestellt, deren Grundlage das ROG sowie eigene Landesplanungsgesetze sind. Auf kommunaler Ebene werden verbindliche Bauleitpläne (diese umfassen Flächennutzungsplan und Bebauungsplan), auf Grundlage des

Baugesetzbuches (BauGB) und weiteren Rechtsverordnungen, aufgestellt. Zu dessen Vorbereitung und für ihre Umsetzung spielen außerdem informelle Planungsinstrumente und -prozesse eine Rolle zu denen beispielsweise städtebauliche Entwicklungspläne oder -konzepte zählen (ebd.).

Die raumbedeutsamen Fachplanungen, wie Verkehr und Mobilität, werden auf allen Planungsebenen berücksichtigt (vgl. Umweltbundesamt, 2020). Auf Bundesebene in Deutschland werden innerhalb der Fachplanung Verkehr und Mobilität der Bundesverkehrswegeplan sowie Bedarfspläne für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen festgelegt. Die Landesebene ist zuständig für Landesverkehrswegepläne und -programme sowie Bedarfspläne von Straßen und Schienen. Die Regionalebene ergänzt für Teilregionen die Landesebene mit regionalen Verkehrsplänen und Nahverkehrsplänen. Auf kommunaler Ebene werden zum einen Verkehrsentwicklungspläne erstellt, die Bestandteil der Flächennutzungsplanung (Teil der Bauleitplanung) und damit verpflichtend für Kommunen sind. Zum anderen sind Kommunen zuständig für Verkehrspläne für spezifische Stadtteile sowie sektorale Verkehrskonzepte und zusätzliche Nahverkehrspläne. Verkehrsentwicklungspläne genauso wie Verkehrskonzepte sind informelle Planungen. Als informelle Planungen werden Planungen bezeichnet, die rechtlich nicht verankert sind und damit auch keinen rechtlichen Vorgaben unterliegen, jedoch eine Selbstbindung für die Kommune bedeuten und die formelle Planung ergänzen, indem sie örtliche Gegebenheiten berücksichtigen und die Planung verständlicher und transparenter machen (Ahrens, 2018).

Schwerpunkt dieser informellen Instrumente ist die Konsensbildung und Beteiligung der unterschiedlichen Planungsträger und Betroffenen, um so die Umsetzung der Planung zu gewährleisten. Die erhöhte Transparenz kommt Behörden und Bürgern gleichermaßen zugute. Entgegen den formellen Planungen, die strengen Mustern folgen, erlauben informelle Planungen eine höhere Flexibilität in Bezug auf Planungsinhalte, aber auch hinsichtlich Abläufe und Formate (Vallee, Engel, & Vogt, 2021, S. 66).

Die gegenständliche Arbeit setzt auf der übergeordneten Planungsebene an und untersucht die hier einzuordnenden Stadt- und Verkehrsentwicklungspläne, Leitbilder und Konzepte der Hansestadt Hamburg. Aufgrund der Interdisziplinarität der Thematik von Mobilität und Verkehr werden sowohl Festschreibungen aus der Stadtplanung als auch aus der Verkehrsplanung untersucht. Als besonders erkenntnisreich werden die Inhalte der informellen Planungsinstrumente erwartet, da hier erhöhte Flexibilität im Erstellungsprozess für verstärkte Berücksichtigung gendergerechter Planung sorgen könnte. Um vollumfänglich zu prüfen auf welcher Planungsebene die Erfolgsfaktoren für die Implementierung von gendergerechter Verkehrsplanung liegen, werden neben der übergeordneten, oben beschriebenen, Planungsebene, außerdem

die einzelnen Phasen innerhalb des Planungsprozesses (vgl. Abb. 2) anhand des ausgewählten Beispielprojektes, *freiRaum Ottensen – das autoarme Quartier*, untersucht (Bezirksamt Altona, o.J.a).

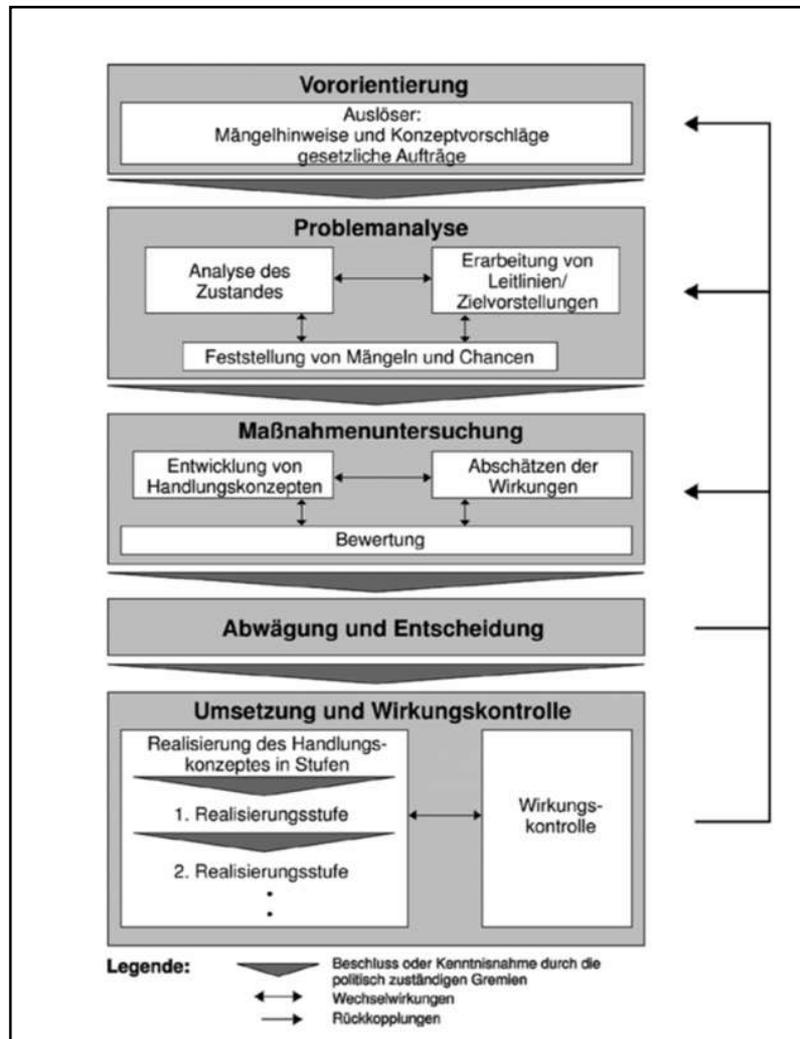


Abbildung 2: Zielorientierter Prozess in der Verkehrsplanung (FIS, 2013).

Als Grundlage für die Untergliederung von Verkehrsplanungsprojekten dient der „Leitfaden für Verkehrsplanungen“ der FGSV, welcher die Arbeitsschritte für „integrierte und zielorientierte Verkehrsplanungsprozesse“ definiert (FIS, 2013) (vgl. Abb. 2). Demnach gliedert sich der Prozess in fünf konsekutive Phasen, die sich untereinander rückkoppeln. Während sich aus gesetzlichen Aufträgen heraus oder Konzeptvorschlägen eine Vororientierung für Projekte bildet (Phase 1), werden bereits in der Problemanalyse (Phase 2) wichtige Grundsätze für den weiteren Planungsprozess festgelegt: mit der Erstellung von Zielvorstellungen und Leitlinien können in dieser Phase des Prozesses schon Zielkriterien festgelegt werden, die die Grundlage für die darauffolgende Maßnahmenentwicklung (Phase 3) bilden. In Phase 3 (Maßnahmenuntersuchung)

gilt es, Handlungskonzepte zu entwickeln, an denen sich die Umsetzung der Maßnahmen orientiert. Außerdem werden hier die Wirkungsmechanismen spezifischer Maßnahmen untersucht. Auf Grundlage der Bewertung der Maßnahmen wird in Phase 4 nach der Abwägung entschieden, welche Maßnahmen umgesetzt werden. In der letzten Phase 5 erfolgt die Umsetzung, die durch die Evaluation der Maßnahmen auf dessen Wirkung untersucht wird (FIS, 2013). Anhand dieser fünf Arbeitsphasen soll die Projektanalyse innerhalb dieser Diplomarbeit erfolgen (vgl. Kapitel 5.4). Hierfür wurden Phase 1 und 2 in die Phase der „Vorplanung“ zusammengefasst (vgl. Kapitel 5.4.1), Phase 3 und 4 in den „Planungsprozess“ (vgl. Kapitel 5.4.2) und Phase 5 in die „Umsetzung“ (vgl. Kapitel 5.4.3). Daraus ergeben sich drei Entwicklungsphasen, auf denen sich die Projektanalyse von *freiRaum Ottensen* stützt.

## 2.5 Methodologischer Ansatz

Für die vorliegende Arbeit wurde ein qualitativer Ansatz gewählt. Diese Art von Ansatz ermöglicht eine flexible Kombination verschiedener Methoden und Arten von Datenquellen, was besonders vorteilhaft ist, um Verständnis und Wissen in einem wenig erforschten Bereich zu generieren (Mayring, 1991). Der Forschungsprozess besteht aus verschiedenen Einzelschritten, die in dieser Arbeit konsekutiv durchgeführt wurden und im folgenden Teil, anhand der Abbildung 3, im Detail erläutert werden.

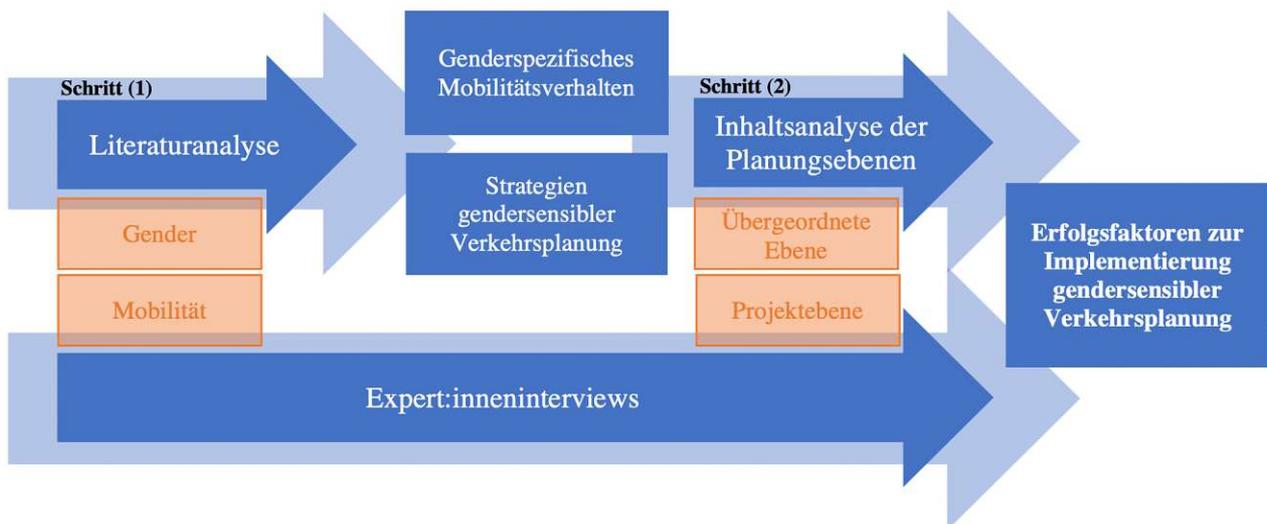


Abbildung 3: Methodisches Vorgehen in der vorliegenden Arbeit  
(Eigene Darstellung).

Der erste Schritt des Forschungsprozesses umfasst die Sichtung und Analyse von Sekundärliteratur mit dem Ziel, relevante Fachliteratur für diese Arbeit zusammenzutragen. Um die Grundidee von gendersensibler Verkehrsplanung systematisch zu erfassen, wurden die Entwicklung des Forschungsfeldes Gender und Mobilität sowie die aktuellen Debatten aus diesem Themenfeld skizziert. Aufgrund der Interdisziplinarität des Forschungsthemas wurden darauf aufbauend relevante Aspekte aus der feministischen Forschung und dem Ansatz des GM identifiziert. Ausgehend von der Darstellung der Unterschiede im Mobilitätsverhalten von spezifischen Gruppen und ihren Ansprüchen an die Infrastruktur und Mobilitätsangebote wurden Kriterien für eine gendersensible Verkehrsplanung abgeleitet. Die Erkenntnisse werden in Kapitel 4 näher ausgeführt.

Die empirische Analyse der unterschiedlichen Planungsebenen (Schritt 2) findet in der Hansestadt Hamburg als Fallbeispiel statt, anhand dessen allgemeingültige Erkenntnisse für weitere Städte abgeleitet werden können. Da Verkehrsplanung auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen stattfindet (vgl. Kapitel 2.4) und ein interdisziplinäres Feld ist, wird die qualitative Inhaltsanalyse auf den unterschiedlichen Planungsebenen durchgeführt. Es werden die städtischen Planungskonzepte, Programme und Leitlinien, die sich mit der Stadt- und Verkehrsentwicklung Hamburgs befassen, entlang der aus der Literaturanalyse herausgearbeiteten Kriterien gendergerechter Verkehrsplanung analysiert. Auf Projektebene wird das Beispielprojekt *freiRaum Ottensen* zunächst in die unterschiedlichen Arbeitsschritte (vgl. Kap. 2.4) gegliedert, um zu analysieren, ob die Kriterien in der Planung, Durchführung und Umsetzung des Projektes angewendet werden. Das ausgewählte Beispielprojekt soll die theoretisch geführte Debatte dieser Arbeit veranschaulichen und die Planungspraxis vollumfassend untersuchen. Das Projekt *freiRaum Ottensen* soll exemplarisch dafür sein, wie das theoretische Wissen von GM in die Planungspraxis in der Hansestadt Hamburg übersetzt wird.

Neben der Auswertung von relevanten Unterlagen wird außerdem auf Expert:inneninterviews als zusätzliche Informationsquelle zurückgegriffen. Es ist davon auszugehen, dass die aus den Interviews generierten Informationen ein tiefgreifendes Verständnis für die aktuelle Verkehrsplanungspraxis generieren und eine wertvolle Ergänzung zu bereitgestellten Unterlagen bieten. Die leitfadengestützten Expert:inneninterviews wurden gewählt, da diese geeignet sind, sehr spezifische Informationen über ein untersuchtes Phänomen zu generieren und außerdem unterschiedliche Zugänge zu Quellen zu ermöglichen, die für eine qualitative Analyse von Bedeutung sind (Kaiser, 2014). Der Mehrwert der Expert:inneninterviews besteht darin, dass sich der

Planungsprozess nicht allein durch öffentlich zugängliche Dokumente rekonstruieren lässt, sodass der methodenpluralistische Ansatz die Analyse des Datenmaterials aus Schritt 1 und 2 zusätzlich absichert (ebd.). Weitere Informationen zur Auswahl der Interviewpartner:innen erfolgt in Kapitel 2.5.1 „Datensammlung“.

### 2.5.1 Datensammlung

Die Daten dieser Arbeit wurden aus drei verschiedenen Datenquellen generiert und wurden daher auf unterschiedliche Weise erhoben. Zu den für die Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Hansestadt Hamburg relevanten ausgewählten Unterlagen (für Schritt 2) zählen: das räumliche Leitbild „Perspektiven der Stadtentwicklung – grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser“, die Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt „Das Hamburger Maß“ und der Bericht zum „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“. Neben der übergeordneten Ebene wurden auf Projektebene zahlreiche Dokumentationsberichte zu unterschiedlichen Aspekten innerhalb des Projektverlaufes (Dokumentation der Beteiligungsformate etc.) für eine eingehende Analyse genutzt. Die Expert:inneninterviews wurden auf der Grundlage eines entwickelten Fragebogens durchgeführt.

#### *Auswahl der Interviewpartner:innen*

Sofern die zeitlichen und finanziellen Ressourcen wie im Fall dieser Arbeit begrenzt sind, ist es unerlässlich, die Auswahl der Interviewpartner:innen aus einem Expert:innenpool darzulegen und zu begründen (vgl. Tabelle 1) (Bogner, Littig, & Menz, 2014). Für eine mehrdimensionale Analyse der Planungspraxis ist es notwendig, Interviews mit Akteur:innen zu führen, die in unterschiedlichen Bereichen der Verkehrsplanung tätig sind und dadurch auf verschiedenen Ebenen des Planungsprozesses eingebunden sind, oder über Fachwissen hierüber verfügen. In der Hamburger Verkehrsplanung ist die *Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)* federführend in verkehrlichen Projekten innerhalb des Stadtgebietes. Zusätzlich sind die Bezirksämter für Projekte verantwortlich, die in ihrem Bezirk lokalisiert sind. Das *Bezirksamt Altona – Fachamt Management des öffentlichen Raumes* „ist für die Planung, den Bau sowie die Unterhaltung öffentlicher Straßen, Wege, Plätze, Parkanlagen [...] zuständig“ und damit auch Auftraggeber des Projektes *freiRaum Ottensen* (Bezirk Altona, o.J.). Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Planungsebenen wurde die Projektleitung von *freiRaum Ottensen* aus dem Bezirksamt Altona als Expert:in auf Projektebene ausgewählt. Neben der Verwaltungsperspektive durch die Anstellung im Bezirksamt Altona, konnten mit dem Interview wichtige Informationen zum ausgewählten Projekt generiert werden (Fragebogen A). Für die

übergeordnete Planungsebene wurden zwei Expertinnen befragt, die durch ihre jahrelange Expertise im Bereich Gender und Mobilität wichtige Erkenntnisse zur Umsetzung von Gender Planning bieten können (Fragebogen B). Die Expertinnen arbeiten als Verkehrsplanerinnen und forschen gleichzeitig in dem Feld von gendersensibler Verkehrsplanung, sodass neben empirischen Daten für die übergeordnete Ebene außerdem Informationen zur Planungspraxis erhoben werden konnten. Alle Expert:innen wurden per E-Mail um ein Interview gebeten, was zur Durchführung von fünf Interviews führte, welche alle per Videoanruf abgehalten wurden.

Räumliche Ebene	Expert:in
Übergeordnete Ebene	<p><b>Juliane Krause</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leiterin Verkehrsplanungsbüro plan &amp; rat</li> <li>• Gründungsmitglied und Leiterin AK Gender und Mobilität FGSV</li> </ul> <p><b>Gisela Stete</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leiterin Stadt- und Verkehrsplanungsbüro „Steteplanung“</li> <li>• Mitglied AK Gender und Mobilität des FGSV</li> </ul>
Projektebene	<p><b>Bastian Hagmeier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksamt Altona: Projektleitung <i>freiRaum Ottensen</i></li> </ul>

*Tabelle 1: Auswahl der Interviewpartner:innen für die unterschiedlichen räumlichen Planungsebenen (Eigene Darstellung).*

### *Erstellung der Interviewfragen*

Durch das Zurückgreifen auf einen vorab entwickelten Interviewleitfaden kann die Qualität von Expert:inneninterviews und den dadurch erhobenen Daten gesichert werden. Laut KAISER (2014) dienen leitfadengestützte Expert:inneninterviews vor allem dazu, dass aus expliziten Wissen, das auf Grundlage einer präzise formulierten Forschungsfrage abgefragt wird, weitere Erkenntnisse gewonnen werden, die sich aus anderen Quellen heraus nicht ableiten lassen. Die konzeptionelle und instrumentelle Operationalisierung der Forschungsfrage bilden den ersten Schritt bei der Entwicklung des Leitfadens für die Expert:inneninterviews (Kaiser, 2014, S. 68). Die konzeptionelle Operationalisierung bezieht sich auf die Übersetzung der Forschungsfrage(n) in Interviewfragen, die notwendig ist, um die erhobenen Daten aus den Interviews nach

der Durchführung des Interviews systematisch auf die Forschungsfrage zu beziehen. Die instrumentelle Operationalisierung als nächster Schritt beinhaltet die Auswahl der Fragetypen und an welcher Stelle diese im Interview verwendet werden sollen (Kaiser, 2014, S. 68ff). Um anhand der Interviews detaillierte Informationen zu erhalten, wurden unterschiedliche Fragebögen entwickelt: Der Fragebogen (Fragebogen A) bildet den Leitfaden für das Interview mit dem Auftraggeber und gleichzeitig Projektleitung des Projektes *freiRaum Ottensen*. Der zweite Fragebogen (Fragebogen B) dient der Befragung der Expert:innen zum Thema Gender und Mobilität. Die Fragebögen wurden den Interviewpartner:innen jeweils vor dem Interview, als Vorbereitung auf das Gespräch, zugesendet.

#### *Fragebogen A (siehe Anhang A: 86)*

Der Fragebogen A wurde in eine Einführung und drei inhaltliche Abschnitte unterteilt. Für den einleitenden Teil wurden die folgenden Aspekte berücksichtigt: Dank an den/die Befragte/n für seine/ihre Zeit zur Teilnahme am Interview, persönliche Vorstellung einschließlich der Erläuterung des Forschungskontextes und -vorhabens, Klärung des Ablaufs und des Zeitrahmens des Interviews und das Einholen der Erlaubnis zur Aufzeichnung sowie zur Verwendung des Interviewmaterials für das Forschungsvorhaben (Bogner, Littig, & Menz, 2014). Jeder inhaltliche Abschnitt hat eine eigene Überschrift als Einleitung zu den darauf folgenden Fragen und soll die befragte Person durch den Fragebogen leiten (Kaiser, 2014). Die Einleitung (erster Abschnitt) beinhaltet zwei Fragen und dient dazu Informationen über die befragte Person (Name und Zuständigkeit) genauso wie Informationen über die Projektbeteiligung des Interviewten zu erhalten. Der darauffolgende Abschnitt (Vorplanung des Projektes) zielt darauf ab, Informationen zu den vorab festgelegten Zielen und Zielgruppen des Projektes zu erlangen sowie konkrete Anforderungen der Projektausschreibungen bezüglich Zielgruppen und deren Beteiligung im Projektverlauf. Der darauffolgende Abschnitt (Umsetzungsprozess) soll anhand konkreter Fragen ermitteln, inwiefern die Perspektive von ausgewählten Nutzer:innengruppen in den Planungsprozess mit eingebunden wurden. Es geht zum einen um die angewendeten Beteiligungsformate, durch welche Nutzer:innen ihre Ansprüche an das Projekt einbringen konnten und zum anderen die Weiterverwertung der daraus generierten Daten innerhalb des Umsetzungsprozesses. Der letzte Abschnitt (Evaluation und Ausblick) bietet dem Befragten die Möglichkeit das Projekt und dessen Umsetzungsprozess zu evaluieren.

### *Fragebogen B (siehe Anhang B: 99)*

Der Fragenbogen B gliedert sich in eine Einführung sowie zwei inhaltliche Abschnitte. Ersteres greift erneut die Vorstellung der/des Befragten auf sowie dessen Berührungspunkte mit der Thematik Gender und Mobilität, da es sich in diesen Interviews um Expert:innen aus diesem Themenbereich handelt. Der darauffolgende erste Abschnitt (Rahmenbedingungen auf übergeordneter Planungsebene) zielt darauf ab, bestehende Rahmenbedingungen zu ermitteln, die gendergerechte Verkehrsplanung in Deutschland fördern bzw. verfolgen und mögliche fehlende Rahmenbedingungen zu ermitteln. Zudem soll festgestellt werden, welchen Stellenwert gendersensible Verkehrsplanung unter Verkehrsplaner:innen einnimmt. Im zweiten inhaltlichen Fragenabschnitt beziehen sich die Fragen auf die Bewertung von gendergerechter Planung in der Verkehrsplanungspraxis: hierfür wird insbesondere nach Beispielen von bereits implementierten gendergerechten Planungsansätzen in Verkehrsprojekten gefragt. Außerdem sollen die Herausforderungen im Einsatz von gendersensibler Planungsansätze erläutert werden. Wie auch in Fragebogen A sind alle inhaltlichen Fragen offen, sodass der/die Befragte sie nach eigenem Ermessen beantworten kann.

### *Interviewdurchführung*

Alle Expert:innen wurden mittels eines Fragenbogens durch das Interview geführt, der ihnen vorab per E-Mail zugesendet wurde (siehe Anhang A: 86; Anhang B: 99). Die Interviews wurden über einen Videoanruf durchgeführt und mit einem Smartphone aufgezeichnet, weshalb es notwendig war, die Audiodatei in eine schriftliche Form zu transkribieren. Die Transkription erfolgte nach den Regeln der inhaltssemantischen Transkription, da der Fokus der Analyse des Interviews auf dem Inhalt und nicht auf der Interviewsituation, nonverbalen Äußerungen o.Ä. lag (Dresing & Pehl, 2018). Zu den Regeln gehört laut DRESING und PEHL (2018) die wortgetreue Transkription der Audiodatei, auch wenn Sätze grammatikalisch falsch sind, aus Umgangssprache oder Dialekten bestehen. Außerdem werden Stottern, Wort- oder Satzbrüche und Wortverdopplungen (sofern sie nicht als Stilelement verwendet werden) aus dem Transkript ausgeschlossen (ebd.). Die transkribierten Fassungen der durchgeführten Expert:inneninterviews finden sich in den Anhängen A (S. 87 bis 95) und B (S. 100 bis 124).

## **2.5.2 Analysemethode**

Für eine systematische und intersubjektive Analyse der erhobenen Daten wurde die qualitative Inhaltsanalyse als Methode ausgewählt. Als Standardmethode in der Sozialwissenschaft erlaubt die Inhaltsanalyse die Reduktion des Forschungsmaterials entlang des Forschungsinteresses,

der Fragestellung(en) und des Ziels (Blatter, Langer, & Wagemann, 2018). Auf Grundlage der Forschungsfragen wurden vier Kategorien identifiziert, um die Inhaltsanalyse der Implementierung von gendergerechter Planung zu strukturieren:

- Rahmenbedingungen,
- Planungsprozess,
- Erfolgsfaktoren
- und Herausforderungen.

Da die genannten vier Kategorien von der Forschungsfrage und den Unterfragen abgeleitet wurden und sehr weit gefasst sind, wurden für jede der Kategorien auch Unterkategorien auf zwei verschiedene Arten entwickelt: Zum einen wurden die Unterkategorien deduktiv aus der Sicht der wissenschaftlichen Literatur und den Primärquellen abgeleitet. Zum anderen wurden die Unterkategorien induktiv gebildet, sprich in Ableitung aus den durchgeführten Expert:inneninterviews (Forschungsmaterial).

In Anlehnung an die Kodieragenda von Mayring (2000) und Mayring (1991) wurde vor der Analyse eine Tabelle mit den vier Spalten „Kategorie“, „Definition“, „Beispiele“ und „Kodierregel“ erstellt, um nachvollziehbar darzustellen, warum bestimmte Textpassagen einer Kategorie zugeordnet wurden. In einem ersten Schritt der Datenanalyse wurde der Inhalt der jeweiligen Datenquelle mit der entwickelten Kodierungstabelle strukturiert. Die Tabelle wurde dann als Grundlage für die schriftliche Analyse ausgefüllt. Da die Kategorie der Kodierungstabelle noch sehr weit gefasst sind wurden die einer Kategorie zugeordneten Inhaltsteile anschließend kodiert, das heißt, einzelne Textpassagen wurden mit einem zusammenfassenden Begriff versehen. Diese Begriffe bilden die Unterkategorien der Analyse. Die Kodierungstabellen für die Interviews sind im Anhang (A: 96-98; B: 125-131) dieser Arbeit zu finden.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die Zitate aus den Interviews wie folgt abgekürzt: Die Quellenangaben beinhalten den Buchstaben für den jeweiligen Interviewbrief aus dem Anhang (A, B1 und B2), die Seitenzahl und die Zeilennummer(n). Eine Referenz für ein Zitat aus dem Experteninterview A auf Seite 10 von Zeile 5 bis 11 sieht zum Beispiel wie folgt aus: „Zitat“ (A: 10; Z. 5-11).

### 3 Gender Planning – geschlechtssensible Stadtplanung

#### 3.1 Entwicklungslinien in der Genderforschung

Zum Ende der 1970er Jahre, im Kontext der Neuen Frauenbewegung, hat man sich in Deutschland und weiteren westeuropäischen sowie nordamerikanischen Ländern mit der Benachteiligung von Frauen in räumlichen Strukturen von Städten auseinandergesetzt und damit den Ausgangspunkt für die feministische Stadtkritik gebildet. Hierbei wird der Raum nicht als vorgegeben und rein physikalisch verstanden, sondern vielmehr als soziales Phänomen, welches durch gesellschaftliche Prozesse konstituiert wird. Nach diesem Raumverständnis verweist die feministische Forschung zum einen auf die Wechselwirkung zwischen Raumstrukturen und Geschlechterverhältnis hin und zum anderen auf die Bedeutung vorherrschender kultureller Verständnisse von Männlichkeit und Weiblichkeit im Konstitutionsprozess von Raum (Becker, 2004). Aus der feministischen Kritik an Stadt geht hervor, dass Städte und wie diese geplant werden nicht geschlechter-neutral sind und in der soziologischen Stadtforschung eine androzentrische Perspektive auf Themen wie Öffentlichkeit und Privatheit sowie Arbeit und Freizeit vorherrscht (Hoffelner, 2018; Frey & Dangschat, 2005).

Das patriarchale Geschlechterverhältnis manifestiert sich nicht nur in der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung, sondern auch in einer vielschichtigen, allumfassenden Begrenzung und Beschränkung von Frauen, insbesondere auch ihrer Raumeignung. Feministische Planungskonzepte zielen darauf ab, diese Begrenzungen aufzuzeigen und aufzuheben oder zumindest abzubauen (Becker, 1997, S. 15).

So ist beispielsweise die funktionsgetrennte Stadt, deren Planung die Trennung von Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Erholung etc. auf spezifische Räume vorsieht, der feministischen Stadtkritik zu Folge, ein Ausdruck von vorherrschenden hierarchischen Geschlechterverhältnissen. Für Frauen, denen aufgrund der überwiegenden Bewältigung der Reproduktionsarbeit der Ort *Wohnung* zugeschrieben wurde, ist dieser Raum neben einem Erholungsort auch gleichzeitig ihr Arbeitsort. In diesem Kontext erschienen in den 1980er Jahren vermehrt Arbeiten, die nicht nur die hierarchisierte Wohnungsgrundrisse kritisierten, sondern auch die Leitbilder der autogerechten und funktionsgetrennten Stadt (Becker, 2004).

Im Jahr 1981, auf der Internationalen Bauausstellung (IBA) in Berlin, forderten (ungeladene) Planerinnen und Architektinnen auf einer Veranstaltung zu den Plänen der Bauausstellung, die Umsetzung frauengerechter Planung, die trotz vorangegangener Festsetzungen in Kriterienkatalogen, nicht thematisiert wurde. In diesem Zuge gründete sich die *Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen (FOPA)* und institutionalisierte erstmals die Interessen von Frauen in der Architektur und Planung. In der *Streitschrift Frei-Räume* sowie der *Charta von*

Berlin hielt die FOPA ihre Aktivitäten und Forderungen feministischer Planung fest (Krüger, 2021).

Im weiteren Verlauf, Ende der 1980er und in den 1990er Jahren, wurde sich im Zuge des feministisch-planerischen Diskurses verstärkt auf die Praxis der Architektur und Stadtplanung konzentriert. In diesem Rahmen entstanden in Deutschland vermehrt Leitfäden sowie Kriterienkataloge, die die unterschiedlichen Anforderungen von Frauen an die Planung verschriftlichten. Hierzu zählten insbesondere Wohngrundrisse und Entwürfe für Siedlungen, die als „frauenfreundlich“ bezeichnet wurden und meist, wie beispielsweise bei der IBA Emscher Park, im Kontext von Architekturwettbewerben entstanden oder im Zuge von Kooperationen zwischen Stadtverwaltungen mit Wohnungsgesellschaften und Frauenbeauftragten (Knoll & Szalai, 2012, S. 98).

Hinsichtlich der Frauenbelange im Bereich Verkehr und Mobilität erklärt SPITZNER (2002), dass die Auseinandersetzung mit dieser Thematik „*sich an den Folgen der Entwicklung des Verkehrssystems entzündete*“ (Spitzner, 2002, S. 56). Es wurde der Zusammenhang zwischen der Verkehrsentwicklung und vorherrschenden gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen gezogen: Frauen werden durch die Gestaltung der Verkehrssysteme in ihrer Alltagsmobilität eingeschränkt. Die Ursachen hierfür gehen aus den Erkenntnissen der feministischen Forschung hervor. Gleichermäßen griff die feministische Forschung die Erkenntnisse aus der Auseinandersetzung mit einem, bis dahin vernachlässigten Handlungsfeld auf, dem bis dato stark von Männern dominierten Bereich „Verkehr und Mobilität“, auf:

Akademischer Diskurs und gebaute Praxis befruchteten sich gegenseitig, und aus diesem Wechselverhältnis heraus entstand eine Vielzahl an Modellprojekten, insbesondere in Berlin. Neben einer umfassenden (Frauen-)Forschung entstanden Frauenplanungsbüros und zahlreiche Projekte von Planerinnen für Nutzerinnen (Huning, 2018, S. 108).

Mit einem bundesweiten Verkehrskongress im Jahr 1988 wurde erstmals die Thematik von Geschlechterdifferenzen im Verkehr thematisiert und es gründete sich infolgedessen ein bundesweites Netzwerk „*Frauen in Bewegung*“, in dem sich Frauen aus dem Verkehrsbereich aus Politik, Verwaltung, Forschung, Planung etc. zusammenschlossen und damit einen Ort für einen neuen Diskurs innerhalb der Verkehrsentwicklung schufen. Im Rahmen dessen sind in Zusammenarbeit mit anderen Planungsdisziplinen eine Vielzahl von Entwürfen für „*konkrete konzeptuelle, methodologische, Verfahrens- und Maßnahmenvorschläge*“ entstanden (Spitzner, 2002, S. 57).

Der feministischen Debatte der 1970er und 1980er Jahre liegen die Gleichheits- und die Differenzperspektive zu Grunde, die beide von einer Zweigeschlechtlichkeit ausgehen und Frauen als homogene Gruppe sehen. Während Vertreter:innen der Gleichheitsposition sich darauf berufen, dass durch die Förderung von gleichen Rechten und Pflichten die Möglichkeit besteht, die Gleichheit zwischen Männern und Frauen herzustellen, verfolgt die differenztheoretische Perspektive den gegenteiligen Ansatz. Hierbei geht es darum, dass die Merkmale und Eigenschaften der Weiblichkeit gefördert werden, um damit patriarchalische Strukturen zu überwinden. Die Differenzperspektive wird auch als frauenzentrierte Perspektive beschrieben, welche die Unterschiede zwischen Männern und Frauen, im Gegensatz zur Gleichheitsperspektive, nicht nur auf biologische Ursachen zurückführt, sondern beispielsweise auf ihre verschiedenen Lebensbedingungen oder die Sozialisation. Das Frauen in der Planung unberücksichtigt bleiben, liegt dem frauengerechten Planungsansatz zu Folge daran, dass diese aufgrund von gesellschaftlichen Strukturen marginalisiert und diskriminiert werden (Gwisdalla, 2007). Die Kritik an der frauengerechten Planung beruht insbesondere auf der Vernachlässigung von vielfältigen Lebenslagen und der Reproduktion der Diskriminierungsprozesse:

Wenn Frauen nicht Frauen sind, sondern in einem sozialen (und kulturellen) Prozess als Frauen konstruiert werden, dann trägt jede Planung, die sich explizit auf „Frauen“ oder auf einzelne Gruppen von „Frauen“ bezieht, zu eben dieser ständigen Rekonstruktion der dualen Geschlechterstruktur bei und stabilisiert die auf dieser dualen Struktur beruhende Hierarchie der (konstruierten) Geschlechter (Becker, 1998, S. 156).

Mitte der 1980er Jahre entwickelte sich aus der Kritik an der Gleichheits- und Differenzperspektive die Debatte um „Gender“, wobei die Zweigeschlechtlichkeit abgelöst wurde und das Geschlecht zunehmend als Strukturkategorie gesehen wurde, welches in gesellschaftlichen Diskursen stetig reproduziert wurde. Seit den 1990er Jahren taucht vermehrt der Begriff des Gender Planning im Kontext der Planungspraxis auf, welcher die politische Strategie verfolgt, dass in der Planung nicht ausschließlich Männer- oder Frauenbelange berücksichtigt werden. Dies kann auch als Ausgangspunkt weg von der Frauen- hin zur Geschlechterforschung gesehen werden (Bendl et al. 2007; Knoll, 2006).

Der Ansatz der gendergerechten Planung sieht vor, dass durch die Betrachtung von Genderaspekten strukturelle und gesellschaftliche Benachteiligungen vermindert oder beseitigt werden können. Damit wird nicht mehr die Frau in den Mittelpunkt der Planung gesetzt, sondern vielmehr die sozialen Rollen, „*die von Männern und Frauen in der Gesellschaft wahrgenommen werden*“ (Frölich v. Bodelschwingh & Bauer, 2017, S. 13). In diesem Kontext wird seit den

2000er Jahren im deutschsprachigen Raum die Strategie des GM im Planungskontext diskutiert, welche vorsieht, dass in allen Entscheidungsprozessen, die getätigt werden, der Aspekt der Gender-Gerechtigkeit berücksichtigt wird. Die frauengerechte Planung der 1980er Jahre sieht Frauen als Zielgruppe vor. Gender Planning und GM konzentrieren sich zusätzlich auf die Berücksichtigung benachteiligter Gruppen (Gender-Gruppen) und erweitern damit den Planungsansatz um eine Vielzahl von Bevölkerungsgruppen. In der deutschen Sprache wird Gender Planning meist als „Geschlechtergerechte-Planung“ übersetzt, sodass die Herausforderung besteht, dass von den biologischen Geschlechtern ausgegangen und die vielfältigen geschlechtsspezifischen Rollen vernachlässigt werden (Hermann-Lobreyer, 2007).

KNOLL und SZALAI (2012) stellen fest, dass seit der Jahrtausendwende die *„Planungsprozesse und Planungsabläufe in den Verwaltungen unter der Gender-Perspektive analysiert [werden] und Verfahrensanleitungen, wie Gender Mainstreaming in der konkreten Planungspraxis implementiert werden kann, erstellt [werden]“* (Knoll & Szalai, 2012, S. 98). Beispiele aus der Verkehrsplanung sind hierfür das Handbuch *„Frauenbeteiligung an Planungsprozessen“*, welches 2002 von Gisela Stete verfasst wurde, um Planer:innen geschlechtsspezifische Mobilitätsbedarfe zu erläutern und Möglichkeiten für geeignete Beteiligungsformate näher zu bringen. Die Handreichung bietet außerdem Hinweise darauf, wie Forschungsergebnisse zu Gender und Mobilität in die Planungspraxis übersetzt werden können. Fünf Jahre später hat Juliane Krause im *„Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung“* gendergerechte Planungsprinzipien verfasst, welche eine Orientierung für Verkehrsplanungsprozesse entlang des GM bieten (Bersch & Osswald, 2021; Krause, 2007).

### 3.2 Definition von „Gender“

Dem Gender Planning und Ansatz des GM liegt das Verständnis von „Gender“ als sozial konstruiertes Geschlecht zu Grunde, welches im deutschen Sprachgebrauch keine direkte Übersetzung findet. Im Englischen wird zwischen den Begriffen „sex“ und „gender“ unterschieden – „sex“ als biologisches Geschlecht und „gender“ als Geschlecht, welches sich auf sozialen Prozessen heraus ergibt und eine Vielfalt von weiteren sozialen Kategorien, wie beispielsweise Alter, soziale Schicht oder Ethnizität inkludiert. Somit sind Frauen und Männer keinesfalls eine homogene Gruppe, sondern es ist wichtig die Differenzen innerhalb der Geschlechtergruppen zu berücksichtigen (Martens, 2002; Knoll, 2006).

Zahlreiche empirische – etwa historische, anthropologische und wissenschaftskritische – Forschungen haben jedoch schon seit Langem gezeigt, dass Männlichkeit und Weiblichkeit keine naturgegebenen

Charaktereigenschaften, keine unabänderlichen Identitätsmerkmale sind, sondern historisch und kulturell variierende Vorstellungen und Leitbilder (Agentur für Gleichstellung im ESF (Hrsg.), 2014, S. 28).

Innerhalb von sozialen Prozessen werden Frauen und Männern „typische“ Rollen und Verhaltensmuster zugewiesen, die immer wieder neu erzeugt werden und sich verändern können. Die spezifischen Zuordnungen der Geschlechterrollen ergeben sich nicht aus den persönlichen Präferenzen oder individuellen Entscheidungen, sondern sind vielmehr das Ergebnis vorherrschender gesellschaftlicher Strukturen, die dem (gesellschaftlichen) Wandel von Einstellungen und Werten und Normen unterliegen. Die zugewiesenen Rollenbilder drücken sich in der alltäglichen Praxis in Beruf, Gesellschaft und auch Familie aus (Bundeszentrale für politische Bildung, 2020).

Der GM-Ansatz basiert auf der Grundannahme, dass die gesellschaftlichen Positionen von Frauen und Männern aus den gesellschaftlichen Strukturen der geschlechtlichen Arbeitsteilung resultieren, welche durch Festsetzungen und Regelungen auf institutioneller sowie rechtlicher Ebene reproduziert werden. Demnach müssen die Maßnahmen zur Umsetzung von GM neben dem Aufbrechen von „typischen“ Rollenbildern oder Verhaltensmustern von Frauen und Männern, zusätzlich auch die strukturellen Verhältnisse berücksichtigen und gegebenenfalls verändern (Agentur für Gleichstellung im ESF (Hrsg.), 2014). Zudem wird mit dem GM-Ansatz nicht mehr nur die Gleichstellung von Frauen verfolgt, sondern es werden auch andere benachteiligte, marginalisierte Gruppen einbezogen, die in ihren Gender-Rollen flexibel und veränderbar sind. Durch die Berücksichtigung von vielfältigen gesellschaftlichen Gruppen, lassen sich auch die verschiedenen sozialen Rollen differenzieren und es ist möglich ihre individuellen Bedarfe abzuleiten. Hierfür muss „gender“ immer in Verbindung mit der Lebenssituation gesehen werden:

Eine Frau, die vollzeiterwerbstätig und kinderlos ist, kann – abgesehen vom Sicherheitsaspekt und Einkommensaspekt – in ihren Verkehrsbedürfnissen einem vollzeiterwerbstätigen Mann, der keine Familienarbeit übernimmt, weitgehend gleichgestellt werde (Hermann-Lobreyer, 2007, S. 47).

Gendersensible Planung bietet die Möglichkeit viele unterschiedliche Nutzungsgruppen zu berücksichtigen und als Begründung für Entscheidungen zu nutzen: „*Ohne entsprechende Entscheidungsrahmen können Zielkonflikte zwischen den Interessen unterschiedlicher Gruppen nicht ausreichend erkannt und infolgedessen auch nicht gelöst werden*“ (Frölich v. Bodelschwingh & Bauer, 2017, S. 18). *BERSCH* und *OSSWALD* (2021) verweisen im Sinne der Verkehrsplanung darauf, dass es im gendergerechten Planungsdiskurs nicht ausschließlich um die geschlechtsspezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern geht, sondern es wichtig ist, dass Gender als Analyserahmen verwendet wird. Der durch Gender vorgegebene

Analyserahmen bietet die Möglichkeit, dass in der Planung und Umsetzung auch die Mobilitätsbedürfnisse von bislang marginalisierten Personen und Gruppen betrachtet werden und gendergerechte Planung dadurch weniger als Planung für Frauen verstanden wird, sondern vielmehr eine Planung für alle ist. Gender bezeichnet Personen in unterschiedlichen sozialen Rollen, die aus ihrem Lebensalltag heraus unterschiedliche Ansprüche an Mobilität haben, woraus sich vielfältige Anforderungen an die Verkehrsplanung ergeben und von einem/einer standardisierten Mobilitätsakteur:in abgerückt wird (Bersch & Osswald, 2021).

Mit Gendergruppen sind jene Gruppen gemeint, die ähnliche Mobilitätsanforderungen aufweisen, bis dato aber häufig in Planungsprozessen unterrepräsentiert sind. Die Gendergruppen haben spezifische Ansprüche z.B. im Bereich Mobilität, weshalb es notwendig ist besondere Mobilitätsanforderungen zu schaffen, die den jeweiligen Mobilitätsbedingungen entsprechen. Zu den betroffenen Gruppen zählen, wie oben bereits beschrieben, insbesondere Frauen bzw. Personen, die Sorge- und Betreuungsarbeiten übernehmen, Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen sowie Personen aus schwierigen sozialen Verhältnissen (Krause, 2021). *Martens* (2002) bezeichnet genderorientierte Verkehrsplanung daher als Notwendigkeit jeder und jedem, entsprechend ihrer jeweiligen Lebenssituation und daraus hervorgehenden Alltagsanforderungen, die Verkehrsteilnahme zu ermöglichen und damit die Grundlage für verbesserte Teilhabe und Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum für alle Menschen zu sichern (Martens, 2002, S. 3).

### 3.3 Gender Mainstreaming

Im Rahmen des Umgangs mit geschlechtsspezifischen Raumbedürfnissen findet sich seit Anfang der 2000er der Ansatz des GM in Planungszusammenhängen wieder. Im Zuge der 4. Weltfrauenkonferenz in Peking im Jahr 1995 und des Amsterdamer Vertrages von 1997 wurde, zunächst im Kontext der Entwicklungspolitik, festgelegt, dass GM in alle Maßnahmen und Handlungen aktiv und sichtbar einbezogen werden soll (Veth & Nohr, 2002). Dabei bedeutet GM, dass *„bei politischen und gesellschaftlichen Vorhaben und Entscheidungen [werden] im Rahmen dieses Ansatzes immer die unterschiedlichen Lebenslagen und Interessen von Frauen, Männern und Menschen mit anderen Geschlechtsidentitäten berücksichtigt“* werden (Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, 2023). Das Ziel ist es, dass die Perspektive des Geschlechterverhältnisses in Entscheidungsprozessen einbezogen wird und gleichzeitig die Gleichstellung der Geschlechter durch Entscheidungsprozesse gestärkt wird. Der GM-Ansatz erfasst Gender nicht als biologisches Geschlecht, sondern bezieht sich, wie

weiter oben (vgl. Kapitel 3.2) beschrieben, viel mehr auf die sozialen, kulturellen, ökonomischen und politischen Zuweisungen bzw. Ausprägungen der Geschlechterrollen von Frauen und Männern (Veth & Nohr, 2002). Im Grundsatz wird GM als Ergänzung zu bestehenden Ansätzen der Frauen- und Gleichstellungspolitik gesehen und unterscheidet sich gleichzeitig in einigen Punkten von diesen: GM soll top-down stattfinden, indem durch Gesetze oder Förderprogramme die Gleichstellung explizit gefördert wird. Außerdem soll der Ansatz in allen politischen Entscheidungen berücksichtigt werden, nicht nur bei jenen, die offensichtliche geschlechtsspezifische Dimensionen aufweisen. Es sollen darüber hinaus alle Personen, die an diesen Entscheidungsprozessen beteiligt sind, miteinbezogen werden und nicht mehr, wie in der Frauen- und Gleichstellungspolitik gängig, Zuständigkeiten an einzelne Gleichstellungsbeauftragte übertragen werden (BMVBS & BBR, 2006, S. 5).

In der Planung, zur Umsetzung von Gender Planning, kann der Ansatz des GM helfen, indem die geschlechterdifferenzierende Perspektive in Planungsprozessen, -maßnahmen und -strukturen integriert wird. Damit wird nicht nur die Perspektive von Männern oder Frauen eingenommen, sondern das Ziel verfolgt alle Geschlechter in ein Gleichgewicht miteinander zu bringen. Gender Planning rückt damit von der biologischen Zuordnung der Geschlechter ab und stärkt flexible und veränderbare Rollenbilder sowie spezifischen Lebenssituationen mit den daraus resultierenden Bedürfnissen.

Die Genderbrille in der Planung aufzusetzen, bedeutet, alle Geschlechter, deren Verhältnisse zueinander zu betrachten; festgelegte geschlechterspezifische Verhaltensweise zu thematisieren und zu hinterfragen. Eine geschlechtsspezifische Herangehensweise an Stadt-, Landschafts- und Regionalplanung bedeutet, die Planung selbst zum Gegenstand der Reflexion zu machen, Ideenentwicklung, den Planungsprozess, die Planungsbegleitung und die Umsetzung geschlechterspezifisch zu gestalten (Knoll & Szalai, 2003, S. 19).

KNOLL und SZALAI (2003) sehen im Planungskontext die hohe Bedeutung sich laufend die Frage nach den vorherrschenden Geschlechterverhältnissen zu stellen und auf den unterschiedlichen Planungsebenen, bei der Entwicklung, Gestaltung, Umsetzung und Evaluierung, die Gender-Perspektive einzunehmen. Die Herausforderung dabei besteht, laut der beiden Forscher:innen, darin, dass auf der einen Seite die Differenzen der Geschlechter aufgedeckt und berücksichtigt werden, jedoch auf der anderen Seite keine festen Zuschreibungen nach traditionellen Geschlechterrollen erfolgen sollte. Im Gender Planning soll es vielmehr „zur Entwicklung neuer Geschlechterverhältnisse kommen“ (Knoll & Szalai, 2012, S. 102).

Die *architektinnen initiative* nennt als Prinzipien des Gender Planning u.A. „*räumliche Diversität und Flexibilität, Vereinbarkeit von Erwerbs- und Familienarbeit, Sicherheit und Identifikation und Orientierung*“ und setzte als Grundsatz für gendergerechte Planung die Frage „*für wen*“ wir bauen und nicht „*wie*“ wir bauen (architektinnen initiative, o.J.). Dies schließt an die unterschiedlichen Erhebungs- und Befragungsmethoden an, auf die zurückgegriffen wird, wenn Gender Planning in Planungsprozessen zum Einsatz kommen. Für die Umsetzung von GM wurden auf unterschiedlichen Ebenen neue Methoden und Instrumente generiert, die seitens der EU in analytische Instrumente (geschlechterdifferenzierte Statistiken), Checklisten (6-Schritte-Konzept), Bildungsinstrumente (Schulungen) und Konsultationsinstrumente (Befragungen) unterschieden werden (BMVBS & BBR, 2006, S. 6). Innerhalb der Wiener Planungspraxis ist beispielsweise das bevorzugte Instrument zur Gender-Analyse die *4 R-Methode*, welcher die zentrale Frage nach: „*Wer (Repräsentation) bekommt was (Ressourcen) und warum (Realität und rechtliche Situation)?*“ zu Grunde liegt (Stadt Wien, o.J.).

Innerhalb der Stadtplanung gilt die Stadt Wien als Vorreiterin geschlechtssensible Planung zu verfolgen: schon 1998 wurde innerhalb der Magistratsdirektion-Städtebaudirektion eine Leitstelle für Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen eingerichtet, welche sich seit 2001 darauf fokussiert, die Strategie des GM zu etablieren und weiterzuentwickeln (MA 18, 2013). Einzug in die kommunale Planungspraxis in Deutschland fand GM im Rahmen des Forschungsfeldes „Gender Mainstreaming im Städtebau“ im Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt), welches 2003 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung begann. Ziel des Forschungsfeldes war es, die experimentelle Forschung mit der praktischen Anwendung des GM zu verknüpfen (BMVBS & BBR, 2006).

Es ist festzustellen, dass in einigen Raumprogrammen und -konzepten von Städten im deutschsprachigen Raum die Thematik von gendersensibler Planung bereits Einzug gefunden hat: Im Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025 von Wien wird in der Leitinitiative zur Optimierung und zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs beispielsweise ein besonderer Schwerpunkt auf Frauen als Nutzerinnen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gelegt:

Gut situierte und Sicherheitsaspekte berücksichtigende Haltestellen können das Warten zumindest subjektiv angenehmer machen, insbesondere für Frauen, die den überwiegenden Teil der Nutzerinnen und Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln ausmachen (Stadt Wien, 2014, S. 107).

Im STEP 2025 wird demnach nicht nur anerkannt, dass geschlechtsspezifische Bewegungsmuster vorherrschen (Frauen nutzen häufiger den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als

Männer, vgl. Kapitel 4), sondern es werden gleichzeitig gezielt Maßnahmen verfolgt, die die Bedürfnisse dieser Nutzer:innengruppe aufgreifen. Und auch die deutsche Hauptstadt Berlin verfolgt in ihrem Stadtentwicklungskonzept *BerlinStrategie* das Leitziel der „Stadt der kurzen Wege“, um „bezahlbare, barrierefreie und sichere Mobilität“ für alle Bevölkerungsgruppen zu fördern (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015, S. 50). Die „Stadt der kurzen Wege“ gilt als eines der Leitbilder von gendersensibler Planung, dessen Ziel es ist, sich in der Stadtentwicklungsplanung auf Nutzungsmischung und Stärkung der Nahmobilität zu fokussieren (vgl. Kapitel 4) (Groll, 2021; Krause, 2021).

Auf übergeordneter räumlicher Ebene in Deutschland, der Bundesebene, wird die Gleichstellung der Geschlechter in unterschiedlichen Festsetzungen festgehalten. Im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland ist die Gleichberechtigung von Männern und Frauen seit 1949 als Grundsatz im Artikel 3 Absatz 2 verankert. Im Jahr 1994 wurde dieser Grundsatz um die Beseitigung von strukturellen Benachteiligungen ergänzt und weitere 5 Jahre später als Leitprinzip des Handelns der Bundesregierung festgelegt (Frölich v. Bodelschwingh & Bauer, 2017). In der *Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO)* wird unter Kapitel 1 „Allgemeines“ §2 „Gleichstellung von Frauen und Männern“ festgehalten:

Die Gleichstellung von Frauen und Männern ist durchgängiges Leitprinzip und soll bei allen politischen, normgebenden und verwaltenden Maßnahmen der Bundesministerien in ihren Bereichen gefördert werden (Gender-Mainstreaming) (Die Bundesregierung, 2019, S. 7)

Damit verpflichtet sich der Bund den Ansatz von GM in allen Bereichen zu fördern und „*bei allen politischen, normgebenden und verwaltenden Maßnahmen zu berücksichtigen*“ (Frölich v. Bodelschwingh & Bauer, 2017, S. 20). Im Koalitionsvertrag von 2021 wird außerdem die Geschlechtergleichstellung als Grundlage einer gleichberechtigten Gesellschaft gesehen. Zusätzlich verweist der Koalitionsvertrag auf *Gender Budgeting* und dessen Weiterentwicklung durch die ausgeweitete Analyse von finanzpolitischen Maßnahmen auf Gleichstellung der Geschlechter sowie die Anwendung des Ansatzes für passende Einzelpläne (SPD, Bündnis 90/ Die Grünen und FDP, 2021)\*. *Gender Budgeting* wird als Teil der GM-Strategie gesehen und setzt den GM-Ansatz innerhalb der Haushaltspolitik um, indem öffentliche Mittel mit dem Ziel ausgegeben werden, die Gleichstellung der Geschlechter zu fördern. In Bezug auf die Verkehrspolitik fallen beispielsweise Kürzungen von öffentlichen Geldern für den ÖPNV zu Lasten von

---

\* Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Freie Demokratische Partei (FDP)

bestimmten Gender-Gruppen, da diese (vgl. Kapitel 4) nachweislich überdurchschnittlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind (Stadt Freiburg im Breisgau, o.J.)

## 4 Gender Mainstreaming in der Verkehrspolitik und -planung

Dieses Kapitel soll die empirischen Erkenntnisse zu unterschiedlichen Verkehrsverhalten der Gender-Gruppen darstellen und die daraus resultierenden Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum beschreiben. Die unterschiedlichen Erkenntnisse werden in den Kontext der baulichen Rahmenbedingungen gebracht, um einen Bezug zwischen Mobilität und baulich-räumlichen Strukturen herzustellen. Hierdurch kann festgestellt werden, welche infrastrukturellen Anforderungen aus den verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen resultieren.

### 4.1 Genderspezifisches Mobilitätsverhalten

Das genderspezifische Mobilitätsverhalten wird von den vorherrschenden Geschlechterrollen geprägt. Diese Geschlechterrollen ergeben sich, wie oben beschrieben (vgl. Kapitel 3.2), aus den gesellschaftlichen Zuschreibungen. Dem zu Folge wird Frauen auch heute noch eher die Betreuungs- und Sorgearbeit (= Care-Arbeit) zugeschrieben als Männern. Der sogenannten Gender Care Gap (Unterschied des Zeitaufwands für unbezahlte Sorgearbeit zwischen Männern und Frauen) zur Folge leisten Frauen in Deutschland im Durchschnitt 4 Stunden und 13 Minuten am Tag unbezahlte Sorgearbeit mit Tätigkeiten wie Pflege und Betreuung von Kindern und Erwachsenen, Arbeiten im Haushalt und Hilfen in anderen Haushalten. Dieser Wert liegt bei Männern mit 2 Stunden und 46 Minuten deutlich darunter (BMFSFJ, 2019). Die Daten zur Gender Care Gap variieren allerdings nach Alter und Lebenssituation: 34-jährige Frauen bringen täglich knapp 3 Stunden mehr für unbezahlte Sorgearbeit auf als gleichaltrige Männer, da sich in dieser Phase häufig zentrale Lebensereignisse in der Verantwortung für Kinder und Eltern bündeln. Die Unterschiede in der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung resultieren in verschiedenen Mobilitätsverhalten bei Frauen und Männern, wobei es hier nicht um Frauen nach biologischen Geschlecht geht, sondern vielmehr um jene Personen, die die Sorgearbeit leisten und damit Aufgaben, wie Versorgung, Erziehung und Pflege von Kindern und Senior:innen übernehmen (BMFSFJ, 2019).

Auch das deutsche *Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)* stellt fest, dass Frauen weiterhin eine höhere Verantwortung für die Familie übernehmen und auch die Teilzeitbeschäftigung ein überwiegend weibliches Phänomen bleibt. In der Betrachtung der Daten nach Tätigkeit lohnt sich der Blick auf die Arbeitsmarkt Statistik in Deutschland von 2018. Hier wird die Teilzeitbeschäftigung weiterhin als „Frauendomäne“ bezeichnet, da im Jahr 2017 fast jede zweite erwerbstätige Frau in Deutschland im Alter zwischen 20 und 64 Jahren in Teilzeit

beschäftigt war (47 %) (Statistisches Bundesamt, 2018, S. 50 f.). Im Vergleich liegt dieser Anteil bei den Männern in der gleichen Altersgruppe bei nur 9 %. Die Statistik bietet auch Informationen zu den Gründen der Teilzeitbeschäftigung (vgl. Abb. 4): während 31 % der Frauen, die in Teilzeit tätig sind, als Hauptgrund die Betreuung von Familienangehörigen (Kindern oder Pflegebedürftigen) nannten und 18 % „sonstige familiäre oder persönliche Verpflichtungen“ angaben, war der Hauptgrund unter den Männern für eine Teilzeitbeschäftigung mit 25 % eine „parallellaufende Ausbildung oder berufliche Ausbildung“ (ebd.).



Abbildung 4: Unterscheidung der Hauptgründe für die Teilzeitbeschäftigung nach Geschlecht in Deutschland  
(Statistisches Bundesamt, 2018).

#### 4.1.1 Wegezweck

Aus der Bewältigung der Sorgearbeit geht hervor, dass diese Wege häufig in Begleitung von anderen Personen (Kindern oder älteren Menschen) unternommen werden, aber auch häufiger Zwischenstopps für Erledigungen oder zum Absetzen/ Abholen eingelegt werden (Groll, 2021; Lehner, 2021). Damit rücken die Mobilitätsanforderungen von der klassischen, linear verlaufenden Pendler:innenmobilität ab, hin zu einer komplexen Alltagsmobilität. In der Umfrage *Mobilität in Deutschland (MiD) 2017* werden die Daten der Wegezwecke nach Alter und Geschlecht in Deutschland differenziert, sodass geschlechtsspezifische Unterschiede erkennbar werden: In bestimmten Altersgruppen zwischen 20 bis 70 Jahren liegt der Anteil an Begleitwegen bei Frauen in Deutschland teilweise drei Mal so hoch als bei den Männern (Altersgruppe 30 bis 38; 20 % Frauen und 7 % Männer) (BMDV, 2019). Dienstliche Wege haben hingegen

in derselben Altersgruppe mit 20 % bei Männern einen doppelt so hohen Anteil als bei den Frauen (BMDV, 2019; VCD, 2021). In der Verkehrsbefragung *MiD 2017* bleiben allerdings zum einen die Lebenslagen der Befragten weitestgehend unberücksichtigt und zum anderen wird keine Möglichkeit geboten mehrere Wegezwecke anzugeben. Durch die Kategorisierung „Hauptwegezweck“ wird die Anzahl der Zwecke auf sieben wesentliche Zwecke reduziert (Arbeit, dienstlich, Ausbildung, Einkauf, Erledigungen, Freizeit und Begleitung). Die Rückwege bzw. die Wege nach Hause werden dem entsprechenden Hinweg zugeordnet und „*bei einer Wegekette der Zweck mit dem höchsten Rang zugeordnet*“ (BMDV, 2019, S. 21). Hierdurch werden in die Erhebung Informationen zu komplexen Wegekettens mit Zwischenstopps genauso wenig einbezogen wie Angaben zu Begleitpersonen oder transportierten Waren/ Lasten.

KNOLL (2006) zu Folge geht es bei der Höhe der Mobilität nicht nur um die Überwindung von Distanzen, sondern auch darum welche Anzahl an Wegen für einen bestimmten Wegezweck die jeweiligen Personen am Tag zurücklegen (Knoll, 2006). Um die individuellen Personen als Bezugsgröße zu inkludieren, müssen Faktoren wie Geschlecht, Alter, Lebenslage etc. mitgedacht werden. Laut KNOLL (2017) vernachlässigen Verkehrsbefragungen häufig diese Faktoren, indem Lebenszusammenhänge und Lebensphasen unberücksichtigt bleiben und lediglich nach dem Familienstand oder der Haushaltszusammensetzung gefragt wird. Dadurch werden nicht nur wichtige personenbezogene Daten, die Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben, vernachlässigt, sondern es wird auch weiterhin von klassischen Kernfamilien ausgegangen (Knoll, 2017).

Laut MCGUCKIN und NAKAMOTO (2005) beeinflusst beispielsweise Elternschaft das Mobilitätsverhalten von Frauen stärker als das von Männern:

Women are twice as likely as men to drop off or pick up children in two-worker households. Further, such trips are highly constrained within the morning and evening peaks. This finding suggests that women may have less flexibility in departure time than men since school and daycare start and end times may influence the commute times of women workers more than those of men (McGuckin & Nakamoto, 2005, S. 49).

Der Studie zur Folge übernehmen Frauen häufiger die Bring- und Abholdienste von Kindern zur KiTa oder Schule und haben durch dessen vorgegebenen Anfang- und Endzeiten gleichzeitig auch erhöhten Zeitdruck auf ihren Wegen. Im Rahmen der dargestellten Daten bleibt allerdings unbeantwortet inwiefern sich der Wandel von sozialen Rollen und Lebensstilen im geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhalten widerspiegelt (McGuckin & Nakamoto, 2005).

### 4.1.2 Mobilitätsrate, Mobilitätsstreckenbudget und Mobilitätszeitbudget

Um das Mobilitätsverhalten von Personen zu beschreiben wurde Mitte der 1970er Jahre in Deutschland erstmals auf Mobilitätshebungen zurückgegriffen, die das persönliche Mobilitätsverhalten anhand von unterschiedlichen Kriterien, wie beispielsweise Anzahl der Wege, Streckenlänge, Wegezweck etc. ermittelt haben. Damit wurden die klassischen Verkehrserhebungen erweitert, die sich bis dato vor allem auf die Verkehrsnachfrage an einem Ort konzentrierten und personenbezogene Aspekte unberücksichtigt ließen. Heute wird in der Verkehrsplanung auf unterschiedliche Indikatoren zurückgegriffen, um die Mobilität von Personen als Überwindung von Entfernungen, zu beschreiben. Zu den Grunddimensionen zählen die Mobilitätsrate (Wegehäufigkeit), das (personenbezogene) Mobilitätsstreckenbudget und das (personenbezogene) Mobilitätszeitbudget (Cerwenka et al. 2007).

Der Umfrage *MiD 2017* zu Folge bestehen besonders bei der Länge der durchschnittlichen Tagesstrecke in Deutschland ausgeprägte geschlechtsspezifische Unterschiede. Außerdem sind Unterschiede im Mobilitätsverhalten je nach Tätigkeiten (Voll- und Teilzeitbeschäftigten und Hausfrauen/-männern) auszumachen. Laut der im Jahr 2017 durchgeführten Erhebung zur Beschreibung der Alltagsmobilität der deutschen Wohnbevölkerung legen Männer mit 46km pro Tag durchschnittlich deutlich weitere Distanzen zurück als Frauen mit 33km im Durchschnitt (vgl. Tabelle 2) (BMDV, 2019, S. 51). Neben der höheren Anzahl an Gesamtkilometern pro Tag liegen auch die durchschnittlichen Wegelängen von Männern (14km) über denen der Frauen (11km). Laut *MiD* sind die beschriebenen geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhalten auf die unterschiedlichen Lebenskontexte von Frauen und Männern zurückzuführen. Die Unterschiede zwischen Frauen und Männern hinsichtlich Mobilität sind besonders in den mittleren Altersklassen stark ausgeprägt und bis zum Alter von 20 Jahren sind die Unterschiede kaum bis gar nicht vorhanden (ebd.).

Dies spiegelt auch der Vergleich zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten wider (vgl. Tabelle 2): Vollzeitbeschäftigte legen mit 59km erheblich längere durchschnittliche Tagesstrecken zurück als Teilzeitbeschäftigte sowie mehr als doppelt so lange Tagesstrecken im Vergleich zu Hausfrauen/-männern. Auch die durchschnittliche Wegelängen von Vollzeitbeschäftigten liegen mit 16km über denen der Teilzeitbeschäftigten (10km) und Hausfrauen/-männern (9km) (BMDV, 2019, S. 28 ff.).

	<b>Tagesstrecke pro Person und Tag (in km)</b>	<b>Durchschnittliche Weglänge (in km)</b>
<b>Geschlecht</b>		
Männer	46	14
Frauen	33	11
<b>Tätigkeit</b>		
Vollzeit berufstätig (inkl. Auszubildene)	59	16
Teilzeit berufstätig	40	10
Hausfrauen/-männer	24	9

*Tabelle 2: Weglänge und Tagesstrecke nach Personenmerkmalen in Deutschland  
(Eigene Darstellung nach BMDV, 2019, S. 29).*

Neben den geschlechtsspezifischen Unterschieden sowie Daten nach Tätigkeit weisen auch weitere Gender-Gruppen, wie Kinder und alte Menschen eher niedrige Tagesstrecken auf, genauso wie Personen mit niedrigem ökonomischem Status (ebd.). Das Mobilitätsstreckenbudget (zurückgelegte Wegestrecke je Person und Tag) ist dem zu Folge ein Indikator mit hoher Variationsbreite, an dem sich verdeutlichen lässt, dass geringere Wegestrecken das Mobilitätsverhalten von Gender-Gruppen prägen.

In der Mobilitätsrate (Wegehäufigkeit) hingegen sind vor allem Unterschiede zwischen den Altersgruppen erkennbar. In Deutschland liegen 2017 sowohl Kinder (0 bis 9 Jahre) mit 2,8 Wegen am Tag als auch Personen ab 80 Jahren mit nur 1,9 Wege am Tag in ihrer Wegeanzahl unter dem Durchschnitt von 3,1 Wegen am Tag (BMDV, 2019, S. 28 ff.). Die Förderung selbstständiger Mobilität von Kindern und alten Menschen, durch entsprechende Strategien (vgl. Kapitel 4.2) ist damit ausschlaggebend, um ihre Mobilitätsrate zu erhöhen. Das Mobilitätszeitbudget variiert ähnlich wie die Mobilitätsrate insbesondere innerhalb von Altersgruppen: Kinder und alte Menschen sind pro Person und Tag rund 1 Stunde unterwegs, während der Zeitaufwand für Wege bei den übrigen Altersklassen bei bis zu 1 Stunde und 29 Minuten liegt. Die Zeit, die Personen unterwegs sind, hängt neben den räumlichen Gegebenheiten stark mit den verfügbaren Verkehrsmitteln zusammen (vgl. Kapitel 4.1.3) (ebd.).

### 4.1.3 Verkehrsmittelwahl

Bei der Betrachtung des Modal Split (vgl. Abb. 5) werden die Differenzen in der Verkehrsmittelwahl deutlich. Sowohl unter Frauen als auch Männern ist der Anteil des MIV (Fahrer:in und Mitfahrer:in) in Deutschland am höchsten. Dem Modal Split zu Folge sind Frauen jedoch häufiger Mitfahrerinnen (18 %) im Pkw als Männer (10%). Zudem gehen sie mehr zu Fuß oder nutzen den ÖPNV (Krause, 2021).



Abbildung 5: Modal Split der Frauen und Männer 2017 im Vergleich in Deutschland

(Krause, 2021).

Ein möglicher Einflussfaktor auf die unterschiedlichen Werte hinsichtlich MIV (Mitfahrer:in) könnte die Pkw-Verfügbarkeit nach Geschlecht sein. Während in den Altersgruppen 30 bis 64 Jahren zwischen 71 % und 79 % der Frauen einen „Pkw jederzeit verfügbar“ haben liegt dieser Wert in der gleichen Altersgruppe zwischen 84 % und 89 %. Die größten geschlechtsspezifischen Unterschiede sind in den Altersgruppen 65 – 74 Jahre und älter als 75 Jahre erkennbar: hier liegt der Anteil unter den Frauen bei 58 % bzw. nur 31 % und bei den Männern bei 89 % bzw. 76 % (FGSV, 2012, S. 7).

BEST und LANZENDORF (2005) stellen außerdem in ihrer Studie zu den Auswirkungen von Geschlechterrollen auf die Pkw-Nutzung einen Zusammenhang zwischen der Erwerbstätigkeit sowie Elternschaft und der Autonutzung fest. Neben der Tatsache, dass die Autonutzung unter Männern schon vor der Untersuchung spezifischer Einflussfaktoren höher ist als bei Frauen (siehe oben), sinkt die Wahrscheinlichkeit der Pkw-Nutzung bei Frauen mit der Elternschaft. Bei Männern erhöht sich die Pkw-Nutzung hingegen mit der Elternschaft. Außerdem nutzen Mütter seltener das Auto als Frauen ohne Kinder (Best & Lanzendorf, 2005).

Die geschlechtsspezifischen Unterschiede hinsichtlich des Fußverkehrs spiegeln sich auch in der Studie der Stadt Wien aus 2015 zum Zu-Fuß-Gehen der Wiener Bevölkerung wider. Trotz der Angleichungen der Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen in den letzten Jahrzehnten liegt der Anteil des Fußverkehrs unter den Frauen weiterhin über dem der Männer. Zudem gehen insbesondere Kinder bis 14 Jahren zu Fuß. Bei weiteren Distanzen ist diese Altersgruppe auf das Fahrrad, den ÖPNV oder den, durch Dritte Personen geführten MIV, angewiesen. In der höheren Altersgruppe (ab 60 Jahren) sinken, aufgrund von zunehmenden physischen Einschränkungen, die Auswahl der Fortbewegungsmittel, was den Mobilitätsradius von Personen deutlich beeinflussen kann (Omnitrend GmbH, 2015). Ältere Menschen gehen häufiger zu Fuß, wobei sich mit zunehmendem Alter (insbesondere Personen ab 75 Jahre) der fußläufige Aktionsradius stetig verkleinert. Darüber hinaus können geschlechts- und altersunabhängige Faktoren auftreten, beispielsweise aus temporären oder langfristigen Einschränkungen, wie Seh-, oder Hörbehinderungen, Verletzungen, der Verwendung von Rollstühlen oder Rollatoren, die betroffene Personen in ihrer selbstständigen Mobilität einschränken (Stadt Wien, 2013).

Bei der Betrachtung des Radverkehrs unterscheidet sich laut KRIZEK et al. (2005) das Mobilitätsverhalten zwischen Frauen und Männer sowohl bei der absoluten Anzahl der Radfahrten als auch der Anzahl der Fahrten für unterschiedliche Wegezwecke. Während Frauen, zurückzuföhren auf die Anzahl der Fahrten, weniger Radfahren als Männer, nutzen sie im Vergleich das Rad häufiger zum Einkaufen, für Besorgungen bzw. für Freizeitfahrten. Seltener hingegen pendeln Frauen mit dem Fahrrad zur Arbeit (Krizek, Jo Johnson & Tilahun, 2005). Auch hier wird deutlich, dass sich das Mobilitätsverhalten von denjenigen, die überwiegend die Versorgungsarbeit übernehmen, deutlich zu dem Mobilitätsverhalten von Erwerbstätigen unterscheidet. Letzteren kommen beispielsweise vor allem Radschnellwege zu Gute, die allerdings den Langsamverkehr, der sich aus der Bewältigung unterschiedlicher Versorgungstätigkeiten ergibt, weitestgehend unberücksichtigt lassen (Klaas, 2021).

#### **4.1.4 Sicherheitsempfinden**

In der Auseinandersetzung mit genderspezifischem Mobilitätsverhalten im öffentlichen Raum verweist die Literatur in einer Vielzahl auf das erhöhte Sicherheitsbedürfnis von Frauen im öffentlichen Raum und öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Vergleich zu dem Durchschnitt der Bevölkerung werden neben Frauen außerdem ältere Menschen als Personengruppen mit

geringerem subjektiven Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum identifiziert. Die Mobilität der betroffenen Personengruppen wird durch Umwege zum Vermeiden von Orten, wie zum Beispiel Parks oder Tiefgaragen, insbesondere in der Dunkelheit, erheblich beeinflusst. Laut KUTSCHINSKE und MEIER (2000) muss der Raum als gesellschaftliches Konstrukt gesehen werden, welcher die vorherrschenden sozialen Verhältnisse und Hierarchien einer Gesellschaft widerspiegelt:

Der öffentliche Raum bedeutet für Männer und Frauen nicht das Gleiche. Angst-Räume verhindern für Frauen die Aneignung und Nutzung von öffentlichem Raum. Die im Vergleich zu Männern – auch unabhängig von Angst-Räumen – eingeschränkte Raumbanspruchung von Frauen wurde bereits fundiert nachgewiesen ebenso, dass es nicht immer so war (Kutschinske & Meier, 2000, S. 139).

Damit greifen KUTSCHINSKE und MEIER (2000) die feministische Theorie der 1970er/80er Jahre auf, die kritisiert, dass Öffentlichkeit und Privatheit den Geschlechtern zugewiesen werden und damit auch hierarchisch bewertet werden. Der Ausschluss von Frauen aus der Öffentlichkeit sei keine natürliche Tatsache, sondern ein Bestandteil vorherrschender patriarchalischen Strukturen. Durch die Zuweisung von Männern zu öffentlichen Räumen und von Frauen zu den privaten Sphären werden Lebens- und Arbeitsumstände von Frauen verborgen und bleiben im Politikverständnis unberücksichtigt (Wischermann, 2016; Kutschinske & Meier, 2000).

Aus der Umfrage von Plan International „*Safe in the City?*“, die das subjektive Sicherheitsempfinden von Mädchen und Frauen in verschiedenen deutschen Städten im Jahr 2020 erhoben hat, gehen bestimmte Orte hervor, an denen sich Mädchen und Frauen nicht sicher fühlen. Die Ortskategorien, die am häufigsten genannt wurden, sind „*auf der Straße*“ (54 %), „*öffentliche Verkehrsmittel*“ (19 %) und „*Parks*“ (18 %). Außerdem kann anhand der genannten Gründe, die einen sicheren Ort ausmachen, festgehalten werden, dass belebte Orte, an denen die Hilfe Dritter im Zweifel zur Verfügung steht, sowie gute Beleuchtung einen positiven Einfluss auf das Sicherheitsempfinden von Mädchen und Frauen nehmen (Plan International Deutschland e.V., 2020).

Im Rahmen der Planung wird die Problematik der Sicherheit im Raum meist in praxisnahen Kontexten behandelt, indem durch eine Vielzahl von Maßnahmen, die Vermeidung und Minderung von Gewalt gegen Frauen im öffentlichen Raum verfolgt wird. Mit Hilfe von der Berücksichtigung frauenspezifischer Belange in der Planung wird der öffentliche Raum in das Zentrum der Analyse gestellt und räumliche Zusammenhänge geschaffen, woraus sich allgemeine Merkmale von Angst-Räumen ergeben: Unübersichtlichkeit, schlechte Beleuchtung,

Unbelebtheit und mangelnde Ausweichmöglichkeiten (Kutschinske & Meier, 2000; Ruhne, 2011). In diesem Zusammenhang sind Angst-Räume nicht unbedingt Tatorte, sondern eher jene Orte, an denen ein Angstgefühl entsteht und daraus beispielsweise Einschränkungen in den Bewegungsmuster resultieren, da sie in der Tendenz gemieden und umgangen werden. Den konkreten Ansprüchen, die sich aus den Merkmalen von Angst-Räumen an die Gestaltung öffentlicher Räume ergeben, liegt die gebaute Umwelt als entscheidender Einflussfaktor für das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum zu Grunde.

Konkrete, bei der räumlichen Planung zu berücksichtigende Forderungen, aus solchen Ansätzen, sind etwa, dass Hauptwege nicht durch Parkanlagen oder Unterführungen geführt werden sollten, und wo sich dieses nicht vermeiden lässt, sollten Wege und öffentliche Orte durch zusätzliche Beleuchtung oder die Veränderung und Reduzierung der Bepflanzung „hell, übersichtlich und freundlich gestaltet werden (Ruhne, 2011, S. 24).

Zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens werden hier die Beleuchtung und Übersichtlichkeit von öffentlichen Räumen aufgegriffen, welche auch SIEMONSEN und ZAUKE (1991) in ihrer Übersicht über „städtebauliche und planerische Maßnahmen zur Verminderung von Gewalt“ im öffentlichen Raum explizit nennen (vgl. Kapitel 4.2.3) (Siemonsen & Zauke, 1991).

## **4.2 Strategien gendersensibler Verkehrsplanung**

### **4.2.1 Nutzungsvielfalt herstellen und Nahmobilität ermöglichen**

Entsprechend der Vereinbarkeit von Erwerbs- und Versorgungsarbeit und der Möglichkeiten der Rauman eignung sollte einer gendergerechten Planung zu Folge die räumliche Trennung von Funktionen aufgelöst und Nutzungsmischung gefördert werden (Bauhardt, 2006b). Hierdurch kann nicht nur die Erreichbarkeit für unterschiedliche Nutzer:innengruppen erhöht, sondern gleichzeitig die Belebung eines Ortes und damit die soziale Sicherheit gestärkt werden. Laut dem AK Gender und Mobilität der FGSV haben bestimmte Personengruppen einen besonders starken Bezug zum Quartier. Zu diesen Personengruppen zählen neben Personen, die Care-Arbeit leisten, Kinder und Jugendliche, ältere Menschen genauso wie mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen mit Migrationshintergrund (FGSV, 2012, S. 3 f.). Durch vielfältige Nutzungsmöglichkeiten innerhalb eines Quartiers werden Angebote für die unterschiedlichen sozialen Gruppen und ihre vielfältigen Interessen geboten und es entsteht ein Raum für Begegnung und Kommunikation, der gleichzeitig die Identifikation mit dem Ort ermöglicht und förderlich für das Nachbarschafts- und Gemeinschaftsgefühl in dem Gebiet ist (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015). Aus den Anforderungen dieser

Personengruppen an Quartiere lassen sich spezifische bauliche Strukturen ableiten, die in einem Bericht des *Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie* zur Förderung von „*Nahmobilität*“ aufgegriffen werden. Ein besonderer Schwerpunkt stellt dabei die Förderung von Fuß- und Radverkehr durch sektorale Konzepte dar (Müller, 2017). Die integrierten Konzepte sollen nicht nur die Angebotsqualität stärken, sondern gleichzeitig auch geeignete Rahmenbedingungen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie ausreichend Erreichbarkeit sicherstellen (vgl. Tabelle 3) (FGSV, 2012, S. 3 f.).

Handlungsfeld	Gestaltungsmaßnahmen
Siedlungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktional sinnvolle Zuordnung (Nutzungsmischung)</li> <li>• (Städte)bauliche Dichte</li> <li>• Kurze Wege</li> </ul>
Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleinräumige Vernetzung zentraler Orte und Alltagszielen</li> <li>• Vermeidung von Umwegen</li> <li>• Vermeidung von Wartezeiten</li> </ul>
Verkehrsangebot	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von Fuß- und Radverkehr durch ein gut ausgebautes Wegenetz: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ausreichend Breite Wege</li> <li>○ Direkte Wege</li> <li>○ Abstellanlagen (Fahrrad, Rollator, Kinderwagen, Lastenrad etc.)</li> </ul> </li> <li>• Multimodales Mobilitätsangebot (ÖPNV, Sharing-Angebote)</li> </ul>
Städtebauliche Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Aufenthaltsqualität</li> <li>• Entschleunigung durch Verkehrsberuhigung</li> <li>• Reduktion des Pkw-Bedarfs</li> <li>• Reduktion des Pkw-Bestands</li> <li>• Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums</li> <li>• Barrierefreiheit</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beratungs- und Informationsangebote</li> <li>• Marketing</li> </ul>

*Tabelle 3: Handlungsfelder zur Förderung der Nahmobilität  
(Eigene Darstellung nach Müller, 2017, S. 7 f.).*

Städtebauliche Leitbilder, die diese Ansatzpunkte verfolgen, sind beispielsweise die Stadt der kurzen Wege und die Nutzungsmischung, wodurch langsame Mobilität zum Tragen kommen kann und dadurch nahräumliche Strukturen aufrechterhalten werden können (Bauhardt, 2006a). Laut BAUHARDT (2006a) steht im Zusammenhang der Verknüpfung der unterschiedlichen Infrastruktureinrichtungen mit der Mobilität auch die *Entschleunigung* des Verkehrs. Dies bedeutet die Abkehr von Mobilität als bloße Überwindung von Distanzen hin zu einer Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsanlässe, wie Betreuung, Versorgung, Freizeitgestaltung, die vorwiegend im Nahraum stattfinden (ebd.).

#### 4.2.2 Komplexe Wegeketten ermöglichen

Um die komplexen Alltagswege von Nutzer:innengruppen beschreiben zu können, müssen alle Wegezwecke und Zwischenstopps sichtbar gemacht werden, da dadurch präziser erfasst werden kann, welche Ansprüche sich hieraus an den öffentlichen Raum ergeben. Wird der Einkaufsweg beispielsweise gemeinsam mit Kindern zurückgelegt, resultieren hieraus „*ganz andere Qualitäten und andere Aktivitäten sind damit verbunden als ein Einkaufsweg, den eine Person alleine zurücklegt*“ (Knoll, 2006, S. 89). Laut BAUHARDT (2006b) ist es daher für die Gestaltung des öffentlichen Raumes wichtig, eine Nutzungsmischung zu erzeugen, welche unterschiedliche Funktionen im Raum vereint und außerdem die einfache Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel ermöglicht (Bauhardt, 2006b).

Menschen, die Betreuungspflichten für Kinder und andere Menschen ernsthaft wahrnehmen, verknüpfen aus Zeitgründen und auf Grund von strukturellen Rahmenbedingungen (wie die Lage der Wohnung, Häuser, Kindergärten, Schulen, Spiel- und Sportplätze etc.) die Kinderbring- und Holdienste mit den Freizeitaktivitäten des Nachwuchses und Einkäufen sowie persönliche Erledigungen. In der Alltagsbewältigung koordinieren Zeitanprüche der eigenen (Teilzeit-)Erwerbstätigkeit, die Zeitsysteme der zu betreuenden Personen (Kinder oder ältere Angehörige) und den Zeitbedarf der (eigenen) Reproduktion. Phasen hoher zeitlicher Verdichtung und Zeiten, die als sinnloses Warten erlebt werden, liegen oft dicht beieinander (Knoll, 2006, S. 83).

Je komplexer also die Wegeketten sind, umso wichtiger ist ein unkomplizierter Wechsel zwischen Verkehrsmitteln und die hohe Zuverlässigkeit dieser Verkehrsmittel. Ein zusätzlicher Anspruch an komplexe Alltagswege ist außerdem, dass entsprechende strukturellen Rahmenbedingungen in ihrem Sinne geschaffen werden: neben der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln im Nahraum (siehe Kap. 4.2.1) muss die Zugänglichkeit für alle Personengruppen durch beispielsweise Barrierefreiheit und Sicherheit gestärkt werden (Bauhardt, 2006b). Im Sinne gendergerechter Verkehrsplanung bedeutet Barrierefreiheit, dass verschiedene Nutzer:innengruppen, wie mobilitätseingeschränkte Personen, aber auch

Personen mit Versorgungs- und Betreuungsaufgaben, in ihrer Nutzung gefördert werden. Hierfür sollten die unterschiedlichen Bewegungsbreiten (vgl. Abb. 6), die beispielsweise Rollstuhlfahrer:innen haben oder sich aus dem Transport von Einkäufen, Kinderwägen, der Begleitung von Personen ergeben, berücksichtigt werden. Aus diesen Bewegungsbreiten ergeben sich Anforderungen an Wegebreiten, sodass Personen nebeneinander gehen können, sich jedoch auch überholen, aneinander vorbeilaufen oder ausweichen können (Stadt Wien, 2013).

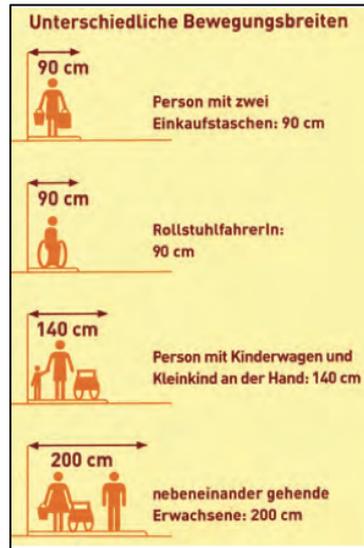


Abbildung 6: Unterschiedliche Nutzer:innengruppen und ihre Bewegungsbreiten (Stadt Wien, 2013).

Die Förderung des Umweltverbundes ist ein wichtiges planerisches Leitbild der gendersensiblen Verkehrsplanung. Durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV werden die Mobilitätsbedingungen von Gender-Gruppen erheblich verbessert. Ein barrierefreies, durchgängiges Fußverkehrsnetz bietet Kindern und Jugendlichen genauso wie älteren Personen oder Menschen mit besonderen Bedürfnissen die Möglichkeit sich selbstständig fortzubewegen. Auch die Begleitmobilität wird hierdurch erleichtert, was sich positiv auf die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Versorgungsarbeit auswirkt. Die verbesserte Erschließung von Gebieten mit dem ÖPNV resultiert außerdem in der Förderung der Mobilitätsbedingungen für Menschen mit einem geringeren ökonomischen Status. Ihr Pkw-Besitz ist deutlich geringer als unter den Personengruppen mit höherem ökonomischem Status\*, wodurch sich die Abhängigkeit von einem gut ausgebauten ÖPNV-Netz erhöht (BMDV, 2019).

\* Ökonomischer Status: Zuordnung der Haushalte zu einer von fünf Kategorien anhand der Matrix aus Haushaltsnettoeinkommen und gewichteter Haushaltsgröße

### 4.2.3 Soziale Sicherheit im öffentlichen Raum bieten

Im Sinne der sozialen Kontrolle durch „sehen und gesehen werden“ tragen unterschiedliche Maßnahmen zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls von Personen im öffentlichen Raum bei und fördern dadurch den Ansatz der gendergerechten Verkehrsplanung. Die Stadt Wien hat Hauptkriterien „zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls“ zusammengefasst, welche sich mit denen aus dem Maßnahmenkatalog von SIEMONSEN und ZAUKE (1991) weitestgehend gleichen (Stadt Wien, o.J.; Siemonsen & Zauke, 1991). Folgende Gestaltungskriterien zur Stärkung des Sicherheitsgefühl in öffentlichen Räumen lassen sich hieraus ableiten:

#### *Orientierung*

Mit Hilfe von guten Sichtverbindungen und übersichtlichen Wegeführungen kann die Orientierung an einem Ort erhöht werden. Unterstützend hierfür sind außerdem gute Kennzeichnungen von Zielen, wie z.B. Ein- und Ausgängen. Hierdurch ist es möglich, dass der Ort schnell überblickt werden kann und die persönliche Kontrolle (durch Sehen) gestärkt wird (Knoll, 2006; Stadt Wien, o.J.).

#### *Übersicht und Einsehbarkeit*

Ähnlich wie auch für die Verbesserung der Orientierung helfen gute Sichtverbindungen zwischen Orten und dessen direkter Umgebung bei der Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit. Hierfür sollten an den Fassaden Nischen oder Einbuchtungen vermieden werden und vielmehr eine transparente Gestaltung zwischen unterschiedlichen Nutzungszonen an einem Ort (z.B. Sitzgelegenheiten und Spielplatz) gefördert werden. Darüber hinaus gelten Sichtbeziehungen zwischen Innen- und Außenräumen als entscheidender Punkt für ein erhöhtes Sicherheitsempfinden: Glastüren in Eingangsbereichen sowie niedrige Bepflanzungen sind positive Beispiele für geeignete gestalterische Maßnahmen (ebd.).

#### *Beleuchtung und Belichtung*

Lichtverhältnisse beeinflussen unser Sehvermögen und damit die persönliche Kontrolle (sehen) sowie die soziale Kontrolle (gesehen werden). Insbesondere nachts ist daher ausreichend Beleuchtung von Wegestrecken, Plätzen, Haltestellen etc. sicherzustellen. Hierbei sollten Blendeffekte, Verschattungen oder andere Effekte, die eine gute Beleuchtung negativ beeinträchtigen, vermieden werden (ebd.).

### *Zugänglichkeit*

Zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls ist es von Bedeutung, dass zentrale Orte, wie beispielsweise Hauseingänge, Haltestellen etc. gut erreicht werden können. Dies passiert durch direkte Wege, die ausreichend breit sind und möglichst keine Stufen oder Hindernisse beinhalten. Außerdem sollten zusätzliche Alternativrouten und Fluchtwege angeboten werden. Bezüglich der Hauseingänge verweist KNOLL (2006) außerdem auf die Erhöhung der sozialen Kontrolle: „Der Eingang soll gut beleuchtet und ohne bauliche Barrieren sein. Die Anzahl der Wohnungen, die durch einen Eingang erschlossen werden, soll auf maximal zehn begrenzt sein (...)“ (Knoll, 2006, S. 92).

### *Belebung*

Um Orte im öffentlichen Raum zu beleben ist neben einer attraktiven Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität die Bündelung von Nutzungen oder Hauptrouten bedeutend. Die soziale Kontrolle kann durch die Belebung gestärkt werden, da die Hürde um Hilfe zu bitten oder, dass geholfen wird, mit der Anwesenheit von vielen Menschen sinkt. Gestalterisch kann die Belebung z.B. durch Erdgeschossnutzungen erreicht werden, da hierdurch die soziale Kontrolle erhöht wird (Knoll, 2006; Stadt Wien, o.J.).

### *Verantwortlichkeit*

Soziale Kontrolle entsteht durch Bewohner:innen und ihrer Identifikation mit dem Gebiet, in dem sie leben und arbeiten. Anwohner:innen übernehmen meist Verantwortung für diesen Ort, was durch die Belebung der öffentlichen Räume und Möglichkeiten zum Treffen und für Kommunikation gestärkt werden kann. Die Trennung von Öffentlichkeit und Privatheit in gegliederte, übersichtliche Einheiten sowie überschaubare Größen der Einheiten (Wohnbauten, Arbeitsstätten etc.) trägt positiv dazu bei (ebd.).

### *Konfliktvermeidung*

Mit ausreichend Platz auf Wegen und Plätzen können Konfliktsituationen durch Ausweichen vermieden werden. Dadurch entstehen Aneignungsmöglichkeiten für unterschiedliche Nutzer:innengruppen und es können mehrere Nutzungen an einem Ort nebeneinander existieren (ebd.).

### *Entfernung von Verschmutzung*

Die Pflege von Gebieten und dessen Instandhaltung z.B. durch die Beseitigung von Vandalismusschäden oder Verschmutzungen trägt positiv zum subjektiven Sicherheitsempfinden an einem Ort bei (ebd.).

## **4.2.4 Repräsentanz und Beteiligung aller realisieren**

Die Gestaltung von Planungsprozessen nimmt maßgeblich Einfluss auf die baulich-räumlichen Strukturen als Ergebnisse von Planungsprozessen und zählt damit zu einem entscheidenden Baustein in der Umsetzung gendersensibler Verkehrsplanung. Da fachliche Kriterien gendersensibler Verkehrsplanung allein nicht ausreichen, um Geschlechtergerechtigkeit in die Planungspraxis zu bringen müssen in Planungsprozessen immer aufs Neue die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt werden (Knoll, 2006).

### *Beteiligung in Planungsprozessen*

Um die vielfältigen Nutzer:innengruppen entsprechend des Gender Planning in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen ist es notwendig, dass innerhalb des Planungsprozesses von den vermeintlich „normalen Nutzer:innen“ abgerückt wird. Dies kann durch die Analyse vielfältiger Mobilitätsbedürfnisse passieren, welche anschließend in der Gestaltung von Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt werden. Aus der gesellschaftlichen konstruierten sozialen Rolle von Frauen ergeben sich Erwartungshaltungen und Aufgaben, die wiederum konkrete Anforderungen an Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur stellen. Die genderspezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen werden in Kombination mit anderen soziodemographischen Variablen (Alter, Einkommen etc.) gestellt, um die Unterschiede in Bezug auf Dauer, Häufigkeit, Art und Zweck der Fortbewegung zu erklären (Bauhardt, 2006b). Um die konkreten Anforderungen an die verkehrliche Infrastruktur in der Planung zu realisieren ist BERSCH und OSSWALD (2021) zu Folge entscheidend, dass die gesellschaftlichen Machtverhältnisse, aus denen die Anforderungen an Mobilität resultieren heruntergebrochen und Stereotype nicht verfestigt werden (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015). Dadurch werden alle Nutzer:innen mit ihren Bedürfnissen eingeschlossen, die von unterschiedlichen finanziellen, familiären, persönlichen oder gesellschaftlichen Bedingungen beeinflusst werden. So wird weniger in das Geschlecht oder andere Merkmale kategorisiert, sondern vielmehr in die konkrete Lebensrealität der jeweiligen Nutzer:in (Bersch & Osswald, 2021).

### *Gleichberechtigte Teilhabe*

Im Sinne gendersensibler Verkehrsplanung sollte sichergestellt werden, dass für jede und jeden eine gleichberechtigte Teilhabe und gleichberechtigter Zugang zu Mobilität geschaffen wird und ein inklusiver Verkehrsplanungsprozess durchgeführt wird, der laut BERSCH und OSSWALD (2021) auch als ein nutzer:innenzentrierter Planungsprozess bezeichnet werden kann (ebd.). Im Rahmen eines inklusiven Planungsprozesses liegt der Fokus nicht nur auf dem Ergebnis der Planung, sondern Planungsprozess und Ergebnis wird gleichermaßen Wert und Aufmerksamkeit eingeräumt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015). Innerhalb der Partizipationsverfahren können unterschiedliche Methoden dafür sorgen, dass für unterschiedliche Zielgruppen die gleichen Teilnahmemöglichkeiten vorherrschen.

### *Stille Gruppen aktivieren*

Laut FRIESECKE (2017) werden die Belange von sogenannten „stillen Gruppen“ im Planungsprozess zu wenig berücksichtigt, weshalb die Mobilisierung aller eine zentrale Rolle in Planungsprojekten sein sollte. Als stille Gruppen werden vor allem Frauen, Ältere, Migrant:innen oder Jugendliche bezeichnet (Allianz vielfältige Demokratie, 2017). *„Nach dem Ergebnis zahlreicher empirischer Studien rekrutieren sich die politisch Aktiven überdurchschnittlich stark aus den mittleren Altersgruppen, der männlichen, im Lande geborenen Bevölkerung und aus Personen mit hohem sozioökonomischem Status (Gabriel, 2014 zitiert nach Friesecke, 2017, S. 119). Gendersensible Beteiligungsprozesse beziehen bewusst die stillen Gruppen ein, indem diese Gruppen gezielt aktiviert werden. Im Rahmen des Leitfadens „Wegweiser breite Bürgerbeteiligung“ der Bertelsmann Stiftung, der inklusive und breite Beteiligung aller Bevölkerungsgruppen stärken soll, werden Methoden beschrieben, die spezifische Zielgruppen genauso wie Betroffene gezielter einbinden. Hierzu zählen neben zielgruppengerechten Ansprachen und Fokusgesprächen auch aufsuchende Beteiligungen durch Befragungen, Quartiersrundgänge sowie Bürger:innenräte. Hinter einem Bürger:innenrat stehen 12 bis 16 zufällig ausgewählte Teilnehmer:innen, die regelmäßig zusammenkommen und zu selbstständig gewählten Themen diskutieren und Lösungsansätze entwickeln. Der Bürger:innenrat hat eine repräsentative Funktion und bildet sich auf Grundlage von eigenen Erfahrungen. Mit Hilfe einer Moderation können die Teilnehmer:innen gleichberechtigt diskutieren und die Ergebnisse werden der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt (Allianz vielfältige Demokratie, 2017).*

Welche Methode für Beteiligungsverfahren innerhalb von Planungsprojekten geeignet ist hängt von unterschiedlichen Faktoren ab, zu denen Dauer des Prozesses, Themenauswahl oder auch der sozialräumliche Bezug zählen. Idealerweise werden unterschiedliche Methoden kombiniert, die sich an der spezifischen Lebenswelt der Zielgruppe orientieren. Während aufsuchende Beteiligungsformate erfahrungsgemäß positiven Einfluss auf die Aktivierung von stillen Gruppen haben, sollte zusätzlich berücksichtigt werden, dass der Beteiligungsprozess auf Augenhöhe stattfindet, gender-sensitive Moderation stattfindet und konkrete Ansprechpartner:innen in der Verwaltung der Bevölkerung im Rahmen der Beteiligung für Rückfragen zur Verfügung stehen (Friesecke, 2017; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015).

## 5 Gendersensible Verkehrsplanung in der Hamburger Planungspraxis

Dieses Kapitel bringt die zuvor dargestellten Strategien (vgl. Kapitel 4.2) in den Zusammenhang mit der Hamburger Verkehrsplanung und prüft exemplarisch die Umsetzung der Strategien gendersensibler Verkehrsplanung in die Praxis. Grundsätzlich ist für eine gendergerechte Verkehrsplanung zunächst notwendig, dass diese in Form von konkreten Festschreibungen (räumlichen Leitbildern, Leitlinien etc.) festgehalten wird, um eine intensive Auseinandersetzung mit der Thematik sowie ein Grundverständnis unter den beteiligten Akteur:innen zu entwickeln, um einen entsprechenden Stellenwert in Politik und Verwaltung zu schaffen (Pauls & Martens, 2001). Laut KNOLL (2016) sind „gesetzliche Vorgaben nicht geschlechtsneutral“ und „spiegeln traditionelle Konzeptionen von Wohnen, Arbeiten etc. auch in den Vorgaben wider“ (Knoll, 2006, S. 34). Daher müssen neben der Betrachtung von infrastrukturellen Maßnahmen bzw. baulich-räumlichen Strukturen (vgl. Kapitel 5.4) auch Strukturen und Rahmenbedingungen untersucht werden (vgl. Kapitel 5.1 bis 5.3).

### 5.1 Genderaspekte in der Stadtentwicklungsplanung

Während beispielsweise in Berlin mit dem Handbuch „*Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung*“ bereits seit 2011 eine Handreichung existiert, die beschreibt wie GM und Gender Planning in unterschiedlichen Handlungsfeldern funktionieren kann, finden sich in der Hansestadt Hamburg keine solche konkreten Festsetzungen. Dennoch kann die Analyse von vorherrschenden Leitlinien, die der Hamburger Stadtentwicklung sowie Verkehrsplanung zu Grunde liegen, entlang der Kriterien für gendersensible Planung (vgl. Kapitel 4), Aufschluss geben, ob und inwiefern die Stadt gendersensible Planungsansätze im Handlungsfeld Mobilität verfolgt.

#### 5.1.1 Räumliches Leitbild: „Perspektiven der Stadtentwicklung – grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser“

Die „*Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg*“ legt Ziele und Handlungsfelder für die räumliche Entwicklung der Hansestadt bis 2030 fest. Das räumliche Leitbild teilt sich in vier Kapitel: (A) Mehr Stadt in der Stadt, (B) die gerechte Stadt, (C) grüne und umweltgerechte Stadt, (D) und Stadtentwicklung in der Wirtschaftsmetropole sowie die Beschreibung der Perspektiven für die Stadt ist (Freie und Hansestadt Hamburg, 2014). Unter dem Kapitel A „Mehr Stadt in der Stadt“ wird festgelegt:

Urbanität entsteht durch räumliche, soziale, kulturelle und wirtschaftliche Dichte und die Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten, Bildung und Freizeit in enger räumlicher Nähe. (..) Höhere Geschosshzahlen und

Einwohnerdichten schaffen hier wesentliche Voraussetzungen für eine Belebung und Durchmischung von Quartieren, für abwechslungsreiche und attraktive Stadträume sowie für kurze Wege, die sich zu Fuß, mit dem ÖPNV und mit dem Fahrrad umweltverträglich bewältigen lassen (Freie und Hansestadt Hamburg, 2014, S. 16f.).

Durch die Sicherstellung von kurzen Distanzen zwischen verschiedenen Funktionen wird verstärkt der Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr berücksichtigt und es wird damit gleichzeitig die Erreichbarkeit für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen (alte Menschen, Frauen, Kinder) verbessert. Die kurzen Wege zwischen Infrastruktureinrichtungen und eine Nutzungsmischung im Quartier fördern die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Versorgungsarbeit und bieten dadurch verschiedenen Gruppen (nach Alter, Geschlecht, Mobilität etc.) die Möglichkeit der Raumeignung, da diese, je nach individuellen Handlungsentwürfen, den Lebensraum auf ihre Art nutzen und erleben können.

Das Kapitel B „Die gerechte Stadt“ befasst sich mit Leitlinien, die sich an den unterschiedlichen Lebenslagen der Bevölkerung Hamburgs orientieren und setzt das Ziel, dass allen Bürgerinnen und Bürgern eine hohe Lebensqualität ermöglicht wird. Bezüglich Mobilität wird hier auf die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse eingegangen, die „*neue Konzepte und Vereinbarungen*“ erfordern, damit es allen möglich ist, gleichberechtigt den öffentlichen Raum zu nutzen. Es sollen explizit jene Bürgerinnen und Bürger gefördert werden, die aktuell weniger an öffentlichen Orten unterwegs sind (Freie und Hansestadt Hamburg, 2014, S. 25). Hinsichtlich des öffentlichen Raumes wird zudem auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bewohner:innen eingegangen, indem Ziele für die Straßenraumgestaltung definiert werden:

Besondere Herausforderungen stellen sich bei der künftigen Gestaltung des Straßenraumes, der sowohl Aufenthaltsqualität als auch Raum für sich wandelnde Mobilitätsformen bieten soll. Dort gilt es den vielfältigen Interessen der Stadtbevölkerung – jung oder alt, schnell oder langsam, Fußgänger, Fahrrad- oder Autofahrer – gleichermaßen gerecht zu werden (Freie und Hansestadt Hamburg, 2014, S. 32).

Mit dieser Leitlinie entspricht die Hamburger Perspektive der zuvor beschriebenen *Bedarfsangemessenheit*, indem zunächst anerkannt wird, dass unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse nebeneinander existieren und im Straßenraum vereint werden müssen. In diesem Zuge werden außerdem die Barrierefreiheit und Sicherheit im öffentlichen Raum angesprochen. Als entscheidend für die zukünftige Gestaltung der Entwicklung Hamburgs, geprägt von Bevölkerungswachstum, wird festgehalten: „*Die Stadt wird sich dabei besonders den Ideen ihrer Bürgerinnen und Bürger öffnen, die das Potenzial haben die Lebensqualität für alle zu erhöhen*“ (Freie und Hansestadt Hamburg, 2014, S. 69). Die Schwerpunkte zur Verbesserung der urbanen Lebensqualität sollen neben einer hohen städtebaulichen Dichte, die Mischung von Wohnen und

Arbeiten sein, digitale Technologien zur Verbesserung von Mobilitätsangeboten und damit Entlastung der Umwelt sowie die Gestaltung öffentlicher Räume als Orte der Begegnung für die Bevölkerung Hamburgs sein (ebd.).

Ausgerichtet auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse konkretisiert die Leitlinie der Hansestadt in Kapitel C „Grüne und Umweltgerechte Stadt“ in Punkt C2 die Bereitstellung von „geeigneten und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln“, die auf individuelle Bedarfe ausgerichtet sein sollen und legt fest: „Von großer Bedeutung ist daher der Ausbau flexibler und attraktiver Kombinationsmöglichkeiten von Bussen, Bahnen, Fähren, Fahrräder, Carsharing-Angeboten und Autos mit umweltfreundlichen Antriebstechnologien.“ Aus feministischer Perspektive auf die Verkehrspolitik wird damit auf die notwendige Nutzungsmischung von Verkehrsmitteln reagiert, die positiv beeinflusst, dass komplexe Wegeketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können und Multimodalität für Reisende stärkt (Freie und Hansestadt Hamburg, 2014, S. 40).

Hinsichtlich der Beteiligung der Bevölkerung in der Planung setzt die Stadt auf die Bürgerinnen und Bürger, „um die Prioritäten bei Verbesserungsmaßnahmen in den Quartieren“ festzulegen (Freie und Hansestadt Hamburg, 2014, S. 70). Sowohl das Schaffen von Räumen für Begegnung und Austausch als auch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen in Entscheidungsprozessen für die Gestaltung von Quartieren sind wichtige Punkte für einen gendergerechten Städtebau (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015).

### **5.1.2 Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt – Das „Hamburger Maß“**

Auch die Leitlinien „das Hamburger Maß“ greifen den Aspekt der städtebaulichen Dichte im Sinne gendergerechter Planung auf. Die Leitlinien sind als städtebauliches Entwicklungskonzept Bestandteil der informellen Planung und dienen als Orientierungsrahmen für die Hansestadt Hamburg in Bezug auf die städtebaulich – räumlichen Ziele und Maßnahmen. Das „Hamburger Maß“ dient als Grundlage bei der „Umsetzung von städtebaulichen Lösungen angemessen mit Dichte und Höhe der Bebauung umzugehen“ (Freie und Hansestadt Hamburg, 2020, S. 5). Zu den zentralen Zielen der Stadtentwicklung Hamburgs zählt „Mehr Stadt in der Stadt“ (vgl. Kapitel 5.1.1), bei dem der Schwerpunkt auf die Innenentwicklung gesetzt wird. Hierfür sollen u.A. vorhandene Infrastrukturen genutzt und gestärkt werden sowie öffentliche

Freiräume in ihrer Qualität verbessert werden. Der besondere Fokus zur Erzeugung einer hohen städtebaulichen Dichte wird wie folgt begründet:

Hohe städtebauliche Dichten sind flächeneffizient, schaffen mehr Wohnraumangebot und fördern in gemischt genutzten Strukturen zugleich das Entstehen lebendiger Quartiere. Dichtere gemischte Quartiere unterstützen die in der Leipzig-Charta geforderte Stadt der kurzen Wege (Freie und Hansestadt Hamburg, 2020, S. 12).

Damit sollen Quartiere als Lebensräume gefördert werden, in denen gemischte Nutzungsstrukturen vorhanden sind und kurze Wege zwischen den Nutzungen vorherrschen, sodass „möglichst viele Nutzergruppen mit ihren Bedürfnissen zu ihrem Recht kommen“ (Freie und Hansestadt Hamburg, 2020, S. 15). Die unterschiedlichen Nutzer:innengruppen sollen dadurch in ihren Bedürfnissen gleichwertig berücksichtigt werden und ihnen wird die Möglichkeit der individuellen Identifikation mit dem Ort geboten. Die Leitlinien verweisen hinsichtlich der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse außerdem auf die Freihaltung von Flächen für Abstellmöglichkeiten, wobei speziell Kinderwagen, Rollatoren, Fahr- und Lastenradstellplätze in der Planung Beachtung finden sollen. Damit kann die Erreichbarkeit unterschiedlicher Infrastruktureinrichtungen für vielfältige Nutzer:innengruppen gestärkt und ihre Teilhabe durch Mobilität gesichert werden.

## 5.2 Genderaspekte in der Verkehrsplanung

Mit der Optimierung des Fuß- und Radverkehrs sowie optimierter Anbindung des ÖPNV-Angebotes an die Umgebung kann der Beitrag erhöht werden, dass jedem die gleichen Mobilitätschancen ermöglicht werden. In der Hansestadt Hamburg ist die *Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)* seit der Neugründung in 2020 für Verkehrsfragen zuständig. Mit Anjes Tjarks (Bündnis 90/ Die Grünen) als Senator der Behörde wird der Arbeitsschwerpunkt auf die Reduzierung klimaschädlicher Emissionen im Verkehrssektor durch eine umfassende nachhaltige Mobilitätswende gelegt. Hierfür verfolgt er für Hamburg das Ziel den Umweltverbund zu stärken und langfristig den MIV zu verringern:

Deshalb muss der Mobilitätsmix neu gedacht werden: Bus, Bahn, Sharing-Angebote und das Fahrrad sollen die Hamburgerinnen und Hamburger schnell und immer komfortabler, einfacher und sicherer durch unsere Stadt bringen. Wir wollen Hamburg zur Fahrradstadt machen. Deshalb werden wird die innere Stadt autoarm und lebenswert gestalten. Durch den konsequenten Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs wird der Umweltverbund insgesamt nachhaltig gestärkt – er soll bis Ende der Legislatur einen Anteil von 80 % an den Wegen haben, heute sind es 64 % ( hamburg.de, o.J.a).

Wie der konkrete Ausbau des Rad- und Fußverkehrs aussehen soll, hat die BVM im „*Bündnis für den Rad- und Fußverkehr*“ festgelegt, welches das Bündnis für den Radverkehr fortsetzt

und um den Schwerpunkt auf der Stärkung des Fußverkehrs ergänzt. Das Bündnis wird in der Vereinbarung von Mai 2022 festgehalten (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2022).

### 5.2.1 Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

Im *Bündnis für Rad- und Fußverkehr* werden innerhalb von fünf Kapitel Festsetzungen hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs in Hamburg getroffen, die mindestens bis in das Jahr 2025 bestehen (Ablauf der 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft) und nur durch eine Fortschreibung ersetzt oder durch eine Erklärung beendet werden.

Das Bündnis verfolgt die Stärkung von Rad- und Fußverkehr in der Hansestadt Hamburg und rückt damit immer weiter von der autogerechten Stadt und den damit verbundenen patriarchalen Konzepten im Städtebau ab. Eines der Leitziele des Bündnisses, welches sich auch an den Grundsätzen von gendergerechter Verkehrsplanung orientiert, ist die *„Bereitstellung attraktiver Mobilitätsangebote zur gesellschaftlichen Teilhabe aller sozialen Gruppen, unabhängig von Alter, Lebensphase, sozioökonomischen Hintergrund und Mobilitätseinschränkungen“* (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2022, S. 5). Hierdurch sollen die unterschiedlichen Lebensphasen und Bedürfnisse von Nutzer:innen in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden, damit alle gleichermaßen von der *„Erhöhung der Qualität und der Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur (Vision Zero)“* profitieren (ebd.). Zur Förderung der sozialen, politischen und gesellschaftlichen Teilhabe aller wurden neue Schwerpunkte gesetzt, die gendergerecht verfolgt werden sollen. Zu diesen Schwerpunkten, welche die bisherigen Maßnahmen ergänzen, zählt die Fertigstellung des Veloroutennetzes sowie Weiterentwicklung der Bezirksrouten, ausgerichtet auf die Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Nutzer:innen (ebd.)

Die Mobilitäts- und Verkehrsplanung hat einen großen Einfluss auf das Leben aller Menschen in der Stadt. Sie bedarf deshalb einer gendergerechten Betrachtung. Je nach ihrer Erwerbs-, Versorgungs-, Haus und Familienarbeit ergeben sich für unterschiedliche Gruppen in der Bevölkerung unterschiedliche Bedarfe und Herausforderungen in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Raums. Das bedeutet, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse bei der Planung und dem Bau städtischer Infrastruktur im Rahmen der Mobilitätswende zu berücksichtigen sind (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2022, S. 6).

Die gendergerechte Betrachtung resultiert in einer nutzer:innenfreundlichen und differenzierten Gestaltung des öffentlichen Raumes und bietet damit unterschiedlichen Zielgruppen verschiedene Nutzungsmöglichkeiten. Folgende Kriterien orientieren sich an den in Kapitel 4.2 genannten Strategien zur Umsetzung gendergerechter Verkehrsplanung und ordnen den Inhalt des Bündnisses entsprechend ein.

### *Aufteilung des Straßenraumes*

Hinsichtlich der Aufteilung des Straßenraumes setzt das Bündnis verstärkt auf Maßnahmen, die fußverkehrsfreundliche Straßenräume schaffen. Hierbei wird das Ziel verfolgt, dass die Bezirksämter in den Stadtteilen die bedarfsorientierten lokalen Schwerpunkte ermitteln und durch kurzfristige Kleinmaßnahmen (fehlende Querungsmöglichkeiten ergänzen, unebene Gehwege ausbessern etc.) die Infrastruktur und Barrierefreiheit für Fußgänger:innen verbessern. Außerdem soll die Verkehrssicherheit für aktive Mobilitätsformen erhöht werden. Da der Mobilitätsradius von Kindern und Jugendliche durch attraktive Radverkehrsinfrastruktur erhöht werden kann, werden die Festsetzungen im Bündnis zu konkreten Maßnahmen in Schulumfeldern im Rahmen von gendergerechter Verkehrsplanung positiv bewertet. Es wird explizit auf die Förderung von selbstbestimmter und aktiver Mobilität hingewiesen, die durch die Entwicklung von Schulmobilitätsplänen erfolgen soll (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2022, S. 21)

Mit Hilfe der switch Punkte\* des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) sollen zudem Verkehrsteilnehmer:innen im Umstieg vom MIV auf den Fuß-, Rad- und den öffentlichen Verkehr unterstützt werden. Neben dem Ausbau der switch-Punkte an Verkehrsknotenpunkten, zur Erweiterung des Verkehrsangebotes, ist der Ausbau in Wohnquartieren vorgesehen. Die hvv-switch Punkte sollen einen komfortablen Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglichen und können damit im Sinne gendergerechter Planungsansätze individuellen Mobilitätsbedürfnissen besser entsprechen (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2022, S. 42).

### *Benutzer:innenfreundliches Wegenetz für Fußgänger:innen*

Der barrierefreie Umbau des öffentlichen Raumes ist ein Querschnittsthema für Fuß-, und Radverkehr. Barrierefreie Fußverkehrsanlagen sollen in Verbindung mit der Förderung von Nahmobilität (Ausbau entsprechender Infrastruktur) dafür sorgen, dass die selbstständige Mobilität von unterschiedlichen Nutzer:innengruppen gefördert und ihre gesellschaftliche Teilhabe gesichert wird. Die Festlegung von ausreichend breiten Fuß- und Radwegen kommt mobilitätseingeschränkten Personen zugute, genauso wie Verkehrsteilnehmenden in Begleitung. Hinsichtlich der Barrierefreiheit hält die Vereinbarung fest:

Sowohl Kinder und Jugendliche als auch ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind in besonderem Maße auf gute und barrierefreie Fußverkehrsanlagen angewiesen, um eine

---

\* Mobilstationen, die je nach Standort und Flächenverfügbarkeit mit unterschiedlichen Mobilitätsangeboten ausgestattet sind (Carsharing, Bikeshaing, E-Roller-Sharing, Bike + Ride – Anlagen, Fahrradabstellanlagen etc.)

selbstständige Mobilität zu verwirklichen, die ihnen einen Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe, Bildung und Beschäftigung erlaubt (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2022, S. 55).

Zu den konkreten Maßnahmen zur Förderung des Mobilitätsradius von älteren oder körperlich eingeschränkten Fußgänger:innen zählen beispielsweise verbesserte Querungsmöglichkeiten, Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte sowie barrierefreie Sitzmöglichkeiten an Fußverkehrswegen. Die verfolgten stadtteilbezogenen Fußverkehrskonzepte haben die Aufgabe dafür zu sorgen, dass die Nahmobilität zusätzlich gestärkt wird:

Schwerpunkte liegen hierbei u.a. auf der Herstellung der Barrierefreiheit, der Vergrößerung der effektiv nutzbaren Gehwegflächen, der Verkehrssicherheit, fußverkehrsfreundlichen Fahrbahnquerungen, der fußverkehrsfreundlichen und barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellenumfeldern, der verbesserten Erreichbarkeit öffentlicher Parkanlagen und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität z. B. durch Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen, die Schaffung von Sitzgelegenheiten und eine verbesserte Grünausstattung (v. a. durch Straßenbäume). Darüber hinaus erfordert gerade der Fußverkehr Räume, die nicht nur sicher im Sinne der Verkehrssicherheit sind, sondern die auch eine ausreichende soziale Sicherheit bieten (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2022, S. 55).

Demnach sollen Fußgänger:innen in der Aufteilung des öffentlichen Raumes dem MIV gegenüber priorisiert werden und der öffentliche Raum kann durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität einen Ort des gesellschaftlichen Austausches bieten, was im Rahmen der gendergerechten Planung auch positiven Einfluss auf das Aushandeln neuer Rollenmuster nehmen kann (Stadt Wien, 2013). Während die Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen und Integration in die Wegekette durch den Ausbau von Fußverkehrsverbindungen gestärkt werden kann, wird zudem die Sicherheit im öffentlichen Raum verfolgt. Neben der Verkehrssicherheit ist ein entscheidender Punkt die soziale Sicherheit, welche den Schutz vor Gewalt oder anderen sexuellen, rassistischen oder diskriminierenden Übergriffen meint und ein wichtiges Merkmal von gendergerechter Verkehrsplanung darstellt (LIFE Bildung Umwelt Chancengleichheit e.V., 2002).

### *Benutzer:innenfreundliches Wegenetz für Radfahrer:innen*

Neben der Fertigstellung des Veloroutennetzes wird auf den Ausbau der Bezirksrouten gesetzt, die als Radverkehrsverbindungen innerhalb der Bezirke und Stadtteile Hamburgs die Mobilität mit dem Rad verbessern sollen. Damit werden durch das Bündnis nicht nur lineare Wege gefördert, sondern kurze Wege innerhalb von Stadtteilen mit unterschiedlichen (Zwischen)stopps, z.B. Einkäufe, Absetzen und Begleiten von Kindern oder älteren Menschen gesichert (komplexe Wegekette) und es erfolgt eine alltagstaugliche Einbindung in das Hauptradwegenetz. Die Förderung der Barrierefreiheit im Radverkehr, durch sichere und breite Radwege, bieten

Radfahrenden auf Lastenrädern, Handbikes, Fahrrädern mit Anhängern oder in Begleitung ausreichend Platz zum nebeneinander Fahren und Überholen. Außerdem kann durch den Ausbau von baulich getrennten Radverkehrsanlagen das objektive und subjektive Sicherheitsempfinden erhöht werden, was insbesondere Gender-Gruppen in ihrer Verkehrsmittelwahl für das Rad positiv beeinflusst. Hinsichtlich einer inklusiven Radverkehrsplanung kommt der festgelegte Ausbau des Angebotes für Fahrradabstellanlagen in innerstädtischen Quartieren „*im direkten Umfeld der Wohn- und Zielorte*“ Radfahrenden zugute, die dadurch komfortabel ihre Räder parken können.

### *Repräsentanz und Beteiligung*

Hinsichtlich der Beteiligung und Partizipation wurden an dem Bündnis für Rad- und Fußverkehr, im Vergleich zu dem Vorgänger Bündnis zum Radverkehr, neue Partner:innen beteiligt, die die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzer:innengruppen vertreten sollen. Zu den neuen Partner:innen zählen z.B. die Behörde für Schule und Berufsbildung sowie die Hochbahn und der hvv. Zum Ausbau des Bezirksroutennetzes soll gezielt auf die Beteiligung von Schüler:innen gesetzt werden, um sich „*an den Ansprüchen des Alltagsverkehrs*“ auszurichten und wichtige Ziele für Jugendliche und Kinder einzubinden. Hinsichtlich der Barrierefreiheit soll zudem der Austausch mit betroffenen Personen über entsprechende Verbände intensiviert werden und eine gemeinsame Arbeitsgruppe „*Inklusive Mobilitätswende*“ eingerichtet werden, „*die das Ziel verfolgt, die Barrierefreiheit unter Einbeziehung der Sicht der Betroffenen besser als bisher in der Verkehrsplanung umzusetzen*“ (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2022, S. 6). Mit diesen Zielen setzt das Bündnis auf die Beteiligung von lokalen Bedarfen sowie gruppenspezifischen Bedürfnissen in Planungs- und Entscheidungsprozessen und verfolgt damit genderechte Planungsansätze durch soziale und politische Teilhabe unterschiedlicher Nutzer:innengruppen.

## **5.3 Gender Mainstreaming in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende**

Die Untersuchung der Strukturen der *Behörde für Verkehr Mobilitätswende* soll feststellen, ob sich die Verpflichtung zu GM auch in dessen Strukturen durchsetzt und ausreichend berücksichtigt wird. Ausführende Verwaltungen und Planer:innen haben im Planungsprozess die Verantwortung über die verwendeten Methoden. Es ist daher notwendig, dass bereits gewonnene Forschungserkenntnisse in der planerischen Praxis bekannt sind und umgesetzt werden. Die

Erkenntnisse über unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse von Nutzer:innengruppen sind, wie in den vorherigen Kapiteln (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2) beschrieben, bereits in unterschiedlichen Leitlinien berücksichtigt, allerdings bedeuten die Festschreibungen nicht gleichzeitig, dass diese in der Praxis und damit in der Umsetzung ankommen. GM ist eine Top-Down-Strategie und muss daher in der Verwaltung von Beginn an berücksichtigt und „zentrales Organisationsziel“ werden: „*Es geht bei Gender Mainstreaming ja nicht nur darum, dass etwas hinzugefügt wird, sondern intendiert ist ein Strukturwandel des Systems. Das Gerüst der Institution soll verändert werden*“ (Knoll, 2006, S. 69).

Die *Behörde für Verkehr und Mobilitätswende* setzt sich aus verschiedenen Ämtern zusammen: Amt A Administration und Recht, Amt V Verkehr sowie dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und Landesbetrieb Verkehr (LBV). Das Amt V besteht aus verschiedenen Abteilungen zu denen Verkehrspolitik (VP), Verkehrsentwicklung (VE), Infrastruktur (VI) und Mobilität (VM) zählen. Die Abteilung der Verkehrspolitik ist dafür zuständig, dass Hamburg in die nationale und internationale Verkehrsebene eingebunden wird und steht im Austausch mit Akteur:innen über die eigenen Ländergrenzen hinaus. Die Abteilung der Verkehrsentwicklung setzt Themen der Mobilität und Verkehrsentwicklung innerhalb des Stadtgebietes in einen Zusammenhang und setzt sich mit ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklungen auseinander, indem „*Veränderungen im Verkehrsgeschehen*“ auf dessen Wirkungen abgeschätzt werden und anhand dessen ein Zielsystem erarbeitet wird, welches „*vor dem Hintergrund der allgemeinen verkehrs- und stadtentwicklungspolitische Zielsetzungen die Entwicklungsziele und Handlungsoptionen für einen stadtverträglichen Verkehr und eine intakte Verkehrsinfrastruktur in Hamburg formuliert*“ (hamburg.de, o.J.b). Die übrigen Abteilungen (Infrastruktur und Mobilität) sind verantwortlich für den Bau und Erhalt von leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur und sorgen für eine flächendeckende stadtverträgliche Mobilität für „*alle Verkehrsteilnehmer*“ (hamburg.de, o.J.a).

Laut KNOLL (2006) „*bedeutet Gender Mainstreaming in deren Organisationen [öffentliche Verwaltung] zunächst den Blick auf die Beteiligung von Frauen und Männern zu richten [...]*“ (Knoll, 2006, S. 75). In der BVM übernehmen Anjes Tjarks als Verkehrssenator und Martin Bill als Staatsrat die leitenden Positionen. Kirsten Pfaue ist für die Koordination der Mobilitätswende zuständig, dessen Stabstelle in Verantwortung der Referate Fuß- und Radverkehr, Verkehrsoptimierung und der Geschäftsstelle der BVM für die Senatskommission für

Klimaschutz und Mobilitätswende ist. Die Anzahl von Leiterinnen der unterschiedlichen Abteilungen der BVM liegt deutlich unter der männlichen Leitungspositionen in der Behörde (vgl. Abb. 7).

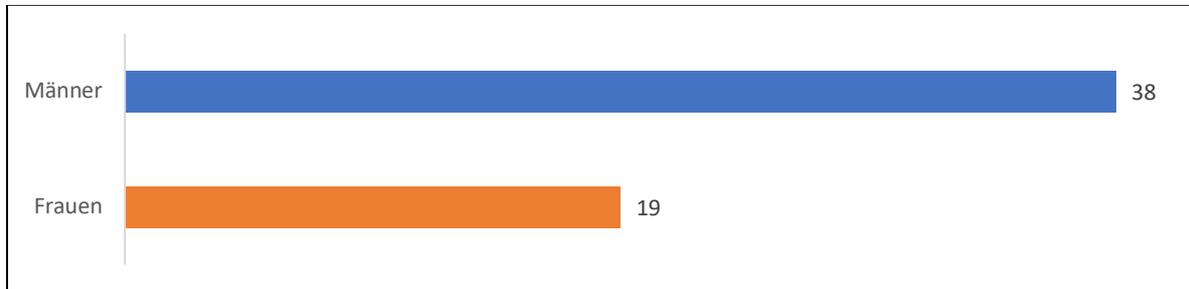


Abbildung 7: Anzahl der Leiter:innen von verkehrsplanerischen Ämtern und Abteilungen innerhalb der BVM (in Hamburg)  
(Eigene Darstellung nach Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2023).

In diesem Kontext betonte der Verkehrsstaatsrat Martin Bill im Jahr 2021 in einem Interview mit dem Hamburger Abendblatt: „Damit die Mobilitätswende allen Geschlechtern zugutekomme, müssten auch alle an der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik beteiligt sein, Mobilität mitgestalten und ihre Perspektive einbringen“ (Meyer-Wellmann & Zysk, 2021). Hierfür wurden beispielsweise, laut Martin Bill, weibliche Mitglieder in den Vorstand, der in Hamburg relevanten Verkehrsverbände (hvv, Hochbahn und VHH\*), berufen (ebd.). Mit der Erhöhung der Diversität innerhalb planender Ämter und deren Abteilungen kann die Perspektivenvielfalt erhöht werden, die sich positiv auf die vielfältige Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Mobilität auswirkt. Darüber hinaus gilt für die Umsetzung von GM in Organisationen, dass eine Genderkompetenz aufgebaut wird, als „Fähigkeit von Personen ihren Aufgaben und Handlungsbereichen Geschlechteraspekte zu erkennen und gleichstellungsorientiert zu bearbeiten“ (Knoll, 2006, S. 75). In der BVM wird dieser Ansatz durch die Ernennung von zwei Gleichstellungsbeauftragten verfolgt. Die Aufgaben der Gleichstellungsbeauftragten sind es, im Sinne des Hamburgischen Gleichstellungsgesetzes\*\* gleichstellungsorientierte Interessen im Verwaltungshandeln zu unterstützen. Außerdem können Gleichstellungsbeauftragte auf inhaltlicher Ebene „Bedenken gegen geplante Maßnahmen vorbringen oder eigene Maßnahmen vorschlagen“ (Senat der Freien und Hansestadt Hamburg Personalamt, 2022, S. 26). Die Genderkompetenzen der Gleichstellungsbeauftragten im Rahmen des Gender Planning in die

\* Unternehmen im Eigentum der Hansestadt Hamburg

\*\* Hamburgisches Gesetz zur Gleichstellung von Frauen und Männern im öffentlichen Dienst (HmbGleiG) vom 02. Dezember 2014

Verkehrsplanung einzubringen, scheint allerdings auf Grund der personellen Ressourcen als Herausforderung. Hierfür wäre entscheidend, dass die Genderkompetenzen durch genderspezifische Weiterbildungsmaßnahmen an Entscheidungsträger:innen der Ämter und Landesbetriebe sowie Abteilungen und die Mitarbeitenden im BVM herangetragen werden. Zusätzlich sollten externe Genderexpert:innen in die Verkehrsplanung miteinbezogen werden (Knoll, 2006). Im Rahmen der Ausbildung von Genderkompetenzen unter den Mitarbeitenden des BVM haben die Gleichstellungsbeauftragten im Jahr 2022 die Verkehrsplanerin und Genderexpertin Juliane Krause eingeladen, um eine Fortbildung zum Thema Gender und Mobilität mit den Mitarbeitenden der BVM durchzuführen (B1: 111; Z. 368-380).

## **5.4 Genderaspekte auf Projektebene: freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier**

Die zuvor beschriebenen Festschreibungen (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2) dienen als wichtiger Bestandteil für den weiteren Ablauf von Planungsprojekten. Daher bietet die Analyse eines ausgewählten Beispielprojektes und dessen Projektdaten die Möglichkeit zu erforschen, inwieweit die Verkehrsplanungspraxis bereits Ansätze von gendersensibler Verkehrsplanung berücksichtigt und wo erweiterter Bedarf herrscht. Die in Kapitel 4 dargestellten Kriterien von Gender Planning in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung dienen als Grundlage der Analyse des Projektes *freiRaum Ottensen* in Hamburg-Ottensen. Das Projekt stellt hinsichtlich gendergerechter Verkehrsplanung ein Schlüsselprojekt dar, welches auf den Ebenen der Vorplanung, Planung und Umsetzung die neusten Erkenntnisse des GM in Hamburg berücksichtigt.

### **5.4.1 Vorplanung**

Dem Projekt *freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier* ist das Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“ vorausgegangen, welches zwischen September 2019 und Februar 2020 dafür verantwortlich war im Stadtkern von Ottensen einige Straßenzüge als verkehrsberuhigten Raum zu erproben. Im Rahmen dieses Verkehrsversuches wurden für ca. fünf Monate rund 800 m Straße als temporäre Fußgänger:innenzone ausgewiesen, mit besonderen Regelungen für den Radverkehr sowie mobilitätseingeschränkten Personen, Anlieger:innen und Lieferverkehr (Bezirksamt Altona, 2021b). Aus dem Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“, welches im Rahmen des EU-Projektes „Cities4People“ durchgeführt wurde, resultierte der Beschluss der Altonaer Bezirksversammlung vom 20. Februar 2020 das Zentrum von Ottensen dauerhaft zu einem autoarmen Quartier umzugestalten. Aus dem Beschluss für ein „Autoarmes Quartier Ottensen“

entstand im Verlauf des Jahres 2020 das Projekt *freiRaum Ottensen*. Im Zuge der Evaluation des Pilotquartiers wurde durch die Befragung von Betroffenen erhoben, dass eine deutliche Mehrheit der Befragten (86 %) hinter einer Projekt-Verstetigung steht (Bezirksversammlung Altona, 2020).

Gendersensiblen Planungsprozessen liegt eine Zielformulierung zu Grunde, die nicht nur auf inhaltlicher Ebene festlegt, was mit dem Projekt erreicht werden soll, sondern auch die Gestaltung des Planungsprozesses vorgibt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015). In diesem Sinne hat der Beschluss der Bezirksversammlung für das Projekt *freiRaum Ottensen* folgenden Rahmen festgesetzt:

Wesentliche Ziele des Umbaus sollen die inklusionsgerechte Nivellierung der Bordsteinkanten, mehr Grünflächen, deutlich mehr Fahrradabstellmöglichkeiten, der Ersatz des Kopfsteinpflasters durch eine besser begeh- und befahrbare milieugerechte Oberfläche sowie eine Trennung von Fuß- und Radverkehr durch geeignete Maßnahmen, wie ein gesondert markierter und farblich gestalteter Streifen oder taktile Leitelemente, sein. Dazu ist ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen. Das Bezirksamt wird gebeten, Vorschläge zu unterbreiten, wie der laufende Prozess durch geeignete Beteiligungsformate begleitet werden kann (Bezirksversammlung Altona, 2020, S. 2).

Diese Ziele ergaben sich unter anderem aus der Evaluation des Vorgänger-Projektes „Ottensen macht Platz“. Die Evaluation bot neben einer Bestandsanalyse, die die Qualitäten und Defizite des öffentlichen Raumes darstellte, außerdem wichtige Informationen zu den unterschiedlichen Interessen zukünftiger Nutzer:innen. Hierdurch konnten schon in der Vorplanung spezifische Bedürfnisse von Betroffenen identifiziert werden, woraus auch die Zielgruppen für das Projekt, die Anwohner:innen sowie Gewerbetreibende und der Lieferverkehr, abgeleitet wurden. Bestandserhebungen, die Projekten voraus gehen, stellen eine wichtige Entscheidungsgrundlage für Projektverantwortliche oder auch politische Stakeholder dar, wenn es um die Priorisierung von Maßnahmen im Planungsprozess geht und können außerdem der Ausgrenzung einzelner Zielgruppen entgegen wirken (Stadt Wien, 2013, S. 73).

Mit den Zielsetzungen entspricht das Projekt in großen Teilen den Strategien von gendersensibler Verkehrsplanung. Die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs ist ein entscheidender Ansatz, um den Mobilitätsradius von unterschiedlichen Nutzer:innengruppen zu erweitern. Darüber hinaus kann durch die Festlegung „*Ersatz des Kopfsteinpflasters durch eine bessere begeh- und befahrbare milieugerechte Oberfläche, sowie eine Trennung von Fuß- und Radverkehr gut geeignete Maßnahmen, wie ein gesondert markierter und farblich gestalteter Streifen und taktile Leitelemente*“ die Barrierefreiheit sowie das subjektive Sicherheitsempfinden für

Verkehrsteilnehmende erhöht werden (Bezirksversammlung Altona, 2020, S. 2). Die Attraktivierung des öffentlichen Raumes bietet als Maßnahme die Möglichkeit das Nachbarschafts- und Gemeinschaftsgefühl in Ottensen zu stärken, da Räume für Begegnung und Kommunikation entstehen und diese auch die soziale Sicherheit in dem Gebiet erhöhen.

Hinsichtlich der Sicherung der Beteiligung im Planungsprozess von *freiRaum Ottensen* hat der Auftraggeber (Bezirksamt Altona) die Festsetzungen aus dem Beschluss in der öffentlichen Ausschreibung gesichert. In der öffentlichen Ausschreibung, für die Suche nach einem Auftragnehmer für die Beteiligung, wurden unterschiedliche flexible Formate für das Beteiligungsverfahren eingefordert (A: 90; Z. 106-109). Die Beteiligung sollte in einem mehrstufigen Prozess mit kontinuierlichem Austausch zwischen allen Beteiligten durchgeführt werden, mit dem Ziel, dass individuelle Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Raum und das subjektive Sicherheitsgefühl im Stadtteil ermittelt werden können (Bezirksamt Altona, 2021a). Schon in der Vorplanung wurden damit seitens des Auftraggebers einer der wichtigen Aspekte gendersensibler Planung erfüllt: die Sicherung der Repräsentanz und Beteiligung der Bevölkerung an den Entwicklungs- und Entscheidungsprozessen. Im folgenden Kapitel 5.4.2 soll analysiert werden, wie in der weiteren Planung auf die verschiedenen Nutzer:innengruppen eingegangen wurde, um dessen Teilhabe und Beteiligung im Prozess zu sichern.

### **5.4.2 Beteiligung an der Planung**

Gendersensible Verkehrsplanung zielt darauf ab, dass Gruppen, die in Planungsprozessen der Stadtplanung tendenziell unterrepräsentiert sind, verstärkt Beachtung finden, um durch geeignete Maßnahmen in ihrer Mobilität unterstützt zu werden (Stadt Wien, 2013). Um ihre Bedürfnisse zu ermitteln, muss auf geeignete Beteiligungsformate (vgl. Kapitel 4.2.4) im Planungsprozess zurückgegriffen werden. Im Rahmen von *freiRaum Ottensen* wurden unterschiedliche Beteiligungsformate im Projektverlauf durchgeführt, zu denen Informationsveranstaltungen, Gründung eines Beirats, ein Online-Dialog sowie, im Rahmen der aufsuchenden Beteiligung, Befragungen, Fokusgruppengespräche und Workshops zählen. Parallel zu dem Beteiligungsverfahren wurde durch den Auftragnehmer, ARGUS Stadt und Verkehr und Treibhaus Landschaftsarchitektur, im Jahr 2021 eine Bestandsanalyse durchgeführt, die nach Abschluss der Beteiligung um die Beteiligungsergebnisse ergänzt wurde (Bezirksamt Altona, o.J.b).

## *Beirat*

Der Beirat mit 18 Sitzen wurde im Juli 2021 benannt und hat zur Aufgabe die Einhaltung der festgelegten Prozessvorgaben zu überprüfen und das Beteiligungsverfahren zu begleiten. Außerdem sollen auch nach Abschluss der weiteren Beteiligungsformate Ende 2021 die Interessen der Betroffenen über den Beirat vertreten werden. Die Zusammensetzung des Beirates wurde zum einen über ein Losverfahren und zum anderen über individuelle Einladungen geregelt. Hinsichtlich des Losverfahrens wurden vier Bewohner:innen ausgelost die jeweils unterschiedlichen Altersgruppen (<20 Jahren, 20-40 Jahre, 40-60 Jahre und <60 Jahre) angehören sowie drei Gewerbetreibende mit eigenem Gewerbe im Projekttraum. Die übrigen Sitze sind auf Einladung besetzt worden und setzen sich aus vielfältigen Vertreter:innen zusammen, die unterschiedlichen Institutionen oder Initiativen angehören. Im Rahmen des Gender Planning ist positiv zu bewerten, dass unterschiedliche Altersgruppen explizit berücksichtigt wurden und Vertreter:innen weiterer Gendergruppen, durch beispielsweise das „Kompetenzzentrum Barrierefreiheit“ und der „Seniorenvertretung (DKR Mitte-Altona)“ im Beirat vertreten sind (Bezirksamt Altona, 2021a).

## *Online-Dialog*

Im Rahmen des Online-Dialogs wurde Bürger:innen die Möglichkeit geboten, zu einem vorgegebenen Szenario Kommentare und Vorschläge zu äußern. Innerhalb dieses Beteiligungsformates gab es eine sehr hohe Resonanz, die der Projektleitung zu Folge insbesondere auf das vorangegangene Projekt „Ottensen macht Platz“ zurückzuführen ist. Dadurch, und aufgrund von zusätzlichen Informationsveranstaltungen, ist die Bevölkerung zu diesem Zeitpunkt bereits eingehend über den Projektbeginn informiert gewesen (A: 90; Z.117-128). Zusätzlich bestätigte er den Einfluss der vorherrschenden demografischen Faktoren im Stadtteil auf die hohe Beteiligung: *„Ja, also es hat auch ganz sicher demografische Faktoren. Wir haben eine sehr, sehr bunt gemischte, durchaus gut situierte Klientel“* (A:94; Z.246-248). Die in Kapitel 4.2.4 beschriebenen stillen Gruppen sind im Stadtteil unterdurchschnittlich\* vertreten und diejenigen, die laut empirischen Studien besonders politisch aktiven Gruppen, machen einen großen Teil der Bevölkerung in Ottensen aus (vgl. Statistisches Amt für Hamburg, 2021).

Online-Medien sind zwar ein geeignetes Format, um breite Beteiligungen zu unterstützen, jedoch nicht für alle Zielgruppen geeignet. *„Migranten, Jugendliche und Kinder sind oftmals nur*

---

\* Vergleich Gesamtwert Hansestadt Hamburg

*durch aufsuchende Beteiligung und persönliche Ansprachen zu erreichen“* (Allianz vielfältige Demokratie, 2017, S. 23). Zu diesem Schluss ist auch die Projektleitung von *freiRaum Ottensen* nach Abschluss des Online-Dialogs gekommen: Es seien im Rahmen des Online-Dialogs wenige Rückmeldungen zur mangelnden Barrierefreiheit gekommen, was aufgrund der lokalen Gegebenheiten im Quartier (historische Pflasterstraßen) ungewöhnlich sei. Zusätzlich habe es aufgrund des Online-Behördenverfahrens nur eine geringe Rückmeldung von Kindern und Jugendlichen gegeben, denen die Zugänglichkeit zu diesem Format fehle (A: 91; Z. 139-146).

Aus dieser Auswertung ergaben sich die weiteren Beteiligungsformate, die sich explizit an Angehörige spezifischer Gruppen richteten und in Form von Fokusgruppen (Kinder und Jugendliche, Barrierefreiheit) durchgeführt wurden. Dadurch wurden unterrepräsentierte Gruppen noch einmal gezielt eingeladen und somit Maßnahmen zur Förderung gleichberechtigter Teilhaben ergriffen (Bezirksamt Altona, 2021a; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015).

### *Fokusgruppen*

Die Fokusgruppen „Barrierefreiheit“ und „Kinder- und Jugendbeteiligung“ boten mobilitätseingeschränkten Personen und ihren Begleitpersonen sowie Kinder- und Jugendlichen die Möglichkeit ihren Alltag im Projektgebiet zu schildern, sodass neben beliebten Orten und Zielen außerdem Problemstellen und Kritik erfasst werden konnte. Als positiv im Rahmen von Gender Planning kann hierbei die aktive Beteiligung der Gruppen, die nicht organisiert sind, bewertet werden genauso wie das Ermitteln der Bedürfnisse dieser Nutzer:innen durch angepasste und flexible Beteiligungsformate. Mit der Festlegung auf zwei Fokusgruppen, die während des Online-Dialogs als unterrepräsentiert wahrgenommen wurden, konnte *„Respekt gegenüber den Beteiligten als Expertinnen und Experten für ihre jeweilige Lebenssituation und eine ernsthafte Auseinandersetzung mit ihren Verbesserungswünschen“* erfolgen, was ein wichtiges Kriterium hinsichtlich Partizipation im Gender Planning darstellt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015, S. 29).

### *Zielgruppenunspezifischer Workshop*

Dieser Workshop diente dazu die Ergebnisse aus den vorhergegangenen Beteiligungsformaten gesammelt vorzustellen und vertiefend zu diskutieren. Hierdurch konnten noch einmal Zielkonflikte vertieft und ausgehandelt werden, was unter der Einbeziehung unterschiedlicher Bedürfnisse einen positiven Beitrag dazu leisten kann, die Auswertungen und Veränderungen im

öffentlichen Raum in Ottensen für unterschiedliche Gruppen zu gewährleisten (ARGUS Stadt und Verkehr, 2022).

Hinsichtlich der Beteiligungsformate ist festzuhalten, dass im Sinne einer gendersensiblen Planung flexible Beteiligungsformate angewendet wurden, die einzelne Gender-Gruppen explizit mit einbezogen haben und dessen Bedürfnisse konkret abgefragt haben. Im gesamten Prozess stand die Projektleitung des Bezirksamt Altona als Ansprechperson zur Verfügung, was im Sinne der Förderung gleichberechtigter Teilhabe positiven Einfluss nehmen kann (A: 87; Z.17-20). Darüber hinaus konnte der Partizipationsprozess dazu beitragen, dass Nutzungskonflikte, die durch die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten zustande kommen, innerhalb eines Workshops ausgehandelt wurden. Die Hauptideen aus der Beteiligung waren neben der Bestandsanalyse die Grundlage für die vom Auftragnehmer erarbeiteten Konzeptvarianten zum Verkehrskonzept für das Projektgebiet. Folgende Kernerkenntnisse wurden Ende 2021 festgehalten (vgl. ARGUS Stadt und Verkehr, 2022):

- Gehwegbreiten sind nicht ausreichend (vgl. Abb. 10),
- Mangel an Freiraum durch Dominanz des MIV,
- schlechte Bedingungen für den Radverkehr (vgl. Abb. 9),
- die vorhandenen Plätze bieten Potenzial für mehr Aufenthaltsqualität (vgl. Abb. 8),
- gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV.



Abbildung 8: Aufzuwertender Freiraum am Alma-Wartenberg-Platz  
(Quelle: Eigene Aufnahme).



Abbildung 9: Mangel an Abstellanlagen an der Ottenser Hauptstraße  
(Quelle: Eigene Aufnahme).



Abbildung 10: Schmale Fußwege in der Kleinen Rainstraße  
(Quelle: Eigene Aufnahme).

### 5.4.3 Umsetzung

Auf Grundlage der Ergebnisse aus den zuvor beschriebenen Projektschritten entwickelte der Auftragnehmer, ARGUS Stadt und Verkehr, im Verlauf des Jahres 2022 unterschiedliche Varianten für ein Verkehrskonzept für den Stadtteil. Die Ziele und Maßnahmen der Vorzugsvariante, die sich mit den Kriterien von gendersensibler Verkehrsplanung gleichen, sind (vgl. ARGUS Stadt und Verkehr, 2022):

- Stärkung der Aufenthaltsqualität auf Plätzen und dessen Verbindungen,
- Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr,
- Erhöhung des Radfahrkomforts: ausreichend breite Wege, Trennung von Fuß- und Radverkehr,
- Erhöhung der Anzahl an Radabstellanlagen (mit spezifischen Schwerpunkten an zentralen Einrichtungen, wie KiTas, Schulen, Einzelhandel und Gastronomie),
- Sicherung der überdurchschnittlichen ÖPNV-Anbindung.

Neben der Förderung der selbstständigen Mobilität von Kindern im Quartier durch erhöhte Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr, sowie die Verkehrsberuhigung, profitieren hiervon außerdem mobilitätseingeschränkte Gruppen. Die Verbesserung von Querungssituationen beeinflussen nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern können auch das subjektive Sicherheitsempfinden einzelner Nutzer:innen im Straßenverkehr erhöhen. Zusätzlich sorgen verbesserte Vernetzungen zwischen den zentralen Plätzen im Quartier für ein attraktives Fußverkehrsnetz, sodass sich Zufußgehende sicher durch das Quartier bewegen können. Für die Gestaltung der Plätze wird außerdem auf bürgerschaftliches Engagement gesetzt, wodurch nicht nur die Identifikation der Bewohner:innen mit ihrem Stadtteil gestärkt werden kann, sondern auch unterschiedliche Gruppen in ihrer Aneignung von öffentlichen Räumen unterstützt werden (ARGUS Stadt und Verkehr, 2022).

Neben der Beauftragung der Objektplanung Ende 2022 wurden außerdem bereits mobile Radstellanlagen aufgestellt, die temporär den Bedarf an Fahrradparken decken sollen (vgl. Abb. 11). Die Beteiligung durch die Bevölkerung wird im Frühjahr 2023 fortgesetzt, indem die Varianten der Verkehrskonzepte innerhalb eines öffentlichen Workshops diskutiert werden. Laut Planung sollen im Sommer 2023 erste bauliche Maßnahmen getroffen werden. Die baulich-räumlichen Strukturen sind Produkte des Planungsprozesses und müssen zur vollständigen Untersuchung des Planungsprozesses von *freiRaum Ottensen* auf dessen Genderperspektive im

Rahmen der genannten Gender-Kriterien evaluiert werden. Die aktuellen Ergebnisse des Planungsprozesses bieten jedoch aufgrund der intensiven Teilhabe der Bevölkerung an dem Projekt deutliche Hinweise darauf, dass den Strategien von gendersensibler Verkehrsplanung nachgegangen wurde und eine faire Aufteilung und Gestaltung des öffentlichen Raumes, die sich aus der Identifikation der Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzer:innengruppen ergeben hat, sichergestellt wurde (Bezirk Altona, o.J. )



*Abbildung 11: Temporäre Radabstellanlagen an der Ottensener Hauptstraße  
(Quelle: Eigene Aufnahme).*

## 6 Erfolgsfaktoren von gendersensibler Verkehrsplanung

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Analyse erörtert und in einen größeren Zusammenhang gestellt, um anhand dessen die Forschungsfrage nach den Erfolgsfaktoren bei der Implementierung von gendersensibler Verkehrsplanung zu beantworten. Während das vorherige Kapitel (vgl. Kapitel 5) exemplarisch die Planungspraxis in Hamburg untersucht hat, werden in diesem Kapitel Erfolgsfaktoren dargestellt, die auch auf die Planungspraxis anderer Städte und Gemeinden übertragbar sind. Es werden die Argumente, die im theoretischen Kapitel (vgl. Kapitel 4) dieser Arbeit durch die Literaturanalyse ermittelt wurden, mit der Inhaltsanalyse der Planungsebenen (vgl. Kapitel 5) sowie den empirischen Daten aus den Expert:inneninterviews zusammengeführt, deren Grundlage die Kodiertabellen und dessen Auswertung sind (siehe Kodiertabelle A: 96-98; Kodiertabelle B: 125-131).

### 6.1. Bewusstsein und Organisationsstrukturen schaffen

Die Literaturanalyse zum Ansatz von GM/ Gender Planning in den Planungswissenschaften hat gezeigt, dass Verkehr und Mobilität bereits als wichtige Handlungsfelder anerkannt werden. Als Grundlage hierfür werden die bereits ausführlich erforschten genderspezifischen Mobilitätsverhalten herangezogen, die sich, wie bereits beschrieben, insbesondere in den Unterschieden in der Verkehrsmittelwahl, den Wegezwecken sowie dem Sicherheitsempfinden widerspiegeln. Die abgeleiteten Unterschiede resultieren in unterschiedliche Strategien gendersensibler Verkehrsplanung, die auch von den befragten Expert:innen als wichtige Ansätze für eine zukunftsfähigen Verkehrsplanung betont werden:

Also ich finde, es muss sein, dass das Thema Gender als Querschnittsaufgabe eigentlich in allen Projekten irgendwo mitgedacht wird, egal ob das jetzt Mobilitätskonzepte sind, Verkehrsentwicklungspläne oder auch Gestaltung von Straßen und Plätzen (B2: 112; Z: 401-404).

Die Schlussfolgerung hieraus ist die Notwendigkeit, das Bewusstsein für das Thema Gender und Mobilität zu erhöhen und zu schärfen und innerhalb der Planungspraxis als Kriterium zu etablieren. Der Bedarf an Sensibilisierung für das Thema im weiteren Feld von Gender Planning spiegelt sich in der Analyse der Planungspraxis wider. Wie bereits erwähnt, liegt das Potenzial von Gender Planning darin, eine nutzer:innenzentrierte Planung zu verfolgen, welche nicht nur spezifischen Nutzer:innengruppen zu Gute kommt, sondern eine Planung für alle darstellt. Insbesondere die Herausforderungen in der Umsetzung gendersensibler Verkehrsplanung hat in der vorhandenen Literatur nicht so viel wissenschaftliche Aufmerksamkeit erhalten wie

die Übersetzung der Erkenntnisse in Leitfäden oder Maßnahmenkataloge. Während in der Literatur beschrieben wird, warum GM innerhalb der Verkehrsplanung notwendig ist und wie die Gender-Kriterien für Verkehr und Mobilität aussehen, wurde nicht weiter ausgeführt, wie sich die Umsetzung im Planungsprozess formalisieren lässt.

Mit der Festsetzung von GM im Amsterdamer Vertrag, dem auch Deutschland zugestimmt hat, konnte sichergestellt werden, dass GM deutschlandweit rechtlich verankert wurde (Veth & Nohr, 2002). Die Umsetzung von GM erfolgt in unterschiedlichen Formen. Im öffentlichen Dienst in der Hansestadt Hamburg ist es laut § 23 HmbGleiG Abschnitt 5 verpflichtend, dass jede Dienststelle mindestens eine/n Gleichstellungsbeauftragte/n beschäftigt, die/der in der BVM auch auf inhaltlicher Ebene aktiv werden können. Um Gender Belange in Planungsprojekten umzusetzen ist GM zwar eine wichtige Voraussetzung, die unbedingt rechtlich verankert sein muss, allerdings wirkt der Ansatz eher auf die Rahmenbedingungen und Strukturen und weniger auf die konkrete Planungspraxis, wie die Ergebnisse der durchgeführten Interviews und der Inhaltsanalyse zeigen.

Während in der Hansestadt Hamburg auf übergeordneter Ebene die entsprechenden Rahmenbedingungen gesetzt werden und sich die Ansätze des Gender Planning auf den weiteren Planungsebenen (vgl. Kapitel 5.1), wiederfinden lassen, stellt sich die Frage, wie die Situation in kleinen Kommunen ist. Laut HAMMERSCHMID et al. (2016) steht die Kommunalverwaltung in Deutschland nicht nur vor den Herausforderungen einer Beschäftigungslücke im öffentlichen Dienst, sondern auch die begrenzten finanziellen Ressourcen schränken Kommunen in ihrer Handlungsfähigkeit ein (Hammerschmid et al. 2016). KRAUSE (2022) merkt in diesem Kontext an, dass die Umsetzung nur dann passiert, wenn diese konkret eingefordert wird: *„Also dieses Thema Gender Belange oder Gender Mainstreaming muss gesetzlich berücksichtigt werden, nur...wo kein Kläger ist...Also wenn das jemand nicht einfordert, dann bleibt es liegen“* (B1: 103; Z. 105-106). Wenn nun also Finanzierungsprobleme sowie beschränkte personelle Kapazitäten bei der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben in vielen Kommunen Alltag ist, stellt sich die Frage, inwieweit entsprechende Festsetzungen auf übergeordneter Ebene auch in der Praxis umgesetzt werden bzw. umgesetzt werden können. KRAUSE (2022) verweist in diesem Zusammenhang auf die Eigeninitiative von einzelnen Akteur:innen, die erheblichen Einfluss auf die Umsetzung von GM in den entsprechenden öffentlichen Dienststellen genommen hat: beispielsweise in der Stadt Freiburg im Breisgau, in der durch das Engagement des damaligen Oberbürgermeisters Dieter Salomon (von 2002 bis 2018) und seinem Interesse am Thema

Gender, die Stabstelle Gender Mainstreaming gegründet wurde (B1: 109; Z. 301-305). Wenn nun also fehlende Eigeninitiative unter den Akteur:innen hinsichtlich der Umsetzung von GM vorherrscht, reichen die Festsetzungen auf übergeordneter Ebene nicht aus, um die Ansätze in bestehenden Verwaltungsstrukturen so zu etablieren, dass Gender Planning auf jeder der Ebenen im Planungsprozess ansetzt und praktisch umgesetzt wird.

Allerdings kann durch entsprechende Festsetzungen zunächst die angesprochene Hürde genommen werden, dass Akteur:innen die Notwendigkeit der Umsetzung nicht direkt erkennen. Hierzu beschreibt KRAUSE (2022), dass beispielsweise im Kreis Stormarn (Land Schleswig-Holstein) im Rahmen der Aufstellung eines neuen Nahverkehrsplans, die Gleichstellungsbeauftragte für die Erstellung dieses Plans festgelegt hat, dass „zum Thema ‚Genderbelange im ÖPNV ein externes Gutachten demnächst nochmal vergeben werden soll“ (B1: 106f; Z. 219-224). Dadurch wurde innerhalb eines Gutachtens festgehalten, welche Aspekte des Gender Planning in der Neuaufstellung des regionalen Nahverkehrsplanes berücksichtigt werden müssen, sodass Genderkompetenzen verstärkt auch an beteiligte Akteur:innen der Planung herangetragen werden. Zusätzlich verweist KRAUSE (2022) mehrmals auf das Engagement der Gleichstellungsbeauftragten, die in vielen öffentlichen Einrichtungen, den entscheidenden Impuls für die Verbreitung von Gender-Kompetenzen im Verkehrsbereich gegeben haben:

„Meistens werde ich da von Gleichstellungsbeauftragten eingeladen, die zum Thema Genderbelange in der Stadt und Verkehrsplanung dann so einen Grundsatzvortrag haben wollen und laden dann auch Politik und Verwaltungsleute ein. Und ich habe auch diesen Juni auf der Vollversammlung der Landesarbeitsgemeinschaft der kommunalen Frauenbeauftragten in Niedersachsen so einen Grundsatz Vortrag gehalten. Und daraus hat sich dann auch wieder ergeben, dass weitere Gleichstellungsbeauftragte auf mich zugekommen sind und gesagt haben so einen Vortrag hätten wir auch gerne“ (B1: 101; Z. 48-54).

Die Motive der Gleichstellungsbeauftragten hinsichtlich des Engagements wurden in diesem Kontext zwar nicht ermittelt, dennoch wurde aus den Expert:inneninterviews deutlich, dass Erfahrung, Position, Wissen und Vernetzung von Akteur:innen entscheidende Kriterien bei der Umsetzung von GM in öffentlichen Institutionen sind. Dem zu Folge scheint die Vernetzung der Träger der öffentlichen Belange der unterschiedlichen Bundesländer in Deutschland ein wichtiger Faktor in der Verbreitung und Verankerung der Thematik Gender und Mobilität darzustellen. Während auf übergeordneter Ebene zwar die Festsetzung getroffen werden, dass Genderbelange umgesetzt werden, können entsprechende Vorträge und Fortbildungen dazu beitragen, Akteur:innen darin zu schulen, wie die Thematik in die Praxis umgesetzt wird. Besonders hilfreich wäre hierbei ein entsprechendes Netzwerk und sowie geeignete Plattformen,

die nicht nur relevanten Akteur:innen untereinander vernetzen und den Dialog stärken, sondern gleichzeitig auch auf Genderexpert:innen als Ansprechpartner:innen verweisen. Hierdurch kann nicht nur Präsenz der Thematik im öffentlichen Diskurs gestärkt werden, sondern es wird ein niederschwelliger Zugang zu Angeboten, wie Vorträgen oder Fortbildungen im Themenfeld Gender und Mobilität, geschaffen. Damit kann ein fortlaufender Wissenstransfer zwischen den betreffenden Akteur:innen hergestellt werden.

Die Analyse der unterschiedlichen städtebaulichen Konzepte und Leitbilder der Hansestadt Hamburg hat gezeigt, dass die Thematik von Gender und Mobilität bereits Einzug in die Hamburger Verkehrspolitik und -planung gefunden hat. Es ist wahrnehmbar, dass die Stadt, im Sinne der nachhaltigen Stadtentwicklung, immer weiter von dem Leitbild der autogerechten Stadt abrückt, und sich auf die Anforderungen unterschiedlicher Nutzer:innengruppen konzentriert (vgl. Kapitel 5.1. und 5.2). Aus der Literaturanalyse und den geführten Expert:inneninterviews geht hervor, dass hinsichtlich der Umsetzung gendersensibler Verkehrsplanung entscheidend ist, dass auf allen Planungsebenen angesetzt wird. STETE (2022) merkt in diesem Zuge an: *„Schwierig ist, wenn der Prozess schon fortgeschritten ist und dann kommt auf einmal jemand und sagt also hier Gender. Ich denke, es muss gelingen, wirklich von Anfang an dieses Thema in einer Planung zu verankern“* (B2: 117; Z. 557-560). Wie an der ausgewählten Referenzstadt Hamburg aufgezeigt bieten städtebauliche Leitbilder sowie Verkehrskonzepte und -strategien die Möglichkeit bereits in ihren Zielformulierungen darauf zu verweisen, dass die Verkehrsplanung die Bedürfnisse und Anforderungen aller Nutzer:innen berücksichtigen muss. Umso entscheidender ist die Beteiligung von Genderexpert:innen am gesamten Entwicklungsprozess der Pläne, Leitbilder oder Konzepte, um sicherzustellen, dass genderrelevante Anforderungen ausreichend Beachtung finden.

## 6.2 Capacity Building

Hinsichtlich der Definition von gendersensibler Verkehrsplanung scheint es im öffentlichen Diskurs eine Hürde im Verständnis zu geben, an wen sich gendersensible Planungsansätze im Bereich Verkehr richten. Während beispielsweise Manuel Pretzl von der CSU\* als Oppositionspartei in München 2021 äußerte: *„Sehr viele Bürger haben derzeit ganz andere Sorgen als die Frage nach gendergerechten Ampelphasen“* ist es wichtig, deutlich zu machen, dass Gender Planning als Planung für alle verstanden wird (Schubert, 2021). Die Herausforderung hierbei

---

\* Christlich-Soziale Union in Bayern (CSU)

sei laut STETE (2022), dass sich mit der zunehmenden Präsenz von gendersensibler Sprache ein allgemeines Misstrauen gegenüber dieser Thematik gebildet hat und dadurch auch „*der Widerstand gegen die Inhalte*“ entstehe (B2: 114; Z. 453-456). Obwohl viele der Gender-Kriterien, die in der Praxis bereits gängigen Konzepte, wie z.B. die Barrierefreiheit wieder aufgreifen, scheint weiterhin nicht ganz klar, worauf gendersensible Planung abzielt und worin die Notwendigkeit in der Implementierung besteht (B1: 107; Z. 231-234).

Insbesondere durch die Interdisziplinarität der Verkehrsplanung und der Berücksichtigung unterschiedlicher Fachplanungen, ist es immer wieder eine Herausforderung die entsprechende Definition von gendergerechter Verkehrsplanung und die Notwendigkeit der Umsetzung in Verkehrsprojekten an verantwortliche Akteur:innen weiterzutragen („*Und das war auch zunächst sehr schwierig, dem Tiefbau dieses Thema näher zu bringen*“ (B1:108; Z.273-274). Hierfür ist es wichtig, dass eine gemeinsame Sprache gefunden wird, die allgemeinverständlich ist und die Thematik so aufbereitet wird, dass sie für unterschiedliche Personenkreise zugänglich ist. In diesem Kontext verweist KRAUSE (2022) beispielsweise auf das, durch die EU geförderte Projekt „*Transport Innovation Gender Observatory*“ (TInnGo), welches als Lernzentrum und offene Mobilitätsdatenplattform fungiert und darauf abzielt GM Instrumente und geschlechtsspezifische intelligente Verkehrsinnovationen zu verbreiten. Auf der Website von TInnGo wird durch die Aufbereitung von Kommunikationsmaterial versucht, die Thematik von Gender und Mobilität klar und verständlich darzustellen. Es wird die Komplexität des Themas auf die wichtigsten Themen heruntergebrochen, um unterschiedliche Zielgruppen anzusprechen (TInnGO, 2023; B1: 106; Z. 206-2017).

Darüber hinaus sollte bereits im Studium der Planungswissenschaften eine Sensibilisierung für Gender Planning geschaffen werden. Es sollten neben den in Kapitel 4.1. beschriebenen genderspezifischen Unterschieden im Mobilitätsverhalten auch die entsprechenden Strategien zur Berücksichtigung dieser vermittelt werden. Diesen Aspekt sieht auch STETE (2022) als wichtigen Erfolgsfaktor an, damit die Verbindung zwischen Gender und Mobilität innerhalb der Verkehrsplanung wahrgenommen wird: „*Es muss einfach in den Köpfen sein, dass Anforderungen eben in Abhängigkeit von dieser sozialen Rolle unterschiedlich sind...an den öffentlichen Raum, an Verkehrssysteme (...)*“ (B2: 114; Z. 447-450). In diesem Zuge wurde schon 2011 ein Foliensatz von dem AK Gender und Mobilität der FGSV erarbeitet, der die Aspekte des „Gender Mainstreaming im Verkehrswesen“ aufgreift und für die Lehre zur Verfügung gestellt wurde. Mit einer fortlaufenden Aktualisierung solcher öffentlich verfügbaren Unterlagen, sollte

sichergestellt werden, dass auf aktuelle empirische Daten zurückgegriffen wird, die beispielsweise auch den Wandel der sozialen Rolle der Frau in der Familie und dem Beruf berücksichtigen.

Die befragten Genderexpert:innen *STETE* und *KRAUSE* (2022) haben in den durchgeführten Interviews noch einmal auf Tatsache verwiesen, dass Gender und Mobilität als Handlungsfeld kein unbekanntes Thema sind

Aber jetzt habe ich die Wahrnehmung, dass tatsächlich so seit fünf Jahren das auf einmal wieder aufplopt und ich frage mich dann immer: Hallo, hat es denn das, was wir damals gemacht haben, nicht gegeben? Also es werden immer die gleichen Fragen gestellt und da habe ich mich dann schon gefragt, was ist denn in diesen 15 Jahren passiert, wo ich davon ausgegangen bin, dass es tatsächlich dann auch sowohl innerhalb einer Verwaltung als auch in der Ausbildung im Studium irgendwie angekommen ist, dass das ein wichtiges Thema ist. Aber das scheint nicht der Fall zu sein (B2: 114; Z. 439-445).

Die Forschung im Bereich frauengerechter Planung geht bis in die 1980er Jahre zurück und entwickelte sich im Rahmen des Gender Planning weiter und verstärkte im Laufe der 90er Jahren den Fokus auf genderspezifische Mobilität zunehmend. Da beide Expert:innen eine erhöhte Wahrnehmung der Thematik in den letzten Jahren erkennen, kann dies als Chance genutzt werden die Umsetzung gendersensibler Planung in die Praxis intensiver zu verfolgen. Hierfür sind neben der oben genannten Aspekte zusätzlich Fortbildungen für Planer:innen ein geeignetes Mittel die Genderkompetenzen weiterzutragen. Während meist, wie bereits erwähnt, Einzelpersonen und deren individuelles Interesse an der Thematik den Ausgangspunkt für den Einsatz von Gender Planning darstellen, kann die Weiterbildung einzelner Personen positive Effekte auf Kompetenzerweiterung in der öffentlichen Verwaltung sowie Planungs-, und Ingenieurbüros haben. Als positives Beispiel nennt *KRAUSE* (2022) den Einsatz von sogenannten Gender-Zertifikaten in der öffentlichen Verwaltung der Stadt Freiburg im Breisgau. Hier wurde durch die Teilnahme an verwaltungsinternen Fortbildungen zum Thema „gendersensibler Beteiligungsverfahren“ die Möglichkeit geboten ein Teilnahmezertifikat zu erwerben, was in die Personalakte aufgenommen wurde. So konnte innerhalb der Verwaltung nachvollzogen werden, inwieweit Kompetenzen in diesem Bereich vorliegen, was positiven Einfluss bei der Bewerbung auf interne Stellenausschreibungen hatte (B1: 109; Z.294-301). Mit Hilfe solcher regulatorischen Auflagen an die Mitarbeitenden der planenden Verwaltungen, beispielweise durch das Vorschreiben der Belegung von Fortbildungen oder Seminaren, kann zunächst ein Rahmen gesetzt und eine Orientierungshilfe geboten werden, wodurch sich langfristig neue Prozesse verankern lassen können. Diese Verankerung sollen dazu beitragen, dass Gender als

selbstverständliches Kriterium in der Planung mitgedacht wird: „Und ich denke, in dem Moment, wo diese Unterschiede einfach in den Köpfen drin sind, dann müsste es möglich sein, die Rahmenbedingungen zu schaffen, dass der Alltag, egal ob man sich um Kinder kümmert oder nicht, erleichtert werden kann“ (B2: 115; Z.482-485).

### 6.3 Planungsprozesse gestalten

Wie auch die Analyse des Projektes *freiRaum Ottensen* gezeigt hat, ist im Rahmen von gendersensiblen Verkehrsplanungsprojekten nicht unbedingt notwendig, dass diese auch unter dem Titel „Gender“ laufen. Im Rahmen von Planungsprojekten ist es entscheidend, wie die Planungsprozesse gestaltet werden und ob diese die Strategien gendersensibler Verkehrsplanung ausreichend berücksichtigen. Durch die Berücksichtigung können öffentliche (Straßen-)räume geschaffen werden, die sich an den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzer:innen orientieren und ihre vielfältigen Anforderungen gleichberechtigt berücksichtigen. Im Rahmen von *freiRaum Ottensen* wurde im Planungsprozess besonderen Wert auf ein flexibles und inklusives Beteiligungsverfahren gelegt. Diese Anforderungen wurden im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung bereits festgelegt, sodass Bewerbende entsprechende Referenzen und Kompetenzen in diesem Bereich vorweisen mussten.

Durch entsprechende Festlegungen im Ausschreibungstext durch den Auftraggeber kann Einfluss auf die Gestaltung von Planungsprozessen genommen werden und dessen Qualität durch Chancengleichheit gesichert werden. Das Programm „*Horizont Europa*“, ein Forschungsförderungsprogramm der EU, hat in diesem Kontext beispielsweise seit 2022 für alle Ausschreibungen einen Gleichstellungsplan als verpflichtendes Kriterium für die Teilnahme festgelegt. Der Gleichstellungsplan muss spezifische Anforderungen erfüllen, um als ein Förderkriterium berücksichtigt zu werden. Zu diesen Anforderungen zählen unter anderem, dass Vorkehrungen festgelegt werden, geschlechtsdifferenzierte Daten zu erheben, Genderkompetenzen unter den Mitarbeitenden aufzubauen oder Ressourcen für z.B. Gleichstellungsbeauftragte bereit zu halten. Darüber hinaus gelten weitere inhaltliche Kriterien wie beispielsweise die Integration der Gender-Dimension in Forschungs- und Lehrinhalten (FFG, o.J.).

Auch im Rahmen von Verkehrsplanungsprojekten können entsprechende Festsetzungen in den öffentlichen Ausschreibungen einen positiven Einfluss auf die Umsetzung von GM im Projekt nehmen. In der Praxis würde das bedeuten, dass Bewerbende ähnlich wie im

Gleichstellungsplan des Programmes „*Horizont Europa*“, entsprechende Strategien vorlegen müssen, wie sie GM im Planungsprozess umsetzen. Diese Strategien werden von den Auslober:innen als Qualitätskriterium gewertet und haben Einfluss auf die Bewertung der Bewerbung. Als Beispiel, angelehnt an den oben beschriebenen Gleichstellungsplan, können Bewerbende aufgefordert werden, Festsetzungen zu treffen, wie im Rahmen der Bestandsanalyse geschlechtsdifferenzierte Daten erhoben werden, um die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzer:innen zu ermitteln. Darüber hinaus können die Bewerbenden aufgefordert werden nachzuweisen, wie die beteiligten Planer:innen ihre Genderkompetenzen durch entsprechende Seminare, Fortbildungen oder Workshops geschult haben oder geplant haben zu schulen oder auch durch Gutachten oder externe Berater:innen die Genderplanungsexpertise innerhalb des Projektes gestärkt wird.

Darüber hinaus schaffen Fördermaßnahmen für gendersensible Verkehrsplanungsprojekte für Planer:innen Anreize diese Thematik verstärkt im Planungsprojekt zu berücksichtigen. Während Beteiligungsverfahren häufig unter knappen zeitlichen Ressourcen leiden und dadurch oftmals nicht so intensiv wie notwendig oder nur pro Forma, durchgeführt werden, können Fördergelder den Ausbau entsprechender Ressourcen verbessern. Als Kriterien für die Vergabe von Förderungen, im Sinne von gendersensibler Verkehrsplanung, können beispielsweise direkte Beteiligungsformate für Gender-Gruppen, wie Frauen, Kinder und Jugendlichen oder auch mobilitätseingeschränkte Personen, gelten.

Durch die gezielte Einbindung von Genderplanungsexpertise und auch, anders als im Projekt *freiRaum Ottensen*, die explizite Benennung der Thematik „Gender“, kann der öffentliche Diskurs in diesem Feld bereichert werden. Die beschriebenen Erfolgsfaktoren setzen bislang nur auf Seiten der Planenden an, wobei die Sensibilisierung der breiten Öffentlichkeit für das Thema hilfreich sein kann. STETE (2022) erklärt in diesem Kontext:

Ich meine, in den 80er, 90er Jahren war dieses Thema Verkehrsberuhigung auch so eine bottom-up Bewegung. Also es ist ja nicht von oben gekommen, dass sich irgendwie die Behörden haben einfallen lassen, dass Verkehrsberuhigung eine gute Geschichte wäre, sondern aus der Bevölkerung der Wunsch gekommen ist, dass die Straßen nicht nur Verkehrsfunktion haben, sondern auch Aufenthalts und Sozialfunktion. Und dieses ganze Thema Verkehrsberuhigung war wirklich etwas, was sich von unten nach oben entwickelt hat (B2: 123; Z. 757-762).

Durch die Aufklärung der Bevölkerung über die Zusammenhänge zwischen Gender und Mobilität sowie über die relevanten Inhalte kann das Bewusstsein für nutzer:innenzentrierte Planung

gestärkt werden. Dadurch kann innerhalb von Planungsprojekten zukünftig, wie beispielsweise auch im Rahmen des Themas der Verkehrsberuhigung, erhöhter öffentlicher Druck ausgeübt werden, unterschiedliche Nutzer:innen und ihre Bedürfnisse zu berücksichtigen und ihre Teilhabe innerhalb von Planungsprozessen zu gewährleisten. Bereits positiven Einfluss auf die Sensibilisierung der Bevölkerung für das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum nehmen z.B. auch Dienstleistungen wie das „*Heimwegtelefon*“ oder auch „*Viola walk home*“ (Heimwegtelefon e.V., o.J.; Viola Walk Home, 2022). Beide Services sind darauf ausgelegt, dass Personen, die nachts auf dem Nachhauseweg Angst haben, telefonisch zu begleiten, um ihr Sicherheitsgefühl zu stärken. Dieser Service ist zwar keine bauliche Maßnahme, im Sinne des Gender Planning, allerdings spiegelt es noch einmal die geschlechtsspezifischen Unterschiede im Mobilitätsverhalten wieder und rückt damit das Thema der unterschiedlichen Anforderungen diverser Nutzer:innengruppen in die Öffentlichkeit.

## 7 Schlussfolgerung

Aus der vorangestellten Literaturanalyse dieser Arbeit sowie der Betrachtung empirischer Daten lassen sich die vielfältigen Einflussfaktoren (vgl. Kapitel 4) auf das Mobilitätsverhalten von Menschen ableiten, zu denen neben der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln außerdem das soziale Geschlecht zählen. Das soziale Geschlecht, in Englisch „Gender“, verweist auf Erwartungen und Handlungsmuster, die in einer Gesellschaft einem bestimmten Geschlecht zugeschrieben werden. Im Rahmen der Literaturanalyse dieser Arbeit konnten genderspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten festgestellt werden (vgl. Kapitel 4.1), die sich aus den unterschiedlichen Bedürfnissen von Nutzer:innen durch die Bewältigung ihres Alltags ergeben. Während Frauen in Deutschland weiterhin deutlich häufiger ihrem Beruf in Teilzeit nachgehen, üben sie parallel dazu häufig sogenannte Care-Arbeit aus, die die Betreuung von Familienangehörigen sowie Haushaltspflichten inkludiert. Daraus ergeben sich komplexe Wegekettensysteme, die durch Zwischenstopps geprägt sind und außerdem häufiger zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV bewältigt werden. Um diese Merkmale in der Planung mitzudenken und die Verkehrssysteme an die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzer:innen anzupassen, sollte gendersensible Verkehrsplanung von der Verkehrspolitik verstärkt gefördert werden. Die Analyse der unterschiedlichen Planungsebenen in der Hansestadt Hamburg zeigt auf, auf welcher Planungsebene welche Erfolgsfaktoren dazu beitragen können, gendersensible Verkehrsplanung in der Praxis zu implementieren.

Während auf übergeordneter Planungsebene städtische Leitbilder und Fachkonzepte bereits den Handlungsrahmen für die zukünftige Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Stadt festlegen, hat die Analyse im Rahmen dieser Arbeit ergeben, dass bereits hier das Thema Gender und Mobilität mitgedacht werden muss. Dies setzt eine entsprechende Genderkompetenz innerhalb der öffentlichen Verwaltung voraus, in dessen Zuständigkeit die Erstellung solcher Leitlinien und Entwicklungskonzepte fällt. In der Hansestadt Hamburg konnten bereits innerhalb der Stadtentwicklungsplanung sowie der Strategie für den Rad- und Fußverkehr die Berücksichtigung vielfältiger Nutzer:innengruppen festgestellt werden und innerhalb der Strategie auch die explizite Benennung der Thematik von Gender und Mobilität. Hierdurch werden nicht nur die bestehenden Geschlechterverhältnisse und vorherrschenden Hierarchien innerhalb der Verkehrspolitik berücksichtigt, sondern die Weichen für eine stadtweite Mobilitätswende gestellt, die die Bedürfnisse aller gleichermaßen beachtet.

Auch in der Analyse der Projektebene, durch die Betrachtung der einzelnen Planungsschritte im Projekt *freiRaum Ottensen*, konnte die Umsetzung der Strategien gendersensibler Planung festgestellt werden. Während beispielsweise die nutzer:innenspezifischen Beteiligungsformate zur Stärkung der Teilhabe vielfältiger Gruppen am Planungsprozess beigetragen haben, berücksichtigen die Entwürfe zum Verkehrskonzept für den Stadtteil Ottensen auch marginalisierte Gruppen. Es werden gezielt Maßnahmen für Kinder und Jugendliche sowie alte Menschen getroffen, wie beispielsweise breite Fußwege, attraktive Platzgestaltung mit ausreichend Sitzmöglichkeiten, verbesserte Querungsmöglichkeiten und autofreie Straßenzüge.

Die ganzheitliche Analyse der Verkehrsplanungspraxis hat nicht nur gezeigt, dass gendergerechte Planung auf allen Planungsebenen ansetzen muss, um in der Praxis anzukommen, sondern auch, dass in der Hansestadt Hamburg die Strategien gendersensibler Verkehrsplanung bereits wahrnehmbar sind. Hieraus lässt sich ableiten, dass die Wissensbildung der Thematik von Gender und Mobilität unter Akteur:innen aus der Planung weiterhin verstärkt verfolgt werden sollte, um die Genderperspektive als festen Bestandteil in der Verkehrsplanung zu etablieren.

Hinsichtlich des Forschungsprozesses dieser Arbeit ist festzuhalten, dass der qualitative Forschungsansatz bis zu einem gewissen Grad von der Subjektivität der Forscherin oder des Forschers geleitet wird. Daher ist es notwendig eine Reflexion über den Forschungsprozess, das Design und die Methode in diese Arbeit aufzunehmen. Zunächst einmal war der qualitative Ansatz meiner Meinung nach für dieses Thema geeignet, da durch die Kombination einer Sekundärliteraturrecherche zunächst der Stand der Forschung ermittelt werden konnte und Referenzen für die Analyse entwickelt wurden. Die Analyse führte zur Verifizierung von Argumenten aus der Literatur und zur Weiterentwicklung des Forschungsthemas in Hinblick auf die Identifizierung neuer, aufkommender Herausforderungen von gendersensibler Verkehrsplanung. Ich betrachte das Forschungsziel als erfüllt, allerdings weist der Forschungsprozess gewisse Schwächen auf: Der erste Punkt, den ich in diesem Zusammenhang für diskussionswürdig halte, ist die Auswahl der Interviewpartner:innen. Um alle Planungsebenen vollumfänglich zu analysieren, wäre es wichtig gewesen, weitere Akteur:innen auf der übergeordneten Planungsebene zu befragen. Aufgrund der begrenzten zeitlichen Ressourcen und der Hürde der Kontaktaufnahme mit Entscheidungspersonen in der BVM konnte dem nicht nachgegangen werden. Hierdurch sind auf übergeordneter Planungsebene Entscheidungsprozesse unberücksichtigt geblieben, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Rahmenbedingungen von

Verkehrsplanungsprozessen in der Hamburger Planungspraxis nehmen. Diese Forschungslücke konnte weitestgehend durch die empirischen Daten aus den Interviews mit den Genderexpertinnen behoben werden, in dem Erfahrungswerte aus Entscheidungsprozessen in anderen deutschen Städten hinzugezogen wurden. Darüber hinaus besteht in der Übertragbarkeit von den ermittelten Erfolgsfaktoren auf weitere Städte die Herausforderung des Einflusses von lokalen Gegebenheiten. Diese beeinflussen die Handlungsspielräume von Planenden maßgeblich, so dass die Einzelfallbetrachtung, bei der Implementierung gendersensibler Planung, nicht vernachlässigt werden darf.

Alles in allem hat diese Arbeit dazu beigetragen das positive Potenzial von GM in der Verkehrsplanung zu erkennen, geeignete Strategien zur Umsetzung darzulegen und gleichzeitig Erfolgsfaktoren abzubilden, die die Implementierung von GM in die Planungspraxis fördern. Nicht nur zur Förderung einer vielfältigeren Verkehrsplanung, sondern auch für die nachhaltige Gestaltung von Verkehrssystemen ist es unerlässlich sich den genderspezifischen Mobilitätsverhalten bewusst zu sein und Forschungsprojekte weiterzuentwickeln, die sich auf die Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten konzentrieren. Um die Mobilitätswende voranzutreiben, schlage ich vor, mehr empirische und interdisziplinäre Forschung zu betreiben und akademische Debatten aus ähnlichen Bereichen zu berücksichtigen, wie z.B. Ansprüche von Migrantinnen und Migranten, sexuellen Minderheiten oder Menschen mit physischen und psychischen Behinderungen an Verkehrssysteme.

Die zukünftige Mobilität nicht nur nachhaltig, sondern gleichzeitig sozial gerecht zu gestalten, sollte der allgemeine Anspruch innerhalb der Planung sein. Nur so können Verkehrssysteme entstehen, die die vielfältigen Bedürfnisse gleichberechtigt berücksichtigen und damit für alle gleichermaßen funktionieren. Dadurch kann die Herangehensweise an eine der großen Herausforderungen unserer Zeit, die Umsetzung der Mobilitätswende, verbessert werden und soziale Teilhabe durch Mobilität für alle geschaffen werden.

## Literaturverzeichnis

- Agentur für Gleichstellung im ESF (Hrsg.) (2014): Gender Mainstreaming im Europäischen Sozialfonds - Ziele, Methoden, Perspektiven. Berlin: Bundesministerium für Arbeit und Soziales.
- Ahrens, G.-A. (2018): Verkehrsplanung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, Hannover: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung, S. 2805-2815.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2021): Ein Jahr Mobilitätswende in Hamburg – Eine gemischte Bilanz. In: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Hrsg.): Radcity – Das Magazin des ADFC Hamburg, Hamburg: ADFC Hamburg, S. 7-10.
- Allianz vielfältige Demokratie (2017): Wegweiser breite Bürgerbeteiligung. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung.
- architektinnen initiative (o.J.): Gender Planning – mehr als gute Planung.  
<https://architektinnen-initiative.de/gender-planning-mehr-als-gute-planung/>  
[Zugriff: 26.01.2023]
- ARGUS Stadt und Verkehr (2022): freiRaum Ottens-n - Das autoarme Quartier. Bericht zum Verkehrskonzept. Hamburg: Bezirksamt Altona.
- Bauhardt, C. (2004): Zu Theorie und Politik räumlicher Planung. In: C. Bauhardt (Hrsg.): Entgrenzte Räume, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S: 17-33.
- Bauhardt, C. (2006a): Gender Mainstreaming in der Verkehrspolitik - Anstöße aus der feministischen Verkehrsforschung. In: Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): Gleiche Mobilitätschancen für alle! Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr, Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung, S: 9-11.
- Bauhardt, C. (2006b): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Ergebnisse und Perspektiven feministischer Verkehrsforschung und -kritik. In: Ministerium für Generationen, Familie, Frauen und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen. (Hrsg.): Demografischer Wandel, Die Stadt, die Frauen und die Zukunft, Düsseldorf: Ministerium für Generationen, Familie, Frauen und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen, S. 385-414.
- Becker, R. (1997): Frauenforschung in der Raumplanung - Versuch einer Standortbestimmung. In: Bauhardt, C. und R. Becker (Hrsg.): Durch die Wand!: Feministische Konzepte zur Raumentwicklung, Pfaffenweiler: Centaurus, S: 11-32.
- Becker, R. (1998): Zu kurz gesprungen? Anmerkungen zum vielschichtigen Unbehagen über den Stand feministischer Planung – Überlegungen zu einer Neuorientierung. In: Freiräume, H. 10, 151-170.
- Becker, R. (2004): Raum: Feministische Kritik an Stadt und Raum. In: Becker, R. und B. Kortendiek (Hrsg.): Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung, Wiesbaden: VS

Verlag für Sozialwissenschaften(S. 806-819). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 652.664.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (2022): Bündnis für den Rad- und Fußverkehr. Hamburg: Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (2023): Organisationsplan Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). 01. 01 2023. <https://www.hamburg.de/content-blob/14031830/01ef4d0293dd05af46a52b0d552fdc2f/data/organigramm-bvm.pdf> [Zugriff: 26.01.2023]

Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (2021): ITS 2021 Gender und Inklusion auf dem ITS Weltkongress. 12.10. 2021. <https://www.hamburg.de/bwfgb/15462446/its-gender-inklusion/> [Zugriff: 26.01.2023]

Bendl, R., Leitner, A., Rosenbichler, U. und C. Walenta (2007): Geschlechtertheoretische Perspektiven und Gender Mainstreaming. In: EQUAL-Entwicklungspartnerschaft QEGM (Hrsg.), Qualitätsentwicklung Gender Mainstreaming. Band 2: Grundlagen, S. 31-61.

Bersch, A.-K., und L. Osswald (2021): An Alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität - Wir kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung. Berlin: Technische Universität Berlin.

Best, H., und M. Lanzendorf (2005): Division of labour and gender differences in metropolitan car use: An empirical study in Cologne, Germany. In: Journal of Transport Geography, H. 13 (2), S. 109-121.

Bezirk Altona. (o.J. ): freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier. Rückblick 2022 und Ausblick 2023. <https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/16785238/rueckblick-2022-und-ausblick-2023/> [Zugriff: 26.01.2023]

Bezirk Altona. (o.J.): Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt. <https://www.hamburg.de/altona/dezernat-wirtschaft-bauen-und-umwelt/> [Zugriff: 26.01.2023]

Bezirksamt Altona (2021a): Beteiligungskonzept freiRaum Ottensen. Hamburg: Bezirksamt Altona.

Bezirksamt Altona (2021b): Evaluation des temporären Flanierquartiers ,Ottensen macht Platz in Hamburg-Altona. Hamburg: Technische Universität Hamburg (TUHH).

Bezirksamt Altona. (o.J.a). freiRaum Ottensen - Das autoarme Quartier. <https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/> [Zugriff: 26.01.2023]

Bezirksamt Altona. (o.J.b). freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier. Dokumentation der Beteiligungsformate 2021. <https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/15826456/dokumentation-beteiligungsformate/> [Zugriff: 26.01.2023]

Bezirksversammlung Altona (2020): Beschluss A/BVG/123.30-01. Autoarmes Ottensen: Verkehrswende gemeinsam gestalten. Hamburg: Bezirksversammlung Altona.

Blatter, J., Langer, P. C., und C. Wagemann (2018): Qualitative Methoden in der Politikwissenschaft. Eine Einführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

BMDV (2019): Mobilität in Deutschland - MiD Ergebnisbericht. Bonn: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH.

BMFSFJ (2019): Gender Care Gap - ein Indikator für Gleichstellung. 27. 08 2019.  
<https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/gleichstellung/gender-care-gap/indikator-fuer-die-gleichstellung/gender-care-gap-ein-indikator-fuer-die-gleichstellung-137294>  
[Zugriff: 26.01.2023]

BMVBS und BBR (2006): Städtebau für Frauen und Männer. Das Forschungsfeld „Gender Mainstreaming im Städtebau“ im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau. Bonn: Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung.

Bogner, A., Littig, B., und W. Menz (2014): Interviews mit Experten. Eine praxisorientierte Einführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (o.J.): Gender Mainstreaming. Berlin: BMFSFJ.

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2023): Lexikon der Entwicklungspolitik. Gender-Mainstreaming.  
<https://www.bmz.de/de/service/lexikon/gender-57490> [Zugriff:14.02.2023]

Bundeszentrale für politische Bildung (o.J.): Care-Arbeit.  
<https://www.bpb.de/themen/familie/care-arbeit/> [Zugriff: 26.01.2023]

Bundeszentrale für politische Bildung (2020): Nachholende Modernisierung im Westen: Der Wandel der Geschlechterrolle und des Familienbildes.  
<https://www.bpb.de/themen/deutsche-einheit/lange-wege-der-deutschen-einheit/316321/nachholende-modernisierung-im-westen-der-wandel-der-geschlechterrolle-und-des-familienbildes/> [Zugriff: 16.02.2023]

Cerwenka, P., Hauger, G., Hörl, B. und M. Klamer (2007): Handbuch der Verkehrssystemplanung. Wien: Österreichischer Kunst- und Kulturverlag.

Dehnert, C. (2021): femMit Magazin - Städte für alle: Gender Planning ist das falsche Wort. 19. 11 2021  
<https://femmit-mag.de/staedte-fuer-alle-gender-planning-ist-das-falsche-wort/>  
[Zugriff: 26.01.2023]

Die Bundesregierung (2019): Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien. Berlin: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat.

Dresing, T., und T. Pehl (2018): *Praxisbuch Interview, Transkription und Analyse. Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende*. 8. Auflage. Marburg: Eigenverlag.

- FFG (o.J.): Gender - Bedeutung und Hintergrund.  
<https://www.ffg.at/gender/bedeutung-hintergrund#EqualityPlan> [Zugriff: 26.01.2023]
- FGSV (2011): Gender Mainstreaming im Verkehrswesen. 05.2023.  
[https://www.fgsv.de/fileadmin/road\\_maps/GM\\_Einfuehrung.pdf](https://www.fgsv.de/fileadmin/road_maps/GM_Einfuehrung.pdf) [Zugriff: 26.01.2023]
- FGSV (2012): Gender Mainstreaming im Verkehrswesen. Köln: FGSV, AK Gender und Mobilität.
- FGSV (o.J.): Gender und Mobilität.  
<https://www.fgsv.de/netzwerk/gremien/ag-1-verkehrsplanung/11-grundsatzfragen-der-verkehrsplanung>. [Zugriff: 26.01.2023]
- FIS (2013): Zielorientierter Planungsprozess. 14.08.2013.  
<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/415008/?print=true> [Zugriff: 26.01.2023]
- Frölich v. Bodelschwing, F., und U. Bauer (2017): 30 Jahre Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung. Erfahrungen und Perspektiven. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2014): Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser. Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg. Hamburg: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.  
<https://www.hamburg.de/contentblob/4309812/72bbf7e42477706605e49ed206a8e7a2/data/broschuere-perspektiven.pdf> [Zugriff: 26.01.2023]
- Freie und Hansestadt Hamburg (2020): Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt. Hamburg: Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.  
<https://www.hamburg.de/content-blob/13350134/80d2e53670456aab8a093e5376185933/data/d-hamburger-mass-leitlinien-zur-lebenswerten-kompakten-stadt.pdf> [Zugriff: 26.01.2023]
- Frey, O., und J.S. Dangschat (2005): Stadt- und Regionalsoziologie. In: Kessl, F., Reutlinger, C., Maurer, S., und O. Frey (Hrsg.): Handbuch Sozialraum, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 143-164.
- Friesecke, F. (2017): Aktivierung von beteiligungsschwachen Gruppen in der Stadt- und Quartiersentwicklung. In: Bauer, H., Büchner, C., und L. Hajasch (Hrsg.): Partizipation in der Bürgerkommune, Potsdam: KWI Schriftreihen, S. 117-138.
- GFMK (2021): Beschlüsse und Entschließungen der 31. Konferenz der Gleichstellungs- und Frauenministerinnen und -minister, -senatorinnen und -senatoren der Länder. Schwerin: GFMK.
- Groll, T. (2021): "Wir müssen das Dorf zurück in die Stadt bringen". Interview mit Eva Kail. 12.02.2021.  
[https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-02/stadtplanung-wien-eva-kail-gender-planning-frauen?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-02/stadtplanung-wien-eva-kail-gender-planning-frauen?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F)  
[Zugriff: 26.01.2023]

Gwisdalla, M. (2007): Eine Stadt für alle? Gender und Diversity in der räumlichen Planung. In: Femina Politica : Zeitschrift für feministische Politik-Wissenschaft, H. 16, S. 67-78.

hamburg.de (o.J.a): Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.  
<https://www.hamburg.de/bvm/wir-ueber-uns/> [Zugriff: 26.01.2023]

hamburg.de (o.J.b): Stadt- und Umweltverträglichkeit - Verkehrsentwicklung.  
<https://www.hamburg.de/bvm/verkehrsentwicklung/> [Zugriff: 26.01.2023]

Hammerschmid, P., Holler, F., Löffler, L., und F. Schuster (2016): Kommunen der Zukunft. Berlin: Institut für den öffentlichen Sektor.

Heimwegtelefon e.V. (o.J.). Heimwegtelefon.  
<https://heimwegtelefon.net> [Zugriff: 26.01.2023]

Hermann-Lobreyer, M. (2007): Die Verbesserung des öffentlichen Personen-nahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen mithilfe von Gender Planning am Beispiel der Region Stuttgart. Stuttgart: Institut für Geographie der Universität Stuttgart.

Hoffelner, A. (2018): Geschlecht und Stadtplanung - Geschlechterverhältnisse in der österreichischen Stadtplanung. In: GW-Unterricht, H. 149, S. 5-15.

Huning, S. (2018): Feminismus und Stadt. In: Rink, D., und A. Haase (Hrsg.): Handbuch Stadtkonzepte - Analysen, Diagnosen, Kritiken und Visionen, Opladen: Verlag Barbara Budrich, S. 107-128.

Kaiser, R. (2014): Qualitative Experteninterviews. Konzeptionelle Grundlagen und praktische Durchführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Klaas, K. (2021): Mobilität von Frauen für Frauen. Warum eine ökologische Verkehrswende auch feministisch sein muss. 05.02.2021.  
<https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/feministische-verkehrspolitik>  
[Zugriff: 26.01.2023]

Knoll, B. (2006): Verkehrs- und Mobilitätserhebung: Einführung in Gender Planning. Dissertation, Technische Universität Wien.

Knoll, B. (2017): Gender & Mobilität. Herausforderungen und Grenzen beim Messen des Unterwegs-Seins von Menschen aus einer Gender-Perspektive. In: Wroblewski, A., Kelle, U., und F. Reith (Hrsg.): Gleichstellung messbar machen. Grundlagen und Anwendungen von Gender- und Gleichstellungsindikatoren, Wiesbaden: Springer VS, S. 129-148.

Knoll, B., und Szalai, E. (2003): Männerpläne. Gender Mainstreaming als sinnvolle Strategie für Landschaftsplanung. In: An.schläge - Die feministische Monatszeitschrift, S.16-19.

Knoll, B., & Szalai, E. (2012): Gleichstellung und Emanzipation planen: Frauenbelange und Gender-Aspekte in Stadtplanung und Architektur in Österreich. In: B. Stiegler (Hrsg.):

Erfolgreiche Geschlechterpolitik. Ansprüche – Entwicklungen – Ergebnisse, Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung, S. 97-104.

Krause, J. (2007): Genderbelange in der Verkehrsplanung. In: Wichmann Verlag (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Für die Praxis in Stadt und Region, Heidelberg: Wichmann Verlag, H. 46, Ergänzungslieferung 02/07, S. 1-33.

Krause, J. (2021): Gender Planning: Mit Plan zu einer gendergerechten Mobilität. Braunschweig: plan & rat.

Krizek, K. J., Jo Johnson, P., und N. Tilahun (2005): Gender Differences in Bicycling Behavior and Facility Preferences. Washington D.C.: Transportation Research Board.

Krüger, A. (2021): Emanzipatorisches Wohnen - Myra Warhaftigs Beitrag zur Internationalen Bauausstellung 1984/87. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing.

Kutschinske, K., & Meier, V. (2000): "...sich diesen Raum zu nehmen und sich freizulaufen..." Angst-Räume als Ausdruck von Geschlechterkonstruktion. In: Geographica Helvetica, Jg. 55, H. 2, S. 138-145.

Lehner, K. (2021): Wien als Vorreiterin. „Stadtplanung ist nie egschlechterneutral“. 12. 03 2021.  
<https://orf.at/stories/3204407/> [Zugriff: 26.01.2023]

LIFE Bildung Umwelt Chancengleichheit e.V. (Hrsg.) (2002): gerecht mobil - Gendergerechte Mobilität in der Praxis. Berlin: LIFE Bildung Umwelt Chancengleichheit e.V.

Müller, M. (2017): Systematische Analyse ausgewählter Handlungsfelder und Identifikation konkreter Handlungsansätze im Handlungsfeld Nahmobilität. Wuppertal: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH.

MA 18 (2013): Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung. Wien: MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Martens, S. (2002): *Ergebnisse der Studie "Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg"*. Baden-Württemberg: TA-Akademie.

Mayring, P. (1991): Qualitative Inhaltsanalyse. In Flick, U., von Kardoff, E., Keupp, H. von Rosenstiel, L., und S. Wolff (Hrsg.): Handbuch qualitative Forschung: Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen, München: Beltz-Psychologie Verl. Union, S. 209-213.

McGuckin, N., und Y. Nakamoto (2005): Differences in Trip Chaining by Men and Women. Washington D.C.: Transportation Research Board.

Meyer-Wellmann, J., und Y. Zysk (2021): Braucht Hamburg eine "feministische Verkehrspolitik?". 17. 07 2021.  
<https://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article232808977/Braucht-Hamburg-eine-feministische-Verkehrspolitik.html> [Zugriff: 26.01.2023]

- Omnitrend GmbH (2015): Zu Fuß gehen in Wien. Wien: Stadt Wien - Ma 18.  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/studie-2015/> [Zugriff: 26.01.2023]
- Pauls, K., und S. Martens (2001): Gendergerechte Verkehrsplanung - Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche Planungshilfe. Arbeitsbericht. Stuttgart: Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg.
- plan & rat (2007): Qualitätssicherung der Entwurfsplanung der Stadtbahnverlängerung Zähringen unter Berücksichtigung von bedarfs- und gendergerechten Aspekten. Dokumentation. Braunschweig: plan & rat.
- Plan International Deutschland e.V. (2020): Safe in the City? Hamburg: Plan International Deutschland e.V.
- Rudnicka, J. (2022): Frauenanteil in der Professorenschaft in Deutschland im Jahr 2021 nach Fächergruppen. 04. 10 2022.  
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/197908/umfrage/frauenanteil-in-der-professorenschaft-nach-faechergruppen/> [Zugriff: 26.01.2023]
- Ruhne, R. (2011): Raum Macht Geschlecht. Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum. 2. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag.
- Sauer, A. (2014): Gender und Nachhaltigkeit - institutionalisierte Gleichstellungsarbeit und Gender Mainstreaming im Umweltbundesamt. In: GENDER, H. 1, S. 26-43.
- Schubert, A. (2021): Rathauskoalition fordert gendergerechte Verkehrsplanung. 02.02.2021.  
<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-verkehrsplanung-geschlechtergerechtigkeit-1.5193198> [Zugriff: 26.01.2023]
- Senat der Freien und Hansestadt Hamburg Personalamt (2022): Erfahrungsbericht zur Umsetzung des Hamburgischen Gesetzes zur Gleichstellung von Frauen und Männern im öffentlichen Dienst (Hamburgisches Gleichstellungsgesetz - HmbGleiG 2021). Hamburg: Senat der Freien und Hansestadt Hamburg Personalamt.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2015): BerlinStrategie. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.
- Siemonsen, K., und G. Zauke (1991): Sicherheit im öffentlichen Raum : städtebauliche und planerische Massnahmen zur Verminderung von Gewalt. Zürich: eFeF-Verlag.
- SPD, Bündnis 90/ Die Grünen und FDP (2021): Mehr Fortschritt wagen - Koalitionsvertrag 2021 - 2025 zwischen SPD, Bündnis 90/ Die Grünen und FDP. Berlin.
- Spitzner, M. (2002): Zwischen Nachhaltigkeit und Beschleunigung. Technikentwicklung und Geschlechterverhältnisse im Bereich Verkehr. In: Zeitschrift für Technikfolgenabschätzung in Theorie und Praxis, H. 2 (11), S. 56-69.
- Stadt Freiburg im Breisgau (o.J.): Gender Budgeting.  
<https://www.freiburg.de/pb/205980.html> abgerufen [Zugriff: 26.01.2023]

Stadt Wien (o.J.): Sicherheit im öffentlichen und halböffentlichen Raum. Wien: Stadt Wien - Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Bauten und Technik.

Stadt Wien (2013): *STEP 2025 - Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung*. Wien: MA 18 - Stadt Wien.

Stadt Wien. (2014): *STEP 2025*. Wien: MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Stadt Wien (o.J.): 4 R-Methode im Gender Mainstreaming.

<https://www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/grundlagen/4r-methode.html>  
[Zugriff: 26.01.2023]

Statistisches Amt für Hamburg (2021): Regionaldaten für Ottensen. 31. 12 2021

<https://region.statistik-nord.de/detail/1000000000000000/2/1716/227700/> [Zugriff: 26.01.2023]

Statistisches Bundesamt (2018): Arbeitsmarkt auf einem Blick - Deutschland und Europa. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt (Destatis).

Statistisches Bundesamt (2019): Gleichstellungsindex 2018 - Gleichstellung von Frauen und Männern in den obersten Bundesbehörden. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt (Destatis).

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2022): Pressemitteilung 21/2022 Frauenanteil in MINT-Studienfächern auf 31 % gestiegen. 11.02.2022.

[https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2022021?TSPD\\_101\\_R0=083bd47448ab200096b31e4ef896e04edcc74f16f111d6c987513c31f8ea5af4585a39634292a456084eab2e13143000bd4d60b56989e1d193df99b85322c56489a97d0ac84657ce5ec749a17d81cef9c2d231987dff940abd5b8](https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2022021?TSPD_101_R0=083bd47448ab200096b31e4ef896e04edcc74f16f111d6c987513c31f8ea5af4585a39634292a456084eab2e13143000bd4d60b56989e1d193df99b85322c56489a97d0ac84657ce5ec749a17d81cef9c2d231987dff940abd5b8) [Zugriff: 26.01.2023]

TInnGO (2023): TInnGO Tools.

<https://tinngo.sboing.net/#repository> [Zugriff: 26.01.2023]

Umweltbundesamt (2020): Planungsebenen, Planungsräume - Stufen der räumlichen Planung. 12.10 2020.

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/planungsinstrumente/planungsebenen-planungsraeume-stufen-der#bundesebene> [Zugriff: 26.01.2023]

Umweltbundesamt (2020): Verkehrswende für ALLE - So erreichen wir eine sozial gerechte und umweltverträgliche Mobilität. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

Umweltbundesamt (2021): Umweltbundesamt - Emissionsquellen. 05. 07 2021.

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#abfall-und-abwasser> [Zugriff: 26.01.2023]

Umweltbundesamt (2022): Umweltgerechtigkeit stärker verankern. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

Vallee, D., Engel, B., und W. Vogt (2021): Stadtverkehrsplanung. Band 3 - Entwurf, Bemessung und Betrieb, 3. Auflage. Berlin: Springer Vieweg.

VCD (2021): Mobilität von Frauen für Frauen: Warum eine ökologische Verkehrswende auch feministisch sein muss. 05.02.2021.

<https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/feministische-verkehrspolitik>  
[Zugriff: 26.01.2023]

Veth, S., und B. Nohr (2002): Gender Mainstreaming - kritische Reflexionen einer neuen Strategie. Berlin: Karl Dietz Verlag Berlin GmbH.

Viola Walk Home (2022): Viola Walk Home.

<https://violawalkhome.com> [Zugriff: 26.01.2023]

Wischermann, U. (2016): Feministische Theorien zur Trennung von privat und öffentlich - Ein Blick zurück nach vorn . In: Feministische Studien, S. 23-34.

Women in Mobility (2022): Women in Mobility.

<https://www.womeninmobility.org> [Zugriff: 26.01.2023]

Zentrum Frau in Beruf und Technik (ZFBT) (2006): Gender Mainstreaming für Planungswettbewerbe - Arbeitshilfe für die Auslobung und Teilnahme. Castrop-Rauxel: ZFBT (Hrsg.).

## Anhang

### A) Interview Projektleitung „freiRaum Ottensen“ - Bezirksamt Altona

#### Fragebogen A\*

#### Einführung

1. Name und Zuständigkeitsbereich im *Bezirksamt Altona*
2. Aufgabe als Projektleitung im Projekt „*freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier*“

#### Vorplanung des Projektes

3. Welche Hauptziele und Zielgruppen wurden vor Projektstart festgelegt und woraus lassen sich diese ableiten?
4. Welche Herausforderungen ergaben sich aus der Ziel- und Zielgruppenentwicklung in der Vorplanung?
5. Gab es schon in der Ausschreibung konkrete Anforderungen, die auf bestimmte Zielgruppen abgezielt haben?
6. Welche Anforderungen hinsichtlich Beteiligung und Partizipation wurden bei der Auswahl des Planungsbüros berücksichtigt?

#### Umsetzungsprozess

7. Auf welchen Kriterien basiert die Auswahl der Fokusgruppen (Barrierefreiheit, Kinder- und Jugendliche)?
8. Wie unterscheidet sich das Beteiligungsformat der Fokusgruppen zu den übrigen Beteiligungsformaten?
9. Welche Erfolge lassen sich aus den zielgruppenspezifischen Beteiligungen ableiten und an welchen Parametern messen Sie den Erfolg?
10. Gab es Herausforderungen in den zielgruppenspezifischen Beteiligungsformaten?  
Wenn ja, welche?
11. In welcher Form wurden die Ergebnisse aus den Fokusgruppen berücksichtigt?

#### Evaluation und Ausblick

12. Wie wurde das Projekt evaluiert?
13. Welche Erfolgsfaktoren lassen sich aus dem Projekt für weitere Beteiligungsformate/ Projekte ableiten?

---

\* Das Layout des Fragebogens wurde dem Layout der Diplomarbeit angepasst; der Inhalt wurde nicht verändert.

## Transkript Interview A: Projektleitung „freiRaum Ottensen“ - Bezirksamt Altona

Interviewpartner: Bastian Hagmaier

Datum: 06.12.2022

Ort: Online

*Begrüßung, Small-Talk, Klärung der Formalien zum Interview*

*Interview 00:00 bis 26:31*

1 **HF:** Vielleicht eine kurze Einführung zu Ihrer Person und Ihrem Zuständigkeitsbereich im  
2 Bezirksamt Altona.

3 **BH:** Eine kurze Einführung. Was mach ich überhaupt? Bastian Hagmaier. Ich bin Projektleiter  
4 im Bezirksamt Altona für das Projekt *freiRaum Ottensen*. Wir sind organisatorisch eingebettet  
5 in das *Fachamt für Management öffentlichen Raumes*. Das heißt eine Organisationseinheit, die  
6 sich mit allen Fragen und Belangen rund um den öffentlichen Raum dreht. Darin gibt es eine  
7 Abteilung, in der unter anderem das Thema Verkehr und Mobilität zu Hause ist. Das bildet sich  
8 bei uns dann in Abschnitten ab. Der kleine Deepdive in die Verwaltungsstruktur ist damit dann  
9 auch vorbei. Wir sind Teil des Abschnitts Mobilität. Das heißt, es ist ein Verkehrsprojekt, was  
10 aber sehr viele Fragestellungen, auch ganzheitlich, versucht mitzudenken. Als Projektleitung  
11 ist meine Aufgabe vor allem zu gucken, dass die zentrale Projektsteuerung, also was ist der  
12 zeitliche Rahmen, wie finanziert sich dieses Vorhaben, wie sieht es aus mit den Kapazitäten  
13 von Mitarbeitenden in dem Projekt etc., funktionieren. Darüber hinaus ist es natürlich auch ein  
14 intensiver Abstimmungsprozess mit allen möglichen beteiligten Stakeholdern. Dabei sitzen bei  
15 mir die Politik, also sowohl bezirkliche Politik als auch die behördeninternen Abstimmungs-  
16 prozesse: also mit höheren Fachbehörden, Landesebene, teilweise bei Finanzierungen auch auf  
17 Bundesebene relevante Gesprächspartner:innen. Genauso gucke ich aber natürlich auch auf die  
18 Beteiligungsformate und bin da dann auch meistens die Person, die im direkten Kontakt mit  
19 Bürgerinnen und Bürgern bei allem, was über ein persönliches Gespräch hinausgeht, dann  
20 sprachfähig sein muss.

21 **HF:** Und das greift dann auch schon ein bisschen in die zweite Frage: Ihre Aufgabe als Pro-  
22 jektleitung speziell bei *freiRaum Ottensen*?

23 **BH:** Genau. Ich glaube, was vielleicht im Vergleich zu klassischen oder anderen Planungsver-  
24 fahren ein bisschen mehr Gewicht bei uns hat, ist genau diese Abstimmung mit der Politik. Das  
25 entsprechend zugeordnete Fachgremium in der Bezirksversammlung Altona, also dem entspre-  
26 chenden parlamentarischen Rahmen auf kommunaler Ebene, ist der Verkehrsausschuss also ein

27 Fachausschuss und der tagt bei uns grob alle 14 Tage. Jetzt ist *freiRaum Ottensen* nicht immer  
28 ein ausführliches Thema dort, aber wir sind dann ein immer aufgerufener Tagesordnungspunkt.  
29 Das heißt, das ist zeitweise ein sehr, sehr intensiver Abstimmungsprozess gewesen und das ist  
30 natürlich nicht bei jedem Verkehrsprojekt in dem Umfang gewährleistet und auch nicht immer  
31 gegeben. Das hat viel auch mit der Historie des Projekts zu tun. Bei *Ottensen macht Platz* haben  
32 Sie vielleicht auch ein bisschen reingucken können im Vorfeld – ein Verkehrsversuch der Ende  
33 19 Anfang 20 gelaufen ist. Und das hat natürlich einfach unglaublich viel Diskussionspotenzial  
34 mitgebracht. Genau. Aber ansonsten ist es wie klassisch auch eine Projektsteuerung, eine Pro-  
35 jektaufsicht und Verantwortung für Finanzen und Verantwortung für das Personal, was dazu-  
36 gehört.

37 **HF:** Der nächste Fragenblock zielt auf die Vorplanung des Projekts ab – also was vorab passiert  
38 ist. Woraus sind die Ziele und die Zielgruppen vor Projektstart entstanden? Wie wurden diese  
39 festgelegt und woraus haben sie sich abgeleitet?

40 **BH:** Wir haben ja so ein bisschen diesen hybriden Prozess von Verkehrsversuch, der am Ende  
41 dazu geführt hat, dass es heute einen *freiRaum Ottensen* gibt. Das ist, glaube ich, der maßgeb-  
42 liche Track, der die gesamte Vorbereitung natürlich betrifft. Aber ich fange mal da an, wo *frei-*  
43 *Raum Ottensen* begonnen hat und *Ottensen macht Platz* so langsam vorbei war. Im Februar  
44 2020 gab es einen sehr umfassenden Beschluss der Bezirksversammlung, also dem entspre-  
45 chenden politischen Gremium auf Bezirksebene bei uns, die schon sehr viele der Hauptziele  
46 vorgegeben haben, zum Beispiel das Hauptziel Verkehrsberuhigung. Zum Beispiel den Entfall  
47 Parkflächen in vielen zentralen Straßen. Zum Beispiel den Vorrang von Fuß- und Radverkehr  
48 etc. Das kann man da auch noch mal ausführlich nachlesen, sie haben aber eben schon sehr früh  
49 den Rahmen gesetzt. Also so eine Art Spielfeld aufgezeichnet, in dem man sich bewegen kann.  
50 Sie haben aber auch ganz klar gesagt, dass nicht mehr Teil der Debatte ist, ob man ein Projekt  
51 haben möchte oder nicht. Und das hat der politische Auftrag von vornherein geregelt. Die Ziel-  
52 gruppen werden teilweise dort auch benannt. Explizit in diesem Beschluss aus 2020 werden  
53 adressiert die Anwohnerinnen und Anwohner, die Gewerbetreibenden vor Ort und noch mal  
54 der konkrete Lieferbedarf. Das sind auch so die Haupt Stakeholder aus unserer Perspektive.  
55 Wir haben aber zu Beginn des Projektes natürlich auch gesagt: wen brauchen wir denn noch,  
56 um mit dem Dialog voranzukommen? Das heißt, in unserem Beirat, der ganz gut unterschied-  
57 liche Stakeholder abbildet, sind unter anderem auch noch Bürgerinitiativen vor Ort mitberück-  
58 sichtigt. Es ist auch dabei, was an Fachverbänden in Hamburg so vorhanden ist, also ein Fuß-  
59 verkehrsverband, Fahrradverband, ein allgemeiner Verkehrsclub. Es sind diverse andere Stake-  
60 holder mit drin. Das ist auch ein bisschen das, was wir von vornherein als Zielsetzung gelegt

61 haben. Also möglichst viele Kompromisse dort aushandeln, wo es möglich ist. Es gibt Dinge  
62 da wird man keine Kompromisse machen können. Am Ende gibt es ein paar Regeln, wie öf-  
63 fentlicher Raum funktioniert, aber da frühzeitig irgendwie in den Dialog einzusteigen.

64 **HF:** Und Herausforderungen, die sich daraus ergaben? Vielleicht aus den Initiativen, die sich  
65 selbst geschlossen haben?

66 **BH:** Genau. Es gab eine Initiative, die entschieden hat, sie möchte aus dem Beirat aussteigen.  
67 Das ist natürlich erst im weiteren Prozess passiert. Das haben wir nicht eingeplant von vornhe-  
68 rein. Aber ich glaube, das war - in Führungszeichen - eine kleinere Geschichte am Ende, weil  
69 der Beirat weiterhin mit 16, jetzt nur noch mit 16 vorher mit 17 Leuten arbeitsfähig ist, und  
70 seine Sachen macht und da auch irgendwie in den Themen kritisch dabei ist. Ich glaube, was  
71 noch viel eher eine Herausforderung ist: es ist am Ende natürlich so, dass jede und jeder Kom-  
72 promisse machen muss, auf individueller Ebene. Wir haben zehn Quadratmeter Straße zur Ver-  
73 fügung und auf den zehn Quadratmetern können zwei Tische von einem Gastronomiebetrieb  
74 stehen, kann ein Parkbank sein und ein Pflanzkübel. Da kann aber auch ein Parkplatz drauf sein  
75 oder eine Ladezone. Und ich glaube so dieses Aushandeln im Detail, das ist sehr, sehr umfang-  
76 reich und passiert auch heute noch. Das passiert im Beirat. Das passiert mit Menschen vor Ort,  
77 die sich auf der Straße treffen und darüber diskutieren: Warum sollte meine Straße jetzt autofrei  
78 sein? Warum sollte sie es nicht sein? Wir hatten ja in der großen Brunnenstraße - vielleicht  
79 haben Sie es bei uns auf der Webseite gesehen - schon eine Straße komplett vom Kfz-Verkehr  
80 befreit, also dort den Durchgangsverkehr komplett rausgenommen. Das ist im Moment noch  
81 ein schwebendes Verfahren, also wir sind in der gerichtlichen Prüfung, aber das war für vier  
82 Wochen Realität und in den vier Wochen war es ein unglaublich bunter Straßenraum. Und jetzt  
83 gerade, wo es temporär wieder befahrbar ist, sind genau diese Debatten auch noch auf der  
84 Straße mitzubekommen. Ich glaube, es ist und bleibt sehr komplex, weil man sagt, die Zielset-  
85 zung ist es eine gemeinsame Einigung zu finden, die Kompromisse mit allem tut. Und ich  
86 glaube, dass das auch noch mal so ein bisschen die Zielgruppen des Prozesses breiter gefasst  
87 hat. Wir haben auch sehr viele Anspruchsgruppen aus der Verwaltung heraus. Wir haben zum  
88 Beispiel einen Denkmalschutz in Hamburg, der für uns unglaublich relevant ist, weil ganz viele  
89 denkmalgeschützte Gebäude, Flächen, Denkmal auf der Hauptstraße etc. eine Rolle spielen.  
90 Und auch die haben eine Anspruchshaltung und eine Idee davon, wie die Straße aussehen muss,  
91 nämlich so wie vor 100 Jahren. Und am besten verlegen wir wieder Straßenbahnschwellen drin.  
92 Und da muss man am Ende sehr gut abstimmen: Was ist realisierbar und wo kann man manchmal  
93 einen Kompromiss machen? Zum Beispiel ist in dem Verkehrskonzept, was wir mal beschlos-  
94 sen haben, ein Teil sehr klar Fahrrad und ein Teil mehr Fußverkehr. Weil wir gesagt haben, wir

95 werden nicht überall das Rad oder den Fußverkehr an erste Stelle packen können. Und das ist  
96 so ein bisschen das, was viel Herausforderungen mit sich bringt. Ich geh schon mal so ein biss-  
97 chen rüber zur nächsten Frage, zu den konkreten Anforderungen. Da haben wir relativ früh  
98 draufgesetzt. Also als wir das Beteiligungsverfahren ausgeschrieben haben, haben wir sehr früh  
99 gesagt, wir brauchen unterschiedliche Formate und wir brauchen auch eine Flexibilität, sich  
100 anzupassen an so einen Prozess. Wir sind ja eingestiegen in den Beteiligungsprozess mit einem  
101 Onlinedialog, Also das passierte im August des letzten Jahres und haben dann auch daraus  
102 abgeleitet, wo fehlen uns denn überhaupt noch Erkenntnisse? Also haben wir denn schon ganz  
103 viel. Die Aktivierung war ein relativ kurzer Prozess und sehr viele Leute sind sehr schnell ein-  
104 gestiegen in die Beteiligungsformat, haben sich proaktiv gemeldet. Wir mussten also nicht um-  
105 fangreiche House-Mailings machen oder ähnliches, um die Menschen dazu zu bewegen, sich  
106 einzubringen. Wir haben das öffentlich angekündigt, mit Stelltafeln etc. Und das haben wir von  
107 vornherein auch mit definiert. Das heißt, in der Ausschreibung, wie wir das Beteiligungsbüro  
108 gesucht haben, haben wir das festgelegt, aber auch in der Auswahl des Planungsbüros für das  
109 Verkehrskonzept. Jetzt ist das Verkehrskonzept kein abgeschlossener Prozess. Das wurde mal  
110 beschlossen und wir befinden uns jetzt in der Objektplanung, also zwei konkrete Baumaßnah-  
111 men. Da hat es ein geringeres Gewicht, weil ja das Verkehrskonzept das Ergebnis von dem  
112 Beteiligungsprozess ist. Aber auch da ist es so, dass natürlich das Planungsbüro da noch mit  
113 drauf achtet: Was kommt jetzt aus diesem Beirat raus? Wo gibt es gegebenenfalls mal eine  
114 Fragestellung, die man thematisieren kann?

115 **HF:** Also lag es auch ein bisschen daran, dass jetzt vorab schon der Verkehrsversuch durchge-  
116 führt wurde, dass das so einfach war, die Anwohnerinnen zu aktivieren?

117 **BH:** Also der Verkehrsversuch hat auf jeden Fall maßgeblich dazu beigetragen, dass nicht nur  
118 das Thema überall präsent ist: weil wenn für fünf Monate meine Straße vor der Tür anders  
119 aussieht, muss ich mich dazu positionieren, ob ich das jetzt gut finde oder nicht. Aber ich werde  
120 auf jeden Fall eine Meinung dazu bilden. Und es ist natürlich auch ein großes Interesse da  
121 gewesen. Wie geht es eigentlich weiter? Und das kann man schon so ein bisschen daran erken-  
122 nen, dass Ottensen macht Platz im Februar 2020 ausgelaufen ist, wir im Mai 2021 erst wieder  
123 eine Auftaktveranstaltung hatten, für *freiRaum Ottensen*. Und dazwischen war ein Jahr in An-  
124 führungszeichen wenig los. Üblicherweise verliert man dann über so eine Zeit auch sehr viele  
125 Interessierte. Wir hatten aber für diese Auftaktveranstaltung über 500 Anmeldungen und das so  
126 ein bisschen „out of the blue“. Wir haben ein Brief verschickt und gesagt: es geht wieder los,  
127 hört euch doch mal an, was wir vorhaben. Und das war für uns unglaublich positiv, dass dort  
128 so viel Interesse zurückkam. Er ist aber, glaube ich auch maßgeblich - das haben Sie aber ja

129 gerade schon so ein bisschen gemutmaßt - davon abhängig, dass es einen Verkehrsversuch vor-  
130 her gab.

131 **HF:** Ich habe gesehen, dass es zwei Fokusgruppen gab: einmal Barrierefreiheit und einmal  
132 Kinder und Jugendliche. Wonach wurde das festgelegt, dass es die beiden Fokusgruppen gibt  
133 und nicht irgendwelche anderen?

134 **BH:** Wie differenzieren wir eigentlich die Fokusgruppe als solches, also ich beziehe mich auf  
135 die die siebte und achte Frage. Zum einen haben wir mit diesem Onlinedialog eine sehr breite  
136 Meinung abgefragt. Wir haben 2000 Rückmeldungen bekommen. Was wünsche ich mir wo in  
137 meinem Stadtteil, wo gibt es Probleme, wo gibt es Verbesserungsbedarf etc. Gleichzeitig ist es  
138 natürlich so, dass man mit einem sehr breiten Format, wie mit so einem Onlineformat, einzelne  
139 Zielgruppen nicht so ganz im Blick hat. Bei der Auswertung dieses Onlinedialogs ist aufgefal-  
140 len, dass drei Gruppen, also Menschen mit Einschränkungen - es gab sehr wenig Rückmeldun-  
141 gen zu mangelnder Barrierefreiheit - bei einer Stadt mit relativ hohen Borden und einem Quar-  
142 tier mit großem Pflaster ist das sehr untypisch. Also da würde man erwarten, dass man mehr  
143 zurückbekommt. Es gab wenig Bedarfe von Kindern und Jugendlichen, was auch damit zu tun  
144 hat, dass ein Online-Behördenverfahren jetzt nicht so zugänglich ist für jemanden, der fünf oder  
145 sechs Jahre alt ist. Und es gab relativ wenig Rückmeldungen, ein paar mehr von Gewerbetrei-  
146 benden. Also die Lieferbedarfe konkret ansprechen oder sagen wo brauche ich denn eigentlich  
147 etwas, um mein Geschäft vernünftig ausführen zu können. Und daraus haben wir dann am Ende  
148 abgeleitet: für diese drei Zielgruppen müssen wir nochmal was tun. Und da sind zwei Formate  
149 daraus erwachsen. Bei den Gewerbetreibenden war es ein aufsuchendes Beteiligungsformat,  
150 das heißt, ein Team von dem beauftragten Büro hat nach und nach, ich glaube über 120 Ge-  
151 schäfte abgelaufen, dort so kurz Fragebögen ausgefüllt, Fragen gestellt, Rückmeldungen auf-  
152 genommen etc. Und bei der Barrierefreiheit und bei den Kindern und Jugendlichen hat es sich  
153 für uns angeboten, in Fokusgruppen zu gehen. In der Barrierefreiheit war es eine klassischere  
154 Fokusgruppe, also ein Thema, zu dem dann einzelne Teilnehmerinnen diskutiert haben, was  
155 dann am Ende auch dokumentiert und aufgenommen wurde. Bei den Kindern und Jugendlichen  
156 war es eher eine Art Workshopcharakter. Also auch da war das Interesse möglichst viel zu  
157 erfahren von dieser Zielgruppe. Es waren aber zwei Runden, die wir gemacht haben. Das eine  
158 war eine geschlossene Kitagruppe, das andere waren ein bisschen ältere Kinder, also zwischen  
159 sechs und zwölf, und wir haben einfach noch mal so ein bisschen ihren Blick auf die zukünftige  
160 Straße oder die zukünftigen Straßen dort geteilt. Und das erschien uns als am passendsten, weil  
161 ein Gestaltungsworkshop, der noch viel größer war, wäre nicht realisierbar gewesen in dem  
162 Zeitraum. Also wir brauchten ein Format, was dann auch einfach da ist, wenn man es braucht

163 und nicht noch drei Monate Vorbereitung braucht. Und weil es auch im zeitlichen Rahmen  
164 abbildbar ist. Weil die Frage, die wir uns bei vielen Beteiligungsformaten oft auch stellen müs-  
165 sen, ist: Ist es zumutbar für die interessierte Bevölkerung, daran teilzunehmen? Also wenn wir  
166 jetzt zweimal am Wochenende machen, dann gibt's denn einen oder die andere, die auch sagt:  
167 Ja, das ist schön, aber ich habe auch noch was anderes zu tun. Und da sind Fokusgruppen ein-  
168 fach nach unserer Meinung ein relativ gut geeignetes Mittel.

169 **HF:** In der Fokusgruppe „Barrierefreiheit“ waren dann auch mobilitätseingeschränkte Perso-  
170 nen?

171 **BH:** Genau. Wir hatten eine Mischung in der Fokusgruppe „Barrierefreiheit“ sowohl Be-  
172 troffene als auch Menschen, die mit anderen Menschen mit Einschränkungen arbeiten. Das  
173 heißt also die Leute aus dem Pflegekontext etc. Was auch glaube ich genau in der Kombi sehr  
174 gut war. Also wenn man nur mit Betroffenen zu tun hat, dann ist es natürlich so, dass die ihren  
175 eigenen Bedarf, aber vielleicht den Bedarf der Leute, die ihnen Unterstützung leisten, nicht so  
176 gut kennen. Und in der Kombination war das glaube ich ganz gut. Vor allem, weil es auch noch  
177 mal so ein bisschen den Blick geweitet hat, beispielsweise im Bereich: Welche Einschränkun-  
178 gen haben denn Menschen mit einer Sehbehinderung oder ähnliches? Also es war sehr breit  
179 gefasst, was dann auch Barrierefreiheit konkret bedeutet.

180 **HF:** Hatten Sie das Gefühl, das die Fokusgruppen ein Erfolg waren?

181 **BH:** Ich glaube, es war auf jeden Fall mehr als das, was wir vorher hatten. So aus dem Online-  
182 dialog heraus wäre es ein relativ dünn besetztes Thema gewesen, sowohl zu Kindern und Ju-  
183 gendlichen als auch zum Thema Barrierefreiheit. Ich glaube, dass wir in der Fokusgruppe Bar-  
184 rierefreiheit deutlich weitergekommen sind, was die fachliche Debatte betrifft. Das liegt auch  
185 daran, dass da Verbände dran teilgenommen haben, also konkret zwei Verbände, die sich auch  
186 mit dem Thema beschäftigen. Die natürlich schon politischen Standpunkte haben, eine Idee,  
187 Konzepte, was funktioniert, was funktioniert nicht. Bei den Kindern und Jugendlichen war aber  
188 umso interessanter, dass dort ganz spannende Ideen auf den Tisch kamen. In dem einen Work-  
189 shop wurde ein bisschen gemalt, gezeichnet, das heißt so ein bisschen eine andere Form von  
190 Ausdrucksarbeit, als das jetzt klassisch passiert, wenn der Bürger eine Eingabe einreicht oder  
191 eine E-Mail schreibt. Und insofern würde ich sagen, waren beide erfolgreich. Ich glaube, was  
192 man sich überlegen muss, ist, wenn man sagt, man möchte jetzt noch mehr von der Kinder- und  
193 Jugendbeteiligung. Also nicht nur das Format, das wir jetzt hatten - einmaliger Zeitpunkt, zwei  
194 Gruppen - dann muss man sich überlegen, ob man auch Planungsinformationen und so Zwi-  
195 schenstände nochmal viel zugänglicher macht. Das war zu dem damaligen Zeitpunkt noch nicht  
196 das Problem. Wir hatten noch kein Verkehrskonzept. Die Kinder und Jugendbeteiligung hat im

197 Herbst 2021 stattgefunden. Verkehrskonzept gibt es seit Frühjahr 2022. Wenn wir das ab heute  
198 wieder machen würden, hätten wir das Problem, dass das Verkehrskonzept X Seiten hat, diverse  
199 PowerPoint-Folien und große Karten. Und die sind jetzt nicht sehr zugänglich für eine Kita  
200 Gruppe. Also das ist glaube ich eine Sache, die man sich da noch mal fragen muss, je nachdem,  
201 in welchem Zeitpunkt man dann auch entsprechende Zielgruppen beteiligen möchte.

202 **HF:** Ja. Hätte man im Nachhinein vielleicht noch andere Fokusgruppen machen können aus  
203 Ihrer Perspektive? Oder war das so schon ganz gut ausgewählt?

204 **BH:** Wir überlegen immer mal wieder so ein bisschen, ob es Sinn macht, eine Fokusgruppe  
205 zum Thema Gewerbetreibende konkret zu haben. Also was sind die Bedarfe von Gewerben?  
206 Weil dieses aufsuchende Format die geringste Barriere war. Die üblichen Läden in Ottensen  
207 sind eigentümergeführt, das heißt, die Besitzer oder Eigentümer:innen sind auch vor Ort und  
208 dann kann man Sie dort antreffen. Gleichzeitig sind es auch einfach sehr konträre Ansprüche.  
209 Der Einzelhandel möchte gerne den Stellplatz für den Kunden vor der Tür haben. Der Gastro-  
210 nomiebetrieb eigentlich gerne seinen Gastrotisch. Und wenn dann noch ein Handwerker im  
211 Hinterhof ist, würde der aber gerne dort sein Fahrzeug abstellen. Und genau das kann man  
212 natürlich nicht auflösen, wenn man die Betriebe alle einzeln besucht. Das kann man in der  
213 Fokusgruppe nochmal ein bisschen mehr beleuchten. Auf der anderen Seite ist es wahrschein-  
214 lich, zumindest kennen wir das aus anderen Planungsprozessen sehr schwer, eine solche Gruppe  
215 dann noch voll zu bekommen, damit der Termin überhaupt für alle passt. Denn man braucht ja  
216 einen Termin, der nicht für den Handwerker zu spät ist, aber für den Einzelhandelsbesitzer doch  
217 auch bitte nach 21:00 liegt und der eine muss morgens um fünf wieder raus. Also es ist einfach  
218 unglaublich herausfordernd, da einen guten Fit für alle Zielgruppen zu finden.

219 **HF:** Ich glaube die Fragen haben wir schon so ein bisschen zusammengefasst, die da noch unter  
220 Umsetzungsprozess kommen. Gab es eine Evaluation des gesamten Projekts?

221 **BH:** Das Projekt ist ja noch nicht abgeschlossen, insofern läuft es noch. Es gibt eine Begleit-  
222 forschung seitens der Uni Düsseldorf, von der CIMT Nachwuchsforscher:innen Gruppe. Und  
223 die begleiten alle Beteiligungsformate, die wir durchgeführt haben, bis zum Beschluss dieses  
224 Verkehrskonzepts. Die haben auch die Arbeit des Beirats begleitet. Das heißt konkret, dass sie  
225 diese ganzen Sitzungen mitverfolgt haben, die entsprechend mitgeschrieben für sich und aber  
226 auch die Beteiligungsformate noch durch zusätzliche Befragungen begleitet. Es gab also eine  
227 Zeitpunkt-Null, vor *freiRaum Ottensen*, Befragungen in der Bevölkerung randomisiert, sowie  
228 eine Befragung jetzt danach, die jetzt gerade läuft. Also da gibt es noch keine Ergebnisse. Aber  
229 für diese Zwischenschritte gibt es da auf jeden Fall auch schon Erkenntnisse. Das ist noch nicht  
230 zusammengefasst im Sinne von: das ist das Ergebnis. Das ist das, wo jetzt auch Wissenschaft

231 ihre Zeit braucht, um zu sagen daraus entwickeln wir ein Paper, da machen wir eine Studie  
232 draus. Insgesamt ist das Forschungsvorhaben vergleichend angelegt für fünf Beteiligungspro-  
233 zesse, zwei davon in Hamburg, drei weitere an anderen Standorten in Deutschland. Und ich  
234 mutmaße mal, dass das auch noch ein bisschen dauert, bis die was haben. Aber Ansprechpartner  
235 an der Uni in Düsseldorf ist ein Tobias Escher. Bei dem kann man bestimmt auch immer nach-  
236 fragen, wenn es einen Bedarf an einen Zwischenstand gibt. Der ist da der Juniorprofessor, der  
237 die Forschungsgruppe leitet. Genau. Und was so ein bisschen die erste Ableitung ist, ist es gab  
238 auf jeden Fall einen sehr guten Rücklauf für die Beteiligungsformate. Also wir haben vor einer  
239 Woche uns mal mit den anderen Kommunen, die auch in diesem Pool der Forschungsgruppe  
240 sind, angeguckt, was so die ersten Ergebnisse aus den Befragungen sind. Und bei uns war ein-  
241 fach ein sehr hoher Rücklauf. Also wir haben eingeladen und das haben dann von - was waren  
242 das? Ich glaube auf 100 Teilnehmer - haben auch 40 Teilnehmer auch so eine Evaluation aus-  
243 gefüllt und einen Fragebogen beantwortet und ihre Meinung da noch mal kundgetan. Und das  
244 war in vielen anderen Fällen deutlich schwächer besetzt, was ein sehr hohes Interesse irgendwie  
245 der Bevölkerung zu bieten.

246 **HF:** Meinen Sie, das könnte auch an der Bevölkerung in Ottensen liegen?

247 **BH:** Ja, also es hat auch ganz sicher demografische Faktoren. Wir haben eine sehr, sehr bunt  
248 gemischte, aber durchaus gut situierte Klientel. Das heißt also, das Durchschnittseinkommen  
249 ist ein bisschen höher als im Hamburger Durchschnitt. Wir haben aber auch eine sehr große  
250 Vielfalt an Altersgruppen. Also es geht viel von der jungen Familie mit Kindern irgendwie weit  
251 bis über 80 hinaus. Und Leute, die irgendwie sagen, ich bin vor 70 ja nach Ottensen gezogen  
252 und das war doch alles ganz anders. Dadurch hat man aber auch sehr viele Menschen, die sagen:  
253 Ich interessiere mich für meinen Stadtteil und ich möchte mich dafür sehr stark einbringen. Und  
254 das hat man natürlich nicht überall, wo es um das Thema Verkehr und Mobilität geht. Insofern  
255 ist es, glaube ich, so ein Mix aus: man hat einen Verkehrsersuch, man hat ein grundsätzlich  
256 großes Interesse der Bevölkerung am Wandel in ihrem eigenen Stadtteil und man hat natürlich  
257 noch eine sehr spezifische Bevölkerungsstruktur.

258 **HF:** Haben Sie jetzt noch andere Projekte, die ein bisschen in die Richtung gehen? Mit *frei-*  
259 *Raum Ottensen* als so ein Vorbildprojekt quasi?

260 **BH:** Also noch nicht heute, also im Sinne von im Laufe der nächsten Wochen und Monate. Es  
261 gibt in Hamburg noch einen weiteren Verkehrsversuch, der dieses Jahr im Sommer gelaufen  
262 ist. Den hat ein anderer Kollege aus einem anderen Bezirk gemacht, das war die *Flaniermeile*  
263 *Volksdorf*. Das ist, glaube ich, noch mal ein Projekt, das ein gewisses Potenzial hat, allerdings  
264 noch offengelassen, dass es danach auch eine politische Beschlusslage gibt, ob ein Folgeprojekt

265 kommt und und und. Also die sind quasi - Ottensen macht Platz, war diesen Sommer und jetzt  
266 kommt eben erst mal der Schritt: geht es weiter oder nicht? Das gibt in unserem Nachbarbezirk  
267 Eimsbüttel - also das sind so die Hamburger Varianten - noch das Projekt *Superbüttel*. Das ist  
268 im Moment noch eine gesellschaftliche Initiative, also noch nicht in Politik und Verwaltung  
269 voll angekommen, die aber auch für eine deutliche Verkehrsberuhigung werben. Die waren vor  
270 so einem guten Jahr mal sehr medial sichtbar, die haben uns nationale Fernsehen geschafft etc.  
271 Ist aber auch wieder ein bisschen ruhiger geworden in den letzten Monaten. Ansonsten hoffen  
272 wir ein bisschen darauf, dass das Thema der, wie es in Hamburg heißt, „autoarmen Quartiere“,  
273 das ist ja der Nachtitel, der hinter unserem Projekt steht, einfach mehr und mehr in die Breite  
274 kommt. Eine große Herausforderung ist es am Ende, dass das alles noch Projekte sind, inklusive  
275 *freiRaum Ottensen* wahrscheinlich ganz vorne mit, die versuchen Dinge umzusetzen, die noch  
276 nicht im Standardrepertoire sind. Also das drastische Entnehmen von Parkraum - wir werden  
277 330 Stellplätze entnehmen im öffentlichen Raum in Ottensen – als auch das deutliche Umwid-  
278 men von Straßen. Wir haben jetzt eine Straße gewidmet, auf keinen Kraftverkehr mehr, in Zu-  
279 kunft also nur noch Fuß- und Radverkehr. Das ist genau der Prozess mit dem wir aktuell beim  
280 Verwaltungsgericht hängen. Das sind einfach Verfahren, die noch neu sind, in Anführungszei-  
281 chen. Neu sind sie nicht in der konzeptionellen Überlegung. Wir wissen alle seit zehn Jahren,  
282 dass wir die Veränderung brauchen. Aber sie sind natürlich noch neu für einen Verwaltungsap-  
283 parat und erst recht für den Rechtsapparat. Und deshalb wird vieles auch daran hängen, wie da  
284 einzelne Entscheidungen ausfallen. Ob dann in zwei Jahren jemand sagt: ja, wir machen das  
285 genauso. Oder: würden wir gerne, aber da war es schwer, das würden wir anders machen.  
286 **HF:** Ja. Dadurch sind die Prozesse vielleicht auch alle ein bisschen langsamer, oder?  
287 **BH:** Genau das verlangsamt Prozesse durchaus. Im Falle von *freiRaum Ottensen* haben wir es  
288 mit einem unglaublich beschleunigten Planungs- und Verwaltungsprozess zu tun. Also dass wir  
289 innerhalb von anderthalb Jahren ein Beteiligungsverfahren, eine Konzepterstellung und begin-  
290 nende Objektplanung haben, ist ganz sicher nicht der übliche Fall. Aber das ist natürlich auch  
291 dem geschuldet, dass wir mit einem relativ großen Verwaltungskörper, also mit drei Personen,  
292 hinter dem Projekt stehen können und dass wir natürlich auch den politischen Rückhalt haben,  
293 dieses Projekt sehr zeitnah voranzubringen. Es war bisher selten der Fall, dass Politik gesagt  
294 hat: lasst uns das noch mal zwei Jahre liegen, sondern eher können wir nicht morgen den nächs-  
295 ten Stand sehen.  
296 **HF:** Ich muss hier noch mal kurz gucken, aber ich glaube ich habe soweit alle Fragen gestellt  
297 und sie haben alles beantwortet.

*Small-Talk, Verabschiedung*

## Kodiertabelle A: Projektleitung „freiRaum Ottensen“ - Bezirksamt Altona

Kategorie	Definition	Ankerbeispiel	Kodierregel
Rahmenbedingungen für gendersensible Verkehrsplanung	Rahmen, in dem sich ein Projekt bewegt	-	Aussagen, die sich auf die Rahmenbedingungen für gendersensible Verkehrsplanung beziehen
-			
Planungsprozess von gendersensiblen Verkehrsplanungsprojekten	Prozess der Planung und seiner Teilphasen (Zielbildung, Zielgruppen, Problemanalyse, Bewertung)	„Das heißt, in der Ausschreibung, wie wir das Beteiligungsbüro gesucht haben, haben wir das festgelegt, aber auch in der Auswahl des Planungsbüros für das Verkehrskonzept.“	Aussagen, die sich auf die einzelnen Projektschritte (Vorplanung, Planung und Umsetzung) beziehen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Februar 2020 gab es einen sehr umfassenden Beschluss der Bezirksversammlung, also dem entsprechenden politischen Gremium auf Bezirksebene bei uns, die schon sehr viele der Hauptziele vorgegeben haben, zum Beispiel das Hauptziel Verkehrsberuhigung. Zum Beispiel den Entfall Parkflächen in vielen zentralen Straßen. Zum Beispiel den Vorrang von Fuß- und Radverkehr etc. Das kann man da auch noch mal ausführlich nachlesen, sie haben aber eben schon sehr früh den Rahmen gesetzt. → Vorplanung</li> <li>- Und das hat der politische Auftrag von vornherein geregelt. Die Zielgruppen werden teilweise dort auch benannt. Explizit in diesem Beschluss aus 2020 werden adressiert die Anwohnerinnen und Anwohner, die Gewerbetreibenden vor Ort und noch mal der konkrete Lieferbedarf. → Vorplanung</li> <li>- Das heißt, in unserem Beirat, der ganz gut unterschiedliche Stakeholder abbildet, sind unter anderem auch noch Bürgerinitiativen vor Ort mitberücksichtigt. Es ist auch dabei, was an Fachverbänden in Hamburg so vorhanden ist, also ein Fußverkehrsverband, Fahrradverband, ein allgemeiner Verkehrsclub. Es sind diverse andere Stakeholder mit drin. Das ist auch ein bisschen das, was wir von vornherein als Zielsetzung gelegt haben. Also möglichst viele Kompromisse dort aushandeln, wo es möglich ist. → Vorplanung</li> <li>- Ich geh schon mal so ein bisschen rüber zur nächsten Frage, zu den konkreten Anforderungen. Da haben wir relativ früh draufgesetzt. Also als wir das Beteiligungsverfahren ausgeschrieben haben, haben wir sehr früh gesagt, wir brauchen unterschiedliche Formate und wir brauchen auch eine Flexibilität, sich anzupassen an so einen Prozess. → Vorplanung</li> <li>- Und das haben wir von vornherein auch mit definiert. Das heißt, in der Ausschreibung, wie wir das Beteiligungsbüro gesucht haben, haben wir das festgelegt, aber auch in der Auswahl des Planungsbüros für das Verkehrskonzept. → Vorplanung</li> <li>- Wir hatten aber für diese Auftaktveranstaltung über 500 Anmeldungen und das so ein bisschen „out of the blue“. Wir haben ein Brief verschickt und gesagt: es geht</li> </ul>			

<p>wieder los, hört euch doch mal an, was wir vorhaben. Und das war für uns unglaublich positiv, dass dort so viel Interesse zurückkam. → <b>Beteiligungsverfahren</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei der Auswertung dieses Onlinedialogs ist aufgefallen, dass drei Gruppen, also Menschen mit Einschränkungen - es gab sehr wenig Rückmeldungen zu mangelnder Barrierefreiheit - bei einer Stadt mit relativ hohen Borden und einem Quartier mit großem Pflaster ist das sehr untypisch. Also da würde man erwarten, dass man mehr zurückbekommt. Es gab wenig Bedarfe von Kindern und Jugendlichen, was auch damit zu tun hat, dass ein Online-Behördenverfahren jetzt nicht so zugänglich ist für jemanden, der fünf oder sechs Jahre alt ist. Und es gab relativ wenig Rückmeldungen, ein paar mehr von Gewerbetreibenden. → <b>Beteiligungsformate</b></li> <li>- Und daraus haben wir dann am Ende abgeleitet: für diese drei Zielgruppen müssen wir nochmal was tun. Und da sind zwei Formate daraus erwachsen. Bei den Gewerbetreibenden war es ein aufsuchendes Beteiligungsformat, das heißt, ein Team von dem beauftragten Büro hat nach und nach, ich glaube über 120 Geschäfte abgelaufen, dort so kurz Fragebögen ausgefüllt, Fragen gestellt, Rückmeldungen aufgenommen etc. Und bei der Barrierefreiheit und bei den Kindern und Jugendlichen hat es sich für uns angeboten, in Fokusgruppen zu gehen. → <b>Beteiligungsverfahren</b></li> </ul>			
<p>Erfolgsfaktoren in der Implementierung von GM/ Gender Planning</p>	<p>Faktoren, die positiven Einfluss auf die Umsetzung von GM/ Gender Planning haben</p>	<p>„Wir hatten eine Mischung in der Fokusgruppe „Barrierefreiheit“ sowohl Betroffene als auch Menschen, die mit anderen Menschen mit Einschränkungen arbeiten.“</p>	<p>Aussagen, die sich auf die bestätigen, dass Kriterien von GM/ Gender Planning angewendet wurden</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Genauso gucke ich aber natürlich auch auf die Beteiligungsformate und bin da dann auch meistens die Person, die im direkten Kontakt mit Bürgerinnen und Bürgern bei allem, was über ein persönliches Gespräch hinausgeht, dann sprachfähig sein muss. → <b>Beteiligungsverfahren</b></li> <li>- Und das erschien uns als am passendsten, weil ein Gestaltungsworkshop, der noch viel größer war, wäre nicht realisierbar gewesen in dem Zeitrahmen. Also wir brauchten ein Format, was dann auch einfach da ist, wenn man es braucht und nicht noch drei Monate Vorbereitung braucht. Und weil es auch im zeitlichen Rahmen abbildbar ist. → <b>Beteiligungsformate</b></li> <li>- Weil die Frage, die wir uns bei vielen Beteiligungsformaten oft auch stellen müssen, ist: Ist es zumutbar für die interessierte Bevölkerung, daran teilzunehmen? Also wenn wir jetzt zweimal am Wochenende machen, dann gibt's denn einen oder die andere, die auch sagt: Ja, das ist schön, aber ich habe auch noch was anderes zu tun. → <b>Beteiligungsformate</b></li> <li>- Wir hatten eine Mischung in der Fokusgruppe „Barrierefreiheit“ sowohl Betroffene als auch Menschen, die mit anderen Menschen mit Einschränkungen arbeiten. Das heißt also die Leute aus dem Pflegekontext etc. Was auch glaube ich genau in der Kombi sehr gut war. Also wenn man nur mit Betroffenen zu tun hat, dann ist es natürlich so, dass die ihren eigenen Bedarf, aber vielleicht den Bedarf der Leute, die ihnen Unterstützung leisten, nicht so gut kennen. Und in der Kombination war das glaube ich ganz gut. Vor allem, weil es auch noch mal so ein bisschen den Blick geweitet hat, beispielsweise im Bereich: Welche Einschränkungen haben denn</li> </ul>			

<p>Menschen mit einer Sehbehinderung oder ähnliches? Also es war sehr breit gefasst, was dann auch Barrierefreiheit konkret bedeutet. → <b>Beteiligungsformate</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Insofern ist es, glaube ich, so ein Mix aus: man hat einen Verkehrsersuch, man hat ein grundsätzlich großes Interesse der Bevölkerung am Wandel in ihrem eigenen Stadtteil und man hat natürlich noch eine sehr spezifische Bevölkerungsstruktur. → <b>Beteiligungsverfahren</b></li> </ul>			
<p>Herausforderung in der Implementierung gendersensibler Verkehrsplanungsprojekte</p>	<p>Herausforderungen, die sich in der Umsetzung von GM/ Gender Planning ergeben</p>	<p>„Ich glaube, was noch viel eher eine Herausforderung ist: es ist am Ende natürlich so, dass jede und jeder Kompromisse machen muss, auf individueller Ebene.“</p>	<p>Aussagen, die abbilden welche Herausforderungen bei der Übersetzung von GM/ Gender Planning in die Planungspraxis bestehen</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ich glaube, was noch viel eher eine Herausforderung ist: es ist am Ende natürlich so, dass jede und jeder Kompromisse machen muss, auf individueller Ebene. → <b>Umsetzung</b></li> <li>- Zum Beispiel ist in dem Verkehrskonzept, was wir mal beschlossen haben, ein Teil sehr klar Fahrrad und ein Teil mehr Fußverkehr. Weil wir gesagt haben, wir werden nicht überall das Rad oder den Fußverkehr an erste Stelle packen können. Und das ist so ein bisschen das, was viel Herausforderungen mit sich bringt. → <b>Umsetzung</b></li> <li>- Und insofern würde ich sagen, waren beide erfolgreich. Ich glaube, was man sich überlegen muss, ist, wenn man sagt, man möchte jetzt noch mehr von der Kinder- und Jugendbeteiligung. Also nicht nur das Format, das wir jetzt hatten - einmaliger Zeitpunkt, zwei Gruppen - dann muss man sich überlegen, ob man auch Planungsinformationen und so Zwischenstände nochmal viel zugänglicher macht. → <b>Beteiligungsformate</b></li> </ul>			

## B) Interview Expertinnen für gendergerechte Verkehrsplanung

### Fragebogen B\*

#### Einführung

1. Name, derzeitige Position und das Unternehmen/ die Organisation für die Sie arbeiten
2. Berührungspunkte mit der Thematik „Gender und Mobilität“

#### Rahmenbedingungen auf übergeordneter Planungsebene

3. Welche Rahmenbedingungen gibt es, die die Implementierung von Gender Mainstreaming im Verkehrswesen positiv beeinflussen?
4. Welche neuen/ weiteren Rahmenbedingungen braucht es, um den Ansatz gezielter im Verkehrswesen zu verfolgen?
5. Ist das Thema „gendersensible Verkehrsplanung“ aus Ihrer Sicht präsent in der Verkehrsanbieter:innenwelt?

#### Umsetzungsprozess gendersensibler Verkehrsplanungsprojekte

6. Wo sehen Sie die Herausforderung zur Umsetzung gendersensibler Planung für **Auftraggeber**?
7. Wo sehen Sie die Herausforderung zur Umsetzung gendersensibler Planung für **Auftragnehmer**?
8. An welcher Stelle im Planungsprozess wird GM Ihrer Erfahrung nach vernachlässigt?
9. Kennen Sie Verkehrsplanungsprojekte, in denen erfolgreich gendersensible Maßnahmen umgesetzt wurden?
10. Wenn ja, welche Erfolgsfaktoren lassen sich hieraus für weitere Projekte

---

\* Das Layout des Fragebogens wurde dem Layout der Diplomarbeit angepasst; der Inhalt wurde nicht verändert.

## **Transkript Interview B1: Juliane Krause - Expertin für gendergerechte Verkehrsplanung**

Interviewpartnerin: Juliane Krause

Datum: 16.12.2022

Ort: Online

*Begrüßung, Small-Talk, Klärung der Formalien zum Interview*

*Interview 00:00 bis 47:18*

1 **HF:** Super. Okay. Ich hatte Ihnen ja schon den Fragenkatalog geschickt. Vielleicht können Sie  
2 einmal ein, zwei Worte zu sich sagen. Und auch die Berührungspunkte mit der Thematik Gen-  
3 der und Mobilität.

4 **JK:** Ja. Also mein Name ist Juliane Krause. Ich bin Büroinhaberin von „plan & rat“. Das ist ein  
5 kleines Planungsbüro für nachhaltige Mobilität hier in Braunschweig. Seit mehr als 30 Jahren.  
6 Und da bin ich auch in Zusammenarbeit mit Gisela Stete. Wir arbeiten in einigen Projekten  
7 zusammen. Und wie gesagt, sie hat auch ein kleines Büro seit über 30 Jahren. Wir haben sehr  
8 viel zum Thema Radverkehr gemacht. Radverkehrskonzepte auf Bundes- und Landesebene und  
9 auch am Nationalen Radverkehrsplan habe ich mitgearbeitet. Und in den letzten Jahren hat sich  
10 das so ein bisschen in Richtung Fußverkehr verschoben. Ich habe auch für die Hamburger Neu-  
11 stadt das Verkehrskonzept gemacht. Also wenn Sie das für Hamburg interessiert - und mache  
12 aktuell das Fußverkehrskonzept für die Fußverkehrsstrategie für Hamburg. Das ist so ein Auf-  
13 trag, der muss Ende Januar auch fertig sein, ist also sehr ambitioniert. Von daher habe ich auch  
14 einen Kontakt zu Hamburg. Also Fußverkehr ist aktuell ein bisschen der Schwerpunkt und hier  
15 arbeite ich aktuell mit der „Planersozietät“ zusammen. Die Fußverkehrsstrategie für Baden-  
16 Württemberg, wo wir auch vor fünf Jahren mal die Radverkehrsstrategie gemacht haben. Also  
17 so konzeptionelle Projekte sind mein Schwerpunkt. Zum Thema Gender bin ich schon Anfang  
18 der 80er gekommen, da hatte ich eine Stelle als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Kai-  
19 serslautern und da hat mein Kontakt mit Gisela Stete angefangen und auch mit Silvia Körntgen,  
20 die auch bei uns im Arbeitskreis ist. Und damals so Anfang der 80er, ging es um das Thema,  
21 was jetzt auch wieder sehr aufploppt: subjektive Sicherheit, soziale Sicherheit, Angsträume von  
22 Frauen und Ähnliches. Auch was damals über „FOPA“ kam, die feministische Organisation  
23 von Frauen in der Planung, die es auch heute immer noch gibt. So bin ich damals zu dem Thema  
24 gekommen und es wurde auch von meinem Arbeitgeber unterstützt. Das war der Professor Topp  
25 in Kaiserslautern. Dann habe 94 - das ist ja auch schon ewig her – mich mit dem Thema Angst-  
26 räume und subjektive Sicherheit beschäftigt und angefangen Vorträge zu halten. Und dann ist

27 es so gewesen, dass der damalige Leiter vom Arbeitsausschuss „Grundsatzfragen der Verkehrs-  
28 planung“ Klaus Beckmann, der war damals hier Stadtbaurat in Braunschweig, auf mich zuge-  
29 kommen ist und gesagt hat: „Juliane, willst du nicht einen Arbeitskreis leiten?“ In der For-  
30 schungsgesellschaft ist es ja sehr männerdominiert. Und dann wurde der Arbeitskreis gegründet  
31 „Frauenbelange in der Verkehrsplanung“. Und der hat sich dann nach zehn Jahren umbenannt  
32 in „Gender und Mobilität“. Also ich bin schon sehr lange in dem Thema und wir haben in  
33 diesem Arbeitskreis diverse Handreichungen erstellt: Genderbelange in der Nahverkehrspla-  
34 nung, Kinderbelange in der Verkehrsplanung und unsere letzte große Aktion war - das ist aber  
35 auch schon ein paar Jahre her - Fünf oder sechs Jahre - dass wir einen Folien-Satz erstellt haben,  
36 der auch auf der Homepage von der FGSV immer noch runterzuladen ist. Wir haben die ganzen  
37 Themen für die Lehre aufgearbeitet, weil wir das Gefühl hatten, die Professorenschaft kann mit  
38 diesem Thema wenig anfangen. Also so bin ich zu diesem Thema gekommen und dann auch  
39 durch meinen eigenen Sohn. Du hast Frauenbelange in der Verkehrsplanung oder wie sieht der  
40 öffentliche Raum aus, das heißt wie hat er auszusehen? Und die Genderbelange gehen ja ei-  
41 gentlich noch viel weiter als nur über das Thema Frauen. Mittlerweile sagen wir ja, dass Gen-  
42 dergruppen auch die älteren Menschen, mobilitätseingeschränkte Menschen, Kinder, Jugendli-  
43 che, Menschen in prekären sozialen Verhältnissen, sind. Also alle, die zu Fuß, mit dem Fahrrad  
44 und auch mit dem ÖPNV unterwegs sind und nach dem Motto: Wie müssen die öffentlichen  
45 Räume dafür aussehen? Und da habe ich eben auch einige Projekte zu bearbeitet, speziell auch  
46 mit dem Gender-Fokus. Aber da kommen wir vielleicht im Laufe der Diskussion einfach noch  
47 zu. Das vielleicht so weit zu meinem Hintergrund. Ich mache auch Fortbildungen zum Thema  
48 „Gender in der Planung“. Im letzten Jahr in Gießen und auch in diesem Jahr in Gießen, weil  
49 dieses Thema wie gesagt wieder eine Renaissance hat und aufplopt. Meistens werde ich da  
50 von Gleichstellungsbeauftragten eingeladen, die zum Thema Genderbelange in der Stadt und  
51 Verkehrsplanung dann so einen Grundsatzvortrag haben wollen und laden dann auch Politik  
52 und Verwaltungsleute ein. Und ich habe auch diesen Juni auf der Jahrestagung der Landesar-  
53 beitsgemeinschaft der kommunalen Frauenbeauftragten in Niedersachsen so einen Grundsatz  
54 Vortrag gehalten. Und daraus hat sich dann auch wieder ergeben, dass weitere Gleichstellungs-  
55 beauftragte auf mich zugekommen sind und gesagt haben so einen Vortrag hätten wir auch  
56 gerne. Also das Thema Gender: wie berücksichtige ich die Genderbelange, die ja gesetzlich  
57 vorgeschrieben sind? Da können wir im Laufe der nächsten Fragen drauf eingehen.

58 **HF:** Ja, das finde ich spannend, dass die Städte auf Sie zukommen und Unterstützung suchen,  
59 weil es halt so ein Thema ist. Unter Gender können sich auch viele einfach nicht so viel vor-  
60 stellen, glaube ich, dass es eben nicht nur Frauen inkludiert, sondern auch andere Gruppen.

61 **JK:** Ja, das Wort muss man dann immer wieder erzählen. Und wenn man zum Beispiel das  
62 Thema Barrierefreiheit anspricht, was ja auch ein wichtiger Gesichtspunkt ist, einmal um mit  
63 Kinderwagen vorwärts zu kommen, aber auch mit Rollator und ähnlichem. Und an dem Thema  
64 Barrierefreiheit, da stört sich ja Gott sei Dank keiner. Es ist ja auch für den ÖPNV auf jeden  
65 Fall gesetzlich vorgeschrieben. Also von daher kommst du auch so in das Thema rein. Aber es  
66 ist eben mehr als Barrierefreiheit. Und vor allen Dingen aus Frauengesichtspunkten, auch ältere  
67 Frauen, besonders aber jungen Frauen, dieses Thema „Sicherheit im öffentlichen Raum“  
68 und in welche öffentlichen Räume gehöre ich eigentlich hin? Oder diese Aneignung von öffentlichen  
69 Räumen. Also noch immer männerdominierte Räume oder Nachpfeifen und Angrabschen.  
70 Also wie gesagt, es hat sich in den letzten 30 Jahren nicht allzu viel geändert, oder?  
71 Weder an dem Wege - Wahlverhalten von Frauen noch an den an der Situation im öffentlichen  
72 Raum. Und aktuell ist es gerade wieder so und ich weiß nicht, ob Sie diese Studie kennen: Safe  
73 in the City. Da wird auch Hamburg mit untersucht.

74 **HF:** Ja, kenne ich.

75 **JK:** Da ist ja auch Hamburg mit drin und vor allen Dingen geht es um Angst im öffentlichen  
76 Raum vor sexuellen Übergriffen, besonders auch von jungen Frauen. Und so kommt dieses  
77 Thema jetzt gerade wieder hoch. Also sagen wir mal, von Ende der 90er bis vor drei, vier Jahren  
78 war das eigentlich ziemlich tot.

79 **HF:** Okay. Obwohl die Erkenntnisse ja eigentlich schon so lange bestehen. Können Sie das  
80 zeitlich so ein bisschen einordnen, wann es angefangen hat, dass Städte sich in den Bereichen  
81 fortbilden lassen oder informiert werden wollen?

82 **JK:** Es kommt immer darauf an, von wem die Initiative ausgeht. Also angefangen habe ich,  
83 glaube ich, um das Jahr 2000 rum oder kurz danach, 2003, 2004 oder 2005. Da habe ich die  
84 erste Fortbildung gemacht in Kassel im Tiefbauamt. Und wir haben uns dann konkrete Projekte  
85 vorgenommen und geguckt, wie kann man die gendern. Und der Auslöser war, dass ich den  
86 Leiter des Tiefbauamtes persönlich kenne und der auch über die Arbeit in der Forschungsgesellschaft  
87 informiert war und gemeint hat, das tut seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gut.  
88 Und dann folgte das hier in Braunschweig, wo ich einen Kontakt hatte zu der Gleichstellungs-  
89 beauftragten und die Gleichstellungsbeauftragte hatte ein Faible für Stadtplanung. Das haben  
90 Gleichstellungsbeauftragte ja nicht unbedingt. Also die hat sich sehr für das Thema interessiert.  
91 Wie können Bebauungspläne aussehen? Und wenn neue Stadtentwicklungskonzepte gemacht  
92 werden, wie bringe ich da die Genderbelange unter? Weil sie ja immer als Gleichstellungsbe-  
93 auftragte für eine Stellungnahme angefragt wurde. Und da hat sie auch in der Stadt Braun-  
94 schweig eine Fortbildung organisiert, die so ein bisschen so ähnlich ablief. Das waren zwei

95 halbe Tage und erst mal so eine Grundsatzgeschichte. Und am zweiten Tag dann: Kommt mit  
96 euren Projekten und lasst uns mal gemeinsam überlegen, was wir da machen können. Ja, was  
97 im Endeffekt, neben diesem Thema Sicherheit im öffentlichen Raum vor Allem Dinge für  
98 Frauen, nichts anderes ist als eine nachhaltige, gute Planung und die Belange von Kindern und  
99 Jugendlichen und älteren Menschen berücksichtigt. Erreichbarkeit mit dem ÖV und keine dunk-  
100 len Ecken. Beleuchtete, breite Fußwege, vernünftige Radwege. Also so in diese Richtung.  
101 Nachhaltige Verkehrsplanung.

102 **HF:** Auf der Ebene gibt es ja eigentlich wenig Rahmenbedingungen, die das so vorschreiben,  
103 dass das auch in Projekten konkret Anwendung findet, oder?

104 **JK:** Also die Rahmenbedingung ist der Amsterdamer Vertrag. Deutschland hat sich dem ange-  
105 schlossen. Das ist sehr wahrscheinlich so bekannt. Das heißt, es ist ja dieses Top-Down Prinzip  
106 und die Bundesregierung hat sich dahinter gestellt und es haben auch etliche Länder übernom-  
107 men. Also dieses Thema Gender Belange oder Gender Mainstreaming muss gesetzlich bertück-  
108 sichtigt werden, nur...wo kein Kläger ist....Also wenn das jemand nicht einfordert, dann bleibt  
109 es liegen. Es gibt ja tausende von guten Checklisten, was bei Bahnhofsgestaltungen, bei Halte-  
110 stellen, beim ÖV, bei neuen Baugebieten, was man da alles berücksichtigen muss. Diese Check-  
111 listen gibt es seit Mitte bzw. Ende der 80er Jahre. Die liegen alle vor. Nur wenn das jemand  
112 nicht einfordert. Also es ist gesetzlich vorgeschrieben. Und jetzt wollte ich noch eine Sache  
113 sagen, aber es ist mir jetzt entfallen. Also was Sie jetzt mit den Rahmenbedingungen sagen.  
114 Also das Prinzip Gender Mainstreaming ist gesetzlich verankert. Und jetzt muss ich natürlich  
115 gucken, was fasse ich da drunter? Ach so, jetzt fällt es mir wieder ein. Und bei bestimmten  
116 Projekten, auf jeden Fall auf EU-Ebene, muss immer ein Gendercheck dabei sein, sonst kriegen  
117 die diejenigen, die Anbieten keinen Zuschlag.

118 **HF:** Ah, okay, das wusste ich zum Beispiel gar nicht.

119 **JK:** Sowas gibt es also auch hier bei FF Projekten oder wie sie alle heißen. Das heißt da wird  
120 es eingefordert. Man kann natürlich auch auf kommunaler Ebene Rahmenbedingungen setzen.  
121 Also wenn zum Beispiel festgelegt wird, dass in einer Kommune, bei Ausschreibungen - wo es  
122 um nachhaltige Stadtteilkonzepte geht usw. - in den Ausschreibungstext reingeschrieben wird,  
123 dass ein Büro mit Genderkompetenz favorisiert wird. Früher hat man gesagt, da müssen auf  
124 jeden Fall die Hälfte oder 2/3 der Büros oder der Architekten weiblich sein. Das ist ja auch eine  
125 Rahmenbedingung, wenn sich so eine Kommune das zum Ziel setzt.

126 **HF:** Ja, auf jeden Fall. Meinen Sie das, dass der Begriff Gender da auch so konkret fallen sollte?  
127 Weil ich habe das Gefühl, wie wir eben schon gesagt haben, dass unter Gender sich viele

128 konkret Frauenbelange vorstellen und dass diese vielfältigen Nutzerinnengruppen, die viel-  
129 leicht damit eigentlich gemeint sind, gar nicht hinter dem Begriff Gender gesehen werden.

130 **JK:** Ja, das stimmt. Da ist was dran. Vor etlichen Jahren, da hat mal eine Kollegin von mir den  
131 Nahverkehrsplan hier für die Region Großraum Braunschweig gemacht. Sie arbeitet auch beim  
132 Regionalverband. Das war aber noch damals, 2008 glaube ich, Daten ausgewertet und immer  
133 nach Geschlecht differenziert. Hat das dann aber nicht Gender genannt und hat gesagt, damit  
134 rufe ich nur Provokationen hervor. Ja, das will ich jetzt nicht und hat das eben so gemacht. Und  
135 ich weiß nicht, ob Sie diese Studie kennen von Lena Oswald und Annekatrin Bersch. Die ver-  
136 folgen den ähnlichen Ansatz. Also von nutzerorientiert oder so zu sprechen. Aber ich persönlich  
137 bin schon der Meinung...also ich würde immer das Thema Gender favorisieren. Aber man muss  
138 eben immer deutlich machen und mir gelingt es eigentlich auch immer so in Beiträgen, die ich  
139 halte, deutlich zu machen, dass es eben um mehr geht als um Frauen. Natürlich bist du dann im  
140 Endeffekt bei einer vernünftigen Verkehrsplanung. Oder Jan Gehl Stadt für alle. Da bist du ja  
141 wieder da, wo du eigentlich hin willst.

142 **HF:** Ja.

143 **JK:** Aber ich find den Fokus eigentlich schon richtig. Und aktuell haben wir jetzt in unserem  
144 Arbeitskreis Gender und Mobilität einen Leitfaden erstellt: Gendersensible Schreibweise inner-  
145 halb der FGSV. Jetzt kommt auch die, sagen wir mal die jüngere Generation. Man merkt es ja  
146 auch in der Tagespresse oder wie Menschen reden, mit dem Großen I bzw. mit dem Doppel-  
147 punkt reden ja schon unheimlich viele. Und auch die Tagesschau Sprecher sagen Zuhörerinnen  
148 und Zuhörer oder so. Da hat sich, sagen wir mal in den letzten zwei, drei Jahren ziemlich viel  
149 geändert. Also ist es anerkannter. Auch das Thema Diversität, Diversity, also männlich, weib-  
150 lich, divers oder dass man auch nicht unbedingt mehr sein Geschlecht angeben muss, wenn man  
151 es nicht will. Aber gesellschaftsfähig ist der falsche Begriff. Wir haben heute nicht mehr die  
152 Probleme mit dem Thema wie vor 20 Jahren. Und als ich in diesem Arbeitskreis angefangen  
153 habe und wir als erstes Papier „Frauen Belange in der Verkehrsplanung“ geschrieben haben  
154 und ich war ja immer die Vertreterin im Arbeitsausschuss, das waren haarige Diskussionen,  
155 aber im Endeffekt nach, ich glaube, nach drei Jahren hatten wir das dann so weit, dass auch die  
156 Männer das in dem Arbeitsausschuss, der eigentlich schon ein fortschrittlicher Arbeitsaus-  
157 schuss innerhalb der FGSV ist, so langsam kapiert haben, worum es jetzt eigentlich geht.

158 **HF:** Ja, spannend dieser Wandel. Haben Sie denn das Gefühl, unter anderen Verkehrsplanungs-  
159 büros, mit denen Sie auch zusammenarbeiten, dass das ein Begriff ist oder ein Thema?

160 **JK:** Eigentlich nicht. Nicht wirklich. Ich bin immer diejenige, die dann darauf pocht. Also min-  
161 destens auf die gendersensible Schreibweise. Oder jetzt auch in der Neubearbeitung der ERA.

162 Wenn ich dann immer sage: Und das fehlt jetzt aber auch noch. So nach dem Motto: Ja, Juliane,  
163 du hast recht und das können wir doch am Schluss auch noch mal machen. Aber es wird auch  
164 angefragt: Wie machen wir es denn am besten, wenn jetzt Forschungsberichte geschrieben wer-  
165 den müssen? Oder auch Berichte für die Bundesanstalt für Straßenwesen oder für das BMDV,  
166 also Verkehrsministerium. Die müssen gegendert sein, mindestens in der Schreibweise. Und  
167 viele wissen eben eigentlich noch nicht wirklich, wie es geht. Das heißt, das ist auch noch eine  
168 Rahmenbedingung. Also das auf Auftraggeber Seite gesagt wird: Wenn Sie diesen Forschungs-  
169 bericht abgeben, dann müssen Sie aber die Genderbelange berücksichtigt haben. Und bitte wei-  
170 sen Sie das nach. Es muss immer jemanden geben, der sagt: Das ist aber jetzt mal zu berück-  
171 sichtigen.

172 **HF:** Und das liegt meist eigentlich schon an der Auftraggeberseite oder?

173 **JK:** Ja genau.

174 **HF:** Also wäre eher der Ansatz, den Sie jetzt auch schon verfolgen, mit Fortbildungen und  
175 Weiterbildungen für die Auftraggeberseite, sodass sich da das Thema ein bisschen präsenter  
176 durchsetzt?

177 **JK:** Ja, würde ich schon sagen. Und dann hast du ja die Dienstleister, die das machen müssen.  
178 Die müssen dann nachziehen.

179 **HF:** Ja, das stimmt. Ich muss hier einmal auf meinen Fragenkatalog schauen. Ähm. Das waren  
180 die Rahmenbedingungen mit Frage drei: Welche neuen Rahmenbedingungen brauchen wir? Da  
181 haben wir auch drüber gesprochen, dass es auf kommunaler Ebene helfen würde, so was in der  
182 Art wie ein Gender Check, den es jetzt auf europäischer Ebene gibt, einzuführen.

183 **JK:** Also zum Beispiel hier in Braunschweig, bei der Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungs-  
184 plans. Da hat...ach nee, das war noch eine Stufe vor beim ISEK, dem integrierten Stadtent-  
185 wicklungskonzept. Da hat die Gleichstellungsbeauftragte zusammen mit einem engagierten  
186 Mitarbeiter aus der Verwaltung so einen Check, ein zweiseitiges Papier, entwickelt. Und das  
187 ist verwaltungsintern durch. Das heißt, das muss jetzt bei den Projekten berücksichtigt werden.  
188 Und das war eine Initiative von einem engagierten Menschen in der Verwaltung, der eben auch  
189 zu dem Thema schon seit über 20 Jahren was zu sagen hat. Und der Gleichstellungsbeauftrag-  
190 ten. Da habe ich mich dann auch gefragt: Wie soll man es am besten formulieren? Aber das ist  
191 ja ein anderes Thema. Aber die Initiative ging eben davon aus, dass Sie gesagt haben, das ist  
192 ein wichtiger Aspekt. Und jetzt bringen wir das mal zu Papier. Also so eine kleine Handrei-  
193 chung für diejenigen, die dann die einzelnen Projekte demnächst mal bearbeiten.

194 **HF:** Das klingt, als würde das eher von Einzelpersonen angestoßen werden Man kann das gar  
195 nicht so richtig zuordnen, wie sich das letztendlich entwickelt, also woraus.

196 **JK:** Da haben Sie recht.

197 **HF:** Ja, das macht es natürlich sehr schwer oder sehr leicht für Städte, das zu vernachlässigen,  
198 wenn sich darum einfach nicht gekümmert wird.

199 **JK:** Na ja, gut. Aber wenn zum Beispiel, sagen wir mal so ein Gremium wie die Verkehrskom-  
200 mission des Deutschen Städtetages, wo ja die ganzen leitenden Verkehrsplaner und Planer:in-  
201 nen drin sind, wenn dieses Gremium sagt, das ist ein wichtiges Thema, lass uns doch das mal  
202 beachten. Und mir fällt jetzt gerade ein, dass damals, als wir diesen Genderfolien Satz erstellt  
203 haben, da war im Verteiler auch der Referent vom Deutschen Städtetag und der hat mir dann  
204 irgendwann mal zurückgeschrieben: Das ist ja wunderbar, das leite ich mal an meine Leute  
205 weiter. Ja, aber es war auch wieder die Initiative von diesem Referenten vom Deutschen Städ-  
206 tetag.

207 **HF:** Könnte man auch das Thema vielleicht anders aufbereiten, so dass es zugänglicher wird  
208 für Personenkreise. Also vielleicht ist es auch die Hürde, dass es nicht so richtig aufbereitet  
209 wird, dass es konkret in die Praxis kommt.

210 **JK:** Das mag sein. Dann können Sie mal.. Da ist es aber alles in Englisch. „TInnGo“ Das ist  
211 oder war, ist jetzt zu Ende, ein EU-Projekt, in dem ich auch mitgemacht habe, wo ein soge-  
212 nanntes „Gender Observatory“ entwickelt worden ist. Also es war ein EU-Projekt, eine Open  
213 Data Plattform, wo alle möglichen Ergebnisse zu Gender und Mobilität hochgeladen werden  
214 und vor allen Dingen auch Daten. Und da gab es verschiedene Unterprojekte. Und eins war, ich  
215 weiß gar nicht, wer das gemacht hat, ob das die Briten waren. Ich weiß jetzt aber, wenn sie sich  
216 mal durchwurschteln und die haben anhand von ausgewählten Fragestellungen, dann auch  
217 gleich Hinweise geschrieben, wie man das berücksichtigen kann. Also so eine Art Leitfaden,  
218 nicht einen textlichen Leitfaden, sondern so ein FAQ quasi. Und das kann man sich dann, wenn  
219 man will durchlesen. Das hat ja auch was mit Fortbildung zu tun. Also wenn jetzt die Leute  
220 nicht wissen, wie sie die Aspekte zu berücksichtigen haben. So ähnlich wie diese Checklisten.  
221 Aber du musst eben diese Checklisten haben.

222 Wir haben ein Projekt beim Kreis Stormarn gemacht. Das habe ich mit einer Kollegin gemacht,  
223 die ist Professorin in Kiel, Brigitte Wotha. Haben Sie die auch in der Literatur mal gefunden?  
224 Mit der habe ich ein Gutachten gemacht für den Kreis Stormarn: Berücksichtigung der Gender-  
225 belange im ÖPNV. Der Auslöser war, dass die Gleichstellungsbeauftragten aus dem Kreis Stor-  
226 marn so einen Passus in den Nahverkehrsplan reingeschrieben haben, dass zu dem Thema  
227 „Genderbelange im ÖPNV“ ein externes Gutachten demnächst nochmal vergeben werden soll.  
228 Also dafür haben die Gleichstellungsbeauftragten gesorgt. Und das stand dann da drin und nun  
229 musste natürlich der ÖPNV-Mensch im Kreis Stormarn das mal irgendwann umsetzen, weil

230 dieser regionale Nahverkehrsplan war ja politisch beschlossen. Und dann haben wir den Auf-  
231 trag gekriegt und haben das auch bearbeitet. Und dieser Bericht ist auch im Netz. Und da haben  
232 wir auch Experteninterviews geführt, haben eine Onlinebeteiligung gemacht usw. und haben  
233 dann am Schluss geschrieben, dass bei der Neuaufstellung des neuen regionalen Nahverkehrs-  
234 plan diese Aspekte berücksichtigt, werden sollen. Und da hapert es nun wieder gerade dran.  
235 Wie ich jetzt gehört habe. Wie hieß er denn gleich da aus Stormarn? Der hat erst auch nicht  
236 verstanden, worum es geht. In den Gesprächen waren ja auch immer die anderen Gleichstel-  
237 lungsbeauftragten dabei. Und dann Brigitte Wotha und ich in den Gesprächsrunden. Das war  
238 noch vor der Pandemie. Also wir haben uns dann live getroffen und das war schon ein hartes  
239 Brot. Aber irgendwann hatte er es dann verstanden. Aber ich denke, er war wahrscheinlich auch  
240 froh, dass das Gutachten fertig war und er hat das abgearbeitet und dann nicht weiterverfolgt.  
241 Das ist dann aber vielleicht auch wieder dieses, dass es halt so an Einzelpersonen ein bisschen  
242 hängt.

243 **HF:** Mehr als das festzusetzen, dass ein Gutachten geschrieben werden muss. Also, dass damit  
244 dann nicht weitergearbeitet wird...

245 **JK:** Ja frustrierend. Das ist dann frustrierend. Genau. Nicht, dass ich das vergesse...ich kann  
246 Ihnen auch den Link schicken. Es gibt ein Projekt vom Umweltbundesamt „Gerecht, mobil“.  
247 Gerechte Mobilität in der Praxis. Und die hatten so einen Aufruf gemacht: Nennt uns doch mal  
248 gute Beispiele für eine gendergerechte Mobilitätswende. Und da sind vier Projekte, die ich  
249 selbst gemacht habe. Also ich habe vier Preise gewonnen. Vier Projekte, die ich selbst bearbei-  
250 tet habe, sind da dokumentiert. Ich glaub eins ist auf „TInnGo“, ich weiß es gar nicht mehr so  
251 genau und da steht glaube ich auch immer was zu Umsetzungsproblemen oder warum es funk-  
252 tioniert oder nicht funktioniert.

253 **HF:** Oh ja, das ist. Das ist spannend.

254 **JK:** Ja. Ich kann im Nachgang noch mal den Link dazu schicken.

255 **HF:** Ja, gerne, das wäre super. Ja, das schließt auch so ein bisschen ein der Fragen ein, die ich  
256 hatte, ob sie erfolgreiche, erfolgreich umgesetzte Projekte haben und was da die Erfolgsfaktoren  
257 waren. Wenn Sie das noch zusammenkriegen.

258 **JK:** Ja, also Erfolg. Also angefangen hat das mit diesem Thema Gender Mainstreaming. Da  
259 habe ich dann ein Projekt hier in Braunschweig gemacht. Und wie gesagt, Auslöser war wieder  
260 die Gleichstellungsbeauftragte. Wir haben dann auch eine Tagung gemacht im Vorfeld zu dem  
261 Thema. Ich zusammen mit der Gleichstellungsbeauftragten und da war die Eva Keil aus Wien  
262 eingeladen. Ja, und sie ist ja eine der Alt-Förderinnen zu dem Thema und hat auch unheimlich  
263 langen Atem gehabt und das in der Wiener Verwaltung angeleiert und umgesetzt. Und die hat

264 bei uns vorgetragen: Stadt fair teilen. Fair wie fair. Und da ist die Gleichstellungsbeauftragte  
265 auf die Idee gekommen, also Maybrit Hugo, und gesagt: Das müssen wir hier in Braunschweig  
266 auch mal machen. Und ich habe dann dieses Projekt als Gutachterin bearbeitet, also quasi die  
267 Ausschreibung gewonnen. Und im Endeffekt war das nichts anderes als ein Fußverkehrskon-  
268 zept für einen gründerzeitlichen Stadtteil mit hohem Ausländeranteil. Also es war ein soziales  
269 Stadtgebiet und das Projekt hieß dann „Gender Mainstreaming in der sozialen Stadt“. Und im  
270 Endeffekt war es ein Fußverkehrskonzept mit einer guten Beteiligung von unterschiedlichen  
271 Nutzungsgruppen. Also Kinder, Jugendliche, dann Menschen mit Behinderungen, ältere Men-  
272 schen. Und dann haben wir noch ein Nachspaziergang mit Frauen gemacht. Es waren so fünf  
273 Stadtpaziergänge. Ja, und dann ist das Verkehrskonzept, also ein Netz von Haupt- und Neben-  
274 verbindungen rausgekommen. Und die Maßnahmen, die wir da genannt haben, die sind auch  
275 fast alle umgesetzt worden. Also Autos runter vom halb hoch parken. Irgendwo haben wir einen  
276 Durchbruch gemacht, weil das ein kürzerer Weg war zu einem Einkaufszentrum. Und solche  
277 Geschichten. Und das war wirklich explizit das Thema Gender Mainstreaming. Und da hatten  
278 wir auch verwaltungsintern so eine Arbeitsgruppe. Und das war auch zunächst sehr schwierig,  
279 den Tiefbau, den Tiefbauern, dieses Thema näher zu bringen.

280 **HF:** Okay, aber die Beteiligung ist dann ja eigentlich das Entscheidende im Prozess, oder?

281 **JK:** Ja, das ist das Entscheidende. Also die Gruppen zu beteiligen, die es einfach nötig haben,  
282 die sich sonst eben nicht so stark artikulieren können. Und, dass dafür dann die entsprechenden  
283 Methoden entwickelt werden. Zu diesen Methodengeschichten habe ich auch vier Mal hinter-  
284 einander, vier Jahre hintereinander, eine Fortbildung in der Stadt Freiburg gemacht. Also in  
285 Freiburg hatte ich auch so ein EU-Projekt. „Gender Alp“ hieß das und das ist auch dokumen-  
286 tiert. Und zwar war das ein Infrastrukturprojekt. Und der Baudezernent, Martin Haag, damals  
287 war er noch Tiefbauamtsleiter, der war auch involviert in dieses Thema, weil der mit uns im  
288 Arbeitsausschuss „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ zusammenarbeitete und hat sich  
289 dann bei diesem Projekt „Gender Alp“ beworben. Also Gender Alp heißt, es waren lauter Län-  
290 der aus dem Alpenraum und ein Thema in München war Gender Budgeting. Und in Freiburg  
291 war es eben eine Verlängerung einer Straßenbahn. Das war das Thema und das haben wir unter  
292 gendersensiblen Beteiligungsmöglichkeiten, auch mit Stadtpaziergängen. Aber wir haben un-  
293 ter diesen Aspekten dieses Thema bearbeitet und da ist auch sehr viel Positives bei rüberge-  
294 kommen für den Fußverkehr, aber auch die Gestaltung vom Stadtteilzentrum war mit dabei.  
295 Wir haben dann die Haltestellen verlegt und da war auch explizit das Thema Gender im Titel.  
296 Aber das war nur deshalb im Titel, weil die Stadt damit die Fördermittel von der EU bekam. Es

297 war ja ein EU-Projekt. Und deswegen Alpenraum. Also Österreich war...Schweiz, nicht Öster-  
298 reich. Und München hatte Gender Budgeting. Da war die Uni Wien, da war Wien war dabei.  
299 Also, weil Sie eben was zu den intensiven Beteiligungsformaten sagten. Das führte dann dazu,  
300 dass die Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Freiburg gesagt hatte: „Also da brauchen wir ver-  
301 waltungsintern zu diesen Beteiligungsmöglichkeiten eine Fortbildung. Und dann haben Sie  
302 mich engagiert und ich habe das vier, Jahre hintereinander gemacht. Okay. Ja. Also, das war  
303 noch was. Das ist vielleicht interessant. Und diejenigen, die dann daran teilgenommen haben,  
304 an dieser Fortbildung zu gendersensiblen Beteiligungsverfahren, die haben ein Zertifikat ge-  
305 kriegt und dieses Zertifikat wurde berücksichtigt, wenn sie sich intern auf eine andere Stelle  
306 beworben haben. Also das ging in die Personalakte. Noch eine interessante Rahmenbedingung.  
307 Ja, aber das hat eben auch nur funktioniert, weil sie diese engagierte Gleichstellungsbeauftragte  
308 da hatten. Und die eine Stabstelle beim Oberbürgermeister, war Gender Mainstreaming. Als  
309 Stabsstelle beim OB. Und das war damals Dieter Salomon, ein Grüner OB der natürlich auch  
310 zu dem Thema sehr involviert war. Ja, sonst hätte er sich wahrscheinlich auch nicht so eine  
311 Geschäftsstelle gemacht. Und dann haben die sich auf dieses Gender Alp-Projekt beworben und  
312 im Endeffekt ist das so gut gelaufen, dass alle zufrieden waren mit dem Ergebnis der Planung.  
313 Was dazu geführt hat, dass die die Planung dieser Stadtbahn Verlängerung im Investitionspro-  
314 gramm nach vorne gezogen wurde. Also viel eher als geplant.

315 **HF:** Das ist natürlich dann auch von Vorteil, wenn da Fördermaßnahmen hinter stehen, die  
316 nochmal einen extra Anreiz geben, oder?

317 **JK:** Ja, aber die Fördermaßnahmen waren jetzt nur für das Projekt, nicht für die Investition,  
318 also nicht für die Verlängerung der Stadtbahn.

319 **HF:** Ah okay, das war nur für dieses Beteiligungsprojekt. Also nicht für die Umsetzung der  
320 Straßenbahnplanung. Bieten Sie mit dem Arbeitskreis Gender und Mobilität zum Beispiel auch  
321 Fortbildungen für Planungsbüros oder so?

322 **JK:** Nee. Okay. Also da müssen wir dann vielleicht was zur Forschungsgesellschaft und zu den  
323 Arbeitskreisen sagen. Also das ist alles eine ehrenamtliche Tätigkeit. Da kriegt man keinen  
324 müden Euro, nicht mal für die Reisekosten. Das ist also mehr für die Ehre. Und normalerweise  
325 ist das so, dass Arbeitskreise - darüber sind die Arbeitsausschüsse - ein Thema haben. Irgend-  
326 einer denkt, das Thema ist jetzt wichtig. Also wie damals der Ausschussvorsitzende sagte, zum  
327 Thema „Frauenbelange in der Verkehrsplanung“ müssen wir mal was machen. Dann wird ein  
328 zweiseitiges Paper dazu formuliert. Die Geschäftsführung der FGSV genehmigt das und dann  
329 fängt ein Arbeitskreis an zu arbeiten. Und wenn er das Ergebnis hat, was meistens so was wie  
330 Hinweise sind, also Hinweise für Nahmobilität usw. dann löst sich der Arbeitskreis wieder auf.

331 **HF:** Ach so, okay, ich verstehe.

332 **JK:** Uns ist konstatiert worden, dass wir eine Querschnittsfunktion innerhalb der FGSV haben,  
333 also eine Querschnitts- oder Wächterfunktion, dass die Genderbelange berücksichtigt werden  
334 in den anderen Richtlinien, Empfehlungen usw. Wir haben jahrelang immer irgendwelche Pa-  
335 per gegengelesen und unseren Statement dazu abgegeben. Und das wurde mittelfristig dauer-  
336 haft eingerichtet. So ist die Begriffsnennung. Das heißt, wir lösen uns nicht auf, aber wir ma-  
337 chen jetzt keine Auftragsgeschichten oder Fortbildungen für andere. Was wir damals gemacht  
338 haben, ist, dass wir diesen Folien Satz erstellt haben, der in Vorlesungen von den in der Profes-  
339 sorenschaft benutzt werden kann. Das war sogar so eine Art Handreichung. Und das andere  
340 waren eben diese Hinweise für Belange in Nahverkehrsplänen. Hinweise für kinderfreundliche  
341 Verkehrsgestaltung und sowas.

342 **HF:** Also werden zum Beispiel dann auch in diesen RASt (Richtlinien für Anlagen von Stadt-  
343 straßen), die vom FGSV erstellt werden..Würde dann Ihr Arbeitskreis das auch noch mal ge-  
344 genlesen, wenn es da eine Neuauflage gibt?

345 **JK:** Ja, also ich meine, wir haben das im Blick und wir sind ja jetzt bei uns im Arbeitskreis  
346 dabei, uns neu aufzustellen, auch mit jüngeren Frauen und, dass wir uns jetzt vorgenommen  
347 haben problemorientiert zu arbeiten. Also gucken, wo sind jetzt neue, aktuelle Themen wie zum  
348 Beispiel autonomes Fahren? Würde ich jetzt mal sagen als Thema, an dem wir nicht vorbeik-  
349 kommen und da müssen wir uns eine Position dazu überlegen und die dann versuchen in den  
350 entsprechenden Arbeitsausschuss, der sich mit dem Thema beschäftigt, reinzubringen. Und bei  
351 der RASt ist es aktuell so, dass die ja auch abgeglichen wird mit den Empfehlungen für Rad-  
352 verkehrsanlagen, wo wir gerade die ERA neu bearbeiten und die EFA, also die Empfehlungen  
353 für Fußgängeranlagen, oder hoffentlich heißt es dann Fußverkehrsanlagen. Ich habe es jetzt so  
354 weit, dass jetzt nur noch der Begriff Fußverkehr verwendet werden soll und nicht mehr Fuß-  
355 gängerverkehr. Ja, das hat aber auch zehn Jahre gedauert. Das man guckt, was machen die  
356 RASt-Leute da und versucht sich dann da einzuklinken.

357 **HF:** Okay, spannend. Ja, wenn ich das so höre, habe ich das Gefühl, dass doch schon sehr viel  
358 Bewegung in dem Bereich stattfindet.

359 **JK:** Ja, daher finde ich das auch so toll, dass Sie diese Arbeit dazu machen.

360 **HF:** Ja bei mir im Planungsbüro, bei ARGUS, ist es kein Thema.

361 **JK:** Bei ARGUS?

362 **HF:** Ja, genau.

363 **JK:** Dann müssen auf jeden Fall dann die Ergebnisse Ihrer Arbeit mal vorstellen. In der Mitar-  
364 beiterrunde oder so..

365 **HF** Ja, auf jeden Fall. Ich glaub, da geht noch mehr.

366 **JK:** Ab die haben da unheimlich viel Projekte in Hamburg auch, oder?

367 **HF:** Ja, ganz viele.

368 **JK:** Und dann gibt es - ich weiß nicht, ob Sie die auch interviewt haben - die Gleichstellungs-  
369 beauftragte und den Gleichstellungsbeauftragten bei der Behörde für die Mobilitätswende.

370 **HF:** Noch nicht.

371 **JK:** Aber die werden Sie interviewen?

372 **HF:** Ja, das war so geplant. Ja, gerade auch jetzt, nach unserem Gespräch, glaube ich, ist das  
373 spannend, das nochmal aus der Perspektive der Verwaltung zu sehen.

374 **JK:** Würde ich Ihnen unbedingt empfehlen Und zwar sind die beiden total engagiert und die  
375 hatten mich mal eingeladen...Und dann haben wir zusammen eine Videokonferenz gemacht als  
376 Fortbildung für die Mitarbeitenden. Also ich bin dahingefahren und dann war man da in unse-  
377 rem Saal und dann war waren die beiden Gleichstellungsbeauftragten da und dann war die Frau  
378 Pfaue da, die ja die die Leitung dort hat und ein Abteilungsleiter. Ach so, und der Tjarks kam  
379 dann auch noch vorbei. Wann war denn das? Im Mai, glaube ich. Das heißt, die hatten ziemli-  
380 ches Interesse daran. Und ich weiß jetzt nicht, was sie jetzt aus dieser Mitarbeitenden Fortbil-  
381 dung gemacht hat, ob sie da vielleicht auch irgendwelche Leitlinien draus entwickelt hat. Aber  
382 die haben eben ein sehr großes Interesse daran. Das sind ja die beiden Gleichstellungsbeauf-  
383 tragten da. Sie hieß früher Sachse. Und das Kuriose ist, dass das die Tochter meines ehemaligen  
384 Büropartners Siegfried Sachse ist. Das hat sich dann herausgestellt. Mittlerweile heißt sie aber  
385 glaube ich Engelken. Sie hat geheiratet, ist aber Fachfrau. Verkehrswirtschaft oder irgendwas  
386 studiert. Also das ist keine normale Gleichstellungsbeauftragte.

*Small-Talk, Verabschiedung*

## Transkript Interview B2: Gisela Stete - Expertin für gendergerechte Verkehrsplanung

Interviewpartnerin: Gisela Stete

Datum: 21.12.2022

Ort: Online

*Begrüßung, Small-Talk, Klärung der Formalien zum Interview*

*Interview 00:00 bis 47:09*

387 **HF:** Vielleicht können Sie sich einmal vorstellen und die Berührungspunkte mit Gender und  
388 Mobilität nennen.

389 **GS:** Oh ja, die waren relativ früh. Also ich habe Bauingenieurswesen studiert in Darmstadt,  
390 aber auch Stadtplanung Diplom gemacht. Habe dann 1979 Diplom gemacht, war dann sechs  
391 Jahre in Ingenieurbüros im Bereich Verkehrsplanung mit den Schnittstellen zur Stadtplanung  
392 und war dann 1985 bis 91 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehr der TU  
393 Darmstadt. Und da ging es eigentlich los mit Gender. Also ich habe zum einen ein Forschungs-  
394 projekt gemacht Mobilität von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen. Und ich habe  
395 ein interdisziplinäres Seminar gemacht damals - Stadt und Frau hieß das mit dem Fachgebiet  
396 Stadt bei den Architekten, dann wir - Fachgebiet Verkehrswesen bei Bauingenieuren und Fach-  
397 gebiet Stadtsoziologie in der Soziologie. Also das war ein Seminar, das lief über zwei mal zwei  
398 Semester ganz genau. Und da habe ich mich zum Ersten Mal intensiv mit dem Thema beschäf-  
399 tigt. Ich habe mich dann 1991 selbstständig gemacht, und zwar mit einem Projekt, das hieß  
400 Mobilität und Sicherheit von Frauen im ÖPNV und dessen bedarfsgerechte Umgestaltung in  
401 der Stadt Frankfurt am Main. Das war quasi der Beginn unseres Büros und wir haben diverse  
402 Büroprojekte zum Thema Frauen Belange in der Planung gemacht, also im Auftrag von Städten,  
403 von Ministerien, von ÖPNV, Aufgabenträgern usw. Und am Anfang, so die ersten Jahre, so bis  
404 2000, waren das wirklich, sage ich mal, Projekte, die unter dem Thema Frauen oder Gender  
405 gelaufen sind. Aber seitdem ist für mich Gender ein Querschnittsthema. Also wir haben keine  
406 und wir machen auch keine Projekte mehr - es gibt auch wenig Bedarf danach - die sich nur  
407 damit beschäftigen. Und ich muss auch ganz ehrlich sagen, ich finde das auch nicht zielführend.  
408 Also ich finde, es muss sein, dass das Thema Gender als Querschnittsaufgabe eigentlich in allen  
409 Projekten irgendwo mitgedacht wird, egal ob das jetzt Mobilitätskonzepte sind, Verkehrsent-  
410 wicklungspläne oder auch Gestaltung von Straßen und Plätzen. Ich meine das Aufgabenfeld,  
411 Sie kennen es ja auch von Argus, das ist ja relativ breit, was in der, ich sage mal, konzeptionel-  
412 len Verkehrsplanung so zu tun ist. Und für mich ist Gender wirklich ein ganz wichtiges

413 Querschnittsthema. Und ich war auch Lehrbeauftragte, sowohl in Kaiserslautern als auch an  
 414 der Uni und in der HDA (Hochschule) hier in Darmstadt mit dem Thema Schwerpunkt Soziale  
 415 Aspekte von Mobilität. Also es sind zwei Lehraufträge gewesen und soziale Aspekte von Mo-  
 416 bilität ist ja nichts anderes als die Genderbelange. Weil für mich ist Gender nicht nur Männer  
 417 und Frauen in ihren unterschiedlichen Rollen, sondern das hat was mit Kindern und Jugendli-  
 418 chen zu tun, das hat was mit Älteren zu tun. Und insofern ist es das Genderthema für mich eine  
 419 der drei Säulen der Nachhaltigkeit, nämlich die soziale Gerechtigkeit, die Chancengleichheit  
 420 der verschiedenen Bevölkerungsgruppen usw. Was habe ich sonst noch gemacht? Na ja. For-  
 421 schungsgesellschaft, wenn Sie mit Juliane gesprochen haben. Ich bin also auch Gründungsmit-  
 422 glied des Arbeitskreises Frauen und Verkehr, also heute Gender und Mobilität. Und ich bin  
 423 auch Gründungsmitglied gewesen der Fachgruppe Frauen in der Planung von unserem Berufs-  
 424 verband, der SRL - Vereinigung für Stadt Regional Landesplanung, also 1988 oder 89 wurde  
 425 die Fachgruppe Frauen in der Planung gegründet und auch ungefähr so Anfang der 90er Jahre  
 426 war es glaube ich mit dem FGSV-Arbeitskreis. Aber das hat Juliane Krause sicher noch mehr  
 427 im Blick. Das weiß sie sicher ganz genau, wann wir damit angefangen haben. Also Sie sehen,  
 428 dass mich dieses Thema eigentlich seit 30 Jahren beschäftigt. Vor allen Dingen, kann ich ganz  
 429 persönlich sagen, bin so richtig drüber gefallen als ich 1983 zum Ersten Mal Mutter wurde und  
 430 dann mit dem Kinderwagen unterwegs war. Und dann ist mir erst klar geworden, was es heißt,  
 431 wenn die Bürgersteige zugeparkt sind, was es heißt, wenn es keine Absenkungen an Kreuzun-  
 432 gen und Einmündung gibt, was es heißt, wenn kein barrierefreier Zugang in die Straßenbahnen  
 433 da ist, sondern man den Kinderwagen dann auch heben muss. Also das war für mich eigentlich  
 434 1983, wo ich gedacht habe: halt, hier stimmt irgendetwas nicht. Und seitdem, wie gesagt, ist es  
 435 für mich ein Thema, mit dem ich mich beschäftige und was ich mittlerweile denke ich auch  
 436 relativ stark drin hab. Das wir auch einfach diesen Blick haben und das ist ja eine Ihrer Fragen:  
 437 was ist zu tun, was muss gemacht werden, dass es ein Querschnittsthema ist. Und deswegen ist  
 438 es mir auch ganz wichtig, dass ich beispielsweise im Rahmen von Seminaren oder auch von  
 439 Lehraufträgen mich genau damit beschäftige und das einfach auch weitergebe, weil ich finde,  
 440 das gehört in ein Studium rein. Und das hatte Ihnen die Juliane Krause sicher erzählt, dass wir  
 441 in unserem Arbeitskreis, diese Vorlesungsreihe gemacht haben zum Thema Gender und Mobi-  
 442 lität.

443 **HF:** Wie ist denn Ihre Wahrnehmung: wird das Thema immer präsenter? Oder haben Sie nicht  
 444 das Gefühl, dass das Fortschritte macht?

445 **GS:** Also ich finde, dass es wieder präsent ist. Also es war wirklich knapp 20 Jahre, 15 Jahre  
 446 oder so. Da konnte man die Hoffnung haben: Jawohl, es ist angekommen und wir müssen jetzt

447 nicht mehr ständig usw. Aber jetzt habe ich die Wahrnehmung, dass tatsächlich so seit fünf  
448 Jahren das auf einmal wieder aufplopt und ich frage mich dann immer: Hallo, hat es denn das,  
449 was wir damals gemacht haben, nicht gegeben? Also es werden immer die gleichen Fragen  
450 gestellt und da habe ich mich dann schon gefragt, was ist denn in diesen 15 Jahren passiert, wo  
451 ich davon ausgegangen bin, dass es tatsächlich dann auch sowohl innerhalb einer Verwaltung  
452 als auch in der Ausbildung im Studium irgendwie angekommen ist, dass das ein wichtiges  
453 Thema ist. Aber das scheint nicht der Fall zu sein. Ich finde, in dem Moment, wo man Nach-  
454 haltigkeit ernst nimmt mit den drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales. Damit verbunden  
455 ist aus meiner Sicht ganz automatisch dieses Thema Gender. Also Männer und Frauen in ihren  
456 unterschiedlichen Rollen. Es muss einfach in den Köpfen sein, dass die Anforderungen eben in  
457 Abhängigkeit von dieser sozialen Rolle unterschiedlich sind... an den öffentlichen Raum, an  
458 die Verkehrssysteme und und und. Und das scheint irgendwo noch nicht so wirklich angekom-  
459 men zu sein.

460 **HF:** Glauben Sie, dass manchmal das Wort Gender da so ein bisschen im Weg steht? Dass  
461 einige Leute sich darunter nicht so viel vorstellen können?

462 **GS:** Also das ist das eine. Und ich glaube, dass mit diesem Wort Gender, also dass diese gen-  
463 dersensible Sprache, die jetzt so seit zwei, drei Jahren so hoch plopt, dass das eher kontrapro-  
464 duktiv ist, dass man also, wenn man das blöd findet, dann ist, glaube ich, der Widerstand gegen  
465 die Inhalte einfach auch da. Also das ist so ein bisschen mein Eindruck.

466 **HF:** Zu den Rahmenbedingungen, die es eigentlich teilweise ja schon gibt. Oder vielleicht auch  
467 nicht gibt. Haben Sie da Empfehlungen, wo Sie sagen, in dem Bereich müsste es mehr Rah-  
468 menbedingungen geben oder irgendwie Verankerung, die vielleicht etwas konkret festsetzen?

469 **GS:** Na ja, also wir sind ja in der konzeptionellen Verkehrsplanung tätig und ich denke, es geht  
470 darum...Ein Beispiel: es sind ja jetzt wirklich sehr, sehr viele Kommunen, kleine und große  
471 Kommunen, angefragt zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Das heißt, es entstehen  
472 überall neue Quartiere. Und eine Grundvoraussetzung ist, dass es keine Monostrukturen sind.  
473 Also das sind für mich ganz entscheidende Rahmenbedingungen, dass es keine monostrukturierten  
474 Quartiere gibt, sondern dass alles das, was für einen Alltag mit den unterschiedlichen  
475 Rollen wichtig ist, also Kita, Nahversorgung, Schulen, Alteneinrichtungen usw., dass die, sage  
476 ich mal, fußläufig und mit dem Fahrrad gut erreichbar sind, weil es ist ja nachgewiesenermaßen  
477 schon so ist, dass Frauen, diese Verkehrsmittel auch stärker nutzen, wenn sie in der sozialen  
478 Rolle sind, sich um ihre um ihre Kinder zu kümmern. Ich habe gerade im Zusammenhang mit  
479 diesem Vortrag bei dem Genderdeutschland mir noch mal angeschaut, wie sieht das denn aus  
480 mit dem Unterschied zwischen Frauen und Männern, was die Erwerbstätigkeit anbelangt und

481 was anbelangt, die unbezahlte Arbeit. Und da hat sich eben sehr wenig verändert. Es gibt eine  
482 sehr schöne, eine schöne Quelle vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und  
483 Jugend von diesem Jahr. Das heißt Kinder, Haushalt, Pflege, wer kümmert sich? Und da wird  
484 einfach sehr, sehr deutlich, dass unabhängig davon, ob es Einpersonenhaushalte, Paare ohne  
485 Kinder, Paare mit Kinder, Alleinerziehende usw. gibt, dass es immer durchgehend so ist, dass  
486 die Frauen diejenigen sind, die sich stärker darum kümmern. Und auch was die Teilzeitquoten  
487 anbelangt: 47 % der erwerbstätigen Frauen zwischen 20 und 64 sind nur Teilzeit erwerbstätig.  
488 Und der Grund dafür ist die Betreuung von Kindern oder pflegebedürftigen Personen. Das steht  
489 an erster Stelle. Also da gibt es auch von 2018 vom Statistischen Bundesamt Arbeitsmarkt auf  
490 einen Blick Deutschland und Europa. Das ist eine Quelle. Also wie gesagt, ich habe ein bisschen  
491 geforscht und recherchiert in dem Zusammenhang und damit wird einfach sehr, sehr deutlich,  
492 was diese Unterschiede ausmacht. Und ich denke, in dem Moment, wo diese Unterschiede ein-  
493 fach in den Köpfen drin sind, dann müsste es möglich sein, die Rahmenbedingungen zu schaf-  
494 fen, dass der Alltag, egal ob man sich um Kinder kümmert oder nicht, erleichtert werden kann.  
495 **HF:** Ja, also eher die baulichen Strukturen schaffen?  
496 **GS:** Die baulichen und die Nutzungsstrukturen natürlich. Also bei den baulichen Strukturen  
497 denke ich natürlich in allererster Linie auch an den öffentlichen Raum, an die Flächenaufteilung  
498 im Straßenraum, dass Gehwege ausreichend breit sind, dass beim Radverkehr entlang von  
499 Hauptverkehrsstraßen selbstverständlich separate Fahrradspuren geschaffen werden. Das  
500 Thema Fahrradabstellanlagen ist ein Thema, weil beispielsweise wenn ein neues Quartier ent-  
501 wickelt wird, dann heißt es immer zwischen 10 % und 20 % Stellplätze müssen für Besucher,  
502 hergestellt werden, aber Autostellplätze. Das ist ja so die Quote, die von den Städten gefordert  
503 wird. Aber es macht sich kein Mensch sich Gedanken darum genau die gleichen Anforderungen  
504 an Fahrradabstellplätze zu stellen. Das haben wir beispielsweise jetzt durchgesetzt in verschie-  
505 denen Quartieren, wo wir Konzepte machen, in Freiburg, Dietenbach, Kleineschholz, hier in  
506 Darmstadt auch. Das genauso selbstverständlich wie für Besucherverkehr mit dem Auto Stell-  
507 plätze bereitgestellt werden, dass die natürlich auch fürs Fahrrad hergestellt werden müssen.  
508 Also jetzt nur so ein Beispiel, weil sie nach den Rahmenbedingungen gefragt haben, also so  
509 selbstverständlich, wie alle Strukturen auf den Autoverkehr ausgelegt sind. Genauso selbstver-  
510 ständiglich muss es dann auch für den Radverkehr sein und auch für den Fußverkehr, also das  
511 Thema Barrierefreiheit, ausreichend breite Gehwege usw. Das sind so ein paar wenige Stich-  
512 worte dazu.

513 **HF:** Ja. Haben Sie das Gefühl, dass das so unter den Planungsbüros auch so angekommen ist?

514 **GS:** Also ich kann es nicht sagen. Also bei uns ist es so und das gilt glaube ich auch für meine  
515 jungen männlichen Mitarbeiter. Für die ist das einfach in den Köpfen drin. Ich meine, ich denke  
516 schon, dass wenn eine Sensibilität für dieses Thema da ist von Seiten der Geschäftsleitung,  
517 dann wird sich das sicher auch übertragen auf das Team. Aber ich kann es ehrlich gesagt nicht  
518 sagen. Mit den Büros, mit denen wir zu tun haben...die sind auch eher stärker verkehrstechnisch  
519 ausgelegt. Wir sind ja in der konzeptionellen Verkehrsplanung unterwegs und bei den techni-  
520 schen Büros, Tiefbau usw. geht es dann schon eher um Barrierefreiheit usw. Aber sicher nicht  
521 unter dem Aspekt Gender. Das glaube ich auch.

522 **HF:** Also es sind auf jeden Fall Punkte, die berücksichtigt werden. Aber wahrscheinlich dann  
523 nicht speziell unter Gender. Auf Seiten der Stadt haben Sie da verstärktes Interesse wahrge-  
524 nommen, so in den letzten Jahren?

525 **GS:** Also sagen wir mal so, was sich in den letzten Jahren verändert hat, dass in Stadtplanungs-  
526 ämtern, wo dann oft der Verkehr auch angesiedelt ist, dass da zunehmend Frauen in Führungs-  
527 positionen sind. Und die Diskussion ist dann einfacher und selbstverständlicher. Das Gefühl  
528 habe ich dann schon. Also das ist in vielen Städten wirklich, dass Frauen mittlerweile, im öf-  
529 fentlichen Dienst wirklich sehr stark vertreten sind, was möglicherweise auch mit den Rahmen-  
530 bedingungen zu tun hat. Also die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist möglicherweise wirk-  
531 lich in der öffentlichen Verwaltung einfacher als in einem freien Büro. Aber das führt auch  
532 dazu, dass durchaus eine Offenheit besteht gegenüber solchen Themen, wenn sie angesprochen  
533 werden. Also das nehme ich schon wahr. Ja.

534 **HF:** Okay.

535 **GS:** Ob das allerdings dann im Alltag dann auch immer umgesetzt wird und präsent ist, ist zu  
536 hoffen. Beispielsweise das Thema Parkraumbewirtschaftung, das ist für mich ein Thema, wo  
537 ich dann immer darauf hinweise. In erster Linie geht es darum, Gehwegparken zu unterbinden,  
538 um die Gehwege wieder freizumachen für die, die sie brauchen und die sie nutzen. Und das ist,  
539 wenn wir jetzt die Gendergedanken weiterverfolgen, das sind natürlich die Kinder, das sind die  
540 älteren Menschen, das sind die betreuenden Personen, für die sind freie Gehwege ganz, ganz  
541 wichtig. Und das leuchtet dann auch immer sofort ein. Also für mich ist es so: es muss nicht  
542 diesen Genderstempel haben, überall. Wichtig finde ich, dass es gemacht wird und dass damit  
543 die Intentionen, die dahinterstehen, dann auch ernst genommen werden. Ich weiß nicht, ob Sie  
544 verstehen, was ich meine. Also ich finde, es muss nicht immer heißen Gender usw. Sondern es  
545 sollte heißen: denkt doch mal an Kinder, denkt doch mal an Ältere usw. Und da ist es doch  
546 ganz, ganz wichtig, dass die Gruppen gute Rahmenbedingungen vorfinden.

547 **HF:** Doch, ich verstehe schon, was Sie meinen. Das eine Selbstverständlichkeit reinkommt,  
548 dass alle Nutzergruppen involviert werden.

549 **GS:** Und auch für den für den erwerbstätigen Mann mit Aktentasche, der schnell unterwegs ist,  
550 der profitiert auch davon, wenn der Gehweg frei ist.

551 **HF:** Zu dem Thema: Ich habe das Gefühl, dass du Beteiligungsformate eigentlich schon von  
552 Seiten des Auftraggebers mittlerweile feste Bestandteile sind bei Planungsprojekten.

553 **GS:** Beteiligungsverfahren? Ja. Das auf jeden Fall. Ja, also das ist zum Glück der Fall. Aller-  
554 dings ist das Thema Gender jetzt da genauso wenig oder viel selbstverständlich wie in dem  
555 Alltag in der öffentlichen Verwaltung. Also Beteiligung ist ganz, ganz wichtig. Und wird auch  
556 zunehmend in den Städten, also zum Teil auch sehr exzessiv praktiziert. Und also ich habe so  
557 die Erfahrung gemacht, dass wenn es der Politik oder auch der Verwaltung nicht gefällt, was  
558 dabei rauskommt, dass dann auf einmal gesagt wird na ja, es ist ja nicht repräsentativ, es waren  
559 ja nur 35 Bürgerinnen und Bürger da. Und das, also gerade die Politik, argumentiert ja so, wie  
560 es gerade passt. Und wenn es aber passt, das Ergebnis einer Beteiligung, dann wird gesagt, na  
561 ja, wir haben ja beteiligt und die haben gesagt, sie wollen das. Und wenn das Ergebnis nicht  
562 passt, dann habe ich das schon erlebt, dass gesagt wird, naja, das war ja nicht repräsentativ. Ja  
563 also auch Ergebnisse von Beteiligungen können so oder so, sage ich mal, angewendet werden.

564 **HF:** Ja, das stimmt. Könnten Sie das so konkret benennen, an welcher Stelle im Planungspro-  
565 zess Gender Mainstreaming vernachlässigt wird?

566 **GS:** Also ich denke, wenn es von Anfang an in den Köpfen der Leute drin ist in diesem Prozess,  
567 dann sind die Chancen sehr groß, dass das dann durchgezogen wird. Schwierig ist, wenn der  
568 Prozess schon fortgeschritten ist und dann kommt auf einmal jemand und sagt also hier Gender.  
569 Das ist schwierig. Ich denke, es muss gelingen, wirklich von Anfang an dieses Thema in einer  
570 Planung zu verankern. Ich hatte ja das Beispiel neue Quartiere genannt, dass die Nutzungsstruk-  
571 turen, die städtebaulichen Strukturen, die Verkehrsinfrastruktur usw., dass das mitgedacht wird,  
572 dass es alltagstauglich ist und alltagstauglich für alle Menschen in der Bevölkerung. Also ich  
573 denke, das ist ja das, was Gender Mainstreaming letztendlich meint, dass alles in der Planung  
574 daraufhin geprüft werden muss oder geguckt werden muss, ob das für Männer und Frauen in  
575 ihren unterschiedlichen sozialen Rollen tauglich ist oder nicht. Das ist für mich die Berücksich-  
576 tigung von Gender.

577 **HF:** Ja. Haben Sie dazu vielleicht auch eigene Projekte, wo Sie das Gefühl hatten, das wurde  
578 genau so von Anfang an umgesetzt?

579 **GS:** Ja, da haben bei diesem Vortrag GenderArch da gelernt. Da hatte ich das Beispiel Freiburg  
580 Dedenbach als neues Quartier, als Positivbeispiel. Ich kann Ihnen, wenn Sie möchten, den

581 Vortrag auch mal zukommen lassen. Das ist nicht unter dem Titel oder unter dem Label Gender  
582 gelaufen. Das ist es nicht. Aber dadurch, dass wir da auch mit involviert waren und wir das als  
583 Querschnittsthema betrachten, finde ich, ist es ein gutes Beispiel dafür, wie Quartiere gestaltet  
584 sein sollten, damit es eben passt.

585 **HF:** Okay. Ja, das wäre super, wenn ich den Vortrag mal sehen könnte. Ich glaube, das würde  
586 helfen.

587 **GS:** Ja, ich glaube, den könnte ich Ihnen zuschicken. Da sind auch diese Quellen drin, die ich  
588 ganz am Anfang genannt hatte. Ich habe gelernt, dass es also nicht nur ein Gender Pay Gap  
589 gibt, sondern dass es ein Gender Care Gap gibt und ein Gender Time Gap. Das waren Begriffe,  
590 die mir vorher noch nicht untergekommen sind, und das finde ich hoch spannend.

591 **HF:** Gender Time Gap habe ich tatsächlich auch noch nicht gehört.

592 **GS:** Ja, da geht es darum, um das unterschiedliche Engagement bzw. um die unterschiedlichen  
593 Arbeitszeiten von Teilzeit erwerbstätigen Menschen. Das ist der Gender Time Gap, genauso  
594 heißt es. Wo ist die Abbildung Gender Time Gap 2002 bis 2021? Ja, das sind ungefähr knapp  
595 neun Stunden, die Frauen weniger arbeiten im Schnitt als Männer. Und dann gibt es eben diese  
596 Abbildung. Was machen die eigentlich in der Zeit, in der sie nicht arbeiten?

597 **HF:** In der sie nicht bezahlt arbeiten wahrscheinlich.

598 **GS:** Ja, genau. Da geht es genau um die unbezahlte Arbeit.

599 **HF:** Ja. Spannend, dass das immer noch eine Rolle spielt.

600 **GS:** Ja. Und es ist das, was ich schon erstaunlich finde. Da diskutieren Juliane Krause und ich  
601 auch immer wieder darüber. Ist wirklich so wenig passiert in diesen 15 Jahren, in denen wir  
602 also gedacht haben, es ist angekommen? Aber das scheint nicht der Fall zu sein. Beziehungs-  
603 weise was ich aber auch wahrnehme. Das finde ich auch ganz interessant, dass dieses Thema  
604 soziale Sicherheit, dass das wieder als Problem zugenommen hat. Ich habe, als ich meinen Vor-  
605 trag vorbereitet habe, hier mit meinen jungen Mitarbeiterinnen diskutiert und da hat sich her-  
606 ausgestellt, dass die abends wirklich, sage ich mal, zurückhaltend sind, wenn sie unterwegs  
607 sind, im Park oder sonst irgendwie. Ich dachte immer, das ist so überhaupt kein Thema. Aber  
608 ist es tatsächlich wieder. Also insofern kommen Sachen dazu, die sich wahrscheinlich im An-  
609 betracht der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung dann auch wieder verändert haben.  
610 Weil dieses Thema hatten wir in den 90er Jahren auch. Also dass ältere Frauen vor allen Dingen  
611 auch abends nicht mehr rausgegangen sind, weil sie Angst hatten. Und das haben wir ja auch  
612 immer wieder thematisiert. Frauen, geht raus, erobert euch den öffentlichen Raum zurück. Und  
613 das waren so die Kampagnen damals in den 90er Jahren. Und dann stelle ich jetzt fest, dass sich

614 da irgendwie was verändert hat. Also, dass es wieder Thema ist, dass man abends und nachts  
615 vielleicht nicht so selbstverständlich unterwegs ist.

616 **HF:** Doch das stimmt. Das Thema soziale Sicherheit ist mir öfter jetzt in der Recherchearbeit  
617 über den Weg gelaufen und auch im eigenen Alltag präsent. Es ist irgendwie spannend, dass  
618 sich das Thema so in den 80er, 90er gebildet hat... Also ich glaube, so ein Wandel in den Köpfen  
619 braucht halt auch seine Zeit. Aber die Sachen sind ja eigentlich da. Also so auch aus Ihrem  
620 Arbeitskreis, also Leitfäden oder Checklisten, die erstellt werden, die sind ja eigentlich da. Auf  
621 die muss ja nur zurückgegriffen werden.

622 **GS:** Genau das ist ja das, was ich meine, dass wir in den 80er und 90er Jahren sehr, sehr viel  
623 gemacht haben und bereitgestellt haben. Und deswegen hat es mich so gewundert, als es jetzt  
624 in den letzten drei, vier Jahren auf einmal so aufgepoppt ist, dachte ich, es kann doch nicht sein,  
625 wir fangen doch nicht von vorne an, gibt es doch alles schon. Aber vielleicht ist das auch nor-  
626 mal. Ich stelle das auch in anderen Sachen bei uns im Verkehrsbereich fest, dass so Sachen, die  
627 ich für selbstverständlich gehalten habe, dass es drin ist, dass es das eben nicht ist und das  
628 vielleicht dann einfach in der Ausbildung... Und das ist wirklich ein Petitum, dass in der Aus-  
629 bildung die Grundlagen gelegt werden müssen. Und das gilt eben auch für anderes. Das gilt  
630 eben nicht nur für das Thema Gender, sondern offensichtlich auch für andere Fragen. Und was  
631 natürlich dazukommt, was es vielleicht auch nicht einfacher macht, das ist diese zunehmende  
632 Spezialisierung. Also wenn ich mir angucke, welche Studiengänge es alles gibt, also ich wäre  
633 heute, wenn ich heute anfangen würde zu studieren, ich wäre total überfordert bei diesem Spekt-  
634 rum. Also ich wüsste nicht, was verbirgt sich eigentlich wo dahinter. Und das macht es dann  
635 auch schwerer, denke ich, dann das Richtige zu finden bzw. dann eben auch diese Grundlagen,  
636 von denen wir eben gesprochen haben, dann auch vorzufinden.

637 **HF:** Ja, das stimmt. Wobei für Verkehr und Mobilität gibt es ja kaum einzelne Studiengänge,  
638 oder? Also Verkehrsplanung speziell.

639 **GS:** Na ja, doch. Also hier an der Hochschule Rhein Main gibt es einen Studiengang, wie heißt  
640 der noch? Da habe ich vier Jahre lang die Vorlesung gehalten zur Verkehrsentwicklungspla-  
641 nung. Ich muss nachgucken, wie der Studiengang heißt. Aber das ist einer, wo es eben um  
642 nachhaltige Mobilität geht in Ballungsräumen.

643 **HF:** Ach so, okay. Ja, das ist natürlich sehr konkret.

644 **GS:** An der an der Hochschule Rhein Main im Moment. Ich kann gerade mal gucken, wo ist  
645 denn die Hochschule Rhein? Ach nee, ich find es. Ich finde es gerade nicht. Aber kann ich  
646 Ihnen auch zuschicken.

647 **HF:** Ja, gerne.

648 **GS:** Dieser Studiengang, also da ist jetzt auch Gender nicht so sehr das Thema. Aber es geht  
649 schon um konzeptionelle Verkehrsplanung an der Hochschule Rhein Main. Das ist der Herr  
650 Professor Blitz, der Volker Blitz. Und der André? Wie heißt der weiter, der sich mit Mobilitäts-  
651 management auch beschäftigt?

652 **HF:** Okay, muss ich mal reingucken.

653 **GS:** Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen heißt es. Und die haben eben  
654 auch einen Schwerpunkt Verkehr.

655 **HF:** Ja, aus meiner Erfahrung haben viele aus unserem Büro als Hintergrund eher Ingenieurs-  
656 wissenschaften oder Stadtplanung. Also so ein Misch, das ist eigentlich ganz gut.

657 **GS:** Also hier in Darmstadt hat eine meiner Mitarbeiterinnen Umweltingenieurwesen studiert,  
658 aber mit dem Schwerpunkt Verkehr in ihrem Diplom, also ihrem Master. Mittlerweile ist es ja  
659 Master. Also das ist schon zunehmend zu finden, dass es auch diese Richtung gibt, die sich  
660 damit auseinandersetzt. Wie ist es denn in Hamburg-Harburg. Gibt es da Studium? Mit Konrad  
661 Rothfuchs als Lehrbeauftragten?

662 **HF:** Ja, an der HafenCity Uni. Ja, stimmt. Im Zuge von Stadtplanung, glaube ich. Master Stadt-  
663 planung. Aber so wie ich das jetzt mitbekommen habe, ist das auch ein relativ kleiner Kurs. Ich  
664 glaube, acht Leute. Zu Verkehr und Mobilität.

665 **GS:** Gut, Aber ich denke jetzt im Moment, angesichts dieses Themas Mobilitätswende, Ver-  
666 kehrswende wird vielleicht auch deutlich werden, dass es da einfach auch in der Ausbildung  
667 noch Defizite gibt, also dass man da vielleicht dann auch Aufrüstung benötigt. Wobei im Mo-  
668 ment eher so die Tendenz ist, sich dann wieder so Sektoren rauszusuchen und jetzt auf einmal  
669 Radverkehrsprofessuren zu vergeben sind. Und das ist natürlich wichtig, überhaupt keine Frage.  
670 Aber es ist eben nur ein Ausschnitt dabei. Und das ist das, was ich vorhin meinte, diese zuneh-  
671 mende Spezialisierung, die trägt nicht dazu bei, diesen Blick über den Tellerrand hinaus zu  
672 schärfen.

673 **HF:** Ja, weil es alles zusammenhängt.

674 **GS:** Eigentlich ja.

675 **HF:** Ja, das stimmt. Ich meine, bei der Behörde gibt es ja auch konkrete Radverkehrsbeauftragte  
676 zum Beispiel. Die sich ja eigentlich auch nur mit dem Thema beschäftigen.

677 **GS:** Ja, eben. Und was ich dann so mitkriege, ist oft, dass dann diese Konkurrenz zwischen  
678 Radverkehr und Fußverkehr wieder aufplopt und das dann immer eher zulasten des Fußver-  
679 kehrs. Also das ist so meine Wahrnehmung im Moment, oder das ist eine Gefahr dabei.

680 **HF:** Ja, dabei sollte es eigentlich das Auto sein.

681 **GS:** Ja, genau. Deswegen habe ich das mit der Parkraumbewirtschaftung auch angesprochen,  
682 weil für mich ist der Schlüssel, für lebenswerte Städte wirklich der ruhende Verkehr. Also ich  
683 denke, den fließenden Verkehr, den fließenden KFZ-Verkehr, das ist irgendwie zu regeln. Da  
684 gibt es ja diese Initiative: lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit. Also da tut  
685 sich ja sehr, sehr viel. Aber der Knackpunkt ist tatsächlich der ruhende Verkehr aus meiner  
686 Sicht.

687 **HF:** Ja, da finde ich sind die in Wien schon relativ weit vorne. Das finde ich ganz schön.

688 **GS:** Und ich denke, es gibt ja auch Städte, die grundsätzlich Gehwegparken unterbinden. Karls-  
689 ruhe beispielsweise. Und die fangen jetzt wirklich damit an. Und wir haben gerade gestern einen  
690 Termin gehabt hier in der Nähe von Darmstadt, in einer kleinen Kommune. Und da ging es  
691 auch darum, dass das Gehwegparken versucht wird zu unterbinden. Und dass auf einmal die  
692 Garagen auf den Grundstücken wieder Garagen werden und nicht Abstellplätze fürs Surfbrett  
693 und was weiß ich für was alles. Und das ist ja oft das Problem. Also gerade in den Einfamilien-  
694 und Reihenhausbereichen, wird der öffentliche Raum zugesperrt, weil die Leute auf dem Grund-  
695 stück ihr Auto nicht unterbringen wollen. Mal abgesehen von der Zweitwagen - Problematik  
696 oder Drittwagen – Problematik dann noch dazu kommt. Aber es geht einfach auch darum, die  
697 Flächen da, wo sie eigentlich zur Verfügung stehen, sollten nicht genutzt werden.

698 **HF:** Ja, das stimmt.

699 **GS:** Ich meine, das ist natürlich in einem gründerzeitlichen Quartier ein bisschen anders. Aber  
700 gründerzeitliche Quartiere sind in der Regel in Städten, die einen guten ÖPNV haben. Und  
701 insofern ist vielleicht der Besitz eines eigenen Autos um jeden Preis in einer Stadt, die viele  
702 gründerzeitliche Quartiere hat, möglicherweise auch anders zu bewerten als in einem Einfami-  
703 lienhausgebiet irgendwie draußen auf dem platten Land, die keinen guten ÖPNV-Anschluss  
704 haben. Also das sind so grundsätzliche Fragen und ich muss auch ganz ehrlich sagen, dass ich  
705 diese Initiative von den Grünen, in Städten keine Ein- und Zweifamilienhaus Gebiete mehr  
706 auszuweisen, sondern Wohnungsbau. Das finde ich völlig richtig.

707 **HF:** Ja, finde ich eigentlich auch. Es ist einfach zu viel Fläche, die für zu wenig Personen genutzt  
708 werden kann.

709 **GS:** Also gerade der Flächenverbrauch beim ruhenden Verkehr. Wir wissen, dass für jedes Auto  
710 ungefähr drei Stellplätze vorgehalten werden, einmal am Haus, am Arbeitsplatz, beim Einkau-  
711 fen, bei der Freizeit usw. Also im Schnitt werden für ein Auto drei Stellplätze vorgehalten und  
712 da kann man sich dann vorstellen: wenn wir 40 Millionen Autos haben, haben wir 120 Millio-  
713 nen Parkplätze, die vorgehalten werden. Und wenn man das mal umrechnet in die Fußballfelder,

714 das können die Männer immer ganz gut irgendwo nachvollziehen. Das sind dann einige Milli-  
715 onen.

716 **HF:** Ich habe mich auch neulich mal mit ruhendem Verkehr beschäftigt. Und wie viele Minuten  
717 ein Auto tatsächlich in Benutzung ist.

718 **GS:** Ja, 23 Stunden am Tag, die die Autos rumstehen. Auf einm dieser drei Stellplätze, die für  
719 Sie freigehalten werden. Das heißt ja auf der anderen Seite, dass 2/3 der Stellplätze, die zur  
720 Verfügung stehen, in der Regel leer sind, weil es wird ja nur 1/3 ständig belegt. Also wenn für  
721 ein Auto drei Stellplätze bereitstehen im Schnitt, kann es ja trotzdem nur an einem Stellplatz  
722 stehen.

723 **HF:** Und der andere bleibt erst mal leer, bis es dann wieder voll ist.

724 **GS:** Bis es bewegt wird. Eine Stunde morgens zum Arbeitsplatz und dann steht es dann da, 8  
725 Stunden und dann wieder vielleicht nach Hause oder zum Einkaufen zwischendurch. Also die  
726 berühmten Wegekettten.

727 **HF:** Das stimmt. Da ist noch viel Potenzial.

728 **GS:** Ja, und unter Genderaspekt: dawissen wir ja, dass in dem Moment, wo Kinder zu betreuen  
729 sind, ältere Familienangehörige usw., dass das mit den heutigen Strukturen ohne Auto nur funk-  
730 tioniert, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Wenn also, sage ich mal, in einem Quartier  
731 oder in einer Stadt, in der Sie leben, alles das fußläufig oder mit dem Fahrrad oder auch mit  
732 dem ÖPNV gut erreichbar ist. Und dann ist es auch möglich auf ein Auto zu verzichten.

733 **HF:** Ja zumindest in Innenstadtlagen.

734 **GS:** Ja, oder in Städten generell, das muss nicht mal die Innenstadt sein. Ich selber wohne in  
735 Darmstadt in der Lincoln-Siedlung in einem genossenschaftlichen Wohnprojekt und bei uns  
736 sind einige Familien mit Kindern, die ihr Auto abgeschafft haben und die alles mit dem Lasten-  
737 rad machen bzw. mit unseren Gemeinschaftsautos. Wir haben zwei Gemeinschaftsautos. Bei  
738 43 Wohnungen haben wir, glaube ich, zwölf Lastenräder. Alle privat und es funktioniert gut.

739 **HF:** Von dem Projekt habe ich tatsächlich auch schon gehört. Lincoln-Siedlung.

740 **GS:** Ja, wir haben 2010 das Mobilitätskonzept gemacht. Das war das erste Konzept, was ein  
741 autoarmes Quartier konsequent durchgespielt hat. Also von den neueren Quartieren. Ich meine,  
742 es gibt natürlich Vauban, überhaupt keine Frage. Vauban ist ja auch schon über 20 Jahre alt  
743 oder so. 25, glaube ich. Aber so in den letzten zehn Jahren, da war die Lincoln-Siedlung eine  
744 der ersten. Und da haben wir das Mobilitätskonzept machen dürfen und jetzt wohne ich dort.  
745 Also das ist irgendwie toll. Und Argus, die haben uns ja besucht im letzten Jahr, genau der  
746 Sebastian war dabei und noch ein Kollege. Dann noch mal ein paar Leute von der Hafencity.

747 **HF:** Ja stimmt. In dem Kontext habe ich das glaube ich auch gehört, weil die, glaub ich, von  
748 ihrer Exkursion erzählt haben.

749 **GS:** Und da waren sie bei uns in der Lincoln-Siedlung und da habe ich eine Führung machen  
750 dürfen.

751 **HF:** Cooles Projekt.

752 **GS:** Und es gibt es jetzt so langsam zunehmenden solche Projekte. Ich meine, bei euch in Ham-  
753 burg wird ja auch mittlerweile mit reduziertem Stellplatz Schlüssel gearbeitet. Also die großen  
754 Städte sind da mittlerweile alle, in der richtigen Richtung unterwegs. Bei den kleineren ist noch  
755 sehr viel Überzeugungsarbeit zu leisten, aber auch das hat was mit Gender zu tun. Wenn der  
756 öffentliche Raum nicht vom ruhenden Verkehr dominiert ist, wenn die Gehwege ausreichend  
757 breit sind, wenn wir verminderte Geschwindigkeiten haben, das sind ja alles Genderaspekte  
758 oder die der Gendergerechtigkeit entgegenkommen.

759 **HF:** Ja, ich glaube auch, dass schon in vielen Konzepten der Ansatz „Autofrei“ verfolgt wird.  
760 Also dieses Projekt „Freiraum Ottensen“ zum Beispiel in Hamburg und der Verkehrsversuch  
761 in Volksdorf, das ist eher am Stadtrand. Und ich auch das Gefühl, dass in Hamburg da schon  
762 viel in die Richtung geht

763 **GS:** Geht, in die Richtung...ja doch, das denke ich auch. Also Hamburg eher als München. Ich  
764 denke diese Städte wie München, Stuttgart usw., die doch sehr stark auch von Unternehmen,  
765 aus der Automobilindustrie bespielt werden, egal ob das BMW oder Mercedes oder Bosch bei-  
766 spielsweise ist, die tun sich etwas schwerer. Aber auch da stelle ich fest: die haben sich auch  
767 auf den Weg gemacht, weil sie sehen einfach, dass es auch so wahrscheinlich nicht mehr wei-  
768 tergeht. Also Karlsruhe und Ulm planen autoarme Quartiere, Augsburg auch. Da war ich jetzt  
769 in drei Preisgerichten drin für neue Quartiere. Und die sind alle mit einem reduzierten Stell-  
770 platzschlüssel geplant.

771 **HF:** Aber gut, das ist natürlich auch immer so ein bisschen so, das zu machen was die Wähle-  
772 rinnen und Wähler wollen. Also ich glaube, es ist halt gerade auch so eine Bewegung, dass  
773 viele Leute das Befürworten und das die Städte sich dem so ein bisschen anpassen.

774 **GS:** Ja, vielleicht ist es auch so, Ich meine, in den 80er, 90er Jahren war dieses Thema Ver-  
775 kehrsberuhigung auch so eine bottom-up Bewegung. Also es ist ja nicht von oben gekommen,  
776 dass sich irgendwie die Behörden haben einfallen lassen, dass Verkehrsberuhigung eine gute  
777 Geschichte wäre, sondern aus der Bevölkerung der Wunsch gekommen ist, dass die Straßen  
778 nicht nur Verkehrsfunktion haben, sondern auch Aufenthalts und Sozialfunktion. Und dieses  
779 ganze Thema Verkehrsberuhigung war wirklich etwas, was sich von unten nach oben entwi-  
780 ckelt hat. Und vielleicht kommt das jetzt auch zunehmend. Und meine Hoffnung ist eure

781 Generation, die einfach auch ein Stück weit anders tickt. Für die das eigene Auto auch einfach  
782 nicht mehr diesen Stellenwert hat und die auch alleine deswegen, weil sie wahrscheinlich alle  
783 ein Studierendenticket haben, auch anders geübt sind im Umgang mit der Nutzung öffentlicher  
784 Verkehrsmittel.

785 **HF:** Da habe ich auch das Gefühl, dass da so ein Umschwung ist.

786 **GS:** Ja.

787 **HF:** Ich habe nebenbei auch auf meinen Fragenkatalog geguckt, aber ich glaube, wir sind die  
788 Fragen alle, war nicht in der Reihenfolge, durchgegangen. Aber es wurde alles beantwortet.

789 **GS:** Es wurde geplaudert und man ist von dem einen auf das andere gekommen. Oder wir sind  
790 von dem einen auf das andere gekommen. Aber ich hoffe, dass es für Sie hilfreich war und dass  
791 sie vielleicht auch was dazugewonnen haben an Erkenntnissen. Also wie gesagt, Erfolgsfakto-  
792 ren sind von mir aus, dass es wirklich in die Köpfe kommt, dass diese dritte Säule von Nach-  
793 haltigkeit ernst genommen wird, nämlich die soziale Gerechtigkeit und die Teilhabe. Und dann  
794 ist Gender eigentlich dabei.

*Small-Talk, Verabschiedung*

## Kodiertabelle B: Expertinnen für gendergerechte Verkehrsplanung

Kategorie	Definition	Ankerbeispiel	Kodierregel
Rahmenbedingungen für gendersensible Verkehrsplanung	Rahmen, in dem sich ein Projekt bewegt	„Also die Rahmenbedingung ist der Amsterdamer Vertrag.“	Aussagen, die sich auf die Rahmenbedingungen für gendersensible Verkehrsplanung beziehen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Und die Genderbelange gehen ja eigentlich noch viel weiter als nur über das Thema Frauen. Mittlerweile sagen wir ja, dass Gendergruppen auch die älteren Menschen, mobilitätseingeschränkte Menschen, Kinder, Jugendliche, Menschen in prekären sozialen Verhältnissen, sind. Also alle, die zu Fuß, mit dem Fahrrad und auch mit dem ÖPNV unterwegs sind und nach dem Motto: Wie müssen die öffentlichen Räume dafür aussehen? → Definitionen</li> <li>- Ja, das Wort muss man dann immer wieder erzählen. Und wenn man zum Beispiel das Thema Barrierefreiheit anspricht, was ja auch ein wichtiger Gesichtspunkt ist, einmal um mit Kinderwagen vorwärts zu kommen, aber auch mit Rollator und ähnlichem. → Definitionen</li> <li>- Also die Rahmenbedingung ist der Amsterdamer Vertrag. Deutschland hat sich dem angeschlossen. Das ist sehr wahrscheinlich so bekannt. Das heißt, es ist ja dieses Top-Down Prinzip und die Bundesregierung hat sich dahinter gestellt und es haben auch etliche Länder übernommen. Also dieses Thema Gender Belange oder Gender Mainstreaming muss gesetzlich berücksichtigt werden, nur...wo kein Kläger ist...Also wenn das jemand nicht einfordert, dann bleibt es liegen. → Festsetzungen</li> <li>- Also das Prinzip Gender Mainstreaming ist gesetzlich verankert. Und jetzt muss ich natürlich gucken, was fasse ich da drunter? Ach so, jetzt fällt es mir wieder ein. Und bei bestimmten Projekten, auf jeden Fall auf EU-Ebene, muss immer ein Gendercheck dabei sein, sonst kriegen die diejenigen, die Anbieten keinen Zuschlag. → Festsetzungen</li> <li>- Und ich weiß nicht, ob Sie diese Studie kennen von Lena Oswald und Annekatriin Bersch. Die verfolgen den ähnlichen Ansatz. Also von nutzerorientiert oder so zu sprechen. Aber ich persönlich bin schon der Meinung...also ich würde immer das Thema Gender favorisieren. Aber man muss eben immer deutlich machen und mir gelingt es eigentlich auch immer so in Beiträgen, die ich halte, deutlich zu machen, dass es eben um mehr geht als um Frauen. Natürlich bist du dann im Endeffekt bei einer vernünftigen Verkehrsplanung. Oder Jan Gehl Stadt für alle. Da bist du ja wieder da, wo du eigentlich hin willst. → Definitionen</li> <li>- Und als ich in diesem Arbeitskreis angefangen habe und wir als erstes Papier „Frauen Belange in der Verkehrsplanung“ geschrieben haben und ich war ja immer die Vertreterin im Arbeitsausschuss, das waren haarige Diskussionen, aber im Endeffekt nach, ich glaube, nach drei Jahren hatten wir das dann so weit, dass auch die Männer das in dem Arbeitsausschuss, der eigentlich schon ein fortschrittlicher Arbeitsausschuss innerhalb der FGSV ist, so langsam kapiert haben, worum es jetzt eigentlich geht. → Definitionen</li> <li>- Und am Anfang, so die ersten Jahre, so bis 2000, waren das wirklich, sage ich mal, Projekte, die unter dem Thema Frauen oder Gender gelaufen sind. Aber seitdem ist für mich Gender ein Querschnittsthema. Also wir haben keine und wir machen auch keine Projekte mehr - es gibt auch wenig Bedarf danach - die sich nur damit beschäftigen. → Definitionen</li> </ul>			

- Also ich finde, es muss sein, dass das Thema Gender als Querschnittsaufgabe eigentlich in allen Projekten irgendwo mitgedacht wird, egal ob das jetzt Mobilitätskonzepte sind, Verkehrsentwicklungspläne oder auch Gestaltung von Straßen und Plätzen. → **Voraussetzung**
- Also es sind zwei Lehraufträge gewesen und soziale Aspekte von Mobilität ist ja nichts anderes als die Genderbelange. Weil für mich ist Gender nicht nur Männer und Frauen in ihren unterschiedlichen Rollen, sondern das hat was mit Kindern und Jugendlichen zu tun, das hat was mit Älteren zu tun. → **Definitionen**
- Und insofern ist es das Genderthema für mich eine der drei Säulen der Nachhaltigkeit, nämlich die soziale Gerechtigkeit, die Chancengleichheit der verschiedenen Bevölkerungsgruppen usw. → **Definitionen**

Planungsprozess von gendersensiblen Verkehrsplanungsprojekten	Prozess der Planung und seiner Teilphasen (Zielbildung, Zielgruppen, Problemanalyse, Bewertung)	„Also die Gruppen zu beteiligen, die es einfach nötig haben, die sich sonst eben nicht so stark artikulieren können.“	Aussagen, die sich auf den Planungsprozess von Verkehrsprojekten beziehen
---	---	---	---

- Und wenn man zum Beispiel das Thema Barrierefreiheit anspricht, was ja auch ein wichtiger Gesichtspunkt ist, einmal um mit Kinderwagen vorwärts zu kommen, aber auch mit Rollator und ähnlichem. Und an dem Thema Barrierefreiheit, da stört sich ja Gott sei Dank keiner. Es ist ja auch für den ÖPNV auf jeden Fall gesetzlich vorgeschrieben. Also von daher kommst du auch so in das Thema rein. Aber es ist eben mehr als Barrierefreiheit. Und vor allen Dingen aus Frauengesichtspunkten, auch älteren Frauen, besonders aber jungen Frauen, dieses Thema „Sicherheit im öffentlichen Raum“ und in welche öffentlichen Räume gehöre ich eigentlich hin? → **Planungsschwerpunkte**
- Kommt mit euren Projekten und lasst uns mal gemeinsam überlegen, was wir da machen können. Ja, was im Endeffekt, neben diesem Thema Sicherheit im öffentlichen Raum vor Allem Dinge für Frauen, nichts anderes ist als eine nachhaltige, gute Planung und die Belange von Kindern und Jugendlichen und älteren Menschen berücksichtigt. Erreichbarkeit mit dem ÖV und keine dunklen Ecken. Beleuchtete, breite Fußwege, vernünftige Radwege. Also so in diese Richtung. Nachhaltige Verkehrsplanung. → **Planungsschwerpunkte**
- Das heißt, das ist auch noch eine Rahmenbedingung. Also das auf Auftraggeber Seite gesagt wird: Wenn Sie diesen Forschungsbericht abgeben, dann müssen Sie aber die Genderbelange berücksichtigt haben. Und bitte weisen Sie das nach. Es muss immer jemanden geben, der sagt: Das ist aber jetzt mal zu berücksichtigen. → **Vorplanung**
- Der Auslöser war, dass die Gleichstellungsbeauftragten aus dem Kreis Stormarn so einen Passus in den Nahverkehrsplan reingeschrieben haben, dass zu dem Thema „Genderbelange im ÖPNV“ ein externes Gutachten demnächst nochmal vergeben werden soll. Also dafür haben die Gleichstellungsbeauftragten gesorgt. → **Umsetzung**
- Und im Endeffekt war das nichts anderes als ein Fußverkehrskonzept für einen gründerzeitlichen Stadtteil mit hohem Ausländeranteil. Also es war ein soziales Stadtgebiet und das Projekt hieß dann „Gender Mainstreaming in der sozialen Stadt“. Und im Endeffekt war es ein Fußverkehrskonzept mit einer guten Beteiligung von

unterschiedlichen Nutzungsgruppen. Also Kinder, Jugendliche, dann Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen. Und dann haben wir noch ein Nachtspaziergang mit Frauen gemacht. Es waren so fünf Stadtspaziergänge. Ja, und dann ist das Verkehrskonzept, also ein Netz von Haupt- und Nebenverbindungen rausgekommen. Und die Maßnahmen, die wir da genannt haben, die sind auch fast alle umgesetzt worden. Also Autos runter vom halb hoch parken. Irgendwo haben wir einen Durchbruch gemacht, weil das ein kürzerer Weg war zu einem Einkaufszentrum. → **Umsetzung**

- Ja, das ist das Entscheidende. Also die Gruppen zu beteiligen, die es einfach nötig haben, die sich sonst eben nicht so stark artikulieren können. Und, dass dafür dann die entsprechenden Methoden entwickelt werden. → **Umsetzung**

Erfolgsfaktoren in der Implementierung von Gender Mainstreaming	Faktoren, die positiven Einfluss auf die Umsetzung von GM/ Gender Planning haben	„Ich mache auch Fortbildungen zum Thema ‚Gender in der Planung‘.“	
---	--	---	--

- Also ich bin schon sehr lange in dem Thema und wir haben in diesem Arbeitskreis diverse Handreichungen erstellt: Genderbelange in der Nahverkehrsplanung, Kinderbelange in der Verkehrsplanung und unsere letzte große Aktion war - das ist aber auch schon ein paar Jahre her - Fünf oder sechs Jahre - dass wir einen Folien-Satz erstellt haben, der auch auf der Homepage von der FGSV immer noch runterzuladen ist. Wir haben die ganzen Themen für die Lehre aufgearbeitet, weil wir das Gefühl hatten, die Professorenschaft kann mit diesem Thema wenig anfangen. → **Kapazitätsaufbau**
- Ich mache auch Fortbildungen zum Thema „Gender in der Planung“. Im letzten Jahr in Gießen und auch in diesem Jahr in Gießen, weil dieses Thema wie gesagt wieder eine Renaissance hat und aufplopt. Meistens werde ich da von Gleichstellungsbeauftragten eingeladen, die zum Thema Genderbelange in der Stadt und Verkehrsplanung dann so einen Grundsatzvortrag haben wollen und laden dann auch Politik und Verwaltungsleute ein. Und ich habe auch diesen Juni auf der Vollversammlung der Landesarbeitsgemeinschaft der kommunalen Frauenbeauftragten in Niedersachsen so einen Grundsatz Vortrag gehalten. → **Kapazitätsaufbau**
- Also angefangen habe ich, glaube ich, um das Jahr 2000 rum oder kurz danach, 2003, 2004 oder 2005. Da habe ich die erste Fortbildung gemacht in Kassel im Tiefbauamt. Und wir haben uns dann konkrete Projekte vorgenommen und geguckt, wie kann man die gendern. Und der Auslöser war, dass ich den Leiter des Tiefbauamtes persönlich kenne und der auch über die Arbeit in der Forschungsgesellschaft informiert war und gemeint hat, das tut seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gut. → **Initiative zum GM**
- Und dann folgte das hier in Braunschweig, wo ich einen Kontakt hatte zu der Gleichstellungsbeauftragten und die Gleichstellungsbeauftragte hatte ein Faible für Stadtplanung. Das haben Gleichstellungsbeauftragte ja nicht unbedingt. Also die hat sich sehr für das Thema interessiert. Wie können Bebauungspläne aussehen? Und wenn neue Stadtentwicklungskonzepte gemacht werden, wie bringe ich da die Genderbelange unter? Weil sie ja immer als Gleichstellungsbeauftragte für eine Stellungnahme angefragt wurde. Und da hat sie auch in der Stadt Braunschweig eine Fortbildung organisiert, die so ein bisschen so ähnlich ablief. → **Initiative zum GM**

- Es gibt ja tausende von guten Checklisten, was bei Bahnhofsgestaltungen, bei Haltestellen, beim ÖV, bei neuen Baugebieten, was man da alles berücksichtigen muss. Diese Checklisten gibt es seit Mitte der Ende der 80er Jahre. Die liegen alle vor. → **Kapazitätsaufbau**
- Also das Prinzip Gender Mainstreaming ist gesetzlich verankert. Und jetzt muss ich natürlich gucken, was fasse ich da drunter? Ach so, jetzt fällt es mir wieder ein. Und bei bestimmten Projekten, auf jeden Fall auf EU-Ebene, muss immer ein Gendercheck dabei sein, sonst kriegen die diejenigen, die Anbieten keinen Zuschlag. → **Festsetzungen**
- Sowas gibt es also auch hier bei FF Projekten oder wie sie alle heißen. Das heißt da wird es eingefordert. Man kann natürlich auch auf kommunaler Ebene Rahmenbedingungen setzen. Also wenn zum Beispiel festgelegt wird, dass in einer Kommune, bei Ausschreibungen - wo es um nachhaltige Stadtteilkonzepte geht usw. - in den Auslegungstext reingeschrieben wird, dass ein Büro mit Genderkompetenz favorisiert wird. Früher hat man gesagt, da müssen auf jeden Fall die Hälfte oder 2/3 der Büros oder der Architekten weiblich sein. Das ist ja auch eine Rahmenbedingung, wenn sich so eine Kommune das zum Ziel setzt. → **Festsetzungen**
- Da hat die Gleichstellungsbeauftragte zusammen mit einem engagierten Mitarbeiter aus der Verwaltung so einen Check, ein zweiseitiges Papier, entwickelt. Und das ist verwaltungsintern durch. Das heißt, das muss jetzt bei den Projekten berücksichtigt werden. Und das war eine Initiative von einem engagierten Menschen in der Verwaltung, der eben auch zu dem Thema schon seit über 20 Jahren was zu sagen hat. Und der Gleichstellungsbeauftragten. Da habe ich mich dann auch gefragt: Wie soll man es am besten formulieren? Aber das ist ja ein anderes Thema. Aber die Initiative ging eben davon aus, dass Sie gesagt haben, das ist ein wichtiger Aspekt. Und jetzt bringen wir das mal zu Papier. Also so eine kleine Handreichung für diejenigen, die dann die einzelnen Projekte demnächst mal bearbeiten → **Initiative zum GM**
- Aber wenn zum Beispiel, sagen wir mal so ein Gremium wie die Verkehrskommission des Deutschen Städtetages, wo ja die ganzen leitenden Verkehrsplaner und Planer:innen drin sind, wenn dieses Gremium sagt, das ist ein wichtiges Thema, lass uns doch das mal beachten. Und mir fällt jetzt gerade ein, dass damals, als wir diesen Genderfolien Satz erstellt haben, da war im Verteiler auch der Referent vom Deutschen Städtetag und der hat mir dann irgendwann mal zurückgeschrieben: Das ist ja wunderbar, das leite ich mal an meine Leute weiter. Ja, aber es war auch wieder die Initiative von diesem Referenten vom Deutschen Städtetag. → **Initiative zum GM**
- Da ist es aber alles in Englisch. „TInnGo“ Das ist oder war, ist jetzt zu Ende, ein EU-Projekt, in dem ich auch mitgemacht habe, wo ein sogenanntes „Gender Observatory“ entwickelt worden ist. Also es war ein EU-Projekt, eine Open Data Plattform, wo alle möglichen Ergebnisse zu Gender und Mobilität hochgeladen werden und vor allen Dingen auch Daten. Und da gab es verschiedene Unterprojekte. Und eins war, ich weiß gar nicht, wer das gemacht hat, ob das die Briten waren. Ich weiß jetzt aber, wenn sie sich mal durchwurschteln und die haben anhand von ausgewählten Fragestellungen, dann auch gleich Hinweise geschrieben, wie man das berücksichtigen kann. Also so eine Art Leitfaden, nicht einen textlichen Leitfaden, sondern so ein FAQ quasi. Und das kann man sich dann, wenn man will durchlesen. Das hat ja auch was mit Fortbildung zu tun. Also wenn jetzt die Leute nicht wissen, wie sie die Aspekte zu berücksichtigen haben. So ähnlich wie diese Checklisten. Aber du musst eben diese Checklisten haben. → **Kapazitätsaufbau**

- Also angefangen hat das mit diesem Thema Gender Mainstreaming. Da habe ich dann ein Projekt hier in Braunschweig gemacht. Und wie gesagt, Auslöser war wieder die Gleichstellungsbeauftragte. → Initiative zum GM
- Also, weil Sie eben was zu den intensiven Beteiligungsformaten sagten. Das führte dann dazu, dass die Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Freiburg gesagt hatte: „Also da brauchen wir verwaltungsintern zu diesen Beteiligungsmöglichkeiten eine Fortbildung. Und dann haben Sie mich engagiert und ich habe das vier, Jahre hintereinander gemacht. Okay. Ja. Also, das war noch was. Das ist vielleicht interessant. Und diejenigen, die dann daran teilgenommen haben, an dieser Fortbildung zu gendersensiblen Beteiligungsverfahren, die haben ein Zertifikat gekriegt und dieses Zertifikat wurde berücksichtigt, wenn sie sich intern auf eine andere Stelle beworben haben. Also das ging in die Personalakte. → Festsetzungen
- Noch eine interessante Rahmenbedingung. Ja, aber das hat eben auch nur funktioniert, weil sie diese engagierte Gleichstellungsbeauftragte da hatten. Und die eine Stabstelle beim Oberbürgermeister, war Gender Mainstreaming. Als Stabsstelle beim OB. Und das war damals Dieter Salomon, ein Grüner OB der natürlich auch zu dem Thema sehr involviert war. Ja, sonst hätte er sich wahrscheinlich auch nicht so eine Geschäftsstelle gemacht. → Initiative zum GM
- Also ich bin dahingefahren und dann war man da in unserem Saal und dann war waren die beiden Gleichstellungsbeauftragten da und dann war die Frau Pfaue da, die ja die die Leitung dort hat und ein Abteilungsleiter. Ach so, und der Tjarks kam dann auch noch vorbei. Wann war denn das? Im Mai, glaube ich. Das heißt, die hatten ziemliches Interesse daran. Und ich weiß jetzt nicht, was sie jetzt aus dieser Mitarbeitenden Fortbildung gemacht hat, ob sie da vielleicht auch irgendwelche Leitlinien draus entwickelt hat. Aber die haben eben ein sehr großes Interesse daran. → Initiative zum GM
- Vor allen Dingen, kann ich ganz persönlich sagen, bin so richtig drüber gefallen als ich 1983 zum Ersten Mal Mutter wurde und dann mit dem Kinderwagen unterwegs war. Und dann ist mir erst klar geworden, was es heißt, wenn die Bürgersteige zugeparkt sind, was es heißt, wenn es keine Absenkungen an Kreuzungen und Einmündung gibt, was es heißt, wenn kein barrierefreier Zugang in die Straßenbahnen da ist, sondern man den Kinderwagen dann auch heben muss. → Perspektivenwechsel
- Und deswegen ist es mir auch ganz wichtig, dass ich beispielsweise im Rahmen von Seminaren oder auch von Lehraufträgen mich genau damit beschäftige und das einfach auch weitergebe, weil ich finde, das gehört in ein Studium rein. → Kapazitätsaufbau
- Und ich denke, in dem Moment, wo diese Unterschiede einfach in den Köpfen drin sind, dann müsste es möglich sein, die Rahmenbedingungen zu schaffen, dass der Alltag, egal ob man sich um Kinder kümmert oder nicht, erleichtert werden kann. → Kapazitätsaufbau
- Also sagen wir mal so, was sich in den letzten Jahren verändert hat, dass in Stadtplanungsämtern, wo dann oft der Verkehr auch angesiedelt ist, dass da zunehmend Frauen in Führungspositionen sind. Und die Diskussion ist dann einfacher und selbstverständlicher. → Festsetzungen
- Also ich finde, es muss nicht immer heißen Gender usw. Sondern es sollte heißen: denkt doch mal an Kinder, denkt doch mal an Ältere usw. Und da ist es doch ganz, ganz wichtig, dass die Gruppen gute Rahmenbedingungen vorfinden. → Definitionen
- Also wie gesagt, Erfolgsfaktoren sind von mir aus, dass es wirklich in die Köpfe kommt, dass diese dritte Säule von Nachhaltigkeit ernst genommen wird, nämlich die

soziale Gerechtigkeit und die Teilhabe. Und dann ist Gender eigentlich dabei. → <b>Definitionen</b>			
Herausforderung in der Implementierung gendersensibler Verkehrsplanungsprojekte	Herausforderungen, die sich in der Umsetzung von GM/ Gender Planning ergeben	„Also wenn jemand das nicht einfordert, dann bleibt es liegen.“	Aussagen, die auf die Herausforderungen im Umsetzungsprozess von GM/ Gender Planning hinweisen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Also dieses Thema Gender Belange oder Gender Mainstreaming muss gesetzlich berücksichtigt werden, nur...wo kein Kläger ist...Also wenn das jemand nicht einfordert, dann bleibt es liegen. → <b>Festsetzungen</b></li> <li>- Und da haben wir auch Experteninterviews geführt, haben eine Onlinebeteiligung gemacht usw. und haben dann am Schluss geschrieben, dass bei der Neuaufstellung des neuen regionalen Nahverkehrsplan diese Aspekte berücksichtigt, werden sollen. Und da hapert es nun wieder gerade dran. Wie ich jetzt gehört habe. Wie hieß er denn gleich da aus Stormarn? Der hat erst auch nicht verstanden, worum es geht. In den Gesprächen waren ja auch immer die anderen Gleichstellungsbeauftragten dabei. Und dann Brigitte Wotha und ich in den Gesprächsrunden. Das war noch vor der Pandemie. Also wir haben uns dann live getroffen und das war schon ein hartes Brot. Aber irgendwann hatte er es dann verstanden. Aber ich denke, er war wahrscheinlich auch froh, dass das Gutachten fertig war und er hat das abgearbeitet und dann nicht weiterverfolgt → <b>Umsetzung</b></li> <li>- Ich finde, in dem Moment, wo man Nachhaltigkeit ernst nimmt mit den drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales. Damit verbunden ist aus meiner Sicht ganz automatisch dieses Thema Gender. Also Männer und Frauen in ihren unterschiedlichen Rollen. Es muss einfach in den Köpfen sein, dass die Anforderungen eben in Abhängigkeit von dieser sozialen Rolle unterschiedlich sind... an den öffentlichen Raum, an die Verkehrssysteme und und und. Und das scheint irgendwo noch nicht so wirklich angekommen zu sein. → <b>Voraussetzung</b></li> <li>- Und ich glaube, dass mit diesem Wort Gender, also dass diese gendersensible Sprache, die jetzt so seit zwei, drei Jahren so hoch plopt, dass das eher kontraproduktiv ist, dass man also, wenn man das blöd findet, dann ist, glaube ich, der Widerstand gegen die Inhalte einfach auch da. → <b>Kapazitätsaufbau</b></li> <li>- Ich meine, ich denke schon, dass wenn eine Sensibilität für dieses Thema da ist von Seiten der Geschäftsleitung, dann wird sich das sicher auch übertragen auf das Team. Aber ich kann es ehrlich gesagt nicht sagen. Mit den Büros, mit denen wir zu tun haben...die sind auch eher stärker verkehrstechnisch ausgelegt. Wir sind ja in der konzeptionellen Verkehrsplanung unterwegs und bei den technischen Büros, Tiefbau usw. geht es dann schon eher um Barrierefreiheit usw. Aber sicher nicht unter dem Aspekt Gender. Das glaube ich auch. → <b>Kapazitätsaufbau</b></li> <li>- Also Beteiligung ist ganz, ganz wichtig. Und wird auch zunehmend in den Städten, also zum Teil auch sehr exzessiv praktiziert. Und also ich habe so die Erfahrung gemacht, dass wenn es der Politik oder auch der Verwaltung nicht gefällt, was dabei rauskommt, dass dann auf einmal gesagt wird na ja, es ist ja nicht repräsentativ, es waren ja nur 35 Bürgerinnen und Bürger da. Und das, also gerade die Politik, argumentiert ja so, wie es gerade passt. Und wenn es aber passt, das Ergebnis einer Beteiligung, dann wird gesagt, na ja, wir haben ja beteiligt und die haben gesagt, sie wollen das. Und wenn das Ergebnis nicht passt, dann habe ich das schon erlebt, dass</li> </ul>			

- gesagt wird, naja, das war ja nicht repräsentativ. Ja also auch Ergebnisse von Beteiligungen können so oder so, sage ich mal, angewendet werden. → Festsetzungen
- Ich denke, es muss gelingen, wirklich von Anfang an dieses Thema in einer Planung zu verankern. → Festsetzungen
  - Genau das ist ja das, was ich meine, dass wir in den 80er und 90er Jahren sehr, sehr viel gemacht haben und bereitgestellt haben. Und deswegen hat es mich so gewundert, als es jetzt in den letzten drei, vier Jahren auf einmal so aufgepoppt ist, dachte ich, es kann doch nicht sein, wir fangen doch nicht von vorne an, gibt es doch alles schon. → Umsetzung
  - Ich stelle das auch in anderen Sachen bei uns im Verkehrsbereich fest, dass so Sachen, die ich für selbstverständlich gehalten habe, dass es drin ist, dass es das eben nicht ist und das vielleicht dann einfach in der Ausbildung... Und das ist wirklich ein Petium, dass in der Ausbildung die Grundlagen gelegt werden müssen. → Kapazitätsaufbau
  - Aber es ist eben nur ein Ausschnitt dabei. Und das ist das, was ich vorhin meinte, diese zunehmende Spezialisierung, die trägt nicht dazu bei, diesen Blick über den Tellerrand hinaus zu schärfen. → Kapazitätsaufbau
  - Ich meine, bei euch in Hamburg wird ja auch mittlerweile mit reduziertem Stellplatz Schlüssel gearbeitet. Also die großen Städte sind da mittlerweile alle, in der richtigen Richtung unterwegs. Bei den kleineren ist noch sehr viel Überzeugungsarbeit zu leisten, aber auch das hat was mit Gender zu tun. Wenn der öffentliche Raum nicht vom ruhenden Verkehr dominiert ist, wenn die Gehwege ausreichend breit sind, wenn wir verminderte Geschwindigkeiten haben, das sind ja alles Genderaspekte oder die der Gendergerechtigkeit entgegenkommen. → Umsetzung