

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0358/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich Datum: 24.02.2022 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Berücksichtigung weiblicher Mobilitätsperspektiven; hier: Tagesordnungsantrag 53 A/21 der SPD-Fraktion vom 02.03.2021		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.03.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)

nicht

nicht bekannt

Erläuterungen:

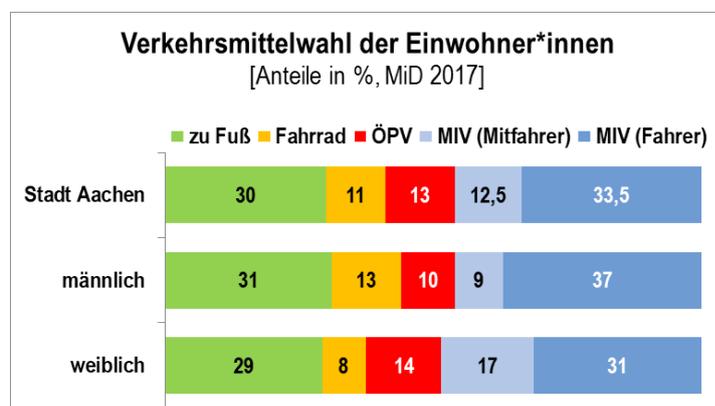
Anlass

Die SPD-Fraktion hat am 2.3.2021 beantragt, dass die Verwaltung erläutern soll in wiefern weibliche Mobilitätsperspektiven bei der Verkehrs- und Mobilitätsplanung berücksichtigt werden.

Weibliche Mobilitätsmuster

Um weibliche Mobilitätsperspektiven bei Verkehrsplanungen und Mobilitätsmaßnahmen berücksichtigen zu können, müssen weibliche Mobilitätsmuster bei Maßnahmen bewusst eingeplant werden. Dies setzt ein Verständnis alltäglicher Mobilitätsroutinen sowie daraus resultierender Bedarfe voraus. Wegeanlässe stehen dabei (neben der Freizeitmobilität) unter anderem im Zusammenhang mit den von Frauen übernommenen Tätigkeiten. So zeigt das Gender Care Gap, dass Frauen durchschnittlich deutlich mehr Zeit für (unbezahlte) Sorgearbeit aufwenden als Männer¹. Daraus ergibt sich die Annahme, dass sich für Frauen und Männer unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse ableiten lassen. Zumal eine Teilzeitbeschäftigung bei Frauen häufiger als bei Männern vorkommt. Frauen haben aufgrund ihrer verschiedenen sozialen Rollen in der Regel mehrere Ziele (z.B. Schule, Job, Einkaufen) entlang einer Route und bewegen sich im Vergleich weniger entlang eines linearen Pendel-Weges (vom Haus zur Arbeit und zurück). Die „weibliche Mobilität“ erscheint komplexer als die „männliche“, ist gleichzeitig entsprechend schwerer zu messen.

Die letzte umfassende, repräsentative Mobilitätsbefragung in Aachen aus dem Jahr 2017 („Mobilität in Deutschland“) ergab, dass die Anzahl der Wege, welche täglich zurückgelegt wurden, sich deutlich zwischen den Geschlechtern unterschied: 37% der Frauen legten am Tag 2 oder 3 Wege zurück. Im Vergleich dazu waren es 23% bei Männern. 12% der Männer legten einen Weg am Tag zurück, gegenüber nur 6 % der befragten Frauen. Diese Werte lassen vermuten, dass sich die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen (Tätigkeiten und sozialen Rollen) in den alltäglichen Mobilitätsroutinen niederschlagen. Des Weiteren ergab die Befragung, dass Frauen häufiger mit dem Auto oder zu Fuß unterwegs sind als Männer, dagegen aber noch weniger mit dem Fahrrad. Während 78% der Aachener in 2017 ein Fahrrad oder Pedelec besaßen, waren dies nur 68% der Aachenerinnen. 24% der Männer gaben an, täglich oder fast täglich mit dem Fahrrad zu fahren, aber nur halb so viele Frauen (13%). Frauen bewerteten die Verkehrssituation für Fahrräder am Wohnort im Durchschnitt schlechter als Männer.



1 (s. Zusammenfassung zum Zweiten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung, Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2018)

Abbildung 1: Modal Split nach Geschlecht

Aus der Befragung ging ebenfalls hervor, dass 48% der Frauen täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen während bei den Männern dieser Anteil 43% betrug. Im Vergleich zu Männern fahren Frauen häufiger mit dem ÖPNV oder als Mitfahrer*innen im motorisierten Individualverkehr (s. Abb. 1).

Auch die Anzahl der Wege die täglich zurückgelegt wurden unterschieden sich 2017 deutlich zwischen den Geschlechtern: 37% der Frauen legten am Tag 2 oder 3 Wege zurück, dagegen waren es nur 23% der Männer. 12% der Männer legten einen Weg am Tag zurück gegenüber nur 6 % der befragten Frauen.

Das Kfz ist in den Punkten Flexibilität (z.B. bei der Abholung der Kinder, Notfällen oder Besorgungen), aber auch Sicherheit und Kraftaufwand (insbesondere im topografischen Kontext Aachens) den anderen Verkehrsmitteln überlegen. Der in den letzten Jahren deutlich verstärkte Trend zu E-Bikes und Lastenrädern bietet Ansatzpunkte, hier zu Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl zu kommen.

Bei einzelnen Bürger*innenbeteiligungen (Hohenstaufenallee, Lothringerstraße und Stadtteilplatz, Alte Vaalser Straße) wurde das Geschlecht der Teilnehmenden abgefragt um Unterschiede in den Bewertungen identifizieren zu können. Daraus ging hervor, dass sich Frauen tendenziell weniger stark einbringen, als sie in der Bevölkerung vertreten sind (rd. 40% - 50% Frauen). Bisher sind dabei keine systematischen Unterschiede bei der Bewertung von Maßnahmen durch Frauen im Vergleich zu Männern erkennbar, es ist aber wichtig, die Belange aller zu betrachten und dies gelegentlich zu überprüfen. Künftig soll systematisch eine Abfrage des Geschlechtes bei Mobilitätsumfragen oder Bürger*innenbeteiligungen erfolgen.

Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei der Stadt Aachen

Von den seit 2020 besetzten Stellen in der Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität wurden 10 von insgesamt 17 Stellen mit Frauen besetzt. Diese bringen die weibliche Perspektive direkt in die Vorplanungen mit ein. Auch in der Abteilung Straßenbau und -planung wurden in den vergangenen Jahren sehr viele weibliche Mitarbeiter eingestellt.

Maßnahmen, welche in besonderem Maße die Belange von Frauen berücksichtigen

Frauen profitieren mehr von **gut ausgebauten, breiten Fußwegen** und verbesserter Aufenthaltsqualität z.B. an Plätzen. Durch die Definition von Standards für Fußwege (2,50m Mindestmaß) und den Ausbau des Premiumfußwegenetzes sollen die Bedingungen verbessert werden: mehr Platz für Kinderwagen, für das Laufen mit Kindern an der Hand und mehr Bänke für kurzzeitige Aufenthalte im öffentlichen Raum.

Verkehrssicherheit: Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit kommen in besonderem Maße Frauen zugute die sich im Allgemeinen unsicherer auf dem Rad fühlen. Diese stark auf die Erhöhung der Radverkehrssicherheit fokussierten Maßnahmen (Ergänzung

Sicherheitstrennstreifen, breitere Schutz- und Radfahrstreifen, getrennte Führung des Radverkehrs...) dienen längerfristig dazu, den Anteil der im Modal Split noch unterrepräsentierten Radfahrer*innen zu erhöhen.

Bei den Kampagnen zum Radfahren soll bei allen Verkehrsteilnehmer*innen Bewusstsein geschaffen, Regeln vermittelt und Fertigkeiten ausgebaut werden. Mit den Kommunikationsmaßnahmen und Fahrradtrainings werden Männer und Frauen angesprochen.

Vermeidung von Angsträumen: Durch eine angemessene Ausleuchtung und Einsehbarkeit von Fuß- und Radwegen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit Frauen diese Wege auch bei Dunkelheit oder nachts mit weniger Angst nutzen können. Bei der Planung neuer Wege und Plätze wird dieses Prinzip ebenso berücksichtigt wie bei der Errichtung von Stadtmobiliar wie Bushaltestellen oder Fahrradabstellanlagen (Beleuchtung, offene und helle Bauweise etc.). Über die Gestaltung der Straßenräume hinaus bedarf es auch einer gewissen „Belebung“, z.B. durch Außengastronomie oder Einzelhandel, damit Angsträume vermieden werden können.

Die Zunahme an Lastenradfahrer*innen im Stadtbild verdeutlicht, dass Lastenräder sich für viele Menschen in der Alltagsmobilität bewähren. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Frauen oftmals mehr Kinder transportieren oder Besorgungen erledigen stärken die Maßnahmen zur **Lastenradförderung** in Aachen (Lastenradverleih und Lastenrad-Förderprogramm) Frauen dabei, ihre Alltagsmobilität klimafreundlicher zu organisieren.

Bei der Betrachtung des geschlechtsspezifischen Modal Split (Abb. 1) wird deutlich, dass ein höherer Anteil der Frauen mit dem ÖPNV fährt als Männer. Der geplante Ausbau des ÖPNV lässt vermuten, dass Frauen hiervon im ersten Schritt stärker profitieren werden als Männer.

Wie bereits dargestellt legen Frauen im Vergleich zu Männern mehr Wege pro Tag zurück. Ein vernetztes, **multimodales Mobilitätsangebot** kann entsprechend helfen, den ggf. diversen Mobilitätsbedarfen entlang der Wegeketten als Alternative zum eigenen Pkw gerecht zu werden. Die Funktion eines integrierten App-Angebotes ist aktuell bereits mit movA gegeben. Über die Plattform werden Buchungs- und Bezahlvorgänge zu unterschiedlichen Mobilitätsangeboten zusammengeführt. Gleichzeitig erfolgt auch über die visuelle und örtliche Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote in **Mobilstationen** der Versuch, Multimodalität zu vereinfachen. In diesem Bereich besteht ebenfalls ein enger Austausch mit der Städteregion Aachen.

Für diejenigen, die dennoch aufgrund ihrer speziellen Mobilitätsbedarfe den Umweltverbund oder vorhandene **Sharingangebote** nicht nutzen können, werden **Anreize zur Nutzung von Elektrofahrzeugen** gesetzt (ausgewiesene Parkplätze, Ladesäulen). Dies kommt auch Frauen zugute, da diese insgesamt mehrere und kürzere Strecken zurücklegen, und daher die geringeren Reichweiten eines Elektrofahrzeugs hier keinen Nachteil darstellen sollten.

Anlage/n:

- TAGESORDNUNGSANTRAG - SPD AT 53A/21