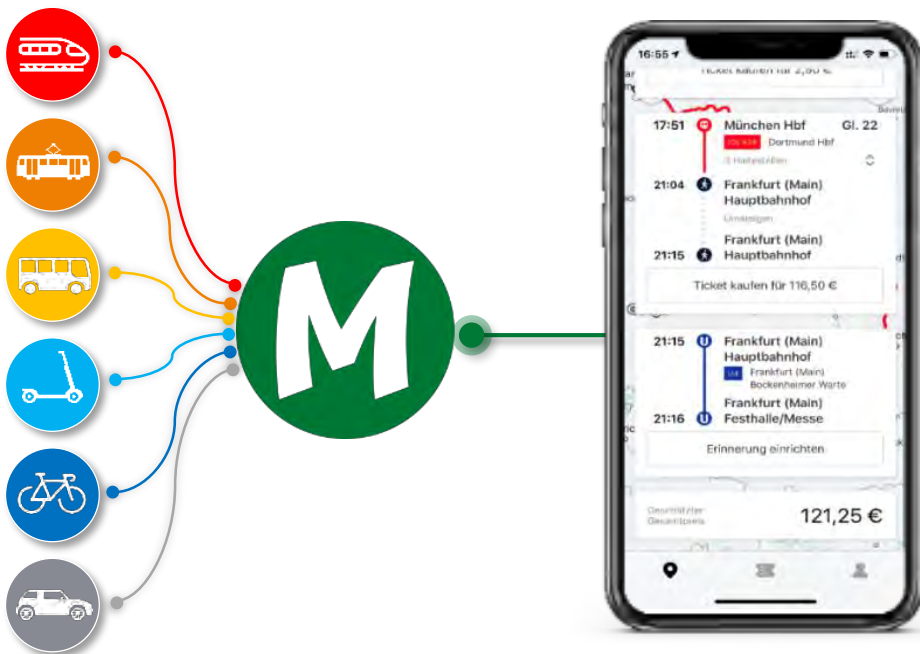




Enquetekommission
Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

08. November 2021, Britta Salzmann

-  Schaffung einer **bundesweiten Plattform** der ÖPNV **Branche**, die dem Kunden bundesweiten Zugang zu **ÖPNV/ SPNV** und **FV** ermöglicht
-  **Diskriminierungsfreie** „**Mobilitätsplattform** als Service“, die klassische und innovative Mobilitätsangebote benutzerfreundlich miteinander vernetzt
-  Mobility inside ermöglicht klimafreundliche Mobilität: sowohl im **ländlichen** als auch im **urbanen** Raum
-  **Mit einem Zugang** erhält der Nutzer Zugang zu bundesweiten Mobilitätsangeboten, somit werden Einstiegshürden der ÖPNV-Nutzung abgebaut



- 1 Bürger können **flächendeckend** und über die Verbünde hinweg verschiedene Mobilitätsangebote digital und bargeldlos **in einer Anwendung** nutzen
- 2 Kunden können mit ihrer vertrauten **Heimat-App in fremden Regionen** den ÖPNV und FV ohne spezifisches Tarifwissen nutzen
- 3 Implementierung der Buchbarkeit **multimodaler Angebote** in den Apps

Mobility inside schafft die Option, den motorisierten Individualverkehr mittel- und langfristig freiwillig zu reduzieren

Komplementäre

Gründungsgesellschafter



Kommanditisten



Mi-Verein

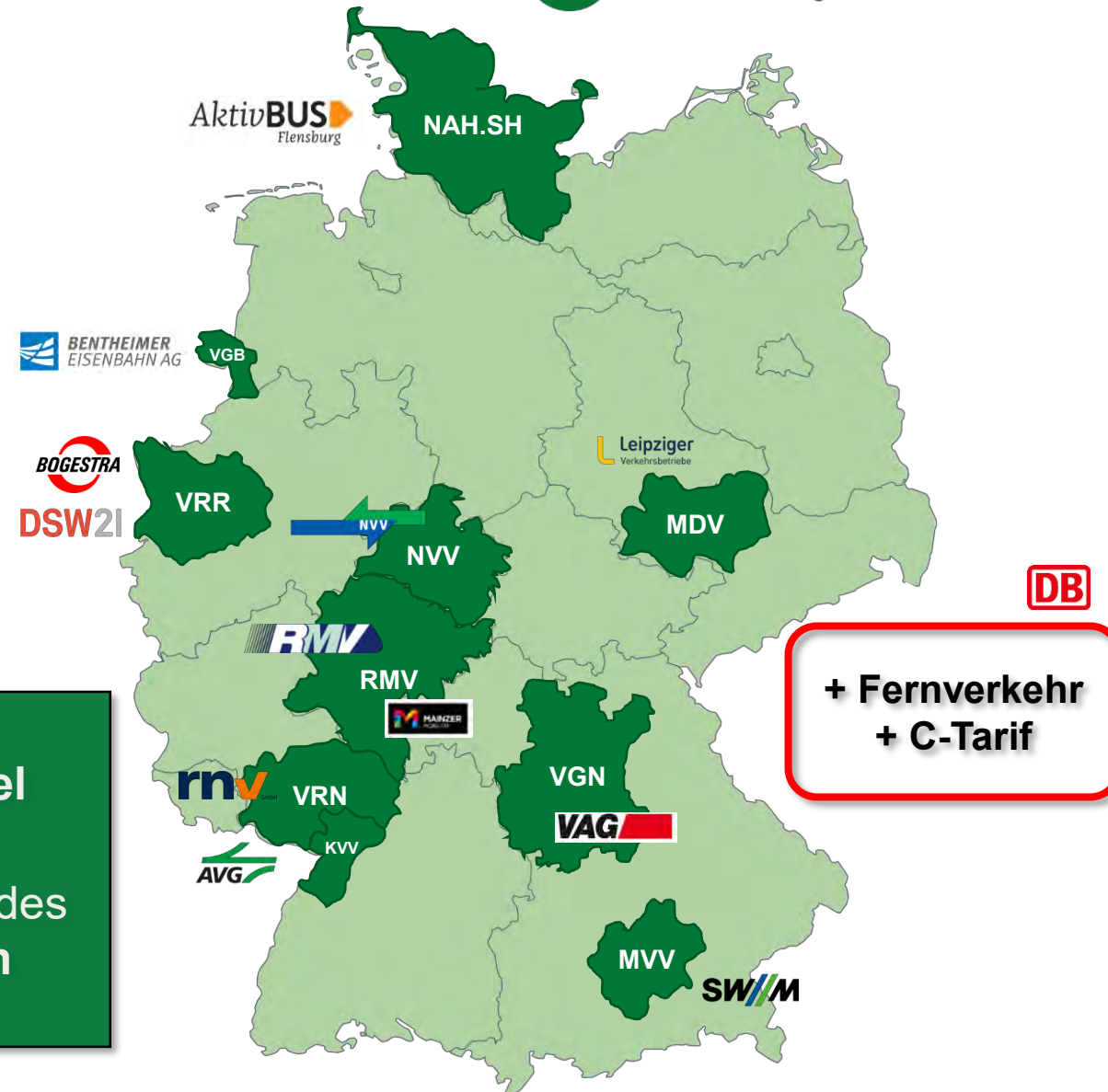
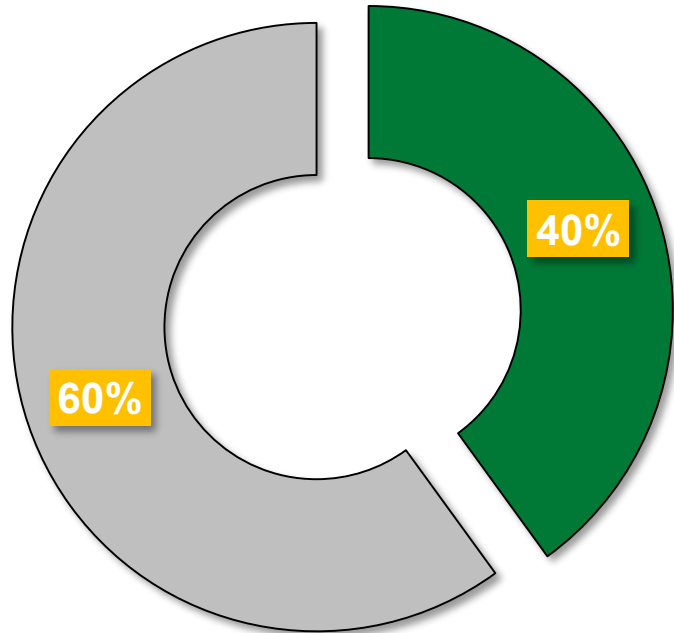
Vereinsmitglieder (in Planung)

Teilnahmevertrag

Weitere Teilnehmer für 2022 (in Gesprächen)

→ Mobility inside bietet großen und kleinen Partnern einen Zugang

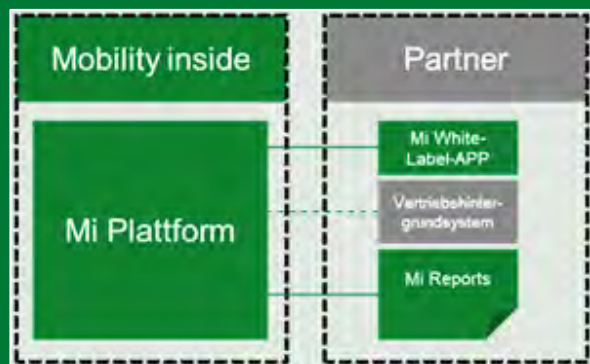
Marktabdeckung von Mobility inside



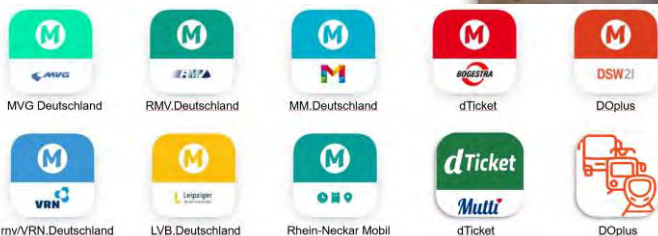
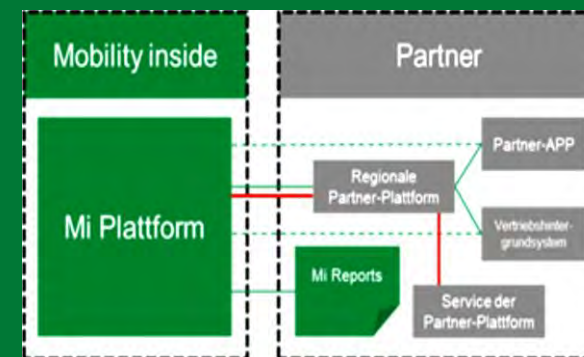
- Mi erreicht mit den Verkehrsverbänden der teilnehmenden Partner bereits mehr als ein Drittel der Einwohner der Bundesrepublik
- Kunden anderer Regionen können die Angebote des ÖPNV auch über die Apps ihrer Heimatregionen nutzen

Partner können wählen:

Mobility inside White-Label-Lösung



Integration in bestehende App / Plattform



Zum Start White-Label Lösung

Native App (iOS, Android) mit teilnehmerspezifischem Branding



Routing bundesweit

- ÖV-Routing bundesweit
- Verbindungssuche: Fahrplan-/ Tarifinformationen inkl. Echtzeitdaten (ÖV/ FV)
- sowie lokal vorhandene Auskunftsfeatures wie z.B. Barrierefreiheit (föderales Routing)



Buchen & Bezahlen

- Innerhalb der fünf Verbundtarife MIP Projekt (RMV, MVV, VRR, MDV, VRN – folgend: VGN, NVV, KVV, nah.sh, VGB)
- Einzel- und Tageskarte Erwachsene
- Im Backend: automatisiertes Einnahmereporting und teilautomatisiertes B2B Clearing, Vorbereitung Rechnungserstellung
- Stufenkonzept: C-/ FV-Tarif



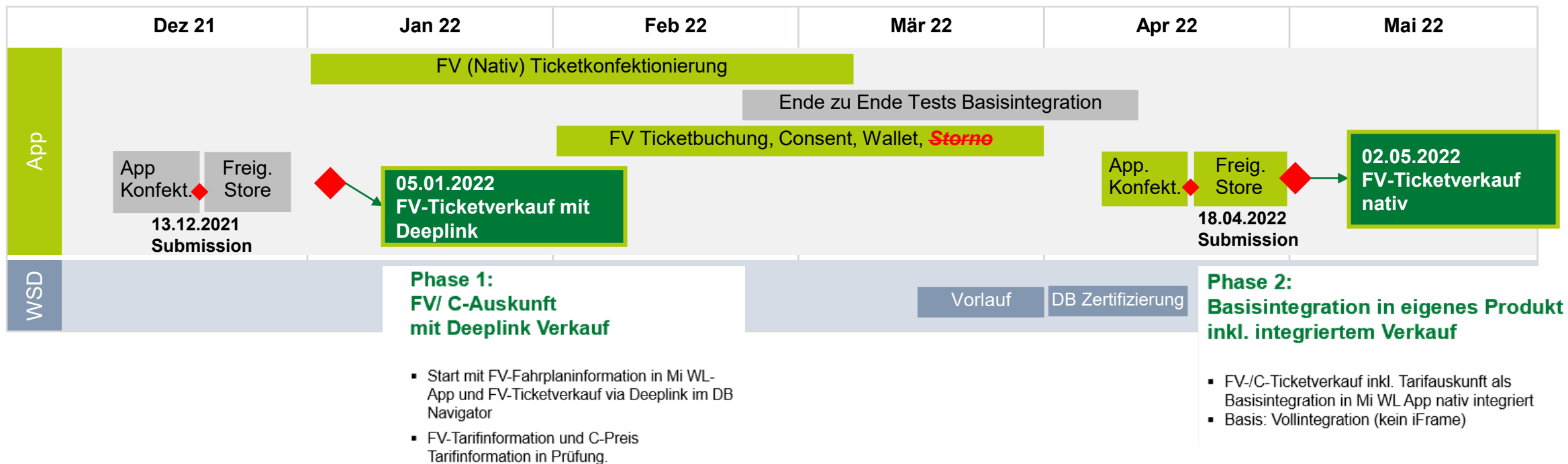
Multimodale Auskunft

- inkl. Routing für Bike- & Scooter-Sharing, free-floating Car-Sharing
- Sharing-Anbieter; ShareNow, Miles, Tier, Call a Bike, nextbike
- Verkauf über Deeplink zur App der Anbieter und Buchung des Fahrzeuges

Zusätzlich Webapp MVG (eingeschränkt auf Routen und Tarifauskunft)

Marktstart der Whitelabel-App – Basisintegration für FV-Ticketverkauf/ C-Tarif

DRAFT



Mit der Basisintegration wird der FV-Ticketverkauf in die Mobility inside App nativ integriert, sodass keine Absprunglösung mehr via Deeplink notwendig ist.

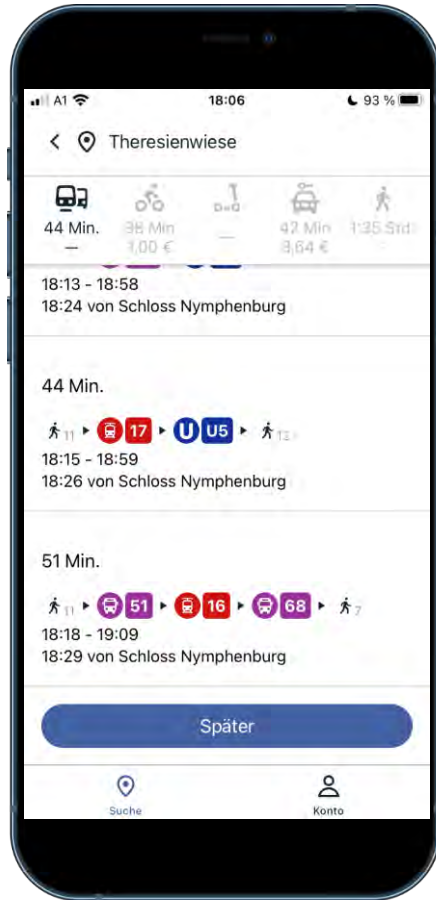
Aubaustufe (Planung und zeitliche Machbarkeit in Prüfung): Mi tritt als GU / GSA auf und ermöglicht so zentrales Clearing

Die Funktionen in der App werden ermöglicht durch ein leistungsstarkes Backend

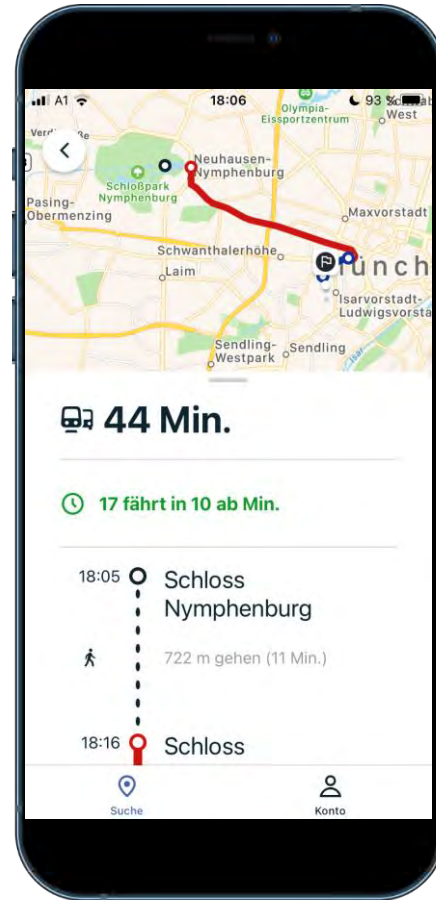
- Meta Router mit föderalem Routing Ansatz
- Tarifberechnung durch Tarifserver mit PKM
- Zentrales mandantenfähiges MI HGS mit Ticketgenerierungssystem
- PKM Enabling der Teilnehmer
- Bilaterales Clearing B2B, optimierte Einnahmereports
- Kundensupport B2B



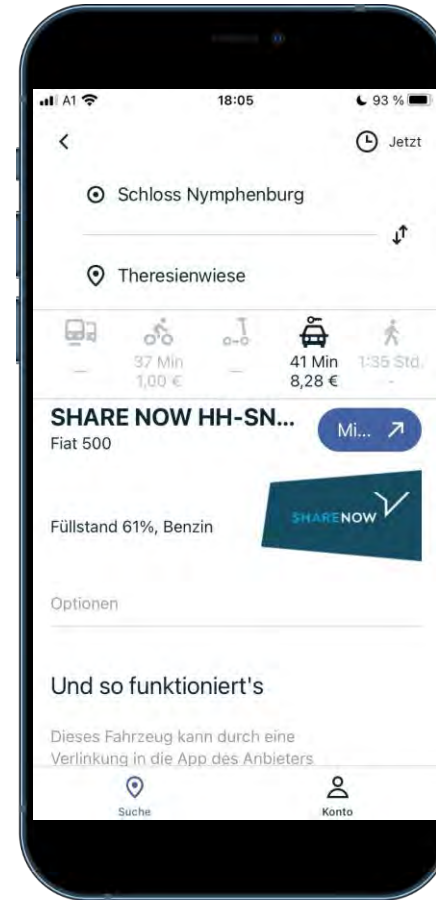
Aktueller Stand 09/2021 Multimodale Verbindungsauskunft Mobility inside



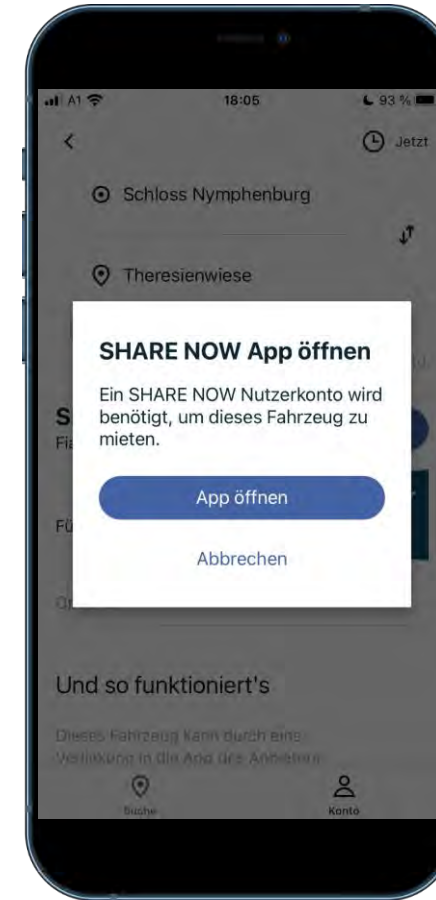
- Multimodale Verbindungssuche für ÖPNV, Fernverkehr und ausgewählte Sharing Anbieter
- Preisauskunft



- Fußwegrouting
- Echtzeitinformationen
- Kartendarstellung



- Detailsicht Sharing Provider mit Fahrzeugen und Geschäftsgebieten

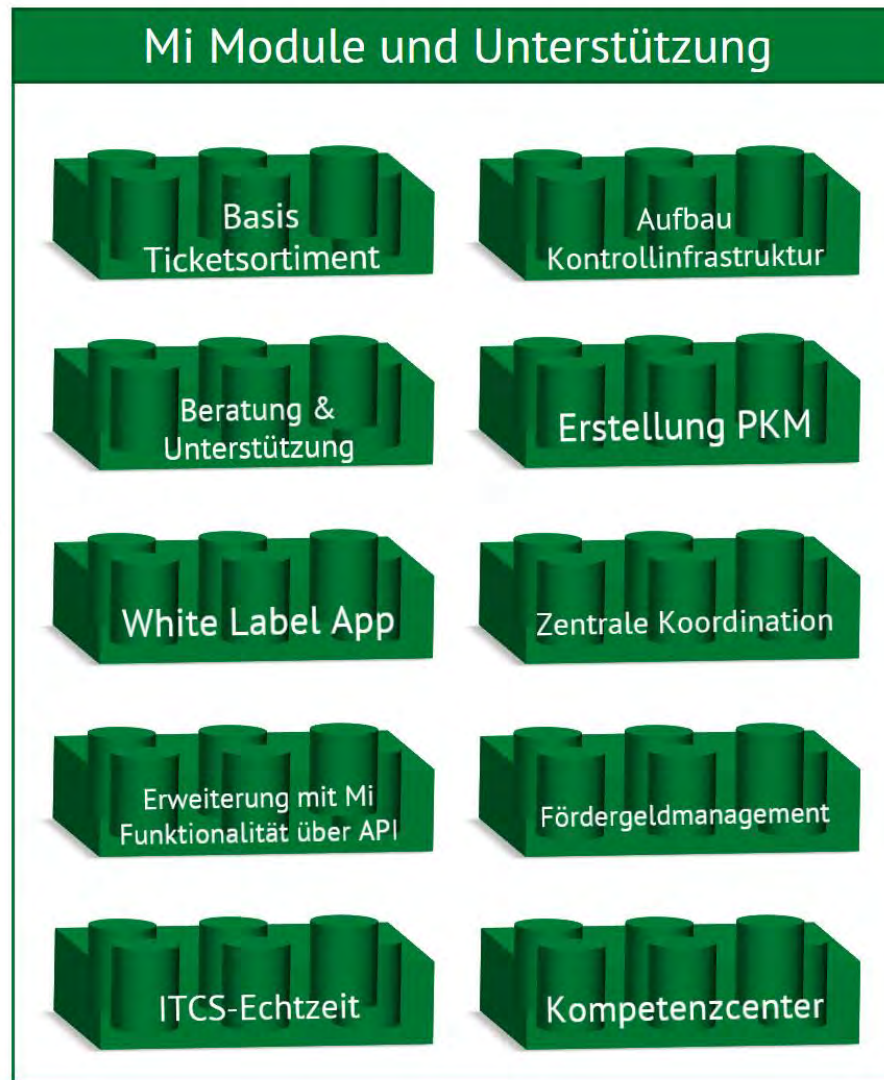
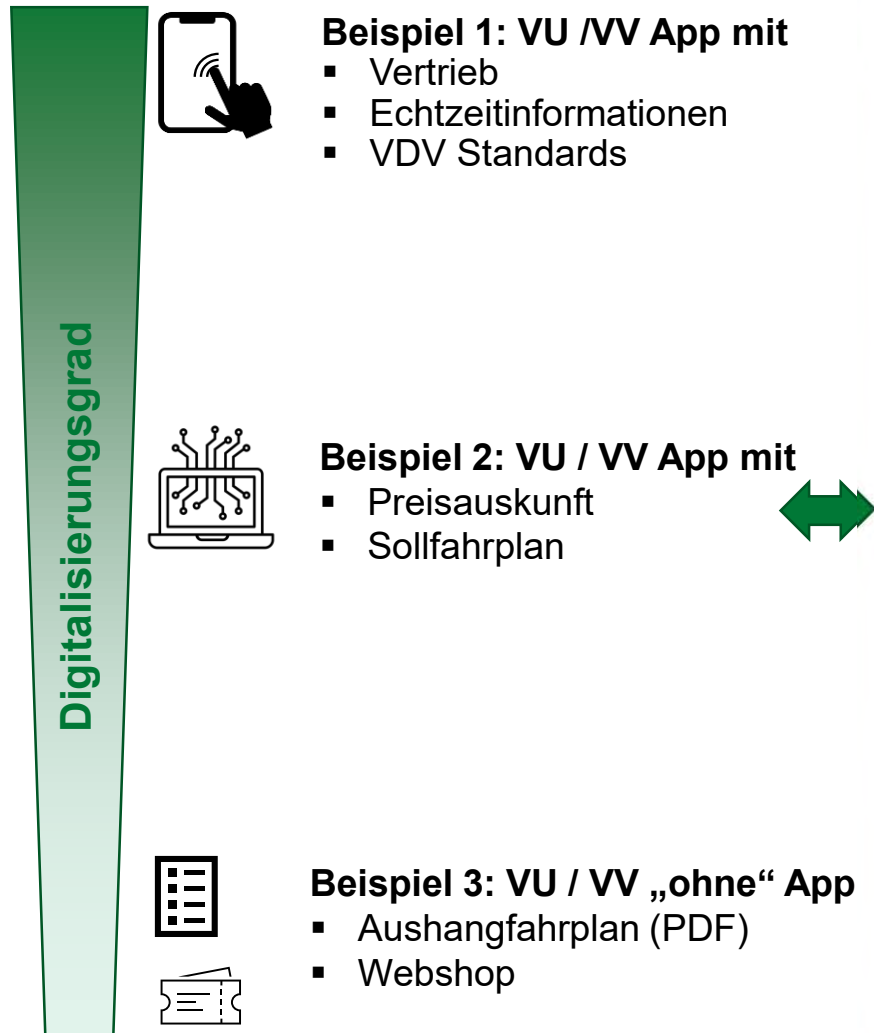


- Deepink zur Sharing Provider App inklusive ausgewähltem Fahrzeug*

* sofern vom Anbieter unterstützt

Mobility inside als bedarfsgerechte Lösung

hoch



Regionales

- Aufgabenträger
- Verwaltung
- AG ÖPNV
- Politik

- **Mi kann nur ÖV-Angebote vernetzen, die es gibt**
 - Mehr Fahrten
 - Attraktive Tarife (Harmonisierung, Nachfrage nach Corona, eTarife einfach)
 - Standards/ Fläche
 - Rechte (Daten, Verkauf BIGV)
- **Mi kann Tarife vernetzen, die nach Standard flächendeckend digitalisiert sind**
 - Fläche & PKM / EZD
- **Finanzierung** (Herausforderung Fördermittel/ Modellprojekte)
- **Kirchturm-Denken** (politische Vorgaben)
- **Daten** zugänglich machen (MDMS, Fahrgastrechteverordnung, DNG PSI, NAP, NPM, DRM)
Datenpflege Länder
 - Verpflichtung / Qualität / nur zugängliche Daten gefordert
 - keine hochwertigen Datensätze/ EZD FV
 - „Bundesanstalt Reisen“
- **Harmonisierung** Vielfalt in regionalen Systemen
- Bedeutung **bundesweite Vernetzung** (Vorgaben, Reisekette, Standards, Tarifharmonisierung, VV-Frist, Omnichannel, Adresse zu Adresse Mobilität)

Ihre Ansprechpartner bei Mobility inside



Britta Salzmänn

b.salzmänn@mobility-inside.de

Geschäftsführerin **Mi Holding GmbH & Co. KG**

DB Vertrieb, Strategie Nahverkehr



Jörg Puzicha

j.puzicha@mobility-inside.de

Vorsitzender der Geschäftsführung **Mi Holding GmbH & Co. KG**

Geschäftsführer der rms

Rhein-Main Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH

**Digitalisierung der Mobilität –
Aus der Branche für die Branche**

*Öffentl. Sitzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“
des Hessischen Landtags am 8. November 2021*

Themenblock 2 – Management eines multioptionalen Umweltverbundes

Gender-responsive Verkehrspolitik

-

Management eines multioptionalen Umweltverbundes



Meike Spitzner,
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

3. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

4. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

5. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

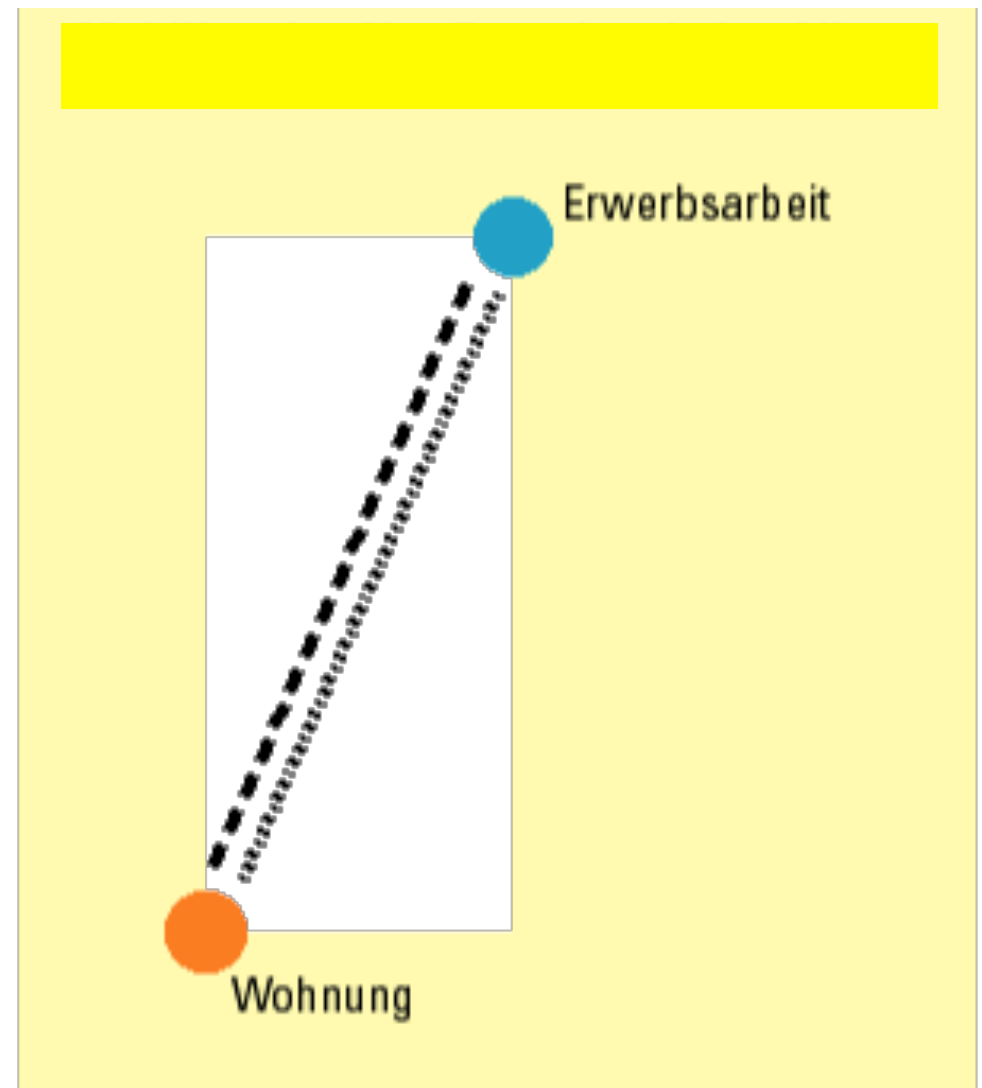
(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

6. Weiterführende Literatur-Hinweise

(nur ein Anriss)

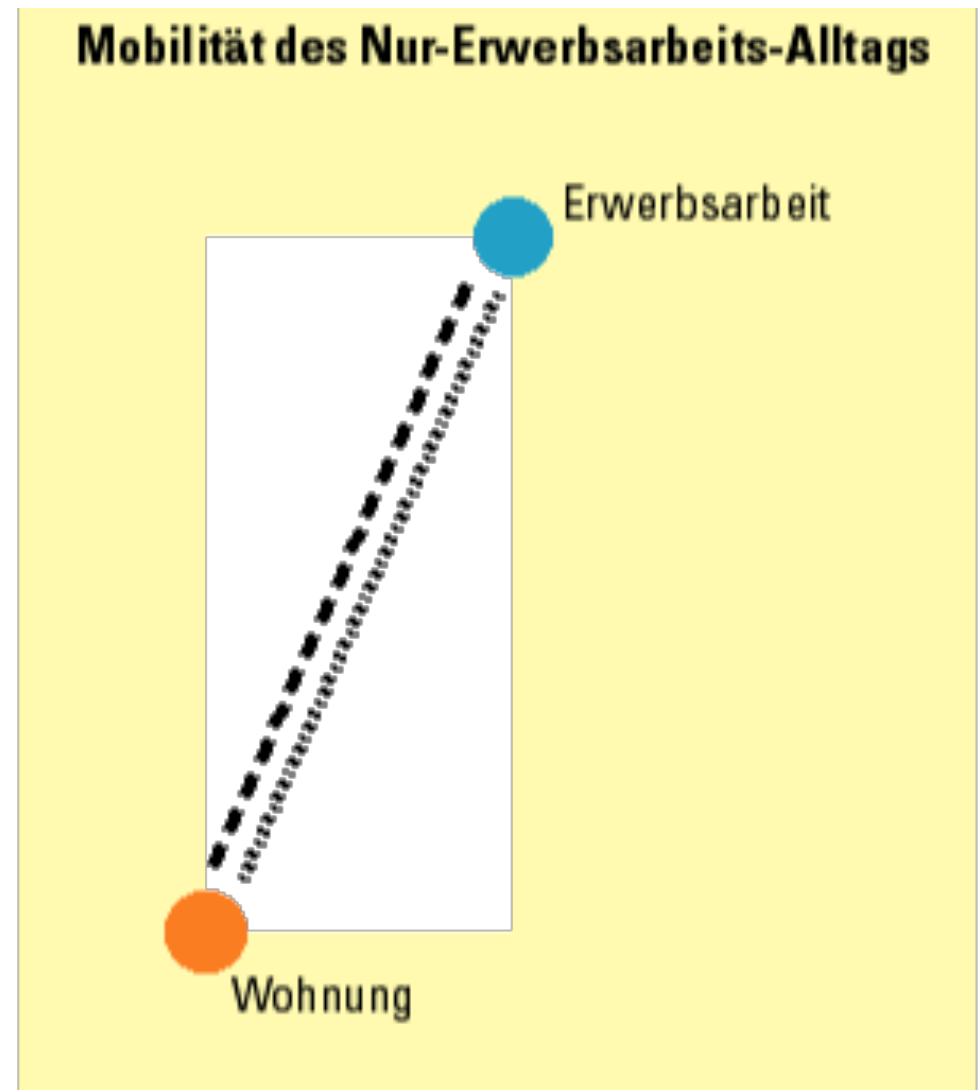
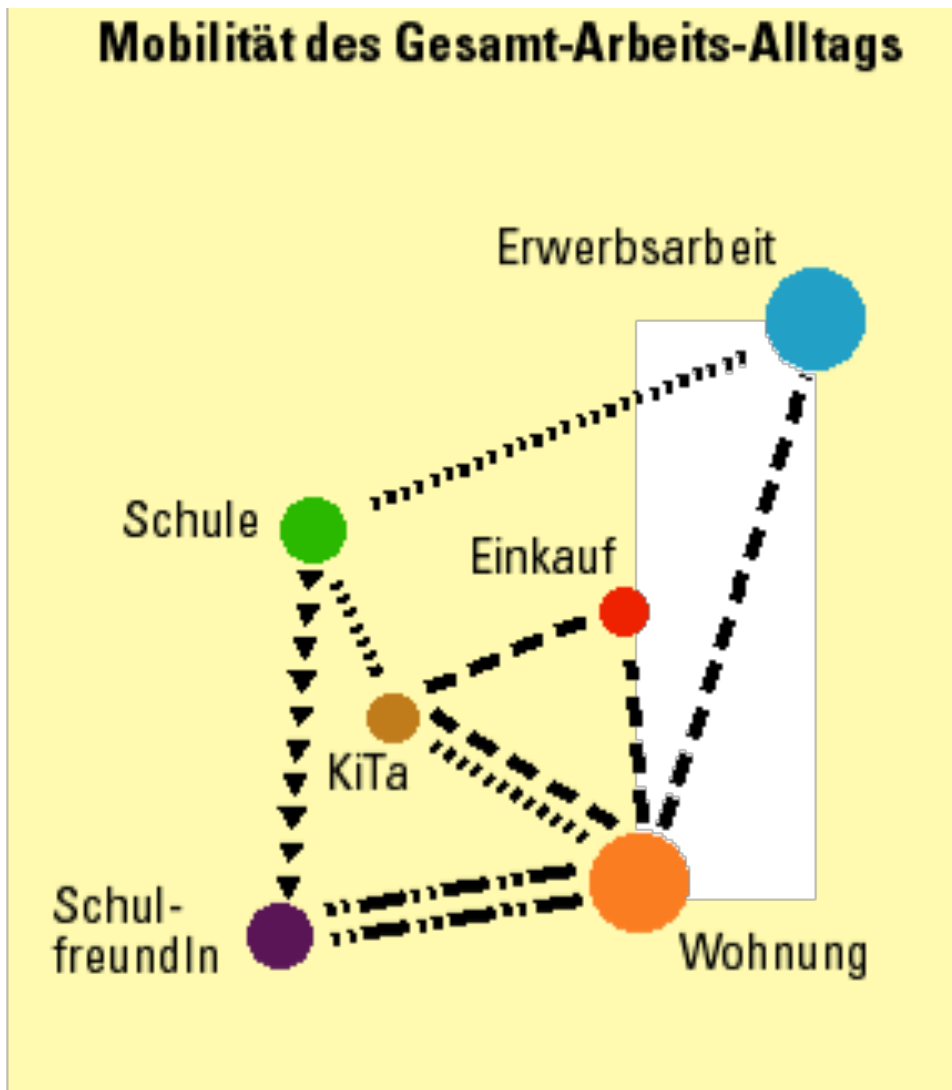
Realitäts-Rezeption:

Verkehrliche Abbildung (Re-Konstruktion) der Lebensverhältnisse von Menschen - z.B. Arbeitsmobilität



Realitäts-Rezeption:

Verkehrliche Abbildung (Re-Konstruktion) der Lebensverhältnisse von Menschen - z.B. Arbeitsmobilität



Androzentrismus

Fixierung auf eine **spezifische** Perspektive, die sich an einem dominanten gesellschaftlichen Männlichkeits-**Modell** orientiert (Maskulinität) *[- kein realer Mann entspricht diesem Konstrukt -]* in sozialen, ökonomischen und politischen **Rationalitäten**, zugleich jedoch Geschlechts**neutralität**, Universalität/ Verallgemeinerbarkeit, **Objektivität** und Rationalität (nicht-emotionale Getriebenheit) beansprucht, *[- implizit, nicht einfach erkennbar, weder für Männer noch für Frauen, weitere Gender]* **zur Norm erhoben** wird und **allgemeine Nützlichkeit** reklamiert, während ‚Weiblichkeiten‘ als **Abweichung** oder **Additivum** definiert werden.

(US-Ökonomin Charlotte Perkins Gilman 1911, vgl. auch: Sandra Harding (1983): Discovering Reality: Feminist Perspectives on Epistemology, Metaphysics, Methodology and Philosophy of Science.)

Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen der Zielerreichung von Nachhaltigkeit

- ◆ **Unsachgemäße** Wahrnehmung und **Bearbeitung** der Probleme
- ◆ **Ineffizienz** der Anstrengungen (vergeblicher Verschleiß von kostbarer Kraft)
- ◆ Geschlechtsspezifische **Belastung**
(Männer sind tendentiell weniger einer gegengeschlechtlichen Rationalität ausgesetzt - sie können sich in gewohnten und identifizierten Denk- und Empfindungsweisen bewegen; Frauen MÜSSEN sich mit einer tendentiell nicht ihnen entsprechenden Rationalität auseinandersetzen und „stolpern“ ggfs. darüber)
- ◆ Leidvoller „**Vermännlichungsdruck**“ auf alle Engagierte,
wenn sie nicht den Androzentrismus selbst zum Thema + Referenz machen & nicht auf ein verändertes „Framing“ für ihr Handeln & Engagement zielen
- ◆ Unfreiwillige Reduktion auf **End-of-the-Pipe - Ansätze** (vgl. überwundene Erfahrungen im Umweltbereich): kaum eine Chance, Einfluß auf die (gender-spezifische) Problem-Verursachung zu nehmen (Verursacherprinzip)

Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

3. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

4. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

5. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

6. Weiterführende Literatur-Hinweise

(nur ein Anriss)

Basics seit der gesetzlichen Einführung von Gender Mainstreaming

(1) *Vermeintlich „allgemeine“ Aussagen*

können nicht mehr einen **Anspruch auf Geschlechtsneutralität** erheben, es sei denn, diese wird empirisch nachgewiesen

(Beweislast-Umkehr)

⇒ „Gender“ (-Bias) ist besonders da, wo sie NICHT thematisiert ist.

(2) *Objektive Wissenschaftlichkeit und allgemeine Nützlichkeit*

sind erst dann als gegeben anzusehen, wenn **Androzentrismen** (Fixierung auf das Partikulare gesellschaftl. Männlichkeit) **relativiert** worden sind

(Objektivität, Akzeptabilität)

⇒ „Gender“ ist nichts Additives zum Mainstream, sondern dessen Modifizierung („Gender-Resonsivität“)

(3) *Verantwortlichkeit für Gender-Responsivität*

liegt bei **allen** Beteiligten in **Top-Down**-Richtung

⇒ Anforderung genderresponsiver Professionalität an Leitungspersonal

(4) *Alle Politikfelder*

sind verpflichtet, einen **eigenen aktiven und positiven Beitrag** zu mehr gesellschaftlicher Geschlechtergerechtigkeit zu leisten und auszuweisen

Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

3. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

4. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

5. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

6. Weiterführende Literatur-Hinweise

(nur ein Anriss)

1. **Worum geht's bei „Gender“ ?**
(Was ist „Verkehr“?) (Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)
2. **Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?**
(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)
3. **Infrastruktur-Gestaltungsfelder**
(Überblick)
4. **Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)**
(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)
5. **„Knackpunkte“: Worauf kommt es an ?**
(ein Einblick)
6. **Stolperfallen**
(ein Einblick)
7. **Emanzipative Suffizienz-Politik**
(Ungerechtigkeits-Wirksamkeiten vorab erkennen + innovativ Gegensteuern-Können)
8. **Was passiert mit Suffizienz-Politik, wenn Genderwirkungen nicht systematisch reflektiert werden ?** (ein Beispiel)

Belastbare Datengrundlagen schaffen (nicht-androzentrische Daten-Kategorien)

Gestaltung + Verteilung der **Aneignungschancen** in Bezug auf Straßenraum sowie **öffentlichen Raum** (*Ras-Q, „Shared Space“, Normwesen der FGSV etc.*)

Geschlechter-demokratische und Nachhaltigkeits-orientierte **Justierung der (finanziellen, institutionellen etc.) Bedeutungszumessung** zu den verschiedenen **Verkehrsträgern zueinander** (kostenfreie Aufenthalts- & Fußverkehrs-Netze Vorrang vor Radnetzen vor...)

Gebrauchsfähigkeit der Netze + Systemeigenschaften der Verkehrsträger

Räumliche Relationen - Priorisierungen, Bedienung etc. (Nah- vor/Regional- vor/Fern-Relationen; tangentielle versus radiale Relationen etc.)

Beschleunigungsverhältnisse / Zeitlichkeiten

(gegenüber Verlangsamung durch Warte- und Umweg-Widerstände etc. in Planungen und Angeboten, öko-soziale Zeitpolitiken im Verkehr (vgl. Greater London))

Verlässlichkeiten & Freiheiten

(gegenüber Vorsorgeverzicht, unbelegten Substituierbarkeits-Annahmen, versorgungsökonomische Haftung/Gewährleistung etc.)

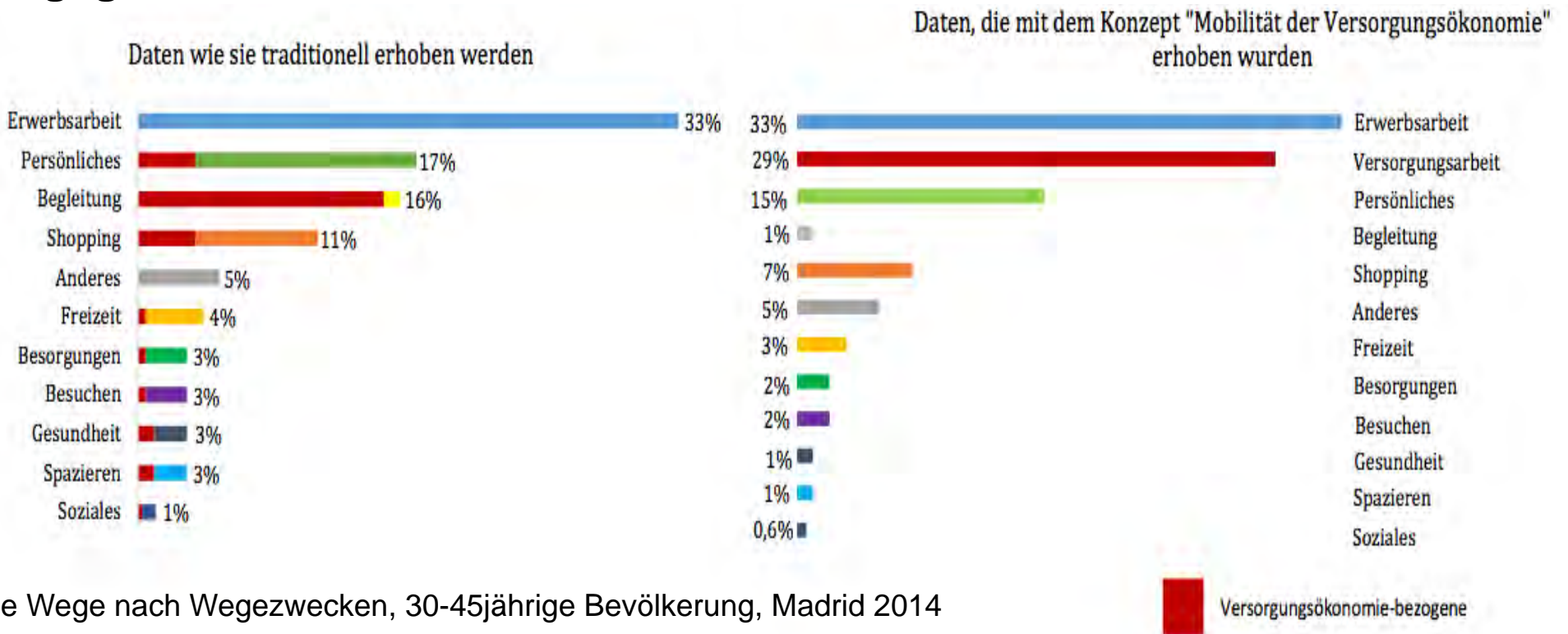
Auslegung von verkehrlichen **Institutionen + Infrastrukturen** (Einsetzungsbeschlüsse (z.B. BASt, Straßen.NRW...), Dienstleistungs-Definition, Zielvereinbarungen von Ämtern etc)

Akzeptabilität statt Akzeptanz als Prüffrage (u.a. GIA in Regelanwendung)

Quelle: M.Spitzner: Modernisierung der Versorgungsarbeit - Bedeutung für die Kommunalwirtschaft. Forschungsverbund „**Perspektiven dezentraler Infrastrukturen im Spannungsfeld von Wettbewerb, Klima-schutz und Qualität**“. Beitrag zum Dritten Treffen des Arbeitskreises „Übergreifende Fragestellungen“ 19.12.2005

Überwindung genderbedingt verzerrender Datengrundlagen (Rekonzeptualisierung von bisher androzentrischen Datenerhebungen)

Gegenüberstellung: androzentrische gegenüber einer Datenerhebung, die die gegenderte Ökonomie nicht unsichtbar macht



Quelle: Graphische Darstellung nach Sánchez de Madariaga/Zucchini (2019), theoretisches und empirisches Konzept „Mobilität der Versorgungs-ökonomie“ Spitzner/Beik (1995).

Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

3. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

4. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

5. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)

6. Weiterführende Literatur-Hinweise

(nur ein Anriss)

Genderwirkungsprüfung

- Gender Impact Assessment (GIA)

Die GIA ist ein grundlegendes Instrument, um folgendes zu leisten:

- **Konkrete Analyse** und **Ableitung von Politik-Handlungsmöglichkeiten** (ex ante) ebenso wie **Vorab-Evaluation** von Strategien, Programmen, Projekten oder konkreten Maßnahmen
- Unterstützung der **Umsetzung** der gesetzlichen (UN, EU, nationalen, Länder-) Gender Mainstreaming Imperative an alle Politikfelder, ihre aktiven positiven Beiträge zu Beförderung gesellschaftlicher Geschlechtergerechtigkeit zu leisten
- **problem-orientierter Ansatz**: die 7 Gender-Dimensionen der GIA decken die essentiellen gesellschaftlichen Ebenen der **Treiber** von Ungleichheit und Hierarchisierung gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse ab
- **systematische** Erfassung und Prüfung der Leistung der geforderten aktiven positiven (intersektionalen) Wirkungsbeiträge zu Chancengleichheit seitend der jeweiligen Fachpolitik
- klimapolitische **Akzeptabilität** zu erfassen: Blick auf die Realitäten statt selektiver androzentrischer Konstruktionen, Dekontextualisierungen und Ausblendungen

Quelle Spitzner, M. (2021): Gender Impact Assessment (GIA) as a qualitative impact assessment method. In: UNFCCC secretary (Ed.): UNFCCC-SB, UNFCCC Informal Technical Expert Meeting on tools and methodologies for assessing the impacts of the implementation of response measures, May 18th, 2021. Bonn.

https://unfccc.int/sites/default/files/resource/presentation_Meike.pdf

◆ Symbolische Ordnung

Zuschreibungen/Abweisungen, Über-/Minder-Bewertung, Bedeutungszuschreibungen und -positionierungen/-hierarchisierungen, Narrative

◆ Krise der Versorgungsökonomie / Sorgearbeit

politischer Stellenwert, ökonomische Bewertung, (Nicht-) Instrumentalisierung durch andere Ökonomien (Privatwirtschaft/Erwerbsökonomie, Gemeinwirtschaft), Zuschreibung, Verteilung, Zeit

◆ gender-basierte Ungleichheitsdynamiken der Erwerbsökonomie

politischer Stellenwert gegenüber Versorgungs-, Eigen-, Gemeinwesen-Ökonomie, ökonomische Bewertung, horizontale und vertikale Segregation, Einkommens-, Vermögensverhältnisse

◆ gender-basierte Fehlsteuerungen bei Öffentlichen Infrastrukturen / Ressourcen

politischer Stellenwert, Priorisierungen/Nachrangigkeiten, Bereitstellung, Ausrichtung, Akzeptabilität, Gebrauchsfähigkeit, Zugänglichkeit (access), makroökonomische Strategie

◆ Definitionsmacht-Verhältnisse durch Institutionalisierten Androzentrismus

Definitionsmacht der Institutionenebene, Institutionalisierungsgrad inhaltlich-kognitiver impliziter Genderhierarchisierungen, (Nicht-) Relativierung androzentrischer Zugänge und Kategorien in Wissenschaft, Technik und Politik

◆ Gestaltungsmacht auf Akteursebene

(Nicht-) Repräsentanz der gesellschaftlichen Gleichstellungsanliegen, (Nicht-) Berücksichtigung von Genderexpertise bei Entscheidungs-Prozessen und -Gremien in Wissenschaft, Technik und Politik

◆ Nicht-Sanktionierung von Grenzverletzungspotenzialen / Mangel an Selbstbestimmung

gesellschaftliche Organisation von Sexualität, Gesundheit und Körperlichkeit, (Nicht-) Inklusive Bedingungen, Privatsphäre (intimacy), (Un-) Freiheit von struktureller maskuliner Gewalt

Kriterien für theoriegeleitete wirkungsbezogene Gender-Dimensionen

Basal für wirkungsbezogene Gender-Dimensionen der GIA:

(siehe UBA-Texte 2021/03, Kapitel 5)

- Es geht um „**wirkungsbezogene Gender-Dimensionen**, nicht um irgendwelche Geschlechter-Differenz-Aspekte
- **Dabei geht es um Wirkung in:**
 - ➔ **Dimensionen der Treiber gesellschaftlicher Geschlechterverhältnis-Probleme** (Verursacher-Prinzip)
 - ➔ **Gestaltungs- UND Definitions-Machtverhältnisse** (u.a.: „Partizipation“ reicht nicht)
- **Es geht dabei NICHT um Wirkung in:**
 - Dimensionen von **beliebigen Problemen** von Männern oder Frauen/ **qua Sexus**
 - Dimensionen von **Unterschieden qua Phänomenen** (sog. Differenz-Ansatz) etc.
 - Wirkung nicht nur **end-of-the-pipe** auf unmittelbar beobachtbare Jetzt-Zustände, sondern auf Ursachen und verursachende Dynamiken, Prozesse, Verhältnisse
- ➔ **Transformatorische Gender-Dimensionen** (gender-/nachhaltigkeits-transformatorischer Ansatz)

Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

3. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

4. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

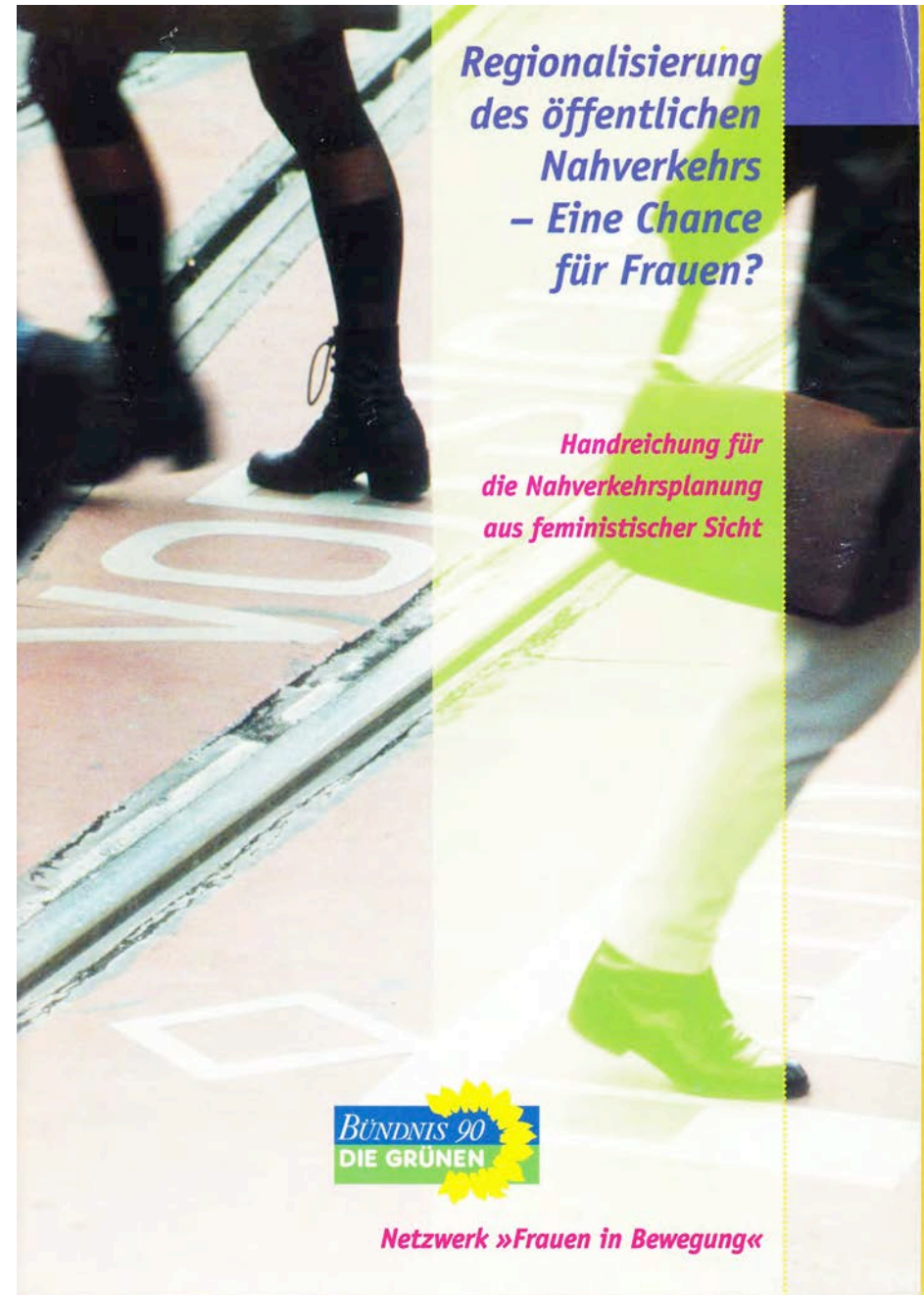
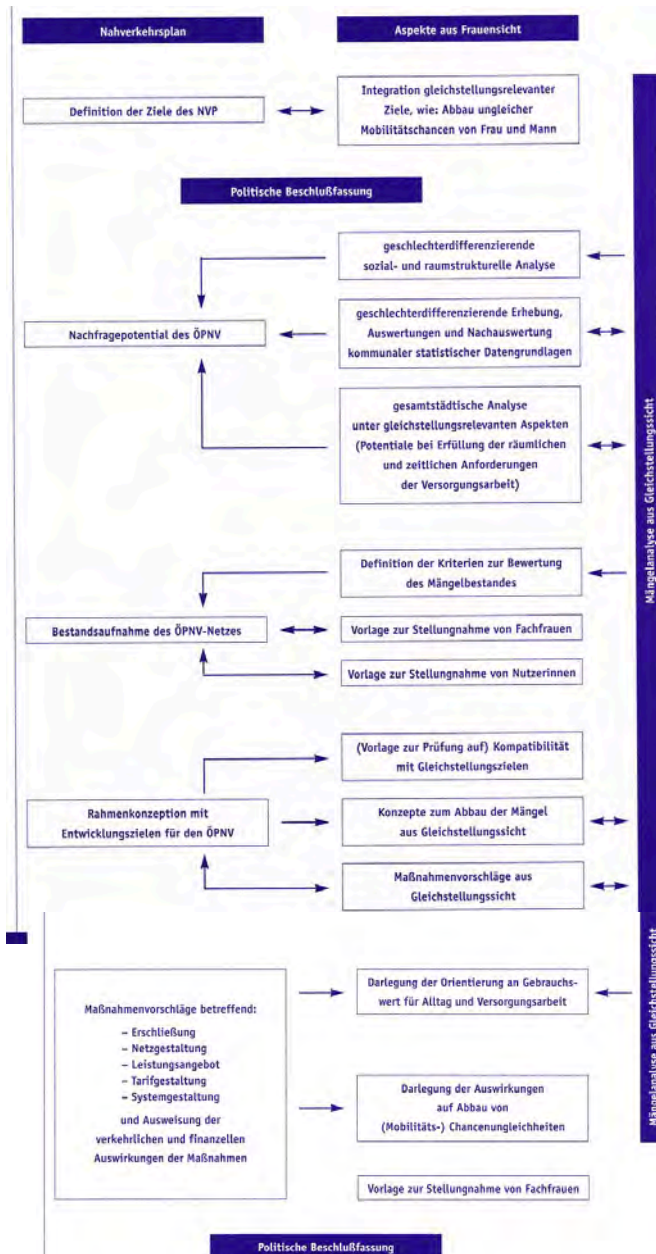
5. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

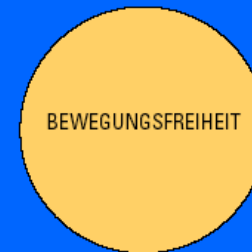
(nur ein Einblick: NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien...)

6. Weiterführende Literatur-Hinweise

(nur ein Anriss)

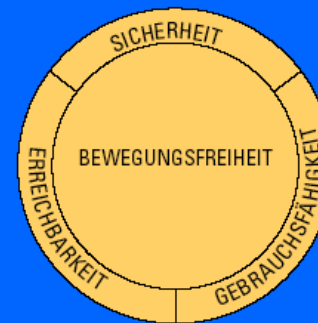
Richtlinien für sachgerechte NVP-Verfahrensschritte





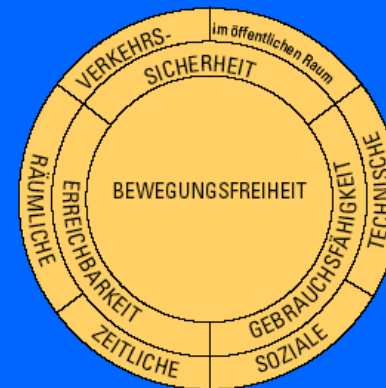
Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in:
Deutscher Städtetag, Kommission
„Frauen in der Stadt“: Frauen
verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2:
Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur
Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67,
Köln.



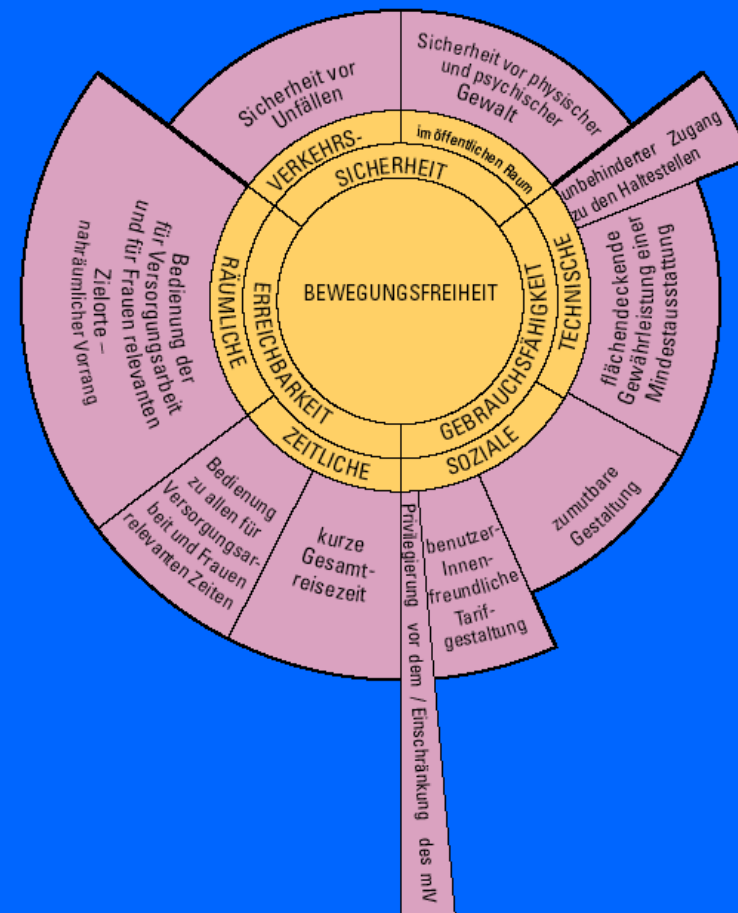
Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in:
Deutscher Städtetag, Kommission
„Frauen in der Stadt“: Frauen
verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2:
Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur
Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67,
Köln.



Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in:
Deutscher Städtetag, Kommission
„Frauen in der Stadt“: Frauen
verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2:
Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur
Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67,
Köln.



Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“: Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.

Bedrohung(sräume) durch strukturelle maskuline Gewalt im öffentlichen Raum

Gender-responsive ÖPNV- Sicherheitskonzepte



Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. Worum geht's bei „Gender“ ?

(Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)

(Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)

2. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?

(Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)

3. Infrastruktur-Gestaltungsfelder

(Überblick)

4. Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)

(Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)

5. Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:

(nur ein Einblick: NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien...)

6. Weiterführende Literatur-Hinweise

(nur ein Anriss)

Literatur (ein Anriss) (1)

- Spitzner, Meike (2021): Transformative Klimapolitik - Genderwirkungsprüfung und emanzipative Suffizienz-Rechte. In: Forum Wissenschaft 3/2020 "Science and future. Debatten um Klimakrise und Wissenschaft", S. 17-21. <https://www.bdwi.de/forum/archiv/archiv/10876264.html> mit zugehöriger Abbildung der GIA auf https://www2.bdwi.de/uploads/spitzner_gia_abb.pptx.
- Spitzner, Meike (2021): Gender Impact Assessment (GIA) as a qualitative impact assessment method. In: UNFCCC-Climate Secretary (Ed.): UNFCCC-SB's ("Klima-Zwischengipfel") "Informal Technical Meeting on tools and methodologies for assessing the impacts of the implementation of response measures", May 18th 2021. https://unfccc.int/sites/default/files/resource/presentation_Meike.pdf - (Kontext: <https://unfccc.int/event/TEM-SBSTA-chair-assessing-impacts-RM>)
- Spitzner, Meike (2021): **Für emanzipative Suffizienz-Perspektiven**. Green New Deal statt nachhaltiger Bewältigung der Versorgungsökonomie-Krise und Verkehrsvermeidung? In: Prokla 202 (51.Jg., Heft 1, März 2021): 95-114. <https://www.prokla.de/index.php/PROKLA/issue/view/206>.
- Spitzner, Meike; Hummel, Diana; Stieß, Immanuel; Alber, Gotelind; Röhr, Ulrike (2020): **Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik**. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. UBA-Texte 30/2020. Berlin: UBA. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/interdependente-genderaspekte-der-klimapolitik> (sowie auch <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7561>).

Literatur (ein Anriss) (2)

- Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (1995): Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.
- Spitzner, Meike; Reutter, Oscar (2020): Mobilität für alle! – Wie die Verkehrswende allen eine umweltschonende Mobilität ermöglicht. In: Heinrich Böll-Stiftung (Hg.) (2020): Praxis kommunale Verkehrswende - ein Leitfaden. Schriften zur Ökologie Bd. 47. Berlin: 115-131.
https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentierbar.pdf?dimension1=division_oen
- Netzwerk „Frauen in Bewegung“; Bündnis 90/ Die Grünen, Bundesvorstand und BAG Verkehr (Hg.) (1997): **Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs – eine Chance für Frauen?** Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht. Bonn.
https://www.researchgate.net/publication/336126774_Regionalisierung_des_offentlichen_Nahverkehrs_-_Eine_Chance_fur_Frauen_Handreichung_fur_die_Nahverkehrsplanung_aus_feministischer_Sicht
- European Parliament, Directorate General Internal Policies of the Union, Policy Department Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism (2006): Women and Transport in Europe. Study elaborated by Turner, Jeff; Hamilton, Kerry (University East London/UK) and Spitzner, Meike (Wuppertal Institute/D) with Leo Seserko (OKAR/Slowenia) and Alena Krizkova (Consultant/Czech Republic). Drucksache IP/B/TRAN/ST/2005_008 (PE 375.316) in EN 26/06/2006. Bruxelles.
http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/tran20060912_womentransportstudy/tran20060912_womentransportstudy.pdf

Literatur (ein Anriss) (3)

- Spitzner, Meike; Beik, Ute (1995/1999): Reproduktionsarbeits-Mobilität. **Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien**. In: Spitzner, Meike; Hesse, Markus; Holzapfel, Helmut (Hg.) (1999): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität - Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Forschungsberichte des vom Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie geförderten Verbundforschungsprojekts, Bd.5. Wuppertal: Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität, ISBN 3-929944-21-9, 40-140.
https://www.researchgate.net/publication/259182750_Reproduktionsarbeitsmobilitaet_-_theoretische_und_empirische_Erfassung_Dynamik_ihrer_Entwicklung_und_Analyse_ologischer_Dimensionen_und_Handlungsstrategien?ev=prf_pub
- Spitzner, Meike (2004): Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck - Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV. NetWORKS-Papers Nr.13. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). ISBN 3-88118-384-1. <https://difu.de/node/3116>
- Spitzner, Meike; Weiler, Frank; Andi, Rahmah; Turner, Jeff (2007): Städtische Mobilität und Gender. **Förderung des öffentlichen Regionalverkehrs im Großraum Jakarta**. Fokus Entwicklungspolitik - Positionen der KfW Entwicklungsbank zu entwicklungspolitischen Themen, August 2007. Frankfurt a.M.
https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Download-Center/PDF-Dokumente-Development-Research/2007_08_FE_Weiler-Transport-und-Gender_D.pdf

Literatur (ein Anriss) (4)

- Spitzner, Meike (2005): **Nachhaltige Mobilität und Bewegungsfreiheit für Mädchen**. Folder - zur Expertise zum Gesamt-Projekt „Sicher unterwegs“ des Arbeitskreis Mädchenarbeit des Jugendring Wuppertal e.V., Stadtbetrieb Jugend & Freizeit Wuppertal, Gleichstellungsamt der Stadt, Stadtwerke Wuppertal WSW, Büro Fuhrmann/ Frankfurt a.M., Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Hg. Arbeitskreis Mädchenarbeit des Jugendring Wuppertal e.V. mit Förderung der NRW Stiftung für Umwelt und Entwicklung. Bonn/ Wuppertal. DOI: 10.13140/RG.2.2.27626.95685
https://www.researchgate.net/publication/345259295_Nachhaltige_Mobilitat_und_Bewegungsfreiheit_fur_Madchen
- Spitzner, Meike (2004/ 1994): **Strukturelle Verkehrsvermeidung - Reduzierung von Verkehrserzeugung**. Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung. In: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.) (2004): Materialien zum Fach-Workshop Vorbereitung der Fortschreibung der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin. (wiederveröffentlicht auf der BMU-Nachhaltigkeitsseite 2004 bis 2006 <http://web.archive.org/web/20050503050806/http://www.nachhaltigkeitsdiskurs.de/web/dokumente/verkehrsvermeidung.pdf>, Erstveröff. in: Buchen et al. (Hg.) 1994: Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Bielefeld: Kleine, S. 202-234.
- Spitzner, Meike (2008): **Sustainability and Societal Gender Relations – Problems of and Alternatives to androcentric Concepts of Sustainability and the Dimensioning of Economy, Ecology, Institutions and Sociality**. In: Joachim Spangenberg (Ed.): Sustainable Development – Past Conflicts and Future Challenges. Taking Stock of the Sustainable Discourse. Münster: Westfälisches Dampfboot, p. 198-221.

Literatur (ein Anriss) (5)

- Auf die ca. 400 wichtigsten Titel verweist die Bibliographie:
Spitzner, Meike; Färber, Christine (2002): Bibliographie zu Gender Mainstreaming & Stadtentwicklung, Verkehr, Städtebau. **Umfassende, nach Sachthemen und Handlungsfeldern gegliederte Arbeitshilfe zum Aufbau von Gender Kompetenz.** Teil IV der Expertise „Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes“ i.A. des BMVBW, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Langfassung. Veröffentlicht unter <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2004undFrueher/GenderMainstreaming/Expertise.html> (Download-Links der fünf Teile der Expertise). Direkter Download des Teils IV Bibliographie:
http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2004undFrueher/GenderMainstreaming/Veroeffentlichungen/UnveroeffentlichteExpertise4.pdf?__blob=publicationFile&v=3 bzw.
http://www.bbsr.bund.de/cIn_032/nn_340582/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/GenderMainstreaming/Expertise.html?__nnn=true (Dies ist zugleich die Internet-Publikation als Ergänzung zur Druck-Publikation der Kurzfassung der Expertise: Dieselben (2002): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik des Bundes. Werkstatt-Praxis - Schriftenreihe des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Heft 4/2002. (Zweite Auflage: Wiederabdruck als Anhang in Heft 4/2003).
http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/1998_2006/2002_Heft4_DL.pdf
- Spitzner, Meike unter Mitarbeit von Ute Beik (2000): Soziale Aspekte der Mobilität. Untersuchung i.A. der **Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität"**. Landtag NRW Information 13/0034 des Landtags. Düsseldorf 2000. <http://www.landtag.nrw.de/tiffprint/62631000919405.tif.pdf> + <http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMI13-34.pdf>

Literatur (ein Anriss) (6)

- ▶ Spitzner, Meike (2001): Zukunftsoffene Entwicklung als Problem gesellschaftlicher Raum-Zeit-Verhältnisse. **Annäherungen an ein Zusammendenken physischer und sozialer Dimensionen mit Blick auf Geschlechterverhältnisse.** -.- In: Nebelung/ Poferl/ Schultz (2001): Geschlechterverhältnisse - Naturverhältnisse. Feministische Auseinandersetzungen und Perspektiven der Umweltsoziologie. Opladen: leske+budrich, S.197-225.
- ▶ Spitzner, Meike (2002): Gender Mainstreaming im Verkehr. Beitrag zu: Kongress des Bundesumweltministeriums- und Life e.V. "Geschlechterverhältnisse, Umwelt und nachhaltige Entwicklung. Beiträge zum Gender Mainstreaming" am 23. und 24. April 2002 in Berlin.
http://www.genanet.de/fileadmin/downloads/themen/Themenforum_Mobilitaet.pdf (- insgesamt: <http://www.earthsummit2002.org/workshop>)
- ▶ Spitzner, Meike (1994): **Strukturelle Verkehrsvermeidung - Reduzierung von Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung.** In: BUCHEN, Judith; BUCHHOLZ, Kathrin; HOFFMANN, Esther; HOFMEISTER, Sabine; KUTZNER, Ralf; OLBRICH, Rüdiger; VAN RÜTH, Petra (Hg.): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Bielefeld: Kleine Verlag, S.202-234.
- ▶ Hofmeister, Sabine; Spitzner, Meike (Hg.) (1999): **Zeitlandschaften - Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik.** Stuttgart: Hirzel. <https://wupperinst.org/a/wi/a/s/ad/40>

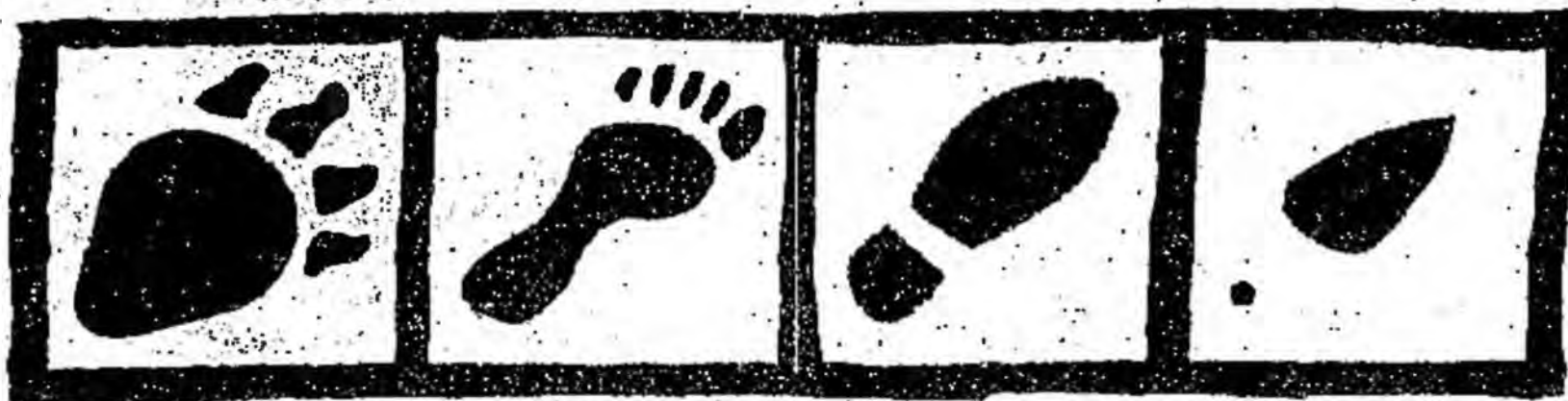
Danke für Ihre Aufmerksamkeit !

meike.spitzner@wupperinst.org

Seite 93

Zeit 3/3/95

THE EVOLUTION OF AUTHORITY



Die Evolution der Autorität

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Management eines multioptionalen Umweltverbundes: Fußverkehr



Gesellschafter und Projektleiter bei IKS Mobilitätsplanung



Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

- Studium Gesamthochschule Kassel (jetzt: Universität Kassel)
- 1985 bis 1992: selbständig
- 1992 bis Februar 2015: geschäftsführender Gesellschafter und Projektleiter bei der Planungsgruppe Nord - PGN in Kassel
- An Mitte 2016 geschäftsführender Gesellschafter bei IKS Mobilitätsplanung

Gremienarbeit

- Leiter des Arbeitsausschusses 2.14 Fußverkehr in der FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- Korrespondierendes Mitglied im AA 2.5 Radverkehr
- Mitglied des Lenkungsausschusses Straßenentwurf

2015 – 2016

Pate für den Themenbereich Fußverkehr beim Aufbau der AGNH

Seit Februar 2021:

Mitglied im Lenkungskreis der AGNH



Masterplan Fußverkehr Hessen



Fuss e.V. Hessen

Damit der Fußverkehr nicht unter die Räder kommt ...

Forderungen an die Hessische Landesregierung



Quelle: AGNH, © Corinna Spitzbarth 2018

MINISTERIUM FÜR EIN LEBENSWERTES ÖSTERREICH

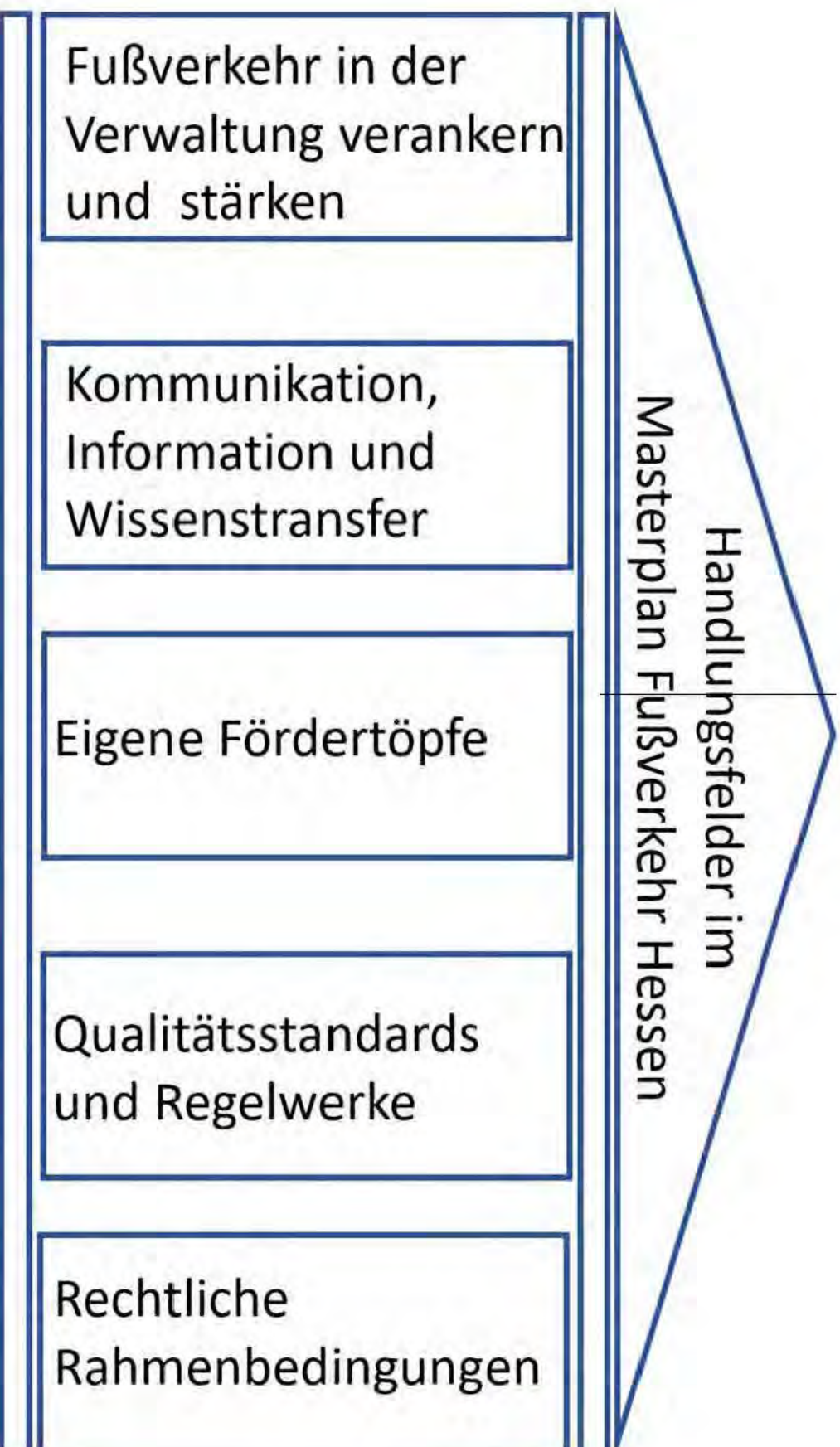
bmvi
Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

klimaaktiv
mobil

hinweg
klimaaktiv
hinweg

MASTERPLAN GEHEN
STRATEGIE ZUR FÖRDERUNG DES FUSSGÄNGER*INNENVERKEHRS IN ÖSTERREICH

Strategischer Rahmenplan: Masterplan Fußverkehr Hessen



Fußverkehr in der Verwaltung verankern und stärken



1999

- Institutionelle Hindernisse identifizieren
- Eigene Zuständigkeiten für Fußverkehr
- Bündelung von Zuständigkeiten

*„Ein institutionelles, verlässliches Management der Wander- und Fußwegeinfrastruktur, auch im Hinblick auf potentielle Konflikte unterschiedlicher Nutzergruppen (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, E-Biker*innen, etc.)“*

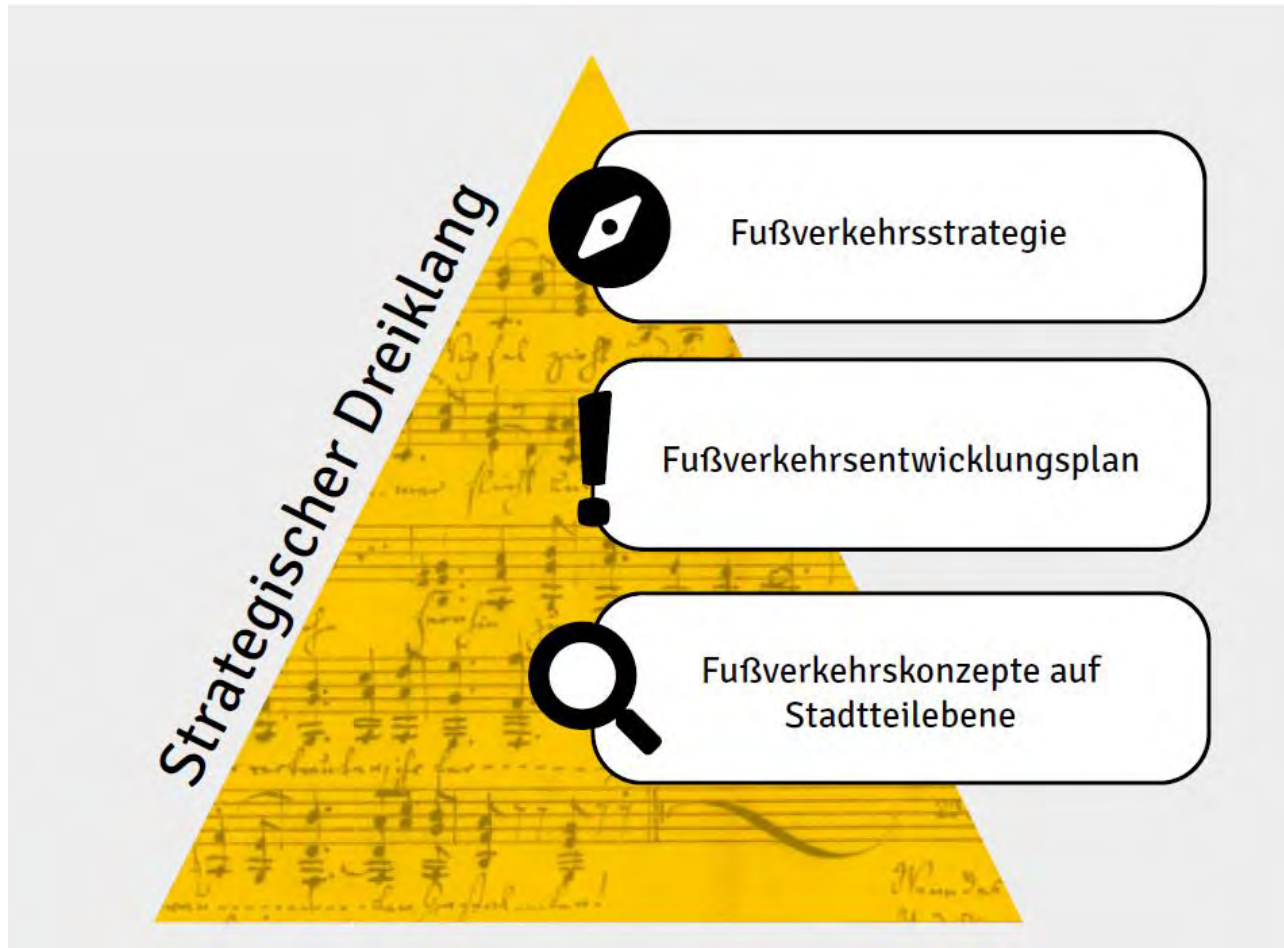
Deutscher Wanderverband 2020

Koalitionsvertrag: Ein neues Frankfurt gestalten 2021 – 2026

- Damit alle Fußgänger*innen barrierefrei, sicher und zügig vorankommen können, wollen wir auf der Basis der Erfahrungen aus dem Nordend und der Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung ein Fußverkehrskonzept für die Stadt Frankfurt entwickeln.
- Wir schaffen analog zum Radfahrbüro eine Ansprech- und Koordinationsstelle für den Fußverkehr. Eine gemeinsame Fuß- und Radfahrbüro-Struktur ist notwendig, wenn eine Personalaufstockung ist, wenn möglich, aus dem bestehenden Stellenpool zu besetzen.

- Fußverkehr als eigenständiges „Verkehrsmittel“ wahrnehmen. Subsummierung unter Nahmobilität oder „Fuß- und Radverkehr“ wird dem in der Regel nicht gerecht.
- => eigene Ansprechpartner
- => eigenes Förder- bzw. Finanzierungsprogramm
- Städte > 100.000 E. => Fußverkehrsbeauftragte/r

Beispiel Leipzig: Overtüre – Hauptsatz - Sonaten



<https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/fussverkehrsstrategie/>



Konflikte nicht unter den Teppich kehren

- *Wir sollten Fußverkehr- und Radverkehr nicht konträr zueinander sehen ...*
- *Es sollte ein Miteinander sein. ...*
- *Es darf nicht sein, dass wir Fußverkehr und Radverkehr gegeneinander aufwiegeln*
- *Es gehört alles zum Umweltverbund...*
- *Fußverkehr muss integriert gedacht werden...*

Eine wesentliche Qualität des Fußverkehrs ist das angstfreie und ungestörte Gehen und Aufhalten als wichtige Qualität des öffentlichen Raums und einer urbanen Mobilitätskultur :

- dass sich Kinder frei bewegen können, ohne immer ermahnt zu werden, auf Radfahrer aufzupassen.
- gedankenverloren Flanieren und sich unterhalten können, ohne ständig auf schnelleren Fahrradverkehr achten zu müssen

Information: Veröffentlichungen



Hessen vorne

Einsatzgrenzen für die Anlage von Fußgängerüberwegen und Fußgängerschutzanlagen

Kfz/h	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	über 750
Fg/h						
0-30					5)	5)
30-50 (Schulweg- sicherung)		FGÜ möglich 1)	FGÜ empfohlen 1)	FGÜ empfohlen 2); 3)	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen
50-100		FGÜ möglich 4)	FGÜ empfohlen 4)	FGÜ empfohlen 2)	FGÜ empfohlen 2)	FGSA empfohlen
100-150		FGÜ möglich 4)	FGÜ empfohlen 4)	FGÜ empfohlen 2)	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen
über 150		FGÜ möglich 4)	FGSA empfohlen 4)	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen

1) Ggf. in Verbindung mit einer punktuellen Tempo 30 – Beschränkung und - soweit notwendig und möglich - einem Fahrbahnteiler (keine FGSA!)

2002



2006

Beispiele Schweiz

Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege

(FWG)



Strategien zur Gestaltung von Zürichs öffentlichen Raum 2006



Die Vision . . .

Inhaltliche Ziele

Prozessuale Ziele

Die Strategie &

Stadträume - W

Der Bedeutung:

Die gestalterisc

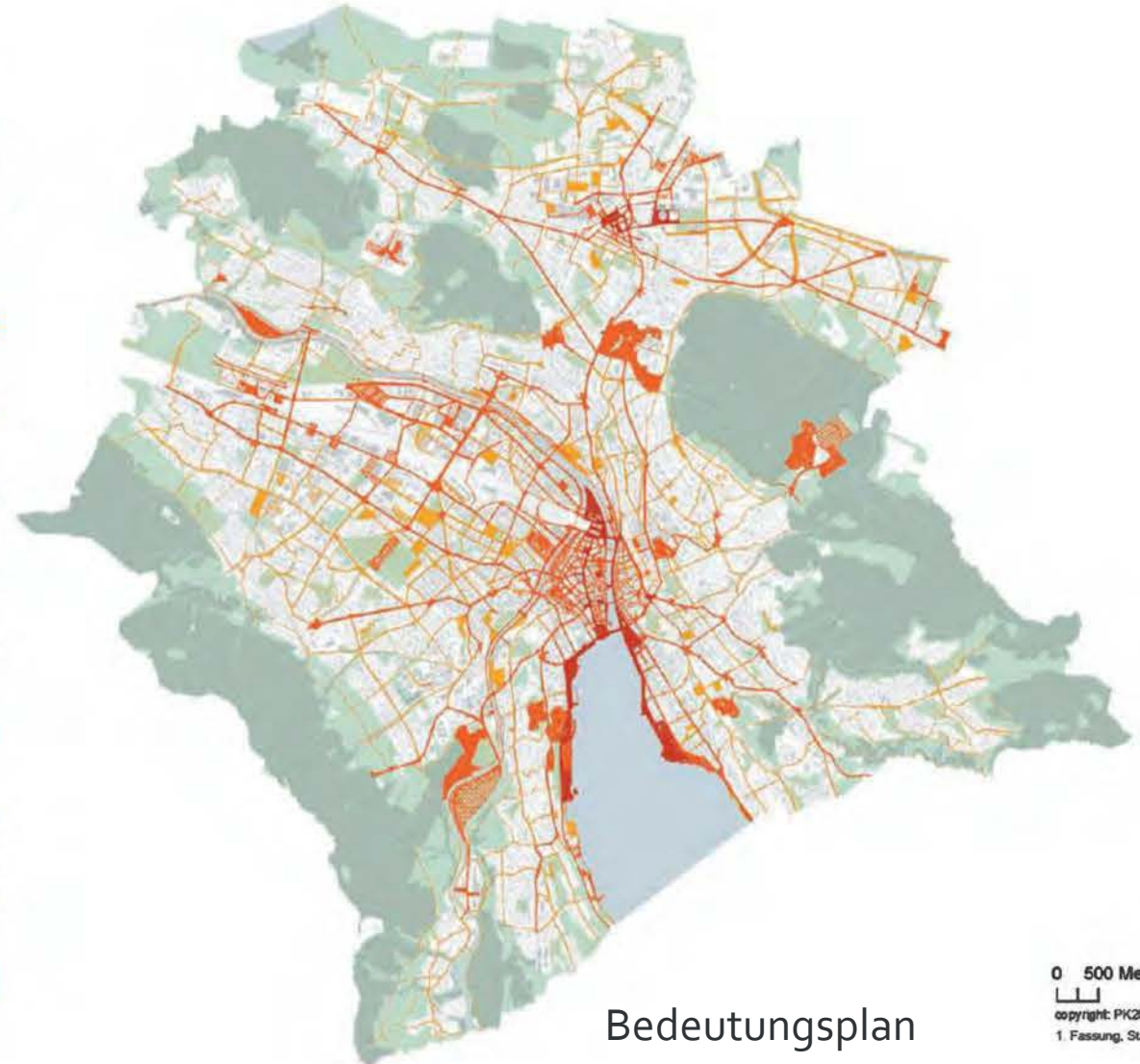
Die Gestaltungs

Der Elementenk

Das Zusammen

Der Gestaltung:

Die Verbesseru

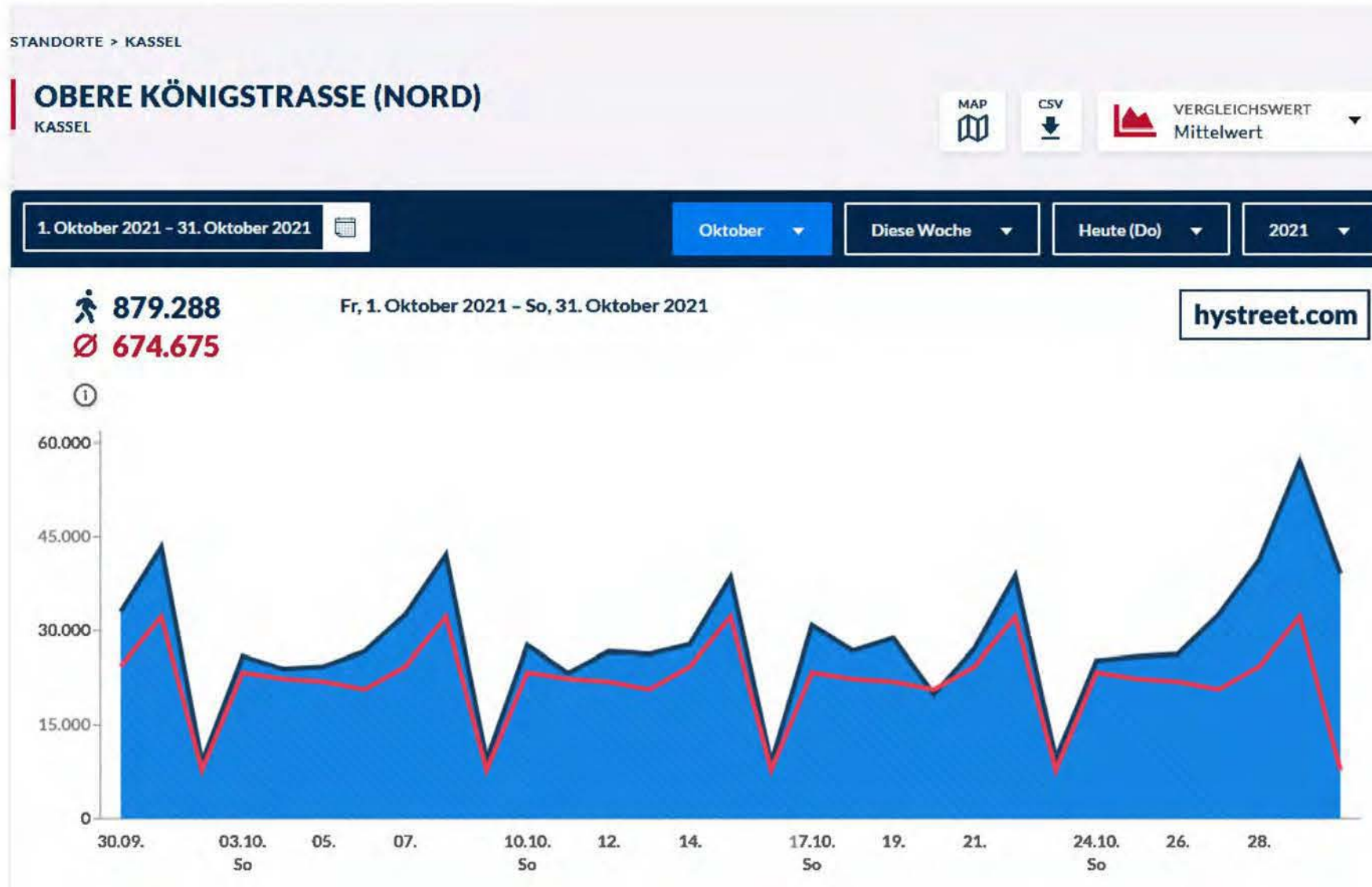


Bedeutungsplan

0 500 Meter
copyright: PK25 wuestopo DV074102
1. Fassung, Stand 2006

Information, Kommunikation und Wissenstransfer

- **Nahmobilitätsakademie**
- Einrichtungen von Zebrastreifen und sicheren Querungsanlagen
- Wie werden Fußwegenetze gestaltet: von Weg und Platz zum barrierefreien Netz
- Welche Qualitäten müssen Wege haben?
- Fußverkehrsförderung in ländlichen Dörfern
- Wie kann mit Konflikten (Gehwegparken, E-Scooter, Radverkehr auf Gehwegen) umgegangen werden?
- Die Sicherung naturnaher Wanderwege als Aufgabe des Infrastrukturmanagements
- Gute Beispiele für die Fußverkehrsplanung
- Mobilitätskultur und Fußverkehr in hessischen Städten und Dörfern
- Stärkung des Erfahrungsaustausches der Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs
- Wie lässt sich die Stadt der kurzen Wege umsetzen? Was heißt das für die kommunale Siedlungsplanung?
- Seniorengerechte Fußwegnetze / Konzept einer lückenlosen und barrierefreien Führung
- Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern zu einem nachhaltigen und klimagerechten Gesamtverkehrssystem
- Fußverkehrsfreundliche Sondernutzungssatzungen



5. NAHMOBILITÄTSKONGRESS – EINFACH MACHEN!

Programm für Donnerstag, den 1. Juli 2021
erstmals digital!

- Qualitätsstandards und Musterlösungen
- Hessen Mobil stellt sich vor – Neue Struktur
- Radabstellanlagen – Leiffaden zur Planung
- Zustandserfassung des Radnetzes in Hessen
- Radschnellverbindungen in Hessen
- Öffentlichkeitsarbeit – Angebote für Kommunen
- Novelle der StVO
- Schulisches Mobilitätsmanagement



Nach fünf Jahren
Förderung durch
die AGNH !

- Fahrradprofessuren in Hessen
- Planungs-Check Nahmobilität
- Finanzielle Förderung der Nahmobilität
- Radroutenplaner und Mängelmelder Hessen
- Radverkehr an Bundes- und Landesstraßen
- **Ideenworkshop Fußverkehr**
- Radfahren GEMEINSAM neu entdecken

Information: Archiv Oktober 2021



Weiterer Streckenabschnitt der Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt wird fertiggestellt.

30.10.2021 Bauzeit betrug circa fünf Monate

Weiterlesen



Frankfurt schließt Radweglücke an Friedrich-Ebert-Anlage

27.10.2021 Finanzhilfe aus Sonderprogramm „Stadt und Land“

Weiterlesen



Die Musterlösungen für die Radverkehrsführung an Bushaltestellen sind da!

27.10.2021 Neue Anlage zu den Qualitätsstandards und Musterlösungen

Weiterlesen



Öffentlichkeitsarbeit für Radschnellverbindung

27.10.2021 Langen veranstaltet Bürgerfest

Weiterlesen



Ausbau von drei Radwegeabschnitten in Hosenfeld

27.10.2021 Finanzhilfe aus Sonderprogramm „Stadt und Land“

Weiterlesen

- Auch auf dem Nahmobilitätskongress sollte der Fußverkehr gleichberechtigt und gleichwertig behandelt werden.
- Anregung zur Einrichtung regionaler Fußverkehrsforen in Nord-, Mittel- und Osthessen und gegebenenfalls deren finanzieller Unterstützung
- Aufbau eines Newsletters „Fußverkehr-Hessen“ zur regelmäßigen Information zu fußverkehrsrelevanten Themen
- Entwicklung und Umsetzung einer auf den Fußverkehr ausgerichteten Kommunikationsstrategie

Archiv Oktober 2021

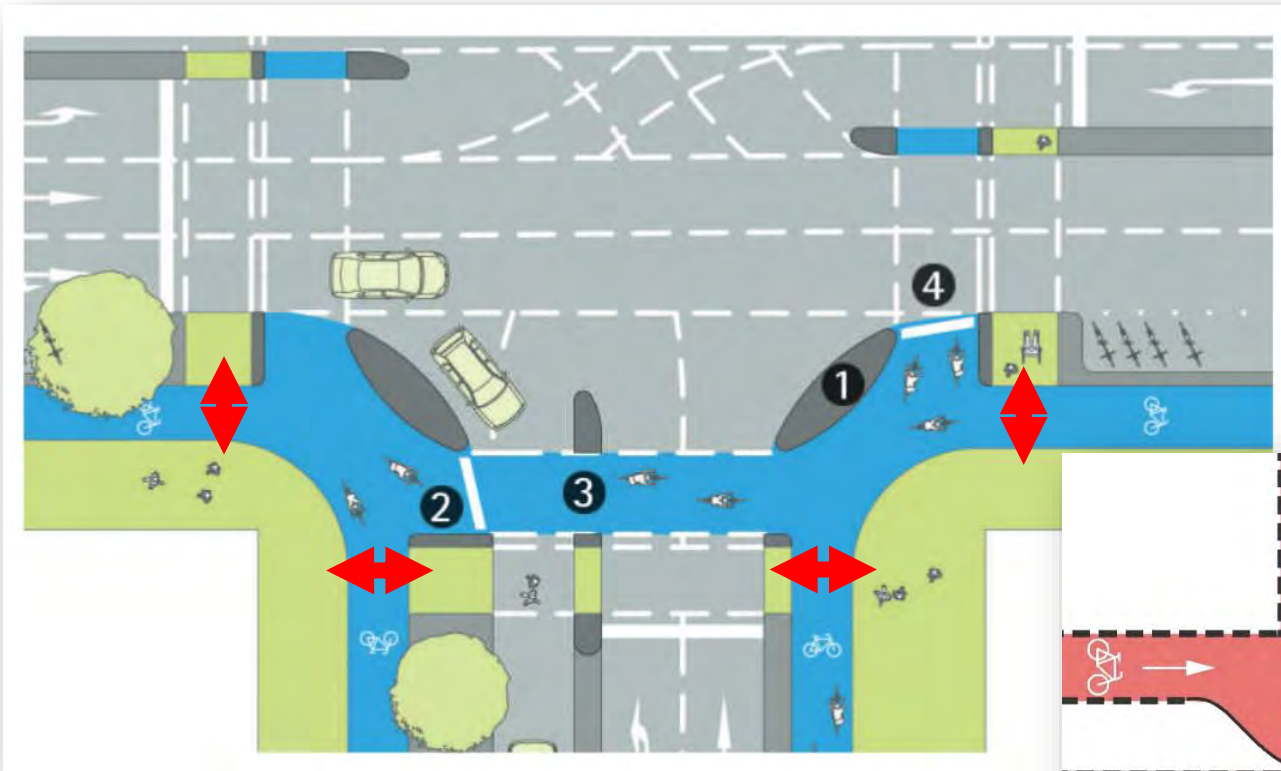
Eigenes Fördertöpf



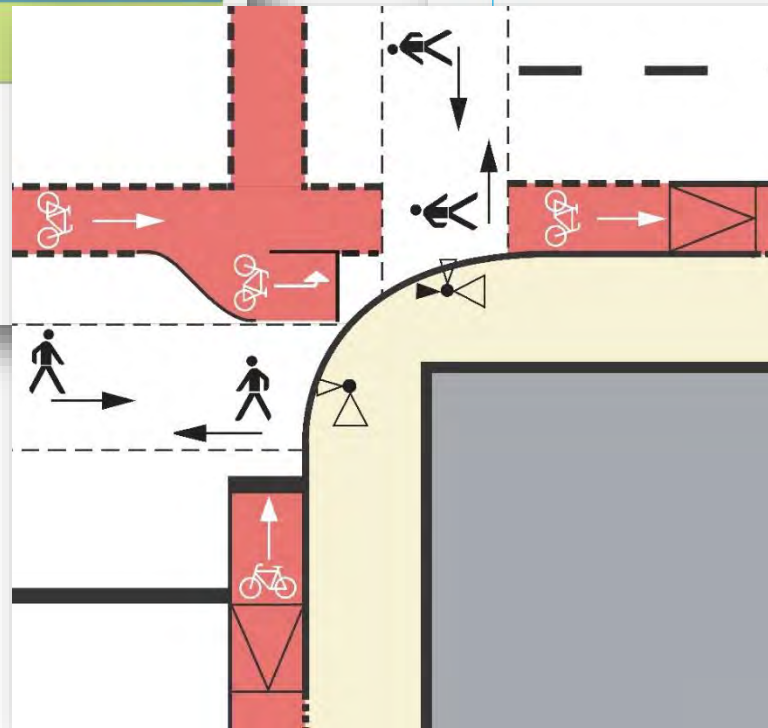
- Auflegen eines Programms „1000 Zebrastreifen für Hessen“, wie es in Baden-Württemberg durchgeführt wird.
- Förderung von Modellprojekten und Pilotprojekten zu fußverkehrs-freundlichen Städten und Dörfern
- Förderung von Wanderwegeninfrastruktur
- Förderungen nicht-investiver Maßnahmen zum Fußverkehr
- Auslobung eines Wettbewerbs zum Beispiel zu hervorragenden Projekten zum Fußverkehrs vergleichbar wie in der Schweiz unter dem Namen Flâneur d’Or



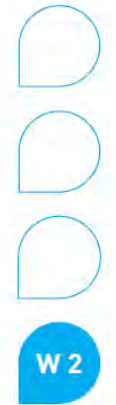
Sogenannte „geschützte“ Kreuzung



ADFC; So geht Verkehrswende. Berlin 2018



Ad-hoc-Arbeitspapier
zu sogenannten
„geschützten Kreuzungen“
Juni 2021



Rechtliche Rahmenbedingungen

- **Z.B. Waldgesetz**

Radfahren, Reiten und Fahren mit Krankenfahrstühlen ist im Wald auf befestigten oder naturfesten Wegen gestattet, die von Waldbesitzerinnen und Waldbesitzern oder mit deren Zustimmung angelegt wurden und auf denen unter gegenseitiger Rücksichtnahme gefahrloser Begegnungsverkehr möglich ist. Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Menschen, die auf einen Krankenfahrstuhl angewiesen sind, gebührt in der Regel der Vorrang.

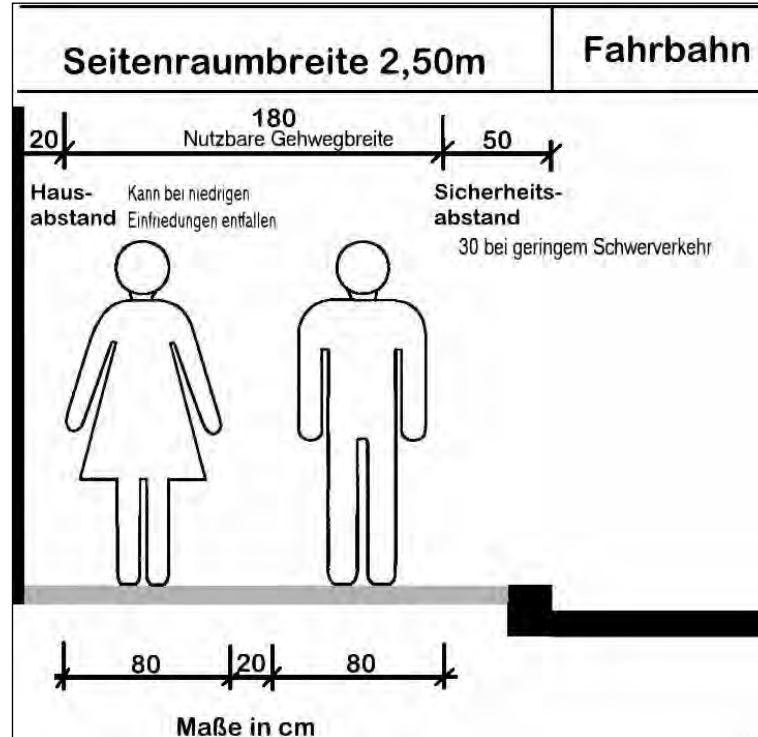
Das Fahren mit Krankenfahrstühlen (auch mit Motorantrieb), das Radfahren und das Reiten im Wald sind nur auf Straßen und hierfür geeigneten Wegen gestattet. Auf Fußgänger ist Rücksicht zu nehmen. Nicht gestattet sind das Reiten auf gekennzeichneten Wanderwegen unter 3 m Breite und auf Fußwegen, das Radfahren auf Wegen unter 2 m Breite sowie das Reiten und Radfahren auf Sport- und Lehrpfaden; die Forstbehörde kann Ausnahmen zulassen. § 45 Absatz 2 Satz 2 NatSchG bleibt unberührt.



Gehwegparken

VwV zu Z 315 StVO und Parkflächenmarkierung

Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt,



Quelle: EFA, S. 16



33. Plant die Bundesregierung eine Regelung, nach der Gehwege nicht von Kraftfahrzeugen als Parkplätze benutzt werden dürfen, sondern das Gehwegparken nur dann ausnahmsweise zulässig ist, wenn explizit ein freier Gehbereich von mindestens 2,5 m Breite durchgehend erhalten bleibt und der beparkte Teil des Gehwegs im Ober- und Unterbau baulich auf das Gewicht von Kraftfahrzeugen ausgelegt ist, und wenn nein, warum nicht?

Mit Rn. 1 der VwV-StVO zu Zeichen 315 existiert bereits eine der vorgeschlagenen Regelung im Wesentlichen entsprechende Vorschrift.

BT-DRS 19/23223

- Für den Vollzug der StVO und der VwV-StVO sind die Länder zuständig.



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Regierungspräsidien

Stuttgart
Karlsruhe
Freiburg
Tübingen

Stuttgart 11. Mai 2020


Name

Durchwahl

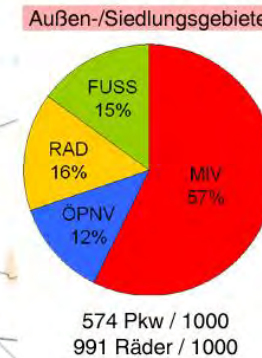
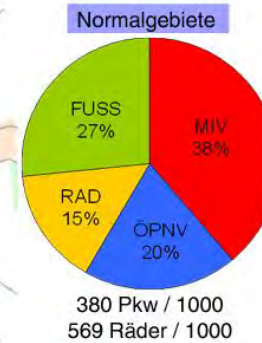
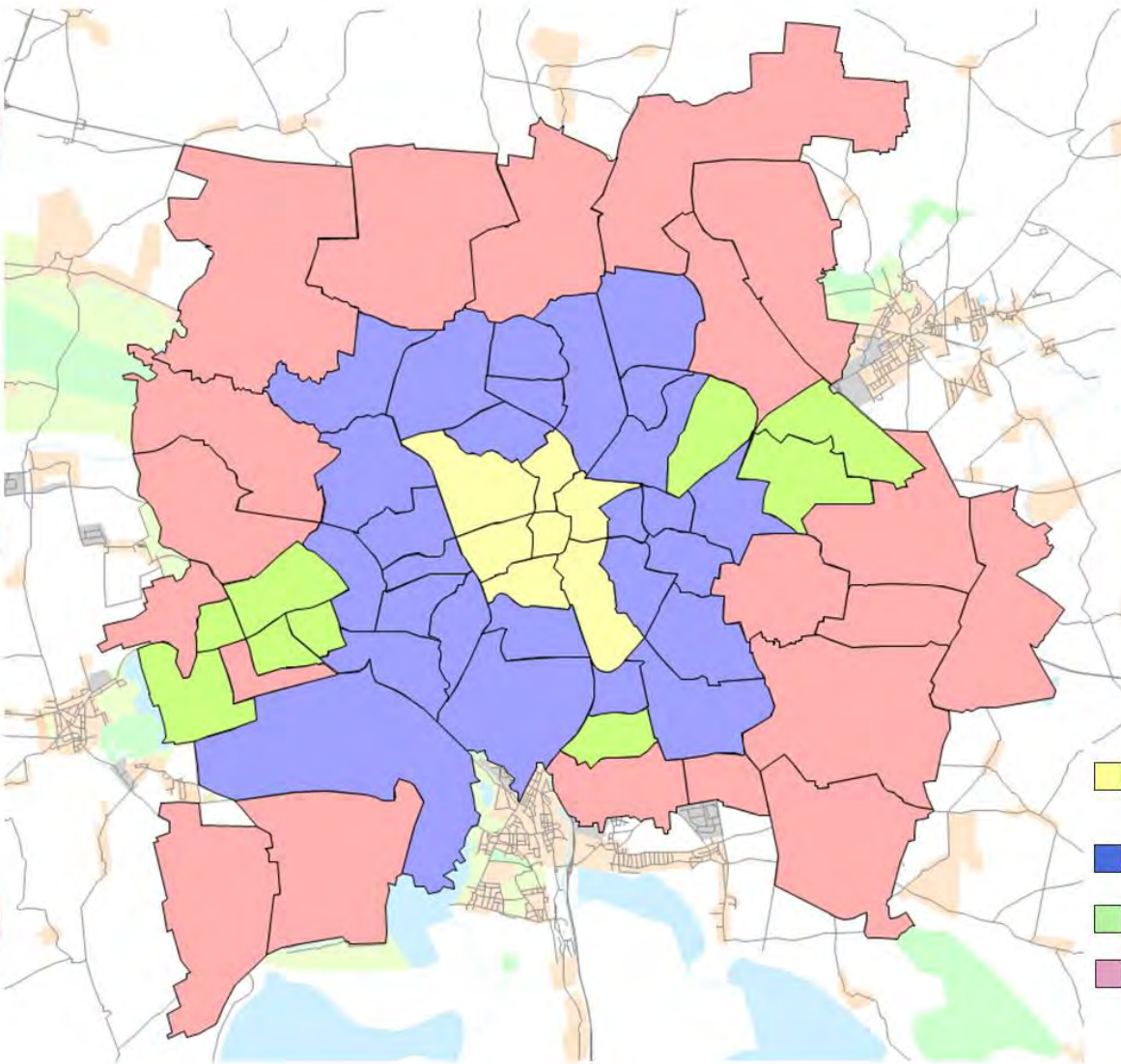
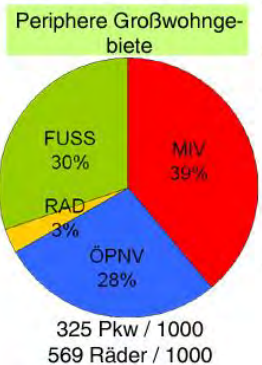
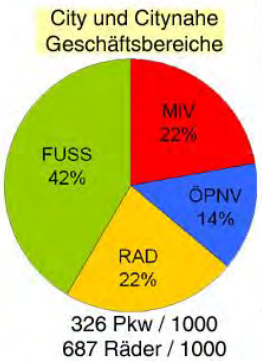
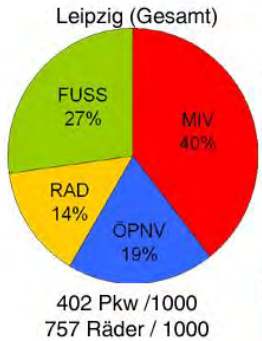
E-Mail

Aktenzeichen 4-38.51.1-00/1527

(Bitte bei Antwort angeben!)

 Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr

Leipzig: Verkehrsmittelwahl und Stadtgebiet



- Innenstadt und Innenstadt-nahe Geschäftsbereiche 10%
- Normalgebiete 55%
- Periphere Großwohngebiete 17%
- Außen- und Siedlungsgebiete 18%

Überprüfung der Landesplanungsgesetze etc. hinsichtlich der Erreichung einer Stadt der kurzen Wege.

SrV 2018

Verkehrswendegesetz (siehe NRW Nahmobilitätsgesetz)

- § 12 Grundsätze
- Innerhalb von Ortslagen sollen Fußverkehrsnetze durchgängig und direkt geführt sein. Die Gehwege sollen ausreichend breit, sicher und durchgängig barrierefrei sein.
- § 13 Strategischer Rahmenplan
- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einen strategischen Rahmenplan zur Förderung des landesweiten Fußverkehrs unter Beteiligung der Gemeinden und Landkreise sowie Vertreterinnen und Vertretern von Fachkreisen und Verbänden auf. Der Rahmenplan wird alle fünf Jahre fortgeschrieben.
- § 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen
- (2) Radverkehr und Fußverkehr sind innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt zu führen. Eine Mitbenutzung von Gehwegen soll aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich ausgeschlossen werden. Sofern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr nicht ausgeschlossen werden kann, ist der Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen durch geeignete Maßnahmen sicher zu stellen.
- § 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur
- § 16 Querungen

Nicht nur den innerörtlichen Fußverkehr betrachten

Die Notwendigkeit zur Förderung des Fußverkehrs besteht nicht nur bei innerörtlichen Wegen, sondern auch **auf Freizeit- und Wanderwegen**. Dies betrifft unter anderem dann folgende Aspekte:

- Einbindung von Wanderverbänden in den Prozess der Fußverkehrsförderung.
- Ministeriumsübergreifende Kooperation.
- Sicherung noch vorhandener naturnaher Wanderwege.
- Finanzielle Förderung für die Wanderinfrastruktur.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Impressum

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel



Dipl.-Ing. Andreas Schmitz
0561 - 953 79-676
andreas.schmitz@iks-planung.de

© **IKS** Mobilitätsplanung, Kassel 2021

Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

Management eines multioptionalen Umweltverbundes

Sachverständigen-Beitrag von Norbert Sanden, ADFC Hessen

Anhörung der Enquetekommission
des Hessischen Landtages am 8. November 2021

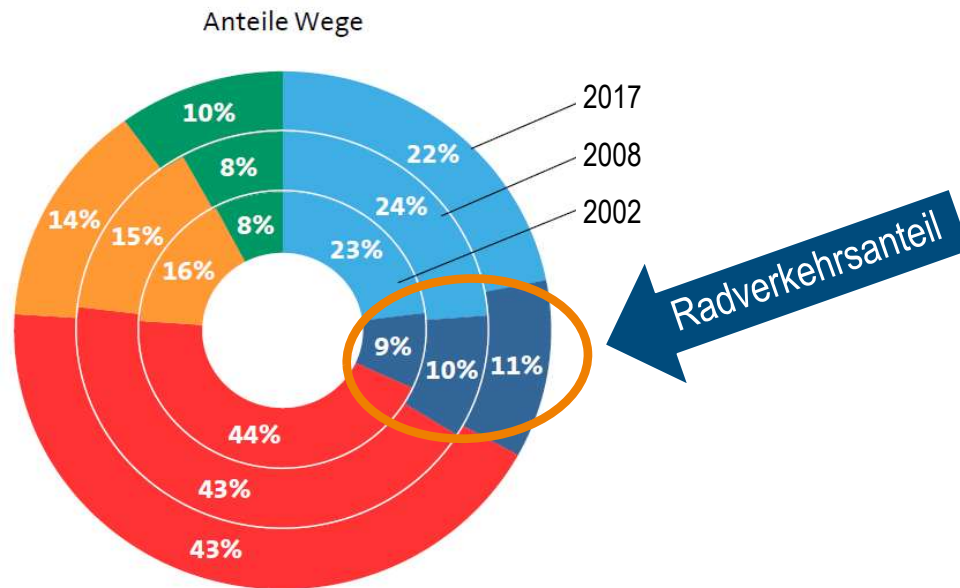


Das Fahrrad als Schlüssel zur Verkehrswende



Verkehr vom Pkw auf das Fahrrad verlagern

Anteil des Radverkehrs am Modal Split steigt auf 30 Prozent



2002: 9%
2008: 10%
2017: 11%

Ausbauoffensive Fahrradland!

2025: 20%

2030: 30%

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD 2017)

Enquetekommission "Mobilität der Zukunft in Hessen 2030"

| 3 |

| 8.11.2021

Die Klima- und Verkehrswende braucht das Fahrrad

Das Erreichen der Klimaschutzziele wird es nur mit der Verkehrswende geben.

Die Verkehrswende kommt nur unter Einschluss des Radverkehrs.

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD 2017)

Enquetekommission "Mobilität der Zukunft in Hessen 2030"

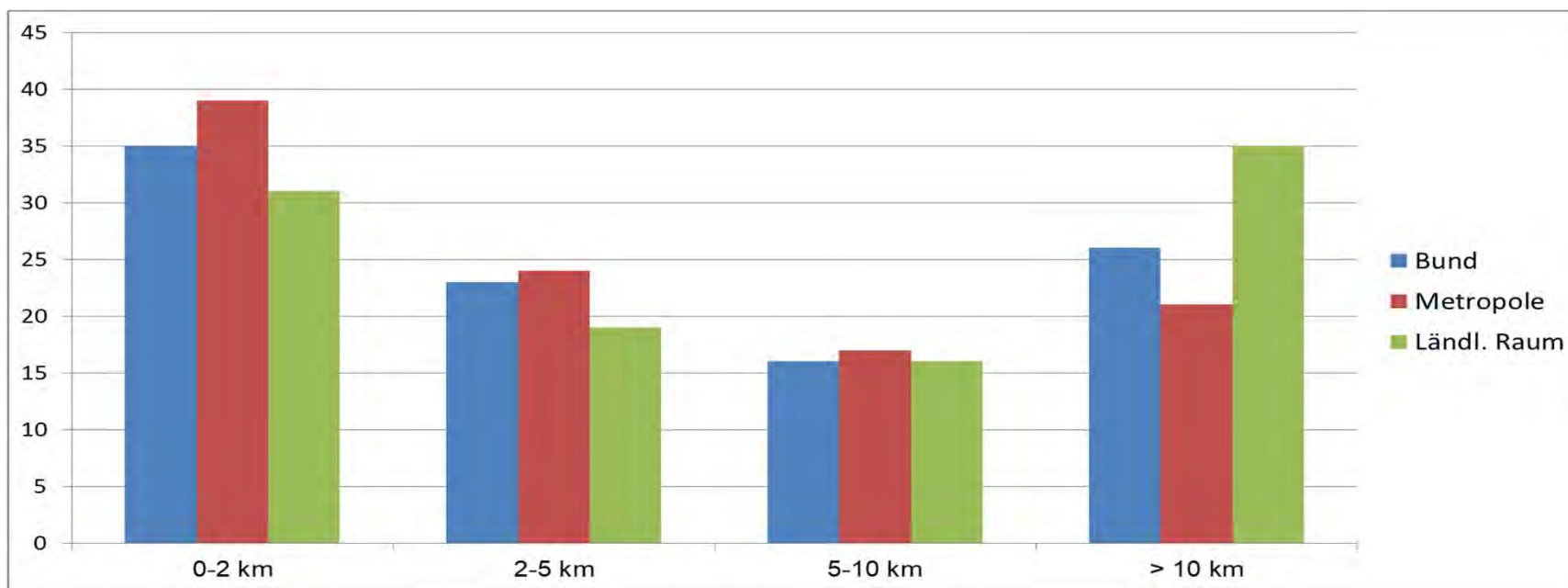
| 4 |

8.11.2021



Potenzial der mit dem Fahrrad zurücklegbaren Wege

Zwei Drittel aller täglichen Wege finden im Nahbereich bis 10 km statt



Auf dem Weg zum Fahrradland Deutschland 2030

Lückenlose sichere Radwegenetze für alle



Optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr



Verbesserung der Verkehrssicherheit

Fehlerverzeihende Verkehrssysteme werden Standard



© ADFC / Schwendy

Fahrradland Deutschland bis 2030 umsetzen

Vier Hauptaufgaben

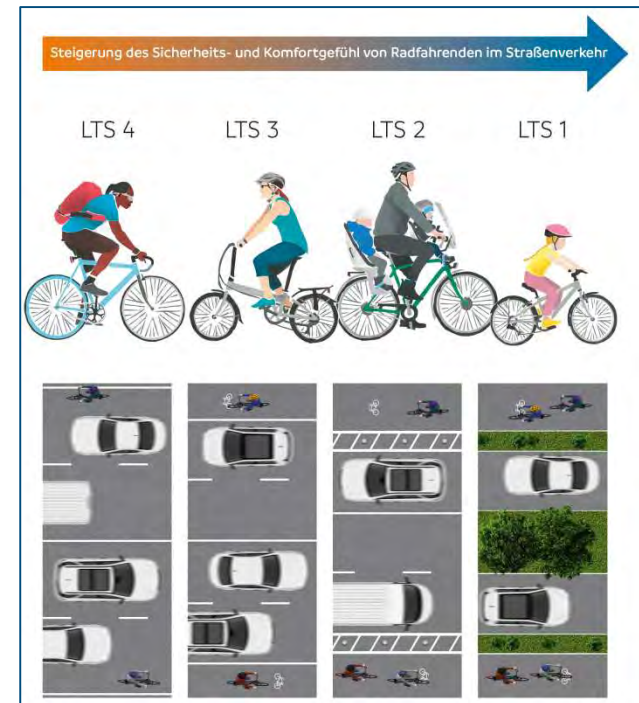


- Straßenverkehrsgesetz modernisieren
- Tempo-30 innerorts etablieren
- Finanzierung sichern
- Planung beschleunigen

Das Straßenverkehrsgesetz modernisieren

§ Sichere, nachhaltige und komfortable Mobilität für alle

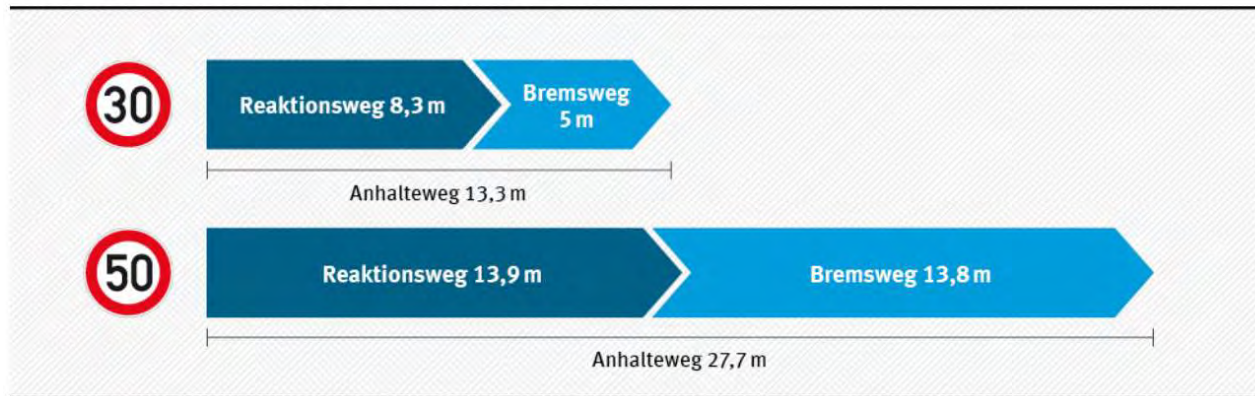
- Vision Zero: Keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr!
- Aufwertung von Fuß- und Radverkehr
- Nachhaltige Verkehrs-, Stadt- und Siedlungsentwicklung
- Offenheit für innovative Ideen



Tempo 30 innerorts etablieren

Anhaltewege bei Tempo 30 und bei Tempo 50

Quelle: LK Argus/Umweltbundesamt



- Geringere Geschwindigkeiten verkürzen Reaktions- und Bremswege. Das rettet Leben!
- Außerhalb geschlossener Ortschaften muss ohne separate Radwege Tempo 70 gelten.

Sicherung der notwendigen Finanzierung

Finanzbedarf bis 2030 pro Jahr: 850 Millionen Euro

- Radwegenetze und sichere Kreuzungen: 200 Mio. Euro
- Radschnellwege in Metropolregionen: 200 Mio. Euro
- Ausbau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen und überörtlichen Verbindungen: 200 Mio. Euro
- Fahrradparkhäuser, Radstationen an Bahnhöfen: 150 Mio. Euro
- Ausbau von touristischen Radfernwegen: 60 Mio. Euro
- Förderung investiver Modellprojekte: 40 Mio. Euro

Planung beschleunigen

Das Tempo bei Planung und Bau von Radverkehrsanlagen muss sich dem Bedarf und den und Erwartungen der Gesellschaft anpassen, d.h. es muss schneller werden.





**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

DIE STRASSE – MEHR ALS VERKEHR

MANAGEMENT EINES MULTIOPTIONALEN UMWELTVERBUNDES

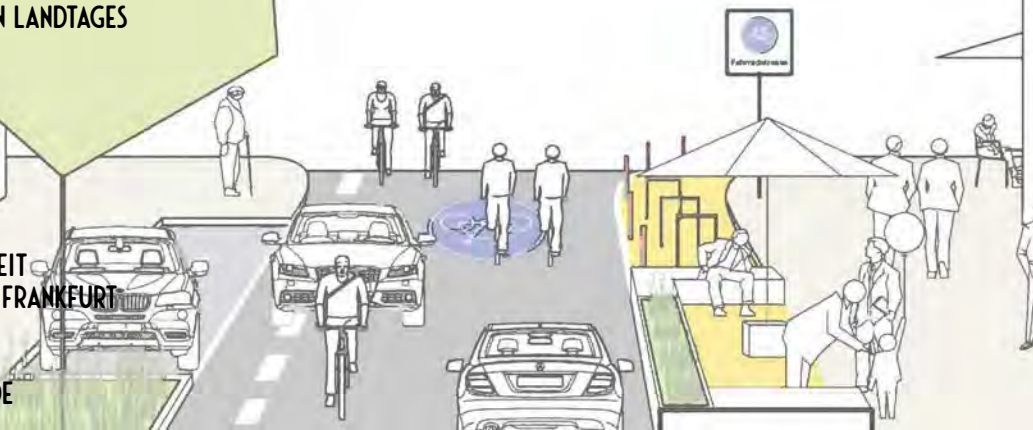


VORTRAG VOR DER ENQUETE-KOMMISSION
– MOBILITÄT DER ZUKUNFT IN HESSEN 2030 –
DES HESSISCHEN LANDTAGES

08.11.2021

ALEXANDER BREIT
RADENTSCHIED FRANKFURT

0173/4266479
ALEX@TTFFM.DE



**DER SCHLÜSSEL ZU GRENZENLOSER FREIHEIT.
DER NEUE BMW 2er ACTIVE TOURER.**





FREIHEIT?

FREIHEIT!



IN BERLIN

1 KILOMETER POP-UP-RADWEG:



KOSTEN: CA. 9.500 €

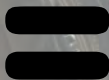
1 KFZ-STELLPLATZ

10 FAHRRADSTELLPLÄTZE

12.5 QUADRATMETER

2.5 METER

5 METER





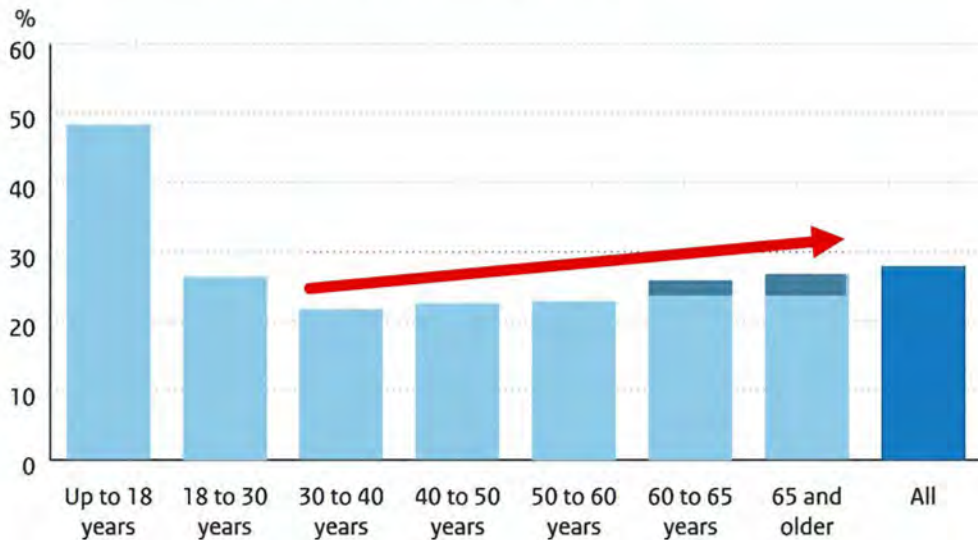
26,3%

DER FRANKFURTER
HAUSHALTE HABEN
KEIN AUTO



DURCHSCHNITTLICHE KOSTEN:
ZWISCHEN 200€ UND 400€
FÜR KLEINWAGEN

Figure 11: Bicycles modal share of trips according to age-class⁶





47%

DER RADFAHRENDEN
FÜHLEN SICH

UNSICHER
IM STRASSENVERKEHR



Linien-
verkehr
frei

Ende



ICH FÜHLE MICH SICHER



Statement: „Ich fühle mich sicher“ je Verkehrsmittelnutzung.

Antwortmöglichkeiten 1 - Stimme zu bis 5 - Stimme nicht zu.

Mittelwertunterschiede zwischen Befragungen nach t-test auf Signifikanz getestet



Linien-
verkehr
frei

Ende

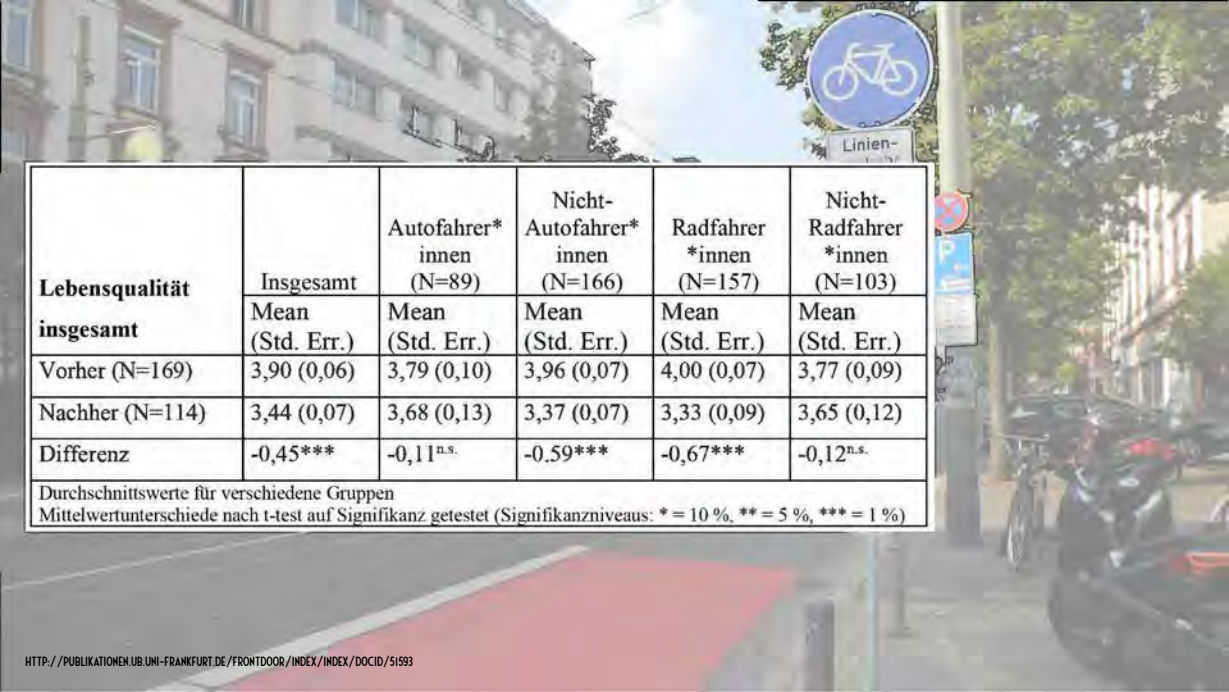




■ deutlich häufiger ■ häufiger ■ gleich geblieben ■ seltener ■ deutlich seltener

Frage: „Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten bei der Nutzung der folgenden Verkehrsmittel auf der Friedberger Landstraße nach den Umbaumaßnahmen verändert?“

Antwortmöglichkeiten von 1 – deutlich häufiger bis 5 – deutlich



Lebensqualität insgesamt	Insgesamt	Autofahrer*innen (N=89)	Nicht-Autofahrer*innen (N=166)	Radfahrer*innen (N=157)	Nicht-Radfahrer*innen (N=103)
	Mean (Std. Err.)	Mean (Std. Err.)	Mean (Std. Err.)	Mean (Std. Err.)	Mean (Std. Err.)
Vorher (N=169)	3,90 (0,06)	3,79 (0,10)	3,96 (0,07)	4,00 (0,07)	3,77 (0,09)
Nachher (N=114)	3,44 (0,07)	3,68 (0,13)	3,37 (0,07)	3,33 (0,09)	3,65 (0,12)
Differenz	-0,45***	-0,11 ^{n.s.}	-0,59***	-0,67***	-0,12 ^{n.s.}

Durchschnittswerte für verschiedene Gruppen
Mittelwertunterschiede nach t-test auf Signifikanz getestet (Signifikanzniveaus: * = 10 %, ** = 5 %, *** = 1 %)



Transition
ow

STRASSE IST

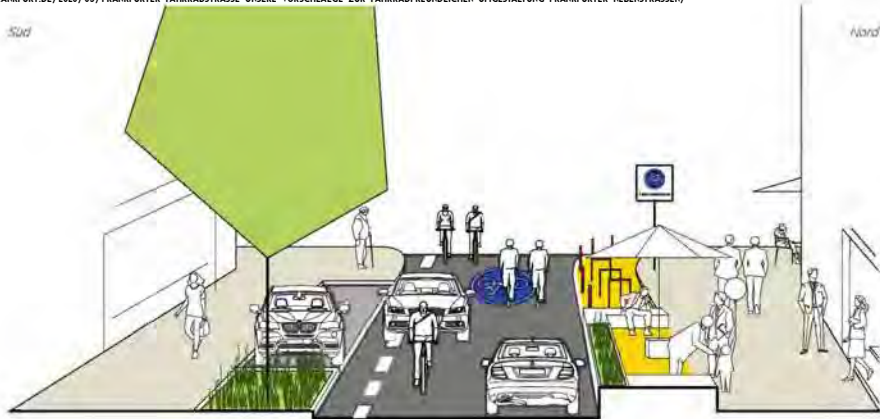
LEBENSRAUM

NICHT VERKEHRSRAUM

FRANKFURTER FAHRRADSTRASSE

1. MULTIFUNKTIONALER VERKEHRSRAUM FÜR VIELE VERKEHRSARTEN
2. AUFENTHALTSFLÄCHE: DAS ÖFFENTLICHE WOHNZIMMER





Gehweg

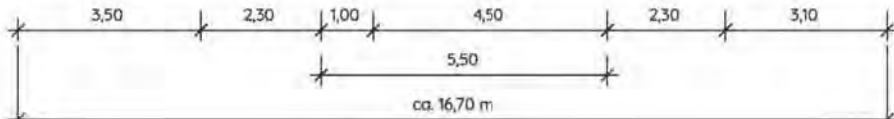
Kurzzeit-
Parken /
Bäume

Sicher-
heits-
trenn-
streifen

Fahrbahn
(Fahrradstraße)

Multi-
funktions-
streifen

Gehweg



Panorama - Frankfurt: SUV gerät außer Kontrolle und schleudert auf Bürgersteig - zwei Tote, zwei Verletzte



In Frankfurt ereignete sich am Samstagnachmittag ein Unfall, bei dem zwei Menschen starben. © 5vision.media/dpa

🗨️ 📷 📱 📺 📧 Veröffentlicht am: 22.11.2020 - 17:09

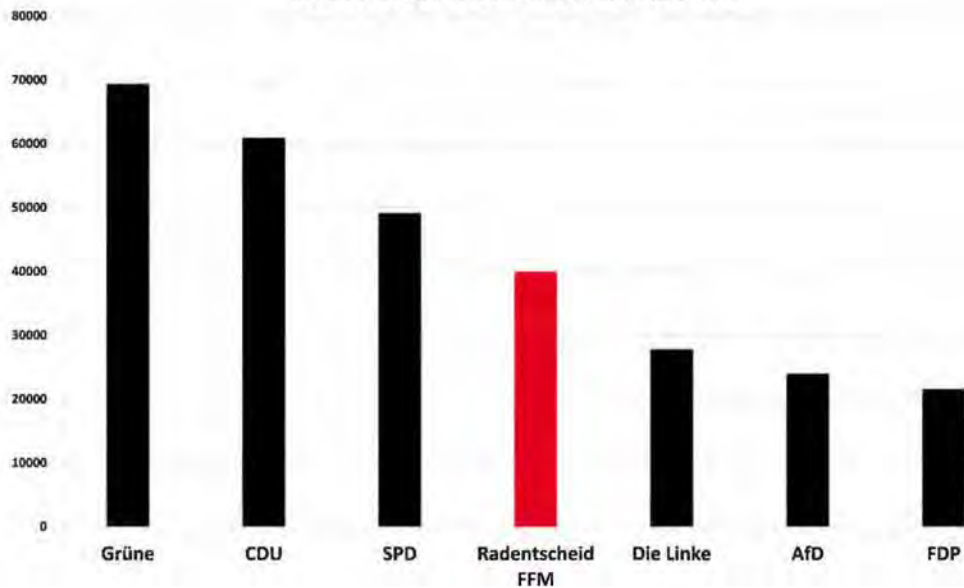
POLIZEI-ERMITTLUNGEN LAUFEN

Horror-Unfall in Frankfurt: SUV gerät außer Kontrolle und schleudert auf Bürgersteig - zwei Tote, zwei Verletzte

 Von Michelle Brey



GESAMTE STIMMEN: LANDTAGSWAHL HESSEN 2018





**VERKEHRS
WENDE
HESSEN**