

Geschlechtssensible Verkehrsplanung

Mobilitätschancen hängen sehr stark von der individuellen Lebenssituation ab und werden u. a. von Geschlecht, Alter und sozialer Herkunft mitbestimmt. Geschlechts- und altersspezifische Unterschiede im Verkehrsverhalten können relativ leicht nachvollzogen werden – nicht zuletzt da personenbezogene Datenerhebungen seit jeher wichtige verkehrspolitische Entscheidungsgrundlagen darstellen. Diese Daten zeigen, dass 56 Prozent aller Wege zu Fuß von Frauen zurückgelegt werden, 58 Prozent der Autofahrten von Männern (Socialdata, 2006). Eine ähnliche Verteilung zeigt sich auch bei den Wegen mit dem öffentlichen Verkehr. Zudem haben Wegezwecke-Untersuchungen ergeben, dass Frauen in Wien beinahe um die Hälfte mehr Begleit- und Versorgungswege zurücklegen als Männer. 50 Prozent dieser Wege sind Fußwege (Socialdata, 2002), die sich besonders in Kombination mit Erwerbsarbeit durch komplexe Wegeketten auszeichnen. Neben den Hausfrauen und Hausmännern sind Kinder und SeniorInnen jene Gruppen, die den höchsten Fußwegeanteil aufweisen und häufig in unmittelbarer Wohnumgebung unterwegs sind. Sie haben erhöhte Ansprüche an Verkehrssicherheit, an Barrierefreiheit und an Bewegungsraum: Kinder und Jugendliche auf dem Weg zu ihren Treffpunkten und Spielräumen ebenso wie Eltern mit Kinderwägen und Kleinkind an der Hand. Die Erhöhung der Selbstständigkeit der Kinder bedeutet eine Reduktion der Elternarbeit und Elternsorge und verringert damit erforderliche Begleitwege, die immer häufiger mit dem Auto zurückgelegt werden. Ältere Menschen wünschen sich Sitzgelegenheiten zum Ausruhen zwischendurch, Barrierefreiheit wird mit zunehmendem Alter immer wichtiger.

In der traditionellen Verkehrsplanung war die systematische Betrachtung des FußgängerInnenverkehrs kein vorrangiges Thema. Der FußgängerInnenverkehr stellte über weite Strecken den „blinden Fleck“ der Verkehrsplanung dar. Die Ansprüche des FußgängerInnenverkehrs wurden in der Regel nur bei interessenskonfliktfreien Planungen berücksichtigt und stellen im Abwägungsprozess meist eine Restgröße dar. Dadurch sind strukturelle Benachteiligungen und Barrieren für den FußgängerInnenverkehr – und damit insbesondere für Frauen, Kinder und ältere Menschen – entstanden. Ziel ist, die Chancengleichheit für diejenigen, die über kein Auto verfügen, zu verbessern: durch Erarbeitung von Planungsempfehlungen, Vertretung der Anliegen von FußgängerInnen in Verkehrsplanungsprozessen und die Initiierung von Mitbestimmungsverfahren, die durchsetzungsschwächeren Gruppen Gehör verschaffen etc.

PROJEKTE

Donaueschingenstraße: Mitbestimmung von Frauen, Kindern, Jugendlichen und MigrantInnen an der Planung für die Umgestaltung der Straße

Die Donaueschingerstraße ist eine Allee im 20. Wiener Gemeindebezirk Brigittenau. Im Rahmen eines Instandhaltungsprojekts des Bezirks im Jahr 1999 ergriff die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen die Chance, Maßnahmen zur Verbesserung der Alltagstauglichkeit der Straße zu realisieren und dabei unterschiedliche Bevölkerungsgruppen einzubeziehen. Vor allem Frauen, Kinder, Jugendliche und MigrantInnen sollten angesprochen werden, da sie den öffentlichen Raum besonders stark nutzen. Die Leitstelle hat das Planungsbüro tilia mit der Durchführung eines maßgeschneiderten Beteiligungsverfahrens beauftragt. Ergebnis des Prozesses waren konkrete Planungsempfehlungen, von denen ein beträchtlicher Teil – u. a. abgesenkte Gehsteigvorziehungen, zusätzliche Sitzbänke und bessere Beleuchtung – umgesetzt wurde.

Kinderwagenrampen: Erarbeitung von Richtlinien für die Nachrüstung von Stiegenanlagen mit Kinderwagenrampen

Um Umwege für mobilitätseingeschränkte Personen gering zu halten, braucht es Aufstiegshilfen für bestehende Stiegenanlagen im öffentlichen Raum. Für barrierefreie Rampen fehlt jedoch oft der Platz. Um zu klären, unter welchen Rahmenbedingungen Kinderwagenrampen eine zumutbare Alternative darstellen, hat die Leitstelle im Jahr 2000 gemeinsam mit der zuständigen Fachdienststelle der MA 29 – Brückenbau und Grundbau das Büro PlanSinn mit der Durchführung einer Studie beauftragt: Ein Team von „AlltagsexpertInnen“ bestehend aus Müttern, Vätern und Großeltern samt ihren Kindern bzw. Enkelkindern prüfte – ausgestattet mit verschiedenen Kinderwagenmodellen – fünf Rampen und eine provisorisch aufgerüstete Stiegenanlage. In anschließenden Workshops wurden Alltagstauglichkeit und Problembereiche mit PlanerInnen diskutiert und Empfehlungen zur Rampengestaltung erarbeitet. Diese Ergebnisse flossen in der Folge in die „Richtlinien für die Nachrüstung von Stiegenanlagen mit Kinderwagenrampen“ der MA 29 ein.

Masterplan Verkehr 2003

Bei der Erstellung des Masterplans Verkehr 2003 für Wien wurde zum ersten Mal Gender Mainstreaming als Bearbeitungsprinzip verankert, die Beteiligung von Frauen sowohl in leitenden Funktionen als auch unter den ExpertInnen in den Arbeitskreisen war wesentlich größer als beim Verkehrskonzept 1994. Der Masterplan 2003 enthält ein detailliert aufbereitetes Mobilitätskapitel, in dem die Wege der WienerInnen nach Mobilitätsart, Wegezweck und Geschlecht als Grundlage für die Maßnahmenkapitel aufbereitet wurden. Die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen war für den Arbeitskreis „Öffentlicher Raum und Verkehrssicherheit“ federführend zuständig und hier um eine weitgehende Verankerung der Interessen der FußgängerInnen bemüht. Zu den eingebrachten Qualitätsstandards zählen beispielsweise die Vorgabe einer frei begehbaren Durchgangsbreite von mindestens zwei Metern oder die Programmierung von Lichtsignalanlagen mit einer maximal

notwendigen Gehgeschwindigkeit von 1 m/sec über die Kreuzung. Auch Aussagen zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wie die Bereitstellung wegbegleitenden Spiels, die Schaffung autofreier Vorfelder vor sensiblen Einrichtungen oder die Dimensionierung der Gehsteige in Geschäftsstraßen und auf Plätzen über das Mindestmaß hinaus sind enthalten.

Gender Mainstreaming Musterbezirke

Für die Umsetzung von Gender Mainstreaming im öffentlichen Raum ist die Bezirksebene wesentlich: Die Aufgabe der Verwaltung, Entscheidungen vor- und aufzubereiten, schlägt sich auf dieser Maßstabsebene in konkreten Projektierungs- und Baumaßnahmen nieder. 2001 wurde die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen vom Stadtrat mit einer Konzeptentwicklung für einen „Gender-Musterbezirk“ beauftragt. Von Seiten der Bezirke gab es sehr großes Interesse an der Erprobung von Gender Mainstreaming im öffentlichen Raum, aus Kapazitätsgründen konnte jedoch nur ein „Pilotbezirk“ ausgewählt werden. Aufgrund des großen Interesses wurde entschieden, alle interessierten Bezirke durch entsprechende Unterlagen zu unterstützen. Als wesentlicher Baustein dafür wurden GIS-gestützte Karten entwickelt, die den Verantwortlichen in jedem Bezirk eine geschlechtssensible Entscheidungsfindung für Vorhaben im öffentlichen Raum erleichtern.

Das zweiteilige Kartenwerk zeigt die „Netzqualitäten“ bzw. die „Netzdefizite“ je Bezirk. Im Kartenteil „Netzqualität“ ist dargestellt, wie gut die lokalen Ziele durch ausreichend breite Gehsteige, Gehsteigvorziehungen oder ampelgeregelte Kreuzungen erreichbar sind. Aus dem Kartenteil „Netzdefizite“ wird ersichtlich, wo Qualitätsmängel aus Sicht der FußgängerInnen vorhanden sind. Verortete Ziele wie Kindertagesstätten, praktische ÄrztInnen, Parks oder Haltestellen geben Aufschluss über das erwartbare Fußgängeraufkommen. Die systematische Darstellung hat auch das Ziel, unter dem Gesichtspunkt begrenzter Mittel eine Prioritätenreihung der Maßnahmen zu ermöglichen. Die Nachfrage der Bezirke und der Magistratsabteilungen nach den Karten ist steigend. Seit 2007 wird die laufende Aktualisierung und Verbesserung von der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung koordiniert.

Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf

Im November 2002 wurde der sechste Wiener Gemeindebezirk Mariahilf als Pilotbezirk ausgewählt, um Gender Mainstreaming als methodischen Ansatz in der Verkehrsplanung systematisch anhand des laufenden Arbeitsprogramms eines Bezirks zu erproben. Verantwortlich für die Prozesssteuerung war die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen.

Eine der besonderen Herausforderungen des Gender-Mainstreaming-Pilotprozesses bestand in der Sensibilisierung der technischen Verwaltungsmitarbeiterschaft für die zielgruppenspezifischen Auswirkungen von baulichen Maßnahmen. Mit der Arbeit an konkreten Planungsmaßnahmen gelang es, die Anliegen der Chancengleichheit und die sozialen Belange der Verkehrsplanung deutlich zu machen. Durch Gender-Werkstätten und Presserundgänge entstand zudem eine positive Motivation, die die große Mehrzahl der beteiligten MitarbeiterInnen überdurchschnittlich innovativ und aktiv für neue Maßnahmen im Sinne des Gender Mainstreaming werden ließ. Für die Vorhaben im öffentlichen Raum wurden gemeinsam abteilungsspezifische Planungsinstrumente wie Leitfäden und eine Gender-Mainstreaming-Matrix erarbeitet.

Insgesamt wurden im Rahmen des Pilotprozesses zwischen Ende 2002 und Ende 2005 zahlreiche Verbesserungen für den FußgängerInnenverkehr umgesetzt. So wurden an die 1000 Meter Gehsteige verbreitert und 40 Querungshilfen – 33 Gehsteigvorziehungen, sieben Gehsteigdurchziehungen – neu errichtet. Weiters wurden u. a. Stufen aus dem Gehsteigbereich entfernt, bei Stiegenanlagen Kinderwagenrampen und ein Lift errichtet, in der Nähe einer Volksschule eine Druckknopfampel mit Sofort-Grün programmiert, an Kreuzungen zur Reduzierung von Konflikten mit AutofahrerInnen den FußgängerInnen Voreilzeiten eingeräumt, die Beleuchtung an vielen Stellen verbessert, drei Plätze neu gestaltet und zusätzliche Sitzgelegenheiten aufgestellt. Der „Qualität im Detail“ wurde besonderes Augenmerk geschenkt – als Beispiel sei hier die Verlängerung der Handläufe bei den großen Stiegenanlagen im Bezirk angeführt.

Mit dem Gender-Mainstreaming-Pilotbezirk Mariahilf ist es gelungen, den Interessen der FußgängerInnen einen höheren Stellenwert im Bewusstsein sowohl der PlanerInnen als auch der politisch Verantwortlichen einzuräumen und auch außerhalb des sechsten Bezirks das Interesse für die neue Planungsstrategie Gender Mainstreaming zu wecken.

Gender Mainstreaming Leitprojekte

Seit 2006 wählen die Verkehrsplanungsabteilungen der Stadt Wien Gender Mainstreaming Leitprojekte aus ihrem laufenden Arbeitsprogramm. Damit soll eine Verbreiterung der Anliegen von Gender Mainstreaming innerhalb der zuständigen Dienststellen und eine breitere Streuung der Aufgabengebiete erreicht werden. Die Größenordnungen der bearbeiteten Projekte sind sehr unterschiedlich, die Aufgabenstellung reicht von Einzelmaßnahmen bis zu Stadtentwicklungsgebieten. Bisher wurden und werden ca. 20 Projekte seitens der MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau und der MA 46 – Verkehrsorganisation bearbeitet.

Als erstes Gender Mainstreaming Leitprojekt wählten die MA 46 und die MA 28 den Khleslplatz im 12. Bezirk. Direkt am oder im unmittelbaren Umfeld des Platzes gibt es

mehrere zielgruppenspezifischen Einrichtungen (Volksschule, Kindergarten, SeniorInnenwohnhaus, Bushaltestelle), die Bedürfnisse der FußgängerInnen sind entsprechend differenziert. Im Rahmen des Leitprojekts wurde erstmals die Vorgangsweise für Gender Mainstreaming Leitprojekte in idealtypischer Weise erprobt: Die MA 46 lieferte alters- und geschlechtsspezifische FußgängerInnenzählungen, gleichzeitig wurden Gespräche mit SeniorInnen geführt. Seitens der Leitstelle wurde ein runder Tisch mit der MA 28, der MA 46, der MA 19 und der Gebietsbetreuung veranstaltet. Die erreichten Qualitätsstandards – Fahrbahnteiler zur Bushaltestelle, drei Fahrbahnanhebungen, Gehsteigvorziehungen, Gehsteigverbreiterungen – wurden seitens der MA 28 im Detailprojekt konkretisiert und mittels der aus dem Pilotprozess Mariahilf entwickelten Gender Mainstreaming Checkliste überprüft und dokumentiert.

Die Vorgangsweise, vorab Grundlagen wie Zählungen, Unfallhäufungspunkte, Zielpunkte und Wunschgehnlinien zu definieren und die Checkliste als Nachweis der Einhaltung der festgelegten Qualitätsstandards zu nutzen, wurde für die weiteren Leitprojekte beibehalten. Gender Mainstreaming Leitprojekte wurden bisher u. a. in der Malzgasse, der Bräuhausgasse und der Strebersdorfer Straße, in der Stromstraße und am Praterstern wie auch am Mariahilfer Platzl und am Elternleinplatz sowie im Bahnhof Hütteldorf realisiert. Es ist außerdem geplant, die Checkliste gestrafft anzuwenden und durch planliche Darstellungen für FußgängerInnen relevante Grundlagen zu ergänzen.

Evaluierung des Masterplans Verkehr

Mit dem Gemeinderatsbeschluss über den Masterplan Verkehr Wien 2003 wurde auch die Evaluierung des Masterplans in 5-Jahresschritten beschlossen. Der Evaluierungs- und Fortschreibungsprozess startete 2008. Die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen war erneut für die Themenbereiche FußgängerInnenverkehr, öffentlicher Raum und Verkehrssicherheit federführend zuständig. In dieser Arbeitsgruppe erfolgte die Einschätzung, dass die Fußgängerbelange im Evaluierungszeitraum prinzipiell gestärkt werden konnten – es gibt eine Fußgängerkoordinatorin, einen FußgängerInnenarbeitskreis in der MA 18 und mehrere Pilotprojekte wurden durchgeführt. Für eine systematische Beurteilung fehlte aber weitgehend Datenmaterial. Die Arbeitsgruppe fokussierte daher auf Kernbereiche wie die Umsetzung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, die Erarbeitung eines wienweiten „Fußwegenetzes“ als Grundlage für die Projektierung und die Überprüfung der Qualitätsstandards von Ampelschaltungen für den FußgängerInnenverkehr (kurzfristig wurden alle Ampeln im Umkreis von SeniorInnenwohnhäusern analysiert). Neue Modelle der Verkehrsplanung (z. B. das holländische Modell „Shared Space“) wurden ebenfalls diskutiert und das Wiener Modell „Straße fair teilen“ entwickelt. Für die bessere Beurteilung der Auswirkungen bisher umgesetzter Leitbilder auf die Funktionalität des öffentlichen Raums beauftragte die Leitstelle eine Best-Practice-Studie.

U-Bahn-Planung

Verkehrszahlen zeigen, dass Frauen den öffentlichen Verkehr überdurchschnittlich häufig nutzen (berufstätige Frauen: 39 Prozent aller Wege, berufstätige Männer: 26 Prozent). Ebenso gehören SeniorInnen, Kinder und Jugendliche zu den HauptnutzerInnen. Insgesamt betrachtet liegt der Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs an allen Wegen der WienerInnen derzeit bei 36 Prozent, bis 2020 soll er auf 40 Prozent steigen. Das öffentlichen Verkehrsmittelnetz ist fixer Bestandteil der Alltagsrealität der meisten WienerInnen. Das damit verbundene Raumerlebnis wirkt sich auf die Bereitschaft zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs aus. Ob Angsträume entstehen, wird auch durch die Gestaltung des öffentlichen Raums beeinflusst. Helle, übersichtliche, belebte Situationen erhöhen das Sicherheitsgefühl und motivieren zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Auf Basis der Erfahrungen aus Planungsbesprechungen zum U-Bahn-Bau entwickelte die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen Planungskriterien, die auf den zum Sicherheitsempfinden entwickelten Richtlinien aufbauen und Vorgaben zum Thema Barrierefreiheit und Bewegungskomfort enthalten. Neben Einsehbarkeit und Beleuchtung richten sich die Empfehlungen auch an die Förderung informeller Kontrolle. Schlecht einsehbare, wenig frequentierten „Sackgassensituationen“ sowie „optischen Sackgassen“, also scharfe Kurven oder etwa durch Säulen verdeckte Ausgänge, sollen vermieden werden. Die Bündelung von Funktionen und Geschäftslokalen in der Station bzw. im unmittelbaren Umfeld erhöhen ebenfalls die soziale Kontrolle. Kurze Wege zwischen den Hauptzielen im Umgebungsbereich und den Stationen sowie die Gewährleistung direkter Gehlinien unterstützen die Orientierung und Erreichbarkeit. Die von der Leitstelle entwickelte Kriterienliste wurde in die verschiedensten Planungsprozesse wie z. B. demjenigen zur Nordverlängerung der U2 eingebracht und war eine gute Grundlage für die vertiefte Bearbeitung des Gender Mainstreaming Leitprojekts „Verlängerung der U1 in Richtung Rothneusiedl“.