



Mobilität im ländlichen Raum – die Genderperspektive

Dipl.-Ing. Juliane Krause SRL
plan&rat, Braunschweig



Inhalt

- Problemaufriss
- Fokus Alltagsmobilität: Daten und Fakten
- Planungsgrundsätze genderorientierter Planung
- Fazit

Problemaufriss

Demografischer Wandel: Merkmale / Trends

- Langfristiger Rückgang der Bevölkerung
 - Altersstruktureller Wandel:
Zunahme an älteren Menschen,
Abnahme jüngerer Menschen
 - Räumliche Veränderung:
Tendenz einer Überalterung der
ländlichen Räume
 - Anteil an älterer Bevölkerung:
39% (> 60 Jahre)
- Das Alter ist weiblich.**

Bevölkerungsentwicklung

- Zensus 2011: 80,2 Mio. EW
- Prognose des Stat.
Bundesamtes 2009
70-65 Mio. EW (2060)
Zahl der Geburten geht
weiter zurück
Zahl der Hochbetagten
(> 80 J.) steigt auf 4 Mio.
(2008) → 10 Mio. (2050)

Problemaufriss

Besondere Situation im ländlichen Raum

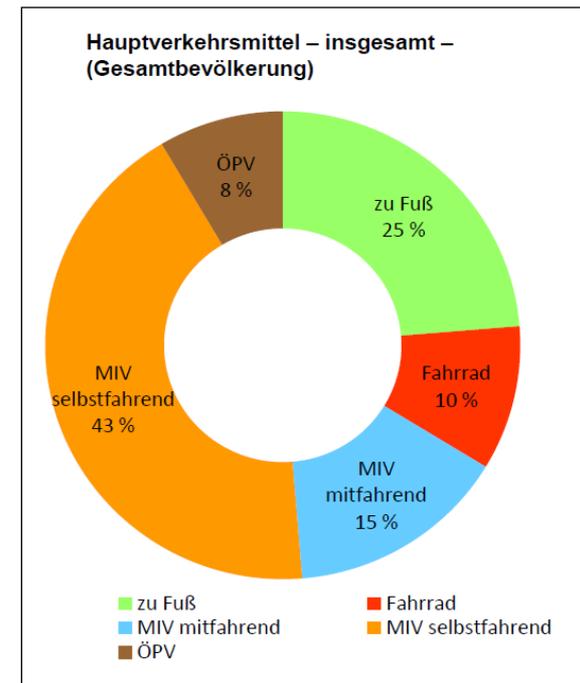
- Unzureichende ÖPV-Anbindung
- Rückgang der Schüler*innen und Auszubildenden (→ Verschlechterung der Einnahmesituation im ÖPV)
- Sinkende Standortqualität, fehlende Arbeitsplätze
- Mangel an Ärzten, Lehrkräften, Rettungskapazitäten
- Leerstände
- Mehr „Gemeinsinn“ (pers. soziale Netzwerke)



Problemaufriss

Mobilität: Mobilitätskenngrößen (Vergleich zur Stadt)

- Tagesstrecken länger als in städtischen Regionen (Land 42 km → Stadt 36 km)
- Höhere Pkw-Nutzung
- Geringere ÖPNV-Nutzung
- Fuß- und Radverkehrsanteil ~ gleich (Fußverkehr 23 %, Radverkehr 10 %)



Quelle: MID 2008

Problemaufriss

Mobilität auf dem Land (Ältere)

- Ältere Menschen nutzen im Zeitvergleich (2002 – 2008) verstärkt den Pkw, bei den Jüngeren geht die Pkw-Nutzung leicht zurück
- Die Nutzung des ÖV nimmt bei den älteren Menschen ab
- Zweitwichtigstes Verkehrsmittel sind die eigenen Füße (38 % aller Wege) Ø 24 %



Die Genderperspektive (Gender Mainstreaming)

- Frauen und Männer, aber auch Kinder/ Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte, Ältere, Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen finden in der Gesellschaft unterschiedliche Lebensbedingungen und Chancen vor
- Sie entwickeln aufgrund geschlechtsspezifischer, sozialer bzw. ethnischer Sozialisation unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse
- Sie sind von gesellschaftlichen Prozessen und deren Auswirkungen unterschiedlich betroffen



Die Genderperspektive (Gender Mainstreaming)

- Gender Mainstreaming (GM) ist eine prozessorientierte Strategie (Planungsprozess)
- Berücksichtigung von bedarfs- und geschlechtergerechten Aspekten im Planungsprozess
- GM in der Stadt- und Verkehrsplanung:
bei allen Projekten, Analysen, Entscheidungen
genderdifferenzierte Betrachtung

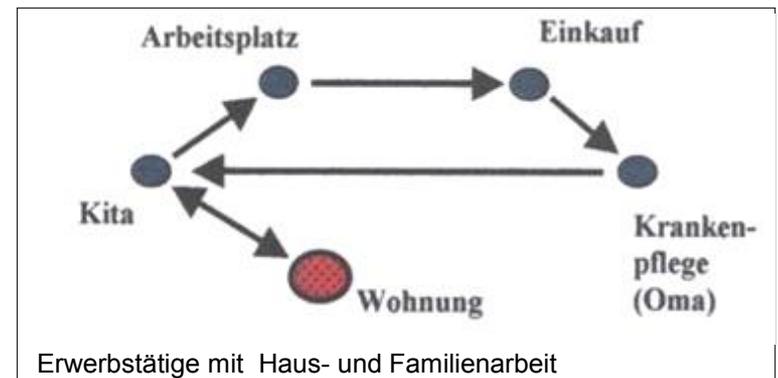
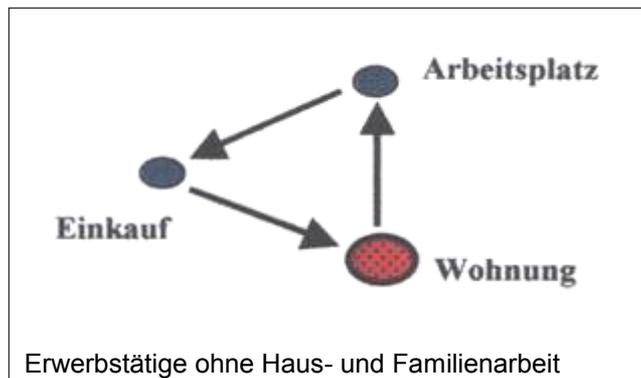


**Ziel ist die Schaffung gleichwertiger
Mobilitätschancen für die Gruppen mit besonderen
Mobilitätsanforderungen.**

In Planungsprozessen unterrepräsentierte Gruppen

➔ Frauen bzw. Personen mit Familienpflichten, Kinder, Jugendliche, Ältere, Mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen

... und ihre Mobilität: Fuß- und Radverkehr
 Wegeketten
 Begleitmobilität
 Barrierefreiheit
 Sicherheit

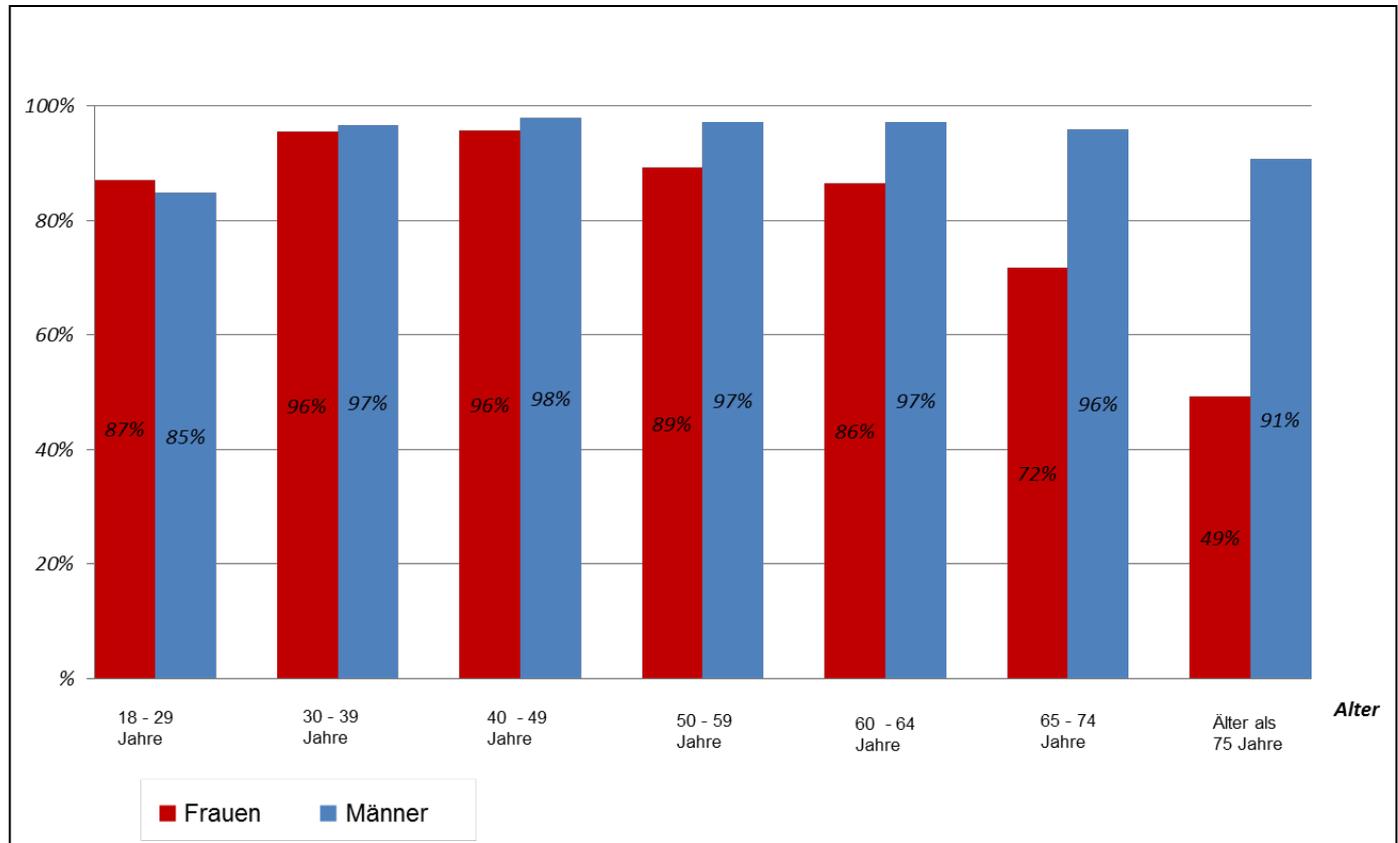


Daten und Fakten zur Alltagsmobilität¹ aus Gendersicht

- Führerscheinbesitz
- Pkw-Verfügbarkeit
- Zurückgelegte Wege (Wegezweck)
- Verkehrsmittelwahl
- Begleitmobilität
- Bedeutung der eigenständigen Mobilität
- Persönliches Sicherheitsempfinden
- Gendersensible Beteiligungsverfahren

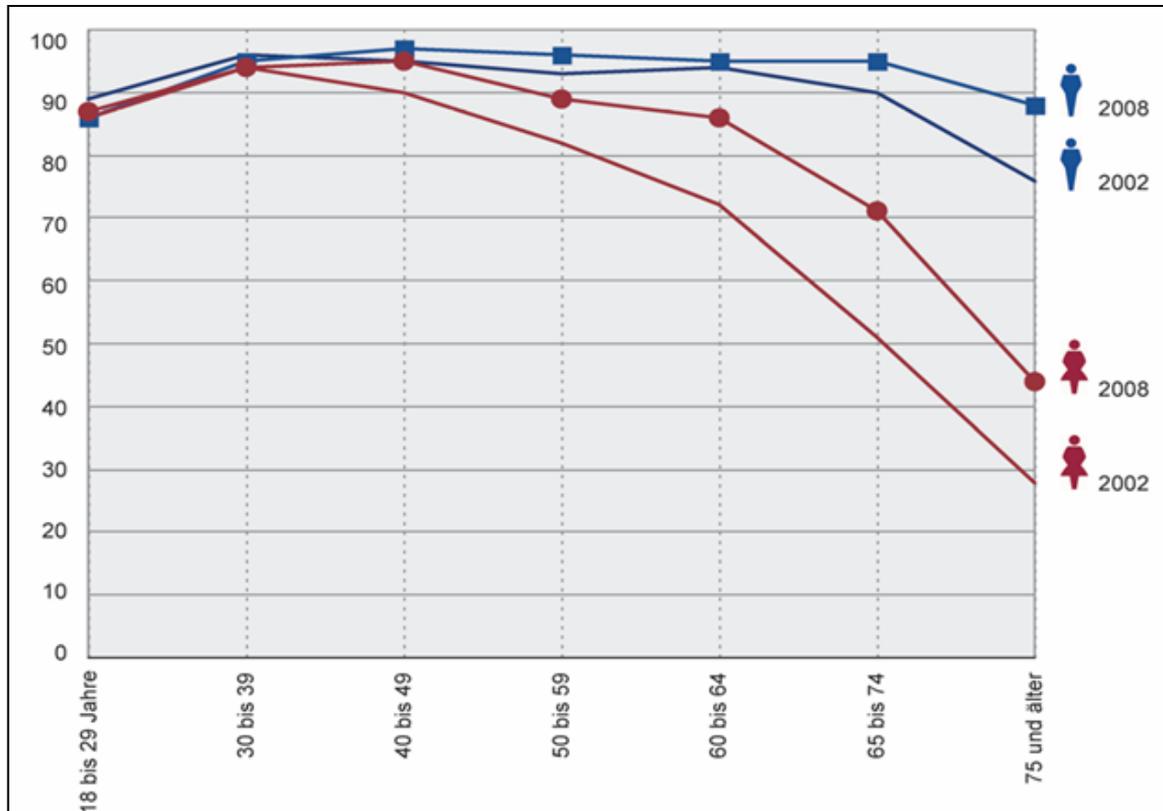
¹ vorwiegend Daten aus Mobilität in Deutschland 2002 und 2008 (bundesweit)

Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008

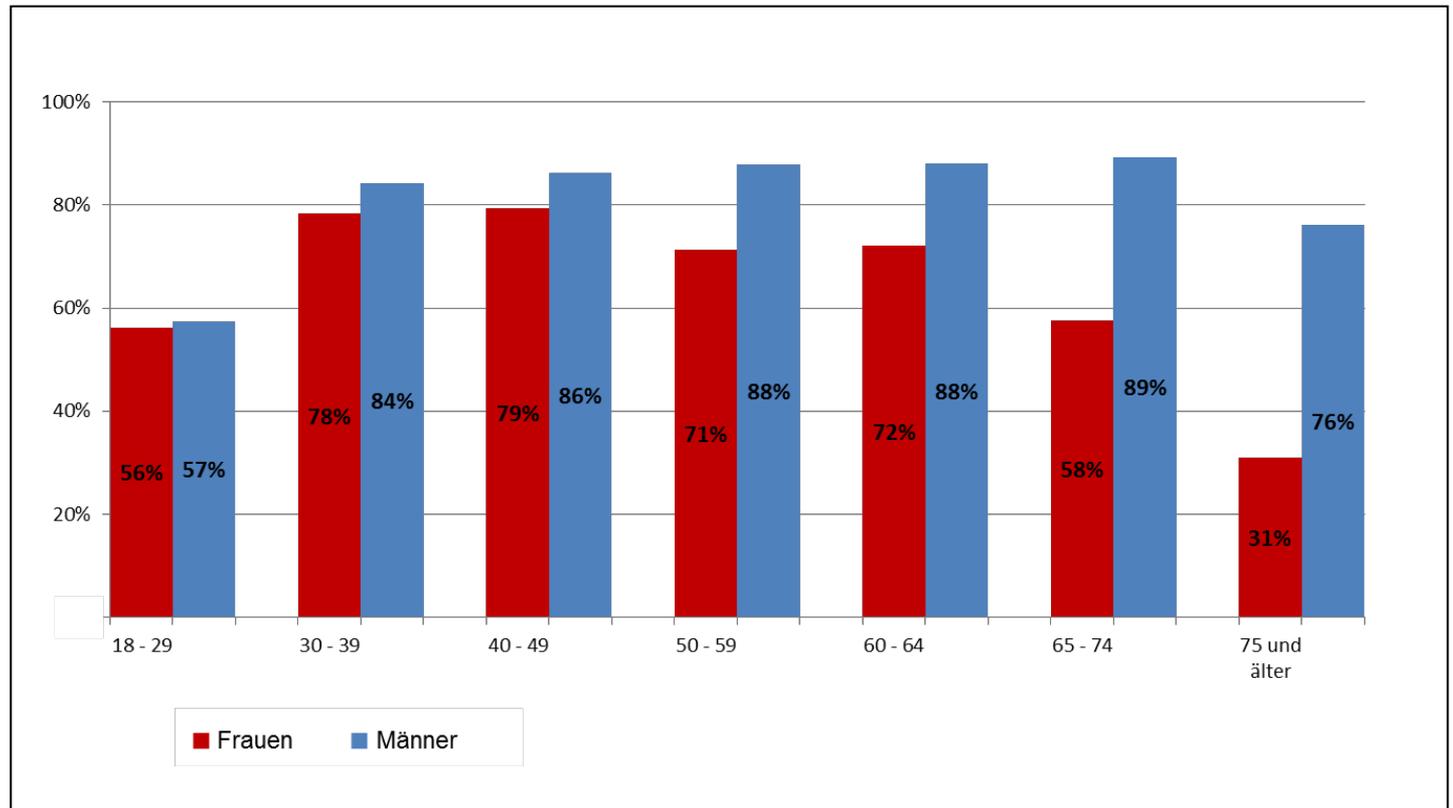
Entwicklung Führerscheinbesitz



Quelle: Mobilität in Deutschland 2002 und 2008

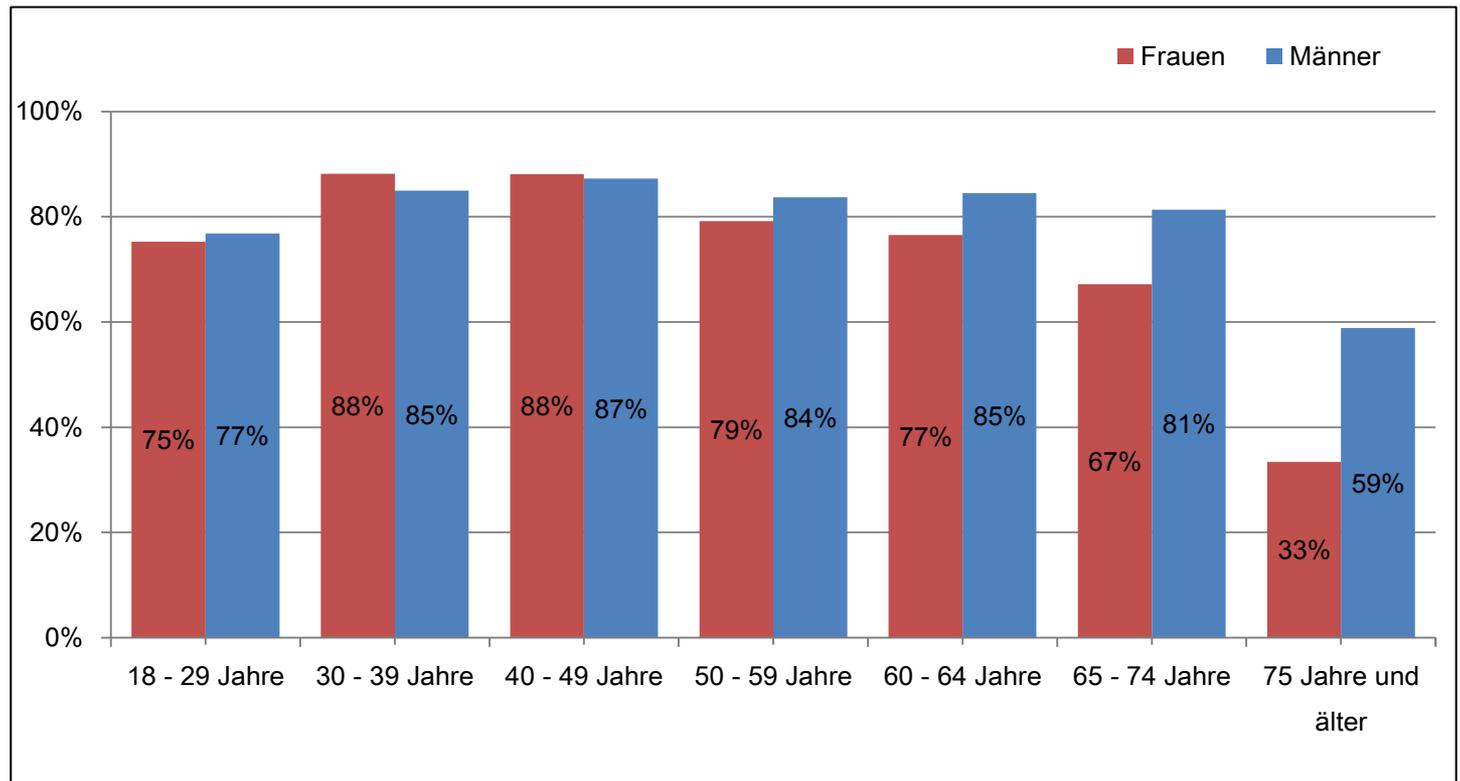
Pkw-Verfügbarkeit nach Geschlecht und Alter

(Angabe „Pkw jederzeit verfügbar“)



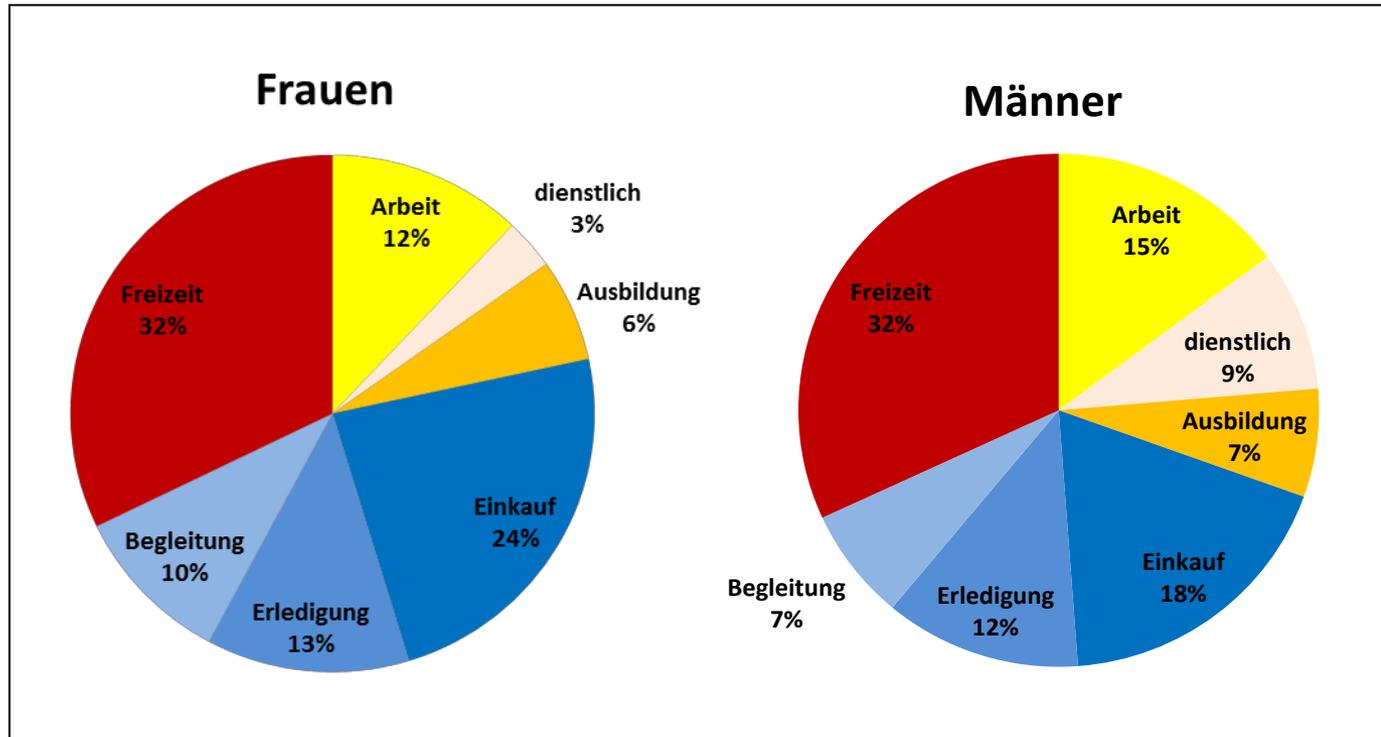
Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008

Fahrradbesitz nach Geschlecht und Alter



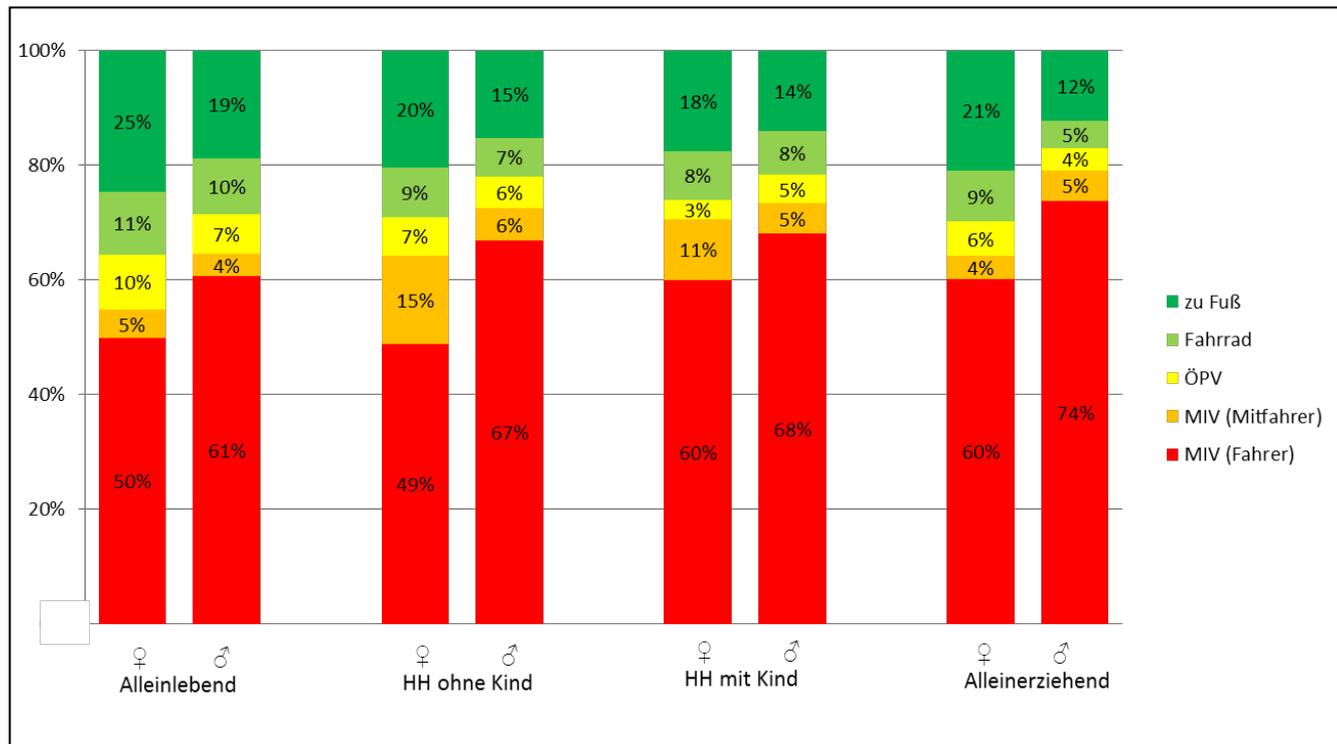
Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008

Verteilung der Wege nach Wegezwecken



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008

Verkehrsmittelwahl erwerbstätiger Menschen nach Lebenssituation und Geschlecht



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008

Gesellschaftliche Teilhabe: Der Zugang zu Mobilität ist dafür Grundvoraussetzung

Kinder und Ältere gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuß.

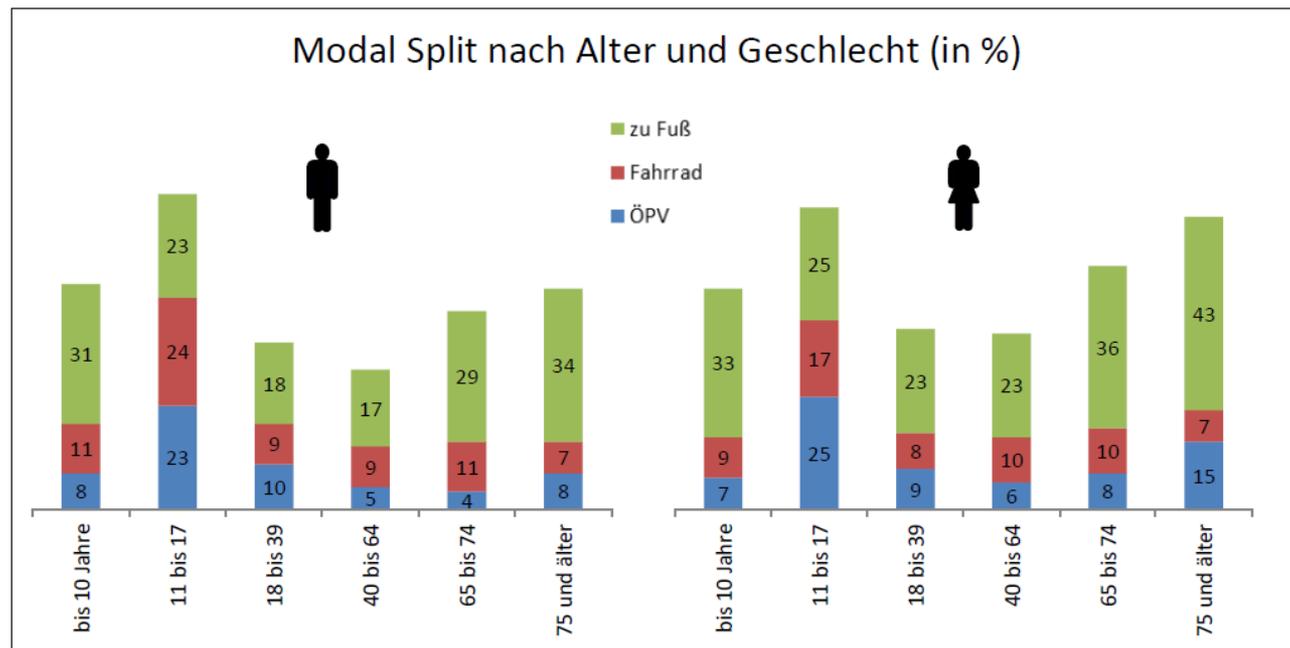
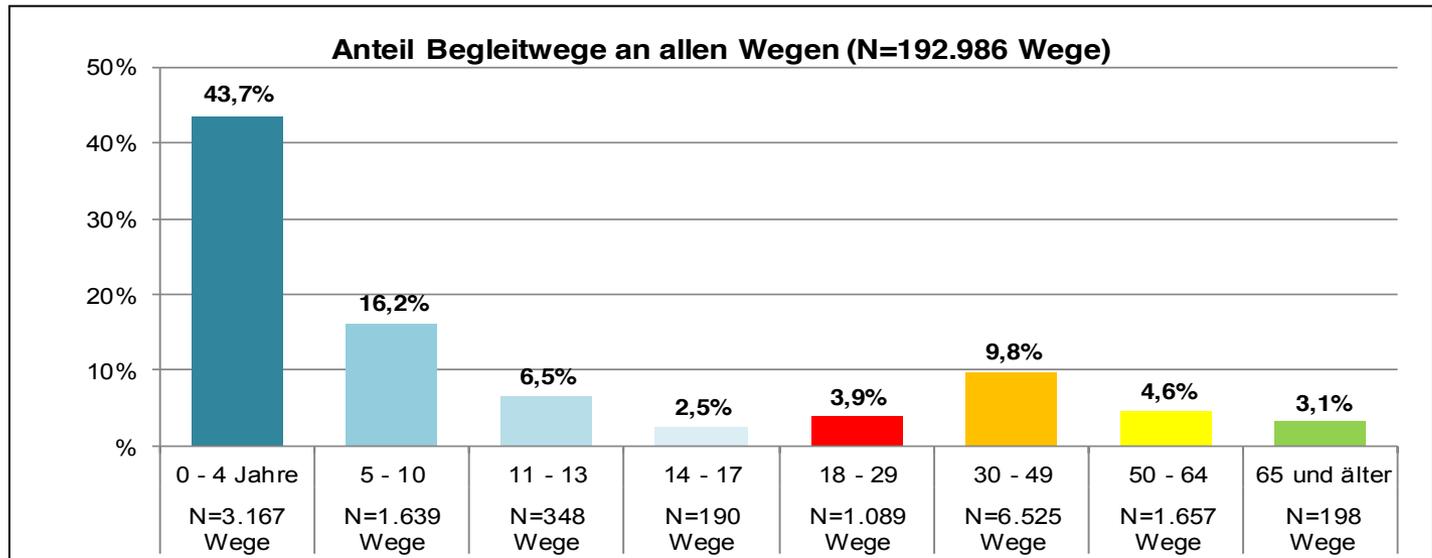


Abb. Modal-Split-Anteile von nicht motorisierten Verkehr und öffentlichen Verkehr nach Geschlecht und Altersklassen in Deutschland, 2008 eigene Darstellung nach (BMVIT 2012) (Quelle: Difu)

Mobilität: Begleitmobilität

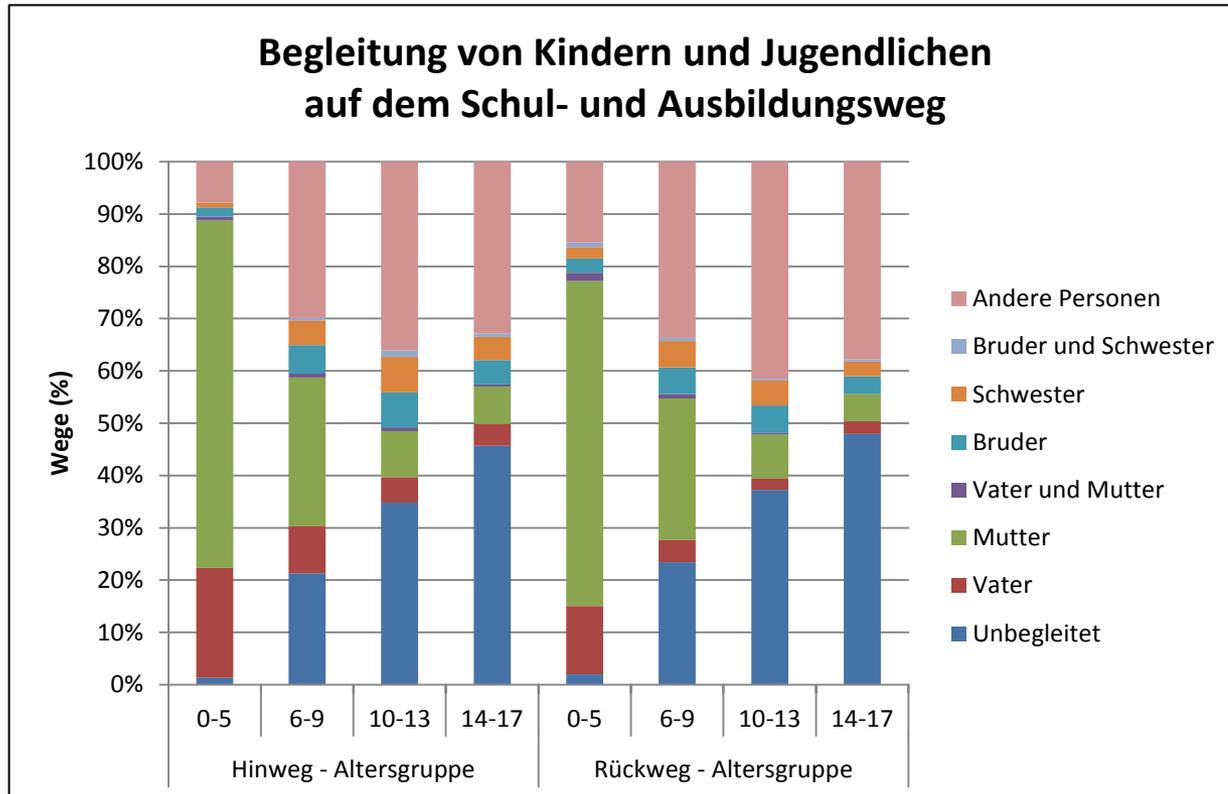
Hauptwegezweck Begleitung nach Altersgruppen

Vor allem jüngere Kinder (0 bis 10 Jahre) begleiten häufig andere Personen (Begleitung als Hauptwegezweck). Auch unter Personen zwischen 30 und 49 Jahren macht die Begleitung anderer Personen einen relativ hohen Anteil aus.



Quelle: MID, 2008

Mobilität: Begleitmobilität



Quelle: BMVI (2015). Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen

Familien im ländlichen Raum¹

- Familien im ländlichen Raum besitzen den Pkw eher als „Mobilitätsgarantie“, Familien im urbanen Raum eher als „Mobilitätsreserve“.
- In „Durchschnittsfamilien“ zeigt die Mobilität stärker rollentypische Muster als in anderen Haushaltstypen.
- Besonders ausgeprägt sind die Geschlechterdifferenzen in Haushalten mit kleinen Kindern und noch stärker auf dem Land.
- Besonders viele Bring- und Holwege legen Frauen im ländlichen Raum zurück.
- In ländlichen Räumen sind Frauen häufiger Pkw-Lenkerinnen als Männer.

¹ Quelle: BMVI (2015). Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen

Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Eigenständige Mobilität ist wesentliches Element einer gesunden Entwicklung.

Lebensräume unserer Kinder sichern

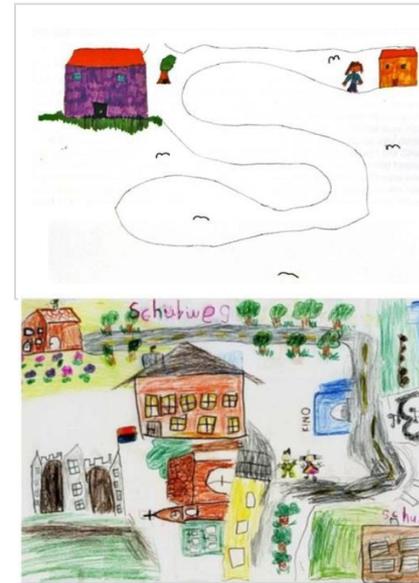
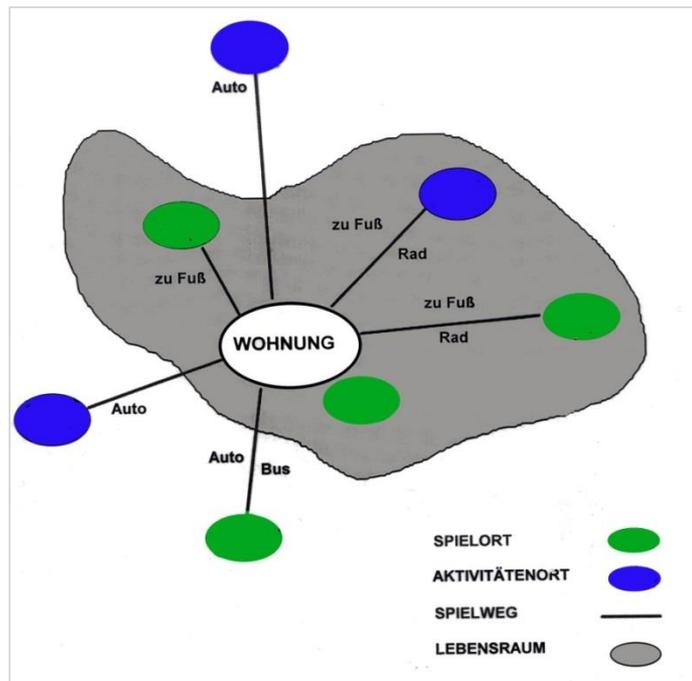
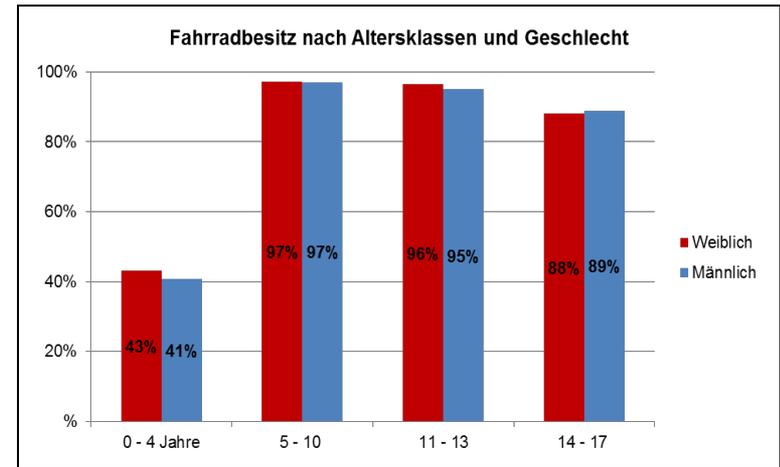


Abb. Schulwegbilder von Sandra (oben) und William (unten) (Quelle: Marco Hüttenmoser, Muri AG; www.kinmdundumwelt.ch) (Quelle: Difu)

Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Das Fahrrad – Verkehrsmittel und Spielgerät

- Das Einstiegsalter liegt bei etwa 4 Jahren.
- Relativ hoher Fahrradbesitz bei den 5 Jährigen
38 % (2002)
50 % (2008)
- Bei den 6 -10 Jährigen
93 % (2002)
98 % (2008)



Quelle: ILS 2012, eigene Berechnungen nach MID 2008

Bedeutung des Fahrrades (13-14 Jährige)

- Jungen haben im Schnitt positivere Einstellung zum Radfahren.
- Sie schätzen es als Transportmittel und Sportgerät.
- Sie stufen das Radfahren als zuverlässiger, schneller, vertrauter und schöner ein als Mädchen.

Soziale Sicherheit

- Soziale Sicherheit / soziale Unsicherheit bezieht sich auf die Gestaltung der gebauten Umwelt.
- Soziale Unsicherheit wird als eine Verminderung der Lebensqualität erfahren.
- Der Begriff enthält Merkmale
 - Der Aneignung von Räumen
 - Der Akzeptanz von Verkehrsanlagen
 - Des subjektiven Sicherheitsempfinden

Kriterien sozialer Sicherheit:

- **gute Erreichbarkeit**
(kurz, attraktiv, sicher)
- **Begreifbarkeit**
(übersichtlich, einsehbar)
- **ausreichende Beleuchtung**
- **soziale Kontrolle**
(Belebung durch anwesende Menschen)
- **gute Orientierung**
- **keine dunklen Ecken**

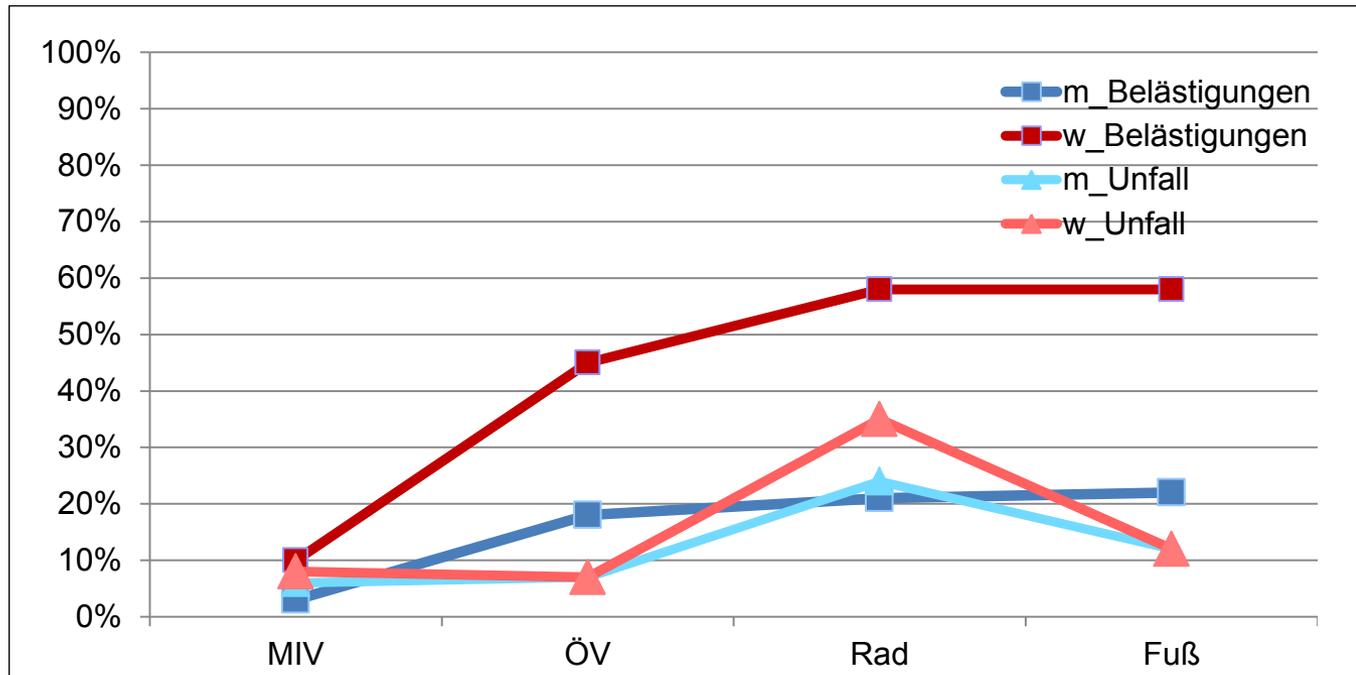
Soziale Sicherheit

- Fehlende Soziale Sicherheit schränkt die Mobilitätschancen großer Bevölkerungsgruppen ein
- Frauen und Männer unterscheiden sich hinsichtlich ihres subjektiven Sicherheitsempfindens, besondere Probleme haben ältere Frauen
- Das subjektive Sicherheitsempfinden wird wesentlich bestimmt durch:
 - Problematische Gestaltungsmerkmale
 - „Schlechter Zustand“ des öffentlichen Raumes
 - „Ungünstige“ Nutzungsmerkmale



Sicherheitsempfinden nach Verkehrsmitteln und Geschlecht (Personen ab 60 Jahren)

Wie sicher fühlen Sie sich in Bezug auf die Gefahr, einen Unfall zu erleiden?
 Wie sicher fühlen Sie sich vor Übergriffen und Belästigungen bei Dunkelheit ohne Begleitung?“



Quelle: ILS 2010, eigene Erhebung

Beteiligungsverfahren und Gender Mainstreaming

Planung und Durchführung von Beteiligungsverfahren sind ein wichtiger Teil der Strategie Gender Mainstreaming.

Personen mit spezifischen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum oder sozial benachteiligte Gruppen haben i.d.R. weniger Chancen, ihre Interessen durchzusetzen.

Das sind

- Kinder, Jugendliche
- Seniorinnen und Senioren
- Mobilitätseingeschränkte Personen
- Personen mit Migrationshintergrund



Planungsgrundsätze

- Leitbild: „Stadt der kurzen Wege“
- Entschleunigung unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion
- Priorisierung der Verkehrsmittel Rad, Fuß und ÖPNV
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung
- Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenz von Frauen



Planungsgrundsätze

Stadt der kurzen Wege

Wesentliches Merkmal: Nahraumqualität

Leitbild "Stadt der kurzen Wege"

- Verknüpfung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
- Stadtentwicklungsplanung, die auf Nutzungsmischung und Stärkung der Nähe abzielt
- Vielfältige Angebote für Versorgung, Betreuung, soziale und medizinische Versorgung
- Förderung von Nahmobilität (zu Fuß und per Rad) als ein wesentliches Element
- Hohe städtebauliche Qualität, die Nahmobilität fördert

Planungsgrundsätze

Anforderungen und Bedürfnisse der Personengruppen mit besonderen Mobilitätsanforderungen berücksichtigen

Starker Bezug zur Ortschaft / Quartier

- Bedürfnis nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit
- Bedürfnis nach Nähe und eigenständiger Mobilität

Anforderungen

- Plätze und Flächen zum Verweilen/ Aufenthalt
- Attraktive, sichere Wege und Freiflächen
- Kurze Wege bei guter Nahversorgung: viele Bedürfnisse können innerhalb der Ortschaft/ des Quartiers abgedeckt werden
- Barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Haltestellen des ÖV in der Nähe
- Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollator
- Platz zum Abstellen von Fahrrädern

Planungsgrundsätze

Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenz unterschiedlicher Akteure aus der Ortschaft bzw. dem Quartier

- Alltagskompetenz besonders der Personengruppen mit starkem Bezug zum Quartier nutzen
- Beteiligungsverfahren situations- und betroffenenenspezifisch gestalten
- Geeignet sind kooperative Beteiligungsverfahren



Planungsgrundsätze

Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenz unterschiedlicher Akteure

Hinweise

- Art der Einladung (gezielte Ansprache engagierter Bürgerinnen und Bürger, Multiplikatoren, aber auch nichtaktiver Zielgruppen)
- Ort der Veranstaltung: gut erreichbar mit ÖPNV/ Rad, möglichst im Plangebiet
- Veranstaltungszeit: Vereinbarkeit mit Familienarbeit, Angebot von Kinderbetreuung
- Art der Vermittlung: verständliche Sprache (ggf. Übersetzungen), Pläne, Modelle



Bausteine einer zukunftsfähigen Mobilität (auf dem Land)

- **Bündeln, wo sich bündeln lässt**
 - Der ÖV konzentriert sich auf wichtige Strecken, wird optimiert
→ „Rückgrat“ für alle weiteren mobilitätsbezogenen Angebote
- **Das Fahrrad stärken**
 - Sicheres und lückenloses Radverkehrsnetz
 - Gute Infrastruktur (incl. Abstellanlagen)
 - Einsatz/ Förderung von Elektrofahrrädern
- **Das Auto „veröffentlichen“**
 - Flexible Bedienformen (Rufbus, AST-Verkehre)
 - Carsharing
 - (private) Mitfahrssysteme
 - Mobile Dienste/ Bündelung mit anderen Fahrdiensten

Was Gleichstellungsbeauftragte tun können

Strategische Überlegungen und Hinweise

- Fachliche Stellungnahmen zu Konzepten erstellen (lassen)
- Fachfrauen mit Genderkompetenz für Projekte/Konzepte benennen (Wettbewerbe, Gutachten)
- Inhouse-Seminare zum Thema Gender in der Planung durchführen (Fortbildung)
- Eigene Projekte initiieren und durchführen
- Stadtpaziergänge durchführen (Bestandsanalyse aus Gendersicht)
- Bei Stellenbesetzungen in der Planung auf Genderkompetenz achten
- Qualifizierte Frauen für Gremien benennen

Fazit

Genderperspektive in der Planung berücksichtigen

- Der Gender-Ansatz fokussiert nicht nur auf Frauen und geschlechterspezifische Merkmale, sondern berücksichtigt soziale, gesellschaftliche und lebensräumliche Rahmenbedingungen, ohne die Rollenverteilung zwischen Männern und Frauen als gesellschaftliches Machtverhältnis zu verschleiern.
- Neue Herausforderungen entstehen aus dem soziodemografischen Wandel und aus einer immer stärkeren Differenzierung von Haushaltsstrukturen, Lebensstilen und Werthaltungen.
- Eine gendergerechte Planung sollte integraler Bestandteil planerischer Strategien, von Projekten und ihrer Etablierung sein
- Notwendig ist ein genderdifferenziertes Datenmanagement.

Fazit

Genderperspektive in der Planung berücksichtigen

- Gendergerechte Planung heißt Beteiligung der Gruppen mit besonderen Mobilitätsanforderungen
- Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung müssen genderorientiert sein, die Ergebnisse müssen im weiteren Verfahren berücksichtigt werden
- Projektbezogene Leitlinien und Zielvorstellungen, die die verschiedenen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und gleichstellungspolitische Ziele berücksichtigen, sind festzulegen
- Wichtig ist die Zielgruppentransparenz und die Wirkungstransparenz: Immer die Frage stellen: Tun wir das Richtige für die Richtigen
- Gender Mainstreaming ist ein Qualitätsmerkmal von Planung



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Copyright und Kontakt:

Dipl.-Ing. Juliane Krause

plan & rat

Humboldtstr. 21

38106 Braunschweig

Tel. 0531 – 798203

E-Mail: krause.plan-und-rat@t-online.de

www.plan-und-rat.com