

Bersch, Ann-Kathrin; Osswald, Lena

Working Paper

An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität - Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung?

IVP-Discussion Paper, No. 2021 (3)

Provided in Cooperation with:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin

Suggested Citation: Bersch, Ann-Kathrin; Osswald, Lena (2021) : An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität - Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung?, IVP-Discussion Paper, No. 2021 (3), Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/237665>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



ANN-KATHRIN BERSCH

LENA OSSWALD

An alle gedacht?!

Frauen, Gender, Mobilität - Wie kommen wir
aus der Debatte in die Umsetzung?

DISCUSSION PAPER

17. Mai 2021

Ann-Kathrin Bersch

Lena Osswald

An alle gedacht?!

Frauen, Gender, Mobilität - Wie kommen wir aus der
Debatte in die Umsetzung?

Die IVP-Discussion Papers sind wissenschaftliche Arbeitspapiere mit einem vorläufigen Charakter und sollen den wissenschaftlichen Diskurs befördern. Stellungnahmen und Diskussionsbeiträge sind von den Autor:innen ausdrücklich erwünscht.

IVP-Discussion Papers are scientific working papers of a preliminary character aimed at promoting scientific discourse. Comments and contributions to the discussion are expressly encouraged by the authors.

Berlin, Mai 2021

Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr

Herausgeber:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin
Telefon: +49 (0)30 314-78767
Sekretariat: +49 (0)30 314-25145
Telefax: +49 (0)30 314-27875
oliver.schwedes@tu-berlin.de

www.ivp.tu-berlin.de

© TU Berlin Alle Rechte vorbehalten

ISSN 2197-6341

Zusammenfassung

Frauenbelange in der Mobilität zu berücksichtigen, ist scheinbar das Thema der Stunde. Dabei wird dazu schon seit 40 Jahren geforscht und gearbeitet. In der Planungspraxis werden die Ergebnisse dieser Forschung hingegen bislang nur in wenigen Fällen umgesetzt. Dieses Papier stellt die Frage, wie wir den neuen Schwung in der Debatte nutzen können und was geschehen muss, damit nicht nur diskutiert wird, sondern auch in der Umsetzung Veränderungen bewirkt werden.

Dazu wird in einem ersten Teil der Verlauf der Debatte um Frauen, Gender und Mobilität über die letzten Jahrzehnte nachgezeichnet und die oft verschwimmenden Begrifflichkeiten definiert. Darauf aufbauend wird die Frage diskutiert, ob wir es mit einer Wissens- oder einer Umsetzungslücke zu tun haben.

Im dritten Teil werden Thesen vorgestellt, wie die identifizierten Wissens- und Umsetzungslücken behoben werden können. Die Arbeit versteht sich als Anstoß für eine Debatte zur Frage, wie das Thema gendersensibler und Nutzer:innen-zentrierter Verkehrsplanung dauerhaft und qualitativ hochwertig in der Umsetzung verankert werden kann.

Abstract

Taking women's concerns into account in mobility seems to be “fashionable” nowadays. But research and work on this has been going on for 40 years. In planning practice, however, the results of this research have so far only been implemented in a few cases. This paper asks how we can use the new momentum in the debate and what needs to happen to bring about changes in implementation.

To this end, the first part traces the course of the debate on women, gender and mobility over the last decades and defines the often blurred terminology. Based on this, the question whether we are dealing with a knowledge gap or an implementation gap is discussed.

In the third part, theses are presented on how the identified knowledge and implementation gaps can be remedied. The work is intended as an impulse for a debate on the question of how the topic of gender-sensitive and user-centred transport planning can be anchored in implementation in a lasting and high-quality manner.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	1
1 Eine neue Debatte oder altbekannte Diskussionen?	2
1.1 Frauen und Verkehr: eine 40 Jahre alte Debatte	2
1.2 Verstärktes öffentliches Interesse seit 2019	5
1.3 Frauen, Gender, Nutzer:innen: klare Begrifflichkeiten für eine klare Debatte	7
1.4 Nutzer:innen-zentrierte Mobilität ist Mobilität für alle	9
2 Wissenslücke oder Umsetzungslücke: Woran scheitert eine Nutzer:innen-zentrierte Mobilitätsplanung?	10
2.1 Wir haben eine Wissenslücke: Es fehlt an Daten und intersektionaler Forschung.....	10
2.2 Wir haben eine Umsetzungslücke: Forschungserkenntnisse finden nur langsam ihren Weg in die planerische Praxis.....	11
3 Von der Debatte in die Umsetzung – 6 Thesen, was jetzt zu tun ist	15
3.1 Datenlücken systematisch untersuchen und schließen	15
3.2 Wissenslücken identifizieren und schließen: Intersektionale und interdisziplinäre Themen in den Vordergrund stellen	16
3.3 Standardisierte Prozesse für eine flächendeckend integrative Beteiligung gestalten	17
3.4 Vielfalt in der Debatte und der Umsetzung sicherstellen.....	18
3.5 Ausbildung, Weiterbildung und Austauschformate als zentrale Stellschrauben für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Verwaltungswissens	19
3.6 Nutzer:innen-zentrierte Planung in Verwaltungsprozessen verankern.....	20
4 Abschluss: Und jetzt?.....	22
Literaturverzeichnis	23

Einleitung

In den letzten Jahren erhält die Debatte um gendersensible Mobilitätsplanung verstärkt Aufmerksamkeit. Obwohl hierzu bereits seit 40 Jahren geforscht wird und fast ebenso lange einige Städte die Erkenntnisse erfolgreich in ihre Stadtgestaltung und Verkehrsplanung integrieren, war es doch lange ein Nischenthema. Auch die jetzige Debatte dreht sich immer wieder um eine Kernaussage: „Frauen bewegen sich anders fort als Männer“. Eine Übersicht über die zentralen, in der Debatte angeführten Argumente, haben vier Autorinnen kürzlich für das Netzwerk Women in Mobility zusammengefasst (Ypma et al. 2021). Wir fokussieren uns an dieser Stelle auf die Entwicklung der Forschung in den letzten Jahrzehnten, den aktuellen Stand der Debatte und bemühen uns um Klärung von Begrifflichkeiten, um die Debatte zu schärfen.

Eines fällt bei der Lektüre aktueller Medienartikel und Fachpublikationen zum Thema Gender und Mobilität schnell auf: Einen großen Teil des angeführten Wissens gibt es bereits seit vielen Jahren, sogar Jahrzehnten. Trotz vielfältiger Bemühungen einiger Planer:innen, Forscher:innen sowie Organisationen wie der Feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen (FOPA), sind Straßen und Städte jedoch immer noch kaum nach diesem Wissen gestaltet. Daraus resultiert die Frage: Wie kann es gelingen, dass die jetzt geführte Debatte einen Einfluss auf die tatsächliche Planung von Infrastruktur und das Mobilitätsangebot hat? Wie können die Erkenntnisse „auf der Straße“ ankommen? Und weiterhin: Wie kann verhindert werden, dass nach kurzer öffentlicher Aufmerksamkeit das Thema erneut aus dem Blickfeld verschwindet, ohne größere Änderungen an der Planungspraxis erreicht zu haben?

Dazu geht dieses Papier in drei Abschnitten vor. Der erste Teil zeichnet in großen Schritten die Entstehung des Wissens rund um frauenspezifische und gendersensible Mobilität nach und zeigt die aktuelle Debatte auf. Im zweiten Teil wird diskutiert, warum das Wissen bislang kaum in der realen Planung auf der Straße wiederzufinden ist. Dazu wird in zwei Richtungen gedacht: Handelt es sich um eine Wissenslücke oder um eine Umsetzungslücke? Im dritten Teil werden aufbauend auf der Debatte und den identifizierten Hemmnissen mehrere Thesen formuliert, wie die Umsetzung gelingen kann. Die vorgestellten Ideen verstehen sich als Impuls, um das Wissen rund um Frauen, Gender und Mobilität stärker in Richtung der Umsetzung zu denken.

1 Eine neue Debatte oder altbekannte Diskussionen?

Seit einigen Jahren gibt es ein verstärktes öffentliches Interesse an der Debatte um die spezifischen Mobilitätsbedarfe von Frauen. Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass ähnliche Diskussionen bereits in den 1990er Jahren geführt wurden. Es scheint, als stünden wir immer noch am gleichen Punkt. So werden die gleichen Argumente und Erzählungen genutzt, die in den 1980er Jahren entwickelt wurden. Neu scheint auf den ersten Blick lediglich die Nutzung des Begriffes "Gender" zu sein, um über spezifische Bedarfe von Frauen an Mobilität und die Gestaltung des öffentlichen Raumes zu sprechen. Typische frauenspezifische Anforderungen – ausgehend von etablierten Geschlechterrollen und Sorgearbeitsverpflichtungen – sind beispielsweise die Möglichkeit, komfortabel mit dem Kinderwagen unterwegs sein zu können (Rampen, Aufzüge, breite Türen) sowie hohe Anforderungen an die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel, da Frauen häufiger unbezahlte mit bezahlter Arbeit verbinden müssen. Zudem sind spezifische Körpererfahrungen und damit einhergehende Ängste – z. B. vor Übergriffen im öffentlichen Raum – wesentlich für die Anforderungen von Frauen an Mobilität und die Gestaltung des öffentlichen Raums (Ypma et al. 2021).

Um aktuelle Entwicklungen und Diskussionen einordnen zu können, werfen wir zunächst einen Blick auf die historische Entwicklung der wissenschaftlichen und öffentlichen Diskurse zum Thema. Die gesamte vierzigjährige Debatte darzustellen, würde den Rahmen dieses Papiers sprengen, weshalb wir uns auf einige ausgewählte Meilensteine fokussieren und den Blick insbesondere in Richtung der deutschsprachigen Forschung lenken.

1.1 Frauen und Verkehr: eine 40 Jahre alte Debatte

Die Betrachtung von Frauenbelangen in der Planung begann in den 1970er Jahren und tritt damit ungefähr gleichzeitig mit dem Höhepunkt der zweiten Welle der Frauenbewegung auf (Sandercock und Forsyth 1992). Die Frauenbewegung der 1968er Jahre hatte als wichtigsten Schwerpunkt, Frauen als gleichberechtigt und selbstständig anzuerkennen – ein Umstand der in der BRD lange nicht gegeben war. Weibliche Blickwinkel sollten nicht länger als Abweichung von der männlichen Normalität, sondern als relevante eigene Sichtweisen betrachtet werden. In den 1980er Jahren wurde die Betrachtung von weiblichen Perspektiven in verschiedensten Politikbereichen aufgegriffen und diskutiert. Dies gilt zum Beispiel für die Bereiche Frauen und Wohnen, Frauen und Verkehr, Frauen und wirtschaftliche Entwicklung (Sandercock und Forsyth 1992). In Deutschland gründete sich 1981 die Planer:innenorganisation FOPA, um die Unterschiede zwischen Frauen und Männern hinsichtlich ihrer Anforderungen an die Stadtstruktur, Verkehrssysteme und öffentliche Räume zu thematisieren (FGSV 2015). In den 1980er und 1990er Jahren machte die FOPA mit verschiedenen Veranstaltungen und der regelmäßigen Publikation *Frei.Räume* auf sich und ihre inhaltlichen Forderungen aufmerksam.

Im gleichen Zeitraum wurde einige Forderungen der Frauenbewegung langsam in vorhandene Institutionen integriert. So wird 1980 der erste Lehrstuhl für Frauenforschung in der BRD eingerichtet und 1986 die erste Frauenministerin berufen (Hertrampf 8.9.2008). Gleichzeitig bleiben die Institutionen und Organisationen jedoch überwiegend männlich geprägt. So lag der Anteil von Frauen im Bundestag in der 10. Wahlperiode (1983-87) bei 19,2 Prozent und liegt aktuell bei 31,4 Prozent (Feldkamp und Sommer 2003), (Deutscher Bundestag 2021). Um eine weitere aktuelle Zahl herauszugreifen: In den Verwaltungsspitzenpositionen von Landkreisen, kreisfreien Städten und Bezirken lag 2019 der Frauenanteil zwischen 3,7 Prozent (NRW) und 33,3 Prozent (Berlin) (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 2020). Die „Ministergalerie“ des Verkehrsministeriums zeigt für den Zeitraum seit 1949 nur zwei Frauen als Ministerin in verkehrsrelevanten Bundesministerien von insgesamt 32 besetzten Posten – ein Anteil von nur 6 Prozent (BMVI 2021). In der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) liegt der Frauenanteil 2020 bei 13% (Becker und Schwedes 2020).

Es reift die Erkenntnis, dass sich auch die Institutionen selbst ändern müssen, um alle gesellschaftlichen Perspektiven zu berücksichtigen und den Wandel – auch jenen in Richtung inklusiver Verkehrsinfrastruktur – voranzutreiben. Ausgehend von dieser Erkenntnis und in dem Wissen um die vorhandene geschlechtsspezifische Diskriminierung wird der Begriff des Gender Mainstreaming geprägt. Gender Mainstreaming beschreibt die Idee, alle Maßnahmen einer Organisation hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern zu untersuchen. In Bezug auf die Planung von Mobilität und Verkehrsinfrastruktur bedeutet dies, Planungs- und Umsetzungsprozesse konsequent dahingehend zu überprüfen, dass sie keine negativen Auswirkungen auf Personen aufgrund ihres Geschlechts haben (FGSV 2015). 1997 wird Gender Mainstreaming – zusammen mit Antidiskriminierung – im Rahmen der Amsterdamer Verträge¹ im Recht der Europäischen Union verankert. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich damit zu einer aktiven Gleichstellungspolitik (FGSV 2015).

In Deutschland gründet sich 1995 in der FGSV der Arbeitskreis Frauenbelange in der Verkehrsplanung, der zunächst den Forschungs- und Diskussionsstand zusammenträgt und weiteren Forschungsbedarf aufzeigt. Angestrebtes Ergebnis des AK ist die Veröffentlichung eines Foliensatzes zu Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung – dieses Ziel wird 2011 erreicht, 2015 wurde der Foliensatz zuletzt aktualisiert (FGSV 2021).

¹ „Der Vertrag von Amsterdam ist [...] die dritte umfassende Reform der europäischen Gemeinschaftsverträge [...]. Der Vertrag sieht eine Stärkung des Europäischen Parlaments vor, die stärkere Zusammenarbeit der Justiz und der Innenpolitik durch das Schengener Abkommen, die Erweiterung der gemeinsamen Außen- und Verteidigungspolitik, eine größere Bürgernähe und einen besseren Verbraucherschutz. Der Verweis auf Gender Mainstreaming findet sich in Artikel 2: „Aufgabe der Gemeinschaft ist es, durch die Errichtung eines Gemeinsamen Marktes und einer Wirtschafts- und Währungsunion sowie durch die Durchführung der in den Artikeln 3 und 3a genannten Politiken und Maßnahmen in der ganzen Gemeinschaft [...] die Gleichstellung von Männern und Frauen [...] zu fördern“ (Bundeszentrale für politische Bildung 8.9.2016)

In den 1990er Jahren kritisiert Christine Bauhardt², aufbauend auf Untersuchungen zur geschlechtsspezifischen Wirkung von Verkehrspolitik, die in Deutschland dominierende zentrenorientierte Verkehrsplanung, bei der dem Berufsverkehr das Hauptaugenmerk gilt. Die hauptsächlich durch Frauen verrichtete Versorgungsarbeit und die damit verbundenen nötigen Wege rücken so in den Hintergrund (Bauhardt 1997). Bauhardt fordert bereits 1994 Kriterien wie städtische Lebensqualität und soziale Gerechtigkeit als Determinanten von Verkehrspolitik. Von ihr werden sowohl die "formale Rationalität" der Infrastrukturplanung wie auch der Fokus auf die Beschleunigung von Fortbewegung kritisiert (Bauhardt 1994, 31). Auch die neuseeländische Professorin für feministische Geographie Robin Law (1999) kritisiert in einem vielbeachteten Aufsatz die verzerrte Debatte durch einen überstarken Fokus auf Arbeitswege. Sie fasst den zum damaligen Zeitpunkt aktuellen Forschungsstand zusammen und zeigt, dass die Fokussierung auf Arbeitswege und die binäre Unterscheidung zwischen Männern und Frauen nicht ausreichen, um vorhandene Mobilitätsbedürfnisse zu erkennen. Sie schlägt daher die Fokussierung auf "Gender und Alltagsmobilität" vor, um die Erweiterung der Forschungsfragen zu ermöglichen (ebd. S. 568). Die Wahl der Begrifflichkeit Alltagsmobilität stellt dabei einen Bezug zur kulturellen und sozialen Ebene der Fortbewegung her. Zudem fordert Law, bei zukünftiger Forschung Gender systematisch als theoretisches Konzept zu verwenden.

Gender beschreibt das soziale Geschlecht, welches gesellschaftlich konstruiert wird. Die Betrachtung von Genderaspekten ermöglicht es, die Debatte über 'Frauenfragen' hinaus zu erweitern. Die Notwendigkeit, diese genderspezifischen Anforderungen durchgängig in die Planung zu integrieren und wie das gelingen kann, zeigen 1997 Bauhardt und Becker auf (Bauhardt und Becker 1997).

Doch Gender ist nicht die einzige Kategorie, die unsere Wirklichkeit, Rollen, Bedürfnisse und Lebensumstände bestimmt. Neben dem Geschlecht gibt es weitere gesellschaftliche Machtverhältnisse, die unser Verhalten und unsere Lebensrealitäten – und damit auch Mobilitätsbedürfnisse – bestimmen. In der US-amerikanischen Debatte wird verstärkt die Verwobenheit verschiedener Machtverhältnisse und Diskriminierungen diskutiert. Die schwarze US-amerikanische Juristin Kimberlé Crenshaw entwickelt 1989 den Begriff Intersektionalität für die Beschreibung dieser Überschneidungen (Kimberlé Crenshaw 1989).

Zu Beginn der 2000er Jahre fordert Christine Bauhardt (2004) eine Dekonstruktion von Machtverhältnissen und raumstrukturierender Praktiken. Raumstruktur muss als "Ausdruck von sozialer Ungleichheit" interpretiert werden. „Räumliche Planung agiert in einem Geflecht von Politiken, Diskursen und sozialen Prozessen, das sich rein pragmatisch orientierten Lösungsvorschlägen verweigert" (ebd.: S.12). Verkehrsplanung ist ein Praxisfeld, das sich stets verändert, und kein objektiver

² damals Forscherin zu feministischen Perspektiven auf Stadt- und Verkehrspolitik, heute Professorin für Gender und Globalisierung

Prozess einer dauerhaften Problemlösung. Die Einbettung der Verkehrsplanungspraxis in soziale und politische Zusammenhänge ist also elementar.

Die Handreichung “Frauenbeteiligung an Planungsprozessen” von Gisela Stete (2002) stellt zentrale Informationen zu frauenspezifischen Mobilitätsbedarfen zusammen, bietet Anregungen zu geeigneten Beteiligungsformaten und stellt Checklisten für die Planung von frauensensiblem Radverkehr, Fußverkehr und Nahverkehr vor (Steteplanung 2002). Darüber werden die Forschungsergebnisse auch für die konkrete Planung handhabbar und zugänglich.

Im Jahr 2007 erscheint im *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung* ein Artikel von Juliane Krause, welcher Genderbelange in der Verkehrsplanung erläutert und damit einer großen Zahl von Planer:innen zugänglich macht. Neben einer Erläuterung zu Gender Mainstreaming und dessen Bedeutung für die Verkehrsplanung, stellt der Beitrag Planungsprinzipien einer gendergerechten Stadt- und Verkehrsplanung vor und gibt Hinweise zu Prozessorganisation, Beteiligung und Planung. Hiermit ist eine weitere Grundlage gelegt, Genderbelange in der Verkehrsplanung in der Breite und in allen Planungen zu berücksichtigen (Krause 2020).

Wenige Jahre nach der Jahrtausendwende scheint die Debatte rund um Frauen und Mobilität in den Hintergrund zu rücken. So sind zwischen 2004 und 2018 deutlich weniger wissenschaftliche Publikationen und Medienartikel zu dem Thema zu finden. Arn Sauer (2014) beschreibt in einer Analyse des Umweltbundesamts, dass ab Mitte der 2000er Jahre eine “Phase der Ambivalenz und Ernüchterung” hinsichtlich des Gender Mainstreamings eingetreten sei, die den “anfänglichen Optimismus bezüglich des transformativen Charakters von Gender Mainstreamings” abgelöst habe (ebd.: S.38). Seiner Analyse nach brauche es für die komplexe Aufgabe der Gleichstellung “handlungsfähig machende gesetzliche Grundlagen, engagierte Akteur:innen, einen langen Atem, ein Mehr an zeitlichen und personellen Ressourcen sowie spezifische Kompetenzen” (ebd.: S. 39). Es ist zu vermuten, dass ähnliche Effekte auch auf das Gender Mainstreaming im Bereich Verkehr und Mobilität zutreffen. Die Kritik an Gender Mainstreaming beschreibt auch Michaela Karl (2020): „Bisher vermochte Gender Mainstreaming es nicht, die soziale, politische und ökonomische Ungleichheit, die sich durch die gesellschaftlich festgelegte Geschlechterrolle auf alle Lebensbereiche überträgt, zu mindern.“ (ebd. S. 229)

1.2 Verstärktes öffentliches Interesse seit 2019

Seit 2019 beschäftigen sich unterschiedlichste Medienformate, Veranstaltungen und Akteur:innen mit Themen rund um Frauen und Mobilität sowie Frauen und Stadt. Diese vollständig aufzuzählen soll hier nicht das Ziel sein. Vielmehr geben die nächsten Absätze einen Einblick in die Breite der medialen, zivilgesellschaftlichen und politischen Auseinandersetzung mit der Thematik.

So erschien 2019 in der ZEIT der Artikel “Die männliche Stadt“ (Vu und Niemeyer 27.9.2019). Der Tagesspiegel berichtete über den Zusammenhang von Fahrradfreundlichkeit und Gender (Hofmann 29.03.2019). Der NDR beschäftigt sich 2020 mit dem Thema Genderplanning unter dem Gesichtspunkt von Sicherheit für Frauen im öffentlichen Raum (Klaas-Wilhelm Brandenburg 26.10.2020), (Ricard 28.10.2020) und die WELT greift das Thema Genderplanning auf (Rutkowski 2.1.2021). Auch in der österreichischen Presse wird das Thema bearbeitet ((Katja Lehner 12.3.2021), (Bernadette Redl 7.3.2020)).

Vielfältige weitere Medien berichten – häufig unter Befragung bekannter Gesichter der Debatte, die seit mehreren Jahrzehnten zum Thema Stadt und Mobilität für Frauen arbeiten, wie Juliane Krause (Kugoth 2021; Krause 2013) und Eva Kail (Dörfler 9.3.2020), (Katharina Baum 2021; Groll 13.2.2021; Jahn 10.11.2019; Baum 2021), (VCD e.V. 2021). In vielen weiteren Blogs und Medienformaten taucht das Thema mit unterschiedlichen Ansatzpunkten auf, wie bei Riffreporter (Reidl 8.11.2019), dem Blog von Bikecitizens (Schumacher 27.02.2019) oder beim Wissenschaftszentrum Berlin (George 19.01.2021).

Eine vielbeachtete Perspektive – weit über das Verkehrsthema hinaus – wurde durch die Übersetzung des Buchs “Unsichtbare Frauen” (Criado-Perez 2020) in die Debatte eingebracht, welches den Fokus insbesondere auf den vorhandenen Gender Data Gap³ lenkte und auch medial viel rezipiert wurde (Heeger 2020), (Landwehr 9.6.2020), (Gonsch 23.11.2020).

Auch feministische Medien setzen sich verstärkt mit der Frage von Mobilität auseinander. Damit erweitert sich die Debatte zunehmend von einer Mobilitätsdebatte zu einer Feminismusdebatte. Einen Beitrag dazu leistet der Artikel “Die Vögel singen” von Merle Groneweg, der Ende 2020 in der feministischen Zeitschrift Missy Magazin veröffentlicht wurde und einen queerfeministischen Blick auf die Verkehrswende wirft (Groneweg 09.11.2020).

Hinzu kommt Berichterstattung, wie beispielsweise in der ZEIT, welche den Fokus der öffentlichen Debatte verstärkt auf Frauen lenkt, die in der Mobilitätswirtschaft arbeiten (Parth 18.10.2020). Diese Artikel fokussieren auf die Vorstellung einzelner Personen und nicht auf konkrete Inhalte zur Frage nach gendersensibler Mobilitätsplanung. Parallel dazu gründeten sich in den letzten Jahren immer mehr Netzwerke von Frauen im Mobilitäts- und Verkehrssektor (Women in Mobility, Women Mobilize Women, Women in Cycling, Women for Datadriven Mobility, WoMen Automotive).

Auch große zivilgesellschaftliche Organisationen nehmen sich verstärkt des Themas an. Der ADFC führt 2019 die Veranstaltung “Stadt für Alle! Visionen von Frauen für nachhaltige Mobilität” durch (ADFC Berlin 2019) und hat ein eigenes “Frauen*Netzwerk” gegründet. Der VCD veröffentlichte 2021 eine lange Zusammenfassung über Mobilität von Frauen und das Fairkehr Magazin des VCD widmete

³ Gender Data Gap bezeichnet die ungleiche Datenlage zu Mobilitätsansprüchen und zum Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern (Emmett 2021)

gleich eine ganze Ausgabe unterschiedlichen Aspekten des Themas (Klaas 2021), (VCD e.V. 2021). Bereits 2017 hatte Changing Cities unter dem Schlagwort #Automacho eine Kampagne zur Sensibilisierung für sexualisierte Beleidigungen im Straßenverkehr durchgeführt (Changing Cities 2018) und stellt auf der Vernetzungsplattform www.fahrrad-initiativen.de Fahrradaktivist:innen vor (Antje Heinrich 18.04.2020).

Schließlich ist das Thema auch parteipolitisch angekommen. So führten BÜNDNIS90/ DIE GRÜNEN 2020 nicht nur eine Konferenz unter dem Titel “Frauen machen Mobil(-ität)” durch, sondern positionierten sich auch öffentlich mehrfach mit Forderungen nach einer stärkeren Beachtung weiblicher Perspektiven in der Gestaltung von Mobilität und Verkehr – wie Ende November in der taz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 2020), (Berkenheide 30.10.2020)). Die Beschäftigung der Grünen mit dem Thema ist nicht neu: Bereits zwischen 1990-1996 hatten sie – damals in der Opposition – drei große Anfragen⁴ unter dem Titel “Emanzipation vom Auto” im Bundestag eingebracht, welche sich mit feministischen Blickwinkeln auf Verkehrspolitik auseinandersetzten. Doch viele der dort aufgeworfenen Fragen bleiben 25 Jahre später weiterhin aktuell.

1.3 Frauen, Gender, Nutzer:innen: klare Begrifflichkeiten für eine klare Debatte

Die vorangegangenen Abschnitte zeigen: Nach vierzig Jahren Forschung gibt es viele Daten und Forschungsergebnisse, aber auch konkrete Leitfäden und Instrumente. Die Umsetzung könnte also in vollem Gange sein. Die Medienartikel der letzten zwei Jahre lassen jedoch etwas anderes vermuten. Wir scheinen seit 1997 in der inhaltlichen Debatte – und auch in der Realität auf den Straßen – nur wenig vorangekommen zu sein. Nur so lässt es sich erklären, dass viele Forderungen der 1990er Jahre nach gendersensibler Planung von Verkehrsinfrastruktur und öffentlichen Räumen immer noch aktuell sind.

Der Blick in die aktuelle Mediendebatte zeigt aber noch etwas Anderes. Die genutzten Begriffe werden häufig nicht korrekt definiert. So werden zum Beispiel die Begriffe Frauen und Gender nahezu synonym genutzt. Einige Artikel widmen sich explizit dem Gender Mainstreaming, gehen dann in den Beispielen aber doch stark auf traditionelle Rollenbilder ein (Gonsch 23.11.2020), (Rutkowski 2.1.2021). Die Frage nach Machtverhältnissen – die durch die Idee von Gender und sozial konstruiertem Geschlecht gestellt wird – verschwindet dahinter. Gleiches gilt in vielen Fällen für Perspektiven jenseits des binären Geschlechtersystems.

⁴ <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/13/053/1305338.pdf>
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/11/073/1107385.pdf>
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/13/033/1303359.pdf>

Die Fokussierung der Debatte auf Frauen sowie männliche und weibliche Stereotype lässt viele Mobilitätsbedürfnisse in den Hintergrund treten und verwischt die Komplexität der Debatte. Nur wenige Artikel wagen eine weitere Analyse der Mobilitätsbedürfnisse von Nutzer:innen und wie diese von gesellschaftlichen Machtverhältnissen bedingt werden. Gender bietet viele Anhaltspunkte, um Mobilitätsangebote, Infrastrukturen, Mobilitätsverhalten zu analysieren und Ableitungen für Maßnahmen zu treffen, die allen Geschlechtern zugutekommen. Dafür ist es wichtig, Gender als Analyserahmen zu verwenden und nicht länger synonym für Frauen zu nutzen. Die Betrachtung von genderspezifischen Mobilitätsbedürfnissen kann jedoch ein Ausgangspunkt oder ‘Werkzeug‘ sein, um allgemein inklusiver zu bedürfnisorientierter Mobilität und Verkehrsinfrastruktur zu planen. Gender als Analysetool hilft dabei, zu erkennen, dass es keine standardisierten Mobilitätsakteur:innen gibt, die auf dem Bild des ‘männlichen Pendlers‘ beruhen. Vielmehr wird dadurch die Vielfalt der Lebensrealitäten, gesellschaftlichen Rollen und Anforderungen sowie persönlicher Bedarfe aufgezeigt.

Gender bietet dazu einen hervorragenden Analyserahmen – geht jedoch seinerseits nicht weit genug. Denn neben Geschlecht bestimmen noch viele weitere Machtverhältnisse die individuellen Realitäten und damit auch Mobilitätsbedürfnisse von Menschen. Wir plädieren daher dafür, die ganze Komplexität von Gender als Ausgangspunkt zu nehmen, um darauf aufbauend einen intersektionalen Rahmen für die Betrachtung von Mobilitätsbedürfnissen zu entwickeln. Dieser intersektionale Blick muss auch die über das Geschlechterverhältnis hinaus reichenden Machtverhältnisse und deren Wirkungen auf Zugänglichkeit und Anforderungen an Mobilität in den Blick nehmen. Dazu gehören Perspektiven, die Ableismus, Klassismus, Rassismus und sozioökonomische Diskriminierungen aufgreifen. Daraus gilt es Ableitungen und Instrumente für die Gestaltung eines fairen, für alle zugänglichen Mobilitätssystems zu treffen. Mit Blick auf intersektionale Betrachtungen im Mobilitätssektor ist der Beitrag von Janna Aljets in der Zeitschrift LUX bislang einer der weitgehendsten (Aljets 28.05.2020). Ausgehend von der Erkenntnis, dass es nicht primär um Frauen geht und auch Gender nur eine Dimension eines intersektionalen Blicks auf Mobilität und Verkehr ist, brauchen wir eine neue Begrifflichkeit. Die Analyse der gesellschaftlichen Machtverhältnisse und daraus resultierender Anforderungen von Nutzer:innen-Gruppen an Mobilität, müssen auf ein kleines Level heruntergebrochen werden, um sie in der Planung realisierbar zu machen.

Wir nutzen daher im weiteren Verlauf ‘Nutzer:innen-zentriert‘ als Beschreibung dafür, dass ein Planungsprozess oder Mobilitätsangebot ausgehend von den Bedürfnissen aller Nutzer:innen, unabhängig von Geschlecht, Klasse, Behinderung, Hautfarbe oder sonstigen Merkmalen gleichberechtigt, komfortabel und sicher zugänglich ist. Es geht um individuelle Mobilitätsbedürfnisse, die durch finanzielle, kulturelle, familiäre, persönliche und gesellschaftliche Aspekte stark beeinflusst werden können. Die Formulierung zielt auf die Bedürfnisse der Menschen ab, weist auf unterschiedliche Geschlechtsidentitäten hin und legt den Fokus auf Mobilität und damit auf konkrete Lebensrealitäten von Individuen statt auf scheinbar objektive Infrastruktur. Detailliertere Überlegungen zu geeigneten

Begriffen und Definitionen sind unter anderem auch im „Kleinen Begriffskanon der Mobilitätsforschung“ der TU Berlin angestellt worden (Schwedes et al. 2018).

1.4 Nutzer:innen-zentrierte Mobilität ist Mobilität für alle

Die angesprochenen Überlegungen anzustellen, bedeutet einen neuen Blick auf die Gestaltung von Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastrukturen zu erhalten. Für die unbedingt notwendige klimagerechte Mobilitätswende ist dies unumgänglich. An der autogerechten Stadt haben wir gesehen, was es bedeutet, Infrastrukturen nur an den Bedürfnissen einer kleinen Gruppe auszurichten, die wir als vermeintlich ‚normale Nutzer‘ (in diesem Fall: männliche Pendler) identifizieren. Die Mobilitätswende setzt voraus, dass wir Angebote und Systeme schaffen, die der Vielfalt der Menschen gerecht werden und klimagerecht funktionieren. Diese Betrachtungen ermöglichen uns ganz konkrete Erkenntnisse, z.B.

- Wir erkennen, dass Frauen mit Kinderwagen, Menschen mit Gepäck oder Rollstuhlnutzer:innen die gleichen Anforderungen an abgesenkte Bordsteine und funktionierende Aufzüge haben.
- Wir sehen durch eine intersektionale Betrachtung, dass Frauen, queere Menschen aber auch rassifizierte Menschen allesamt von Angsträumen betroffen sind und dass Änderungen in der Gestaltung des öffentlichen Raums allen zu Gute kommen.
- Wir können uns darauf einlassen, dass egal ob Mann, Frau, nicht-binär oder andere Geschlechtsidentität: Wer Sorgearbeit übernimmt, hat spezifische Anforderungen, die aus Wegekettens, Begleitung von Personen, Transport von Einkäufen o.ä. einhergehen.
- Wir erkennen, dass Armut und Zugang ein relevanter Faktor in der Nutzung von Mobilitätsangeboten ist. Wir wissen, dass Frauen gerade im Alter und als Alleinerziehende besonders armutsgefährdet sind. Und wir können aus diesem Wissen Maßnahmen ableiten, um diesen Personen Zugang zum öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.
- Wir sehen, wie sehr Kinder in ihrer Gesundheit und Entwicklung der Selbstständigkeit eingeschränkt werden, wenn sie in autodominierten Räumen aufwachsen und können Maßnahmen für die Verbesserung ihrer Situation treffen.

Der Blick auf die Vielfalt der Lebensrealitäten und Mobilitätsbedürfnisse ist wichtig, interessant und absolut relevant für die Gestaltung eines klimagerechten Verkehrssystems.

Diese Herangehensweisen und dieses Wissen ermöglichen es uns, Städte und Regionen zu schaffen, die zugänglich und gerecht sind. Der Zugang zu Mobilität ist auch eine wichtige demokratische Ressource, da er den Zugang zu Bildung, Kultur, Arbeit, Freizeit und sozialen Aktivitäten ermöglicht.

2 Wissenslücke oder Umsetzungslücke: Woran scheitert eine Nutzer:innen-zentrierte Mobilitätsplanung?

Ausgehend von den Beobachtungen zur Debatte rund um Frauen, Gender und Mobilität stellen wir die Frage, woran die Umsetzung des vorhandenen Wissens in den letzten Jahrzehnten scheiterte. Um sich dieser Frage anzunähern, wurde bei der Pegasus Jahreskonferenz⁵ ein Workshop unter dem Titel “Gender und Mobilität: Mobilitätspolitik feministisch denken” durchgeführt. Nach einer kurzen Einleitung zur Entwicklung der Debatte wurden die beiden Thesen “Wissenslücke” und “Umsetzungslücke” in Kleingruppen diskutiert.

Die Ergebnisse des Workshops sowie Interviews, die im Vorfeld der Veranstaltung und im Nachgang geführt wurden, haben viele interessante Erkenntnisse hervorgebracht. Dabei wird besonders deutlich, dass es großen Forschungs- und Diskussionsbedarf gibt, um die Frage nach der mangelnden Umsetzung zu klären und Lösungen zu entwickeln. Der folgende Abschnitt soll einen ersten Debattenbeitrag dazu liefern.

2.1 Wir haben eine Wissenslücke: Es fehlt an Daten und intersektionaler Forschung

Planungsprozesse basieren auf einer Bestandsaufnahme der aktuellen Situation und vorhandenen Daten, die die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse evaluieren. Damit die Datenbasis zur Gestaltung Nutzer:innen-zentrierter Mobilität beitragen kann, stellen sich viele Fragen: Wie werden diese Daten erhoben? Wer wird dabei berücksichtigt? Wie können Daten mit einem intersektionalen Blick erhoben und analysiert werden? Wie können Bedarfe und Anforderungen an Mobilität, die sich aus mehrfachen Diskriminierungserfahrungen ergeben, berücksichtigt werden?

Eine Möglichkeit ist es, bei der Planung von Infrastrukturen und Mobilitätsangeboten weniger stark auf Nachfrageorientierung zu setzen. Das muss sich auch in der Erhebung von relevanten Daten widerspiegeln. Stattdessen sollte im Vordergrund stehen, welche Bedarfe die Menschen haben. Für den Radverkehr würde dies beispielsweise bedeuten, nicht nur Menschen zu befragen, die bereits Radfahren und Infrastruktur und Angebote nach ihnen auszurichten. Vielmehr müssten jene gefragt werden, die das Rad noch nicht nutzen. So ließe sich herausfinden, warum dies so ist und relevante Erkenntnisse über Bedürfnisse von noch-nicht-Nutzer:innen abgeleitet werden. Gerade mit Blick auf die notwendige Mobilitätswende ist dies ein wichtiger Ansatzpunkt um Nutzer:innen-zentrierte Angebote zu schaffen.

⁵ https://pegasus-netzwerk.de/wp-content/uploads/2020/09/Pegasus_Programm_Final.pdf

Noch heute manifestiert sich die Fokussierung auf Lohnarbeit in der Datenerhebung, z. B. in den Fragebögen zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens für die wichtigste deutsche Studie zum Thema: Mobilität in Deutschland. Die dort verwendeten Fragebögen und Antwortmöglichkeiten bevorzugen Lohnarbeit vor allem anderen und rücken damit unbezahlte Arbeit in den Hintergrund. Das bedeutet auch, dass insbesondere von Frauen ausgeführte Tätigkeiten und Wege unsichtbar gemacht, oder zumindest verschleiert werden. So ist es auch nicht möglich, mehrere Wegezwecke anzugeben (Katharina Baum 2021). Auch bei anderen Befragungen wird nur selten die Vielfalt der Perspektiven von Nutzer:innen erhoben, alternative Befragungsformate, wie Mobilitätstagebücher, werden selten verwendet. Bei der Untersuchung von bestehenden Datensätzen wird das Geschlecht oft nicht systematisch als Analyseraster genutzt oder die Auswertungen enthalten aufgrund der methodischen Defizite im Studiendesign wiederum Verzerrungen. Diese Verzerrungen zu erkennen, Studien methodisch so zu gestalten, dass sie Vielfalt abbilden: All das muss verstärkt angegangen werden.

Eine weitere Wissenslücke scheint im Bereich der intersektionalen Betrachtungen von Mobilitäts- und Verkehrspolitik zu liegen. Welche Auswirkungen haben verschiedene Machtverhältnisse auf das Mobilitätsverhalten bestimmter Gruppen? Wie spielen diese zusammen und was lässt sich daraus für die Gestaltung von Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastrukturen ableiten? Forschungsarbeiten anderer Fachbereiche, beispielsweise der Gender Studies, können dabei helfen, Forschungsfragen zu entwickeln und die Untersuchungen dieser Themen voranzutreiben.

2.2 Wir haben eine Umsetzungslücke: Forschungserkenntnisse finden nur langsam ihren Weg in die planerische Praxis

Innerhalb des Planungsprozess haben ausführende Verwaltungen und Planer:innen die Verantwortung für die verwendeten Methoden. Deshalb ist es so wichtig, dass bereits gewonnene Forschungserkenntnisse in der planerischen Praxis bekannt sind und umgesetzt werden können.

Tatsächlich wurden Erkenntnisse zu Mobilitätsbedürfnissen von Menschen, die Sorgearbeit leisten (z. B. Begleitung von Kindern) sowie weiblich gelesenen Menschen (z. B. Ängste vor Übergriffen im öffentlichen Raum) bereits seit vielen Jahren in verschiedenen Städten anerkannt und als Planungsgrundsätze verankert: die ‘Stadt der kurzen Wege‘ in Berlin (2011), die Nutzbarkeit von Alltagsinfrastrukturen für unterschiedliche Altersgruppen in Wien und Barcelona (2014) und das ‘Recht auf Stadt‘ in Paris (2016) (Wankiewicz et al. 2020). Auch konkrete Handreichungen für die Planung gibt es (Steteplanung 2002), (Krause 2020). Doch die Festschreibung in Planungsleitbildern heißt noch nicht, dass auch eine Umsetzung erfolgt. Dafür müssen entsprechende Prozesse in Planung und

Verwaltung etabliert werden. So zeigt sich in Berlin gerade in der Kampagne rund um die Kiezblocks⁶ – von Barcelonas Superilles inspirierte verkehrsberuhigte Zonen – dass die Stadt der kurzen Wege bislang nur marginal umgesetzt wurde, nun aber aus der Zivilgesellschaft heraus eingefordert wird.

Der AK Gender und Mobilität der FGSV veröffentlichte 2011 einen Foliensatz für die Lehre, um Gender Mainstreaming bei zukünftigen Generationen von Planer:innen zu verankern. Hier werden Grundannahmen zum Gender Mainstreaming im Verkehrswesen und statistische Daten nach Geschlecht analysiert und eine Sonderauswertung der Studie *Mobilität in Deutschland 2008* vorgestellt, in der nach Alleinlebenden, Erwachsenen mit und ohne Kindern sowie Alleinerziehenden unterschieden wird (FGSV 2015). Es wird auch ein Exkurs zu sozialer Sicherheit präsentiert und Anforderungen an eine gendergerechte Verkehrsplanung formuliert. Der Arbeitskreis fordert, “Frauen, Kinder und ältere Menschen [...] als Hauptnutzungsgruppen [als] ExpertInnen im Umgang mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes [zu sehen]. Ihre Kenntnisse und Erfahrungen müssen in die Planung einfließen” (ebd.: S.25). Der Foliensatz wird von Professor:innen des übergeordneten Ausschusses AA 1.1 “Grundsatzfragen” in der Lehre verwendet, eine Aktualisierung ist geplant (FGSV 2021).

Wir vermuten, dass die Forderungen des Arbeitskreises noch keine flächendeckende Anwendung in den Verwaltungen in Deutschland finden. Aber es gibt Vorbildprojekte, von denen wir beispielhaft einige vorstellen möchten:

Die Stadt Freiburg etwa nutzte von 2004 bis 2007 die Förderung des EU-Projekts “GenderAlp!”, um Gender Mainstreaming in ihrer täglichen Arbeit umzusetzen. So wurde ein Stadtbahnverlängerungsprojekt “unter Berücksichtigung von bedarfs- und gendergerechten” Aspekten durchgeführt (Stadt Freiburg 2014). Zum Beteiligungsverfahren gehörten geführte Stadtteilspaziergänge mit unterschiedlichen Personengruppen und die Kooperation mit lokalen Multiplikator:innen. Die Stadt Frankfurt untersuchte 2004 “Gender Mainstreaming in der Gesamtverkehrsplanung der Stadt Frankfurt” (Steteplanung 2008). Der Kreis Stormarn evaluierte im Dezember 2020 die Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV unter Einbeziehung von Genderaspekten (Brigitte Wotha et al. 2020). Diese Projekte zeichnen sich dadurch aus, dass Planungsbüros beauftragt wurden, die sich einer Nutzer:innen-zentrierten Planung verschrieben haben.

Neben der fehlenden Übertragung in die alltägliche Planung gibt es weitere Herausforderungen in der Verwaltung zur Umsetzung der Themen. So schildert uns ein Mitarbeiter einer Verwaltung, dass für Einarbeitung neuer Kolleg:innen oft die Zeit fehlt und Mitarbeitende vom eigenen Wissen abhängig sind. Das Wissen aus den Universitäten und Hochschulen zum Stand der Technik kommt nicht in den Verwaltungen an und findet keine Anwendung in täglichen Prozessen. Diese sind vor allem von einem komplexen System an Vorschriften, Hierarchien und Rahmenplänen geprägt. Eine wirklich

⁶ Stand 4.5.2021 fordern 40 Initiativen in Berlin, den Durchgangsverkehr in ihrer Nachbarschaft zu unterbinden. Ziel der Kampagne ist es, in 180 Kiezen solche Konzepte zu entwickeln. Mehr Infos unter <https://www.kiezblocks.de>.

repräsentative Beteiligung von Nutzer:innen in Planungsprozessen wird als Herausforderung empfunden, da sich die Mitarbeitenden stets im Spagat zwischen ausreichender Beteiligung und schneller Umsetzung sehen. So bleibt die Erarbeitung standardisierter Prozesse auf der Strecke und die Verwaltung verharrt in sektoraler Planung. Zwischen einem breiten Themenspektrum im ‘Ziel-Zustand’ und einer komplexen Problemstellung im ‘Ist-Zustand’ liegt ein dünner, monothematischer Prozess, der weder den Zielen noch der Problemstellung gerecht werden kann.

Eine andere Verwaltungsmitarbeiterin verweist auf die fehlende Diversität innerhalb der planenden Referate, die sich auch mit großem Interesse und Anspruch nur bedingt überwinden lässt. So führt die fehlende Perspektivenvielfalt auf Seite der Planenden zu großem Unwissen hinsichtlich konkreter Lebensrealitäten und Anforderungen einiger gesellschaftlicher Gruppen.

Es gilt also nicht nur, Nutzer:innen-zentrierte Planung als Grundprinzip in Leitlinien zu verankern, sondern die Erarbeitung von standardisierten Verwaltungsprozessen wäre ein wesentlicher Schritt, um die Umsetzung des Wissens zu fördern. Die in Leistungsphasen organisierten Planungsprozesse für Bauvorhaben sind hierfür nicht ausreichend. Aber auch Austausch und Vernetzung zwischen Mitarbeitenden unterschiedlicher Kommunen und Weiterbildungsangebote zu solchen Planungsprozessen innerhalb der Verwaltung wären hilfreich.

Wir vermuten, dass das fehlende Wissen innerhalb der Verwaltungen und Planungsbüros auch an mangelnden geeigneten Weiterbildungsangeboten für Planer:innen liegt. Es wäre eine interessante Forschungsfrage, welche Arten und Qualitäten der Weiterbildung es zu den Themen inklusive Beteiligung, Nutzer:innen-spezifische Anforderungen, gendersensible Infrastruktur usw. gibt und von wem diese genutzt werden.

Interviews mit Verwaltungsmitarbeiter:innen lassen zudem vermuten, dass wenig Wert darauf gelegt wird, dass sich Mitarbeitende in der Verwaltung zu diesen Fragestellungen, über die regelmäßige Weiterentwicklung der Regelwerke hinaus, weiterbilden lassen. So sind laut Bundesbeamtengesetz Beamt:innen zwar “verpflichtet, an Maßnahmen der dienstlichen Qualifizierung [...] teilzunehmen” (§ 61 Abs. 2), was das in der Umsetzung bedeutet, ist jedoch unklar. So formuliert die Innenministerkonferenz 2014: „Lebenslanges Lernen muss als Leitbild und fortlaufender Prozess noch stärker im öffentlichen Dienst zur Entfaltung gelangen” (Innenministerkonferenz 2014). Dies wäre auch ein wichtiger Ansatzpunkt, um das Wissen zu Nutzer:innen-zentrierter Planung kontinuierlich in die planenden Verwaltungen zu bringen.

Auch die in der planenden Verwaltung genutzten Empfehlungen und Richtlinien sind einen Blick wert. Schauen wir z. B. auf den Radverkehr, so handelt es sich mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) oder die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) um technische Leitfäden. Insgesamt sind Planungsleitfäden eher auf technische Details ausgelegt und nicht auf Bedürfnisse von

Nutzer:innen. Es geht dabei um messbare Effekte. Doch hier braucht es dringend eine Veränderung. Um mehr Menschen das Radfahren zu ermöglichen, ist es beispielsweise notwendig, verstärkt auf Elemente zu setzen, die subjektive Unsicherheitsgefühle reduzieren und Sicherheit nicht nur ‘als Zahl‘ der Unfallforschung betrachten (Schwedes et al. 2021). Die Autorinnen vermuten, fehlende Weiterbildungen zu dem Thema liegen auch darin begründet, dass das Wissen Nutzer:innen-zentrierten Planung sich nicht ausreichend in Regelungen und Vorgaben wiederfindet.

Beobachtungen lassen vermuten, dass Beteiligung von Bürger:innen immer noch eher als lästige Pflicht und Prozessverlängerung verstanden wird. Dabei zeigen diverse Projekte, dass gute und frühe Beteiligung Planungsprozesse sogar beschleunigen kann, da im späteren Verlauf weniger Konflikte auftreten. Hierfür braucht es jedoch geeignete Kompetenzen und Ressourcen in der Verwaltung, um Bürger:innen gut zu beteiligen. Viele Beteiligungsprozesse sind leider nicht für alle zugänglich bzw. bilden die Vielfalt der betroffenen Bürger:innen nicht ab. Hier könnte zum Beispiel die stärkere Einbeziehung von Zufallsauswahl im Rahmen von Bürger:innenräten⁷ helfen.

⁷ Wie solche Veranstaltungen zum Beispiel aussehen können und was die Vorteile sind, hat der zivilgesellschaftliche Think Tank “Es geht los” online zusammengetragen: <https://www.esgehtlos.org/geloste-burger-rate/wie-funktionieren-geloste-burger-rate>

3 Von der Debatte in die Umsetzung – 6 Thesen, was jetzt zu tun ist

Eine breite öffentliche Debatte, mehr Forschung und ein verstärktes – auch politisches – Interesse: All dies sind wichtige Elemente, um Nutzer:innen-zentrierte Mobilität zu realisieren und ‚auf die Straße‘ zu bringen. Doch der Mobilitätsalltag sieht ganz anders aus: Im Straßenverkehr herrscht weiterhin das Recht des Stärkeren, Infrastruktur und Rechtsrahmen bevorzugen nach wie vor das Automobil – und sind damit weit davon entfernt, Mobilitätsangebote für alle Menschen und Bedarfe zu schaffen. Das zeigt sich in der Mittelverteilung des Bundesverkehrswegeplans ebenso wie in den Schwerpunktsetzungen der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Bedingt durch lange Planungsprozesse werden heute Infrastrukturen gebaut, die auf Entscheidungen beruhen, die vor 10-20 Jahren getroffen wurden. Viele große Infrastrukturprojekte wirken heute anachronistisch und vollkommen aus der Zeit gefallen. Die Debatte um den Bau der A49 durch den Dannenröder Forst sowie die Verlängerung der A100 mitten in Berlin sind Symbole dieser zeitlichen Dissonanz. Autobahnen als absurde Infrastrukturen des Gestern betonieren den Fokus auf das Automobil und die konstante Verkehrszunahme. Ihre Planung und Umsetzung sind den politischen Debatten rund um Klimakrise, Mobilitätswende, Flächenversiegelung und Mobilitätsgerechtigkeit nicht gewachsen. Der Fehler ist keinesfalls bei einzelnen Personen aus der Planung zu suchen. Es braucht systemische Lösungen, um die Trägheit unserer Verkehrsplanung zu überwinden und diese unter das Dach des Gemeinwohls zu stellen. Wir brauchen Lösungen, um Wissen und gesellschaftliche Debatten in Lehre und Ausbildung zu integrieren sowie um integrative Planungs- und Beteiligungsprozesse in den Verwaltungen zu erarbeiten.

Wie kann verhindert werden, dass die aktuell laufende Debatte in wenigen Monaten erneut aus dem Blickfeld verschwindet? Wie können die Erkenntnisse rund um Nutzer:innen-zentrierte Mobilitätsplanung zu realen Veränderungen an der Infrastruktur und bei Mobilitätsangeboten führen? Die folgenden Thesen sollen einen Ansatzpunkt für diese Übertragung bieten. Sie sollen Anstoß für eine Debatte zum Thema sein, wie Nutzer:innen-zentrierte Mobilität Realität werden kann.

3.1 Datenlücken systematisch untersuchen und schließen

Datenlücken, auch Data Gaps genannt, gibt es in vielen Fachbereichen und Forschungsfeldern. Auch bezüglich des Mobilitätsverhaltens sowie der genderspezifischen Wirkung von Infrastruktur sind solche Schieflagen in Datensätzen vorhanden. Gerade in großen und regelmäßig erhobenen Datensätzen sind

der Gender Bias⁸ und der Gender Data Gap⁹ ein Problem. Denn diese Daten werden für viele politische und planerische Entscheidungen sowie weitere Auswertungen und Studien zu Rate gezogen. So entstehen aus einem Bias in der Datenerhebung vielfältige Folgefehler, welche ganz konkrete Auswirkungen auf jene Menschen haben, deren Bedürfnisse und Lebensrealitäten in den Datensätzen nicht abgebildet sind. Ein Grund dafür ist, dass gerade in der öffentlichen Debatte Daten und Statistiken häufig so behandelt und genutzt werden, als seien sie neutral. Doch neutrale Datensätze gibt es kaum, da verzerrte Sichtweisen (engl. Biases) und Datenlücken fast überall vorhanden sind. Mit der zunehmenden Wichtigkeit von Daten als Entscheidungsgrundlage muss mit diesem Problem sehr sensibel umgegangen werden.

Datensätze müssen auf vorhandene Gender Data Gaps hin geprüft, Erhebungsmethoden kritisch reflektiert und angepasst werden. Bei der Datenauswertung sollten Verzerrungen systematisch kenntlich gemacht und kritisch reflektiert werden. Wo Datenlücken identifiziert werden, gilt es zu handeln, um diese mit qualitativ hochwertigen Daten zu ergänzen. Dabei ist zu bedenken, dass viele Datenlücken aufgrund von Unconscious Bias¹⁰ auf den ersten Blick gar nicht erkennbar sind. Externe Überprüfungen, Weiterbildungen zur Internalisierung verengter Perspektiven sowie die kritische Reflexion der wissenschaftlichen und politischen Arbeitsweisen sind notwendig, um diese Probleme zu überwinden. Dabei geht es nicht nur um genderspezifische Gaps und Biases. Für eine umfassende Betrachtung müssen unterschiedlichste Blickwinkel eingeschlossen werden.

3.2 Wissenslücken identifizieren und schließen: Intersektionale und interdisziplinäre Themen in den Vordergrund stellen

Es braucht eine systematische Überprüfung, wo Wissenslücken hinsichtlich von Mobilitätsbedürfnissen bestimmter Nutzer:innen-Gruppen bestehen. Ein Augenmerk sollte dabei auf intersektionale Betrachtungen von Mobilitätsverhalten und Verkehrsinfrastruktur gelegt werden. Das Zusammendenken gesellschaftlicher Machtverhältnisse und die Betrachtung der entstehenden Auswirkungen auf Mobilität können wichtige Anhaltspunkte liefern, wie wir ein Mobilitätsangebot schaffen, das alle Nutzer:innen und deren Interessen gleichberechtigt berücksichtigt. Mögliche

⁸ Der Gender Bias beschreibt einen geschlechtsbezogenen Verzerrungseffekt, welcher durch die eigene Wahrnehmung des Forschenden bestimmt wird. Eine ausführliche Darstellung gibt es beim Genderkompetenzzentrum der HU Berlin: http://www.genderkompetenz.info/w/files/gkompzpdf/gender_bias.pdf

⁹ Gender Data Gap bezeichnet die Datenlücke, welche durch mangelnde oder fehlerhafte, ggf. durch Bias bedingte Datensätze entsteht. Gender Data Gaps machen Perspektiven von Frauen, aber auch von FLINTA* allgemein unsichtbar und können dadurch zu Maßnahmen führen, die nicht alle Geschlechter gleich berücksichtigen.

¹⁰ Unconscious Bias beschreibt den Umstand, dass Menschen ausgehend von ihrer eigenen sozialen Rolle permanent Annahmen über andere Menschen und deren Bedürfnisse treffen und sich darüber nur bedingt bewusst sind. Weiterführende Informationen finden sich z. B. im Leitfaden "Unconscious Bias in der Wissenschaft begegnen" der Philipps Universität Marburg: https://www.uni-marburg.de/de/universitaet/administration/verwaltung/stabsstellen/frauen/aktiv/broschuere_antibias_2020.pdf

Fragestellungen sind: Welche Rolle spielen ökonomische Ressourcen, Behinderung, Mobilitätseinschränkungen, Klassenzugehörigkeit beim Zugang zu Mobilität? Welche Zusammenhänge gibt es mit genderspezifischen Anforderungen an Mobilität und Raum? Welche Zusammenhänge gibt es zwischen Gender und Digitalisierung? Welche Datenbasis nutzen wir für lernende Algorithmen und mit welchen blinden Flecken sind wir dort konfrontiert? Wer sind ‘early adopters’, nach denen Mobilitätsangebote und Geschäftsmodelle ausgerichtet werden? Wer ist von den Auswirkungen der Klimakrise wie stark betroffen und wie wirkt sich das wiederum auf den Zugang zu Mobilität aus?

Zudem gilt es, genderspezifische Forschungsfragen aus anderen Fachbereichen mitzudenken. Interdisziplinäre Projekte helfen, um sich diesen Überschneidungen anzunähern. Erkenntnisse aus Fachbereichen wie Gender Studies, Armutsforschung und Raumplanung stärker zusammenzudenken, gibt neue Impulse für die Gestaltung Nutzer:innen-zentrierter Mobilitätsangebote. Auch gilt es, verstärkt das Wissen aus Umsetzung und Aktivismus einzubinden. Wichtig ist die Anerkennung, dass alle Akteur:innen gleichwertig zur Debatte beitragen können und müssen.

Die Integrierte Verkehrsplanung ist hierzu ein wichtiger Ansatzpunkt. Die Zusammenarbeit mit anderen Fachbereichen, gesellschaftlichen Akteur:innen und in interdisziplinären Projekten bietet viele Möglichkeiten, offene Forschungsfragen zu erkennen und Antworten darauf zu finden.

3.3 Standardisierte Prozesse für eine flächendeckend integrative Beteiligung gestalten

Die Formate zur Erhebung qualitativer Daten für die Forschung sowie zur Beteiligung von Bürger:innen bei der Verkehrsplanung sind bisher häufig nur bedingt geeignet, um die Vielfalt der Mobilitätsbedürfnisse abzubilden. Viele Veranstaltungen und Angebote für Beteiligung schließen Menschen aus, etwa weil eine adäquate Übersetzung fehlt oder sie nicht barrierefrei gestaltet sind. Es braucht Beteiligungsformate, welche die Diversität der Menschen und Bedürfnisse wirklich abbilden können. In einigen Kommunen und Ländern gibt es Leitlinien, die Kriterien für Beteiligungsverfahren empfehlen. Beispielhaft sind hier die Berliner “Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung” zu nennen, die 2019 beschlossen wurden. Derartige Leitlinien müssen weiter konkretisiert, kontinuierlich erweitert und auf neue Erkenntnisse aktualisiert sowie auf weitere Kommunen übertragen werden. Auch gilt es, diese Empfehlungen in für die Verwaltung geeignete Prozesse zu übersetzen. Dazu gehören auch Empfehlungen, wie Beteiligungsformate für ein diverses Publikum aussehen könnten. Dies umfasst geeignete Uhrzeiten, Möglichkeiten für Kinderbetreuung, Dauer der Formate. Diese Aspekte sind wichtig, um Personen zu erreichen, die Sorgearbeit leisten und nur wenig freie Zeiteinteilung haben. Ebenfalls nicht zu unterschätzen sind barrierefreie Angebote, zum Beispiel durch geeignete Veranstaltungsorte, die

Möglichkeit digital teilzunehmen oder Übersetzungen in unterschiedliche Sprachen, darunter auch das Gebärdendolmetschen. Um Menschen mit geringen finanziellen Ressourcen eine Beteiligung zu ermöglichen, können finanzielle Aufwandsentschädigungen und die Erstattung von Fahrt- oder anderweitig entstehenden Kosten angeboten werden.

Da Gesprächsformate auch immer Machtstrukturen reflektieren, braucht es gut ausgebildete Moderator:innen, die alle zu Wort kommen lassen. Auch helfen geschützte Beteiligungsformate, die nur für bestimmte Personen zugänglich sind. Um ein ausgewogenes Feld an Teilnehmer:innen zu erreichen, können Auswahlkriterien genutzt werden. Formate, die mit zufällig ausgewählten Personen sprechen, wie es zum Beispiel in Bürger:innen-Räten gehandhabt wird, können Perspektiven besser einbeziehen. Auch in den vorbereitenden Materialien und Analysen sollte die Vielfalt der Betroffenen bereits mitgedacht werden, z. B. durch geeignete Analysen der Bedarfe verschiedener Gruppen, Umfragen und Beobachtungen vor Ort, Spaziergänge mit Betroffenen etc.

Empfehlungen für solche Formate müssen auf kommunaler Ebene in Verwaltungsprozessen verankert werden. Dennoch kann auch auf Bundes- und Landesebene mit entsprechenden Leitfäden und der Förderung vorbildhafter Prozesse unterstützt werden. Auch Weiterbildungsformate für Verantwortliche in der Verwaltung können hilfreich sein.

3.4 Vielfalt in der Debatte und der Umsetzung sicherstellen

Die Debatte um gendersensible und Nutzer:innen-zentrierte Planung hat zwar enorm an Fahrt aufgenommen – bleibt jedoch in einer speziellen Blase gefangen. Dies liegt nicht zuletzt an der Art und Weise, wie dieser Diskurs geführt wird. Es gilt eine Sprache zu finden, um die Fragen und Erkenntnisse auch für Menschen zugänglich zu machen, denen Diskurse zu Gender, Machtstrukturen und motorisierter Gewalt nicht geläufig sind. Vielmehr braucht es Kommunikationsexpertise, Kampagnen und Strategien, um diese Themen allgemeinverständlich zu machen und sie dorthin zu bringen, wo sie hingehören: zu den Menschen, die mit ‘Mobilitätswende für alle‘ gemeint sind. Die mediale Debatte ist sicherlich ein Teil davon. Dazu gehört aber auch eine gelungene Wissenschaftskommunikation und die transparente Erläuterung von Gründen für bestimmte Planungsentscheidungen.

Der Austausch zu Nutzer:innen-zentrierter Planung muss tiefgehend gestaltet werden. Das bedeutet auch, neue Perspektiven und Personen in öffentliche Debatten und formalisierte Strukturen einzubeziehen. Dabei muss die ehrliche Einbeziehung und Diskussion vielfältiger Positionen im Vordergrund stehen. Dazu braucht es große Anstrengung, die Vielfalt der Bedürfnisse endlich auch in der Planung und Ausführung von Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur ankommen zu lassen.

Neben der Vielfalt der Menschen, die in Beteiligungsprozessen zu Wort kommen müssen, muss auch die Vielfalt der Umsetzenden sichergestellt werden. Mit der verstärkten Debatte treten auch neue Expert:innen zu diesen Themen an die Öffentlichkeit. Es ist jetzt an öffentlichen Verwaltungen, Personen mit Fachwissen und Sachkompetenz zu Nutzer:innen-zentrierter Planung für sich zu gewinnen: In Beteiligungs- und Beratungsgremien, über öffentliche Ausschreibungen, aber auch als Mitarbeitende in den eigenen Strukturen. Die Erkenntnis, dass Vielfalt Grundbedingung für Zusammenleben und Fortschritt ist, muss sich in der Planungspraxis verankern. Sowohl in Teams von Planer:innen, Mitarbeiter:innen an Hochschulen und Ausbildungsstätten, Personen in Entscheidungspositionen. Die Forderung nach einer Frauenquote ist nur ein erster Schritt. Genau wie die Idee nur über Mobilität von Frauen und Männern zu sprechen, greift sie aber viel zu kurz für die gesellschaftlichen Realitäten. Kurzfristig kann hier die Einbeziehung externer Personen hilfreich sein, z. B. die Beratung durch zivilgesellschaftliche Gruppen oder Expert:innen.

3.5 Ausbildung, Weiterbildung und Austauschformate als zentrale Stellschrauben für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Verwaltungswissens

Das Wissen über Nutzer:innen-zentrierte Verkehrsplanung kommt nur langsam in den Prozessen der planenden Verwaltungen an. Das beste Beteiligungsverfahren hilft nichts, wenn jene, die schlussendlich entscheiden, für die Themen nicht sensibilisiert sind.

Viele Planer:innen in Verwaltungen und Planungsbüros sind vorwiegend in technischen Aspekten des Verkehrs ausgebildet. Die Planung von Mobilität erfordert jedoch über die technischen Themen hinaus Einblick in gesellschaftliche Machtverhältnisse, Mobilitätsbedürfnisse von Nutzer:innen, die Funktionsweise gelungener Beteiligung etc. Hier gilt es, Studiengänge der Integrierten Verkehrsplanung zu stärken und Studierende zu unterstützen, vielfältiges Wissen anzueignen, welches sie in der Praxis benötigen.

Planer:innen besitzen in ihrer alltäglichen Arbeit eine große Macht. Eine Planung kann für die nächsten Jahrzehnte tägliche Wege für bestimmte Personen deutlich verbessern und komfortabler machen oder den Ausschluss bestimmter Personengruppen zementieren. Dieses Bewusstsein muss in allen planenden Berufen verankert sein und mit einer kritischen Reflexion der eigenen Handlungsmacht einhergehen. Es braucht mehr Weiterbildungen und Schulungen für Planer:innen zu Themen der Nutzer:innen-zentrierten Planung, zum Umgang und Einbeziehung von Bürger:innen, zu politischen Dimensionen der Planungstätigkeit. Das kontinuierlich neu geschaffene Wissen an den Universitäten muss auch für jene zugänglich werden, welche die Ausbildung längst hinter sich gelassen haben. Nur so schaffen wir den Wissenstransfer aus der Forschung, ohne eine ganze Generation abwarten zu müssen. Die Komplexität

der Anforderungen in Einklang zu bringen ist schwer. Dennoch kann gerade dort, wo komplexe Anforderungen bestehen, die Beteiligung von Anwohner:innen und Nutzer:innen viel zur Schaffung einer wirklich guten Lösung beitragen. Gerade deshalb gilt es, Planer:innen hierfür Kompetenzen an die Hand zu geben.

Darüber hinaus muss der Austausch auf Augenhöhe zwischen Forschung, Aktivismus und Planung gestärkt werden. Wissensgenerierung geschieht an unterschiedlichen Orten der Gesellschaft gleichzeitig. Neben der Forschung spielt die praktische Planung – auch in Austausch mit Bürger:innen – eine große Rolle. So haben gerade zivilgesellschaftliche Organisationen und Aktivist:innen in ihrer jeweiligen gesellschaftlichen Gruppe einen guten Einblick in Entwicklungen und Bedürfnisse. Verwaltungen können vom Austausch untereinander und mit anderen Akteur:innen lernen. Für diese Art von Wissensaustausch braucht es neue Formate, um Silos aufzubrechen und den Wandel in Richtung einer inklusiven Mobilitätspolitik zu beschleunigen. Dazu gehört die formalisierte Zusammenarbeit zwischen Forschung und Anwohner:innen, z. B. in Beteiligungsräten, aber auch informelle Austauschformate und interdisziplinäre Netzwerke.

3.6 Nutzer:innen-zentrierte Planung in Verwaltungsprozessen verankern

Die Möglichkeiten, Vorgaben für Planer:innen zu verankern, sind gegeben. Doch die Formate, Gremien und daraus entstehenden Vorgaben bilden die Debatte der letzten 40 Jahre nur ungenügend ab. Hier gilt es, die komplexen Strukturen der Vorgaben gebenden Institutionen zu überarbeiten oder gleich neu aufzusetzen.

Dazu gehört auch die Überarbeitung und Anpassung von veralteten Strukturen wie der umstrittenen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Becker und Schwedes 2020). Wenn solche Institutionen Vorgaben treffen, die für die ganze Gesellschaft Auswirkungen haben, so müssen sie auch die Interessen und die Vielfalt der gesamten Gesellschaft abbilden können. Diese seit Jahrzehnten etablierten Machtstrukturen reflektieren und reproduzieren anachronistische Verhältnisse. Gleichzeitig erheben sie einen Machtanspruch darauf, rein objektive, technische Vorgaben zu machen, die es in der Verkehrsplanung so eigentlich nie gab. In fast allen Vorgaben und Entscheidungen gibt es auch gesellschaftliche und sozio-kulturelle Faktoren zu bedenken. Nur wenige technische Themen sind davon nicht betroffen – und würden dennoch von vielfältigen Gremien profitieren (Becker und Schwedes 2020).

Das Wissen um Nutzer:innen-spezifische Anforderungen an Infrastruktur muss in Planungsvorschriften übertragen werden. In Regelwerken wie der ERA oder der RASt gibt es so gut wie keine Anhaltspunkte, um Nutzer:innen-zentrierte Planung umzusetzen. Hier gilt es gendersensible und Nutzer:innen-

spezifische Betrachtungen als wichtige Grundlage von Planungen zu verankern und dafür auch Instrumente zu entwickeln.

4 Abschluss: Und jetzt?

Das Papier zeigt: Es gibt viel grundlegendes Wissen, großes öffentliches Interesse, möglicherweise auch ein politisches Momentum, um Nutzer:innen-zentrierte Mobilitätsplanung anzugehen. Gleichzeitig gibt es einige Wissens- und Umsetzungslücken sowie Definitions- und Diskussionsbedarfe.

Es gilt, den Schwung der Debatte zu nutzen und die beteiligten gesellschaftlichen Akteur:innen – Planungspraxis, Forschung, Zivilgesellschaft, Verwaltung, Politik – mitzunehmen. Die hier umrissenen Handlungsempfehlungen sollen einen Ausgangspunkt darstellen, wie die Arbeit an Nutzer:innen-zentrierter Mobilität vorangetrieben werden kann.

Es wird klar, dass viele Fragen dabei offenbleiben. Aus Sicht der Autorinnen braucht es die Diskussion und Erprobung der Thesen, die Ableitung weiterer Forschungsfragen, das kritische Hinterfragen von Datenlücken und Planungsprozessen. So kann es gelingen, die Debatte auf eine neue Ebene zu heben und in die 2020er Jahre zu bringen.

Für den Bereich der Forschung braucht es dazu die Bereitstellung von Forschungsgeldern, die Schaffung von Promotionsstellen, die Ausschreibung von Abschlussarbeiten etc. Auch das Gender Mainstreaming im Curriculum der Verkehrsplanung und allen angrenzenden Ausbildungen zu verankern, ist wichtig.

Planungspraxis, planende Verwaltungen, zivilgesellschaftliche Akteur:innen sind derweil zentral, um die Umsetzung zu erproben und zu skalieren. Ein guter Austausch zwischen diesen Akteur:innen und die Durchlässigkeit von Forschung in Richtung der Planungspraxis sind zentral, um neue Erkenntnisse zu Nutzer:innen-zentrierter Planung schnell in der Praxis zu verankern. Hierfür braucht es geeignete Formate, transdisziplinäre Projekte und generell die Offenheit sich über den eigenen Fachbereich und Arbeitsplatz hinaus auszutauschen. Auch eine neue Herangehensweise des Ausprobierens und Anpassens in der Planung ist hilfreich.

Die Autorinnen freuen sich auf Anregungen, weiterführende Ideen und Debatten mit allen Leser:innen dieses Papiers.

Literaturverzeichnis

- ADFC Berlin (2019): Stadt für Alle! Visionen von Frauen für nachhaltige Mobilität - ADFC Berlin. Podiumsdiskussion. Online verfügbar unter <https://adfc-berlin.de/radkultur/events/647-stadt-fuer-alle-visionen-von-frauen-fuer-nachhaltige-mobilitaet.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Aljets, Janna (2020): Raum nehmen! Warum wir eine feministische Verkehrsplanung brauchen. LUXEMBURG — Gesellschaftsanalyse und linke Praxis vom 28.05.2020. Online verfügbar unter <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/raum-nehmen-warum-wir-eine-feministische-verkehrsplanung-brauchen/> (abgerufen am 20.04.2021).
- Bauhardt, Christine (1994): Städtische Lebensqualität und soziale Gerechtigkeit als Determinanten feministischer Verkehrs-politik. In: Antje Eickhoff (Hrsg.). Entschleunigung. Die Abkehr von einem Lei(d)tbild. Bielefeld, Kleine, 29–38.
- Bauhardt, Christine (1997): Mobilität und Raumstruktur - feministische Verkehrspolitik in der Kommune. In: Christine Bauhardt/Ruth Becker (Hrsg.). Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung. Pfaffenweiler, S. 159–177.
- Bauhardt, Christine/Ruth Becker (Hrsg.) (1997): Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung. Pfaffenweiler.
- Baum, Katharina (2021): „Eine frauengerechte Stadt ist gut für alle“. Wiener Stadtplanerin Eva Kail im Interview. In: fairkehr Magazin 1/2021 (1). Hg. v. VCD e.V. fairkehr.
- Becker, Udo/Oliver Schwedes (2020): Zur Reformbedürftigkeit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. Plädoyer für ein repräsentatives Verfahren bei der Festlegung von Richtlinien im Straßenverkehr. Online verfügbar unter https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP16_BeckerSchwedes.pdf.
- Berkenheide, Maximilian (2020): Grüne über feministische Verkehrspolitik: „Frauen wollen die Städte umbauen“ vom 30.10.2020. Online verfügbar unter <https://taz.de/Gruene-ueber-feministische-Verkehrspolitik/!5724650/> (abgerufen am 20.04.2021).
- BMVI (2021): Ministergalerie. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/Ministerium/ministergalerie.html> (abgerufen am 29.04.2021).
- Brigitte Wotha/Kristin Groth/Panagiotis Kiriakidis/Ina Ocker/Juliane Krause (2020): Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten. Online verfügbar unter <https://www.kreis-stormarn.de/lvw/forms/5/52/Mobilitaetsbeduerfnisse> OePNVGenderKreisStormarnEndbericht.pdf.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2020): 4. Atlas zur Gleichstellung von Frauen und Männern in Deutschland. Online verfügbar unter <https://www.bmfsfj.de/resource/blob/160308/73cf50519fdd0b72be8bce59a041079b/4-atlas-zur-gleichstellung-von-frauen-und-maennern-in-deutschland-broschuere-data.pdf>.
- Bundeszentrale für politische Bildung (2016): Amsterdamer Vertrag | bpb. Bundeszentrale für politische Bildung vom 08.09.2016. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/lexikon-der-wirtschaft/18602/amsterdamer-vertrag> (abgerufen am 20.04.2021).
- BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (2020): FRAUEN MACHEN MOBIL(ITÄT). Online verfügbar unter <https://www.gruene.de/artikel/frauen-machen-mobil-itaet> (abgerufen am 20.04.2021).

- Crenshaw, Kimberle (1989): Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. The University of Chicago Legal Forum 140. Online verfügbar unter <https://philpapers.org/rec/CREDTI>.
- Changing Cities (2018): #automacho | Changing Cities. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/kampagnen/automacho/> (abgerufen am 20.04.2021).
- Criado-Perez, Caroline (2020): Unsichtbare Frauen. Wie eine von Daten beherrschte Welt die Hälfte der Bevölkerung ignoriert. München, btb.
- Deutscher Bundestag (2021): Deutscher Bundestag - Frauen und Männer. Online verfügbar unter https://www.bundestag.de/abgeordnete/biografien/mdb_zahlen_19/frauen_maenner-529508 (abgerufen am 20.04.2021).
- Dörfler, Lukas (2020): Braunschweig: Damit Frauen nicht auf der Strecke bleiben. Braunschweiger Zeitung vom 09.03.2020. Online verfügbar unter <https://www.braunschweiger-zeitung.de/braunschweig/article228657201/Braunschweig-Damit-Frauen-nicht-auf-der-Strecke-bleiben.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Emmett (2021): Das Potenzial geschlechterspezifischer Daten für Mobilitätsprojekte. Online verfügbar unter <https://emmett.io/article/das-potenzial-geschlechterspezifischer-daten-fuer-mobilitaetsprojekte> (abgerufen am 29.04.2021).
- Feldkamp, Michael F./Christa Sommer (2003): Parlaments- und Wahlstatistik des Deutschen Bundestages 1949–2002/03. Online verfügbar unter https://www.bundestag.de/resource/blob/189602/3a1c9ddac371d9981ca494ec33046b5b/statistik_download-data.pdf.
- FGSV - Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (2015): Gender Mainstreaming im Verkehrswesen. Einführung Foliensatz "Genderbelange im Verkehrswesen" AK 1.1.1 Gender und Mobilität. Online verfügbar unter https://www.fgsv.de/fileadmin/road_maps/GM_Einfuehrung.pdf (abgerufen am 03.09.2020).
- FGSV - Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (2021): FGSV Webseite Arbeitskreis Gender und Mobilität 2021. Online verfügbar unter <https://www.fgsv.de/gremien/verkehrsplanung/grundsatzfragen/111-gender-und-mobilitaet.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- George, Sarah (2021): Ohne Frauen* ist keine Verkehrswende zu machen! - Digitale Mobilität. Digitale Mobilität vom 19.01.2021. Online verfügbar unter <https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2021/01/19/ohne-frauen-ist-keine-verkehrswende-zu-machen/> (abgerufen am 20.04.2021).
- Gonsch, Verena (2020): Criado-Perez, aus dem Englischen von Stephanie Singh. Ausgezeichnet mit dem NDR Kultur Sachbuchpreis: "Unsichtbare Frauen". NDR vom 23.11.2020. Online verfügbar unter <https://www.ndr.de/kultur/buch/tipps/Sachbuch-von-Caroline-Criado-Perez-Unsichtbare-Frauen,unsichtbarefrauen100.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Groll, Tina (2021): Stadtplanung: "Wir müssen das Dorf zurück in die Stadt bringen". Die Zeit vom 13.02.2021. Online verfügbar unter <https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-02/stadtplanung-wien-eva-kail-gender-planning-frauen> (abgerufen am 20.04.2021).
- Groneweg, Merle (2020): Die Vögel singen - Missy Magazine. Missy Magazine vom 09.11.2020. Online verfügbar unter <https://missy-magazine.de/blog/2020/11/09/die-voegel-singen/> (abgerufen am 20.04.2021).
- Heeger, Viola (2020): Die feministische Smart City. Tagesspiegel Background Digitalisierung & KI. Online verfügbar unter <https://background.tagesspiegel.de/digitalisierung/die-feministische-smart-city>.

- Heinrich, Antje (2020): Zehn Frauen reden über Fahrrad, Freiheit und Feminismus. fahrrad-initiativen.de vom 18.04.2020. Online verfügbar unter <https://www.fahrrad-initiativen.de/beitraege/zehn-frauen-reden-ueber-fahrrad-freiheit-und-feminismus> (abgerufen am 20.04.2021).
- Hertrampf, Susanne (2008): bpb.de - Frauenbewegung. Bundeszentrale für politische Bildung vom 08.09.2008. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/gesellschaft/gender/frauenbewegung/35287/neue-welle-im-westen?p=all> (abgerufen am 20.04.2021).
- Hofmann, Laura (2019): Ideen für eine weiblichere Verkehrswende: Je fahrradfreundlicher eine Stadt, desto mehr Frauen auf der Straße - Berlin - Tagesspiegel. Der Tagesspiegel vom 29.03.2019. Online verfügbar unter <https://www.tagesspiegel.de/berlin/ideen-fuer-eine-weiblichere-verkehrswende-je-fahrradfreundlicher-eine-stadt-desto-mehr-frauen-auf-der-strasse/24158956.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Innenministerkonferenz (2014): Handlungsempfehlungen zu „Demografie und Personalentwicklung im öffentlichen Dienst“. aufgrund der Berichte der Länder-Bund-Arbeitsgruppe Zukunft Personal - ZuP -des UA PöDdes AK VI. Online verfügbar unter http://www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/14-06-12/anlage26.pdf%3F_blob%3DpublicationFile%26v%3D2.
- Jahn, Thilo (2019): Stadtplanung, die Frauen gerecht wird. Deutschlandfunk Nova vom 10.11.2019. Online verfügbar unter <https://www.deutschlandfunknova.de/beitrag/leben-in-der-stadt-planerin-eva-kail-zu-einer-stadtplanung-die-frauen-in-der-city-gerecht-wird> (abgerufen am 20.04.2021).
- Katharina Baum, Tim Albrecht (2021): Zeit für eine Verkehrsministerin. In: fairkehr Magazin 1/2021 (1). Hg. v. VCD e.V. fairkehr.
- Katja Lehner (2021): Wien als Vorreiterin: „Stadtplanung ist nie geschlechtsneutral“. ORF.at vom 12.03.2021. Online verfügbar unter <https://orf.at/stories/3204407/> (abgerufen am 20.04.2021).
- Klaas, Katharina (2021): Mobilität von Frauen für Frauen: Warum eine ökologische Verkehrswende auch feministisch sein muss. Online verfügbar unter <https://www.vcd.org/artikel/feministische-verkehrspolitik/> (abgerufen am 20.04.2021).
- Klaas-Wilhelm Brandenburg, Sharon Welzel (2020): Gender Planning: Mehr Sicherheit für Frauen in Städten. NDR vom 26.10.2020. Online verfügbar unter <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Gender-Planning-Mehr-Sicherheit-fuer-Frauen-in-Staedten,genderplanning100.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Krause, Juliane (2013): Referenzen Gender&Mobilität. Online verfügbar unter <http://www.plan-und-rat.de/gender.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Krause, Juliane (2020): Genderbelange in der Verkehrsplanung. In: Jürgen Gies et al. (Hrsg.). Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.2.6.5. Berlin/Offenbach.
- Kugoth, Jana (2021): Stadtplanung: Mehr Raum für Frauen. Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility. Online verfügbar unter <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/stadtplanung-mehr-raum-fuer-frauen>.
- Landwehr, Mira (2020): It's a Man's Man's Man's World. nd vom 09.06.2020. Online verfügbar unter <https://www.neues-deutschland.de/artikel/1137645.feminismus-im-buch-itrs-a-manrs-manrs-manrs-world.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Parth, Christian (2020): Women in Mobility: Mehr Platz für Frauen. Die Zeit vom 18.10.2020. Online verfügbar unter <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-10/women-in-mobility-netzwerk->

- mobilitaet-emanzipation?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com (abgerufen am 20.04.2021).
- Redel, Bernadette (2020): Gender Planning: Architektur, die für alle passt. DER STANDARD vom 07.03.2020. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.de/story/2000115417936/gender-planning-architektur-die-fuer-alle-passt> (abgerufen am 20.04.2021).
- Reidl, Andrea (2019): Verkehr: Ein Angebot von Männern für Männer. RiffReporter vom 08.11.2019. Online verfügbar unter <https://www.riffreporter.de/de/gesellschaft/frauenmobilitaet> (abgerufen am 20.04.2021).
- Ricard, Katharina (2020): Gegen die Angst: Stadtplanung für Frauen. NDR vom 28.10.2020. Online verfügbar unter <https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/kulturjournal/Gender-Planning-Stadtplanung-fuer-Frauen,genderplanning104.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Rutkowski, Mandoline (2021): Was ist „Gender Planning“? Gerechte Stadtentwicklung für alle Geschlechter. WELT vom 02.01.2021. Online verfügbar unter <https://www.welt.de/icon/iconista/article221422440/Was-ist-Gender-Planning-Gerechte-Stadtentwicklung-fuer-alle-Geschlechter.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Sandercock, Leonie/Ann Forsyth (1992): A Gender Agenda: New Directions for Planning Theory. Journal of the American Planning Association 58 (1), 49–59. <https://doi.org/10.1080/01944369208975534>.
- Schumacher, Juliane (2019): Der PURPLERIDE - Berlins Fahrraddemo zum internationalen Frauentag. Bike Citizens vom 27.02.2019. Online verfügbar unter <https://www.bikecitizens.net/de/frauentag-berlin-demo-purpleride/> (abgerufen am 20.04.2021).
- Schwedes, Oliver/Stephan Daubitz/Alexander Rammert/Benjamin Sternkopf/Maximilian Hoor (2018): Kleiner Begriffskanon. Der Mobilitätsforschung. 2. Aufl. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. Online verfügbar unter https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf.
- Schwedes, Oliver/Sina Wachholz/David Friel (2021): Sicherheit ist Ansichtssache. Subjektive Sicherheit: ein vernachlässigtes Forschungsfeld. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. Online verfügbar unter https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP17_Schwedes_et_al.pdf.
- Stadt Freiburg (2014): Stadtbahnverlängerung Zähringen. Online verfügbar unter <https://www.freiburg.de/pb/231737.html> (abgerufen am 20.04.2021).
- Steteplanung (2002): Frauenbeteiligung an Planungsprozessen. Handreichung. Online verfügbar unter http://www.gemo-lgg-rpk.de/material/Stete_DINA4.pdf.
- Steteplanung (2008): Gender Mainstreaming. Referenzen. Online verfügbar unter <http://steteplanung.de/cms/pages/projekte/gender-mainstreaming.php> (abgerufen am 20.04.2021).
- VCD e.V. (Hrsg.) (2021): fairkehr Magazin 1/2021 (1). fairkehr. Online verfügbar unter <https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2021/fk-01-2021/titel/>.
- Vu, Vanessa/Sina Niemeyer (2019): Städteplanung: Die männliche Stadt. Die Zeit vom 27.09.2019. Online verfügbar unter https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/staedteplanung-maenner-geschlechtergerechtigkeit-berlin-bruessel-barcelona?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (abgerufen am 20.04.2021).

Wankiewicz, Heidrun/ Lidewij Tummers/Tussen Ruimte (2020): Smart Through Gender+: Kernthemen für eine inklusive Stadtplanung am Beispiel Linz. CORP 2020 Conference papers. (abgerufen am 09.09.2020).

Ypma, Lieke/Ines Kawgan-Kagan/Lena Osswald/Frieda Bellmann (2021). Female Mobility. Online verfügbar unter <https://www.womeninmobility.org/femalemobility> (abgerufen am 20.04.2021).