



AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN
"DIE UMWELTBERATUNG"

GENDER MAINSTREAMING UND MOBILITÄT IN NIEDERÖSTERREICH



4 GOOD PRACTICE BEISPIELE - MOBILITÄT UND GENDER MAINSTREAMING

*„Auch viele kleine Schritte können zu einer Verbesserung führen; es sind nicht immer die großen Projekte notwendig.“
(Karla Tschofen, Büro für Zukunftsfragen, Land Vorarlberg)*

Diese „vielen kleinen Schritte“ spiegeln sich auch in den Ergebnissen der Recherche zu good practice Beispielen im Bereich Gender Mainstreaming und Mobilität wider. Die Recherche erstreckte sich auf Österreich und die deutschsprachigen Nachbarländer Deutschland, Schweiz und Südtirol. Es zeigte sich, dass es aktuell noch kein umgesetztes Beispiel gibt, bei dem die - neue - Strategie Gender Mainstreaming eine maßgebliche Rolle im Projektverlauf sowie bei der Umsetzung spielte.

Es gibt unterschiedliche Ansätze, geschlechtsspezifische Unterschiede in die Verkehrsplanung zu integrieren, allerdings noch nicht in einem umfassenden Ausmaß im Sinne der Strategie Gender Mainstreaming. Diese Integration passiert meist aufbauend auf Frauenförderpläne, auf Betreiben von Gleichbehandlungsstellen und über Debatten zur sicheren Nutzung des öffentlichen Raumes sowie über Diskussionen um nachhaltiges Mobilitätsmanagement.

Die Forcierung von Gender Mainstreaming und Frauenförderung als dualer Ansatz ist in der Verkehrsplanung ebenso wie in anderen Bereichen der Politik und Verwaltung von großer Bedeutung. Bisherige Projekte (so auch die vorgestellten) sollten vor allem die Mobilitätschancen von Frauen - und auch anderen aktuell benachteiligten

Gesellschaftsgruppen - verbessern. Diese Verbesserungen sind flächendeckend noch nicht eingetreten - die Herstellung von Chancengleichheit in der Mobilität muss also das Ziel bleiben. Derzeit gilt nach wie vor die Prämisse Ungleichheiten auszugleichen, um gleiche Chancen für Frauen und Männer, Mädchen und Burschen zu erhalten.

Die im folgenden vorgestellten Projekte sollen zeigen, welche Ideen es international gibt. Sie zeigen, auf welchen Ebenen geschlechtsspezifische Aspekte in die Arbeit von VerkehrsplanerInnen, WissenschaftlerInnen, VerwaltungsbeamtenInnen und vielen mehr, die mit Mobilität und Verkehr arbeiten, Eingang finden können.



4.1. Bahnhofplatz Bern - Fachfrauen gestalten mit ZUGUMZUG entsteht der neue Bahnhof Bern, Schweiz

Ausgangssituation

Im Zentrum der Berner Innenstadt gelegen und an die historische Altstadt, ein UNESCO-Weltkulturerbe, angrenzend, nimmt der Bahnhof Bern in der heutigen Stadtstruktur einen gewichtigen Platz ein. 200.000 Personen bewegen sich jeden Tag auf und unterhalb des Bahnhofplatzes und 26.000 Motorfahrzeuge queren ihn täglich. Die aktuelle Ausgestaltung des Platzes beschränkt sich auf ein mehr schlecht als recht funktionierendes Nebeneinander verschiedenster Nutzungen und wird dem historischen und stadträumlich wertvollen Ort in keiner Weise gerecht.

Die Christoffelunterführung (unterirdische Verbindung vom Bahnhofgebäude Richtung Loeb und Innenstadt) ist baulich und bezüglich Orientierung in einem desolaten Zustand. Ebenso sanierungsbedürftig sind die Tramgleise auf dem Bahnhofplatz.

Im Jahr 2008 sollen der neu gestaltete Bahnhofplatz und die sanierte Unterführung in Betrieb genommen werden. An der Ausarbeitung des Projekts ist eine politisch eingesetzte Fachfrauen-gruppe beteiligt: ein Novum in der von Männern dominierten Planungswelt.



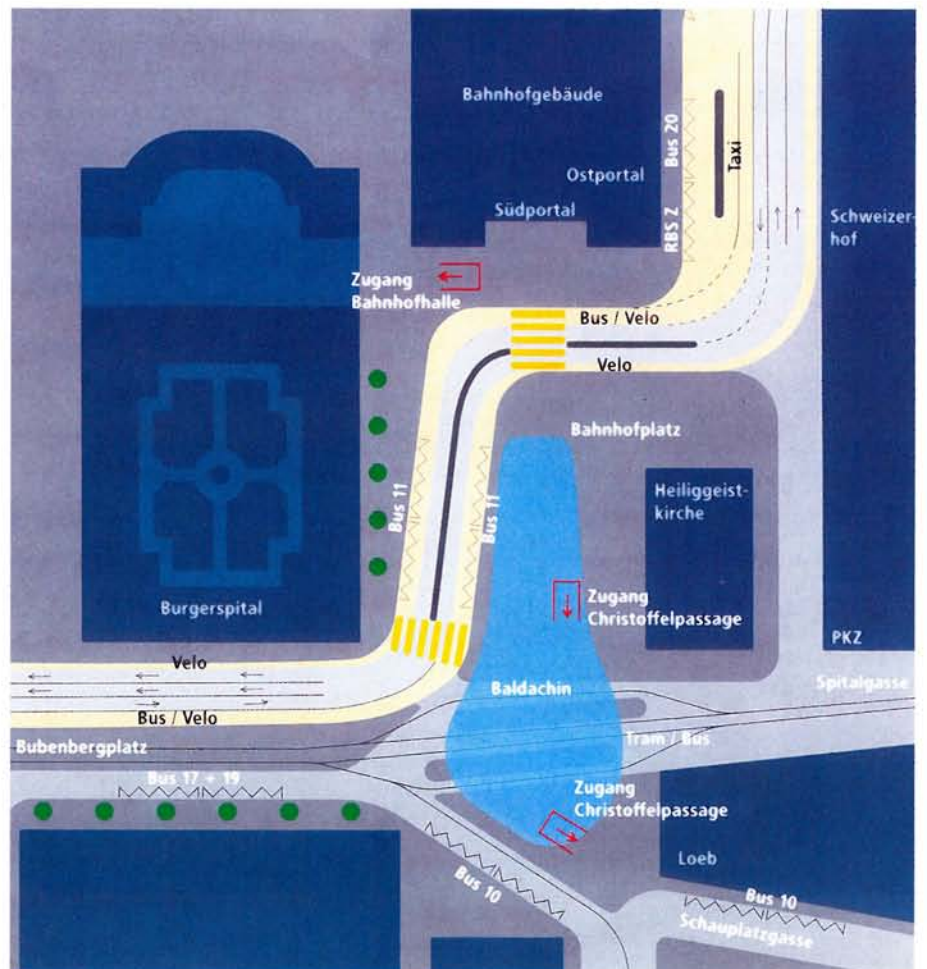
Foto 29 :

Bahnhofplatz Bern
Der Bahnhofplatz heute:
ein Durchfahrtsort

Abb. 27
 Unter dem „Baldachin“ umsteigen,
 verweilen, sich treffen



Abb. 28
 Situationsplan
 Die rechtwinklige Führung des Verkehrs
 schafft Platz für die FußgängerInnen.



Masterplan Bahnhof Bern

Bereits Ende der 1980er Jahre werden in und um den Bahnhof Bern (Baujahr 1974) große bauliche, betriebliche und gestalterische Mängel beanstandet. Dies führt dazu, dass 1989 ein Studienauftrag zur Umgestaltung des Bahnhofareals in Auftrag gegeben wird. Die Resultate werden zu einem Richtplan mit Maßnahmenblättern, dem Masterplan Bahnhof Bern, weiterentwickelt. Einzelne Bausteine dieses Masterplans, der unter dem Motto „ZUGUM-ZUG entsteht der neue Bahnhof Bern“ in die Öffentlichkeit getragen wird, sind heute bereits umgesetzt: beispielsweise die Sanierung des Bahnhofgebäudes, die Nordhalle, die Sanierung der Parkterrasse und - zurzeit im Bau - der neue Perronzugang West. Einer der wichtigsten Bausteine des Masterplans, die weitgehende Befreiung des Bahnhofplatzes vom motorisierten Individualverkehr MIV, sollte mit dem Projekt „Schanzentunnel“ umgesetzt werden. Dieses Projekt wird allerdings in der Volksabstimmung von 1997 abgelehnt. Bereits im Rahmen des Masterplans Bahnhof Bern wirkt eine Begleitgruppe von Fachfrauen mit. Diese Begleitgruppe ist jedoch nicht in die Projektorganisation integriert, sondern wird lediglich zu Stellungnahmen aufgefordert. Dieser Umstand erschwert die Arbeit und die Einflussmöglichkeiten der Fachfrauen beträchtlich.

Großes Dach - große Diskussion

Im Jahr 2001 findet für den Bahnhofplatz ein Wettbewerb statt, welcher das Architekturbüro marchwell (Zürich) gewinnt. Prägendes gestalterisches Element darin ist ein großes, praktisch

den ganzen Bahnhofplatz überdeckendes Glasdach. Bereits bei der Präsentation der Resultate des Wettbewerbs gehen die politischen Meinungen weit auseinander. Das Projekt ist in der Öffentlichkeit stark umstritten. Bei der Behandlung des Planungskredites im Stadtparlament wird beschlossen, dass ein neues Projekt ausgearbeitet werden soll. Das Wettbewerbsprojekt ist somit gescheitert. Das Stadtparlament beschließt zudem auf Antrag der Sozialdemokratischen Partei, dass das neue Projekt von Anfang an durch eine Fachfrauengruppe begleitet werden muss.

Die drei im Wettbewerb erstgereihten Architekturbüros marchwell (Zürich), BSR Architekten (Bern) und Atelier 5 (Bern) werden als Planergemeinschaft mit der Ausarbeitung eines neuen Vorschlages beauftragt.

Nathalie Herren (Fachstelle Sicherheit im öffentlichen Raum, Stadtplanungsamt Bern) wird mit der Bildung und Leitung der Fachfrauengruppe beauftragt. Die Fachfrauengruppe Bahnhofplatz FFB setzt sich aus Expertinnen der Bereiche Planung, Architektur, Verkehr und Gleichstellung zusammen. In einem ersten Schritt definiert die FFB für die Projektleitung die Kriterien und Grundsätze, die diesen zentralen und stark frequentierten öffentlichen Ort zu einem für alle PassantInnen gleichwertig benutzbaren Bereich machen sollen. Dies sind unter anderem Mitbestimmung/Partizipation, Wegführung, Orientierung, Belebung, Licht, Material und Unterhalt (Erhaltung).

Fachfrauengruppe als Teil der Bauherrschaft

Nach vier Monaten steht ein neues Vorprojekt. Dieses wird unter der Federführung des Tiefbauamts der Stadt Bern zu einem Bauprojekt weiterentwickelt. Ziel ist es, ein funktional, gestalterisch und finanziell mehrheitsfähiges Projekt für die Volksabstimmung des Baukredites im Frühjahr 2005 auszuarbeiten. Eine neue Projektorganisation wird erstellt, die den beteiligten EntscheidungsträgerInnen und InteressenvertreterInnen einen angemessenen Platz zuweist. Die FFB ist im Organigramm im „Projektteam Bauherren“ platziert und somit gleichberechtigte Partnerin wie z.B. die Verkehrsbetriebe der Stadt Bern BERNMOBIL oder die Liegenschaftsverwaltung der Stadt Bern.

Die FFB ist als Teil der Bauherrschaft direkt in die inhaltliche Diskussion und Entwicklung des Projektes involviert. Zudem besitzt sie einen politischen Auftrag, was ihrer Stellung innerhalb des Projekts einiges an Gewicht verleiht, da sie nicht, was Bauherrschaften sonst auszeichnet, über die Eigentumsrechte und finanziellen Mittel der Sache verfügt. In den alle zwei Wochen stattfindenden Projektsitzungen sind in der Regel zwei Frauen der FFB vertreten. Durch das unermüdliche Mitdiskutieren und Einbringen ihrer Anliegen bei allen Themen des Verkehrs, der Gestaltung der Christoffelunterführung, den Auf-/Abgängen und der Platzgestaltung weicht die der FFB anfänglich entgegengebrachte Skepsis und sie wird Schritt für Schritt als relevantes Projektmitglied akzeptiert und sogar geschätzt. Ein wichtiger Umstand ist dabei, dass sich Aussagen und Eingaben der einzelnen Frauen decken, ob-

wohl nicht immer dieselben Frauen an den Sitzungen teilnehmen. Auch wird von anderen Projektbeteiligten bemerkt, dass „die Anliegen der Frauen eigentlich auch ihre“ Anliegen sind: eine attraktive und sichere Christoffelunterführung mit gut einsehbaren Ein- und Ausgängen ist auch für die Eigentümerin/Vermieterin von Vorteil.

Fazit

Die Arbeit und das frühzeitige Einbeziehen der FFB innerhalb der Projektorganisation Bahnhofplatz Bern haben sich gelohnt. Es konnten Eingaben gemacht und Anpassungen erwirkt werden, die ohne den Einsatz der Fachfrauengruppe zu unbefriedigenden Lösungen geführt hätten. Zudem konnten durch den direkten Einbezug Vorurteile und Missverständnisse gegenüber der Thematik Sicherheit im öffentlichen Raum abgebaut werden. Die Kompetenzen der Fachfrauen wurden sichtbar gemacht und nicht zuletzt konnten der Umgang und die Atmosphäre innerhalb der Projektgruppe (trotz des kleinen Frauenanteiles) positiv beeinflusst werden.

Diese Arbeit hat Pilotcharakter. In zukünftigen Projekten muss noch ein Schritt weiter gegangen und erreicht werden, dass die Fachfrauen, zusätzlich zur Arbeit im Projektteam, auch auf der Entscheidungsebene vertreten sind. Das Ziel ist klar, die Forderung alt: die ausgeglichene Beteiligung beider Geschlechter an allen Planungsprozessen! Nur so kann erreicht werden, dass die Bedürfnisse aller Benutzenden gleichwertig und direkt in die Planung des öffentlichen Lebensraumes einfließen und umgesetzt werden.



Abb. 29
Folder „ZUGUMZUG -
Neuer Bahnhofplatz Bern“

Weitere Informationen:

- <http://www.zugumzug.ch>
- Flyer zum Projekt „ZUGUMZUG - Neuer Bahnhofplatz Bern“, Stand März 2004
- Dominique Plüss
Greyerzstrasse 34
CH 3013 Bern
Tel. +41 (0)31 333 34 58,
imbild@tiscalinet.ch
- Nathalie Herren
Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
CH 3007 Bern
Tel. +41 (0)31 321 70 50
nathalie.herren@bern.ch

4.2. Pedibus - Der Autobus auf Füßen

Vergnügen und Sicherheit auf dem Schulweg

In verschiedenen Orten in der Schweiz

Der Pedibus hat keine Räder, sondern besteht aus Kindern, die in Begleitung ihrer Eltern auf dem Weg zur Schule sind. Unterwegs können sich andere Kinder anschließen - sozusagen an „Haltestellen“. Für Kinder ist der gemeinsame Schulweg eine wichtige soziale Lernerfahrung.

Der „Autobus auf Füßen“ ist in den USA, Kanada und Großbritannien bereits weit verbreitet und wurde 1998 durch Eltern von Schulkindern in Lausanne erstmals umgesetzt.

Seit 2003 wird diese Initiative vom Verkehrsclub Schweiz (VCS) auf breiter Ebene lanciert:

Im Kanton Bern wurden sämtliche Kindergärten und Schulen mit Informationsbroschüren beschickt, um auf die Aktion aufmerksam zu machen und um viele Gemeinden, Schulen, Schülerinnen und Eltern zum Mitmachen zu bewegen.

In Biel wurde bereits der Pedibus initiiert: es wurde eine Pedibuslinie einge-