

Gerechte Mobilität für alle durch gendersensible Planung

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.03.2021

Bericht

Die Verwaltung berichtet über den aktuellen Stand der geschlechter- und generationengerechter Planung in Nürnberg. Eine Anhörung als Sonderformat wird mit Verweis auf die Erkenntnisse aus anderen Städten, insbesondere Berlin, Wien und München, für entbehrlich gehalten. In zahlreichen Städten wurde das Thema seit etwa 1980, erneut seit 2000, immer wieder intensiv diskutiert, untersucht und verarbeitet. So auch in Nürnberg, wo sich Mitte der 90er Jahre zwei Fachtagungen sowie eine Arbeitsgruppe aus Bürgerinnen und Vertreterinnen städtischer Dienststellen mit frauenspezifischen Aspekten in der Stadt- und Verkehrsplanung beschäftigten und eine Arbeitsgruppe aus städtischen Mitarbeiterinnen einen Kriterienkatalog „Frauenbelange in der Stadtplanung“, zusammengestellt hat.

Der Kriterienkatalog wurde im März 1996 in der Reihe „Neues aus dem Baumeisterhaus“ veröffentlicht. Eine Erweiterung hat der Kriterienkatalog mit dem Leitfaden „Gender Mainstreaming in der Stadtplanung“ erfahren, der die Berücksichtigung der Belange unterschiedlichster Lebenssituationen der Bevölkerung in den Fokus rückt und der im Dezember 2010 vom Stadtplanungsamt herausgegeben wurde. Heute ist generationen- und geschlechtergerechte Planung Standard in Forschung, Lehre und Praxis. Es mangelt im Zweifel weniger an Erkenntnis als vielmehr an der Umsetzung.

Aus diesen Gründen ist eine gesonderte Umfrage nach aktuellem Stand nur begrenzt sinnvoll. Die Verwaltung wird daher Fragen, die sich speziell der Themensetzung des Antrages widmen, in der nächsten Haushaltsbefragung des statistischen Amtes so einbringen, dass wesentliche Themen valide bewertet werden können.

Gendergerechte Planung

Über Jahrzehnte orientierte sich ingenieurmäßige Verkehrsplanung und die politische Debatte darüber meist an dem Stereotyp „Mann im Auto auf dem Weg zur Arbeit“. Für diese Fortbewegungsart und Wegezweck wurden Straßen, Parkplätze und Ampelsteuerungen geplant und errichtet. Die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen, von Frauen, jungen und alten Personen sind jedoch vielfältiger: zusätzlich zu den Berufs- und Ausbildungswegen kommen Wege zum Einkaufen, der Kinderbetreuung, Arztbesuche, Leistungen der Pflege, Wege zu Kultur, Sport und Freizeit hinzu. Während klassische Wege von Männern in Vollzeitätigkeit in der Regel eher linear („Punkt-zu-Punkt“) verlaufen, sind Wege von Menschen in gemischten Lebenssituationen meist netzartig. Die Verkehrsräume waren darauf ebenso wenig ausgelegt wie die ÖPNV-Systeme.

Das Ziel des gendergerechten Ansatzes ist eine gleichstellungsorientierte Stadt- und Verkehrsplanung, die bei der Gestaltung des öffentlichen Raums die Bedürfnisse von Frauen und Männern, Kindern und Jugendlichen, Seniorinnen und Senioren sowie von Menschen mit Behinderungen gleichermaßen berücksichtigt und damit Chancengleichheit zur Aneignung und Nutzung des öffentlichen Raums schafft. Eine gendergerechte Verkehrsplanung soll allerdings vor allem dem Bedürfnis der kurzen Wege gerecht werden. Im Ergebnis sind in der Mobilitätsplanung vor allem männlich-autodominierte Denk- und Planungsstrukturen zu hinterfragen und ggf. neu zu definieren.

Der Ansatz in Nürnberg

Die gute Erreichbarkeit in einer „Stadt der kurzen Wege“ nach der Leipzig-Charta, der sich Nürnberg verpflichtet sieht, sichert gleiche Chancen zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben in verschiedenen Lebenslagen für alle Gruppen.

Als Kriterien für die gendergerechte Mobilitätsplanung sind beispielhaft folgende Aspekte zu nennen, die sich auch in den oben genannten städtischen Veröffentlichungen, in Teilen aber auch im Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 wiederfinden:

- Direkte Wegeführungen und dichte Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr in allen Stadtteilen, um kurze Wege zu ermöglichen. Dabei sind ausreichend breite Wege von Bedeutung, um konfliktfreie Begegnungen zu ermöglichen und Platz für Gehhilfen, Kinderwagen, nebeneinander Gehen usw. zu bieten. Die Wege sollten abwechslungsreich gestaltet sein, Sitzgelegenheiten bieten, Bäume als Schattenspendler aufweisen und gut beleuchtet sein.
- Sichere Querungsmöglichkeiten an Straßen in nicht zu großen Abständen und die Optimierung von Grünphasen an Lichtsignalanlagen
- Im Radverkehr sind zusätzlich zu dichten Wegenetzen ein übersichtliches Wegweisungssystem und flächendeckend komfortable, sichere, ebenerdig erreichbare Radabstellanlagen relevant.
- Einem sehr guten ÖPNV-Angebot mit kurzen Fußwegen zu den barrierefreien Haltestellen kommt besondere Bedeutung zu. Beschleunigung von Straßenbahn- und Buslinien ist ebenso wichtig wie eine dichte Taktung.
- Parkplatzanlagen sollten übersichtlich und sicher gestaltet sein.
- Die Standards der Barrierefreiheit, wie z.B. ausreichende Bewegungsflächen, Vermeidung von Niveauunterschieden, sichere Bodenbeläge, Orientierungshilfen, müssen berücksichtigt werden.

Intensive Öffentlichkeitsarbeit sowie unterschiedliche, auf verschiedene Zielgruppen ausgerichtete Beteiligungsformate sind ein wichtiger Bestandteil gendergerechter Planung.

Schon heute lassen sich für Nürnberg gute Beispiele diverser Planungen aufzeigen. Im Genderaktionsplan der Stadt werden beispielsweise als Ziele benannt:

- Öffentliche Räume angstfrei gestalten (U-Bahn)
- Gleichberechtigte Teilhabe und Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Verbesserung der Bedingungen für Zufußgehende
- Verbesserung der Bedingungen für Radfahrende

Programmatisch erfolgt die Umsetzung der benannten Punkte aktuell durch:

- Sanierung der U-Bahnhaltestellen unter Sicherheits- und Genderaspekten (fahrgastfreundlichere Gestaltung)
- Intensive Partizipationsprozesse bei vielen neuen Projekten der Planung.
- Erarbeitung eines Fußgängerkonzeptes zuerst für einzelne Stadtteile, perspektivisch für ganz Nürnberg
- Umsetzung der Ergebnisse des Runden Tisches Radverkehr und des Mobilitätsbeschlusses

Konkrete Einzelmaßnahmen, die aufzeigen, wie sich der Planungsansatz real abbildet, sind beispielweise:

➤ Kreuzung Bayreuther Straße – Ziegelsteinstraße

Die Kreuzung bietet Radfahrenden die Alternative zwischen einem sehr schnellen Weg quer über die Fahrbahn (mit sicherem Raum, aber zwischen den Kraftfahrzeugen), der sich an regelmäßige und sichere Nutzerinnen und Nutzer richtet, und einer Lösung über klassische Querungsfurten, die länger dauert, aber Menschen, die entweder nicht schnell oder nicht sicher genug sind, ansprechen soll. Der Ansatz wird sehr gut angenommen und wurde auch an der Kreuzung Bahnhofstraße / Dürrenhofstraße umgesetzt. Zu beachten ist dabei, dass solche Planungen vielfältige Angebote an verschiedene Nutzergruppen machen, damit also nicht jeder Weg für jeden Menschen gleich gut nutzbar sein kann. Das führt gelegentlich zu Irritationen, insbesondere, wenn die Sichtweise auf den Verkehrsraum sehr stark aus einer bestimmten Nutzungsart geprägt ist.

- Ringbuslinie
Die Ringbuslinie ist in Ergänzung zu den starken linearen Strukturen der U-Bahn und auch der Straßenbahn eine ideale Ergänzung des ÖPNV-Netzes mit dem Anspruch, Wege kurz zu halten und gleichzeitig ein engmaschiges Angebot im ÖPNV anzubieten. Der Erfolg der Linie beweist, dass der Ansatz der Verknüpfung von Durchmesserlinien (also langen Bus- und Straßenbahnlinien mit starker Bündelungswirkung) und Ringlinien gut angenommen wird.

- Stadtteil Lichtenreuth
Im neuen Stadtteil Lichtenreuth wurde ein in dieser Größe für Nürnberg komplett neues Verkehrssystem beschlossen. Dominant soll hier der ÖPNV sein, in das Gebiet integriert durch die U-Bahnhaltestelle Hasenbuck und die neue Straßenbahnlinie, die aktuell geplant wird. Die Nahmobilität wird insbesondere für Zufußgehende und Radfahrende komfortabel gestaltet werden. Dazu werden Parkplätze im öffentlichen Straßenraum für Kfz minimiert. Die Stellplätze befinden sich in Tiefgaragen, die wiederum blockweise dem Quartier dienen und so in der Lage sind, ruhenden Verkehr fast komplett von der Oberfläche des Quartiers fernzuhalten. Einen ähnlichen Ansatz verfolgt die neue Technische Universität, sodass am Standort auf über 90 Hektar eine Stadt der kurzen Wege mit Nahversorgung, sozialer Infrastruktur, bequemen, sicheren und angenehmen Geh- und Radwegen sowie mit weiten und grünen Stadträumen entstehen wird. Der Ansatz soll gezielt Menschen dienen, die sich im Nahraum des Quartiers bewegen und damit im Sinne gendergerechter Planung allen Bevölkerungsgruppen vor Ort zugutekommt.

- Programm barrierefreier ÖPNV
Seit 2012 werden intensiv Straßenbahn- und Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Die U-Bahn ist bereits zu 100% barrierefrei nutzbar, bei der Straßenbahn ist der Zustand inzwischen als gut zu bewerten. Im Busnetz sind dagegen noch viele Lücken bei Ein- und Ausstiegen zu schließen. Die Maßnahmen dienen dabei nicht nur allen mobilitätseingeschränkten Menschen oder Rollstuhlfahrenden, die neuen Aufzüge und Bordsteinkanten kommen gerade auch Eltern mit Kinderwagen, Senioren mit Rollator oder auf andere Weise auf barrierefreie Zugänge angewiesenen Menschen zugute.

Fazit

Die Beispiele zeigen, dass fast alle Verbesserungen mit Planung und Bau verbunden sind, also in der Regel die Neuaufteilung der vorhandenen Flächen bedingen und hohe Kosten auslösen. Die meisten dieser Kosten werden mit mehr oder weniger großen Förderungen von der Stadt Nürnberg erbracht, bei Haltestellenverbesserungen in gewissem Umfang mit Mitteln aus der Stellplatzablöse gestützt. Am Ende ist der Wandel zu einer Stadt mit einem möglichst vollständig gendergerechten öffentlichen Raum ein langer Weg, der erhebliche Ressourcen benötigt.