

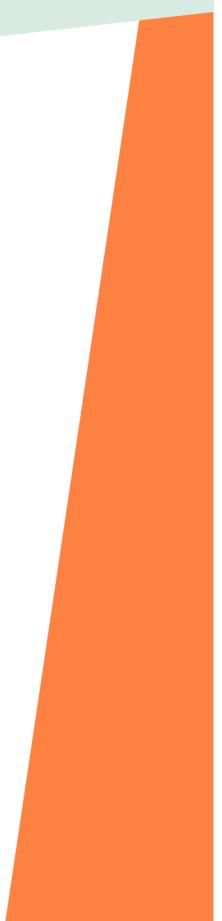
Expertise für den Vierten Gleichstellungsbericht der
Bundesregierung

Geschlechtergerechte Gestaltung eines Bundesmobilitätsgesetzes (BuMoG)

Katja Bagge / Kerstin Schmidt / Gisela Stete / Jan Werner

unter Mitarbeit von Muriel Kelpin / Johannes Poppe

Vierter
Gleichstellungs-
bericht



Impressum

Dieses Dokument wurde im Auftrag der Sachverständigenkommission für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung erstellt. Der Inhalt des Dokuments wird vollständig von den Autor*innen verantwortet und spiegelt nicht notwendigerweise die Position der Sachverständigenkommission wider.

Alle Internetquellen, die in der Publikation genannt werden, wurden am 11.09.2024 zuletzt geprüft.

Herausgeberin

Geschäftsstelle Vierter Gleichstellungsbericht
der Bundesregierung
Bundesstiftung Gleichstellung
Karl-Liebknecht-Str. 34
10178 Berlin
www.gleichstellungsbericht.de

Stand: August 2024

Erscheinungsjahr: 2025

Die Autor*innen Gisela Stete und Johannes Poppe haben die Expertise im Rahmen ihrer Tätigkeit bei StetePlanung erstellt.

Die Autor*innen Katja Bagge, Kerstin Schmidt, Dr. Jan Werner, Muriel Kelpin und Lara Eiser haben die Expertise im Rahmen ihrer Tätigkeit bei der KCW GmbH erstellt.

Zitierhinweis

Bagge, Katja/Schmidt, Kerstin/Stete, Gisela/Werner, Jan/Kelpin, Muriel/Poppe, Johannes/Eiser, Lara (2025): Geschlechtergerechte Gestaltung eines Bundesmobilitätsgesetzes (BuMoG). Expertise für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung, Berlin: Bundesstiftung Gleichstellung.

Umschlaggestaltung

www.zweiband.de

Inhalt

Überblick über das Gutachten	7
1 Anlass und Hintergrund	9
1.1 Einführung in den Mobilitätsbegriff	9
1.2 Einführung gendergerechte Mobilitätsplanung	10
1.2.1 Begriffsklärung Gender	10
1.2.2 Genderspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten	10
1.2.3 Ziele einer gendergerechten Mobilitätsplanung	12
1.2.4 Anforderungen an eine gendergerechte Mobilitätsplanung	13
1.3 Fragestellungen des Gutachtens	15
2 Überblick Bundesmobilitätsgesetz (BuMoG)	15
2.1 Anlass für ein Bundesmobilitätsgesetz	15
2.1.1 Bedarf einer zielorientierten, integrierten Planung auf Bundesebene	15
2.1.2 Systemebene als Dreh- und Angelpunkt integrierter Planung	16
2.2 Konzeption, Regelungsinhalte und Prozesse des BuMoG	17
2.2.1 Aufbau des BuMoG	17
2.2.2 Zweck des BuMoG	17
2.2.3 Ziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr	18
2.2.4 Überblick Akteur*innen und Instrumente	20
2.2.5 Planung von Mobilität und Verkehr auf Bundesebene	21
2.2.6 Auswirkungen auf Länder und Kommunen	22
3 Möglichkeiten einer geschlechtergerechten Mobilitätsgestaltung	24
3.1 Rechtsrahmen aus planungspraktischer Perspektive	24
3.1.1 Allgemeine Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene	24
3.1.2 Sachstand zum Straßenverkehrsrecht	25
3.2 Handlungsfelder	26
3.2.1 Regionalplanung/Regionale Nahverkehrsplanung	27
3.2.2 Bauleitplanung	29
3.2.3 Kommunale Mobilitätsplanung	31
3.2.4 Infrastruktur von Verkehrsanlagen	33
3.2.5 Gestaltung des öffentlichen Raums	34
3.2.6 Barrierefreiheit	35
3.2.7 Sicherheit	36
3.2.8 Beteiligung	37
3.2.9 Datengrundlage	37
3.3 Instrumente und Akteur*innen	38
3.4 Zusammenfassung	40

4	Genderbelange im Bundesmobilitätsgesetz	54
4.1	Prinzip der integrierten Planung	54
4.2	Leitziele	55
4.2.1	Mobilitätssicherung (§ 4)	55
4.2.2	Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen (§ 5)	56
4.2.3	Klimaschutz und Energieeffizienz (§ 6)	56
4.2.4	Verkehrssicherheit (§ 7)	56
4.2.5	Gesundheitsschutz (§ 8)	58
4.2.6	Umweltschutz (§ 9)	58
4.2.7	Sozialverträglichkeit (§ 10)	58
4.2.8	Lebenswerte Städte und Regionen (§ 11)	59
4.3	Ziel- und Prozessebene	59
4.4	Analyse der Instrumente des BuMoG mit Blick auf ihre Eignung zur Verankerung von geschlechtergerechter Mobilität	62
4.4.1	Bundesmobilitätsplan	62
4.4.2	Fördermittel nur bei Zielerreichung	62
4.4.3	Forschung	63
4.4.4	Beteiligung	63
4.4.5	Verbindlichkeit der Instrumente und der Zielerreichung	63
4.4.6	Monitoring	63
4.4.7	Finanzierung	64
5	Handlungsempfehlungen	64
5.1	Vorschläge zur Weiterentwicklung der Gesetzesvorlage des BuMoG	65
5.2	Leitfaden zur Nutzung der Instrumente des BuMoG im Sinne einer gendergerechten Planung	66
5.3	Alternativen	80
Anhang		87
A 1	Berücksichtigung von Genderbelangen in den Nahverkehrsgesetzen der Bundesländer	87
A 2	Kernergebnisse Expertinneninterviews	92
A 2.1	Interview mit Prof. Dr. Dana-Sophia Valentiner, Uni Rostock am 19.06.2024	92
A 2.2	Interview mit Katja Striefler, Region Hannover am 25.06.2024	95
A 2.3	Interview mit Uta Bauer, Deutsches Institut für Urbanistik am 28.06.2024	98

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einflussfaktoren auf Mobilitätsbedürfnisse und Verkehr	9
Abbildung 2: Merkmale einer Gendergeprägten Mobilität	11
Abbildung 3: Integrierter BMP im Verhältnis zum sektoralen BVWP	16
Abbildung 4: Leitziele für die Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr	19
Abbildung 5: Ziel- und Prozessebene integrierter Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung nach BuMoG	19
Abbildung 6: Übersicht Handlungsfelder einer geschlechtergerechten Mobilitätsgestaltung	27
Abbildung 7: Planungsinstrumente. Eigene Darstellung StetePlanung, auf Grundlage des Handlungsleitfadens der SRL	38
Abbildung 8: Integrationsdimensionen des Bundesmobilitätsplans	55

1 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gemäß BuMoG relevante Akteur*innen und Instrumente	21
Tabelle 2: Planungsinstrumente	39
Tabelle 3: Übersicht Handlungsfelder	42
Tabelle 4: Wirkungsbeispiel Leitziel Mobilitätssicherung	60
Tabelle 5: Wirkungsbeispiel Leitziel Verkehrssicherheit	61
Tabelle 6: Wirkungsbeispiel Leitziel Sozialverträglichkeit	61
Tabelle 7: Handlungsempfehlung 1 – Beteiligung und Entscheidungsgremien	65
Tabelle 8: Handlungsempfehlung 2 – Beteiligung und Entscheidungsgremien	65
Tabelle 9: Handlungsempfehlung 3 – Verbesserung der Datengrundlage	66
Tabelle 10: Handlungsempfehlung 4 – Verbesserung der Datengrundlage	66
Tabelle 11: Handlungsempfehlung 5 – Genderspezifischer Umsetzungsziele und Maßnahmen	67
Tabelle 12: Handlungsempfehlung 6 – integrierte Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung	68
Tabelle 13: Handlungsempfehlung 7 – Integrierte Planung: Nutzungsmischung	69
Tabelle 14: Handlungsempfehlung 8 - Integrierte Planung: ÖPNV-Erschließung	70
Tabelle 15: Handlungsempfehlung 9 – Integrierte Planung: Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion	71
Tabelle 16: Handlungsempfehlung 10 – Stärkung Umweltverbund: Erhöhung des Modal Split-Anteils	72
Tabelle 17: Handlungsempfehlung 11 – Stärkung Umweltverbund: modale Integration	73
Tabelle 18: Handlungsempfehlung 12 – Stärkung Umweltverbund: Fuß- und Radverkehrsanlagen	74
Tabelle 19: Handlungsempfehlung 13 – Reduktion von Luftschaadstoff- und Lärmbelastung	75
Tabelle 20: Handlungsempfehlung 14 – Barrierefreiheit	76
Tabelle 21: Handlungsempfehlung 15 – Sicherheit	77
Tabelle 22: Handlungsempfehlung 16 – Schulwege: Verkehrssicherheit & Mobilitätsmanagement ..	78
Tabelle 23: Handlungsempfehlung 17 – Beteiligung und Entscheidungsgremien	78
Tabelle 24: Handlungsempfehlung 18 – Monitoring des BMP	79
Tabelle 25: Handlungsempfehlung 19 – Richtlinien und Regelwerke	79

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz	i. V. m	in Verbindung mit
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	Kfz	Kraftfahrzeug
Art.	Artikel	KMP	Klimamobilitätsplan
BauGB	Baugesetzbuch	LBO	Landesbauordnung
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz	Lkw	Lastkraftwagen
BMP	Bundesmobilitätsplan	LPIG	Landesplanungsgesetz
bspw.	beispielsweise	LSA	Lichtsignalanlage
BVMP	Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan	MIV	Motorisierter Individualverkehr
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	Nr.	Nummer
bzw.	beziehungsweise	NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ca.	circa	NVP	Nahverkehrsplan
d. h.	das heißt	o. g.	oben genannt
DIN	Deutsches Institut für Normung	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
etc.	et cetera	Pkw	Personenkraftwagen
e. V.	eingetragener Verein	RAST	Richtlinie für Anlagen von Stadtstraßen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.	ROG	Raumordnungsgesetz
FGÜ	Fußgängerüberweg	sog.	sogenannt
FSA	Fußgängerschutzanlage	StVG	Straßenverkehrsgesetz
gem.	gemäß	StVO	Straßenverkehrsordnung
GG	Grundgesetz	SUP	Strategische Umweltprüfung
ggf.	gegebenenfalls	SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung	u. a.	unter anderem
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
Hg.	Herausgeber	v. a.	vor allem
inkl.	inklusive	VEP	Verkehrsentwicklungsplan
insb.	insbesondere	vgl.	vergleiche
i. d. R.	in der Regel	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
		z. B.	zum Beispiel

Überblick über das Gutachten

Mobilität geschlechtergerecht zu gestalten ist eine anspruchsvolle Aufgabe, auf gesellschaftlicher, fachlicher und rechtlicher Ebene gleichermaßen. Es bedeutet, die unterschiedlichen Auswirkungen von räumlichen, strukturellen und ökonomischen Rahmenbedingungen auf Personen aller Geschlechter in ihren unterschiedlichen sozialen Rollen und unter Berücksichtigung intersektionaler Belange zu berücksichtigen. Dies sicherzustellen ist insbesondere verkehrsrechtlich eine Herausforderung. Das derzeitige Verkehrsrecht besteht aus vielen Einzelgesetzen, die nicht miteinander in Bezug stehen, keine Koordination vorsehen und keine Verkehrsträgerübergreifende Umsetzung bei Zielen, Strategien und Maßnahmen beinhalten. Der Fokus liegt auf der Regelung technischer Fragen. Des Weiteren besteht Koordinationsbedarf mit der Siedlungsentwicklung, was gerade aus Gendersicht von hoher Bedeutung ist.

Im Februar 2022 hat der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) als Beitrag zur rechtspolitischen Diskussion den Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes (BuMoG) vorgelegt. Ausgangspunkt für diese Untersuchung ist der Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes von Prof. Dr. Georg Hermes (Goethe-Universität Frankfurt am Main), Prof. Dr. Urs Kramer (Universität Passau) und Dr. Holger Weiß (W2K Rechtsanwälte), der im Auftrag des Verkehrsclubs Deutschland e. V. (VCD) erarbeitet und im Februar 2022 veröffentlicht wurde.

Aufgabe der vorliegenden Expertise ist es, das Leitziel einer umfassenden Berücksichtigung von Genderbelangen zu konkretisieren, die relevanten Handlungsfelder und Instrumente zu identifizieren und die Möglichkeiten und Grenzen aufzuzeigen, wie dies im Gesamtzusammenhang und integriert rechtlich fixiert werden kann. Der Entwurf des Bundesmobilitätsgesetz (BuMoG) wurde dahingehend untersucht, inwieweit Genderbelange bereits berücksichtigt sind, und der Gesetzentwurf weiterentwickelt werden muss, um geschlechtergerechte Mobilität in Deutschland flächendeckend umzusetzen, strukturell abzusichern und zu verstetigen.

In **Kapitel 1** der Expertise werden zunächst die Grundlagen hinsichtlich Begrifflichkeiten, den Merkmalen einer gendergeprägten Mobilität und die räumlich-strukturellen Rahmenbedingungen dargelegt. Dabei wird auf vorliegenden Erkenntnissen zu Genderbelangen in der Stadt- und Verkehrsplanung aufgebaut und die Faktoren der Geschlechterrollen und die im Zusammenhang mit der Care-Arbeit und der damit induzierten Mobilität relevanten Gruppen identifiziert. Die definierten Ziele und Anforderungen an eine gendergerechte Mobilitätsplanung dienen als Grundlage für die nachfolgende Analyse des BuMoG. [verantwortlich: StetePlanung, KCW]

Kapitel 2 gibt einen Überblick zu dem Gesetzentwurf des BuMoG. Erläutert werden die Konzeption, Ziele, Regelungsinhalte und Prozesse des BuMoG sowie die Auswirkung der gesetzlichen Änderungen auf die Planung von Mobilität und Verkehr auf den Ebenen des Bundes, der Länder und Kommunen. [verantwortlich: KCW¹]

In **Kapitel 3** wird der Frage nachgegangen, welche Handlungsfelder aus planungspraktischer Perspektive relevant sind, was Fachplanung leisten muss, damit die Anforderungen an eine geschlechtergerecht

¹ Teile der in diesem Kapitel dargestellten Inhalte sind einem früheren Gutachten der KCW GmbH entnommen (Werner et al. 2023).

gestaltete Mobilität berücksichtigt werden und welche Ebenen im Planungs- und Verkehrsrecht (Bund, Land, Kommune) zu adressieren sind. Des Weiteren wird geprüft, wie die für Verwaltung relevante Ermächtigungsgrundlage der Straßenverkehrsgesetzgebung (StVG und StVO) ertüchtigt werden muss, um eine gendergerechte Ausgestaltung des Verkehrssystems zu ermöglichen. Zur Vertiefung werden leitfadengestützte Interviews mit Expertinnen durchgeführt. Mit Blick auf die Verantwortlichkeitsebene werden die wesentlichen Instrumente auf der konzeptionellen und der operativen Ebene herausgefiltert. In der Zusammenfassung werden Chancen und Herausforderungen aus planungs-praktischer Perspektive dargelegt, die bei der Umsetzung einer geschlechtergerechten Gestaltung von Mobilität unterstützend oder hemmend wirken könnten sowie der Bezug zum BuMoG hergestellt. [verantwortlich: StetePlanung]

Kapitel 4: Der Gesetzentwurf wurde unter Bezugnahme auf die Leitziele des BuMoG auf die Berücksichtigung von Genderbelangen untersucht; die Instrumente des BuMoG mit Blick auf ihre Eignung zur Verankerung von geschlechtergerechter Mobilität bewertet. In der Ausarbeitung wird verdeutlicht, dass geschlechtergerechte Mobilität zwar kein eigenständiges Leitziel im VCD-Entwurf ist, jedoch aus den Leitzielen abgeleitet werden kann. Um wirksam als Ziel verfolgt zu werden, müssen die Aspekte geschlechtergerechter Mobilität aus den abstrakten Leitzielen zu konkreten, messbaren und terminierten Umsetzungszielen im Rahmen eines integrierten Planungsansatzes „übersetzt“ werden. Dieses Vorgehen wird auf der Ziel- und Prozessebene erläutert und anhand von Beispielen für eine Umsetzung auf der planungspraktischen Ebene veranschaulicht. [verantwortlich: KCW]

Kapitel 5: Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den Kapiteln 2 bis 4 haben wir Handlungsempfehlungen und konkrete Änderungsvorschläge sowohl für die Weiterentwicklung der Gesetzesvorlage des BuMoG in Bezug auf Genderbelange erarbeitet als auch im Sinne eines Leitfadens zur Nutzung der Instrumente des BuMoG für eine gendergerechten Mobilitätsplanung. [verantwortlich: KCW, StetePlanung]

1 Anlass und Hintergrund²

1.1 Einführung in den Mobilitätsbegriff

Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung zur Teilhabe am sozialen, wirtschaftlichen und politischen Leben in unserer Gesellschaft und essenzielle Grundlage für Lebensqualität. Mobilität bedeutet Beweglichkeit (räumlich oder sozial) und beinhaltet auf räumlicher Ebene die täglichen Bewegungen von Personen und Gruppen (Lenz 2018: 1544). Mobilität meint die Fähigkeit, verschiedene Ziele für gewünschte Zwecke in einer bestimmten Zeit zu erreichen (Deiters 2001). Demgegenüber ist Verkehr zu verstehen als die realisierte Ortsveränderung zwischen verschiedenen Räumen (Lenz 2018: 1544). Mobilität an sich ist nicht an ein bestimmtes Verkehrsmittel gebunden. Mobil sein können Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV und dem Kfz. Durch Nutzung des Home-Office oder Wahrnehmung von Dienstleistungen im Internet (z. B. Online-Shopping) können Menschen im Sinne einer *digitalen Mobilität* auch ohne eine tatsächliche Ortsveränderung mobil sein (Suckow/George 2023: 4 ff.).

Typische Kennwerte für die Mobilität von Menschen sind das *Verkehrsaufkommen*, d. h. die Anzahl der zurückgelegten Wege sowie die *Verkehrsleistung*, gemessen in Personenkilometer, beides meist pro Tag bestimmt (Lenz 2018: 1548). Um Erkenntnisse über die Verkehrsmittelnutzung zu erlangen, wird der *Modal Split* betrachtet, d. h. die prozentuale Verteilung von Verkehrsaufkommen oder Verkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsmittel (ebd.).

Die Ursachen für die Entstehung von Mobilitätsbedürfnissen und Verkehr sind komplex und vielfältig (Wittowsky 2004), eine Auswahl der Einflussgrößen ist in Abbildung 1 dargestellt.

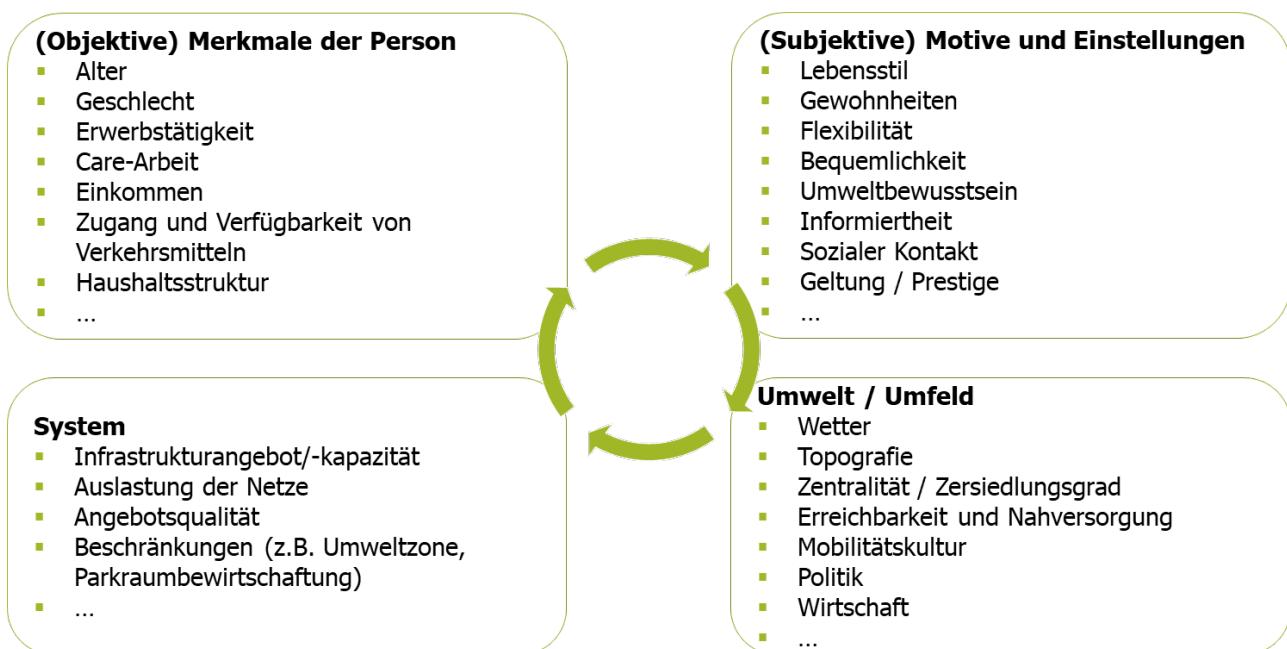


Abbildung 1: Einflussfaktoren auf Mobilitätsbedürfnisse und Verkehr (KCW/StetePlanung auf Basis von Wittowsky 2004, TU Dresden 2021)

² verantwortlich: StetePlanung, KCW

1.2 Einführung gendergerechte Mobilitätsplanung

1.2.1 Begriffsklärung Gender

Der Begriff *Gender* wird im Englischen für das soziale Geschlecht von Personen verwendet und beschreibt die gesellschaftlich geprägte und individuell erlernte Geschlechterrolle (BMZ 2024). Diese Geschlechterrolle wird durch die Organisation einer Gesellschaft und die in ihr geltenden Normen und Werte bestimmt, damit sind die Rollen wandelbar (ebd.).

Im Sinne dieses Berichts bezieht sich der Begriff *gendergerecht* vor allem auf unterschiedliche Bedürfnisse der Geschlechter in ihren sozialisierten Rollen. Weiter gefasst geht es bei einer *gendergerechten Mobilitätsplanung* darum, „allen Menschen insbesondere unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit und persönlichen Mobilitätseinschränkungen eine angemessene, alltagstaugliche Mobilität zu gewährleisten“ (§ 4 Abs. 1 BuMoG).

1.2.2 Genderspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten

In Abbildung 1 wurde bereits eine Auswahl von Einflussfaktoren auf Mobilitätsbedürfnisse und dem daraus resultierenden Mobilitätsverhalten dargestellt. Viele dieser Faktoren sind wiederum vom Gender abhängig, z. B. der Pkw-Zugang, die finanziellen Möglichkeiten (siehe unten) oder das Umweltbewusstsein (UBA 2022). Nicht in Abbildung 1 genannt sind die Mobilitätsbedürfnisse, die basierend auf der Rollenverteilung innerhalb der Familie³ entstehen. Dies betrifft vor allem diejenigen Mobilitätsbedürfnisse, die im Kontext mit der Erledigung von Care-Arbeit stehen. *Care-Arbeit* (auch „Sorgearbeit“) umfasst unbezahlte Arbeit im eigenen Haushalt, in der Pflege und Erziehung von Kindern bzw. kranken oder älteren Familienangehörigen sowie bezahlte Tätigkeiten in der Pflege, der Kinderbetreuung oder der Sozialen Arbeit (Gärtner 2024: 2). Im Rahmen dieses Gutachtens wird der Begriff im Kontext unbezahlter Care-Arbeit verwendet.

Allgemein lässt sich sagen, dass die Betrachtung von Gender nicht nur die Sicht auf die einzelnen Individuen, sondern auch auf die gesellschaftlichen Strukturen und die gesellschaftlichen, institutionellen und politischen Rahmenbedingungen umfasst, die die Rollen und ihre Ausgestaltung prägen und verstärken.

Die Einflussfaktoren genderspezifischer Unterschiede in der Mobilität lassen sich unterteilen in **soziokulturelle** und **ökonomische Faktoren**.

Relevante **soziokulturelle Faktoren** sind insbesondere die **Geschlechterrollen** und Unterschiede im **Sicherheitsgefühl**.

Die Aufteilung von Erwerbs- und Care-Arbeit innerhalb von Familien wird in erheblichem Maß von gesellschaftlich geprägten Rollenbildern bestimmt. Frauen verrichten im Durchschnitt 44 % mehr unbezahlte Sorgearbeit als Männer (Destatis 2024b) und arbeiten häufiger in Teilzeit (Bundesagentur für Arbeit 2023: 9).

Menschen, die Erwerbsarbeit, Haus- und Versorgungsarbeit miteinander verbinden wollen und/oder müssen, sind verkehrlich stark belastet. Durch die Mehrfachbelastung entsteht ein erhöhter Mobilitäts-

³ Der Begriff „Familie“ umfasst im Kontext dieses Gutachtens auch familienähnliche Strukturen in sozialen Netzwerken wie z. B. der Nachbarschaft, innerhalb von Freundschaften oder innerhalb des Haushalts.

zwang, ein größerer Zeitdruck sowie eine komplexere Verteilung der Wegezwecke durch einen höheren Anteil an Einkaufs- und Begleitwegen (Nobis/Kuhnimhof 2018: 64). Das führt zu spezifischen Mobilitätsmustern in Form von komplexen Wegeketten, bei denen verschiedene Tätigkeiten kombiniert werden (vgl. auch Abbildung 2). Dass der Großteil der Care-Arbeit von Frauen erledigt wird (Destatis 2024b), führt dazu, dass Frauen durchschnittlich mehr Wege pro Tag zurücklegen als Männer (Gerike et al. 2020: 12 f.), die insgesamt zurückgelegte Strecke ist jedoch niedriger (Nobis/Kuhnimhof 2018: 51). Das liegt am regelmäßigen Aufsuchen von Zielen im Zusammenhang mit Care-Arbeit (z. B. Kinderbetreuung, Schule, Pflegeeinrichtungen, ärztliche Versorgung, Einkaufsmöglichkeiten), welche häufig im näheren Umfeld des Wohnortes liegen. So werden Kinder im Vorschulalter überwiegend von ihren Müttern begleitet, die Begleitquote liegt bei fast 70 % (BMVI 2015: 14).

Genderspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten ergeben sich auch aus Unterschieden im Sicherheitsgefühl. Durchschnittlich fühlen sich Frauen nachts in der Öffentlichkeit deutlich unsicherer als Männer, dies zeigt sich im Mobilitätskontext darin, dass sich nur 33 % der Frauen nachts in öffentlichen Verkehrsmitteln sicher fühlen (Birkel et al. 2023: VIII). Negative Erfahrungen prägen das Mobilitätsverhalten und führend häufig zur Vermeidung von Räumen, die als unsicher empfunden werden, beispielsweise wegen schlechter Beleuchtung, fehlender Ausweichmöglichkeiten oder unübersichtlicher Gestaltung (Birke et al. 2020: 152).

Frauen arbeiten häufiger in Teilzeit-Erwerbsarbeit und in geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen und erhalten im Schnitt weniger Lohn als Männer (Bundesagentur für Arbeit 2023: 6 ff.; Destatis 2024a). Besonders hoch ist das Armutsriskiko für Frauen mit Beeinträchtigungen, Frauen mit Migrationshintergrund und Geflüchtete (NAK 2017: 12). Diese **ökonomischen Faktoren** beeinflussen die Möglichkeiten der Wohnort- und Verkehrsmittelwahl und damit die Mobilität.

Eine gendergerechte Mobilitätsplanung berücksichtigt demnach die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse, die sich aus der Ausübung von Rollen ergeben sowie das geschlechtsabhängig unterschiedliche Sicherheitsempfinden unter Berücksichtigung der strukturellen ökonomischen Faktoren.

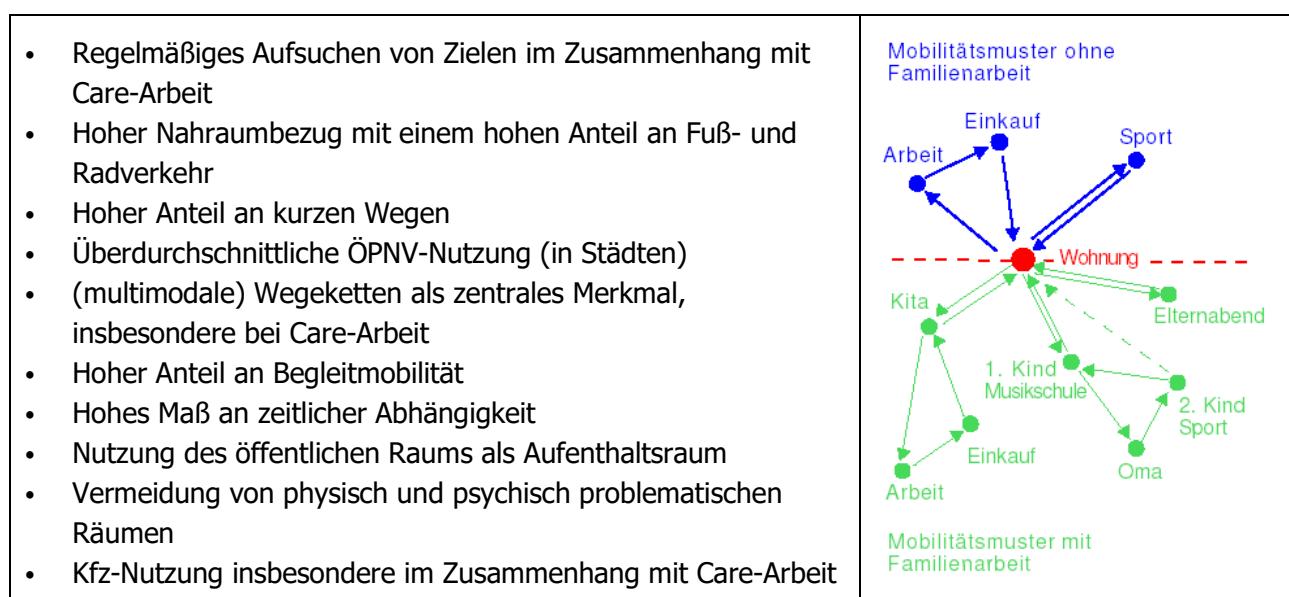


Abbildung 2: Merkmale einer Gendergeprägten Mobilität (StetePlanung)

1.2.3 Ziele einer gendergerechten Mobilitätsplanung

Gleichberechtigung ist in Artikel 3 des Grundgesetzes verankert, dort heißt es:

- (1) Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich.
- (2) Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin.
- (3) Niemand darf wegen seines Geschlechtes [...] benachteiligt oder bevorzugt werden. [...]

Auf Europäischer Ebene wurde 1997 im Amsterdamer Vertrag das Prinzip der Geschlechtergerechtigkeit rechtlich verankert und die systematische Einbeziehung der Geschlechterperspektive in alle Politikfelder als verbindliche Vorgabe festgelegt (Abels 2020). Auch die Bundesrepublik Deutschland hat sich 2000 dazu verpflichtet, dies als Leitprinzip anzuerkennen (FGSV 2024: 2). Damit sind alle Bundesressorts verpflichtet, Geschlechtergerechtigkeit in Gesetzgebungsprozessen zu berücksichtigen. Dies betrifft auch den Verkehrssektor und die damit verbundenen gesetzlichen Vorgaben und Handlungsfelder. (Wittowsky 2024: 660 f.)

Als **Leitziel** kann in diesem Kontext auf der Grundlage des Positionspapiers „Gender-Mainstreaming in der FGSV“ (FGSV 2024) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) formuliert werden:

Geschlechtergerecht gestaltete Mobilität bedeutet, dass alle Entscheidungen im Bereich Mobilität/Verkehr daraufhin überprüft werden, ob sie der Chancengleichheit der Geschlechter in ihren jeweiligen sozialen Rollen hinderlich oder förderlich sind und dass die daraus resultierenden Bedürfnisse aktiv mitgedacht und die daraus resultierenden Anforderungen berücksichtigt werden. Dazu gehören Entscheidungen zur Bemessung von Verkehrssystemen und Verkehrsanlagen, zu Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangeboten, zu verkehrsrechtlichen Regelungen, zur Gestaltung von öffentlichen Räumen sowie Entscheidungen zur Raum- und Siedlungsentwicklung und zu Nutzungsstrukturen.

Während die Gender-Dimension ein guter Ansatzpunkt für eine gerechte Mobilitätsplanung ist, werden Mobilitätsbedürfnisse jedoch auch von vielen weiteren Faktoren beeinflusst (vgl. Abbildung 1). Diese wiederum sind auch abhängig von gesellschaftlich etablierten Machtverhältnissen und deren Wirkung, z. B. in Form von Diskriminierungsformen wie Ableismus, Klassismus, Rassismus und sozioökonomischen Diskriminierungen (FGSV 2024: 5). Um dies zu berücksichtigen und die Bedürfnisse aller Menschen in den Blick zu nehmen, wird im Rahmen dieses Gutachtens deshalb Gendergerechtigkeit mit Blick auf § 4 Abs. 1 BuMoG betrachtet:

Allen Menschen soll insbesondere unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit und persönlichen Mobilitätseinschränkungen eine angemessene, alltagstaugliche Mobilität gewährleistet werden.

1.2.4 Anforderungen an eine gendergerechte Mobilitätsplanung

Aus den genderspezifischen Unterschieden im Mobilitätsverhalten und den Zielen einer gendergerechten Mobilitätsplanung leiten sich Maßnahmen und Planungsprinzipien als Anforderungen an eine gendergerechte Mobilitätsplanung ab. Diese umfassen die Sicherstellung einer differenzierten Datengrundlage, die Berücksichtigung einer gendergerechten Siedlungsentwicklung sowie genderspezifischer Unterschiede in den Mobilitätsmustern, der spezifischen Anforderungen an Barrierefreiheit und Sicherheit sowie der sozioökonomischen Faktoren und die Gestaltung von Partizipation und Mitbestimmung.

1.2.4.1 Sicherstellung einer Datengrundlage

Voraussetzung für ein Monitoring der Ziele einer gendergerechten Mobilitätsplanung, wie sie beispielsweise in Kapitel 1.2.3 formuliert sind, ist die Verfügbarkeit einer ausreichend differenzierten Datenbasis. Für den Aufbau einer solchen Datenbasis sollten die Mobilitätsbedürfnisse und -muster entsprechend der in § 4 Abs. 1 BuMoG benannten Faktoren, d. h. nach Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit und persönlichen Mobilitätseinschränkungen, erhoben und ausgewertet werden. Um Veränderungen über die Zeit festzustellen, müssen die Daten in regelmäßigen Intervallen erhoben werden.

1.2.4.2 Integration von Siedlungs-, Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung

Eine schlechte Erreichbarkeit von Orten der Erwerbsarbeit, der Betreuung, der Bildung und der Versorgung durch weite Entfernung und Monostrukturen u. a. in Form von reinen Wohngebieten ohne Versorgungsinfrastruktur oder die Konzentration von Versorgungsinfrastruktur in Gebieten ohne ÖPNV-Anschluss resultiert in einer geringeren Vereinbarkeit von bezahlter und unbezahlter Arbeit, was die Aufnahme von Erwerbstätigkeit nicht oder nur in geringem Umfang möglich macht. Daher kommt der Integration von Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung eine wesentliche Rolle in der Sicherstellung von Gendergerechtigkeit zu. Räume und Siedlungsentwicklung müssen mit geschlechtsspezifischen Rollen, Mobilitäts- und Nutzungsmustern verknüpft werden und die Berücksichtigung von Care-Aufgaben explizit fokussieren (Huning et al. 2021: 9 ff.).

1.2.4.3 Berücksichtigung genderspezifischer Unterschiede in den Mobilitätsmustern

Wie bereits in Kapitel 1.2.2 beschrieben wurde, lassen sich genderspezifische Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl und in den Mobilitätsmustern beobachten. Diese müssen im Sinne einer gendergerechten Mobilitätsplanung berücksichtigt werden.

Durch die **Vernetzung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten** können Care-Arbeits-typische komplexe Wegeketten leichter genutzt werden.

Dem Fuß- und Radverkehr kommt eine hohe Bedeutung für das Erreichen naheliegender Ziele zu. Im Rahmen der Care-Arbeit betrifft dies beispielsweise oft das Bringen und Holen von Kindern zu und von Betreuungseinrichtungen oder Schulen oder die Begleitung von kranken Familienangehörigen zu Ärzt*innen oder die Erschließung von Einkäufen. Zugeparkte oder zu schmale Gehwege beeinträchtigen die Alltagsmobilität von zu Fuß Gehenden erheblich. Auch die Radverkehrsinfrastruktur entspricht oft nicht den Anforderungen einer gendergeprägten Alltagsmobilität, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit und der Breite der Radwege. Dies erschwert beispielsweise die Nutzung von Lastenrädern oder die Begleitung von Kindern. Daher ist eine **hohe Qualität von Fuß- und Radinfrastruktur** wichtig, um Wegeketten und -zwecke effizient und sicher verknüpfen zu können. (BMVI 2016: 58 ff.; Borsellino 2024: 628 ff.; DVR 2023: 3 ff.)

Fehlen wohnungsnahe Versorgungs- und Betreuungsangebote, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbar sind, gewinnen für die Erledigung von Care-Arbeit Verkehrsmittel an Bedeutung, die größere Entfernungen angemessen überwinden. Fehlt die Möglichkeit, einen Pkw nutzen zu können, ist der öffentliche Verkehr das wichtigste Verkehrsmittel, dessen Verbindungs- und Bedienungsqualität oft nicht den Anforderungen entspricht (Agora Verkehrswende 2023). Daher kommt der **Angebotsqualität des ÖPNV** nicht nur aus Nachhaltigkeits- sondern auch aus Genderperspektive eine elementare Bedeutung zu.

Das Unterwegssein im Wohnquartier, gerade in Begleitung von Kindern und älteren Familienangehörigen, bringt eine intensive **Nutzung des öffentlichen Raums als Aufenthaltsraum** mit sich. Dies umfasst unter anderem Spielplätze, Sitzgelegenheiten und öffentlich zugängliche sanitäre Einrichtungen. Das Vorhandensein entsprechender Infrastruktur verkürzt notwendige Unterwegszeiten und ermöglicht eine leichtere Kombination verschiedener Wegezwecke.

Teil einer gendergerechten Mobilitätsplanung ist auch, die **Mobilität von Begleiteten** mitzubetrachten. Kinder, Jugendliche und ältere Angehörige (mit und ohne Mobilitätseinschränkungen) müssen als Zielgruppen gendergerechter Mobilität berücksichtigt werden, denn der Umfang der Erziehungs- und Betreuungsarbeit ist wesentlich beeinflusst von den Rahmenbedingungen zur Mobilitätsbewältigung dieser Gruppen. Kinder und ältere Menschen müssen sich sicher und eigenständig im öffentlichen Raum bewegen können. Damit kann der Aufwand für Care-Arbeitende reduziert werden.

1.2.4.4 Berücksichtigung spezifischer Anforderungen an Barrierefreiheit und Sicherheit

Wege im Zusammenhang mit Care-Arbeit verursachen spezifische Anforderungen an Barrierefreiheit und Sicherheit des Verkehrssystems. So verursacht z. B. der Transport von Gegenständen wie Einkaufstaschen oder Kinderwagen den Bedarf nach **Barrierefreiheit** und ausreichend Platz auf Gehwegen und in Fahrzeugen des ÖPNV und die Begleitung von Kindern oder Personen mit Gehhilfen erhöht den Bedarf nach **Sicherheit und Übersichtlichkeit von Verkehrsanlagen**.

Eine wichtige Rolle im Rahmen einer gendergerechten Mobilitätsplanung kommt neben der Verkehrssicherheit auch der **Gestaltung des öffentlichen Raums** zu. Ziel sollte sein, dass alle Menschen den öffentlichen Raum angstfrei nutzen können und nicht bestimmte Orte meiden oder auf Aktivitäten zu bestimmten Zeiten verzichten müssen. Wichtige Teilelemente sind hier die Belebung und eine gute Beleuchtung und Einsehbarkeit des öffentlichen Raums. Die Sicherheit vor sexualisierter Gewalt beinhaltet dabei nicht nur die objektive Sicherheitslage, sondern insbesondere das subjektive Sicherheitsempfinden.

1.2.4.5 Berücksichtigung der sozioökonomischen Faktoren

Grundsätzlich ist bei der Verkehrs- und Mobilitätsplanung aus Gendersicht zu beachten, dass die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen oft durch Care-Arbeit und die **Kombination aus Erwerbs- und Care-Arbeit** geprägt sind.

Außerdem sind die **ökonomischen Rahmenbedingungen**, d. h. die strukturell niedrigeren finanziellen Möglichkeiten zu beachten (vgl. Kapitel 1.2.2). Vor diesem Hintergrund ist sicherzustellen, dass auch für Personen mit wenig verfügbarem Einkommen eine angemessene und alltagstaugliche Mobilität gewährleistet wird. Dies bedeutet beispielsweise, dass eine Abhängigkeit vom Pkw vermieden werden und der ÖPNV bezahlbar sein muss.

1.2.4.6 Partizipation und Mitbestimmung

Die **Einbindung von Frauen und marginalisierten Gruppen in Planungsprozesse** leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass genderrelevante Bedürfnisse und Anforderungen in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Diese Einbindung kann über Besetzungen von Gremien oder Stellen in Verwaltung, Politik und Verkehrsunternehmen erfolgen und über partizipative Ansätze erfolgen.

Zur Umsetzung der Anforderungen an eine gendergerechte Mobilitätsplanung ist die Prüfung aller Gesetze, Planwerke, Richtlinien und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung auf Gendergerechtigkeit im Sinne des Kapitels 1.2.3 erforderlich.

Auf die genannten Punkte wird im Rahmen von Kapitel 3 „Möglichkeiten einer geschlechtergerechten Mobilitätsgestaltung“ näher eingegangen.

1.3 Fragestellungen des Gutachtens

Im Rahmen des Gutachtens wird betrachtet, welche Ableitungen sich für eine zielgerechte Planung im Sinne der Gendergerechtigkeit ergeben (vgl. Kapitel 3). Außerdem wird analysiert, inwiefern die Ziele einer gendergerechten Mobilitätsplanung im Rahmen des Entwurfs für ein Bundesmobilitätsgesetz tatsächlich berücksichtigt wurden (vgl. Kapitel 4). In Kapitel 5 werden Handlungsempfehlungen für Nachschärfungen des BuMoG sowie zur planerischen Anwendung der Anker des BuMoG im Sinne einer gendergerechten Mobilitätsplanung gegeben.

2 Überblick Bundesmobilitätsgesetz (BuMoG)⁴

2.1 Anlass für ein Bundesmobilitätsgesetz

2.1.1 Bedarf einer zielorientierten, integrierten Planung auf Bundesebene

Mit dem Entwurf des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) für ein Bundesmobilitätsgesetz (BuMoG) wird der Bedarf einer zielorientierten integrierten Mobilitätsplanung, die sich an der Erreichung gesamtstaatlicher Ziele ausrichtet, formal verankert. Der institutionelle Rahmen der Verkehrsentwicklung, bei dem eine solche Vorgabe bislang nicht gegeben war, wird damit neu ausgerichtet.

Die Verkehrswegeplanung erfolgt derzeit in sektoraler (Straße, Schiene, Wasserstraße) und horizontaler (Bund, Länder, Kommunen) Zersplitterung der Zuständigkeiten. Gesamtstaatliche Ziele müssen aber erreicht werden (können), wenn den zeitkritischen Anforderungen z. B. des Klima- und Biodiversitätsschutzes oder des Biotopschutzes entsprochen werden soll (Hermes et al. 2022: 57). Gleichzeitig steht die Mobilitätssicherung vor neuen Aufgaben. Dies betrifft z. B. die soziale Dimension der Bezahlbarkeit von Mobilität, aber auch den Erhalt und die Rückgewinnung lebenswerter Orte, Städte und Regionen durch die Etablierung bzw. Stärkung der Nahversorgung und die Aufwertung der Nahmobilität. Dies gilt vertikal über alle Ebenen von Mobilität und Verkehr, da Quartiere, Stadtteile, Städte, Regionen und Länder stark vernetzt wirken. Nur wenn Mobilität und Verkehr in ihrer Gesamtheit zum Gegenstand der Planung gemacht werden, können die mit dem Verkehr verbundenen übergreifenden Ziele und Erwartun-

⁴ Teile der in diesem Kapitel dargestellten Inhalte sind einem früheren Gutachten der KCW GmbH entnommen (Werner et al. 2023); verantwortlich: KCW.

gen erreicht werden. Erforderlich ist daher eine Planung, die die Mobilitätsbedürfnisse einerseits und die Vermeidung unerwünschter Verkehrsfolgen andererseits gemeinsam bewertet und die Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel bei der integrierten Entwicklung von Lösungsoptionen berücksichtigt. Dies wird auf der Ebene der Städte häufig praktiziert. Für die Bundesebene ist dies jedoch in besonderem Maße erforderlich, da im Bundesverkehrswegeplan aus Bundesfernstraßen, Bundesschienenwegen und Bundeswasserstraßen der weit überwiegende Teil der Personen- und Tonnenkilometer abgewickelt wird, die zwar Folge der Mobilität von Personen und Gütern sind, aber negative externe Effekte insbesondere auf die Umweltgüter erzeugen⁵.

2.1.2 Systemebene als Dreh- und Angelpunkt integrierter Planung

Ziele und Strategien werden gemäß § 13 BuMoG in einem integrierten, zielorientierten Bundesmobilitätsplan (BMP) für das System von Mobilität und Verkehr in seiner Gesamtheit entwickelt⁶.

Diese Systemebene besteht aus den Verkehrsleistungen im Güter- und Personenverkehr, die aus Mobilitäts- und Transportbedürfnissen resultieren, sowie aus deren infrastruktureller Basis (Rothengatter 2023: 16 ff.). Der entscheidende Unterschied zur Bundesverkehrswegeplanung (BVWP): Die Aktivitäten auf den Infrastrukturen (Superstrukturen) sind bei Analyse, Prognose und Bewertung einbezogen. Auch die Maßnahmen gehen daher weit über die reine Infrastrukturentwicklung hinaus.

Unter dem Dach des BMP sollte es aber weiterhin sektorale Teilstrategien, Umsetzungsziele und Pläne – auch für Teilräume – geben können.

Die Ziele und Maßnahmen der sektoralen Pläne müssen aber abgeleitet aus oder zumindest kompatibel mit den Zielen und Strategien für das Verkehrssystem in seiner Gesamtheit sein, die vom BMP gesetzt werden.



Abbildung 3: Integrierter BMP im Verhältnis zum sektoralen BVWP (KCW)

⁵ Eine derartige Forderung nach zielgerichteter, integrierter Planung auf Bundesebene wurde bereits vor einem halben Jahrhundert im 1. Bericht des Sachverständigenrates für Umweltfragen erhoben (vgl. dafür Werner et al. 2023: 23 f.) und mit bis heute noch gültigen Argumenten begründet. Die Forderung wurde in den folgenden Jahrzehnten regelmäßig erneuert und in den Jahren zwischen 2000 und 2015 konzeptionell weit vorangetrieben.

⁶ Dies umfasst die Ebenen Verkehrssystem, -netze und -infrastruktur.

Bei Einbettung in integrierte Planung haben die sektorale Betrachtung und auch die sektorale isolierte strategische Aufbereitung von Teilthemen ihre Berechtigung insbesondere in Bezug auf die operationalisierte Umsetzung und Vermittlung. Über die Teilstrategien sollen eingeführte Planungen – adaptiert und eingebettet in die integrierte Planung – fortgeführt werden können, wenn dafür ein Bedarf gesehen wird. In Betracht kommt dieses sicher für den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) und gut denkbar ist es für Masterpläne im Güterverkehr.

2.2 Konzeption, Regelungsinhalte und Prozesse des BuMoG

2.2.1 Aufbau des BuMoG

Das BuMoG⁷ soll über Artikel 1 eines Mantelgesetzes mit dem Namen „Entwurf eines Gesetzes zur Neuerung des institutionellen Rahmens für eine nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität“ beschlossen werden. Weitere Änderungen im Verkehrsrecht sollen über die Artikel 2–8 des Mantelgesetzes implementiert werden:

- Artikel 1 Bundesmobilitätsgesetz – BuMoG
- Artikel 2 Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Artikel 3 Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes
- Artikel 4 Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes
- Artikel 5 Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes
- Artikel 6 Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes
- Artikel 7 Änderungen des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes
- Artikel 8 Schlussvorschriften

Das BuMoG (Artikel 1) gliedert sich in sechs Abschnitte:

- 1. Allgemeine Vorschriften
- 2. Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr
- 3. Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung des Bundes
- 4. Finanzierung von Mobilität und Verkehr
- 5. Behörden, Aufgaben
- 6. Anwendungs- und Übergangsbestimmungen

2.2.2 Zweck des BuMoG

Das BuMoG soll den institutionellen Rahmen für die Verkehrsentwicklung so an den Erfordernissen nachhaltiger Mobilität ausrichten, dass den Mobilitätsbedürfnissen von Personen und den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs im Einklang mit den in diesem Gesetz geregelten Leitz Zielen oder mit den auf

⁷ Der Entwurf des Bundesmobilitätsgesetzes findet sich online unter folgendem Link:

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Hermes_Kramer_Weiss_Gesetz_entwurf_BuMoG_final_nach_letzter_Aenderung.pdf.

Grund dieses Gesetzes im Bundesmobilitätsplan konkretisierten Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzes entsprochen werden kann (§ 1 BuMoG). Um dieses zu erreichen, verfolgt der Bund in seinem Verantwortungsbereich eine durch das BuMoG geregelte zielgerichtete, integrierte, ausfinanzierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung (§ 1 Abs. 2 BuMoG) und fördert bzw. finanziert Maßnahmen von Planungen in den Bundesländern, die in vergleichbarer Weise auf die Sicherung nachhaltiger Mobilität ausgerichtet sind (§ 34 BuMoG).

2.2.3 Ziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr

2.2.3.1 Leitziele des BuMoG

Die Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr gemäß Abschnitt 2 BuMoG sind:

- § 4 Mobilitätssicherung
- § 5 Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen
- § 6 Klimaschutz und Energieeffizienz
- § 7 Verkehrssicherheit
- § 8 Gesundheitsschutz
- § 9 Umweltschutz
- § 10 Sozialverträglichkeit
- § 11 Lebenswerte Städte und Regionen
- § 12 Effizienz und Resilienz des Verkehrssystems

Sie beziehen sich zum einen auf die Mobilitätsbedürfnisse von Personen und Gütern (§§ 4, 5). Dies ist die Grunderwartung an jede Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung. Neu ist, dass diese Leitziele verkehrsmittel- bzw. verkehrssträgerneutral formuliert sind.

Die Schutzziele für Mensch und Umwelt stehen in Teilen in einem Spannungsverhältnis dazu. Der Schutz verfassungsrechtlich geschützter Güter (Leben, Gesundheit, Sozialstaat, Umwelt, Klima und natürliche Lebensgrundlagen) setzt auf der Ebene der Leitziele einer allein auf die Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern ausgerichteten Planung Grenzen (Hermes et al. 2023: 58 ff., 135 ff.). Auch für die Schutzziele kann es von Vorteil sein, wenn auf der Ebene abstrakter Ziele ein Konsens über die Schutzbedürftigkeit mit Blick auf die Folgen unterlassenen Schutzes hergestellt wird. Es steht damit zunächst das Maß an erforderlichem Schutz im Vordergrund der Erörterung, und nicht die Kollateralschäden von Schutzmaßnahmen im Hinblick auf den damit verbundenen Verlust an Handlungsfreiheit (vgl. Abbildung 4).

Weitere Anforderungen können an das Verkehrssystem als Ganzes gestellt werden. Diese können z. B. seine Resilienz und Effizienz, aber auch die Sicherung lebenswerter Städte betreffen.

Die detaillierte inhaltliche Darstellung und Analyse der Leitziele des BuMoG mit Blick auf die Verankerung von Genderbelangen ist in Kapitel 4.2 ausgeführt.



Abbildung 4: Leitziele für die Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr (KCW auf Basis von Graphiken des VCD)

2.2.3.2 Prozess der Zielfestlegung als Haupt-Neuerung des BuMoG

Die Leitziele des BuMoG sind abstrakt formuliert. Es ist daher immanent, dass sie im Rahmen der Planung konkretisiert werden müssen. Auf diese Weise wird erreicht, dass die Leitziele über Jahrzehnte Bestand haben können und gleichzeitig neue Erkenntnisse und geänderte Umstände auf der Ebene der Konkretisierung der Leitziele mit jeder neuen Planung innerhalb der gesetzten Leitplanken berücksichtigt werden können. Damit ist der Prozess der Zielfestlegung eine Haupt-Neuerung des BuMoG (vgl. Abbildung 5).

Fixpunkt der Planung gemäß der Zielvorgaben des BuMoG ist die Erreichbarkeit der vorgegebenen und von Bund und Ländern selbstgesetzten Zielen. Die zu deren Erreichung erforderlichen Strategien und Maßnahmen sind insoweit nur Mittel zum Zweck.



Abbildung 5: Ziel- und Prozessebene integrierter Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung nach BuMoG (KfW)

Aus abstrakten, im BuMoG verankerten Leitzielen zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr werden zum Start des Planungsprozesses konkrete Umsetzungsziele zusammen mit passfähigen Umsetzungsstrategien abgeleitet (§ 3 BuMoG). Diese Umsetzungsziele sind messbare und terminierte Vorgaben (§ 2 BuMoG). Umsetzungsziele können auch gesetzlich im Rahmen des Bundesmobilitätsplan-Beschlusses vorgegeben werden.

Die Umsetzungsziele sind – in Grenzen – selber Ergebnis der Planung.

- Es ist durchaus vorstellbar, dass sich keine Strategien und Maßnahmen finden lassen, die in der Lage sind, ein an sich erstrebtes Umsetzungsziel fristgerecht und im Rahmen der begrenzten Umsetzungsressourcen zu erreichen. In diesem Fall muss das angestrebte Umsetzungsziel auf ein erreichbares Umsetzungsziel heruntergeschraubt werden.
- Gegenstand planerischen Ermessens ist die Auswahlentscheidung auf der Ebene der Umsetzungsziele, also die Frage, welche Umsetzungsziele in welchem Umfang zu erreichen sind, wenn die begrenzten Ressourcen nicht für die Erreichung aller erstrebten Umsetzungsziele ausreichen.
- Maßnahmen werden in dem Umfang benötigt, wie sie geeignet sind, die erwarteten Umsetzungsziele fristgerecht und mit einem hohen Wirkungsgrad in Bezug auf die eingesetzten Umsetzungsressourcen zu erreichen. Insofern findet auch auf diesem Level eine Auswahlentscheidung statt.

Etwas anders funktionieren die Zielbestimmung und Maßnahmenauswahl, wenn für bestimmte Ziele ein verbindliches Zielniveau zu erreichen ist. Derartige gesetzte oder gesetzlich vorgegebene Umsetzungsziele können zum Beispiel für den Klimaschutz oder zum Schutz der Biodiversität denkbar oder geboten sein.

Dieses hätte zur Folge, dass zunächst die Strategien und Maßnahmen darauf ausgerichtet werden, die gesetzten Ziele im Rahmen der Umsetzungsressourcen zu erfüllen. Es ist dann zu prüfen, welchen Zielerreichungsgrad die anderen Umsetzungsziele bei dem zunächst auf die gesetzten Ziele ausgerichteten Maßnahmensesting erreichen.

Soweit das angestrebte Zielniveau der anderen Umsetzungsziele unterschritten wird, sind ergänzende Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, um die jeweils erreichbaren Umsetzungsziele an die betreffenden erstrebten Umsetzungsziele anzunähern. Diese Strategien und Maßnahmen müssen aber stets beachten, dass die gesetzten Ziele weiterhin erreicht werden, so dass es im Prozess einer Rückkopplung von Strategien und Maßnahmen in Bezug auf das angestrebte Zielniveau bedarf. In einer derartigen Prozessoptimierung können alle bis dahin identifizierten Maßnahmen erneut eingebunden werden und bei Bedarf durch andere Maßnahmen ersetzt werden.

Die Konkretisierung dieser Ziel- und Prozessebene in Bezug auf die Berücksichtigung der Aspekte geschlechtergerechter Mobilität durch einen zieleorientierten Planungsansatz auf der Grundlage des BuMoG ist in Kapitel 4.3 ausgeführt.

2.2.4 Überblick Akteur*innen und Instrumente

Über das BuMoG werden zunächst Akteur*innen auf Bundesebene adressiert. Auswirkungen auf Länder und Kommunen ergeben sich über mittelbare Regelungen im Rahmen der Umsetzung über die Verbindlichkeit in Zielen und Strategien im Verhältnis zwischen Bund und Ländern. Zudem wird mit dem

BuMoG eine gesetzliche Basis geschaffen, um die vom Bund finanzierte Förderung des Verkehrs in Ländern und Kommunen an den Zielen des Bundesmobilitätsgesetzes zu orientieren.

Das wesentliche Element des Bundesmobilitätsgesetz ist der Bundesmobilitätsplan, der konkrete Umsetzungsziele, Strategien und Maßnahmen entwickelt. Der Bundesmobilitätsplan wird als Bundesgesetz beschlossen und alle vier Jahre wiederum per Gesetzesbeschluss fortgeschrieben (§ 13 BuMoG).

Tabelle 1: Gemäß BuMoG relevante Akteur*innen und Instrumente

Akteur*innenüberblick (Auswahl)	Instrumente (Auswahl)
<ul style="list-style-type: none">• Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr (neu)• Baulastträger der Bundesfernstraßen• Eisenbahninfrastrukturbetreiber des Bundes (derzeit: InfraGO)• Straßenverkehrsbehörden• Bundesnetzagentur• Mittelbare Regelung für:<ul style="list-style-type: none">◦ Von Ländern zu bestimmende Behörden mit Kompetenz für Mobilitätspläne◦ Straßenverkehrsbehörden◦ Baulastträger für Straßen in den Ländern◦ Baulastträger für Radverkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none">• Bundesmobilitätsplan (neu)<ul style="list-style-type: none">◦ Konkrete Umsetzungsziele◦ Strategien◦ Maßnahmen (ohne Infrastruktur)◦ Maßnahmen Infrastrukturentwicklung◦ Umsetzungsbudget• Festlegungen zu Nutzungsentgelten (Lkw-Maut; Pkw-Maut; Trassenpreise)• Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zu Bundesverkehrswege• Zielorientierte Förderung/Finanzierung -> Bund/Länder• Mobilitätspläne Länder und Kommunen

2.2.5 Planung von Mobilität und Verkehr auf Bundesebene

Der Bundesmobilitätsplan (BMP) soll mit zielgerichteter Planung gemäß der Leitziele des BuMoG (§§ 3–12 BuMoG) die Entwicklung von Mobilität und Verkehr sichern und zugleich negative externe Wirkungen auf ein umwelt-, klima-, gesundheits-, stadt- und raumverträgliches Maß reduzieren (§§ 13–17 BuMoG). Er hat Mobilität und Verkehrsfolgen integriert über das Gesamtnetz der Bundesverkehrswege zu entwickeln. Ausgehend von den Umsetzungszielen sind in Iterationsschleifen die Umsetzungsstrategien und die dazu erforderlichen Instrumente und Maßnahmen festzulegen. Dazu gehört auch die Entwicklung der Verkehrsnetze und die dafür erforderlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Investitionen in die Infrastruktur sind somit ein Ergebnis der Planung, stehen aber nicht in deren Zentrum. Bisher fehlt eine solche zielorientierte Planung auf Bundesebene ebenso wie die notwendige Verzahnung zwischen Bund und Ländern für Umsetzungsziele und Strategien.

Der Planungshorizont des BMP umfasst die nächsten 15 Jahre nach dem Beschlussjahr der Planung. Wegen der langen Vorläufe bei der Realisierung von Verkehrsinfrastruktur und der langen Nutzungszeiträume einer einmal geschaffenen Verkehrsinfrastruktur wird zudem ein Entwicklungs-horizont von 30 Jahren in die Planungsgrundlagen einbezogen.

Der Entwurf des BuMoG setzt auf Verbindlichkeit und Flexibilität. Der Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur nach § 16 Abs. 1 BuMoG enthält Entwicklungsinvestitionen für kurz-, mittel- und langfristig

anstehende Maßnahmen. Verbindlich entschieden wird nur über die Maßnahmen, deren Umsetzung innerhalb von fünf bis sechs Jahren nach Beschlussfassung „durch Spatenstich oder Vertragsschluss“ begonnen wird. Mit dem Beschluss des BMP wird auch die Ausfinanzierung der Maßnahmen dahingehend verbindlich abgesichert, dass Prioritäten gesetzt werden müssen, um mit einem begrenzten Budget die Leitziele möglichst optimal zu verwirklichen. Die Flexibilität kommt dadurch zum Ausdruck, dass die Planung alle fünf Jahre fortgeschrieben wird. Dies entspricht dem heute gesetzlich vorgesehenen Zyklus der Überprüfung der Bedarfsplangesetze für die Entwicklung der Bundesverkehrswege. Allerdings findet in der Fortschreibung eine Neubewertung statt, so dass neu entschieden wird, welche Maßnahmen nun in die Realisierung kommen und welche neu in die Bedarfsplanung aufgenommen oder wieder gestrichen werden. Es gibt nicht die (vermeintliche) Sicherheit des BVWP, dass wer einmal einen Platz auf dessen Schleppliste hat, irgendwann mit der Umsetzung an die Reihe kommt.

In den Mittelpunkt der Planung rückt die planerische Abwägung, die klärt, mit welchen Ambitionen welche Umsetzungsziele, Umsetzungsstrategien und Maßnahmen verfolgt werden, um mit den gegebenen Mitteln ein optimales Ergebnis zu erreichen (vgl. dazu § 14 BuMoG).

Die Vorbereitung der Planung ist gesetzlich geregelt (§ 19 BuMoG). Sie dient der Vorbereitung bestimmter Planungsgrundlagen, die mit der Entscheidung über den Beginn des Planungsverfahrens zu veröffentlichen sind (§ 20 Abs. 1 BuMoG). Frühzeitig bekannt zu machen ist das jeweilige Gesamtkonzept zur Beteiligung der Planung (§ 18 Abs. 5 BuMoG; vgl. Kapitel 4.4.4).

Über die Umsetzung der Maßnahmen wird jährlich berichtet (§ 21 BuMoG). Mit Blick auf die Erreichung der Ziele ist als Planungsgrundlage für die Fortschreibung ein Monitoringbericht vorzulegen (§ 23 BuMoG; vgl. Kapitel 4.4.6).

2.2.6 Auswirkungen auf Länder und Kommunen

Die Leitziele des BuMoG sowie die im Bundesmobilitätsplan festgelegten nationalen Umsetzungsziele des § 15 Abs. 1 Nr. 3 BuMoG sind bei allen für Mobilität und Verkehr relevanten Planungen und Maßnahmen von Ländern und Kommunen zu berücksichtigen (§ 26 Abs. 1 BuMoG).

Bund, Länder und weitere Gebietskörperschaften haben ihren Beitrag zu den nationalen Umsetzungszielen grundsätzlich selbst festzulegen (§ 26 Abs. 2 BuMoG). Abweichend dazu kann der Bundestag die Zielbeiträge der Länder zum Klimaschutzziel bei Bedarf mit dem Bundesmobilitätsplan festlegen (§ 28 Abs. 1 Satz 4 BuMoG).

Die Länder haben regionale und lokale Planungsträger für die integrierte und zielgerichtete Planung der Entwicklung von Mobilität und Verkehr zu bestimmen (§ 27 Abs. 1 BuMoG). Weitere Anforderungen an die näher von den Ländern auszugestaltende Planung, insbesondere in Bezug auf integrierte Standorte, Anforderungen des Radverkehrs sowie zu den Verknüpfungen mit der Bodennutzungsplanung enthält § 27 BuMoG.

Der Bundesmobilitätsplan nach § 13 BuMoG sowie Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne in Ländern und Kommunen nach § 27 BuMoG sollen auch verkehrsordnende Maßnahmen, insbesondere im Sinne

von § 45 StVO⁸, als Ergebnis ihrer Planung vorsehen. Dieses kann beispielsweise die Einrichtungen von Busspuren oder Fahrradstraßen, Vorgaben zu geschwindigkeitsbegrenzten Bereichen oder Anforderungen an die Schaltung von Lichtsignalanlagen (LSA) betreffen.

Neben der dazu beschlossenen⁹ Änderung in § 45 Abs. 9 der StVO sieht Artikel 2 weitere Änderung der StVO und auch Änderungen an § 6 Abs. 1 und § 65 Abs. 4 StVG vor. Diese Änderungen zielen darauf ab, dass die Leitziele des Bundesmobilitätsgesetzes an die Stelle der bisherigen Vorgaben zu den Zwecken der Rechtsverordnungen treten.

Der Bund gewährt den Ländern gemäß § 34 Abs. 1 BuMoG Finanzhilfen für die Förderung der Mobilitätsentwicklungsplanung nach § 27 BuMoG. Maßstab für die Bemessung der Finanzhilfen sind die Beiträge zu bestimmten Umsetzungszielen des Bundesmobilitätsplanes. Weitere Anforderungen des § 34 BuMoG betreffen die Einbeziehung des jeweiligen Umlandverkehrs und die Berücksichtigung von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

Die Förderungen sind von den Ländern über Programme auszureichen, die im Benehmen mit der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr aufzustellen sind. Die Anforderungen an die Programme aus § 34 Abs. 4–6 BuMoG wurden angelehnt an vergleichbare Förderungsmechanismen in der Schweiz.

Ein Teil des Umsetzungsbudgets des Bundesmobilitätsplanes ist gemäß § 30 Abs. 3 BuMoG für Ortsdurchfahrten oder Ortsumgehungen im Zusammenhang mit Bundesfernstraßen reserviert. Über deren Lage und Gestaltung können die nach Landesrecht zuständigen Stellen im Wege der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung nach § 27 BuMoG entscheiden. Entsprechende Vorgaben für die Planfeststellung enthält Artikel 3 mit einer Ergänzung in § 17 Abs. 3 Bundesfernstraßengesetz. Davon unberührt bleibt die Straßenbaulast.

Neu geregelt durch Artikel 3 § 1 Abs. 1a i. V. m. § 3 Abs. 1a Bundesfernstraßengesetz werden Bau und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen und Gehwegen an Bundesfernstraßen.

Die Regelungen zur Finanzierung des ÖPNV aus Bundesmitteln in § 35 BuMoG treten an die Stelle des aufzuhebenden Regionalisierungsgesetzes. Inhaltlich neu sind Bezüge zu den ÖPNV betreffenden Umsetzungszielen und Strategien des Bundesmobilitätsplans.

⁸ Gemäß § 45 StVO können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Allerdings bleibt das Erfordernis einer qualifizierten Gefahrenlage im Grundsatz bestehen und wurde nur für einige Ausnahmen gelockert (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 auf hochfrequentierten Schulwegen). Mit der beschlossenen Änderung können nach § 45 Abs. 1 S. 2 zudem auch Aspekte des Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutzes sowie städtebauliche Belange in straßenverkehrsrechtliche Anordnungen einbezogen werden.

⁹ Die Novelle der StVO wurde am 05.07.2024 durch den Bundesrat beschlossen.

3 Möglichkeiten einer geschlechtergerechten Mobilitäts-gestaltung¹⁰

Aus planungspraktischer Perspektive ergeben sich aus den in Kapitel 1 formulierten Anforderungen verschiedene Handlungsfelder mit spezifischen Zielen, Aufgaben bzw. Maßnahmen zur Sicherstellung einer geschlechtergerechten Mobilität, die derzeit auf einen Rechtsrahmen treffen, der auf der Grundlage eines BuMoG entsprechend angepasst werden muss, dass Gendergerechtigkeit als Ziel durchgehend aufgenommen wird. Zur Herausarbeitung der diesbezüglichen Möglichkeiten wurden Expertinnen-Interviews mit ausgewiesenen Fachfrauen durchgeführt, die sich seit Jahren mit Fragen von Geschlechtergerechtigkeit im Rechtswesen, in der Planung und in der Umsetzung beschäftigen (siehe Lebensläufe und Interviews im Anhang).

3.1 Rechtsrahmen aus planungspraktischer Perspektive

3.1.1 Allgemeine Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene

Das Prinzip der Geschlechtergerechtigkeit stellt eine Staatszielbestimmung dar, also eine objektive Verfassungsnorm, die für alle staatliche Gewalt gilt. Insbesondere die Legislative ist von dem Handlungsauftrag der Geschlechtergerechtigkeit umfasst (siehe A 2.1 Interview Valentiner). Sie muss dem Handlungsauftrag mit ihrer Gesetzgebung nachkommen. Dennoch wird das Ziel der Geschlechtergerechtigkeit nur selten explizit in Gesetzesbesteck aufgenommen. Dies ist aber notwendig, damit Geschlechtergerechtigkeit auch in der Rechtsanwendung (insbesondere durch die Verwaltung) stets berücksichtigt wird. Grundsätzlich sollte also darauf hingewirkt werden, dass Genderziele – in Anlehnung an das Grundgesetz – in alle diesbezüglich relevanten Gesetze aufgenommen werden (Zweck und Ziel, i.d.R. § 1), besonders in Bereichen des Planungsrechts. Details zur möglichen Umsetzung solcher Ziele durch die Rechtsanwendung könnten auch in der Gesetzesbegründung ausgeführt werden (z.B. „[...] insbesondere Menschen mit Care-Aufgaben, Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte [...]“). Besonderer Fokus sollte dabei auf Faktoren im Zusammenhang mit Care-Arbeit gelegt werden.

Eine weitere Staatszielbestimmung stellt der Klimaschutz dar (Artikel 20a Grundgesetz), dessen konsequente Verfolgung insofern Genderrelevanz besitzt, als dass die damit verbundenen Ziele mit Genderzielen weitgehend übereinstimmen (siehe A 2.1 Interview Valentiner). Die Debatte um Klimaschutz und CO₂-Reduktion ist daher ein wichtiger Ankerpunkt für die Diskussion um Geschlechtergerechtigkeit (siehe A 2.1 Interview Valentiner). Das Straßenverkehrsrecht fällt in den Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung. Das bedeutet, dass die Länder die Befugnis zur Gesetzgebung haben, solange der Bund nicht von seiner Gesetzgebungszuständigkeit Gebrauch macht (Art. 72 Abs. 1 GG). Der Bund macht von seiner Gesetzgebungskompetenz etwa durch das StVG Gebrauch. Daneben regeln auch die Länder einige Bereiche, die den Verkehr betreffen, z.B. die Straßengesetze oder die ÖPNV-Gesetze. Geschlechtergerechtigkeit wird in diesen Gesetzen nicht explizit genannt, aber teils als Einzelaspekt aufgelistet, allerdings nicht durchgehend in allen Landesgesetzen.

So formulieren einzelne Landesstraßengesetze mit dem Ziel, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, beim Bau und Unterhaltung der Straßen sehr unterschiedliche Ziele entweder die Berücksichtigung der Belange von Kindern, von Personen mit Kleinkindern, von Menschen mit Behin-

¹⁰ verantwortlich: StetePlanung

derung und alten Menschen, von Personen mit sonstigen Mobilitätsbeschränkungen bzw. von im Straßenverkehr besonders gefährdeter Personengruppen (djb 2024: 3).

Anzustreben wäre, die unterschiedlich formulierten Ziele zu vereinheitlichen und auf eine Erweiterung des Zweckkatalogs der Landesstraßengesetze hinzuwirken.

Auch in den Nahverkehrsgesetzen der einzelnen Bundesländer ist die Genderperspektive nicht durchgängig und nicht einheitlich formuliert. Teilweise wurden die in den ersten Nahverkehrsgesetzen, Mitte der 1990er-Jahre, formulierten Ziele mit Genderbezug ersatzlos gestrichen (siehe A 1). Eine einheitliche Aufnahme in die Zweckbestimmung der Nahverkehrsgesetze sollte angestoßen werden, wie dies beim Aspekt der Barrierefreiheit aufgrund der UN-Konvention zur Behindertengleichstellung explizit und durchgängig gelungen ist.

Mit dem Ansatz, dass Nahverkehr als Daseinsvorsorge zu begreifen ist, dürften Fördermittel aus dem GVFG nur bewilligt werden, wenn sie der Zielsetzung der Geschlechtergerechtigkeit dienen, und mit konkreten Maßnahmen nachgewiesen werden.

Die Aufnahme von konkreten Zielen in Gesetze kann, beispielsweise durch Nachsatzformulierungen oder in den Gesetzesbegründungen, geregelt werden. Diese Begründungen sind für die Rechtsanwendung und Umsetzung von Maßnahmen relevant. Es sollte angestrebt werden, Handlungsbefugnisse auf kommunaler Ebene stärker zu verankern. Dabei müssen konkrete Instrumente mit Handlungsspielräumen festgelegt werden, wie z. B. die StVO, da diese die Ermächtigungsgrundlage für kommunales Handeln bilden.

3.1.2 Sachstand zum Straßenverkehrsrecht

Mobilität geschlechtergerecht zu gestalten ist eine Herausforderung insbesondere auf kommunaler Ebene, wo die Alltagsmobilität mit Maßnahmen gezielt in o. g. Sinne gesteuert werden kann/muss. Wichtige Ermächtigungsgrundlage für Kommunen sind das StVG und die StVO. Am 20.06.2024 wurde – nach längeren Verhandlungen im Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat – das 10. Gesetz zur Änderung des StVG verabschiedet und die Neufassung der StVO am 05.07.2024 beschlossen.

In die StVG-Novelle wurden die Aspekte Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung als eigene Regelungszwecke neu aufgenommen, entsprechende Maßnahmen dürfen jedoch die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs (gleichrangig) nicht beeinträchtigen. Nach allgemeinem Verständnis ist damit i. d. R. der Kfz-Verkehr gemeint und eben nicht der Fuß- und Radverkehr oder der ÖPNV, die unter Genderperspektive einen höheren Stellenwert haben. An keiner Stelle findet sich der Aspekt einer geschlechtergerechten Ausgestaltung des Verkehrssystems.

In der StVO verblieben sind die Einschränkungen des § 45 StVO, wonach z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen, etc. auf Hauptverkehrsstraßen nur zulässig sind, wenn eine (teilweise: qualifizierte) Gefahrenlage besteht. Damit sind die Handlungsspielräume weiterhin eingeschränkt.

Behörden benötigen anwendungsorientierte Normen, beispielsweise für Verkehrsberuhigung, Begrünung oder Umgestaltung des Straßenraums (siehe A 2.3 Interview Bauer). Erfahrungen zeigen, dass viele Kommunen Maßnahmen zur sicheren Verkehrsabwicklung und zu einer Erhöhung der Stadtverträglichkeit

des Kfz-Verkehrs anordnen möchten (wie eben Geschwindigkeitsreduzierungen auch an Hauptverkehrsstraßen), aber durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) und das Straßenverkehrs-gesetz (StVG) ausgebremst werden. Kommunen sind häufig sensibilisierter und deutlich weiter in der Frage eines sozialgerechten Verkehrs als Bund und Länder, haben aber nicht die nötigen Handlungsspielräume (siehe A 2.3 Interview Bauer). Ein Indiz dafür ist die Gründung der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, der sich mittlerweile mehr als 1.100 Kommunen angeschlossen haben (Lebenswerte Städte und Gemeinden 2024) und die darauf hinwirken will, die Handlungsspielräume zu erweitern. Überarbeitet werden müsste also insbesondere der Katalog des § 45 StVO.

Der Einsatz von Parkraumbewirtschaftung und Anwohner*innenparken ist mit der Novellierung jetzt auch zulässig, wenn keine angespannte Parksituation im öffentlichen Straßenraum besteht. Durch Parkraumbewirtschaftung und Anwohner*innenparken wird der Parkdruck reduziert und die Gehwege werden vom ruhenden Verkehr entlastet, was aus planungspraktischer Perspektive genderrelevant ist, weil es die Mobilitätsoptionen großer Teile der Bevölkerung erweitert. Auch die Bepreisung von Parken (§ 6 StVG Abs. 1 Nr. 9, § 6a Abs. 5a StVG) ist ein wichtiger Ansatzpunkt, bei dem Anforderungen herabgesetzt werden können, da kostenpflichtiges Parken im öffentlichen Straßenraum dazu führt, dass Potenziale auf eigenem Grund wieder reaktiviert und z. B. Garagen freigeräumt und zum Abstellen des Pkw genutzt werden (siehe Kapitel 3.2.3).

Das Parken unter Mitbenutzung des Gehwegs ist in der StVO geregelt (§ 12 StVO Abs. 4a), wonach dies explizit ausgewiesen werden muss. In der Praxis wurde Gehwegparken jedoch bislang von den Behörden geduldet, was unter Genderaspekten und der Einschränkung für den hier wichtigen Fußverkehr äußerst problematisch ist. Das aktuelle Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 3 C 5.23, Urteil vom 06. Juni 2024) ist daher ausdrücklich zu begrüßen, wonach Gehwegparken in bestimmten Konstellationen geahndet werden muss. Die Rechtsprechung stärkt auch das subjektive Recht einer Gruppe der unmittelbar betroffenen Anwohnenden, denen eine Klagemöglichkeit zugesprochen wurde (siehe A 2.1 Interview Valentiner). So liegt es nicht mehr im Ermessen der Behörde tätig zu werden, sondern die Kommunen müssen entsprechende Konzepte erarbeiten, wie Gehwegparken geregelt wird. Das Urteil stärkt das subjektive Recht der Bürger*innen auf ausreichend breite Bewegungsflächen und trägt zur Stärkung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit bei.

Die Erweiterung der Rechtsgrundlagen um den Aspekt der Geschlechtergerechtigkeit bei der Zweckbestimmung (§ 6 StVG) wäre der nächste Schritt. Inwieweit schon jetzt eine Aufnahme in die entsprechenden Landesgesetze (z. B. Landesstraßengesetz) möglich ist, ist zu prüfen.

3.2 Handlungsfelder

Die Rahmenbedingungen für geschlechtergerechte Mobilität werden nicht nur im Verkehrsbereich (einschließlich der Infrastruktur von Verkehrsanlagen und deren Dimensionierung) sondern auf verschiedenen Ebenen der räumlichen Planung gesetzt. Dazu gehören die Regionalplanung und die Bauleitplanung ebenso wie die Nahverkehrsplanung. Bereits bei der Entwicklung von neuen Siedlungen oder bei der Überplanung bestehender Quartiere, bei der Standortplanung von Infrastruktureinrichtungen (z. B. Schulen, Einzelhandel), bei der Gestaltung des öffentlichen Raums oder bei der Festlegung von Kfz-Stellplätzen über Stellplatzsatzungen können Prinzipien einer geschlechtergerechten Mobilität durch entsprechende Vorgaben gezielt berücksichtigt werden.

Im räumlichen Zusammenhang können Beiträge geleistet werden durch

- eine integrierte Raum-/Siedlungs- und Mobilitätsplanung und -politik auf allen Ebenen (Bund, Land/Region, Kommune, Quartier)
- die Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstandorte mit ÖPNV-Fokus, bei Gewährleistung von Tangentialverbindungen
- eine Siedlungsdichte, die wirtschaftlich mit dem ÖPNV erschlossen werden kann und ausreichend Potenzial für Nutzungsmischung bietet
- die Mischung der Funktionen
- die gezielte Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)
- eine systematische Vernetzung der Verkehrsträger
- die gezielte Regulierung/Reduzierung des (fließenden und ruhenden) Kfz-Verkehrs

Weitere Beiträge betreffen die verkehrliche Infrastruktur (z. B. Gehwegbreiten), die objektive und subjektive Sicherheit (z. B. bei Nutzung des ÖPNV), die Barrierefreiheit, eine durchgängige Beteiligung auf allen Ebenen sowie eine auf Geschlechtergerechtigkeit ausgerichtete Datenbasis.

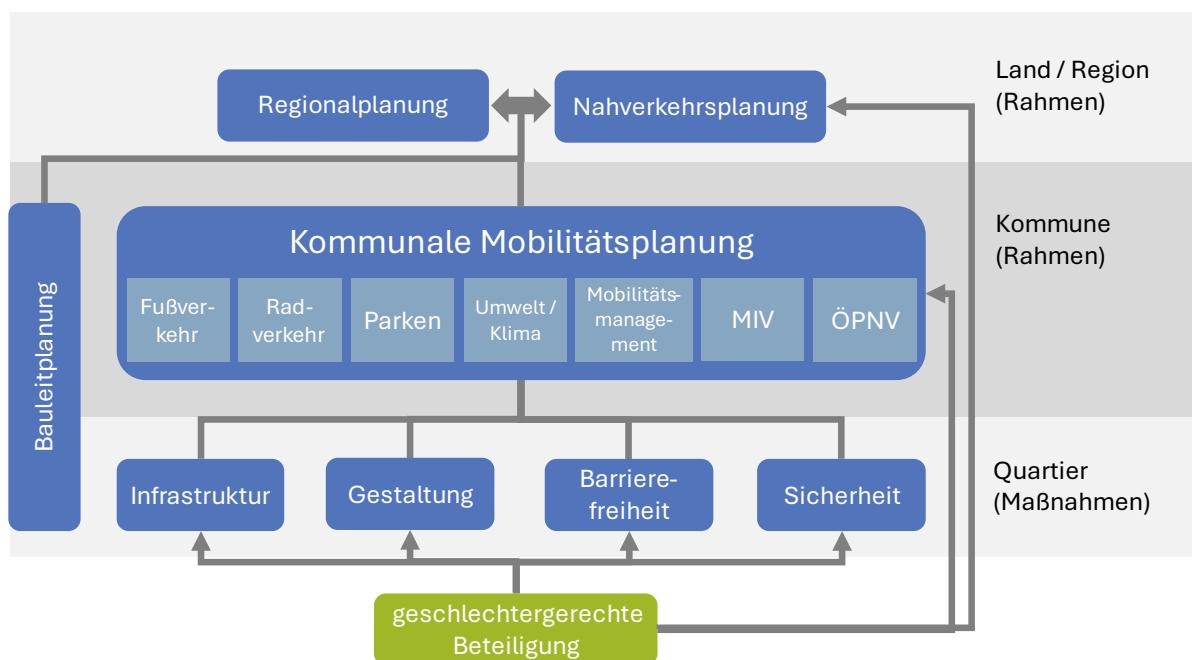


Abbildung 6: Übersicht Handlungsfelder einer geschlechtergerechten Mobilitätsgestaltung.
Eigene Darstellung StetePlanung

3.2.1 Regionalplanung/Regionale Nahverkehrsplanung

Die Regionalplanung verbindet die Raumplanung des Bundes und der Länder mit der kommunalen Bau- leitplanung, indem landesweite **Raumordnungsziele** konkretisiert und räumlich ausgeformt werden. Das Hauptziel ist es, einen Rahmen für die nachhaltige, integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung innerhalb der kommunalen Bauleitplanung zu setzen. Durch diese Weichenstellung künftiger Entwicklungen lassen sich Aspekte zur Förderung der Geschlechtergerechtigkeit frühzeitig steuern, um nachhaltige Effekte zu entfalten.

Ein wichtiger Faktor für die Förderung von Geschlechtergerechtigkeit ist die **bauliche Entwicklung** einer Region, die verbindlich **entlang von ÖPNV-Achsen und deren Haltepunkten** erfolgen muss, um die Nutzung des ÖPNV attraktiv zu gestalten. Eine aktuelle Studie des difu (Projektteam STAWAL 2024: 15) zeigt, dass der ÖPNV als Faktor bei der Wohnungssuche deutlich an Bedeutung gewonnen hat und – nach den Wohnungskosten – an zweiter Stelle für die Wahl eines Wohnstandorts steht, wenn beispielsweise aus der Stadt an den Rand bzw. ins Umland umgezogen werden soll. Das dortige ÖPNV-Angebot reicht aber oft nicht aus, weshalb eine konsequente Steuerung der Siedlungsplanung in Kombination mit ÖPNV-Angeboten unerlässlich ist (siehe A 2.2 Interview Striffler). Hier bildet das BuMoG eine Chance, dies über einen Bundesmobilitätsplan (BMP; siehe Kapitel 2) gesetzlich zu verankern, indem beispielsweise Standards für ÖPNV-Erreichbarkeit definiert werden, die in der Nahverkehrs- und Regionalplanung zwingend einzuhalten sind (siehe Tabelle 14).

In diesem Zusammenhang ist auch der Aspekt der **Preisentwicklung auf dem Wohnungsmarkt** im Umfeld von regionalen ÖPNV-Haltepunkten relevant. Hier sollte steuernd eingegriffen werden, damit auch Menschen mit niedrigem ökonomischen Status (darunter mehrheitlich Frauen) eine bezahlbare Wohnung finden. Unabhängig davon, dass die Preisentwicklung nicht über ein Mobilitätsgesetz geregelt werden kann, wird deutlich, dass Genderfragen immer als Teil eines gesamten Systems zu betrachten sind und die gegenseitigen Wechselwirkungen berücksichtigt werden müssen.

Von höchster Relevanz in der Regionalplanung ist die (regionale) **Nahverkehrsplanung**. Nahverkehrspläne (NVP) setzen den Rahmen für die Gestaltung und Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen auf der Grundlage der Nahverkehrsgesetze der Bundesländer. In vielen Nahverkehrsgesetzen sind diesbezügliche Ziele formuliert, u. a. im Saarland, in Schleswig-Holstein, in Brandenburg und in Baden-Württemberg. Im Nahverkehrsgesetz Hessen heißt es beispielsweise „In der Landesplanung, der Regionalplanung und der Bauleitplanung der Gemeinden sowie bei Verfahren der Raumordnung ist darauf hinzuwirken, dass Wohnbereiche an Arbeitsstätten, an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie an Erholungsbereiche verkehrssparend durch umweltverträgliche Verkehrsmittel [...] angebunden werden. Hierbei sind die Netze des ÖPNV am System der zentralen Orte auszurichten „(§ 1 Ziele, Abs. 3) „Die Ausweisung neuer und die Verdichtung bestehender Baugebiete ist an vorhandenen Angeboten des ÖPNV auszurichten“ (§ 11, Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung). In der Praxis orientiert sich die Siedlungsentwicklung eher selten an diesen Grundsätzen. Die Verknüpfung zwischen Wohnen und ÖPNV sollte bei der Erschließung von Wohngebieten und der Planung und Bestellung des ÖPNV konsequent mitgedacht werden. Eine Möglichkeit, die Durchsetzungskraft zu stärken ist es, die Vergabe von Fördermitteln an das Erreichen der definierten Ziele zu koppeln (Bsp. Schweiz). Das BuMoG ist ein Weg, dies gesetzlich verbindlich zu verankern (siehe Kapitel 5).

Aspekte der Geschlechtergerechtigkeit sind in den Zielvorgaben vieler Nahverkehrsgesetze zwar benannt, aber sehr uneinheitlich und nicht immer mit dem klar zu erkennenden Fokus auf „Gender“ formuliert. (vgl. Anhang A 1) Der Nahverkehrsplan könnte aber ein effektives Instrument zur Förderung von Geschlechtergerechtigkeit sein, wenn dies eindeutig benannt wird. Bei der Zielformulierung ist darauf zu achten, dass die Bedürfnisse aller Menschen – unabhängig vom Aspekt der Geschlechtergerechtigkeit – erfüllt werden.

Damit der NVP diesbezüglich Effizienz entfalten kann, ist es nicht nur erforderlich, das Ziel einer geschlechtergerechten Gestaltung des ÖPNV zu verankern, sondern auch Sorge dafür zu tragen, dass die entwickelten Maßnahmen mit den Zielen übereinstimmen. Dies kann gezielt über die Finanzierung

von Maßnahmen gesteuert werden. Hier ist vielfach zu beobachten, dass zur Verfügung stehende Finanzmittel den Fokus vorzugsweise auf neue Projekte legen und Fördermittel für prestigeträchtige Leuchtturmprojekte bereitgestellt werden, die wiederum den höchsten Standards entsprechen. Für kleinere ortsangepasste Maßnahmen gibt es häufig keine Fördermöglichkeiten, sodass oft große, teure Neubauprojekte Projekte finanzielle Unterstützung erhalten (siehe A 2.2 Interview Striefler). Dies verhindert eine ÖPNV-Förderung in der Fläche, die aus Gendersicht aber eine höhere Relevanz besitzt und sie behindert bei der Umsetzung von flexiblen und pragmatischen Lösungen. Kommunen sollten finanzielle Möglichkeiten erhalten, um auch kleinere Verbesserungen im Bestand vorzunehmen (siehe A 2.2 Interview Striefler).

Bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes müssen die zeitlichen und räumlichen Bedarfe von Care-Arbeit stärker berücksichtigt werden, anstatt sich auf die Bedienung mit Fokus Erwerbsarbeit zu konzentrieren. Dazu gehört beispielsweise eine Verstärkung des ÖPNV-Taktes außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Das ist allerdings insbesondere im ländlichen Raum eine große Herausforderung. Hier sind die ÖPNV-Takte auch zu Hauptverkehrszeiten oft nicht ausreichend. Im Sinne der Daseinsvorsorge ist ortspezifisch zu prüfen, wie das Ziel eines geschlechtergerechten ÖPNV-Angebots erfüllt werden kann, denn Menschen mit Care-Aufgaben sind zeitlich stark belastet und es bestehen hohe zeitliche Abhängigkeiten, die es zu berücksichtigen gilt.

Auch die **Tarifgestaltung** sollte gendersensibel erfolgen. Dazu gehören für die gelegentliche ÖPNV-Nutzung beispielsweise Tickets mit einem zeitlichen anstatt streckenbezogenen Geltungsbereich, um Wegeverkettung zu ermöglichen (2-Stunden-Ticket) oder reduzierte Tickets außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Die einfachste Lösung ist die dauerhafte Finanzierung eines günstigen Deutschland-Tickets. Damit könnte gleichzeitig der bestehende „Tarifschwungel“ beseitigt werden.

Auch bei der **Ausschreibung und Vergabe von Nahverkehrsleistungen** auf der Grundlage des Nahverkehrsplans und bei Fahrzeugvorgaben kann der Aufgabenträger Genderaspekte gezielt einbringen, entweder durch konkrete Bedingungen oder als funktionales Kriterium. Diese Kriterien könnten in die Wertung der Angebote Eingang finden. Dies ist insofern relevant, da Ausschreibung und Vergabe von hoher Bedeutung für die Umsetzung von Maßnahmen des Nahverkehrsplans sind.

3.2.2 Bauleitplanung

Grundlage der Bauleitplanung ist das **Baugesetzbuch**, in dem Ziele und Zwecke sowie die Möglichkeiten von Festsetzungen geregelt sind. Dort ist in § 1, Abs. 6 Nr. 3 BauGB formuliert: „Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: [...] die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer [...].“ In § 1 Abs. 6 Nr. 9 ist die Berücksichtigung der Belange der Mobilität der Bevölkerung aufgenommen, mit dem Ziel einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung.

Der **Flächennutzungsplan** ist das übergeordnete Konzept der gesamtstädtischen Entwicklung, in dem die Nutzung von Flächen definiert wird und die Hauptachsen des (schienegebundenen) ÖPNV festgelegt werden. Er balanciert die verschiedenen Nutzungsansprüche (Wohnen, Arbeiten, Erholen, etc.) aus und kann beispielsweise durch den Ausschluss von Bauvorhaben im Außenbereich, die Festbeschreibung von kleinteiliger Nutzungsmischung und einer flächensparsamen Siedlungsentwicklung eine gendergerechte Mobilität unterstützen. Als Konkretisierung der Regionalplanung besteht des Weiteren die Chance, die Siedlungsentwicklung entlang von ÖPNV-Achsen gezielt zu steuern.

Der **Bebauungsplan** regelt die Art und das Maß der baulichen Nutzung von Flächen. Als verbindlicher Bauleitplan bildet er das Hauptinstrument zur Umsetzung der gemeindlichen Planungshoheit. Mithilfe eines Bebauungsplans kann eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gezielt gesteuert und der Aspekt der Geschlechtergerechtigkeit integriert werden. Über die Art der baulichen Nutzung kann mittelbar die Verkehrsmittelnutzung beeinflusst werden, weil z. B. Nutzungsmischung und kompakte Strukturen den nicht-motorisierten Fuß- und Radverkehr begünstigen. Auch durch die Festsetzung beispielsweise von Grünflächen können wichtige Rahmenbedingungen geschaffen werden, die insbesondere die Teilhabe-möglichkeiten für Personen mit Care-Aufgaben, Kinder und ältere Menschen stärken, die sich tagsüber im Quartier aufhalten. Die entsprechenden Festsetzungen sind in § 9 BauGB geregelt.

Hier ist festzuhalten, dass der Bebauungsplan einen Rahmen setzt und Möglichkeiten und Grenzen festlegt, aber nicht sicherstellen kann, dass diese Möglichkeiten auch genutzt werden. Beispielsweise ist die Festsetzung von Nutzungsmischung keine Garantie, dass sich auch Geschäfte oder Dienstleistungs-einrichtungen ansiedeln. Ebenfalls nicht geregelt wird die Flächenaufteilung im öffentlichen Straßenraum, sondern nur der Umfang für Verkehrsflächen als solches. Allenfalls können Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (z. B. Verkehrsberuhigte Bereiche Z 325 StVO) festgelegt werden. Des Weiteren hat der Bebauungsplan keinen Einfluss auf das Kfz-Stellplatzangebot auf Privatgrund. Einschränkungen zur Herstellung können nur über entsprechende Regelung in der Stellplatzsatzung vorgenommen werden, nicht aber im B-Plan. Eine einheitliche Regelung der Stellplatzbaupflicht über die Landesbauordnungen wäre zielführend und könnte hier Vereinfachungen bringen, indem auch Obergrenzen für Stellplätze festgelegt und den Kommunen Verwaltungsaufwand erspart wird. Ein Beispiel dafür ist Bremen, wobei es Unterschiede zwischen Stadtstaaten und Flächenländern gibt, die berücksichtigt werden sollten.

Die **Stellplatzbaupflicht** in ihrer heutigen Form kann als Förderung des Autos gesehen werden (siehe A 2.3 Interview Bauer). Kommunen haben nur begrenzte Möglichkeiten, Stellplätze zu reduzieren. Die Genderrelevanz ist gegeben, weil z. B. die Kosten für private Stellplätze in den Wohnungskosten (Miete und Kauf) versteckt sind und kleine, aber bezahlbare Wohnungen, übermäßig belasten. Eine Reduzierung der Stellplätze kann entweder über den Erlass einer Einschränkungssatzung und die Festlegung von Ober-grenzen erwirkt werden, oder über Kompensationsmöglichkeiten, z. B. durch Fahrräder oder Car-Sharing-Angebote. Eine Reduzierung, bzw. eine Stellplatzobergrenze muss immer begründet werden und ist mit einem erhöhten Aufwand für die Verwaltung verbunden und wird daher nur in Ausnahmefällen angewen-det (siehe A 2.3 Interview Bauer). Die Stellplatzbaupflicht ist in den Bundesländern sehr unter-schiedlich geregelt. Während Hessen es den Kommunen überlässt, entsprechende Verordnungen zu erlassen, bietet Baden-Württemberg in § 37 seiner Landesbauordnung (LBO) hier durchaus Anhalts-punkte zur Reduzie- rung, z. B. über einen „ÖPNV-Bonus“ in Abhängigkeit der Qualität der ÖPNV-Erschließung. Die Frage einer diesbezüglichen Steuerung kann allerdings nicht im Rahmen eines BuMoG erfolgen. Die generelle Abschaffung der Stellplatzbaupflicht wie in Berlin und Hamburg, ist keine anzustrebende Lösung, da die Kommune dann ihre Steuerungsmöglichkeiten verliert (siehe A 2.3 Interview Bauer).

Eine **integrierte städtebauliche Entwicklungsplanung** kann auch auf der Grundlage der Städtebau-förderung gesichert werden, die im Baugesetzbuch (§ 164) rechtlich verankert ist. Bei der Städtebau-förderung steht ein tragfähiges Gleichgewicht zwischen sozialen, ökologischen und ökonomischen Aspek-ten im Fokus. Es sollen Ressourcen gebündelt, räumliche Disparitäten vermieden und Chancengleichheit für Teileräume verschiedener sozialer und städtebaulicher Struktur erreicht werden. Durch den integrierten Ansatz können einzelne Themen – wie etwa nachhaltige Mobilität – in eine übergeordnete Entwicklungs-strategie mit konkretem räumlichen Bezug eingebettet werden. Auch hier besteht die Möglichkeit, die

Förderung an die Berücksichtigung von Maßnahmen zur Stärkung der Geschlechtergerechtigkeit zu binden, indem Nahversorgung und Aufwertung öffentlicher Räume gefördert werden.

3.2.3 Kommunale Mobilitätsplanung

Kommunale Mobilitätsplanung adressiert i. d. R. alle Verkehrsarten. Die einzelnen Verkehrsarten können sowohl im Rahmen eines **Gesamtkonzepts** als auch in Form von **Einzelkonzepten** behandelt werden. Die kommunale Mobilitätsplanung hat einen direkten Einfluss auf die gelebten Erfahrungen im Verkehr und das Mobilitätsverhalten der Menschen. Dabei ist es wichtig, die Begrifflichkeiten zu beachten und anhand der in Kapitel 1.1 genannten Definitionen zwischen Verkehrs- und Mobilitätsplanung zu differenzieren. Im Gegensatz zur Verkehrsplanung fokussiert sich die Mobilitätsplanung auf den Menschen als zentrale Figur der Verkehrsentwicklung und entwirft daraus neue Perspektiven für die Planung (Rammert 2024: 171). Sobald die Menschen im Fokus eines Planungsvorhabens stehen, können Gender-Aspekte gezielt adressiert und berücksichtigt werden.

Kommunale Mobilitätsplanung muss einerseits strategisch ausgerichtet sein, muss aber auch Maßnahmen und deren Umsetzung im Gesamtkontext und unter Beachtung der Wechselwirkungen untereinander in einem integrierten Ansatz behandeln. Durch einen **integrierten Ansatz** können Konflikte zwischen Verkehrsmitteln frühzeitig erkannt und im Zusammenhang mit der allgemeinen Stadtentwicklung gezielt gesteuert werden, was im Hinblick auf die dargelegten Notwendigkeiten zur Gesamtbetrachtung aus Gendersicht unverzichtbar ist.

Kommunale Mobilitätsplanungen sollen Grundlagen bieten für kurz- bis mittelfristige Maßnahmenentscheidungen, Weichen stellen für räumliche und sektorale Teilplanungen, Argumente liefern für Verhandlungen mit Dritten, z. B. von Fördergeber*innen, sowie Gewissheit bieten für Bürger*innen, Wirtschaft, Investor*innen etc. über die Absichten der Stadt zur zukünftigen Verkehrsentwicklung. Inhalte sind i. d. R. das Festlegen der grundlegenden Netze, der verschiedenen Verkehrsarten und ihre Vernetzung, die erforderlichen Infrastruktur(-einrichtungen) sowie die anzustrebenden Qualitäts-standards und die Entwicklung von Maßnahmen zur Umsetzung.

Im Zusammenhang mit der kommunalen Mobilitätsplanung gewinnt der **Klimaschutz** zunehmend an Bedeutung. Im Fokus steht die Reduzierung der CO₂-Emissionen, an denen der Kfz-Verkehr derzeit einen Anteil von 75 % der Emissionen im Verkehrssektor aufweist (Allekotte et al. 2021: 16). Darunter leiden Menschen mit niedrigem ökonomischem Status mehr, vor allem, wenn sie an Hauptverkehrsstraßen wohnen, beides ist nachweislich genderrelevant (Lucas et al. 2016: 354). Das Land Baden-Württemberg beispielsweise hat das Instrument des Klimamobilitätsplans auf den Weg gebracht, mit dem die Wirkungsmechanismen zwischen Mobilität, Klima und Lärm gezielt behandelt und integriert sowie Maßnahmen zur Reduktion der Belastungen auf den Weg gebracht werden.

Rechtliche Grundlage für **Planungen im ÖPNV** sind auch in Kommunen die Nahverkehrsgesetze der Bundesländer, wobei dessen Zuständigkeit beim jeweiligen Aufgabenträger liegt. Für kleinere Kommunen sind das oft die Kreise oder Verkehrsverbünde, größere Kommunen mit ihrer eigenen Planungshoheit widmen sich in der Regel dem ÖPNV mit eigenen Konzepten. Dabei kann der **Umweltverbund** als Ganzes durch Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration gestärkt werden, indem gezielt ergänzende Mobilitätsangebote, z. B. Car-/Bike-Sharing an ÖPNV-Haltestellen ausgewiesen werden.

Eigene kommunale Planungen für den **Fuß- und Radverkehr**, die im Zusammenhang mit Care-Arbeit im nahräumlichen Umfeld wichtige Fortbewegungsarten sind, legen die Grundlage für den sicheren und komfortablen Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Sie integrieren die Belange beider Verkehrsarten und berücksichtigen die Wechselwirkungen und möglichen Konflikte. Nahmobilitätskonzepte fördern die gesellschaftliche Teilhabe unabhängig von Alter, Geschlecht oder Mobilitäts-einschränkungen. Der Fuß- und Radverkehr erfährt nicht nur kommunal einen zunehmenden Bedeutungsgewinn, auch die Bundesländer werden aktiv. Nordrhein-Westfalen hat mit der Arbeitsgemeinschaft fuß- und radverkehrs-freundlicher Städte schon in den 1990er Jahren reagiert, in weiteren elf Bundesländern haben sich in den letzten Jahren vergleichbare Arbeitsgemeinschaften gebildet. In Hessen wurde beispielsweise, angesiedelt beim Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität AGNH ins Leben gerufen, die dann auf kommunaler Ebene zur Gründung eigener Arbeitskreise, z. B. in Darmstadt, geführt hat. Hier könnte ein BuMoG unterstützend wirken, um auf Landes- und Kommunalebene die Gründung entsprechender Arbeitskreise zu fördern, z. B. mit Finanzmitteln.

Ein wesentlicher Schlüssel für eine stadt-, sozial- und umweltverträgliche Mobilitätsgestaltung ist der Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum. Die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme, der Abbau von Behinderungen, insbesondere für den Fuß-, Rad und öffentlichen Verkehr, und die Anlastung der Kosten an die Nutzenden stehen dabei im Fokus. Über ein gezieltes **Parkraummanagement** kann die Gesamtmenge der verfügbaren Stellplätze in einer Stadt oder einem Quartier gesteuert werden und es kann durch Gebühren, zeitliche Begrenzungen oder nutzungsgruppenorientierte Einschränkungen regulierend eingegriffen werden. Eine Bewirtschaftung des Parkraums entlastet den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Kfz-Verkehr und schafft, insbesondere in der Kombination mit der Unterbindung von Gehwegparken (vgl. Kapitel 3.1.2) mehr Bewegungsfläche und fördert damit die Nahmobilität als wesentliches Merkmal einer gendergeprägten Mobilität. Gleichzeitig werden für das Parken vorgesehene Flächen auf Privatgrund reaktiviert. Parkraum-bewirtschaftung muss strassenverkehrsrechtlich begründet sein und auf ein gesamtstädtisches Konzept aufbauen, um Ausweichverhalten zu verhindern. Bewohnerparkzonen können die Fremdnutzung von Parkraum reduzieren und die negativen Begleiterscheinungen durch Parkplatzsuchen verringern.

Ein weiterer Faktor ist das Stellplatzangebot auf Privatgrund, das über die Stellplatzsatzungen als örtliche Bauvorschrift geregelt ist. Sie sind grundsätzlich geeignet, eine restriktive Politik zugunsten geschlechtergerechter Mobilität durchzusetzen, indem Einschränkungen zugunsten eines reduzierten Angebots (z. B. weniger Emissionen, weniger Flächenverbrauch zugunsten anderer Nutzungen, geringere Kosten) erlassen werden. Dies setzt allerdings die Möglichkeit voraus, dass Obergrenzen in einem vereinfachten Verfahren festgelegt werden können (vgl. hierzu auch Kapitel 3.2.2).

Durch **Mobilitätsmanagement** soll das Mobilitätsverhalten mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen, finanziellen und beratenden Maßnahmen beeinflusst werden (ivm 2024). Dies erleichtert den gleichberechtigten Zugang zu Verkehrsmitteln des Umweltbundes und reduziert den motorisierten Individualverkehr (MIV). Schulisches Mobilitätsmanagement wiederum kann zur Entlastung der Begleitmobilität beitragen, indem die Schulwege sicherer gestaltet und organisiert werden. Unterstützend könnten sog. **Schulstraßen** über entsprechende Ergänzungen der Straßengesetze der Bundesländer ausgewiesen werden, wie dies in Nordrhein-Westfalen derzeit erprobt wird (§ 7 StrWG NRW). In Schulstraßen wird zu Schulanfangs- und -endzeiten eine temporäre Sperrung für Kfz-Verkehr angeordnet.

Kommunale Mobilitätsplanung selbst ist rechtlich nicht bindend bzw. es gibt keine rechtliche Verpflichtung. Bei der Umsetzung von Maßnahmen müssen jedoch die einschlägigen Gesetze des Straßenverkehrsrechts beachtet werden. Deren fehlende Handlungsspielräume werden in Kapitel 3.1.2 ausführlich behandelt, beispielsweise hinsichtlich der Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen auch im Hauptverkehrsstraßennetz, die zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden beitragen und die Aufenthaltsqualität steigern.

In der kommunalen Mobilitätsplanung (Verkehrsentwicklungspläne (VEP), Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), Klimamobilitätspläne (KMP), Fuß- und Radverkehrskonzepte, etc.) können Genderbelange explizit als Ziel festgelegt sowie durch konkrete festgeschriebene Maßnahmen gefördert werden. Über die Förderkulisse kann hier direkt eingewirkt werden, indem Maßnahmen zur Erhöhung der Geschlechtergerechtigkeit besonders gefördert werden. Derzeit wird die Erarbeitung von SUMP von Seiten des Bundes gefördert und es besteht die Möglichkeit entsprechende Vorgaben zur gender-gerechten Gestaltung der Mobilitätsplanung zu integrieren. (BMDV 2024)

3.2.4 Infrastruktur von Verkehrsanlagen

Grundlagen für die Ausgestaltung der Infrastruktur von Verkehrsanlagen im Straßenverkehr bilden die **Straßenverkehrsordnung** (StVO) sowie die **technischen Regelwerke** der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Hier kann konstatiert werden, dass insbesondere im Bestand die Belange des Kfz-Verkehrs dominieren, während in neuen Quartieren die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs stärker beachtet werden. Besonders deutlich zeigt sich das bei der Abwägung von Nutzungskonkurrenzen bei der Verteilung von Verkehrsflächen auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Im Sinne einer geschlechtergerechten Planung müssten bei diesen Abwägungen der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV priorisiert werden.

Die zunehmende Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs und die zunehmenden Beeinträchtigungen der Umwelt durch den Kfz-Verkehr haben auch in der FGSV eine Bevorzugung der Belange des Umweltverbundes zumindest in Grundsätzen zur Folge. Davon betroffen ist auch die Infrastruktur von Verkehrsanlagen. Beispielsweise hat die FGSV nach Inkrafttreten des Klimaschutzgesetzes 2021 eine Ad-Hoc-Gruppe gebildet, die ein Papier (FGSV 2022) erarbeitet hat, in dem eine Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vor dem fließenden Kfz-Verkehr festgelegt wird und Maßnahmen aufgeführt werden, die geeignet sind, wesentliche Beiträge im Sinne der Reduzierung von Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch liefern. So wird explizit die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmodi genannt, wo der Fuß- und der Radverkehr den höchsten Beitrag leisten dürften. Ein weiteres in diesem Sinn wirkendes Papier sind die ergänzenden Handlungsanleitungen zur Anwendung der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 der FGSV, wonach beispielsweise in beengten Situationen und bei Flächenkonflikten abschnittsweise eine Reduzierung der Fahrbahnbreite möglich ist, um eine durchgehend regelkonforme und möglichst attraktive Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr anbieten zu können. Dabei sind ausreichende Sichtverhältnisse sicherzustellen. Diese Möglichkeiten sollten in der StVO verbindlicher abgesichert werden.

Auch die **Lichtsignalsteuerung** sollte stärker an den Anforderungen des Fußverkehrs ausgerichtet werden. Dazu gehören kürzere Wartezeiten (Lichtsignalanlagen LSA und Fußgängerschutzanlagen FSA), die Vermeidung von zusätzlichen Wartezeiten an Mittelinseln bei großen Kreuzungen und die Verlängerung der Grünzeiten zum Queren. Besonders ältere Menschen, Personen mit Kindern oder Mobilitäts einschränkungen können somit sicherer und komfortabler Straßen überqueren.

Fahrradabstellmöglichkeiten für Besuchsverkehre sollten im öffentlichen Raum ebenso selbstverständlich bereitgestellt werden wie Kfz-Stellplätze für diese Zielgruppe. Die Radstellplätze müssen gut erreichbar, bequem und einfach nutzbar sein. Auch bei öffentlichen Fahrradabstellmöglichkeiten müssen Lastenräder sowie sichere Abstellanlagen für E-Bikes (einschließlich Ladeinfrastruktur) mitgeplant werden, um deren steigender Bedeutung als Transportmittel gerecht zu werden. Zur Infrastruktur bei Verkehrsanlagen gehören auch Flächen für multimodale Angebote wie Car- und Bikesharing, wobei darauf zu achten ist, dass damit nicht die Bewegungsräume für den Fußverkehr eingeschränkt werden.

Des Weiteren ist aus Gendersicht wichtig, die Beanspruchung von Flächen im Straßenraum durch den ruhenden Verkehr zurückzudrängen und diesen zu verlagern. Hierdurch kann mehr Platz für Gehwege, aber auch für Radinfrastruktur und Grünflächen als Beitrag zum Klimaschutz, geschaffen und die Lebensqualität in Straßenräumen gesteigert werden, wovon alle profitieren, die sich im öffentlichen Straßenraum aufhalten oder an Hauptverkehrsstraßen wohnen. Die Umsetzung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zum Gehwegparken (siehe Kap. 3.1.2) kann hier einen wesentlichen Beitrag leisten, den Anspruch von Anwohner*innen auf das Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde gegen verbotswidriges Gehwegparken durchzusetzen.

Zum Erreichen dieser Ziele benötigt es neben einem Umdenken, weg von der in vielen Köpfen von Verkehrsplaner*innen existierenden internalisierten Priorisierung des MIV, auch eine Konkretisierung der Begrifflichkeiten in der StVO. Damit ist die eindeutige Benennung der Relevanz aller Verkehrsmittel als „Verkehr“ in § 45 StVO gemeint, und nicht die vielfach interpretierte Fokussierung auf den Kfz-Verkehr/MIV. Es braucht eine klare Benennung des Auftrages die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs in der Verkehrsplanung stärker zu berücksichtigen. In der bereits beschlossenen StVG-Novelle sollen neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden. Auf dieser Basis sollten die bestehenden Richtlinien und Empfehlungen der FGSV konsequent angewendet und wenn nötig aktualisiert werden.

3.2.5 Gestaltung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum als **Aufenthaltsraum** ist von hoher Bedeutung für eine geschlechtergerechte Mobilität. Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion müssen gleichrangig behandelt werden, um ihn zum Ort der sozialen Interaktion zu gestalten. Die Qualität sollte beispielsweise durch strassenbegleitende Grünangebote an den Klimawandel angepasst werden. Begrünung und schattenspendende Elemente sind insbesondere in städtischen Gebieten unerlässlich. **Grünflächen** wiederum verbessern das städtische Mikroklima und bieten wichtige Erholungsräume, die gut erreichbar und barrierefrei nutzbar sein sollten. Der öffentliche Raum wird von Personen ohne Pkw stärker genutzt, weshalb Fuß- und Radwege gut gestaltet sein müssen, um ihren Bedürfnissen gerecht zu werden. Vor dem Hintergrund der stärkeren Betroffenheit von Frauen und diskriminierten Gruppen (Bundesstiftung Gleichstellung o. J.; Amnesty International Österreich 2020) durch den Klimawandel sind Grünflächen und Unterstellmöglichkeiten entlang dieser Wege als Schutz vor Hitze, Sonne und Niederschlägen besonders wichtig.

Das fördert die Lebensqualität, vor allem von Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen, Menschen mit migrantischem Hintergrund sowie deren Begleitung. Von Bedeutung sind Aufenthaltsangebote und Rastmöglichkeiten entlang wichtiger Bewegungsachsen. Auch die flächendeckende Verfügbarkeit sanitärer Einrichtungen gehört zu attraktiven öffentlichen Räumen, Voraussetzung ist eine regelmäßige Wartung und Schutz vor Vandalismus. Öffentliche Toiletten sind insbesondere relevant für Frauen, ältere Menschen, Kinder und Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen. Eine ausreichende Versorgung

mit sauberen und sicheren sanitären Einrichtungen trägt daher wesentlich zu Komfort und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums bei und verbessert die Mobilität der genannten Personengruppen.

Der vermehrte Einsatz von **Verkehrsberuhigten Bereichen** (Zeichen 325 StVO, Anlage 3 § 42 StVO) in Wohngebieten ist eine einfache Maßnahme zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion. Hier können sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt im öffentlichen Straßenraum bewegen, für den fließenden Kfz- und Radverkehr gilt Schrittgeschwindigkeit, deren Einhaltung durch regelmäßige Kontrollen und Evaluation sicherzustellen ist. Der Einsatz dieser Maßnahme ist weitgehend erschwert durch die StVO. Innovative Verwaltungen haben hier allerdings Erfolge erzielt, die als Beispiele herangezogen werden sollten. So darf die Stadt Freiburg – in Absprache mit dem zuständigen Regierungspräsidium – die Umwandlung einer T-30-Zone in einen Verkehrsberuhigten Bereich (Z 325 StVO) anordnen, wenn sich mindestens die Hälfte der dort Wohnenden dafür ausgesprochen haben. Die Ausweisung erfolgte dabei ohne Umbau zu einer Mischfläche und unter Beibehaltung der vorhandenen Straßeninfrastruktur (Gehwege und Fahrbahnen getrennt) und ergänzenden einfachen Maßnahmen (Poller, Piktogramme, Markierungen und Einengungen) (Stadt Freiburg 2024).

3.2.6 Barrierefreiheit

Während der Aspekt der Geschlechtergerechtigkeit nur in einzelnen Gesetzen und Verordnungen explizit benannt ist (z. B. in Nahverkehrsgesetzen und Straßenverkehrsgesetzen der Bundesländer), ist der Aspekt der Barrierefreiheit weitestgehend und durchgängig verankert. Grundlage ist das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG, verabschiedet 27.04.2002, letzte Änderung 23.05.2022) sowie die Landesbehindertengleichstellungsgesetze.

Menschen mit Behinderungen im Sinne dieses Gesetzes sind Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können. Als langfristig gilt ein Zeitraum, der mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate andauert (BGG § 3). Die Behinderung wird in der Regel durch einen entsprechenden Ausweis belegt.

Barrierefreiheit im Sinne von Gender muss weiter gefasst werden. Mobilitätseingeschränkt sind auch Personen mit Kinderwagen, Gepäck, Begleitpersonen von alten Menschen mit Rollator, etc., wo wiederum Frauen mit ihrem hohen Anteil an Care-Arbeit von fehlender Barrierefreiheit besonders betroffen sind. Untersuchungen belegen (FGSV 2024), dass bis zu 30 % der Verkehrsteilnehmenden permanent oder temporär mobilitätseingeschränkt sind.

Die Anforderungen aus Genderperspektive beinhalten **optische** (z. B. Oberflächenqualität, Kontraste) und **strukturelle** (z. B. Erreichbarkeit, Verbindungsqualität, Übergänge), **infrastrukturelle** (z. B. Aufzüge, Querungsanlagen) und **kommunikative** (z. B. Fahrgastinformation) **Merkmale** gleichermaßen. Ziel muss es sein, Verkehrsanlagen und Verkehrssysteme in einem integrierten Planungs- und Umsetzungsprozess so zu gestalten, dass sie ohne Einschränkungen und ohne fremde Hilfe nutzbar sind. Wichtig ist die Betrachtung in (Netz-)Zusammenhängen und nicht der Fokus auf Einzellösungen. Das gezielte Zusammenwirken insbesondere mit der Nahverkehrsplanung (Liniennetzgestaltung, Bedienung, Haltestellen, Fahrzeuge, etc.) und mit der infrastrukturellen Gestaltung von Verkehrsanlagen (Lichtsignalsteuerung, Leitsysteme im 2-Sinne-Prinzip, etc.) ist dabei unverzichtbar.

So kann beispielsweise die Genehmigung eines Nahverkehrsplans untersagt werden, wenn die Belange mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Menschen hinsichtlich Barrierefreiheit nicht berücksichtigt sind (PBefG § 8, Abs. 3). Bei der Verkehrsinfrastruktur, z. B. bei der Festlegung von erforderlichen Breiten von Gehwegen, sollte die DIN 18040-3 herangezogen werden, die einen höheren Verbindlichkeitsgrad hat als die technischen Regelwerke der FGSV.

3.2.7 Sicherheit

Unter Sicherheit werden aus Genderperspektive sowohl die **objektive Verkehrssicherheit**, also der Schutz vor Unfällen und der Schutz vor Gewalt, als auch das **subjektive Sicherheitsempfinden** (soziale Sicherheit) verstanden.

Entscheidend für die Verkehrssicherheit ist die **Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs**. Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten (innerorts und außerorts) trägt erheblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei (UBA 2016: 15 ff.). Niedrigere Geschwindigkeiten verringern die Schwere von Unfällen, insbesondere mit dem Fußverkehr, vermindern den Bremsweg und erhöhen die Reaktionszeit für alle Verkehrsteilnehmenden. Ein weiterer Sicherheitsfaktor ist die ausreichend nutzbare Breite von Gehwegen. Da Care-Arbeit häufig mit Fußwegen verbunden ist, profitieren Menschen, die Care-Arbeit verrichten, besonders durch sichere Verkehrsräume. Hierzu gehören beispielsweise auch Schulwege, die zur Entlastung von Care-Aufgaben beitragen, wenn Kinder nicht mehr aus Sicherheitsgründen zur Schule begleitet werden müssen.

Reduzierte Kfz-Geschwindigkeiten vermindern auch das Unfallrisiko für den Radverkehr, da bei gemeinsamer Führung die Differenzgeschwindigkeit deutlich niedriger ist (Borsellino 2024). Ansonsten gilt für eine sichere Radverkehrsinfrastruktur, dass der Radverkehr auf seinen Hauptrouten entlang von Hauptverkehrsstraßen auf eigenen Anlagen geführt werden sollte. Eigene Radverkehrsanlagen reduzieren das Unfallrisiko und sind ein Beitrag, das Radfahren attraktiver zu gestalten. Das ist aus Genderperspektive relevant, da sich Frauen durch fehlende Radverkehrsanlagen stärker vom Radfahren abhalten lassen als Männer (Women in Mobility 2024).

Hochwertige **Querungsangebote** in der Fläche und insbesondere an Haltestellen sind essenziell für die Sicherheit des Fußverkehrs. Hier ist die Netzwirkung von Bedeutung (Flächenhaftigkeit). Der zurzeit in Kommunen diskutierte Abbau von Fußgängerüberwegen (FGÜ, ugs. Zebrastreifen) aufgrund nicht eingehaltener Fußverkehrsstärken ist in diesem Zusammenhang ausgesprochen kontraproduktiv. Gut gestaltete Querungen mit kurzen Wartezeiten, ausreichender Beleuchtung und klarer Sichtbarkeit erhöhen gleichzeitig das Sicherheitsgefühl, was beispielsweise die Nutzung des ÖPNV attraktiver macht. Umwege aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten können auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit zu Mobilitätseinschränkungen von betroffenen Personen (auch Begleitpersonen) führen.

Die soziale Sicherheit bezieht sich auf die **Gestaltung der gebauten Umwelt** sowie die Nutzung des ÖPNV/Taxi. Aus Genderperspektive hat die soziale Sicherheit insofern eine hohe Bedeutung, als dass es signifikante geschlechtsspezifische Unterschiede hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsempfindens gibt. Besonders abends und nachts fühlen sich weiblich gelesene Personen und insbesondere Senior*innen unsicher (FGSV 2024). Zu den Faktoren, die das subjektive Sicherheitsempfinden beeinflussen, gehören problematische Gestaltungsmerkmale wie fehlende Beleuchtung und schlechte Sichtverhältnisse/Ecken, ein schlechter Zustand des öffentlichen Raums und die Furcht vor sexualisierter Gewalt.

Um die soziale Sicherheit in öffentlichen Räumen zu verbessern, sind mehrere Aspekte zu berücksichtigen und die Wechselwirkungen mit weiteren Handlungsfeldern wie z. B. der Bauleitplanung und der Kommunalen Mobilitätsplanung zu beachten. Neben einer guten Erreichbarkeit wichtiger Ziele auch in Nebenzeiten sowie Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit ist die Begreifbarkeit von Räumen relevant, wodurch mögliche Gefahren schneller erkannt werden können. Soziale Kontrolle durch vielfältige Nutzungen des Raumes und Belebung führen ebenfalls zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl.

3.2.8 Beteiligung

Zu einer geschlechtergerechten Mobilitätsplanung gehört eine gendersensible Öffentlichkeitsbeteiligung. Aus Gendersicht ist wichtig, dass die Stimmen stark gemacht werden, die von den Maßnahmen profitieren und nicht die, sich am lautesten äußern und Medien geschickt zu nutzen wissen. Differenzierte Beteiligung ist also notwendig, um verschiedene Interessen zu berücksichtigen und Akzeptanzprobleme zu vermeiden.

Beteiligung in der Stadt-, Regional- und Mobilitätsentwicklung ist ein komplexes, aber wichtiges Thema mit einer großen Spannbreite, um verschiedene Lebenswelten, Perspektiven und Bedürfnisse einzubeziehen und ist nicht zuletzt für die Akzeptanz von Maßnahmen wichtig (siehe A 2.2 Interview Striefler und A 2.3 Interview Bauer). Die Anforderungen an Beteiligungsprozesse aus Genderperspektive sollten durch die Gesetze, die Verkehrs- und Raumplanung betreffen, strukturiert werden, um sicherzustellen, dass unterschiedliche Perspektiven einbezogen werden. Die zeitliche und räumliche Durchführung von Beteiligungen muss dabei inklusiv gestaltet werden. In einigen Kommunen wurden Leitfäden zur Beteiligung entwickelt (z. B. Kiel, Heidelberg, Frankfurt am Main), wo Anforderungen von Bürger*innen explizit benannt werden. Ob eine rechtliche Verankerung strukturell und durchgängig über ein BuMoG eingebracht werden kann, ist zu prüfen.

Eine Herausforderung ist die Einbindung von Personen, die große Teile oder die gesamte Care-Arbeit bewältigen (i. d. R. Mütter) und zeitlich sehr belastet sind. Sie sollten gezielt angesprochen und einbezogen werden, indem auf ihre spezifischen Anforderungen eingegangen wird. Online-Formate beispielsweise können dabei hilfreich sein, wobei zu bedenken ist, dass Online-Formate auch einige Gruppen ausschließen, z. B. ältere Menschen ohne Zugang zu Internet und digitaler Kommunikation. Andererseits haben viele Kommunen während der Corona-Pandemie die Erfahrung gemacht, dass sich über Online-Formate Gruppen eingebracht haben, die mit den üblichen Formaten wie Beteiligungsveranstaltungen nicht erreicht werden. Gerade asynchrone Online-Formate ermöglichen es, sich mit weniger Zeitdruck sowie barrierefrei zu beteiligen. Die Sicherstellung von Barrierefreiheit ist dabei Aufgabe der Verantwortlichen. Auch Kinderbetreuungsangebote bei Beteiligungstreffen sind hilfreich, wenn auch aufwändig. Die „Aufsuchende Beteiligung“ als Instrument (Kitas, Alteneinrichtungen) könnte des Weiteren gezielt eingesetzt werden.

3.2.9 Datengrundlage

Geschlechtergerechte Mobilitätsgestaltung erfordert das Wissen um die spezifischen Kennwerte einer gendergeprägten Mobilität. Für Menschen, die Erwerbsarbeit und Care-Arbeit miteinander verbinden, ergeben sich spezifische Anforderungen und Mobilitätsmuster (siehe Kapitel 1.2.2, Abbildung 2), die noch immer nicht bzw. nur in Ausnahmefällen erhoben und berücksichtigt werden. Dazu gehören auch Anforderungen an die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen.

Dies gilt sowohl für die Erfassung als auch die Auswertung von Daten, z. B. der MiD oder der SrV. Zwar werden viele Personendaten erfasst, aber nicht unter Genderaspekten ausgewertet. Beispielsweise werden auf kommunaler Ebene noch immer Mobilitätskonzepte (z. B. VEP/SUMP) erarbeitet, wo die Bevölkerung in ihrer Gesamtheit betrachtet und nicht Bürger*innen hinsichtlich ihrer spezifischen Bedarfe berücksichtigt werden. Hinzu kommt, dass die meisten Erhebungen Spezifika nicht erkennen lassen, indem z. B. nur wenige ausgewählte Wegezwecke vorgegeben werden, mit denen insbesondere Wege im Rahmen der Care-Arbeit nur unzureichend abgebildet werden. Auch der aus Genderperspektive relevante Zeitfaktor (Beginn und Ende eines Weges) wird nicht immer aufgenommen bzw. ausgewertet.

Grundvoraussetzung für die Berücksichtigung genderspezifischer Anforderungen sind nach Geschlecht, Alter, Lebenssituation, Status, etc. aufgeschlüsselte Statistiken, das Sichtbarmachen der unterschiedlichen und vielfältigen Aktivitäten einer gendergeprägten Alltagsmobilität in Erhebungsverfahren und die Aufnahme aller in diesem Zusammenhang relevanten Ziele und deren räumliche Verteilung (FGSV 2024).

3.3 Instrumente und Akteur*innen

Für die konkrete Ausgestaltung der Handlungsfelder stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung, die räumliche und infrastrukturelle Konzepte bzw. Maßnahmen beinhalten. Die Vielfalt der Instrumente und die unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten und Wirkungsebenen sind eine Herausforderung für den Einsatz des jeweils geeigneten Instruments. Im Hinblick auf die Gestaltung einer Geschlechtergerechten Mobilität werden daher nur die aus planungspraktischer Sicht wichtigsten Instrumente ausgewählt, die ein BuMoG zielführend gestalten könnte. Die Instrumente unterscheiden sich hinsichtlich des Bezugsraums (Bund, Land/Region, Stadt, Quartier), der rechtlichen Verbindlichkeit der Planung (formell, informell) sowie der Art der Ausrichtung/Ausführung (operativ, konzeptionell). Sie adressieren damit auch unterschiedliche Akteur*innen (siehe Abbildung 7).

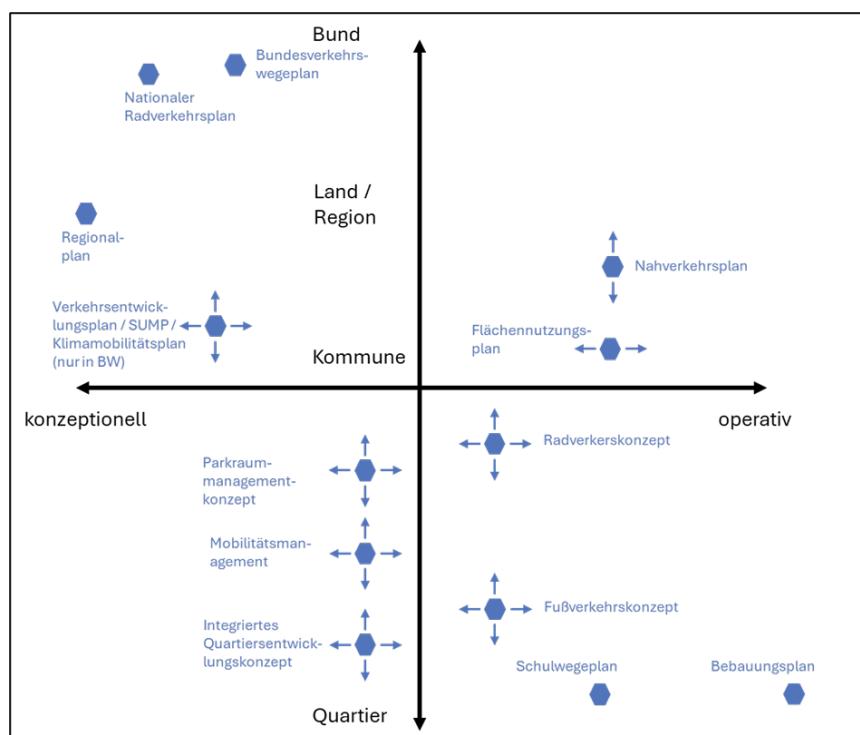


Abbildung 7: Planungsinstrumente. Eigene Darstellung StetePlanung, auf Grundlage des Handlungsleitfadens der SRL (SRL 2020: 7).

Tabelle 2: Planungsinstrumente

Instrument	Bezugsraum	Art	Verbindlichkeit
Bundesverkehrswegeplan	Bund	Konzeptionell	Formell
Nationaler Radverkehrsplan	Bund	Konzeptionell	Informell
Regionalplan	Region	Konzeptionell	Formell
Nahverkehrsplan	Region	Operativ	Formell
Bebauungsplan	Quartier	Operativ	Formell
Flächennutzungsplan	Stadt/Region	Operativ	Formell
Verkehrsentwicklungsplan (SUMP), Klimamobilitätsplan (nur in BW)	Stadt	Konzeptionell	Informell
Nahmobilitätskonzept (Fuß- und Radverkehrskonzept)	Stadt/Region	Operativ	Informell
Integriertes Quartiersentwicklungskonzept	Quartier/Stadt	Operativ/ Konzeptionell	Informell
Parkraummanagement-/ Parkraumbewirtschaftungskonzept	Quartier	Konzeptionell	Formell/Informell
Mobilitätsmanagement	Quartier	Konzeptionell	Informell
Schulwegeplan	Quartier	Operativ	Informell

Viele der Instrumente verfolgen sektorale Hauptaufgaben und Ziele, sind aber mit teilweise erheblichen Wechselwirkungen mit anderen Bereichen verbunden. Für eine geschlechtergerechte Mobilitätsgestaltung müssen Konzepte und Maßnahmen verschiedener Ebenen zielgerichtet zusammenwirken. Beispielsweise kann der Bund mit der verstärkten Förderung von kommunalen SUMPs dafür Sorge tragen, dass die Bereitstellung von Fördermitteln an gendersensible Maßnahmen geknüpft wird, die dann auf kommunaler Ebene in anderen Planwerken wie die Schulwegeplanung oder in integrierten Stadtentwicklungs-konzepten (ISEK) direkt aufgegriffen werden. Auch die Länder können verstärkt die Handlungsansätze eines Regionalplans unterstützen, der auf Geschlechtergerechtigkeit in der Mobilität hinwirkt – wie beispielsweise die Siedlungsentwicklung an ÖPNV-Achsen oder die Ausweisung integrierter Standorte für die Versorgungsinfrastruktur – die dann wiederum von den Kommunen in den entsprechenden Planwerken (z. B. Bebauungsplan) aufgegriffen werden.

Des Weiteren könnten über einen kontinuierlichen Austausch von Bund, Land und Kommunen eine Verbesserung/Vereinheitlichung der rechtlichen Rahmensetzungen gezielt auf den Weg gebracht werden.

3.4 Zusammenfassung

Die geschlechtergerechte Gestaltung von Mobilität ist eine Aufgabe auf vielen Ebenen und adressiert viele Handlungsfelder. Ebenso vielfältig sind die Instrumente, die hierfür eingesetzt werden. Daraus können konkrete bzw. spezifische Ziele abgeleitet und mit Kriterien unterfüttert werden. Die Berücksichtigung gender-relevanter Anforderungen ist dabei Teil einer stadt-, sozial- und klimaverträglichen Mobilitätsentwicklung. Die Beachtung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrs-, Stadt- und Versorgungsinfrastruktur sind in diesem Zusammenhang unerlässlich.

In der nachfolgenden Tabelle 3 sind die bisherigen Erkenntnisse zusammengefasst und miteinander in Beziehung gesetzt. Auf dieser Grundlage können Handlungsempfehlungen abgeleitet und in konkrete Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen überführt werden.

Das BuMoG bietet hierfür eine hervorragende Chance, den rechtlichen Rahmen zu setzen. Dies betrifft auch die Umsetzung entsprechender Bestimmungen im Top-Down-Verfahren. Auf Bundesebene sind die Ministerien für Digitales und Verkehr, für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen sowie für Wirtschaft und Klimaschutz und auf kommunaler Ebene die Verwaltungen verantwortlich für die Durchsetzung der rechtlichen Vorgaben und der Integration der entsprechenden Inhalte.

Von zentraler Bedeutung für eine geschlechtergerecht gestaltete Mobilität, insbesondere auf kommunaler Ebene sind das Straßenverkehrsrecht bzw. die Straßenverkehrsordnung – als Grundlage des Verwaltungshandelns – sowie die Regelwerke der FGSV. Die explizite Aufnahme von genderrelevanten Aspekten bzw. die Anpassung der Gesetzlichen Rahmenbedingungen wäre daher wichtig, dies muss allerdings von den Handelnden auch verinnerlicht werden. Denn hier ist festzuhalten, dass die Sicht der anordnenden Behörde auf das Verkehrssystem und seine „Bestandteile“ das Kfz als Verkehrsmittel priorisiert.

Die Priorisierung des Kraftfahrzeugverkehrs ist nicht nur in der Verwaltung, sondern auch tief in der Gesellschaft verankert. Dies wird durch Sozialisierung, Finanzströme, materielle Gestaltung und praktische Hierarchien verstärkt. Diese Faktoren führen zu einer verinnerlichten Priorisierung des Autoverkehrs, die das Recht des Stärkeren und das Handeln der Akteur*innen, insbesondere der Autofahrenden, unterstützt. Verkehr wird gleichgesetzt mit dem Auto, was eine ganzheitliche und gendergerechtere Betrachtung erschwert (siehe A 2.2 Interview Striefler).

Das Ziel einer geschlechtergerecht gestalteten Mobilität erfordert ein Umdenken, weg von der internalisierten Priorisierung des MIV hin zu mehr nicht-motorisierter Mobilität. Es bedarf einer Konkretisierung des Begriffs „Verkehr“ in der StVO und eine klare Benennung des Auftrages, die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs stärker zu berücksichtigen.

Eine weitere Möglichkeit, sich einer bundespolitischen Zielsetzung in der Gender-Frage zu nähern, ist die Verknüpfung mit dem Klimaschutz als Verfassungsziel und die Reduktion der klimaschädlichen CO₂-Emissionen. Eine CO₂-Reduzierung hat aus Gendersicht eine hohe Relevanz, weil von der dafür notwendigen Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens vor allem diejenigen profitieren, deren Alltag von Care-Aufgaben bestimmt wird. Faktoren hierzu sind: überdurchschnittlicher Anteil an Fußwegen, mehr Aufenthalt im öffentlichen Raum, Kinder und Ältere als Begleitpersonen, etc., gepaart mit dem nachweislich niedrigem ökonomischen Status beispielsweise alleinerziehender Mütter und Rentnerinnen und der oft daraus resultierenden Wohnsituation an Hauptverkehrsstraßen

Gendergerechtigkeit und Klimagerechtigkeit sind zwei Seiten derselben Medaille. Daher könnte eine Verankerung im BuMoG über einen eigenen Abschnitt „Gendergerechtigkeit“ – vergleichbar mit Abschnitt „Klimaschutz als gesetzlich vorgegebenes Umsetzungsziel“ – unterstützend wirken. Das würde den Verfassungsauftrag aus dem Grundgesetz explizit aufgreifen, vergleichbar mit Artikel 20a Grundgesetz zum Klimaschutz (siehe A 2.1 Interview Valentiner).

Ermutigend sind auch die Bemühungen der FGSV, mit dem E-Klimapapier und auch mit den ergänzenden Hinweisen zur Anwendung der RASt 06, den Umweltverbund vor dem fließenden Kfz-Verkehr klar zu priorisieren und die Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zu verteilen. Auch die vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ in Bearbeitung befindlichen Papiere zur Integration von Genderbelangen in allen Feldern des Verkehrswesens sind wichtige Beiträge dazu, Geschlechtergerechtigkeit zur Grundlage für die Gestaltung von Mobilität zu machen. Des Weiteren ist das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Gehwegparken gezielt als Chance zu nutzen, um heutige Ungerechtigkeiten zu unterbinden (siehe Kapitel 3.2).

Tabelle 3: Übersicht Handlungsfelder

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
3.2.1 Regionalplanung/Nahverkehrsplanung	<ul style="list-style-type: none">• Bauliche Entwicklung entlang von ÖPNV-Achsen<ul style="list-style-type: none">➔ Nachweis der Siedlungsflächen (bzw. eines Mindestanteils) im 1km-Umkreis von Bahnhöfen oder zentralen ÖPNV-Haltepunkten➔ Vergabe von Fördermitteln an Nachweis binden• Wohnungsmarkt im Hinblick auf bezahlbares Wohnen steuern<ul style="list-style-type: none">➔ Ausweisung eines festzulegenden Anteils an Sozialwohnungen• Vereinheitlichung von Zielvorgaben zur Geschlechtergerechtigkeit in den Nahverkehrsgesetzen der Länder• ÖPNV-Angebot zeitlich und räumlich an Bedarfe von Care-Arbeit ausrichten<ul style="list-style-type: none">➔ Taktverstärkung auch außerhalb der Berufsverkehrszeiten• Tarifsystem an Genderbelange anpassen<ul style="list-style-type: none">➔ Übergreifendes Deutschlandticket nachhaltig sichern, Zeittarife anstatt Streckentarife einführen, vergünstigte Mehrfahrtenkarten anbieten• ÖPNV-Erreichbarkeit genderrelevanter Infrastruktur mit vertretbarem Aufwand sichern<ul style="list-style-type: none">➔ Nachweis der Erreichbarkeit zentraler Orte in max. 30 Minuten zwischen 6 und 20 Uhr mindestens im Stundentakt• Kleinere, ortsgangepasste Lösungen stärken<ul style="list-style-type: none">➔ Über Vergabe von Fördermitteln gezielt steuern• Genderbelange auch bei der Ausschreibung der Leistungen aufnehmen<ul style="list-style-type: none">➔ Definition von Kriterien zu Gendergerechtigkeit für Vergabe von Leistungen im ÖPNV	Regionalplan Flächennutzungsplan Nahverkehrsplan Nahverkehrsgesetz	Festschreibung von verbindlichen Gender-Zielen in der Zweckbestimmung der Gesetze. Festschreibung der Verbindlichkeit der Siedlungsentwicklung an ÖPNV-Achsen, Kontrolle der Einhaltung. Verbindliche Prüfung von Maßnahmen im Hinblick auf Vereinbarkeit von Gender-Zielen. Bindung der Vergabe von Fördermitteln an Einhaltung der Ziele.

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
3.2.2 Bauleitplanung	<ul style="list-style-type: none"> • Flächennutzungsplanung genderorientiert gestalten → keine reinen Wohngebiete ausweisen, kleinteilige Nutzungsmischung festschreiben • Nutzungsmischung und kompakte Siedlungsentwicklung koppeln → Verdichteter Siedlungsbau in neuen Quartieren (Nachweis über BGF), B-Plan Nutzungsmischung • Verzicht auf Stellplatznachweis bei Verdichtung von Wohnen im Bestand • ÖPNV-Erschließung konsequent mitplanen → Nachweis der konsequenten ÖPNV-Erschließung von neuen Quartieren mit Einzugsbereichen der Haltestellen von z. B. max. 500 m (Bus/Tram) definieren • Reduzierung der Wohnungskosten → Entkopplung von Wohnen und Parken 	Flächennutzungsplan Bebauungsplan Stellplatzsatzung	Nutzungsmischung und kompakte Struktur explizit als Zielvorgabe aufnehmen. Kontrollmöglichkeit zur ÖPNV-Qualität/Maßnahmen aus Gendersicht entwickeln, ggfs. an Förderung binden.
3.2.3 Kommunale Mobilitätsplanung	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Mobilitätsplanung mit integriertem Ansatz sicherstellen → Gesamtkommunale Rahmenplanungen mit Städtebau, Nutzungsstruktur, Freiraumplanung als Grundlage • Stärkung des Umweltverbunds und Erhöhung dessen Anteil am Modal Split → Festlegung von angestrebten Anteilen z. B. 25 % MIV, 75 % Umweltverbund • Multimodale Angebote fördern und vernetzt anbieten → Vorlage eines flächendeckenden Konzepts, verknüpft mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes • Nahmobilität als zentrales Handlungsfeld stärken 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP/ Klimamobilitätsplan Nahmobilitätskonzept/Fuß- und Radverkehrskonzept Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Parkraummanagement-/Parkraum-	Verankerung von Genderbelangen in der Zielsetzung sowie der Maßnahmenumsetzung allen Verkehrs- und Mobilitätsplanungen Erweiterung der Stellplatzsatzungen um die Möglichkeit, Obergrenzen für Kfz-Stellplätze festzulegen → Länder Schaffung von Kontrollmöglichkeiten für die Umsetzung des Abbaus von Gehwegparken

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Fuß- und Radverkehr fördern (Fördergelder) und mit Nutzungsstruktur überlagern • Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einführen ➔ Konzept zur Regelung des ruhenden Kfz-Verkehrs bei Gewährleistung einer Mindestgehwegbreite von 1,80 m im Bestand (DIN 13040-3) • Stellplatz einschränkungsmöglichkeiten sichern ➔ flächendeckende Einführung von Parkraumbewirtschaftung auch ohne Parkdruck gemäß StVG • Einführung von Obergrenzen zur Kfz-Stellplatzbereitstellung auf Privatgrund weitgehende Bündelung in zentralen Anlagen (Chancengleichheit ÖPNV-Mix) ➔ Anpassungen der Stellplatzsatzungen bzw. Bauordnungen der Bundesländer mit einheitlichen Regelungen ➔ Absicherung über städtebauliche Verträge • Schulisches (und betriebliches) Mobilitätsmanagement fördern ➔ Ausweisung von Schulstraßen über Länderrecht (StVG/StWG) ermöglichen • Sensibilisierung der anordnenden Behörde/Verwaltung hinsichtlich des Verständnisses von Verkehr in der StVO als nicht Kfz-orientiert ➔ Schulungen zu Umdenken bei der Hierarchisierung der Verkehrsmittel • Stärkung stadt- und sozialverträglicher Mobilität ➔ Erweiterung der Handlungsspielräume des § 45 StVO oder der Landesverkehrsgesetze 	bewirtschaftungskonzept Mobilitätsmanagement StVG StVO Nahverkehrsgesetz StVG/StWG der Länder	Erweiterung der Handlungsspielräume in der StVO (auch StVG) für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung/Schulstraßen, etc.

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
3.2.4 Infrastruktur von Verkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Nutzungskonkurrenzen den Umweltverbund priorisieren → Anpassung der StVO, Verankerung in den Neuaflagen der technischen Regelwerke der FGSV • Lichtsignalsteuerung stärker an den Anforderungen des Fußverkehrs ausrichten → Berechnung der Räumzeit anhand einer Gehgeschwindigkeit von 0,8 m/s, längere Grünphasen für Fußverkehr • Ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum reduzieren → Anteil von Besuchendenstellplätzen von max. 10 % (bezogen auf das Angebot auf Privatgrund) ausweisen, Parkraumbewirtschaftung, Unterbindung von Gehwegparken, Bau von Quartiersgaragen • Fahrradabstellmöglichkeiten für Besuchsverkehre im öffentlichen Raum herstellen → Flächen bereitstellen und ggfs. mit Mobilitätsstationen koppeln • Flächenbedarf multimodaler Angebote berücksichtigen und räumlich konzentrieren → verpflichtenden Bau von Mobilitätsstationen in Neubauquartieren, gezielte Ausweisung von Flächen im Bestand 	StVG StVO Bebauungsplan Stellplatzsatzung	Klare Benennung des Auftrages, die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs stärker zu berücksichtigen. Auf dieser Basis sollten die bestehenden Regelwerke und Richtlinien konsequent angewendet und wenn nötig aktualisiert werden.
3.2.5 Gestaltung des öffentlichen Raums	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion gleichrangig behandeln → Ausreichende Flächen für Aufenthalt sichern ggfs. Anteile mit stufenweiser Entwicklung festlegen → Evaluierung • Grün- und Aufenthaltsflächen klimafreundlich gestalten → Entsiegelung und Begrünung von bisher versiegelten und „Fremdgenutzten“ Flächen (z. B. Parkstände) 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP/ Klimamobilitätsplan Bebauungsplan	Anpassung der StVO, um Verkehrsberuhigte Bereiche auch ohne Umbau zu Mischflächen einzurichten

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsangebote an Bewegungssachsen schaffen → Gewinnung von Grünflächen, Bänke/Parkletts als Provisorium aufstellen • Flächendeckende Verfügbarkeit sanitärer Einrichtungen → Angebotsprogramm entwickeln → Evaluierung • Vermehrter Einsatz verkehrsberuhigter Bereiche → Ausweisung außerhalb des HVS-Netzes auch ohne Umbau zur Mischverkehrsflächen ermöglichen 	StVO StVG/StWG der Länder	
3.2.6 Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Genderrelevante Mobilitätseinschränkungen (z. B. durch Begleitmobilität) berücksichtigen → explizite Benennung in der Zielsetzung an Barrierefreiheit orientierter Gesetze und Planungsdokumente • In Netzen denken und zusammenhängend entwickeln → Aufstellung eines kommunalen Maßnahmenplans zur stufenweisen Umsetzung → Evaluierung • Konsequente Sicherung einer nutzbaren Gehwegbreite gemäß DIN 18040-3 → Konzept zum Parkraummanagement unter Berücksichtigung des Urteils des BVG zum Gehwegparken • Infrastrukturelle Anforderungen und Anforderungen an Information (2-Sinne-Prinzip) gleichermaßen einbeziehen 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP Nahmobilitätskonzept Schulwegeplanung Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG)	Genehmigung von Konzepten an die Einhaltung der Belange der Barrierefreiheit binden.

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
3.2.7 Sicherheit – physisch und psychisch	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Geschwindigkeiten verringern, innerorts und außerorts → Reduzierung von Kfz-Geschwindigkeiten an allen Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung auf max. Tempo 30 Flächenhaft Querungsangebote in hoher Qualität sichern → Konzept zur flächenhaften Ausweisung von Querungsangeboten (Abstand 100 – 200 m) an Hauptverkehrsstraßen und an ÖPNV-Haltestellen → Evaluierung der Umsetzung Vermeidung von Angsträumen → Abbau von Unterführungen, Sicherung von Beleuchtung, Einsehbarkeit, Überschaubarkeit, Angebote zur Belebung öffentlicher Räume, etc. → Evaluierung 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP Nahmobilitätskonzept Bebauungsplan StVG StVO	Anpassung der StVO, um die Anordnung von Tempo 30 innerorts auch auf Hauptverkehrsstraßen zu erleichtern.
3.2.8 Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> Inklusive und differenzierte Beteiligungsverfahren implementieren, die die spezifischen Anforderungen von Personen, insbesondere diejenigen mit Care-Verpflichtungen, berücksichtigen. Gesetze und Regelungen so gestalten, dass unterschiedliche Perspektiven in der Verkehrs- und Raumplanung systematisch einbezogen werden. Nutzung von Online- und asynchronen Formaten sowie die Bereitstellung von Betreuungsangeboten bei Live-Veranstaltungen, um eine breite und inklusive Teilnahme zu ermöglichen. 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP Nahmobilitätskonzept	Anforderungen für gendersensible Beteiligungsformate gesetzlich regeln und die Umsetzung verbindlich machen.
3.2.9 Datengrundlage	<ul style="list-style-type: none"> Schaffen einer verlässlichen Datengrundlage, die unter Berücksichtigung von Genderbelangen erhoben wird Gendersensible Auswertung von Mobilitätsdaten 	MiD SrV	Verankerung des Umsetzungsziels „Verbesserung der Datengrundlage [...]“ in einem BMP Politische Beschlussfassung eines BMP

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
3.2.1 Regionalplanung/Nahverkehrsplanung	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Entwicklung entlang von ÖPNV-Achsen <ul style="list-style-type: none"> ➔ Nachweis der Siedlungsflächen (bzw. eines Mindestanteils) im 1km-Umkreis von Bahnhöfen oder zentralen ÖPNV-Haltepunkten ➔ Vergabe von Fördermitteln an Nachweis binden • Wohnungsmarkt im Hinblick auf bezahlbares Wohnen steuern <ul style="list-style-type: none"> ➔ Ausweisung eines festzulegenden Anteils an Sozialwohnungen • Vereinheitlichung von Zielvorgaben zur Geschlechtergerechtigkeit in den Nahverkehrsgesetzen der Länder • ÖPNV-Angebot zeitlich und räumlich an Bedarfe von Care-Arbeit ausrichten <ul style="list-style-type: none"> ➔ Taktverstärkung auch außerhalb der Berufsverkehrszeiten • Tarifsystem an Genderbelange anpassen <ul style="list-style-type: none"> ➔ Übergreifendes Deutschlandticket nachhaltig sichern, Zeittarife anstatt Streckentarife einführen, vergünstigte Mehrfahrtenkarten anbieten • ÖPNV-Erreichbarkeit genderrelevanter Infrastruktur mit vertretbarem Aufwand sichern <ul style="list-style-type: none"> ➔ Nachweis der Erreichbarkeit zentraler Orte in max. 30 Minuten zwischen 6 und 20 Uhr mindestens im Stundentakt • Kleinere, ortsangepasste Lösungen stärken <ul style="list-style-type: none"> ➔ Über Vergabe von Fördermitteln gezielt steuern • Genderbelange auch bei der Ausschreibung der Leistungen aufnehmen <ul style="list-style-type: none"> ➔ Definition von Kriterien zu Gendergerechtigkeit für Vergabe von Leistungen im ÖPNV 	Regionalplan Flächennutzungsplan Nahverkehrsplan Nahverkehrsgesetz	<p>Festschreibung von verbindlichen Gender-Zielen in der Zweckbestimmung der Gesetze.</p> <p>Festschreibung der Verbindlichkeit der Siedlungsentwicklung an ÖPNV-Achsen, Kontrolle der Einhaltung.</p> <p>Verbindliche Prüfung von Maßnahmen im Hinblick auf Vereinbarkeit von Gender-Zielen.</p> <p>Bindung der Vergabe von Fördermitteln an Einhaltung der Ziele.</p>

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
3.2.2 Bauleitplanung	<ul style="list-style-type: none"> • Flächennutzungsplanung genderorientiert gestalten → keine reinen Wohngebiete ausweisen, kleinteilige Nutzungsmischung festschreiben • Nutzungsmischung und kompakte Siedlungsentwicklung koppeln → Verdichteter Siedlungsbau in neuen Quartieren (Nachweis über BGF), B-Plan Nutzungsmischung • Verzicht auf Stellplatznachweis bei Verdichtung von Wohnen im Bestand • ÖPNV-Erschließung konsequent mitplanen → Nachweis der konsequenten ÖPNV-Erschließung von neuen Quartieren mit Einzugsbereichen der Haltestellen von z. B. max. 500 m (Bus/Tram) definieren • Reduzierung der Wohnungskosten → Entkopplung von Wohnen und Parken 	Flächennutzungsplan Bebauungsplan Stellplatzsatzung	<p>Nutzungsmischung und kompakte Struktur explizit als Zielvorgabe aufnehmen.</p> <p>Kontrollmöglichkeit zur ÖPNV-Qualität/Maßnahmen aus Gendersicht entwickeln, ggfs. an Förderung binden.</p>
3.2.3 Kommunale Mobilitätsplanung	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Mobilitätsplanung mit integriertem Ansatz sicherstellen → Gesamtkommunale Rahmenplanungen mit Städtebau, Nutzungsstruktur, Freiraumplanung als Grundlage • Stärkung des Umweltverbunds und Erhöhung dessen Anteil am Modal Split → Festlegung von angestrebten Anteilen z. B. 25 % MIV, 75 % Umweltverbund • Multimodale Angebote fördern und vernetzt anbieten → Vorlage eines flächendeckenden Konzepts, verknüpft mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes • Nahmobilität als zentrales Handlungsfeld stärken 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP/ Klimamobilitätsplan Nahmobilitätskonzept/Fuß- und Radverkehrskonzept Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Parkraummanagement-/Parkraum-	<p>Verankerung von Genderbelangen in der Zielsetzung sowie der Maßnahmenumsetzung allen Verkehrs- und Mobilitätsplanungen</p> <p>Erweiterung der Stellplatzsatzungen um die Möglichkeit, Obergrenzen für Kfz-Stellplätze festzulegen → Länder</p> <p>Schaffung von Kontrollmöglichkeiten für die Umsetzung des Abbaus von Gehwegparken</p>

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Fuß- und Radverkehr fördern (Fördergelder) und mit Nutzungsstruktur überlagern • Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einführen ➔ Konzept zur Regelung des ruhenden Kfz-Verkehrs bei Gewährleistung einer Mindestgehwegbreite von 1,80 m im Bestand (DIN 13040-3) • Stellplatz einschränkungsmöglichkeiten sichern ➔ flächendeckende Einführung von Parkraumbewirtschaftung auch ohne Parkdruck gemäß StVG • Einführung von Obergrenzen zur Kfz-Stellplatzbereitstellung auf Privatgrund weitgehende Bündelung in zentralen Anlagen (Chancengleichheit ÖPNV-Mix) ➔ Anpassungen der Stellplatzsatzungen bzw. Bauordnungen der Bundesländer mit einheitlichen Regelungen ➔ Absicherung über städtebauliche Verträge • Schulisches (und betriebliches) Mobilitätsmanagement fördern ➔ Ausweisung von Schulstraßen über Länderrecht (StVG/StWG) ermöglichen • Sensibilisierung der anordnenden Behörde/Verwaltung hinsichtlich des Verständnisses von Verkehr in der StVO als nicht Kfz-orientiert ➔ Schulungen zu Umdenken bei der Hierarchisierung der Verkehrsmittel • Stärkung stadt- und sozialverträglicher Mobilität ➔ Erweiterung der Handlungsspielräume des § 45 StVO oder der Landesverkehrsgesetze 	bewirtschaftungskonzept Mobilitätsmanagement StVG StVO Nahverkehrsgesetz StVG/StWG der Länder	Erweiterung der Handlungsspielräume in der StVO (auch StVG) für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung/Schulstraßen, etc.

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
3.2.4 Infrastruktur von Verkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Nutzungskonkurrenzen den Umweltverbund priorisieren → Anpassung der StVO, Verankerung in den Neuaflagen der technischen Regelwerke der FGSV • Lichtsignalsteuerung stärker an den Anforderungen des Fußverkehrs ausrichten → Berechnung der Räumzeit anhand einer Gehgeschwindigkeit von 0,8 m/s, längere Grünphasen für Fußverkehr • Ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum reduzieren → Anteil von Besuchendenstellplätzen von max. 10 % (bezogen auf das Angebot auf Privatgrund) ausweisen, Parkraumbewirtschaftung, Unterbindung von Gehwegparken, Bau von Quartiersgaragen • Fahrradabstellmöglichkeiten für Besuchsverkehre im öffentlichen Raum herstellen → Flächen bereitstellen und ggfs. mit Mobilitätsstationen koppeln • Flächenbedarf multimodaler Angebote berücksichtigen und räumlich konzentrieren → verpflichtenden Bau von Mobilitätsstationen in Neubauquartieren, gezielte Ausweisung von Flächen im Bestand 	StVG StVO Bebauungsplan Stellplatzsatzung	Klare Benennung des Auftrages, die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs stärker zu berücksichtigen. Auf dieser Basis sollten die bestehenden Regelwerke und Richtlinien konsequent angewendet und wenn nötig aktualisiert werden.
3.2.5 Gestaltung des öffentlichen Raums	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion gleichrangig behandeln → Ausreichende Flächen für Aufenthalt sichern ggfs. Anteile mit stufenweiser Entwicklung festlegen → Evaluierung • Grün- und Aufenthaltsflächen klimafreundlich gestalten → Entsiegelung und Begrünung von bisher versiegelten und „Fremdgenutzten“ Flächen (z. B. Parkstände) 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP/ Klimamobilitätsplan Bebauungsplan	Anpassung der StVO, um Verkehrsberuhigte Bereiche auch ohne Umbau zu Mischflächen einzurichten

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsangebote an Bewegungssachsen schaffen → Gewinnung von Grünflächen, Bänke/Parkletts als Provisorium aufstellen • Flächendeckende Verfügbarkeit sanitärer Einrichtungen → Angebotsprogramm entwickeln → Evaluierung • Vermehrter Einsatz verkehrsberuhigter Bereiche → Ausweisung außerhalb des HVS-Netzes auch ohne Umbau zur Mischverkehrsflächen ermöglichen 	StVO StVG/StWG der Länder	
3.2.6 Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Genderrelevante Mobilitätseinschränkungen (z. B. durch Begleitmobilität) berücksichtigen → explizite Benennung in der Zielsetzung an Barrierefreiheit orientierter Gesetze und Planungsdokumente • In Netzen denken und zusammenhängend entwickeln → Aufstellung eines kommunalen Maßnahmenplans zur stufenweisen Umsetzung → Evaluierung • Konsequente Sicherung einer nutzbaren Gehwegbreite gemäß DIN 18040-3 → Konzept zum Parkraummanagement unter Berücksichtigung des Urteils des BVG zum Gehwegparken • Infrastrukturelle Anforderungen und Anforderungen an Information (2-Sinne-Prinzip) gleichermaßen einbeziehen 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP Nahmobilitätskonzept Schulwegeplanung Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG)	Genehmigung von Konzepten an die Einhaltung der Belange der Barrierefreiheit binden.

Handlungsfeld	Ziele/Kriterien	Instrument/Gesetz	Anpassungsbedarf
3.2.7 Sicherheit – physisch und psychisch	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Geschwindigkeiten verringern, innerorts und außerorts → Reduzierung von Kfz-Geschwindigkeiten an allen Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung auf max. Tempo 30 Flächenhaft Querungsangebote in hoher Qualität sichern → Konzept zur flächenhaften Ausweisung von Querungsangeboten (Abstand 100 – 200 m) an Hauptverkehrsstraßen und an ÖPNV-Haltestellen → Evaluierung der Umsetzung Vermeidung von Angsträumen → Abbau von Unterführungen, Sicherung von Beleuchtung, Einsehbarkeit, Überschaubarkeit, Angebote zur Belebung öffentlicher Räume, etc. → Evaluierung 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP Nahmobilitätskonzept Bebauungsplan StVG StVO	Anpassung der StVO, um die Anordnung von Tempo 30 innerorts auch auf Hauptverkehrsstraßen zu erleichtern.
3.2.8 Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> Inklusive und differenzierte Beteiligungsverfahren implementieren, die die spezifischen Anforderungen von Personen, insbesondere diejenigen mit Care-Verpflichtungen, berücksichtigen. Gesetze und Regelungen so gestalten, dass unterschiedliche Perspektiven in der Verkehrs- und Raumplanung systematisch einbezogen werden. Nutzung von Online- und asynchronen Formaten sowie die Bereitstellung von Betreuungsangeboten bei Live-Veranstaltungen, um eine breite und inklusive Teilnahme zu ermöglichen. 	Verkehrsentwicklungsplan/SUMP Nahmobilitätskonzept	Anforderungen für gendersensible Beteiligungsformate gesetzlich regeln und die Umsetzung verbindlich machen.
3.2.9 Datengrundlage	<ul style="list-style-type: none"> Schaffen einer verlässlichen Datengrundlage, die unter Berücksichtigung von Genderbelangen erhoben wird Gendersensible Auswertung von Mobilitätsdaten 	MiD SrV	Verankerung des Umsetzungsziels „Verbesserung der Datengrundlage [...]“ in einem BMP Politische Beschlussfassung eines BMP

4 Genderbelange im Bundesmobilitätsgesetz¹¹

Das übergeordnete Ziel des BuMoG ist die Sicherung von Mobilität und Teilhabe, verbunden mit dem Schutz des Klimas sowie dem Schutz und der Förderung von Biodiversität. Beim Erreichen dieser Ziele sollen die individuellen Freiheitsrechte, d. h. Gesundheit, körperliche Unversehrtheit und die allgemeine Handlungsfreiheit, gewahrt werden. Außerdem ist zu beachten, dass Planung und Umsetzung durch die zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen limitiert werden.

In den Leitzielen des BuMoG ist auch ein Anker für gendergerechte Mobilität enthalten: Um das Ziel der Sicherung von Mobilität und Teilhabe für alle Personen zu erreichen, unabhängig von Merkmalen wie Alter, Geschlecht, ökonomischer Status etc. (§ 4 BuMoG), müssen die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Personengruppen berücksichtigt werden. Mit dem Verweis auf die individuellen Freiheitsrechte, insbesondere Gesundheit und körperliche Unversehrtheit, wird implizit auch auf die Bedürfnisse der (subjektiven und objektiven) Sicherheit eingegangen, die für das Mobilitätsverhalten von weiblich gelesenen Personen besonders relevant sind (§ 7 BuMoG; vgl. Kapitel 4.2.4).

4.1 Prinzip der integrierten Planung

Neben der dargestellten Verankerung auf der übergeordneten Zielebene des BuMoG sind Gender-Belange im Prinzip der integrierten Planung verankert. Im Sinne einer integrierten Planung sollen alle Maßnahmen im Bereich von Verkehr und Mobilität in Kombination zueinander konzipiert, auf Wirkungen untersucht sowie abgewogen, ausgewählt und umgesetzt werden, um so der multidimensionalen und hochkomplexen Aufgabe der Planung gerecht zu werden (Werner et al. 2023: 20).

Alle hierbei zu berücksichtigenden Integrationsdimensionen können Abbildung 8 entnommen werden. Mit Blick auf Gender-Belange besonders relevant sind die soziale Integration, die Integration von Öffentlichkeit und Gesellschaft, die modale Integration sowie die Integration der Verkehrsanlässe.

Die soziale Integration stellt als Planungsinstrument sicher, „dass alle Instrumente und Maßnahmen daraufhin zu überprüfen sind, ob sie die gesellschaftlichen Teilhabemöglichkeiten ‚für alle sozialen Gruppen der Bevölkerung‘ angemessen verbessern, barrierefrei sind und auch geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitäts- und Verkehrsverhalten berücksichtigen“ (ebd.: 31).

Die Integration von Öffentlichkeit und Gesellschaft bezieht sich auf die Instrumente zur Beteiligung in Vorbereitung, Aufstellung, Umsetzung und Monitoring des Bundesmobilitätsplans (ebd.: 31; vgl. Kapitel 2.2.5). Durch die Partizipationsprozesse soll die Berücksichtigung aller Bedürfnisse inklusive denen mit Gender-Relevanz sichergestellt werden.

Die modale Integration meint die Betrachtung des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit mit allen Modi (z. B. ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, motorisierter Individualverkehr) (ebd.: 30). Die Integration der Verkehrsanlässe wiederum erfassst die Wegezwecke im Personen- und Güterverkehr inklusive der zu erwartenden verkehrsrelevanten Änderungen von Rahmenbedingungen, z. B. Demographie, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung oder Mobilitätsverhalten (ebd.: 30). Beide Dimensionen sind relevant mit Blick auf genderspezifische Wegezwecke und -muster – z. B. von Personen, die alleine oder überwiegend

¹¹ verantwortlich: KCW

für die Care-Arbeit verantwortlich sind – oder mit Blick auf die Verfügbarkeit von Mobilitätsalternativen – z. B. abhängig vom ökonomischen Status, der bei Frauen im Durchschnitt niedriger ist als bei Männern (Destatis 2024c).



Abbildung 8: Integrationsdimensionen des Bundesmobilitätsplans (KCW auf Basis von FGSV 2013: 11)

4.2 Leitziele

Konkretere Ankerpunkte für geschlechtergerechte Mobilitätsplanung finden sich auf Ebene der Leitziele in den §§ 4–11 BuMoG (vgl. Kapitel 2.2.3.1).

4.2.1 Mobilitätssicherung (§ 4)

- (1) Allen Menschen soll insbesondere unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit und persönlichen Mobilitätseinschränkungen eine angemessene, alltagstaugliche Mobilität gewährleistet werden.
- (2) Es ist die Aufgabe der Planung im Wege planerischer Ermessensentscheidungen diese Diversität an Bedürfnissen zu erfassen, zu gewichten und im Ergebnis der Planung angemessen zu berücksichtigen. Dies verlangt eine fachliche Analyse z. B. in Bezug auf veränderte Arbeits- und Versorgungsstrukturen, demographische und gesellschaftliche Entwicklungen oder auch hinsichtlich neuer Erkenntnisse der Genderforschung.

Die in § 4 verankerte Mobilitätssicherung bezieht in explizit auch die Geschlechterdimension und damit oft verknüpfte Benachteiligungsfaktoren mit ein. Um den Anspruch einer entsprechenden Mobilitätssicherung umzusetzen, ist es daher erforderlich, die Bedürfnisse von Frauen generell und die mit der entsprechenden sozialen Rolle verknüpften Bedürfnisse bei der Verkehrs- und Mobilitätsplanung in den Blick zu nehmen, wie in Abs. 2 beschrieben wird. Diese können beispielsweise spezifische Anforderungen

an die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsmittel umfassen, z. B. sichere und barrierefreie Infrastrukturen wie geschützte Radwege, breite Gehwege, Rampen und Aufzüge (Kläver 2021). Neben der Beachtung spezifischer Bedürfnisse wird in Abs. 2 eine fachliche Analyse, u. a. auch mit Blick auf neue Erkenntnisse der Genderforschung, gefordert.

4.2.2 Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen (§ 5)

Bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur soll die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs vorausschauend gewährleistet und der Transportbedarf des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt werden.

Neben dem gewerblichen Wirtschaftsverkehr umfasst § 5 BuMoG auch den nicht gewerblichen Wirtschaftsverkehr. Dieser umfasst Versorgungszwecke und damit typische Care-Arbeiten, z. B. Hol- und Bringdienste durch Eltern oder Kinder, Besorgungsfahrten für Angehörige und Fahrten von und zur Pflege von Angehörigen (Hermes et al. 2022: 67). Damit ist der Verkehr zu Care-Zwecken auf der Ebene der Leitziele des BuMoG abgedeckt, seine Funktionsfähigkeit gewährleistet und entsprechende Transportbedarfe berücksichtigt.

4.2.3 Klimaschutz und Energieeffizienz (§ 6)

(1) Die mittelbar oder unmittelbar durch den Verkehr verursachten Emissionen von Treibhausgasen im Sinne von § 2 Nummer 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes [...] sind erheblich zu reduzieren, um möglichst zügig und dauerhaft Treibhausgasneutralität zu erreichen.

In Bezug auf den Klimawandel besteht die geschlechtsbezogene Komponente darin, dass Frauen weniger Treibhausgase verursachen, aber häufiger den negativen Auswirkungen des Klimawandels ausgesetzt sind (Bundesstiftung Gleichstellung o. J.). Die stärkere Betroffenheit gilt auch für andere diskriminierte Personengruppen, wie z. B. People of Colour und allgemein Menschen mit Migrationshintergrund sowie Menschen mit Behinderungen. Die Ursachen liegen vor allem in der wirtschaftlichen Ungleichheit: Die genannten Personengruppen haben häufig einen schlechteren Zugang zu finanziellen Ressourcen, können sich damit schlechter an klimatische Veränderungen anpassen (Spitzner et al. 2020: 44 f.) und haben weniger Möglichkeiten, im Notfall zu reagieren. Ein Beispiel dafür ist die Wohnlage: Die schlechtere finanzielle Lage führt häufig dazu, dass betroffene Personen in dicht besiedelten Gebieten und an Hauptverkehrsstraßen wohnen (Böhme/Franke 2021: 71), wo die Belastung mit Luftschatdstoffen und Hitze besonders hoch ist. Insofern kommt eine Reduktion der Treibhausgase besonders Frauen und generell ökonomisch schlechter gestellten Personengruppen zugute.

4.2.4 Verkehrssicherheit (§ 7)

(1) Kein Mensch soll durch Verkehrsunfälle sein Leben verlieren oder schwer verletzt werden. Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Verkehrssicherheit sollen für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger in vergleichbarer Weise auf dieses Ziel ausgerichtet werden.

(2) Auf Straßen, Wegen, Plätzen und in öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln sollen Bedrohungssituationen und Gewalttaten insbesondere aufgrund rassistischer oder geschlechterspezifischer Motivationslage verhindert werden.

Der Bereich der Verkehrssicherheit kann differenziert werden zwischen *objektiver* und *subjektiver* Sicherheit. Die *objektive Sicherheit*, auch als *statistische Sicherheit* bezeichnet, bezieht sich auf messbare Sicherheit, vor allem durch Unfall- und Kriminalitätsstatistiken. Die *subjektive Sicherheit*, auch *gefühlte* oder *erlebte Sicherheit*, bezieht sich auf das Sicherheitsgefühl. (Hagemeister 2013: 3)

§ 7 Abs. 1 BuMoG adressiert die objektive Sicherheit und die sogenannte *Vision Zero* (EU KOM 2018: 2 ff.), also das Ziel, dass niemand durch Verkehrsunfälle sein Leben verliert oder schwer verletzt wird. Aus der amtlichen Statistik geht hervor, dass insgesamt mehr Männer im Straßenverkehr verletzt und getötet werden (Destatis 2022: 5), aber Frauen als Insassen in Pkws häufiger verunglücken als Männer (ebd.: 6). Berücksichtigt man, dass Männer im Allgemeinen mehr Tageskilometer zurücklegen (Nobis/Kuhnimhof 2018: 52), verstärkt dies den statistischen Effekt und unterstreicht damit die Tatsache, dass Frauen und Männer in Fahrzeugen nicht gleich gut vor Verletzungen geschützt werden (Linder/Svensson 2019: 142 f.). Unterschiedliche Verletzungsmuster lassen sich teils auf anatomische Unterschiede zurückführen, die nicht ausreichend beim Fahrzeugdesign und Crash-Tests berücksichtigt werden (Bose et al. 2011: 2371 f.; Linder/Svensson 2019: 145 ff.).¹² Männer verursachen darüber hinaus als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger häufiger Unfälle mit Personenschäden als Frauen in diesen Kategorien (Destatis 2022: 7 f.). Eine Rolle spielen dabei auch verhaltensbezogene Unterscheide in der Risikobereitschaft.¹³ Um die Vision Zero zu erreichen, müssen die geschlechtsspezifischen Unfallursachen und -folgen also in den Blick genommen und zielgerichtete Strategien und Maßnahmen entwickelt werden.

§ 7 Abs. 2 adressiert sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit: Wenn Belästigungen oder Gewalttaten angezeigt werden, finden sie Eingang in Kriminalitätsstatistiken und bilden damit die objektive Sicherheit ab. Bedrohungssituationen können jedoch auch wahrgenommen werden, ohne dass eine entsprechende Tat folgt.¹⁴ Im Sinne des Abs. 2 sollen auch diese verhindert werden und damit dem subjektiven Schutzbedürfnis und Sicherheitsempfinden Betroffener Rechnung getragen werden (Hermes et al. 2022: 72). Die geschlechtsspezifische Bedrohungslage und das subjektive Sicherheitsempfinden von Frauen werden hier explizit adressiert.¹⁵ Um das Ziel zu erreichen, sind verkehrsspezifische bauliche und betriebliche Maßnahmen umzusetzen (ebd.).

¹² Crash-Tests-Dummies basieren hauptsächlich auf dem durchschnittlichen männlichen Körper. Der Hybrid III 50. Perzentil männliche Dummy wurde zur Abbildung der Größen- und Gewichtsverteilung der Bevölkerung hoch- und runterskaliert. Der Hybrid III fünfte Perzentil weibliche Dummy ist also eine kleinere und leichtere Version des männlichen Dummies. Er berücksichtigt jedoch keine anatomischen Unterschiede zwischen Frauen und Männern und dient eher der Abdeckung eines Extrems der Größen- und Gewichtsverteilung als einer Annäherung an einen Mittelwert. (Linder/Svensson 2019: 141 f.) Auch unabhängig von einer geschlechtsspezifischen Betrachtung ist es aus Sicht der Verkehrssicherheit demnach wichtig, die Varianz der Körpergrößen und -formen in der Bevölkerung im Rahmen der Entwicklung von Fahrzeugen und Crash Tests zu berücksichtigen.

¹³ Im Allgemeinen neigen Männer beispielsweise durchschnittlich zu risikoreicherem Fahren (Bittner 2010). Sie fahren öfters unter Alkoholeinfluss und dieser ist bei männlichen Fahrern häufigere Unfallursache als bei weiblichen Fahrerinnen (Destatis 2022: 8).

¹⁴ Darüber hinaus bilden Kriminalstatistiken meist nur das sogenannte „Hellfeld“ ab, also die Straftaten, die zur Anzeige gebracht wurden. Im Bereich mancher Straftaten ist dies jedoch nicht aussagekräftig, im Bereich der Sexualstraftaten wird in Deutschland beispielsweise nur ein Prozent der Taten angezeigt (Birkel et al. 2023: VII).

¹⁵ Laut einer repräsentativen Befragung des BKA fühlen sich Frauen nachts in der Öffentlichkeit deutlich unsicherer als Männer. Nur 33 Prozent der Frauen fühlen sich nachts in öffentlichen Verkehrsmitteln sicher (Birkel et al. 2023: VIII).

4.2.5 Gesundheitsschutz (§ 8)

- (1) Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen insbesondere durch Luftschadstoffe und Lärmbelastungen sollen vermieden werden. Dieses Ziel soll für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger in vergleichbarer Weise sichergestellt werden.
- (2) Bewohner von Wohnanlagen an Verkehrswegen mit hoher Verkehrsbelastung sollen keinen vermeidbaren Gesundheitsbeeinträchtigungen ausgesetzt sein.

Die geschlechtsbezogene Komponente des § 8 wurde bereits in der Erläuterung zu § 6 Klimaschutz und Energieeffizienz beschrieben: Der statistisch niedrigere ökonomische Status von Frauen führt oft dazu, dass sie an stärker durch Luftschadstoffe und Lärm belasteten Straßen wohnen müssen (genannt 2005: 6; Kunesch 2022). Daher trägt § 8 BuMoG zur Gleichstellung der Geschlechter im Hinblick auf die Gesundheit bei.

4.2.6 Umweltschutz (§ 9)

- (2) Soweit nicht bereits anderweitig in diesem Abschnitt geregelt, sollen Beeinträchtigungen der Schutzgüter des § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung [...] vermieden werden.

§ 9 Abs. 2 BuMoG hat keine explizit geschlechtsbezogene Komponente, die erwähnten Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG umfassen aber auch Menschen und insbesondere die menschliche Gesundheit mit den hiervom betroffenen geschlechtsspezifischen Unterschieden, die bereits zu §§ 6 und 8 BuMoG beschrieben wurden.

4.2.7 Sozialverträglichkeit (§ 10)

- (1) Für sozial benachteiligte Gruppen sollen negative Auswirkungen durch den Verkehr vermieden und eine hinreichende Erreichbarkeit durch den öffentlichen Personenverkehr insbesondere in Bezug auf zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur gewährleistet werden. Wohnanlagen sollen mit hochwertiger Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr erschlossen werden.
- (2) Anpassungen verkehrsspezifischer Steuern, Abgaben, Gebühren und Beiträge sowie der Beförderungsentgelte für den öffentlichen Personenverkehr sollen sozialverträglich ausgestaltet werden.

§ 10 BuMoG adressiert die Sozialverträglichkeit von Verkehr und Mobilität und enthält damit implizit besonders viele geschlechtsspezifische Ankerpunkte. Für den geschlechtsspezifischen Blick auf Vermeidung von negativen Auswirkungen auf den Verkehr sei hier nochmal auf die Beschreibung der §§ 6 und 8 verwiesen. Die Erreichbarkeit von zentralen Orten, sozialer Infrastruktur und Versorgungsinfrastruktur ist insbesondere für Frauen wichtig, da sie in höherem Maß als Männer abhängig vom ÖPNV sowie Fuß- und Radinfrastruktur sind (Spitzner et al. 2020: 116; Scheiner/Holz-Rau 2017). Dies ist auf den niedrigeren ökonomischen Status, die damit verbundene geringere Pkw-Verfügbarkeit (infas 2018: 39) und den, zumindest in älteren Generationen, geringeren Führerscheinbesitz zurückzuführen (Follmer/Gruschwitz 2019: 23). Zudem sind die im Gesetz genannten Zielorte und deren Erreichbarkeit für Personen, die nicht oder in Teilzeit erwerbstätig sind, besonders relevant. Wie eingangs erwähnt,

entscheidet die Erreichbarkeit der verschiedenen Orte für gewerbliche und nicht gewerbliche Arbeit darüber, ob und in welchem Umfang Erwerbsarbeit neben der Versorgungsarbeit möglich ist.

Die Höhe der in Abs. 2 erwähnten Steuern, Abgaben, Gebühren, Beiträge und Beförderungsentgelte für den öffentlichen Personenverkehr ist besonders für Personen mit niedrigem ökonomischem Status, also insbesondere auch die in diesem Bericht betrachteten Personengruppen, relevant.

4.2.8 Lebenswerte Städte und Regionen (§ 11)

(3) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen Straßen und Plätze nach ihrer Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht werden.

Die in § 11 Absatz 3 des BuMoG genannten Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens sind besonders relevant für Personen, die Care-Arbeit übernehmen. Insofern liegt hier eine starke genderspezifische Komponente vor.

Mit § 11 erfolgt eine besonders starke Vernetzung von Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung mit der Raumplanung, die Umsetzung liegt hier überwiegend bei den Kommunen. Die Vorgaben des Paragraphen führen dazu, dass der jeweilige Planungsträger sich damit auseinanderzusetzen hat, welche Bedeutung er Gestaltung und Aufenthaltsqualität bemisst (VCD 2021: 51), dabei sollten auch geschlechterspezifische Anforderungen und Nutzungen berücksichtigt werden.

4.3 Ziel- und Prozessebene

Geschlechtergerechte Mobilität ist kein eigenständiges Leitziel im VCD-Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes, kann aber, wie im vorangegangenen Abschnitt dargestellt, aus den Leitzielen abgeleitet werden. Um wirksam als Ziel verfolgt zu werden, müssen die Aspekte geschlechtergerechter Mobilität aus den abstrakten Leitzielen zu konkreten, messbaren und terminierten Umsetzungszielen „übersetzt“ werden. Diese können Ergebnis-, Handlungs- oder Qualitätsziele sein. Die Umsetzungsziele werden ergänzt durch Strategien und konkretisiert in Form von Maßnahmen. Im Rahmen der planerischen Abwägung folgt ein Iterationsprozess mit Blick auf die Grenzen, die Budget, Personal, Zeit, aber ggf. auch die Akzeptanz der Bevölkerung setzen (vgl. Kapitel 2.2.3.2).

Im Folgenden sind drei Beispiele dargestellt, wie Aspekte der Leitziele der Mobilitätssicherung (§ 4 BuMoG), der Verkehrssicherheit (§ 7 BuMoG) und Sozialverträglichkeit (§ 10 BuMoG) durch konkrete Umsetzungsziele im Sinne einer geschlechtergerechten Mobilitätsplanung wirken können. Derartige Beispiele könnten aus dem Erstellungsprozess des Bundesmobilitätsplans hervorgehen, gesetzlich beschlossen werden und wären damit verbindlich umzusetzen.

Zum Beispiel Verkehrssicherheit ist anzumerken, dass Länder und Kommunen über den Bundesmobilitätsplan nicht zu den hier vorgeschlagenen Maßnahmen verpflichtet werden können. Sie können aber diese oder andere Maßnahmen in ihren Planwerken in Umsetzung des Leit- und Umsetzungsziels beschließen.

Tabelle 4: Wirkungsbeispiel Leitziel Mobilitätssicherung

Leitziel	§ 4 Mobilitätssicherung
Gesetzestext	Abs. 1: „Allen Menschen soll insbesondere unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit und persönlichen Mobilitätseinschränkungen eine angemessene, alltagstaugliche Mobilität gewährleistet werden.“ Abs. 2: „Es ist die Aufgabe der Planung im Wege planerischer Ermessensentscheidungen diese Diversität an Bedürfnissen zu erfassen, zu gewichten und im Ergebnis der Planung angemessen zu berücksichtigen. Dies verlangt eine fachliche Analyse [...] auch hinsichtlich neuer Erkenntnisse der Genderforschung.“
Umsetzungsziel (Beispiel)*	Jährliche Analyse der Verkehrsmittelnutzung, Mobilitätsbedürfnisse und Zufriedenheit mit den jeweiligen Verkehrsmitteln bzw. deren Eignung zur Erfüllung der Wegezwecke
Maßnahme (Zuständigkeit Bund) (Beispiel)*	<ul style="list-style-type: none">• Kontinuierliche Erhebung von Daten zur Verkehrsmittelnutzung und zu Mobilitätsbedürfnissen, segmentiert nach den in § 4 Abs. 1 genannten Kategorien• Segmentierung nach Wegezwecken (inkl. nicht gewerblicher Versorgungszwecke und mit deren Erledigung erfüllte Bedürfnisse)• jährliche Veröffentlichung der Ergebnisse• Verantwortung bei der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr

* die Nennung von Beispielen dient der Veranschaulichung, auf welche Weise die Konkretisierung von Genderbelangen im Sinne eines zieleorientierten Planungsansatzes auf der Grundlage der Leitziele des BuMoG erfolgen könnten.

Tabelle 5: Wirkungsbeispiel Leitziel Verkehrssicherheit

Leitziel	§ 7 Verkehrssicherheit
Gesetzesstext	Abs. 2: „Auf Straßen, Wegen, Plätzen und in öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln sollen Bedrohungssituationen und Gewalttaten insbesondere aufgrund rassistischer oder geschlechterspezifischer Motivationslage verhindert werden.“
Umsetzungsziel (Beispiel)*	Im 3-Jahres-Schnitt: <ul style="list-style-type: none">• Reduktion von Bedrohungssituationen um fünf Prozent pro Jahr• Reduktion von Gewalttaten um fünf Prozent pro Jahr• Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens um zwei Prozent pro Jahr
Maßnahme (Zuständigkeit Bund) (Beispiel)*	<ul style="list-style-type: none">• Sammlung und Analyse von Daten zu Bedrohungssituationen, Gewalttaten und zum subjektiven Sicherheitsempfinden auf genannten Wegen bzw. Orten durch Bund, Länder und Kommunen• Auswertung durch Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr (Monitoring des Bundesmobilitätsplans), Erarbeitung von Empfehlungen in Zusammenarbeit mit dem Beirat und dem Wissenschaftlichen Beirat• Umsetzung von daraus abgeleiteten Maßnahmen auf allen Ebenen

* die Nennung von Beispielen dient der Veranschaulichung, auf welche Weise die Konkretisierung von Genderbelangen im Sinne eines zieleorientierten Planungsansatzes auf der Grundlage der Leitziele des BuMoG erfolgen könnten.

Tabelle 6: Wirkungsbeispiel Leitziel Sozialverträglichkeit

Leitziel	§ 10 Sozialverträglichkeit
Gesetzesstext	Abs. 1: „Für sozial benachteiligte Gruppen sollen negative Auswirkungen durch den Verkehr vermieden und eine hinreichende Erreichbarkeit durch den öffentlichen Personenverkehr insbesondere in Bezug auf zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur gewährleistet werden. Wohnanlagen sollen mit hochwertiger Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr erschlossen werden.“
Umsetzungsziel (Beispiel)*	<ul style="list-style-type: none">• Entwicklung bzw. Entscheidung für Erschließungsindizes (Verfügbarkeit, Anbindung und Erreichbarkeit) für den ÖPNV in Bezug auf zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur bis 2027 durch die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr
Maßnahme (Zuständigkeit Bund) (Beispiel)*	<ul style="list-style-type: none">• Entwicklung der Erschließungsindizes• Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung auf Ebene der Kommunen

* die Nennung von Beispielen dient der Veranschaulichung, auf welche Weise die Konkretisierung von Genderbelangen im Sinne eines zieleorientierten Planungsansatzes auf der Grundlage der Leitziele des BuMoG erfolgen könnten.

4.4 Analyse der Instrumente des BuMoG mit Blick auf ihre Eignung zur Verankerung von geschlechtergerechter Mobilität

Die wesentlichen Instrumente des Bundesmobilitätsgesetzes mit Blick auf ihre Eignung zur Verankerung von geschlechtergerechter Mobilität sind der Bundesmobilitätsplan (BMP), die Verknüpfung von Fördermitteln des Bundes mit der Erreichung der Ziele des BMP, Forschung und Beteiligung.

4.4.1 Bundesmobilitätsplan

Der Bundesmobilitätsplan (vgl. Kapitel 2.2.5) und die daraus abgeleiteten Planwerke nach § 15 Abs. 3, z. B. für die Bundesfernstraßenplanung, sind mit Blick auf Gender-Belange insbesondere deshalb relevant, weil dessen Leit- und Umsetzungsziele in den abgeleiteten Planwerken und in den vergleichbaren Planungen auf regionaler und lokaler Ebene berücksichtigt werden müssen (§ 27 BuMoG). Da der Bund den Kommunen keine unmittelbaren Vorgaben setzen kann, werden die Länder adressiert, die wiederum entscheiden, welche Behörden für die Umsetzung verantwortlich sind.

Im Sinne der Zweckbestimmung des Bundesmobilitätsgesetzes, der gesamthaften Sicherung der Mobilität, und einer geschlechtergerechten Mobilitätsplanung soll die integrierte und zielgerichtete Mobilitätsplanung einen entwickelnden Einfluss sowohl auf die Raumnutzung als auch auf den Verkehr nehmen (Hermes et al. 2022: 85/Begründung zu § 2). Die Verknüpfung von Raumordnung und Verkehrsplanung hat aus Gender-Sicht eine besondere Relevanz, weil so z. B. durch Nutzungsmischung die Erreichbarkeit von Orten wie Wohnort, Arbeitsstätte, Betreuungseinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten deutlich verbessert und somit die Möglichkeit, entsprechende Tätigkeiten zu kombinieren, ermöglicht wird. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen von Landesraumordnungsplänen, Regionalplänen und Flächennutzungsplänen. Im BuMoG ist zudem vorgegeben, dass die Innenentwicklung bestehender Orte und eine polyzentrische Siedlungsentwicklung zu fördern sind (§ 27 Abs. 3).

Die Planungen der von den Ländern zu bestimmenden Stellen auf regionaler und lokaler Ebene legen nach § 27 Abs. 1 Punkt 1 „integrierte Standorte“ fest, die sich „dadurch auszeichnen, dass sie mit kurzen Wegen oder besonders gut mit dem ÖPNV erschließbar oder bereits erschlossen sind“. Wie bereits beschrieben, ist eine solche integrierte Planung ein wesentliches Element zum Erreichen von gendergerechter Mobilität, da die Wege zwischen verschiedenen Aktivitäten auf diese Weise verkürzt werden. Darüber hinaus sollen nach § 27 Abs. 1 Punkt 2 und 3 Konzepte zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlich zugänglichen Verkehrsangeboten und Radverkehrsnetze entwickelt werden. Dies dient der Sicherstellung der Mobilität insbesondere von Frauen und Personen ohne Pkw-Zugang.

Die zur Umsetzung notwendigen rechtlichen Instrumente sind vor allem das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO). Im Zuge der Neuerungen durch das BuMoG werden auch Änderungen in diesen Schriften erforderlich, damit die Leitziele des BuMoG erreicht werden können und um einen konsistenten Rechtsrahmen des Verkehrs zu schaffen, der auf die gesamtstaatlich abgestimmten Ziele ausgerichtet ist (Hermes et al. 2022: 94).

4.4.2 Fördermittel nur bei Zielerreichung

Aktuell bekommen die Länder für Investitionen in ihre Verkehrsinfrastruktur Fördermittel vom Bund, geregelt im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Im BuMoG wird dieses durch § 34 ersetzt (vgl. Kapitel 2.2.6). Demnach werden nur Maßnahmen der Länder gefördert, die den Anforderungen des BuMoG entsprechen.

Der Förderanteil wird nach dem Beitrag der Maßnahmen zu den Umsetzungszielen des Bundesmobilitätsplans bemessen. Wenn es also gelingt, genderspezifische Umsetzungsziele im BMP zu verankern, wäre die Finanzierung von Maßnahmen direkt an die Zielerreichung geknüpft und damit die Verbindlichkeit der Ziele sichergestellt. Eine Teilnahme an weiteren Förderprogrammen wäre durch § 34 Abs. 6 an die Erreichung der Förderung zu Grunde liegenden Umsetzungsziele geknüpft. Voraussetzung für die Förderung ist zudem die Beachtung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung (§ 2 ROG), womit auch die Integration von Raumordnung und Verkehrsplanung verbindlich wird. Den Ländern kommt die Aufgabe zu, sicherzustellen, dass die Aufgabenträger die Leitziele und nationalen Umsetzungsziele berücksichtigen (§ 35 Abs. 4).

4.4.3 Forschung

Eines der Hemmnisse für gendergerechte Mobilitätsplanung ist der Mangel an wissenschaftlichen Erkenntnissen zu entsprechenden Mobilitätsmustern und -bedürfnissen (sog. *Gender Data Gap*) (Kawgan-Kagan 2023). Entsprechend des § 15 Abs. 1 des BuMoG enthält der BMP die Festlegung der grundlegenden Forschungsbedarfe zur Ausgestaltung des Verkehrssystems. Gemäß der Begründung des Gesetzesentwurf fällt darunter auch die Schaffung „anwendungsorientierte[n] Wissen[s] über die Entstehungsprozesse von Mobilität und individuellen Mobilitätsbedürfnissen sowie die Entwicklung von passgenauen Maßnahmen und Umsetzungsstrategien“ (Hermes et al. 2022: 77). In diesem Kontext sollte auch die Forschungslage zu genderspezifischen Mobilitätsbedürfnissen vertieft werden.

4.4.4 Beteiligung

Im Rahmen der Beteiligung der Zivilgesellschaft am Verfahren der Bundesmobilitätsplanung legt § 18 Abs. 4 fest, dass die Interessen aller von der Planung betroffenen Menschen, insb. unabhängig vom Geschlecht, aber auch unabhängig von Alter, ökonomischen Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit und persönlichen Mobilitätseinschränkungen, berücksichtigt werden müssen. Damit ist die Berücksichtigung von Geschlechtergerechtigkeit im Rahmen des Beteiligungsprozesses festgelegt, allerdings ist die Beteiligung der Zivilgesellschaft nur ein Baustein im Rahmen der Erstellung des BMP. Nicht gesetzlich geregelt, aber im Sinne der Geschlechtergerechtigkeit gefördert werden könnte beispielsweise eine weitgehende Parität und Einbeziehung von Genderexpertise in der Besetzung des Beirats (§ 40 BuMoG) und des Wissenschaftlichen Beirats (§ 41 BuMoG).

4.4.5 Verbindlichkeit der Instrumente und der Zielerreichung

Es konnte dargestellt werden, dass es im Bundesmobilitätsgesetz zahlreiche Ankerpunkte für eine geschlechtergerechte Mobilitätsplanung gibt. Relevant ist jedoch vor allem, wie verbindlich die Instrumente im Sinne der Zielerreichung wirken. Hier ist die grundlegende Schwierigkeit zu nennen, dass der BMP für den Bund gilt, Gender-Belange der Mobilitätsplanung jedoch vor allem auf kommunaler und lokaler Ebene relevant sind. Außerdem gibt es keine zivilrechtliche Klagemöglichkeit, sodass die Umsetzung von Maßnahmen, z. B. für die Verbesserung geschlechtergerechter Mobilität, nicht einklagbar ist. Die Verbindlichkeit der Zielerreichung lässt sich jedoch durch das vorgesehene Monitoring und durch den Finanzierungsmechanismus erhöhen.

4.4.6 Monitoring

Ein Monitoring ist im BuMoG an zwei Stellen vorgesehen, einerseits durch eine Evaluation der Erreichung von Leit- und Umsetzungszielen, der Methodik und des Planungsprozesses des Bundesmobilitätsplans (§§ 21, 23 BuMoG), anderseits durch eine Kontrolle der Durchsetzung gesetzlicher Regelungen (§ 38 Abs. 5 BuMoG).

Das Monitoring dient dazu sicherzustellen, dass eine Fortentwicklung und Verbesserung der Methodik sowie des Zielerreichungsgrades eintreten (Hermes et al. 2022: 82 f.). Dieses Instrument trägt dazu bei, die Umsetzung der Gender-Belange, die im Rahmen von Leit- und Umsetzungszielen, Methodik und Planungsprozess im BMP verankert wurden, sicherzustellen und zu verbessern sowie eine Erhöhung des Zielerreichungsgrades zu bewirken.

Darüber hinaus hat die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr nach § 38 Abs. 5 die Aufgabe, die Durchsetzung gesetzlicher Regelungen, insb. von Sozial-, Umwelt-, Sicherheits- und Barrierefreiheitsstandards, zu kontrollieren. Unter die hier genannten Standards fallen insbesondere auch Themen im Bereich der Diversität und Geschlechtergerechtigkeit, die durch die Vorgabe kontrolliert werden.

Durch diese Monitoring-Mechanismen wird zwar keine unmittelbare Verbindlichkeit erreicht, aber eine hohe Transparenz über den Fortschritt der Erreichung von Zielen und Übereinstimmung mit Standards bewirkt.

4.4.7 Finanzierung

Eine höhere Verbindlichkeit wird durch den Finanzierungsmechanismus erreicht: Die Vergabe von Fördermitteln vom Bund an die Länder ist mit dem BuMoG an die Erreichung der im Rahmen des BMP beschlossenen Ziele geknüpft (vgl. Kapitel 4.4.2). Der Beschluss von Umsetzungszielen zu Gender-Belangen ermöglicht damit eine hohe Verbindlichkeit der Zielerreichung. Die Verbindlichkeit wird damit im Vergleich zum Status Quo deutlich erhöht. Der Beschluss von Umsetzungszielen mit Gender-Belangen ist damit jedoch auch die Voraussetzung, um eine solche Verbindlichkeit der Erreichung von Zielen zur Verbesserung einer gendergerechten Mobilität zu schaffen.

Eine direkte Verpflichtung von Bund, Ländern und Kommunen, Gender-Belange in ihrer Mobilitäts- und Verkehrsplanung zu beachten, ist über das BuMoG nicht möglich.

5 Handlungsempfehlungen¹⁶

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Kapiteln 2, 3 und 4 haben wir nachfolgende Handlungsempfehlungen und konkrete Änderungsvorschläge sowohl für die Weiterentwicklung der Gesetzesvorlage des BuMoG in Bezug auf Genderbelange als auch im Sinne eines Leitfadens zur Nutzung der Instrumente des BuMoG für eine gendergerechte Mobilitätsplanung erarbeitet.

Wie in Kapitel 4 dargestellt, verfügt das BuMoG über umfassende Anker und Möglichkeiten zur Umsetzung einer gendergerechten Mobilitätsplanung. Daher beschränken sich die Vorschläge zur Weiterentwicklung der Gesetzesvorlage auf wenige Punkte (vgl. Kapitel 5.1), der Fokus der Handlungsempfehlungen liegt auf Empfehlungen zur zielorientierten Nutzung der Instrumente des BuMoG im Sinne einer gendergerechten Planung (vgl. Kapitel 5.2).

¹⁶ verantwortlich: KCW, StetePlanung

5.1 Vorschläge zur Weiterentwicklung der Gesetzesvorlage des BuMoG

Tabelle 7: Handlungsempfehlung 1 – Beteiligung und Entscheidungsgremien

Thema	Beteiligung und Entscheidungsgremien
Handlungsempfehlung 1	Konkretisierung der Anforderungen an Beteiligungsprozesse aus Genderperspektive (vgl. Kapitel 4.4.4): Anforderungen an Teilnehmende im Sinne von Gruppen, die vertreten sein sollten sowie dahingehend, dass die zeitlichen, räumlichen und technischen Rahmenbedingungen der Beteiligungsprozesse derartig ausgestaltet sein müssen, dass die in § 4 Abs. 1 BuMoG genannten Gruppen teilnehmen können.
Bezug	§ 18 Abs. 4 BuMoG
Adressat	das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortung für das BuMoG
Erläuterung	vgl. Kap. 3.2.8

Tabelle 8: Handlungsempfehlung 2 – Beteiligung und Entscheidungsgremien

Thema	Beteiligung und Entscheidungsgremien
Handlungsempfehlung 2	Konkretisierung der Anforderungen an die Besetzung von Entscheidungsgremien im Hinblick auf Gender, z. B. durch Festlegung von Mindestquoten und Einbeziehung von Genderexpertise. Dies gilt in Bezug auf die Besetzung des Beirats (§ 40 BuMoG) sowie des Wissenschaftlichen Beirates (§ 41 BuMoG).
Bezug	§ 18 Abs. 4 BuMoG in Verbindung mit §§ 40, 41 BuMoG
Adressat	das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortung für das BuMoG
Erläuterung	/

5.2 Leitfaden zur Nutzung der Instrumente des BuMoG im Sinne einer gendergerechten Planung

Tabelle 9: Handlungsempfehlung 3 – Verbesserung der Datengrundlage

Thema	Verbesserung der Datengrundlage
Handlungs-empfehlung 3	a. Verankerung des Umsetzungsziels „Verbesserung der Datengrundlage [...]“ in einem BMP b. Politische Beschlussfassung eines BMP
Bezug	BMP unter Bezugnahme auf § 4 Abs. 1, 2 BuMoG
Adressat	das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für die Erstellung des BMP
Erläuterung	vgl. Tabelle 4 als Beispiel

Tabelle 10: Handlungsempfehlung 4 – Verbesserung der Datengrundlage

Thema	Verbesserung der Datengrundlage
Handlungs-empfehlung 4	a. Festlegung der grundlegenden Forschungsbedarfe zur Ausgestaltung des Verkehrssystems gemäß § 15 Abs. 1 BuMoG mit Blick auf genderspezifische Mobilitätsbedürfnisse in einem BMP b. Politische Beschlussfassung eines BMP
Bezug	BMP unter Bezugnahme § 15 Abs. 1 BuMoG unter Beachtung der Begründung des Gesetzesentwurf (vgl. Kapitel 4.4.3)
Adressat	das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für die Erstellung des BMP
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none">Konkret bedeutet das eine differenzierte Betrachtung der Mobilitätsbedürfnisse nach den Differenzierungskriterien in § 4 Abs. 1 BuMoG (Alter, Geschlecht, ökonomischer Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit, persönliche Mobilitätseinschränkungen) sowie hinsichtlich des Wegezwecks insb. der Care-Arbeit.siehe Kapitel 3.2.9 und vgl. Tabelle 4

Tabelle 11: Handlungsempfehlung 5 – Genderspezifischer Umsetzungsziele und Maßnahmen

Thema	Verankerung von genderspezifischen Umsetzungszielen und Maßnahmen
Handlungsempfehlung 5	<ul style="list-style-type: none">a. Verankerung von genderspezifischen Umsetzungszielen im BMPb. Politische Beschlussfassung eines BMPc. Verankerung von genderspezifischen Umsetzungszielen und Maßnahmen in den einzusetzenden Planungsinstrumenten, wie z. B. Sustainable Urban Mobility Plans, Verkehrsentwicklungspläne, Nahverkehrspläne, Klimamobilitätspläne
Bezug	§ 3 Satz 2, 4, 5, §§ 13 Abs. 2 Nr. 2 und 27 BuMoG
Adressat	<p>Zu a., b.</p> <ul style="list-style-type: none">• das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für die Erstellung des BMP <p>Zu c.</p> <ul style="list-style-type: none">• Für Nahverkehrspläne: die mit der Aufgabenträgerfunktion betrauten Institutionen auf Ebene der Kommunen oder Regionen• Für Verkehrsentwicklungspläne: die für Verkehrsplanung zuständigen Stellen auf regionaler und kommunaler Ebene
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none">• Die Verankerung genderspezifischer Umsetzungsziele im BMP sowie in den Planungsinstrumenten wie SUMP, VEP, NVP (siehe Kap. 3.3) ermöglicht eine zielorientierte Verkehrs- und Mobilitätsplanung mit Blick auf Genderbelange im Sinne des BuMoG. Da die Finanzierung von Maßnahmen der Länder durch den Bund gemäß § 34 BuMoG direkt an die Zielerreichung geknüpft ist, wird zudem eine hohe Verbindlichkeit der Zielerreichung sichergestellt (vgl. Kapitel 4.4.2).• Die Umsetzungsziele können die folgenden Leitziele des BuMoG mit Blick auf Gendergerechtigkeit konkretisieren:<ul style="list-style-type: none">○ § 4 (Mobilitätssicherung) mit Blick auf die Gewährleistung von Mobilität für alle○ § 5 (Sicherung des Transports von Waren und Erbringung von Dienstleistungen) mit Blick auf die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des gewerblichen und in diesem Kontext besonders relevanten nicht-gewerblichen Wirtschaftsverkehrs○ § 10 (Sozialverträglichkeit) mit Blick auf die Erreichbarkeit durch den ÖPNV in Bezug auf zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur• Gendergerechte Mobilität kann in SUMP/VEP aber auch in Einzelkonzepten wie Fuß- und Radverkehrsplanung als eigenständiges Leitziel definiert werden, aus dem entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden.• In der Formulierung sollte dabei das eigentliche Ziel fokussiert werden, die Mobilitätsbedürfnisse aller Personen in den Blick zu nehmen und sichere Mobilität für alle zu gewährleisten (vgl. § 4 BuMoG). Der Begriff „Gender“ sollte dabei nicht in den Vordergrund gestellt werden, um Widerstände im politischen und gesellschaftlichen Diskurs zu vermeiden.

Tabelle 12: Handlungsempfehlung 6 – integrierte Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung

Thema	Integrierte Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung
Handlungsempfehlung 6	Anwendung des § 27 BuMoG zur Integration von Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung
Bezug	§ 27 BuMoG i. V. m. den Landesraumordnungsplänen, Regionalplänen und Flächennutzungsplänen
Adressat	Länder, Regionen und Kommunen
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none">• § 27 BuMoG sieht eine Integration von Raum- und Verkehrsentwicklung sowie die Förderung der Innenentwicklung bestehender Orte und eine polyzentrische Siedlungsentwicklung vor. Dies trägt zur einfachen Erreichbarkeit von Zielen der Erwerbs- und Versorgungsarbeit bei und ermöglicht somit eine bessere Verknüpfung entsprechender Wege.• Die Integration von Raumordnung und Verkehrsplanung soll durch den entsprechenden Einsatz von Landesraumordnungsplänen, Regionalplänen und Flächennutzungsplänen erfolgen (vgl. Kapitel 3.2.1, 3.2.2, 4.4.1; § 27 Abs. 3 BuMoG).• Die Verbindlichkeit wird dadurch sichergestellt, dass die Beachtung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 ROG) und damit die Integration von Raumordnung und Verkehrsplanung Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen der Länder durch den Bund sind (vgl. Kapitel 4.4.2).

Tabelle 13: Handlungsempfehlung 7 – Integrierte Planung: Nutzungsmischung

DD	Integrierte Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung: Nutzungsmischung
Handlungsempfehlung 7	<ul style="list-style-type: none"> a. Definition eines Umsetzungsziels zur Nutzungsmischung in Umsetzung der §§ 5, 6 und 10 BuMoG b. Politische Beschlussfassung eines BMP, welche eine Änderung des Baurechts umfasst, sodass Nutzungsmischung entsprechend den Vorgaben des BuMoG über das Instrument der Bebauungspläne wesentlich einfacher möglich ist c. Umsetzung des Leitziels durch Nutzung von Bebauungsplänen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für Nutzungsmischung und kompakte Strukturen
Bezug	§§ 5, 6 und 10 BuMoG i. V. m. Bebauungsplänen
Adressat	<p>Zu a., b.</p> <ul style="list-style-type: none"> • das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für die Erstellung des BMP <p>zu c.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung: Kommunen
Erläuterung	<p>Zu a.</p> <p>Eine Raumentwicklung, die sich am Prinzip der Nutzungsmischung orientiert, dient den Leitzielen der §§ 5, 6 und 10 des BuMoG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen (§ 5 BuMoG), insbesondere Versorgungstätigkeiten im Rahmen von Care-Arbeit, werden durch wohnortnahe Orte der Versorgung (v. a. Einkaufsmöglichkeiten) sichergestellt. • Durch kürzere Wege aufgrund gemischter Quartiere kann die Verkehrsleistung reduziert werden, was wiederum die Treibhausgasemissionen reduziert und damit zu § 6 (Klimaschutz und Energieeffizienz) beiträgt. • Die Erreichbarkeit von sozialer Infrastruktur und Versorgungsinfrastruktur zahlt auf § 10 (Sozialverträglichkeit) ein. <p>Ein konkretes Umsetzungsziel, welches das Prinzip der Nutzungsmischung fokussiert, trägt damit auf den genannten Ebenen zu gendergerechter Mobilität bei.</p> <p>Zu c.</p> <p>Die Umsetzung dieses Ziels erfolgt durch Nutzung von Bebauungsplänen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für Nutzungsmischung und kompakte Strukturen (vgl. Kapitel 3.2.1 und 3.2.2).</p>

Tabelle 14: Handlungsempfehlung 8 - Integrierte Planung: ÖPNV-Erschließung

Thema	Integrierte Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung: ÖPNV-Erschließung
Handlungsempfehlung 8	<ul style="list-style-type: none"> a. Entwicklung von bzw. Entscheidung für Erschließungsindizes (Verfügbarkeit, Anbindung und Erreichbarkeit) für den ÖPNV in Bezug auf zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur b. Festlegung von jährlichen Umsetzungszielen zur Verbesserung der Erschließung auf Basis der Indizes c. Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung
Bezug	§ 10 Abs. 1 BuMoG
Adressat	<p>Zu a.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr <p>Zu b.</p> <ul style="list-style-type: none"> • das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für die Erstellung des BMP • Länder, Kommunen und die mit der Aufgabenträgerfunktion betrauten Institutionen auf Ebene der Kommunen oder Regionen in ihrer Verantwortung für Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrspläne <p>Zu c.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bund, Länder, Kommunen und die mit der Aufgabenträgerfunktion betrauten Institutionen auf Ebene der Kommunen oder Regionen in ihrer Zuständigkeit für Angebots- und Infrastrukturplanung • Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen • Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr in ihrer Verantwortlichkeit für das Monitoring der Maßnahmenumsetzung
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäß § 10 Abs. 1 BuMoG (Leitziel Sozialverträglichkeit) (siehe Kapitel 3.2.1, 3.2.2 und 3.2.3) soll für sozial benachteiligte Gruppen eine hinreichende Erschließung durch den öffentlichen Personenverkehr insbesondere in Bezug auf zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur gewährleistet werden. • Dieses Ziel wirkt im Sinne einer Mobilitätsgewährleistung für alle.

Tabelle 15: Handlungsempfehlung 9 – Integrierte Planung: Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion

Thema	Integrierte Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung: Integration von Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raums
Handlungsempfehlung 9	<p>Anwendung der §§ 4, 8, 11 BuMoG sowie der im BuMoG vorgesehenen Änderungen von § 6 StVG und § 45 Abs. 9 StVO zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Definition von Umsetzungszielen zu den Leitzielen § 4 (Mobilitätssicherung), § 8 (Gesundheitsschutz) und § 11 (Lebenswerte Städte und Regionen) im Rahmen des BMP mit dem Ziel einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums b. Politische Beschlussfassung eines BMP c. Definition von entsprechenden Umsetzungszielen in kommunalen Planwerken (z. B. Stadtentwicklungspläne) d. Planung und Umsetzung von Maßnahmen zum Erreichen der Umsetzungsziele
Bezug	<ul style="list-style-type: none"> • §§ 4, 8, 11 BuMoG • die im BuMoG vorgesehenen Änderungen von § 6 StVG und § 45 Abs. 9 StVO
Adressat	<p>Zu a. und b.</p> <ul style="list-style-type: none"> • das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für die Erstellung des BMP <p>Zu c.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen <p>Zu d.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen für Umsetzungsziele und Maßnahmen auf kommunaler Ebene • Bund (Verantwortlichkeit abhängig von den konkreten Maßnahmen) • Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr in ihrer Verantwortlichkeit für das Monitoring der Maßnahmenumsetzung
Erläuterung	<p>vgl. Kapitel 3.2.5</p> <p>Vor allem für Kinder, ältere Menschen, Schwangere, Menschen mit Behinderungen und chronischen Erkrankungen und mittelbar die Personen, die sie begleiten, sind oftmals auf dem Weg liegende Möglichkeiten zum Spielen, Ausruhen oder Nutzung von sanitären Einrichtungen erforderlich.</p> <p>Daher ist ein dichtes Netz an Grünflächen, schattenspendenden Elementen, Sitz- und Spielgelegenheiten sowie Toiletten entlang von Verkehrsanlagen im Sinne der Gendergerechtigkeit förderlich und teilweise sogar erforderlich, um Mobilität zu ermöglichen. Mit zunehmender Klimaerwärmung nimmt der Bedarf weiter zu, vor allem für vulnerable Personengruppen. Daher sollten auf Ebene des BMP, aber auch auf kommunaler Ebene, Umsetzungsziele definiert und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden, um die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums entlang von Verkehrsanlagen zu erhöhen.</p> <p>Auf Maßnahmenebene können auch die im BuMoG vorgesehenen Änderungen von § 6 StVG und § 45 Abs. 9 StVO eingesetzt werden, um beispielsweise vermehrt verkehrsberuhigte Bereiche anzurufen.</p>

Tabelle 16: Handlungsempfehlung 10 – Stärkung Umweltverbund: Erhöhung des Modal Split-Anteils

Thema	Stärkung des Umweltverbunds: Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds
Handlungsempfehlung 10	Definition eines Umsetzungsziels zur stufenweisen Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes in Umsetzung der §§ 6, 8, 9, 10 und 11 BuMoG a. Definition eines entsprechenden Umsetzungsziels auf Bundesebene im Rahmen des BMP b. Politische Beschlussfassung eines BMP c. Definition von entsprechenden Umsetzungszielen in Verkehrsentwicklungsplänen bzw. SUMPs
Bezug	§§ 6, 8, 9, 10 und 11 BuMoG
Adressat	Zu a. und b. <ul style="list-style-type: none">• das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für die Erstellung des BMP Zu c. <ul style="list-style-type: none">• Kommunen
Erläuterung	Die Definition von Umsetzungszielen zur Erhöhung des Modal Split-Anteils von ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr auf Bundes- und Kommunalebene dient der Umsetzung der Leitziele § 6 Klimaschutz und Energieeffizienz, § 8 Gesundheitsschutz, § 9 Umweltschutz, § 10 Sozialverträglichkeit und § 11 Lebenswerte Städte und Regionen mit den jeweils genderspezifischen Belangen (vgl. Kapitel 3.2.3 und 4.2). Die Festlegung eines entsprechenden Umsetzungsziels auf Bundesebene ist wichtig, um sicherzustellen, dass auf Bundesebene die notwendigen Rahmenbedingungen zur Zielerreichung gesetzt werden (z. B. im BMP, Steuergesetzgebung etc.), vgl. Kapitel 2.1.1 und 2.1.2. Mit der Festlegung des Umsetzungsziels sind die Länder ohnehin verpflichtet, entsprechende Zielbeiträge zu erreichen. Zusätzliche Umsetzungsziele auf kommunaler Ebene dienen dazu, auf die regionalen Besonderheiten vor Ort (z. B. Differenzierung ländliche und städtische Räume) einzugehen.

Tabelle 17: Handlungsempfehlung 11 – Stärkung Umweltverbund: modale Integration

Thema	Stärkung des Umweltverbunds: modale Integration
Handlungsempfehlung 11	<p>a. Definition von Umsetzungszielen zur modalen Integration im Rahmen von Verkehrsentwicklungsplänen bzw. SUMPs sowie NVPs in Umsetzung der §§ 6, 8, 9, 10, 11 und 27 BuMoG</p> <p>b. Planung und Umsetzung durch entsprechende Maßnahmen und Anpassungen von Verkehrsverträgen</p>
Bezug	§§ 6, 8, 9, 10, 11, 27 BuMoG
Adressat	<p>Zu a.</p> <ul style="list-style-type: none">• von den Ländern zu bestimmende Stellen auf regionaler und lokaler Ebene• die mit der Aufgabenträgerfunktion betrauten Institutionen auf Ebene der Kommunen oder Regionen <p>zu b.</p> <ul style="list-style-type: none">• Kommunen, Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen
Erläuterung	<p>Die Definition von Umsetzungszielen zur modalen Integration dient der Umsetzung der Leitziele § 6 Klimaschutz und Energieeffizienz, § 8 Gesundheitsschutz, § 9 Umweltschutz, § 10 Sozialverträglichkeit und § 11 Lebenswerte Städte und Regionen mit den jeweils genderspezifischen Belangen (vgl. Kapitel 4.2) sowie von § 27 Abs. 2 Nr. 2 zur Verknüpfung von Radverkehr mit öffentlich zugänglichen Verkehrsangeboten.</p> <p>Umsetzungsziele zur modalen Integration können beispielsweise darauf abzielen, Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration in Verkehrsverträgen festzuhalten (z. B. ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV) oder integrierte Tarife für die Nutzung von ÖPNV und Sharing-Fahrzeugen zu gestalten (vgl. Kapitel 3.2.3).</p> <p>Bei der planerischen Gestaltung einer modalen Integration kann die Anwendung der E-Klima-Richtlinie (FGSV 2022) sowie die ergänzende Handlungsanleitung zur Anwendung der RAST 06 (FGSV 2024) hilfreich sein (vgl. Kapitel 3.4).</p>

Tabelle 18: Handlungsempfehlung 12 – Stärkung Umweltverbund: Fuß- und Radverkehrsanlagen

Thema	Stärkung des Umweltverbunds: Gendergerechte Gestaltung von Fuß- und Radverkehrsanlagen
Handlungsempfehlung 12	Definition eines Umsetzungsziels zur Gestaltung von Fuß- und Radverkehrsanlagen mit Blick auf die Bedürfnisse, die im Zusammenhang mit Care-Arbeit stehen (vgl. insb. Kapitel 4.2.1 zu § 4 BuMoG (Mobilitätssicherung) und Kapitel 4.2.2 zu § 5 BuMoG (Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen)) in Umsetzung der §§ 4, 5, 6, 8, 9, 10 und 11 BuMoG auf kommunaler Ebene im Rahmen von Verkehrsentwicklungsplänen, SUMPs, NVPs und/oder Fuß- und Radverkehrsplänen
Bezug	<ul style="list-style-type: none">• §§ 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 des BuMoG• Im BuMoG vorgesehene Änderungen an § 6 StVG und § 45 StVO
Adressat	von den Ländern zu bestimmende Stellen auf regionaler und lokaler Ebene
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none">• vgl. Kapitel 3.2.4, 3.2.7 und 4.2• Eine gendergerechte Gestaltung von Fuß- und Radverkehrsanlagen sollte die folgenden Merkmale erfüllen:<ul style="list-style-type: none">○ Ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen, insbesondere auf Hauptverbindungen○ eine Dimensionierung von Radabstellanlagen dergestalt, dass auch Lastenräder sicher abgestellt werden können○ Ladeinfrastruktur für E-Bikes/E-Lastenräder○ nutzbare Gehwegbreiten, die durchgängige Begegnungsfälle sicherstellen (auch für Barrierefreiheit)○ Mobilitätsmanagement, das auch ältere Menschen, Personen mit Kindern und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den Blick nimmt, z. B. durch Anpassung von LSA-Schaltungen und Einrichtung zusätzlicher Fußgängerüberwege/Querungsangebote• Bei planerischer Umsetzung des Umsetzungsziels können die mit einem BuMoG-Beschluss vorgesehenen Änderungen von StVG und StVO angewendet werden.

Tabelle 19: Handlungsempfehlung 13 – Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmbelastung

Thema	Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmbelastung
Handlungsempfehlung 13	<p>Anwendung von § 8 Abs. 1 BuMoG zur Reduktion der durch Verkehr verursachten Luftschadstoff- und Lärmbelastung durch Anwendung und Konkretisierung des Leitziels § 8 BuMoG</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Definition von Strategien, Umsetzungszielen und Maßnahmen in einem BMP b. Politische Beschlussfassung eines BMP c. Definition von entsprechenden Strategien, Umsetzungszielen und Maßnahmen (u. a. in Verkehrsentwicklungs- oder Nahverkehrsplänen/SUMPs) d. Verankerung von Standards aus dem Nahverkehrsplan als Vorgaben in Verkehrsverträgen
Bezug	<p>Zu a.</p> <ul style="list-style-type: none"> • BMP unter Bezugnahme § 8 Abs. 1 BuMoG <p>Zu c.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planungsinstrumente der Länder und Kommunen unter Bezugnahme § 8 Abs. 1 BuMoG; ggf. Stellen des Bundes für Maßnahmen, die die Regelungskompetenz des Bundes betreffen <p>Zu d.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
Adressat	<p>Zu a., b.</p> <ul style="list-style-type: none"> • das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für den BMP <p>Zu c.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die für Verkehrsplanung und die Umsetzung der Maßnahmen verantwortlichen Stellen auf Ebene der Länder und Kommunen • für Maßnahmen in der Verantwortung des Bundes: Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr in ihrer Verantwortlichkeit für das Monitoring der Maßnahmenumsetzung auf Bundesebene <p>Zu d.</p> <ul style="list-style-type: none"> • die mit der Aufgabenträgerfunktion betrauten Institutionen auf Ebene der Kommunen oder Regionen
Erläuterung	<p>Festlegung von Umsetzungszielen sowie Maßnahmen auf der Umsetzungsebene unter Bezugnahme § 8 Abs. 1 BuMoG, z. B. durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definition eines Umsetzungsziels zur Erhöhung des Anteils an Elektro-Pkw an den Neuzulassungen • Einführung Tempo-Limits inner- und außerorts • Anwendung der Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung mit den im BuMoG-Entwurf vorgesehenen Änderungen von StVG und StVO • Definition von Modal Split-Zielen (vgl. Handlungsempfehlung 10 zu „Stärkung des Umweltverbunds“ in Tabelle 16)

Tabelle 20: Handlungsempfehlung 14 – Barrierefreiheit

Thema	Barrierefreiheit
Handlungs-empfehlung 14	Priorisierung einer schnelleren Umsetzung von Barrierefreiheit durch Anwendung und Konkretisierung des Leitziels § 4 BuMoG (Mobilitätssicherung) im Rahmen des BMP a. Definition von Strategien, Umsetzungszielen und Maßnahmen in einem BMP (Bund: SPNV-Infrastruktur) b. Abfrage der Zielbeiträge der Länder durch den Bund (ÖSPV) c. Politische Beschlussfassung eines BMP d. Definition von Umsetzungszielen und Maßnahmen für den Bereich ÖSPV durch die Länder; finanzielle Förderung der Umsetzung der Maßnahmen durch den Bund möglich
Bezug	Zu a. <ul style="list-style-type: none">• BMP unter Bezugnahme § 4 BuMoG (Mobilitätssicherung), für den Bereich ÖPNV i. V. m. § 8 Abs. 3 PBefG Zu c. <ul style="list-style-type: none">• Planungsinstrumente der Länder und Kommunen unter Bezugnahme § 4 BuMoG (Mobilitätssicherung)
Adressat	Zu a., b. <ul style="list-style-type: none">• das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für den BMP Zu c. <ul style="list-style-type: none">• die für Verkehrsplanung und die Umsetzung der Maßnahmen verantwortlichen Stellen auf Ebene von Bund, Ländern und Kommunen• Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr in ihrer Verantwortlichkeit für das Monitoring der Maßnahmenumsetzung auf Bundesebene
Erläuterung	/

Tabelle 21: Handlungsempfehlung 15 – Sicherheit

Thema	Sicherheit
Handlungsempfehlung 15	Anwendung und Konkretisierung des Leitziels in § 7 BuMoG (Verkehrssicherheit) in Bezug auf objektive (Abs. 1) und subjektive Sicherheit (Abs. 2) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens durch <ul style="list-style-type: none">a. Definition von Strategien, Umsetzungszielen und Maßnahmen in einem BMPb. Beschlussfassung eines BMPc. Definition von Umsetzungszielen und Maßnahmen (u. a. in Verkehrsentwicklungs- oder Nahverkehrsplänen/SUMPs sowie in Fachplanungen wie Nahmobilitätskonzepten (vgl. Kapitel 3.2.3)d. Verankerung von Standards aus dem Nahverkehrsplan als Vorgaben in Verkehrsverträgen
Bezug	Zu a. <ul style="list-style-type: none">• BMP unter Bezugnahme § 7 BuMoG Zu c. <ul style="list-style-type: none">• Planungsinstrumente der Länder/Kommunen unter Bezugnahme § 7 BuMoG Zu d. <ul style="list-style-type: none">• Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
Adressat	Zu a., b. <ul style="list-style-type: none">• das für Verkehr zuständige Bundesministerium in seiner Verantwortlichkeit für den BMP; die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr in ihrer Verantwortlichkeit für Verkehrssicherheit Zu c. <ul style="list-style-type: none">• die für Verkehrsplanung und die Umsetzung der Maßnahmen verantwortlichen Stellen auf Ebene von Bund, Ländern und Kommunen• Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr in ihrer Verantwortlichkeit für das Monitoring der Maßnahmenumsetzung auf Bundesebene Zu d. <ul style="list-style-type: none">• die mit der Aufgabenträgerfunktion betrauten Institutionen auf Ebene der Kommunen oder Regionen
Erläuterung	vgl. Kapitel 3.2.7, 4.2.4 und Beispiel Tabelle 5; Ergänzende Empfehlungen für Maßnahmenentwicklung auf Bundes-, Länder- und Kommunalebene: Festlegung von Umsetzungszielen sowie Maßnahmen auf der Umsetzungsebene unter Bezugnahme § 7 BuMoG, z. B. <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Verkehrssicherheit durch planerische Maßnahmen (vgl. Handlungsempfehlung 16 in Tabelle 22)• Entwicklung zielgerichteter Strategien und Maßnahmen unter Berücksichtigung von geschlechtsspezifischen Unfallursachen (vgl. Kapitel 3.2.7, 4.2.4, Tabelle 5) (Adressaten: Bund, Länder, Kommunen)• Subjektive Sicherheit: Umsetzung verkehrsspezifischer baulicher und betrieblicher Maßnahmen (Hermes et al. 2022: 72; vgl. Kapitel 4.2.4) (Adressaten: Bund, Länder, Kommunen, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen)

Tabelle 22: Handlungsempfehlung 16 – Schulwege: Verkehrssicherheit & Mobilitätsmanagement

Thema	Verkehrssicherheit auf Schulwegen, Einsatz schulisches Mobilitätsmanagement
Handlungs-empfehlung 16	Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Umsetzungsebene unter Bezugnahme der §§ 4, 7 BuMoG in Verbindung mit Änderungen von StVG und StVO gem. Artikel 2 BuMoG: <ul style="list-style-type: none">• Maßnahme Einsatz von schulischem Mobilitätsmanagement• Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen, um Schüler*innen eigenständige und sichere Wege zu ermöglichen
Bezug	<ul style="list-style-type: none">• § 4 BuMoG (Mobilitätssicherung unabhängig vom Alter), § 7 BuMoG (Verkehrssicherheit) i. V. m. Änderungen an § 6 StVG und § 45 StVO gem. Art. 2 BuMoG
Adressat	<ul style="list-style-type: none">• Länder (Förderung Maßnahmen)• Straßenverkehrsbehörden oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen/Kommunen (Umsetzung Maßnahmen)
Erläuterung	vgl. Kapitel 3.2.3, 3.2.7 und 4.2.4, Beispiele Tabelle 5

Tabelle 23: Handlungsempfehlung 17 – Beteiligung und Entscheidungsgremien

Thema	Beteiligung und Entscheidungsgremien
Handlungs-empfehlung 17	Den in § 4 Abs. 1 BuMoG genannten Gruppen ist eine Teilnahme an Beteiligungsprozessen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung zu ermöglichen. Dazu ist zu prüfen, inwieweit eine entsprechende Landesgesetzgebung anzupassen ist oder welche Empfehlungen in Bezug auf die Gestaltung der zeitlichen, räumlichen und technischen Rahmenbedingungen der Beteiligungsprozesse auszusprechen sind.
Bezug	§ 4 Abs. 1 BuMoG
Adressat	Länder (Verantwortlichkeit Gesetzgebung)
Erläuterung	In Zusammenhang mit Handlungsempfehlung 1 (vgl. Tabelle 7) vgl. Kapitel 3.2.8

Tabelle 24: Handlungsempfehlung 18 – Monitoring des BMP

Thema	Monitoring BMP
Handlungsempfehlung 18	Analyse der Umsetzung der Ziele und Maßnahmen mit Blick auf Gendergerechtigkeit im Rahmen des BMP-Monitorings und der Erstellung des jährlichen Berichts gem. §§ 21, 23
Bezug	BMP unter Bezugnahme §§ 21, 23 BuMoG
Adressat	Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr in ihrer Verantwortung für den jährlichen Bericht zur Umsetzung von Zielen und Maßnahmen
Erläuterung	Bei der Beschreibung der Wirkung der Leitziele des BuMoG mit Blick auf Gendergerechtigkeit können die Beispiele entsprechend des Kapitels 4.3 genutzt werden.

Tabelle 25: Handlungsempfehlung 19 – Richtlinien und Regelwerke

Thema	Richtlinien und Regelwerke
Handlungsempfehlung 19	Überprüfung, welche Empfehlungen derzeit für die Mobilitätsplanung angewendet werden und Aufforderung aller empfehlenden Akteur*innen (z. B. FGSV), dass diese auf Vorgaben zur Gendergerechtigkeit überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden
Bezug	Richtlinie in Bezug auf §§ 4–12 BuMoG
Adressat	Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr, Umsetzung z. B. durch FGSV
Erläuterung	Richtlinien und Regelwerke sind die zentralen Instrumente zur Gestaltung des Verkehrssystems und zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben. Wichtige Akteurin ist die FGSV, die das Technische Regelwerk für das gesamte Straßen- und Verkehrswesen in Deutschland erstellt. Deren Arbeitskreis „Gender + Mobilität“ kann mit einem BuMoG essenziell dabei unterstützt werden, die Perspektive einer geschlechtergerechten Mobilitätsgestaltung in den Regelwerken gesamtheitlich und verbindlich zu verankern und eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen im Verkehrssystem sicherzustellen (Wittowsky 2024: 660)

5.3 Alternativen

Die in den Kapiteln 5.1 und 5.3 entwickelten Handlungsempfehlungen basieren auf der Annahme eines BuMoG-Beschlusses in Form des aktuellen VCD-Entwurfs.

Sollte das BuMoG nicht beschlossen werden, fehlen v. a. die darin enthaltenen Instrumente zur Sicherstellung einer Verbindlichkeit der Zielerreichung sowie die Änderungen an StVG und StVO.

Der Ansatz einer zielorientierten Planung kann und sollte dennoch auf allen Planungsebenen genutzt werden. Das für Verkehr zuständige Ministerium kann den im BuMoG vorgeschlagenen Prozess zur BMP-Erstellung als Blaupause für die zukünftige Bundesverkehrswegeplanung nutzen. Länder und Kommunen können sich in ihren Planwerken an den im BuMoG-Entwurf definierten Leitzielen orientieren und diese, wie in Kapitel 5.2 vorgeschlagen, in Form von Umsetzungszielen in Bezug auf Genderbelange konkretisieren. Länder können zudem Initiativen starten, um für Einheitlichkeit in der Anwendung der Prinzipien des BuMoG zu werben. Außerdem können das BuMoG und die im Rahmen dieser Expertise erarbeiteten Handlungsempfehlungen als Handreichung für die Anwendung von SUMPs in Ländern und Kommunen im Sinne einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung genutzt werden.

Für den Fall, dass ein BuMoG beschlossen werden soll, der Beschluss aber nicht rechtzeitig zur Aktualisierungsphase des Bundesverkehrswegeplans vorliegt, kann der vorgeschlagene Prozess zur Erstellung des BMP dennoch bereits angewendet werden. Der BMP-Erstellungsprozess kann dann zur Erprobung des Gesetzes und der in Kapitel 5 genannten Änderungs- und Anwendungsempfehlungen genutzt werden.

Literaturverzeichnis

Abels, Gabriele (2020): Gender Mainstreaming und EU. In: Große Hüttmann, Martin/Wehling, Hans-Georg (Hg.): Das Europalexikon, 3. Auflage. Bonn: Verlag J. H. W. Dietz Nachf. GmbH, <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/das-europalexikon/177010/gender-mainstreaming-und-eu/>.

Agora Verkehrswende (2023): ÖV-Atlas 2023 zeigt ungleiche Qualität des öffentlichen Verkehrs in Deutschland und Nachbarländern. Pressemitteilung vom 08.12.2023, <https://www.agora-verkehrswende.de/aktuelles/oev-atlas-2023-zeigt-ungleiche-qualitaet-des-oeffentlichen-verkehrs-in-deutschland-und-nachbarlaendern-1>.

Allekotte, Michael/Althaus, Hans-Jürgen/Biemann, Kirsten/Knörr, Wolfram/Sutter, Daniel (2021): Umweltfreundlich mobil! Ein ökologischer Verkehrsartenvergleich für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland. Berlin, Umweltbundesamt, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021_fb_umweltfreundlich_mobil_bf.pdf.

Amnesty International Österreich (2020): Klimakrise und Menschenrechte: Der Klimawandel und seine Folgen für die Menschen, <https://www.amnesty.at/themen/klimawandel-und-menschenrechte/klimakrise-und-menschenrechte-der-klimawandel-und-seine-folgen-fuer-die-menschen/>.

Birkel, Christoph/Church, Daniel/Erdmann, Anke/Hager, Alisa/Leitgöb-Guzy, Nathalie (2023): Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKID 2020. Bundesweite Kernbefunde des Viktimisierungssurvey des Bundeskriminalamts und der Polizeien der Länder, https://www.bka.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Publikationsreihen/Forschungsergebnisse/SKID2020_Ergebnisse_V1.4.html.

Bittner, Dana (2010): Analyse menschlichen Risikoverhaltens bei Verkehrsunfällen in Mecklenburg-Vorpommern: Ergebnisse einer prospektiven, nicht-interventionellen Beobachtungsstudie. Dissertation, Medizin, Ernst-Moritz-Arndt Universität, Greifswald, https://epub.ub.uni-greifswald.de/frontdoor/deliver/index/docId/765/file/diss_bittner_dana.pdf.

BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2024): nachhaltig. mobil. planen. – neuer Förderaufruf des BMDV für Kommunen. Pressemitteilung 043/2024 vom 11.06.2024, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/043-neuer-foerderaufruf-sump.html>.

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015): Familienmobilität im Alltag. Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Schlussbericht der INOVAPLAN GmbH zum Projekt Determinanten und Handlungsansätze der Familienmobilität, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/familienmobilitaet-im-alltag-schlussbericht.pdf?__blob=publicationFile.

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Alltagsmobilität: Verlagerungspotenziale auf nicht motorisierte und öffentliche Verkehrsmittel im Personenverkehr. Endbericht

des DLR, ifeu, LBST und DBFZ im Auftrag des BMVI im Rahmen der Wissenschaftlichen Begleitung, Unterstützung und Beratung des BMVI in den Bereichen Verkehr und Mobilität mit besonderem Fokus auf Kraftstoffen und Antriebstechnologien sowie Energie und Klima,
https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS-Wissenschaftliche-Untersuchungen/studie-verlagerungspotenzial-alltagsmobilitaet.pdf?__blob=publicationFile.

BMZ – Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2024): Gender. Lexikon der Entwicklungspolitik, <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/gender-14414>.

Böhme, Christa/Franke, Thomas (2021): Umweltgerechtigkeit und Städtebauförderung. In: vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. (Hg.): Forum Wohnen und Stadtentwicklung Heft 2, März–April 2021, S. 71–74,
https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/verbandszeitschrift/FWS/2021/2_2021/FWS_2_21_Boehme_Franke.pdf.

Borsellino, Oliver (2024): Unfallgeschehen zwischen Fuß- und Radverkehr. In: Straßenverkehrstechnik 08/2024, S. 628-634.

Bose, Dipan/Segui-Gomez, Maria/Crandall, Jeff R. (2011): Vulnerability of Female Drivers Involved in Motor Vehicle Crashes: An Analysis of US Population at Risk. In: The American Journal of Public Health 101 (12), S. 2368–2373.

Bundesagentur für Arbeit (2023): Die Arbeitsmarktsituation von Frauen und Männern 2022. Berichte: Blickpunkt Arbeitsmarkt Mai 2023, https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Statischer-Content/Statistiken/Themen-im-Fokus/Frauen-und-Maenner/generische-Publikationen/Frauen-Maenner-Arbeitsmarkt.pdf?__blob=publicationFile.

Bundesstiftung Gleichstellung (o. J.): Der Vierte Gleichstellungsbericht: Gleichstellung in der ökologischen Transformation, <https://www.bundesstiftung-gleichstellung.de/gleichstellungsberichte/der-vierte-gleichstellungsbericht/>.

Bundesverwaltungsgericht (2024): Zu den Voraussetzungen eines Anspruchs von Anwohnern gegen die Straßenverkehrsbehörde auf Einschreiten gegen verbotswidrig auf den Gehwegen geparkte Fahrzeuge. Pressemitteilung Nr. 28/2024 vom 06.06.2024, <https://www.bverwg.de/pm/2024/28>.

Deiters, Jürgen (2001): Verkehrsmobilität. In: Spektrum Akademischer Verlag (Hg.): Lexikon der Geographie, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/verkehrsmobilitaet/8614>.

Destatis – Statistisches Bundesamt (2022): Verkehrsunfälle. Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2020, https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-frauen-maenner-5462407207004.pdf?__blob=publicationFile.

Destatis – Statistisches Bundesamt (2024a): Gender Gap Arbeitsmarkt 2023 unverändert bei 39 %. Pressemitteilung Nr. 083 vom 05.03.2024,
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/03/PD24_083_621.html.

Destatis – Statistisches Bundesamt (2024b): KORREKTUR: Gender Care Gap 2022: Frauen leisten 44,3 % (alt: 43,8 %) mehr unbezahlte Arbeit als Männer. Pressemitteilung Nr. 073 vom 28.03.2024, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/02/PD24_073_63991.html.

Destatis – Statistisches Bundesamt (2024c): Verdienste. Gender Pay Gap, https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Verdienste/Verdienste-GenderPayGap/_inhalt.html.

djb – Deutscher Juristinnenbund e. V. (2024): Policy paper: 24-04. Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht geschlechtergerecht gestalten, <https://www.djb.de/presse/stellungnahmen/detail/st24-04>.

DVR – Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (2023): Rad- und Fußverkehr – gemeinsam oder getrennt? Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land, https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit-fuer-Entscheider_Rad-und-Fussverkehr-zusammen-oder-getrennt.pdf.

EU KOM – Europäische Kommission (2018): Europa in Bewegung. Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich. Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen KOM (2018)293 final, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung Ausgabe 2013. Technische Regelwerke, FGSV-Nr. 162.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): E Klima 2022. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzz Zielen. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Köln: FGSV-Verlag, <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2024): Gender Mainstreaming im Verkehrswesen. Positionspapier, https://www.fgsv.de/fileadmin/Gremien/AK_1.1.1/Positionspapier_GM_in_der_FGSV_2024.pdf.

Follmer, Robert/Gruschwitz, Dana (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf.

Gärtner, Marc (2024): Care-Arbeit, Gleichstellung und der Blick auf Männer, <https://www.bundesstiftung-gleichstellung.de/static/d18a947bb5bdaab582340a2676e5fba2/Care-und-Maennlichkeit-Langfassung-1.pdf>.

genanet – Leitstelle Geschlechtergerechtigkeit & Nachhaltigkeit (2005): Genderaspekte im Bereich Immissionsschutz: Luftverschmutzung und Lärmbelastungen. Sondierung des Themenfeldes, https://www.genanet.de/fileadmin/user_upload/dokumente/Infopool_Publikationen/genaS_3_Immissionsschutz.pdf.

Gerike, Regine/Hubrich, Stefan/Ließke, Frank/Wittig, Sebastian/Wittwer, Rico (2020): Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse des SrV 2018, [https://fis.tu-dresden.de/portal/de/publications/was-sich-zeigt-prasentation-und-diskussion-der-ergebnisse-des-srv-2018\(d85952a1-1dda-42bd-8cc4-e85d0aa21876\).html](https://fis.tu-dresden.de/portal/de/publications/was-sich-zeigt-prasentation-und-diskussion-der-ergebnisse-des-srv-2018(d85952a1-1dda-42bd-8cc4-e85d0aa21876).html).

Hagemeister, Carmen (2013). Objektive Sicherheit versus subjektives Sicherheitsgefühl. Nationaler Radverkehrskongress 2013, https://tu-dresden.de/mn/psychologie/iaosp/diagnostische/ressourcen/dateien/mitarbeiter/publikationen2/publikationen_carmen_hagemeister/nat_rvk_2013_hagemeister_ohne_fremde_bilder.pdf?lang=de.

Hermes, Georg/Kramer, Urs/Weiβ, Holger (2022): Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes. Gesetzesentwurf und Begründung. Im Auftrag des Verkehrsclub Deutschland e. V. Bundesverband, https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Hermes_Kramer_Weiss_Gesetzentwurf_BuMoG_final_nach_lEnderung.pdf.

Hermes, Georg/Kramer, Urs/Weiβ, Holger (2023): Das Recht der Verkehrswende. Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes – Deutschlandtakt – Verfassungs- und unionsrechtlicher Rahmen. In: Knauff, Matthias (Hg.): Schriften zum Verkehrsmarktrecht Band 11. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft.

Huning, Sandra/Mölders, Tanja/Zibell, Barbara (2021): Gender-Perspektiven in der Raumentwicklung. Konzepte und Positionen. In: Nachrichten der ARL, 02/2021, S. 9–13, https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/nachrichten/2021-2/nr_2-21_huning_moelders_zibell.pdf.

infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2018): Mobilität in Deutschland. Tabellarische Grundauswertung. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf.

ivm – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Rhein-Main (2024): Mobilität im Unternehmen effizient gestalten. Strategien für kostensparende, energieeffiziente und umweltfreundliche Mobilität.

Kawgan-Kagan, Ines (2023): The Gender Data Gap in Mobility. A Systematic Guide to Gender-Sensitive Data in Mobility Research. In: *Umweltpsychologie* 27(1), S. 34–51.

Kläver, Anke (2021): Frauen, Gender & Mobilität. Blog der Forschungsgruppe EXPERI. TU Berlin, <https://www.experi-forschung.de/frauen-gender-mobilitaet/>.

Kunesch, Tanja (2022): Frauen und Ärmere wohnen besonders oft in ungesunden Kiezen. In: Tagesspiegel, 27.10.2022, <https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/flaechengerechtigkeit-in-der-hauptstadt-so-un-gesund-wohnt-berlin/>

Lebenswerte Städte und Gemeinden (2024): Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten, <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/die-initiative.html>.

Lenz, Barbara (2018): Mobilität. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: Verlag der ARL, S 1543–1556.

Linder, Astrid/Svensson, Mats Y. (2019): Road Safety: The average Male as a Norm in Vehicle Occupant Crash Safety Assessment. In: Interdisciplinary Science Reviews 44 (2), S. 140–153.

Lucas, Karen/Mattioli, Giulio/Verlinghieri, Ersilia/Guzman, Alvaro (2016): Transport Poverty and its Adverse Social Consequences. In: *Transport* 169(6), S. 353–365.

NAK – Nationale Armutskonferenz (2017): Armutsrisiko Geschlecht. Armutslagen von Frauen in Deutschland. Positionen und Forderungen der Nationalen Armutskonferenz zu Armutslagen von Frauen in Deutschland, https://www.nationale-armutskonferenz.de/wp-content/uploads/2017/10/NAK_Armutsrisiko-Geschlecht.pdf.

Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von Infas, DLR, IVT und infas 360. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf.

Projektteam STAWAL (2024): Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Neue Befunde für die Stadt und Verkehrsentwicklung, <https://repository.difu.de/items/ced1f830-d984-478b-b37df937c4438e20>.

Rammert, Alexander (2024): Mobilitätsplanung. Theorien, Aufgaben und Prozesse, Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Rothenegger, Werner (2023): Integrierte Wirkungsanalyse und Bewertung als Grundlage einer künftigen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung. Gutachten für den Bund für Umwelt und Naturschutz e. V.,

https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/klimawandel/wirkungsanalyse-bewertung-grundlage-bundesverkehrswege-mobilitaetsplanung-bvmp-gutachten-werner-rothenegger-bund-2023.pdf.

Scheiner, Joachim/Holz-Rau, Christian (2017): Women's Complex Daily Lives: A Gendered Look at Trip Chaining and Activity Pattern Entropy in Germany. In: *Transportation* 44, S. 117–138.

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. Abschlussbericht. Text 30/2020,

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-02-06_texte_30-2020_genderaspekte-klimapolitik.pdf.

SRL – Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V. (2020): Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität. Ein Handlungsleitfaden für die Planungspraxis.

Stadt Freiburg (2024): Verkehrsberuhigte Bereiche, <https://www.freiburg.de/pb/231709.html>.

Suckow, Silvio/George, Sarah (2023): Homeoffice und digitale Mobilität als das neue Normal? Ergebnisse von Panel-Befragungen zur Mobilität. Mobilitätsreport 08, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung September/Oktober 2022, Ausgabe Mai 2023, https://www.infas.de/wp-content/uploads/2023/06/infas_MobicorReport_WZB_20230601.pdf.

TU Dresden (2021): Einflussfaktoren des Mobilitätsverhaltens. Kurzüberblick zur Vorbereitung der Zukunftslabore, https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/msp/ressourcen/dateien/forschung/Kurzueberblick_Mobilitaetsverhalten_ZukunftsLabore.pdf?lang=en.

UBA – Umweltbundesamt (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>.

UBA – Umweltbundesamt (2022): Gender Mainstreaming im Umweltschutz, <https://www.umweltbundesamt.de/gender-mainstreaming-im-umweltschutz#Rechtlicher%20Hintergrund>.

VCD – Verkehrsclub Deutschland e. V. (2021): Entwurf für die Regelungsinhalte eines Bundesmobilitätsgesetzes, https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Regelungsvorschlag_Bundesmobilitaetsgesetz.pdf.

Werner, Jan/Beckmann, Klaus J./Runge, Diane/Müller, Henrike/Eiser, Lara (2023): Mobilität und Verkehr 2040. Vom BVWP 2030 zu einem zielorientierten und integrierten Bundesverkehrswege und -mobilitätsplan 2040. Gutachten. Im Auftrag des Bund für Umwelt und Naturschutz e. V., https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet-und-verkehr-2040-gutachten-bund.pdf.

Wittowsky, Dirk (2004): Ursachen der Mobilität. In: BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hg.): FIS – Forschungs-Informationssystem für Mobilität und Verkehr. Personenverkehr, Mobilität und Raum, <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/114273/>.

Wittowsky, Dirk (2024): „Gender Mainstreaming in der FGSV“ – Positionspapier schafft einen neuen Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung. In: Straßenverkehrstechnik 08, 2024.

Women in Mobility (2024): Frauen wählen Routen basierend auf der Sicherheit, der Fahrradinfrastruktur und der Qualität der Straßen. <https://www.womeninmobility.org/post/frauen-w%C3%A4hlen-routen-basierend-auf-der-sicherheit-der-fahrradinfrastruktur-und-der-qualit%C3%A4t-der-str>.

Anhang

A 1 Berücksichtigung von Genderbelangen in den Nahverkehrsgesetzen der Bundesländer

Bundesland	Name des Gesetzes	Ziele, Grundsätze, Leitlinien	Beteiligung	Änderungen im Hinblick auf Gender/Frauen/Beteiligung (Stand März 2024)
Baden-Württemberg	ÖPNVG vom 8.6.1995	§ 4: [...] sollen die Belange [...] von Frauen besonders berücksichtigt werden.	§ 12: Andere Stellen können beteiligt werden.	Landesmobilitätsgesetz soll erarbeitet werden. Keine Änderungen.
Bayern	Bay ÖPNVG vom Dezember 1993	§ 4: Die Belange [...] Müttern mit Kindern sind [...] zu berücksichtigen.		Aktuelles Gesetz vom 30.07.1996. Keine Änderungen.
Berlin	ÖPNV-Gesetz Vom 27.6.1995	§ 2: [...] sind insbesondere die Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu berücksichtigen.		Am 05.07.2018 vom Berliner Mobilitätsgesetz abgelöst. § 3: Mobilität in Berlin soll [...] unabhängig von [...] Geschlecht [...] gewährleistet werden. § 19: Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist auf Mitwirkung auszurichten. [...] die Interessen aller in Berlin lebenden Menschen unabhängig von [...] Geschlecht [...] berücksichtigt werden.

Bundesland	Name des Gesetzes	Ziele, Grundsätze, Leitlinien	Beteiligung	Änderungen im Hinblick auf Gender/Frauen/Beteiligung (Stand März 2024)
Brandenburg	Entwurf eines Gesetzes für den ÖPNV vom 1.6.1995	§ 2: [...] die spezifischen Bedürfnisse von [...] Familien mit Kindern [sollen] berücksichtigt werden.	Die Einrichtung von Nahverkehrsbeiräten bei den Aufgabenträgern ist vorgesehen.	<p>Landesmobilitätsgesetz soll erarbeitet werden.</p> <p>Genderformulierung aus § 2 entfernt.</p> <p>§ 2: (9) Der öffentliche Personennahverkehr soll als einheitliches sowie barriere- und diskriminierungsfreies System verfügbar sein. [...] (11)</p> <p>Bei der Planung und Gestaltung [...] sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen berücksichtigt werden.</p> <p>§ 7: Bei der Zusammensetzung der Nahverkehrsbeiräte sollen möglichst die Interessenvertreter aller am öffentlichen Personennahverkehr Beteiligten berücksichtigt werden.</p>
Bremen	BremÖPNVG vom 16.5.1996	§ 4: Den Belangen von [...] Frauen ist [...] in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.	§ 8: Über die Beteiligung weiterer Stellen entscheidet der Aufgabenträger.	<p>Aktuelles Gesetz vom 11.11.2020</p> <p>§ 9: Die Träger öffentlicher Belange, deren Zuständigkeitsbereich berührt wird, sind zu beteiligen. Über die Beteiligung weiterer Stellen entscheidet der Aufgabenträger.</p> <p>Alle Formulierungen mit Genderbezug wurden ersatzlos gestrichen.</p>
Hamburg	Kein spezielles ÖPNV-Gesetz			Weiterhin kein Gesetz vorhanden

Bundesland	Name des Gesetzes	Ziele, Grundsätze, Leitlinien	Beteiligung	Änderungen im Hinblick auf Gender/Frauen/Beteiligung (Stand März 2024)
Hessen	Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen vom Dezember 1995	§ 10: Die speziellen Bedürfnisse von Frauen sind besonders zu berücksichtigen.	§ 12: Die Frauenbeauftragten [...] sind frühzeitig zu beteiligen.	Aktuelles Gesetz vom 01.12.2005 Alle Formulierungen mit Genderbezug wurden ersatzlos gestrichen. Nahmobilitätsgesetz § 3: Die Mobilität in Hessen soll möglichst umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und barrierefrei gestaltet werden. Allen Menschen in Hessen soll eine gerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur gewährleistet werden.
Mecklenburg-Vorpommern	ÖPNVG M-V vom 15.11.1995	§ 2: [...] sind die spezifischen Belange von Frauen [...] zu berücksichtigen.	§ 7: Die Aufgabenträger sollen sich [...] eines ÖPNV-Beirates bedienen.	Keine Änderungen.
Niedersachsen	Niedersächsisches Gesetz zur Neuordnung des ÖPNV vom 28.6.1995	§ 2: [...] ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen.	§ 6: [...] Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sind zu beteiligen.	Keine Änderungen.
Nordrhein-Westfalen	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen SPNV sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV vom 7.3.1995	§ 2: Den Belangen von Frauen [...] ist [...] in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.	Dritte können hinzugezogen werden. VwV: Die Mitwirkung anderer sachverständiger oder sachinteressierter Personen und Institutionen liegt im Ermessen des planungspflichtigen Aufgabenträgers.	§ 2 ist unverändert. § 9: Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.

Bundesland	Name des Gesetzes	Ziele, Grundsätze, Leitlinien	Beteiligung	Änderungen im Hinblick auf Gender/Frauen/Beteiligung (Stand März 2024)
Rheinland-Pfalz	Landesgesetz über den ÖPNV (NVG) vom 20.6.1995	§ 3: [...] sollen die Belange [...] von Frauen besonders berücksichtigt werden.	§ 8: An der Aufstellung sollen beratend mitwirken: ... 8. Die örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände.	Aktuelles Gesetz vom 13.02.2021 Alle Formulierungen mit Genderbezug wurden ersatzlos gestrichen. § 1: Die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind [...] zu berücksichtigen und [...] umzusetzen. § 11: Im Rahmen der Aufstellung [...] sind landesweit insbesondere [...] die Fahrgast- und Umweltverbände [...] die Landesseniorenvertretung Rheinland-Pfalz und der Landeselternbeirat Rheinland-Pfalz zu beteiligen.
Sachsen	ÖPNVG vom 14.12.1995	§ 2: [...] Sicherheitsbedürfnisse [...] von Frauen [...] sind besonders zu berücksichtigen.		Keine Änderungen.
	Gemeinsame Bekanntmachung der Sächsischen Staatsministerien für Wirtschaft und Arbeit, für Umwelt und Landesentwicklung, des Inneren und der Finanzen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den ÖPNV vom 17.3.1995	Punkt 2: Inhalt von Nahverkehrsplänen: 2.3 u. a. "Aussagen zu bestimmten Fahrgastgruppen (Schüler, Behinderte)".		Aktuelle Version vom 15.10.1997. Formulierung zu den Fahrgastgruppen ersatzlos gestrichen.

Bundesland	Name des Gesetzes	Ziele, Grundsätze, Leitlinien	Beteiligung	Änderungen im Hinblick auf Gender/Frauen/Beteiligung (Stand März 2024)
Sachsen-Anhalt	ÖPNVG LSA vom 24.11.1995	§ 1: [...] sind die Bedürfnisse [...] insbesondere der Frauen [...] zu berücksichtigen.	§ 6: Der Nahverkehrsplan muß enthalten [...] eine Darlegung der Belange der Frauen [...] verbunden mit einer Mängelanalyse (...) sowie Maßnahmen zur Ausgestaltung und Umsetzung... u. a. zur Beseitigung der in der Analyse festgestellten Mängel.	Aktuelles Gesetz vom 31.07.2012. Alle zuvor enthaltenen Formulierungen mit Genderbezug wurden gestrichen. § 7 Das Land soll sich [...] von einem ehrenamtlichen Beirat [...] unterstützen lassen. Ihm sollen angehören [...] Landesfrauenrates Sachsen-Anhalt e. V.
Schleswig-Holstein	ÖPNVG vom 26.6.1995	§ 1: Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.	§ 5: Bei der Aufstellung [...] sind [...] Interessensvertretungen von [...] Frauen [...] zu beteiligen.	Keine Änderungen.
Thüringen	ThürÖPNVG vom 23.11.1995	§ 2: [...] sind die Belange von Personen, die in [...] besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, angemessen zu berücksichtigen.	§ 5: Bei der Erarbeitung der Nahverkehrspläne sollen Vertreter der am ÖPNV Beteiligten gehört werden.	Aktuelles Gesetz vom 22.03.2005. Keine Änderung der Formulierungen.

A 2 Knergebnisse Expertinneninterviews

A 2.1 Interview mit Prof. Dr. Dana-Sophia Valentiner, Uni Rostock am 19.06.2024

(ergänzt um Aspekte aus dem Papier des DJB zum STVG)

Vita Prof. Dr. Dana-Sophia Valentiner

- Studium der Rechtswissenschaft an der Universität in Hamburg
 - 2015 Erste Juristische Prüfung, Hamburg
 - 2018–2020 Referendariat, Oberlandesgericht Celle
 - 2020 Promotion zum Grundrecht auf sexuelle Selbstbestimmung (Uni Hamburg)
 - 2015–2022 Lehre und Forschung an der Justus-Liebig-Universität in Gießen und der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr in Hamburg
 - seit 2022 Juniorprofessorin für Öffentliches Recht an der Universität Rostock
-
- Forschungsschwerpunkte: Verfassungs- und Verwaltungsrecht, insbesondere Grundrechte, Wahlrecht, Recht der Verkehrswende und Legal Gender Studies
 - Vizepräsidentin des Deutschen Juristinnenbundes e. V. und Vorsitzende des Landesverbandes Hamburg
 - Mitgestalterin des Podcast Justitias Töchter

Grundsätzliches/Bundesebene

Geschlechtergerechtigkeit hat Verfassungsrang und ist im Grundgesetz als Verfassungsauftrag festgelegt. Dort heißt es in Art. 3 GG:

(1) Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich.

(2) Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin.

(3) Niemand darf wegen seines Geschlechtes [...] benachteiligt oder bevorzugt werden. [...]

Das Prinzip der Geschlechtergerechtigkeit stellt eine Staatszielbestimmung da, also eine objektive Verfassungsnorm, die für alle staatliche Gewalt gilt. Insbesondere der Gesetzgeber ist von dem Handlungsauftrag der Geschlechtergerechtigkeit umfasst. Er muss dem Handlungsauftrag mit seiner Gesetzgebung nachkommen. Dennoch wird das Ziel der Geschlechtergerechtigkeit nur selten explizit in Gesetzesexten aufgenommen. Dies könnte aber hilfreich sein, damit Geschlechtergerechtigkeit auch in der Rechtsanwendung (insbesondere durch die Verwaltung) stets berücksichtigt wird. Grundsätzlich sollte also darauf hingewirkt werden, dass Genderziele – in Anlehnung an das Grundgesetz – in alle Gesetze aufgenommen werden (Zweck und Ziel, i. d. R. § 1), besonders in Bereichen des Planungsrechts. Details zur möglichen Umsetzung solcher Ziele durch die Rechtsanwendung könnten auch in der Gesetzesbegründung ausgeführt werden (z. B. „..... insbesondere Menschen mit Care-Aufgaben, Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte ...“). Besonderer Fokus sollte dabei auf Faktoren im Zusammenhang mit Care-Arbeit (Kinderbetreuung, Betreuung mobilitätseingeschränkter Familienangehöriger, Einkaufen ohne eigenen Pkw...) gelegt werden.

Gutes Beispiel für die Integration von Geschlechtergerechtigkeit in die Gesetzgebung ist das Baugesetzbuch § 1 Abs. 6, Nr. 3 als Grundlage für die Bauleitplanung: „Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: [...] die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer [...].“ Allerdings bestehen Umsetzungsdefizite. Die Berücksichtigungsgebote müssen durch die Praxis mit Leben gefüllt werden.

Die Integration der Genderperspektive gilt auch für das Straßenverkehrsrecht. Die jüngste Reform von StVG und StVO, die nach Verhandlungen im Vermittlungsausschuss am 20.06.24 verabschiedet werden konnte, sollte also im nächsten Schritt um den Aspekt einer geschlechtergerechten Gestaltung der Rechtsgrundlagen erweitert werden (Klimagerecht = Geschlechtergerecht). Das muss dann in die entsprechenden Landesgesetze (z. B. Landesstraßengesetz) explizit überführt werden, wie es beispielsweise mit der Berücksichtigung von Menschen mit Behinderung erfolgt ist.

Landesebene

Das Straßenverkehrsrecht fällt in den Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung. Der Bund hat von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht, etwa durch das StVG. Daneben regeln auch die Länder einige Bereiche, die den Verkehr betreffen, z. B. die Straßengesetze oder die ÖPNV-Gesetze. Geschlechtergerechtigkeit wird nicht explizit genannt, aber teils als Einzelaspekte aufgelistet, allerdings nicht durchgehend in allen Landesgesetzen. Anzustreben wäre, in allen Ländergesetzen die divergierenden Ziele zu vereinheitlichen und auf eine Erweiterung des Zweckkatalogs der Landesstraßengesetze hinzuwirken.

Hier könnte das Instrument der Fachministerkonferenzen (Landesverkehrsminister) gezielt genutzt werden, um über einen politischen Austausch zu einheitlichen Ansätzen zu kommen. (→ politischer Austausch)

Als Beispiel kann das Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 herangezogen werden, wo in der Präambel formuliert ist: „*Dieses Gesetz schafft die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine in allen Teilen Berlins gleichwertige [...] individuelle Lebensgestaltung unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen*“.

Auch in den Nahverkehrsgesetzen der einzelnen Bundesländer ist die Genderperspektive nicht durchgängig und nicht einheitlich formuliert. Dies sollte angestoßen werden. Der Aspekt der Barrierefreiheit wurde z. B. aufgrund der UN-Konvention zur Behindertengleichstellung explizit und durchgängig aufgenommen.

Mit dem Ansatz, dass Nahverkehr als „Daseinsvorsorge“ zu begreifen ist, dürften Fördermittel aus dem GVFG nur bewilligt werden, wenn sie der Zielsetzung der Geschlechtergerechtigkeit dienen, und zwar nicht nur „auf dem Papier“, sondern mit konkreten Maßnahmen nachgewiesen werden.

StVG und StVO

Wichtige Ermächtigungsgrundlage für Kommunen sind im StVG und in der StVO geregelt. Hier ist festzuhalten, dass die am 20.06.24 verabschiedete Reform zwar Aspekte von Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung explizit aufgenommen hat, dass aber nach wie vor die Sicherheit (und Leichtigkeit) des Verkehrs als vorrangig hervorgehoben wird. Nach allgemeinem Verständnis ist damit i. d. R. der Kfz-Verkehr gemeint und eben nicht der Fuß- und Radverkehr, der unter Genderperspektive einen hohen Stellenwert hat.

Hinzu kommen die Einschränkungen des § 45 StVO, nach dem z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen, Busbevorrechtigungen/Busspuren, etc. nur zulässig sind, wenn eine (teilweise: qualifizierte) Gefahrenlage besteht. Damit sind die Handlungsspielräume eingeschränkt.

Auch der Einsatz von Parkraumbewirtschaftung/Anwohner*innenparken ist nur zulässig, wenn eine ange spannte Parksituation im öffentlichen Straßenraum besteht, was angesichts der oft zugeparkten Gehwege nicht zielführend ist, schränkt es doch die Mobilitätsoptionen eines Teils der Bevölkerung (insbesondere genderrelevante Gruppen) ein. Auch die Bepreisung von Parken (§ 6 StVG Abs. 1 Nr. 9; § 6a Abs. 5a StVG) ist ein wichtiger Ansatzpunkt, bei dem Anforderungen herabgesetzt und eine Genderwidmung integriert werden könnten.

Das Parken unter Mitbenutzung des Gehwegs ist in der StVO geregelt (§ 12 StVO Abs. 4a) wonach dies explizit ausgewiesen werden muss. In der Praxis wird Gehwegparken von den Behörden in einigen Bundesländern geduldet, was unter Genderaspekten und der Einschränkung für den hier wichtigen Fußverkehr äußerst problematisch ist. Das aktuelle Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ist daher ausdrücklich zu begrüßen, wonach Gehwegparken in bestimmten Konstellationen geahndet werden muss. Die Rechtsprechung stärkt auch das subjektive Recht einer Gruppe der unmittelbar betroffenen Anwohner*innen, denen eine Klagemöglichkeit zugesprochen wurde.

Handlungsbefugnisse auf kommunaler Ebene

Wichtig ist die Aufnahme von konkreten Zielen in die Gesetze, beispielsweise durch Nachsatzformulierungen oder in den Gesetzesbegründungen. Diese Begründungen sind für die Rechtsanwendung und Umsetzung von Maßnahmen relevant. Es sollte angestrebt werden, Handlungsbefugnisse auf kommunaler Ebene stärker zu verankern. Dabei müssen konkrete Instrumente mit Handlungsspielräumen festgelegt werden, da diese die Ermächtigungsgrundlage für kommunales Handeln bilden. Überarbeitet werden müsste dafür insbesondere der Katalog des § 45 StVO.

Behörden benötigen anwendungsorientierte Normen, beispielsweise für Verkehrsberuhigung, Begrünung oder Umgestaltung des Straßenraums. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) sind beispielsweise Instrumente, die noch nicht gesetzlich verankert sind, was die Chance eröffnet, sie von Anfang an mit einer Genderperspektive rechtlich mitzudenken.

Auf der instrumentellen Ebene sind konkrete Maßnahmen mit Handlungsbefugnissen wichtig, insbesondere StVG (z. B. § 6 StVG) und StVO (z. B. § 45 StVO). (*Siehe hierzu Abschnitt StVG und StVO.*)

Soziale Richtlinien

Ein häufig zu beobachtendes Problem ist die Berufung auf technische Richtlinien in der Praxis. Die verfassungsrechtliche Verpflichtung zur Umsetzung von Geschlechtergerechtigkeit wird in der Praxis oft nicht ausreichend hoch gewertet. Stattdessen werden technische und wirtschaftliche Richtlinien mehr beachtet als die in Gesetzen formulierten Ziele. Es wäre daher effektiv, mehr konkrete und quantifizierte Richtlinien zur Geschlechtergerechtigkeit zu entwickeln, die in der Praxis besser angewendet werden können. Soziale Richtlinien, möglicherweise von Sozialverbänden entwickelt, könnten hierbei unterstützend wirken.

Beteiligung

Die Beteiligung verschiedener Gruppen im Verkehrsbereich ist wichtig. Die Anforderungen an Beteiligungsprozesse aus Genderperspektive sollten durch die einschlägigen Gesetze strukturiert werden, um sicherzustellen, dass unterschiedliche Perspektiven einbezogen werden. Somit könnte sichergestellt werden, dass die zeitliche und räumliche Durchführung von Beteiligungen inklusiver gestaltet wird. Auch Kinderbetreuungsangebote bei Beteiligungstreffen wären hilfreich, wenn auch aufwändig. In einigen Kommunalverfassungen sind bereits Anforderungen an Beteiligungsverfahren rechtlich verankert.

Empfehlungen für BuMoG

Eine Verankerung im BuMoG über einen eigenen Abschnitt „Gendergerechtigkeit“ – vergleichbar mit Abschnitt „Klimaschutz als gesetzlich vorgegebenes Umsetzungsziel“ – wird empfohlen. Das würde den Verfassungsauftrag aus dem Grundgesetz explizit aufgreifen, vergleichbar mit Art. 20a Grundgesetz zum Klimaschutz.

A 2.2 Interview mit Katja Striefler, Region Hannover am 25.06.2024

Vita Katja Striefler

- Studium der Politikwissenschaft an der Universität in Marburg
- Abschluss 1987 (Dipl.-Pol.)
- 1988–2001 Gleichstellungsbeauftragte/Referentin für Gleichstellungsfragen beim Kommunalverband Großraum Hannover
- Seit Gründung der Region Hannover 2001 im Team ÖPNV-Marketing
- Geschäftsführung des Forums „Planungsfachfrauen“ in Hannover (1992-2001)
- Mitglied der Kommission „Frauen in der Stadt“ des Deutschen Städtetags (1994-2001)
- Sprecherin der AG Fahrgastrechte der BAG-SPNV (2003-2021)
- Praxispartnerin im EU-projekt „Transport Innovation Gender Observatory“ (2019-2021)
- Mitglied im Netzwerk „Women in Mobility“ (seit 2019)

Rahmenbedingungen

Gender-Aspekte sind in den Nahverkehrsgesetzen der Bundesländer als Ziel in sehr unterschiedlichen Formulierungen aufgenommen. In der Praxis wird bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen allerdings nur dann auf Gender-Aspekte geachtet, wenn eine entsprechende Lobbygruppe oder ein Frauenverband eingebunden war. Dies führt dazu, dass Gender-Aspekte nicht explizit in Maßnahmen überführt bzw. außen vorgelassen werden.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Maßnahmen in Nahverkehrsplänen oft nicht mit dessen Zielen abgeglichen werden. Die Steuerung des Nahverkehrs erfolgt in der Region Hannover eher über Ausschreibungen und Verträge als über den Nahverkehrsplan, dessen Wirkungsrahmen sich auf langfristige Infrastrukturprojekte konzentriert und somit wenig direkten Genderbezug hat. Der Nahverkehrsplan ist vor allem für die Absicherung der Finanzierung von Infrastruktur-Vorhaben relevant – finanziert und gefördert wird nur, was im NVP beschlossen wurde. In Räumen mit einem niedrigeren Angebotsniveau dürfte auch die Definition der Mindest-Bedienungsstandards von Gender-Relevanz sein: Der NVP legt fest, welches ÖPNV-Angebot mindestens zur Verfügung stehen muss.

Bei der Implementierung von Gender als Ziel sollte weniger dieser Begriff verwendet, sondern mehr der dahinterstehende Sinn und die Bedeutung in den Vordergrund gestellt werden, um zu zeigen, was gemeint ist: Sichere Mobilität für alle Menschen herzustellen, Barrieren abzubauen und keine Ausgrenzungen zu akzeptieren.

Ein Mobilitätsgesetz soll also Bewegungsfreiheit sichern, in der Praxis jedoch gibt es räumliche Trennungen und Ausgrenzungen, die insbesondere Menschen mit Care-Arbeit negativ betreffen. Dies führt dazu, dass nicht alle Menschen die gleiche Bewegungsfreiheit haben. Durch eine entsprechende Gestaltung der Rahmenbedingungen kann diese Belastung für Menschen mit Care-Arbeit verringert werden. Damit würde eine gerechtere und inklusivere Verkehrspolitik geschaffen, die den tatsächlichen Bedürfnissen aller Menschen gerecht wird.

Ziele sollten entlang von Leitfragen konkretisiert werden: Was soll erreicht werden? Wo genau wollen wir hin? Was sind die Schritte? Wichtig ist, in Netzen zu denken.

Im Hinblick auf gesetzliche Vorgaben zu Genderfragen bzw. zu den Zielen einer geschlechtergerechten Mobilitätsgestaltung wären vor allem diese Aspekte zu verankern:

- Die Erreichbarkeit von Zielen der Versorgungsarbeit muss gewährleistet sein, so dass Personen, die Care-Arbeiten verrichten, ihre Aufgaben effizient und bequem erledigen können.
- Die Sicherheit vor (sexualisierter) Gewalt ist zu gewährleisten. Dabei geht es nicht nur um die objektive Sicherheitslage (Hellfeld), sondern insbesondere um das Sicherheitsempfinden (Dunkelfeld).
- Eine gendersensible Tarifgestaltung kann sicherstellen, dass die Kostenstruktur des öffentlichen Nahverkehrs fair und inklusiv ist.
- Die Ausstattung der Fahrzeuge sollte ebenfalls gendersensibel gestaltet werden, um den Bedürfnissen aller Fahrgäste gerecht zu werden.
- Barrierefreiheit sollte nicht nur Behinderte/Mobilitätseingeschränkte adressieren, sondern umfassender verstanden werden. Der aktuelle Nahverkehrsplan der Region Hannover ist hierfür ein gutes Beispiel.

Ansonsten sollten keine wertenden, sondern neutrale Begriffe verwendet werden: Wer zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs ist, ist keine „schwache“ Verkehrsteilnehmerin, sondern „verletzlich“. Wer auf persönliche Sicherheit Wert legt, ist nicht „ängstlich“, sondern „sicherheitssensibel“.

Generell sollte auf eine Veränderung in der Hierarchisierung der Verkehrsmittel hingewirkt werden: „Vorfahrt“ sollten diejenigen bekommen, die leise, gemächlich und mit wenig Kosten für die Allgemeinheit unterwegs sind.

Der Nahverkehrsplan als Instrument

Der Nahverkehrsplan (NVP) kann ein effektives Instrument zur Förderung von Geschlechtergerechtigkeit sein. Damit der NVP diesbezüglich Effizienz entfalten kann, ist es nicht nur erforderlich, das Ziel einer geschlechtergerechten Gestaltung des Nahverkehrs zu implementieren, sondern dafür Sorge zu tragen, dass die entwickelten Maßnahmen mit den Zielen übereinstimmen. Weiterhin ist es wichtig, sich auf diese Ziele/Maßnahmen zu konzentrieren und nicht von zahlreichen anderen – möglicherweise widersprechenden oder verwässernden – Instrumenten ablenken zu lassen, die möglicherweise gerade durch Förder-

gelder unterstützt werden. Es wird zwar immer Konflikte zwischen den Zielen geben, doch entscheidend ist, wie mit diesen Konflikten umgegangen wird, ohne dass sich die Ziele gegenseitig behindern.

Eine mögliche Vorgehensweise zur Priorisierung verschiedener Aspekte ist der „Objective-KeyResult“ (OKR) Ansatz. Dabei werden einem übergeordneten Ziel einzelne Teilziele zugeordnet. Das führt zu einer Operationalisierung einzelner Schritte und hilft dabei, ein Schlüsselziel zu verfolgen. Weiterhin sollte in Netzen gedacht werden, wobei die jeweils kritischsten Punkte in den Blick genommen werden sollten, um „Pain-Points“ für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer*innen zu identifizieren.

Beteiligung

Die Beteiligung und Relevanz verschiedener Stimmen in der Stadt-, Regional- und Mobilitätsentwicklung sind entscheidend für die Akzeptanz von Maßnahmen. Aus Gendersicht ist wichtig, dass die Stimmen stark gemacht werden, die von den Maßnahmen profitieren und nicht die, die am lautesten „schreien“ – also sich äußern und Medien geschickt zu nutzen wissen. Diejenigen, für die Änderungen wichtig sind, sollten gezielt angesprochen und die Beteiligung auf Ihre Bedürfnisse abgestimmt werden – sei es Menschen mit kleinen Kindern, Pflegende oder auch behinderte Personen. Online-Formate können dabei hilfreich sein, wobei zu bedenken ist, dass Online-Formate auch einige Gruppen ausschließen. Gerade asynchrone Online-Formate ermöglichen es allen Gruppen, sich ohne Zeitdruck und Stress sowie barrierefrei zu beteiligen. Um eine breite Beteiligung zu gewährleisten, sind gute Erklärungen notwendig, damit alle das Format verstehen und sich beteiligen können.

Hemmnisse

Ein häufig wiederkehrendes Problem sind die bestehenden Förderprinzipien und -kulissen. Oftmals werden finanzielle Mittel nur für prestigeträchtige Leuchtturmprojekte bereitgestellt, die wiederum den höchsten Standards entsprechen. Für kleinere, ortsangepasste Maßnahmen gibt es häufig gar keine Fördermöglichkeiten, sodass überwiegend große teure Neubau-Projekte finanzielle Unterstützung erhalten. Dies führt zu beeindruckenden Einzelprojekten, aber nicht zu einer flächendeckenden Förderung eines geschlechtergerechten ÖPNV. Kommunen sollten finanzielle Möglichkeiten bekommen, um auch kleinere Verbesserungen im Bestand vorzunehmen. Standards funktionieren gut bei Maßnahmen auf der grünen Wiese, sollten aber nicht verhindern, dass bestehende Strukturen auch in der Breite nutzungstauglicher gemacht werden. Fördermittel sollten daher nicht ausschließlich an die Einhaltung der höchsten Standards gebunden sein, sondern auch flexible und pragmatische Ansätze unterstützen.

Ein generelles Problem in der öffentlichen Verwaltung ist die Sicht auf das Verkehrssystem und seine „Bestandteile“, die stark das Kfz als Verkehrsmittel priorisieren. Grundlage des Verwaltungshandelns sind die Gesetze/Verordnungen des Straßenverkehrsrechts sowie die Regelwerke der FGSV. Die Anwendung erfolgt noch zu oft nach starren Mustern, ohne den Sinn und Zweck der Bestimmung zu hinterfragen oder gar nach innovativen Lösungen zu suchen. Die explizite Aufnahme von genderrelevanten Aspekten bzw. die Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen wäre deshalb sicher hilfreich.

Die Priorisierung des Kraftfahrzeugverkehrs ist nicht nur in der Verwaltung, sondern auch tief in der Gesellschaft verankert. Dies wird durch Sozialisierung, Finanzströme, materielle Gestaltung und praktische Hierarchien verstärkt. Diese Faktoren führen zu einer verinnerlichten Priorisierung des Autoverkehrs, die das Recht des Stärkeren und das Handeln der Akteur*innen, insbesondere der Autofahrenden, unterstützt. Verkehr wird gleichgesetzt mit dem Auto, was eine ganzheitliche und gendergerechte Betrachtung erschwert.

Beispiel für Hemmnisse bei der Umsetzung von Maßnahmen: Beim Stadtbus Hannover stand die zügige Verlängerung einer Linie im Konflikt mit dem Anspruch auf barrierefreie Haltestellen auf der verlängerten Linie. Die Lösung könnten provisorische Haltestellen sein – was aber aus der Perspektive der Barrierefreiheit aufgrund von schlechten Erfahrungen als zu riskant erschien: Zu oft werden provisorische Lösungen zu Dauerlösungen, die mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausschließt. Denkbar wäre hier ein verlässliches „Verfallsdatum“ für die provisorischen Lösungen – für die dann aber auch die Fördermöglichkeiten passen müssen. So könnte sichergestellt werden, dass provisorische Lösungen erprobt und bei Bewährung kurzfristig durch dauerhafte, standardkonforme Lösungen ersetzt werden.

Insbesondere mit Blick auf Barrierefreiheit besteht eine Spannung zwischen dem Bedarf an Experimenten und der Einhaltung von Standards. Bei der Herstellung der Barrierefreiheit gibt es eine große Kluft zwischen der vollständigen Erfüllung von (oft hohen und teuren) Standards an einigen wenigen Punkten und den vielen anderen Punkten, an denen von Barrierefreiheit noch nicht die Rede sein kann. Durchgängige Gebrauchsfähigkeit wäre auch in dieser Hinsicht ein sinnvolles Ziel.

A 2.3 Interview mit Uta Bauer, Deutsches Institut für Urbanistik am 28.06.2024

Vita Uta Bauer

- Studium der Geographie an der Universität in Marburg
- Abschluss 1982 (Dipl.-Geogr.)
- 1983 bodenkundliche Gutachtertätigkeit
- 1984–1989 Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Anthropogeographie an der TU Berlin
- 1990–1998 Referentin für Stadt- und Verkehrsplanung und Wohnen im Frauenreferat der Stadt Frankfurt
- 1999–2004 Projektleiterin im Büro für Integrierte Planung BiP
- 2004 Gründung von BiP, Berlin und Inhaberin des Büros
- Seit 2015 Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Deutschen Institut für Urbanistik, Berlin, Bearbeitung von Projekten zu Genderfragen, z. B. „30 Jahre Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung“, <https://difu.de/projekte/30-jahre-gender-in-stadt-und-regionalentwicklung>
- Mitglied des Fachbeirats für frauenspezifische Belange bei der Senatsverwaltung in Berlin (1990–1991)
- Mitglied der Kommission „Frauen in der Stadt“ des Deutschen Städtetags (1992–1998, seitdem ständiger Gast)
- BürgerInnendebütierte im Stadtplanungsausschuss des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf (2007–2011 und erneut seit 2022)

Grundsätzliches/Bundesebene

Das Bundesmobilitätsgesetz (BuMoG) kann von zentraler Bedeutung sein, weil der Verkehrsbereich auf Bundesebene aktuell unreguliert ist und es keine allgemeingültigen Ziele oder konkrete Operationalisierungen gibt, etwa zur CO₂-Einsparung. Ähnlich verhält es sich mit der Gender-Frage: Ohne klar definierte Ziele und konkrete Steuerungselemente können keine messbaren Effekte erzielt werden und somit auch keine Evaluierung erfolgen. Generell fehlt im Verkehrsbereich eine klare Zielvorgabe, wohin sich insbesondere der Kfz-Verkehr entwickeln soll: Wachstum (Wirtschaft) oder Begrenzung (Klima).

Eine Möglichkeit, sich einer bundespolitischen Zielsetzung in der Gender-Frage zu nähern, ist der Klimaschutz als Verfassungsziel und damit die CO₂-Reduktionen. Der Bund hat sich das Ziel gesetzt, CO₂ zu reduzieren, was alle Verkehrsträger und gesellschaftlichen Gruppen betrifft. Es ist beispielsweise bekannt, dass wohlhabendere Personen überdurchschnittlich viel CO₂ verbrauchen. Anhand von zielgruppenspezifischen Daten könnte gezeigt werden, wer wie Emissionen einsparen sollte. Da Gendergerechtigkeit auch eine Frage der sozialen Gerechtigkeit ist (alleinerziehende Mütter und Rentnerinnen beispielsweise gehören zur Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status) ist die Betrachtung von „Verursachende – Betroffene“ zielführend.

Nichtsdestotrotz müssen übergeordnete Ziele zur Genderfrage formuliert werden. Dabei müssen auch komplexe Zusammenhänge berücksichtigt werden, denn Care-Arbeit kann beispielsweise auch ein Grund sein, warum Menschen auf Autos angewiesen sind. Neben wirtschaftlichen Faktoren sollte daher auch Gender ein Faktor bei der Bewertung von Kfz-Nutzung sein.

Kommunale Ebene

Viele Kommunen möchten Maßnahmen zur sicheren Verkehrsabwicklung und Mobilitätssicherheit für alle gewährleisten und z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen auch an Hauptverkehrsstraßen und Parkraumbewirtschaftung umsetzen, werden aber durch Bundes- und Landesgesetze wie die Straßenverkehrsordnung (StVO) und das Straßenverkehrsgesetz (StVG) ausgebremst. Kommunen sind häufig sensiblierter und deutlich weiter in der Frage eines sozialgerechten Verkehrs als Bund und Länder, haben aber nicht die nötigen Handlungsspielräume.

Im Falle von Klagen gegen ihre Anordnungen machen viele Kommunen die Erfahrung, dass untere Instanzen zugunsten des Kfz-Verkehrs entscheiden (Stichworte „Flüssigkeit und Leichtigkeit“) und dass der Weg durch alle Instanzen nicht durchgehalten wird. Dies führt zu Rechtsunsicherheit für Kommunen und negativer Berichterstattung in der Presse.

Es ist zu hoffen, dass die erweiterten Möglichkeiten der Novellierung des StVG gezielt genutzt werden (Maßnahmen zugunsten Klimaschutz, Gesundheit, städtebauliche Entwicklung), um im Sinne von Sozialgerechtigkeit Maßnahmen zu generieren, die beispielsweise den Fuß- und Radverkehr stärken. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Gehwegparken bietet hier ebenfalls erweiterte Möglichkeiten, die es zu nutzen gilt. Eine explizite Aufnahme des Ziels „Geschlechtergerechte Gestaltung“ in das StVG, überführt in die StVO, sollte darüber hinaus angestrebt werden.

Ziele müssen so operationalisiert werden, dass sie effizient gefördert und evaluiert werden können. Auf kommunaler Ebene setzen sich Städte bereits Ziele in der Verkehrsentwicklung, beispielsweise beim Modal Split, während auf Bundesebene klare Zieldefinitionen fehlen (s. o.).

Planungsrecht

Genderfragen sollten als Teil eines gesamten Systems betrachtet werden, einschließlich finanzieller Faktoren, die z. B. räumliche Effekte mit sich bringen. Hier ist der Regionalplanung stärker Beachtung zu schenken und im Sinne der Geschlechtergerechtigkeit zu wirken bzw. zu steuern. Die aktuelle Studie des difu „Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität“ zeigt auf, dass der ÖPNV als Faktor bei der Wohnungssuche an Bedeutung gewonnen hat und – nach den Wohnungskosten – an 2. Stelle für die Wahl eines Wohnstandorts steht, wenn beispielsweise aus der Stadt an den Rand bzw. ins Umland umgezogen werden soll. Dessen Angebot reicht aber oft nicht aus, weshalb eine konsequente Steuerung

der Siedlungsplanung in Kombination mit ÖPNV-Angeboten unerlässlich ist. Dabei bildet das BuMoG eine Chance, dies gesetzlich zu verankern.

Von Relevanz ist hier der Wohnungsmarkt, denn es besteht die Gefahr, dass sich die Preise rund um die ÖPNV-Haltepunkte auf eine Weise entwickeln, die aus Gendersicht problematisch ist (Stichwort „Ökonomischer Status“). Hier kommt dem gezielten Bau von geförderten Wohnungen eine hohe Bedeutung zu.

Stellplatzbaupflicht

Die Stellplatzbaupflicht in ihrer heutigen Form kann als Förderung des Autos gesehen werden. Kommunen haben nur begrenzte Möglichkeiten, Stellplätze zu reduzieren, indem sie entweder Obergrenzen festlegen oder die Stellplätze ersetzen, z. B. durch Fahrräder oder Car-Sharing-Angebote. In der Praxis sind Projektentwickler durchaus bereit, weniger Stellplätze herzustellen als die Stellplatzverordnung ihrer Kommune vorsieht, um z. B. leerstehende Tiefgaragen zu vermeiden. Sobald Stellplätze ausgesetzt werden, gilt immer eine Begründungspflicht, was zu höherem Verwaltungsaufwand führt.

Die Stellplatzbaupflicht ist in den Bundesländern sehr unterschiedlich geregelt. Während Hessen es den Kommunen überlässt, entsprechende Verordnungen zu erlassen, bietet Baden-Württemberg in seiner LBO hier durchaus Anhaltspunkte zur Reduzierung. Eine Einheitliche Regelung der Stellplatzbaupflicht über die Landesbauordnungen wäre zielführend und könnte hier Vereinfachungen bringen, indem auch Obergrenzen für Stellplätze festgelegt und den Kommunen Verwaltungsaufwand erspart wird. Ein Beispiel dafür ist Bremen, wobei es Unterschiede zwischen Stadtstaaten und Flächenländern gibt, die berücksichtigt werden sollten. Die Genderrelevanz ist gegeben, weil die Kosten für private Stellplätze in den Wohnungskosten (Miete und Kauf) versteckt sind und kleine, aber bezahlbare Wohnungen, übermäßig belasten.

Die generelle Abschaffung der Stellplatzbaupflicht ist keine anzustrebende Lösung, da die Kommune dann ihre Steuerungsmöglichkeiten verliert. In Berlin gibt es inzwischen informelle Stellplatzordnungen auf Bezirksebene und es werden Absprachen getroffen, die zur Folge haben, dass mehr Stellplätze gebaut werden. Eine Mobilitätssatzung wäre eine bessere Lösung, da sie auch Fahrradstellplätze und Obergrenzen für Kfz-Stellplätze berücksichtigen kann.

Beteiligung

Die Beteiligung der Zivilgesellschaft ist ein komplexes, aber wichtiges Thema mit einer großen Spannbreite. Wie dies über ein BuMoG eingebracht werden kann, ist zu prüfen. Differenzierte Beteiligung ist notwendig, um verschiedene Interessen auszugleichen und Akzeptanzprobleme zu vermeiden. Professionelle Beteiligung durch gute Moderation und Organisation kann dies deutlich vereinfachen. Dazu gehört auch eine klare Kommunikation, wo zwar der Benefit einer Maßnahme dargestellt, aber andererseits nicht versucht wird, schwierige Themen wie das Entfernen von Parkplätzen in vagen Formulierungen zu verstecken, sondern direkt ansprechen und die Beweggründe dahinter erläutern.



**Bundesstiftung
Gleichstellung**