



HESSISCHER LANDTAG

31. 03. 2022

Kleine Anfrage

Tobias Eckert (SPD) und Nadine Gersberg (SPD) vom 15.02.2022

Geschlechtersensible Verkehrspolitik

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Im Rahmen der 9. Sitzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ wurde die Frage erörtert, ob in der Realität das verkehrliche Denken androzentrisch, also durch einen Fokus auf einem gesellschaftlichen Männlichkeitsmodell orientiert sei. Dies habe unmittelbare Folgen für die Betrachtung von Notwendigkeiten und Normalität. Hierbei stehen demzufolge Abweichungen vom dominierenden Denkmodell unter besonderem Nachweis- und Rechtfertigungsdruck. Um dem entgegenzuwirken wurde eine stärkere Orientierung an einer sogenannten „gender-responsiven Verkehrspolitik“ vorgeschlagen. Seit der UN-Weltfrauenkonferenz 1985 ist das Gender Mainstreaming ein anerkanntes und inzwischen etabliertes Verfahren in politischen Prozessen, welches überdies im Amsterdamer Vertrag sowie in zahlreichen nationalen bzw. bundesstaatlichen Regelungen Rechtsverbindlichkeit erlangt hat. In Bezug auf das oben skizzierte veränderte Regel-Ausnahme-Verhältnis muss nunmehr nicht mehr ein Verstoß gegen das Gebot der Geschlechterneutralität nachgewiesen werden, sondern vielmehr muss regelhaft der Nachweis erbracht werden, dass ein solches Missverhältnis nicht vorliegt. Überdies erwächst Institutionen und Akteuren auf allen Ebenen und in allen Politikbereichen eine Verpflichtung, aktiv zur Beseitigung von Ungleichheiten und von Ungleichheiten erzeugenden Hürden und Denkmodellen beizutragen.

Dabei ist aber eine notwendige Voraussetzung, um einen solchen aktiven Beitrag auch in der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung leisten zu können, zunächst einmal Folgen und Wirkungen auch gender-sensibel abschätzen zu können. Die Hauptverantwortung dafür, die entsprechenden erforderlichen Kompetenzen, Fähigkeiten und Fertigkeiten zu entwickeln und aufzubauen, fällt hierbei den jeweiligen für die Organisationsentwicklung verantwortlichen Führungsebenen zu.

Diese Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung den Ansatz einer gender-responsiven Verkehrspolitik?

Die Implementierung von Gender Mainstreaming im Verkehrswesen bedeutet, dass jede Entscheidung (zur Planung, Bemessung und Gestaltung von Verkehrssystemen und -anlagen, zur Verkehrsinfrastruktur etc.) daraufhin überprüft wird, ob sie der Chancengleichheit zwischen den Geschlechtern hinderlich oder förderlich ist.

Nicht zuletzt durch den aus der Feder des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) stammenden Beschluss der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2021 mit dem Titel „Mobilitätswende geschlechtergerecht gestalten: Gender Mainstreaming als Prinzip einer modernen Verkehrs- und Mobilitätspolitik“ bekennt sich das HMWEVW deutlich zu diesem Prinzip.

Frage 2. Welche Rolle und welche Aufgaben fallen bei Annahme einer Top-down-Richtung für die Sicherstellung einer gender-sensiblen Organisationsentwicklung und dem entsprechenden Kompetenzerwerb dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zu?

Das HMWEVW kann hier auf unterschiedliche Weise wirken - dies geschieht z.B. durch die Vorbildfunktion, die dem Haus als oberste Landesbehörde im Bereich der Gendersensibilität zukommt. Weiterhin setzt sich das HMWEVW z.B. für entsprechende Grundlagendaten ein (vgl. Frage 3), um damit für geschlechterspezifische Unterschiede in der Mobilität zu sensibilisieren und eine valide Grundlage zur Analyse der Situation zu schaffen, die wiederum die Basis der Entwicklung entsprechender Maßnahmen sein kann.

Frage 3. Wie bewertet die Landesregierung die in der in der Sitzung der Enquete-Kommission dargelegte Ansicht, dass zur Erreichung von Zielen einer Verkehrswende und einer verbesserten Mobilität in Hessen im Jahr 2030 auch die institutionelle Verankerung einer gender-sensiblen Verkehrspolitik wünschenswert wären und welche Maßnahmen erachtet sie hierzu als vordringlich?

Das HMWEVW sieht den Aspekt einer gender-sensiblen Verkehrspolitik als wichtigen Baustein für eine nachhaltige Mobilität. Durch die Stärkung des Umweltverbunds und mit explizitem Bezug auf den Aspekt, Mobilität für alle zu gewährleisten, sind auch die gender-relevanten Aspekte mitgedacht. So kommt beispielsweise der barrierefreie Ausbau von Haltestellen nicht nur Menschen mit Rollstuhl zugute, sondern auch Personen mit Rollator oder Kinderwagen: Entscheidend ist, dass eine zukunftsfähige Verkehrspolitik die Chancengleichheit und Erreichbarkeit aller in den Fokus stellt und dass die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, gleich welchen Geschlechts, im Fokus stehen. Ein so geplantes Verkehrssystem kommt letztendlich allen zugute.

Das HMWEVW hat mit dem Fachzentrum für nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM) eine Stelle geschaffen, in der mit dem Ansatz der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) partizipative Prozesse in der Verkehrsplanung deutlich gestärkt werden. Damit können neben Aspekten des Geschlechts auch andere, in bisherigen Prozessen ggf. unterrepräsentierte Bedürfnisse eine bessere Beachtung finden (z.B. ältere Menschen, Kinder, Menschen mit Behinderung, Menschen mit Migrationshintergrund).

Darüber hinaus engagiert sich das HMWEVW für eine gute Datengrundlage (Mobilität in Deutschland (MiD), Mobilität in Zeiten von Corona (Mobicor)), um das Mobilitätsverhalten von Hessinnen und Hessen und sich daraus ergebende Anforderungen zu erkennen und entsprechende Maßnahmen ergreifen zu können.

Frage 4. Wo und in welcher Form werden Aspekte der gender-sensiblen Verkehrsplanung organisatorisch im genannten Ministerium abgebildet? Fanden oder finden zur Sensibilisierung in diesen Fragestellungen Schulungs- oder Fortbildungsmaßnahmen statt?

Als Querschnittsthema ist das Thema grundsätzlich in den Verkehrsabteilungen abgebildet. Eine vertiefende Auswertung der Datensätze hinsichtlich unterrepräsentierter Gruppen befindet sich aktuell in der Konzeption und soll in diesem Jahr durch das FZ-NUM erfolgen. Auch über andere Kanäle versucht das HMWEVW für das Thema zu sensibilisieren, siehe z.B.:

➔ <https://blog.frankfurt-holm.de/beitrag/stadt-und-verkehrsplanung-mussen-familien-und-kinderfreundlicher-werden>.

Frage 5. In welcher Form hat das Ministerium in der Vergangenheit auf nachgeordneten Akteure der Verkehrsplanung und -entwicklung zum Zwecke der Förderung einer gender-sensiblen Verkehrsplanung eingewirkt bzw. wirkt gegenwärtig darauf ein? Gab es hierzu Personalentwicklungsmaßnahmen, Handreichungen oder Informationsmaterialien?

Das HMWEVW versucht vor dem Hintergrund der erhöhten Sichtbarkeit von Frauen bspw. Veranstaltungspodien mit hohen Frauenanteilen zu besetzen und lädt explizit Referentinnen ein, z.B. für Veranstaltungen wie den Hessischen Mobilitätskongress, und bespielt auch selbst mit eigenen Vorträgen das Thema:

➔ <https://www.chancengleichheit.hs-rm.de/de/aktuelles/termine/details/artikel/mobilitaet-im-wandel-mobilitaet-fuer-alle-die-verkehrswelt-aus-gender-perspektive>

Es gilt als unumstritten, dass sich die Mobilität von Frauen und Männern unterscheidet. Vereinfacht dargestellt leitet sich das unterschiedliche Mobilitätsverhalten ab aus den sozialen Rollen, die die Personen im Alltag erfüllen. Öfter gehen Männer täglich (nahe) Vollzeit arbeiten und pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort. Frauen arbeiten im Schnitt viel häufiger Teilzeit und kümmern sich in kürzeren, aber komplexen Wegeketten um sog. Care-Arbeiten (Bringen/Holen, Einkaufen). Daraus leiten sich ungleiche Anforderungen an Mobilität ab (Frauen: kürzere Strecken, mehr Wegeketten, Begleitmobilität, multimodal unterwegs etc.). Selbst bei vollzeiterwerbstätigen Frauen übernehmen diese v.a. in den mittleren Altersstufen i.d.R. noch einen höheren Anteil an Care-Arbeit, was entsprechend Einfluss auf ihr Mobilitätsverhalten hat. Darüber hinaus unterscheiden sich etwa das Sicherheitsempfinden oder auch die Wertung von gestalterischen Aspekten zwischen den Geschlechtern. Daher tragen die drei nachfolgenden Maßnahmen dem Thema gender-sensible Verkehrsplanung Rechnung, auch wenn dies anhand der Überschrift nicht auf den ersten Blick deutlich wird:

1. „Stadterkundungen Fußverkehr“ im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH): Bei den Ortsbegehungen werden Defizite in der bestehenden Infrastruktur ausgemacht und Handlungsansätze für eine gelungene Fußverkehrsförderung aufgezeigt. Schwerpunkte sind u.a. auch die barrierefreie Erreichbarkeit (von ÖPNV-Haltestellen), Umgang mit Gehwegparken, Barrierefreiheit und Aufenthalt im Umfeld von Einrichtungen für Senio-

rinnen und Senioren, wobei auch Personengruppen eingebunden werden, deren Interessen in den Planungsprozessen bislang nicht oder nur wenig Berücksichtigung finden.

2. Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement („Besser zur Schule“): Das Fachzentrum unterstützt Schulen, Schulträger und Kommunen dabei die Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg eigenständiger und sicherer zu gestalten. Dazu werden z.B. auf Kreisebene sogenannte Schulwegpläne aufgestellt, die zu einer erhöhten Selbständigkeit der Kinder führt. Diese wiederum kann dazu beitragen, dass die oben beschriebene Care-Arbeit verlagert wird oder entfällt, sodass das Schulische Mobilitätsmanagement indirekt zu einer Entlastung der Person führt, die das Kind zuvor auf dem Schulweg begleitet hat oder begleiten musste.
3. Esmartec Action Plan: Das FZ-NUM hat im Rahmen eines Interreg-Projektes einen Action Plan entwickelt, in Rahmen dessen ein Schulungsangebot und Informationsmaterialien für Marketing und Beteiligung in Verkehrsplanungsprozessen für die Kommunen erarbeitet und durchgeführt werden. Auch die Einbindung von Personengruppen, die in bisherigen Verkehrsplanungsprozessen unterrepräsentiert sind, wird Thema des Angebots sein.

Frage 6. Hat das Ministerium im Zeitraum von 2014 bis heute bezüglich aktuell gültiger Gesetze oder untergesetzlicher Normen und Regelwerke eine „Genderwirkungsprüfung /Gender Impact Assessment (GIA)“ vorgenommen und – falls ja – mit welchen Ergebnissen?

Die Gemeinsame Geschäftsordnung der Ministerien des Landes Hessen (GGO) bekennt sich zum Thema Chancengleichheit von Frauen und Männern: Die Ministerien, die Staatskanzlei und die Landesvertretung legen ihren Entscheidungen das Leitprinzip der Europäischen Union zur Chancengleichheit von Frauen und Männern (Gender Mainstreaming) zu Grunde. Bei jeder Gesetzesänderung und Regierungsverordnung wird im Rahmen der Kabinetttvorlage diesem Grundsatz Rechnung getragen.

Wiesbaden, 24. März 2022

Tarek Al-Wazir