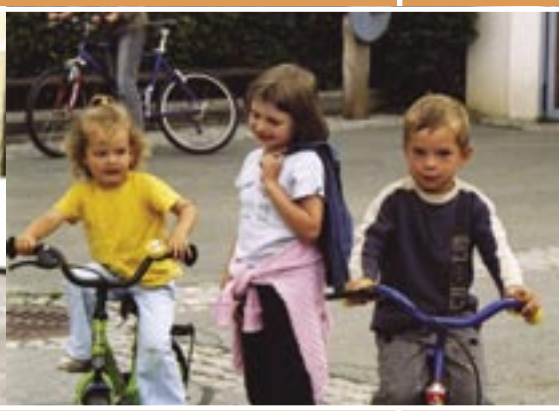
Frauen und Männer unterwegs

Leitfaden zur Umsetzung von Gender Mainstreaming

in der Wegenetzplanung in Gemeinden am Beispiel der Gemeinde Hermagor-Pressegger See



unterwegs.cc
Frauen und Männer unterwegs

Doris Damyanovic (Hrsg.)

Frauen und Männer unterwegs

Leitfaden zur Umsetzung von Gender Mainstreaming

in der Wegenetzplanung in Gemeinden am Beispiel der Gemeinde Hermagor-Pressegger See

Finanziert im Rahmen von Interreg IIIB CADES
CONSPACE, Common Strategy Network for Spatial Development and Implementation
Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 20 – Landesplanung, Überörtliche Raumplanung
Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 13 – Referat für Frauen und Gleichbehandlung

Impressum

Medieninhaber:
Amt der Kärntner Landesregierung:
Abteilung 20 – Landesplanung Überörtliche Raumplanung,
Abteilung 13 – Referat für Frauen und Gleichbehandlung
Wien/Klagenfurt/Hermagor-Pressegger See, 2005

Herausgeberin: Doris Damyanovic

Autorinnen: Doris Damyanovic, Gudrun Müller, Gerda Schneider

Mitarbeit:
Renate Fuxjäger, Josef Knappinger, Peter Kurz, Florian Reinwald,
Elisabeth Schwendner, Susanne Staller, Heide Studer, Peter Zauchenberger

Lektorat: Eva Damyanovic, Renate Fuxjäger

Redaktion: Doris Damyanovic, Florian Reinwald

Fotos und Gestaltungsideen: Elisabeth Schwendner und Projektteam

Gestaltung und Satz: Florian Reinwald, Mario Nepraunig

Druck: Novographic, A-1230 Wien

Zitierhinweis:
Damyanovic, D. (Hrsg.): Frauen und Männer unterwegs. Ein Leitfaden zur Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Wegenetzplanung in Gemeinden am Beispiel der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See. Im Auftrag des Amtes der Kärntner Landesregierung, Abteilung 20 – Landesplanung, Überörtliche Raumplanung und Abteilung 13 – Referat für Frauen und Gleichbehandlung. Wien/Klagenfurt/Hermagor 2005

Zu bestellen bei:
doris.damyanovic@boku.ac.at
christian.seidenberger@ktn.gv.at
frauen@ktn.gv.at

Sie finden den Leitfaden unter:
www.unterwegs.cc
www.rali.boku.ac.at/llap.html
www.frauen.ktn.gv.at

Frauen und Männer unterwegs – Lebensalltag und Lebensqualität im ländlichen Raum

Der vorliegende Leitfaden ist das Ergebnis von „Frauen und Männer unterwegs“, ein landschaftsplanerisches Pilotprojekt zur qualitativen Wegenetzplanung im Sinne von Gender Mainstreaming am Beispiel der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See.

Finanziert wurde das Projekt aus Mitteln der Europäischen Union, der Abteilung 20 – Landesplanung und dem Referat für Frauen und Gleichbehandlung des Landes Kärnten.

Die Broschüre wendet sich an BürgerInnen, PolitikerInnen, Gemeinde- und Landesbedienstete und PlanerInnen, die sich mit dem Thema Wegenetze und Mobilität in Gemeinden befassen.

Doris Damyanovic

Elisabeth Schwendner

Der Leitfaden

- erläutert die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Planung,
- beschreibt gendersensible Planungsprozesse im Zusammenhang mit den bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen der Gemeindeplanung und
- zeigt anhand von Beispielen aus der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See Maßnahmen und Umsetzungen auf Ebene der Gemeindeplanung und Wegenetzplanung auf.

Die Inhalte des Leitfadens bauen auf eine landschaftsplanerische und geschlechtssensible Bewertung und Prognose zur Entwicklung des kommunalen und regionalen Wegenetzes im Sinne von Gender Mainstreaming auf. Ein zentraler Schwerpunkt des Projektes liegt in der „Kommunikation und Vermittlung“, die durch Einbeziehung der BürgerInnen, durch Gespräche und Workshops mit den EntscheidungsträgerInnen der Stadtgemeinde Hermagor, den Planungsfachleuten der Gemeinde und des Landes und der Expertin des Landes Kärnten für Frauen und Gleichbehandlung erfolgte. Perspektiven zur alltagsgerechten Mobilität für eine gute Lebensqualität im ländlichen Raum wurden gemeinsam diskutiert und erarbeitet.

Straßen, Wege, Bus und Bahn sind für alle Menschen da! Wozu die Unterscheidung nach Geschlecht, Alter und Lebenssituation?

Die bewusste Wahrnehmung von unterschiedlichen Mobilitätsansprüchen und -möglichkeiten, die aus unterschiedlichen Lebensphasen und -situationen von Frauen, Männern, Mädchen, Burschen und älteren Menschen hervorgehen, ist Basis für eine gute Planungsarbeit und Maßstab für die Bewertung des Wegenetzes und für die Formulierung von Empfehlungen und Maßnahmen. Dazu bedarf es einer Reflexion bestehender Planungen und Werthaltungen und deren Auswirkung auf den Lebensalltag von Frauen und Männern. Ziel von Gender Mainstreaming ist, die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern in Planungsentscheidungen und Umsetzungen zu berücksichtigen, damit Frauen und Männer die gleichen Chancen im alltäglichen Leben haben.

Gender Mainstreaming bedeutet Chancengleichheit für Frauen und Männer, Jung und Alt!

Die Gemeinden gestalten die Entwicklung des unmittelbaren Lebensraumes und beeinflussen dadurch die Lebensqualität für Frauen und Männer. Der vorliegende Leitfaden will Denkanstöße geben und Handlungsperspektiven in der Gemeindeplanung aufzeigen, um der Chancengleichheit von Frauen und Männern in den Gemeinden näher zu kommen.

Viel Spaß und Zeit beim Lesen und viel Erfolg bei der Umsetzung in Ihrer Gemeinde wünschen Ihnen

Doris Damyanovic und Elisabeth Schwendner

Planungskooperative drinnen.draussen im Namen des Projektteams

Dank

Für die Mitarbeit, aktive Beteiligung und das Engagement bedanken wir uns bei:

BewohnerInnen der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See, TeilnehmerInnen der Workshops und des Aktionstages, SchülerInnen, Direktion und LehrerInnen der Hauptschule I und II Hermagor, Gerhard Bischof, Peter Fercher, Helga Grafschafter, Herbert Gratzer, Christian Guggenberger, Christian Heschtera, Gerald Hoeher, Martina Hornböck, Erich Hofer, Hannes Kandolf, Gerda Laurer, Barbara Messner, Siegfried Pirker, Irene Primosch, Jörg Putzl, Gertraud Schabus, Hans Schuschnig, Helga Segner, Christian Seidenberger, Helfried Sila, Vinzenz Rauscher, Erich Rossian

Vorwort 3

Dank 4

Inhalt 5

Einleitung

1. Gender Mainstreaming in der Planung unterstützt die Lebensqualität im ländlichen Raum 6

Gender Mainstreaming in der Planung

2. Rechtliche Grundlagen für Gender Mainstreaming 8

3. Wozu Gender Mainstreaming? 9

4. Frauen, Männer, Mädchen und Burschen unterwegs – unterschiedliche Alltage und Ansprüche an die Wegenetze 10

5. Wegenetze für Frauen, Männer, Mädchen und Burschen – Planungsziele 12

Rahmenbedingungen für die Umsetzung

6. Planungsfelder und Planungsinstrumente 14

7. Planungsprozess 16

Arbeitsschritte für die Umsetzung

8. Gendersensible BürgerInnenbeteiligung und Sensibilisierung der Frauen und Männer in der Gemeinde 18

9. Erhebung der Mobilitätsgewohnheiten und Bewertung der Wegenetze mittels BürgerInnenbefragung 20

10. Erfassen von spezifischen Mobilitätsbedürfnissen von Frauen und Männern einer Gemeinde oder Region 22

11. Landschaftsplanerische Bewertung der vorhandenen Wegenetze 24

12. Gendersensible Bewertungsinstrumente für die Planung 26

13. Erarbeiten von gendergerechten Maßnahmenkatalogen 28

Serviceteil

AnsprechpartnerInnen 30

Links 30

Literatur 31

1 Gender Mainstreaming in der Planung unterstützt die Lebensqualität im ländlichen Raum

Die Lebensqualität im ländlichen Raum wird stark von den Mobilitätsbedingungen und der Qualität der Wegenetze bestimmt. Frauen und Männer leben unterschiedlichste Alltage, in verschiedenen Lebenszusammenhängen werden unterschiedliche Ansprüche an Mobilität und Wegenetze gestellt.

Gender Mainstreaming (GM) wird im Sinne der Europäischen Union (EU) als eine Strategie verstanden, die gleichstellungspolitische Bemühungen und die Förderung der Chancengleichheit von Frauen und Männern unterstützt. Die europaweite Implementierung von Gender Mainstreaming in politischen Vorgaben, Gesetzen, Richtlinien und Förderprogrammen wird seit dem Vertrag von Amsterdam (1999) von der EU stark gefördert.

Gender Mainstreaming in der Planung rückt Frauen und Männer und ihr Verhältnis zwischen ihnen in den Blickpunkt. Geschlechtssensible und bedürfnisgerechte räumliche Planung bezieht sich auf den Alltag, der als Maßstab für das Wohlergehen der Frauen und Männer dient und die Lebensqualität bestimmt. Wenn die räumliche Planung und Entwicklung die unterschiedlichen Ansprüche nicht explizit nennt, schreiben sie bestehende Ungleichheiten fort oder können sie auch verstärken.

Eine differenzierte Betrachtung in der Planung fördert die Chancengleichheit für Frauen und Männer im ländlichen Raum, die für eine Zukunftsperspektive von großer Bedeutung ist.

Der vorliegende Leitfaden

- liefert Argumente
- erläutert den rechtlichen Rahmen
- vermittelt Wissen
- gibt Handlungsanleitungen und -kompetenz zur Umsetzung von Gender Mainstreaming in der räumlichen Planung.

Der Leitfaden schöpft

aus den Erfahrungen und Beispielen des Pilotprojektes „Frauen und Männer unterwegs – Landschaftsplanerischer Beitrag zur Wegenetzplanung im ländlichen Raum im Sinne von Gender Mainstreaming“, das in der Kärntner Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See als Pilotprojekt durchgeführt wurde.

Der Leitfaden wendet sich an

- interessierte BürgerInnen, Mitglieder von Bevölkerungsinitiativen
- Gemeinde- und LandespolitikerInnen, im Besonderen ReferentInnen sowie Gremien- und Ausschussmitglieder in den Bereichen Raumordnung und Bau sowie Gleichstellung, Frauenförderung und Antidiskriminierung
- Gemeinde- und Landesbedienstete im Bereich Verkehrsplanung, Raumordnung und Landschaftsplanung sowie Gleichstellung
- freiberufliche PlanerInnen, die mit der räumlichen Entwicklungs-, Landschafts-, Raum- und Verkehrsplanung befasst sind.

Gender Mainstreaming in der Planung – Was bedeutet das?

Gender Mainstreaming in der Landschaftsplanung und in der räumlichen Planung

- bewertet räumliche Strukturen danach, ob sich diese im Alltag von Frauen und Männern und in den unterschiedlichen Lebenszusammenhängen bewährt haben. Bewertet werden Bau- und Freiraumstrukturen, das sind Dorf- und Stadtstrukturen, Erschließungsnetze sowie Ausstattungen von Straßen, Wegen und Plätzen.
- berücksichtigt Ansprüche von Frauen und Männern, Mädchen und Burschen bereits bei der Zielformulierung, bei der Maßnahmenplanung bis hin zur Umsetzung und Evaluierung.
- legt die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen von PlanerInnen und Planungen offen.
- verändert räumliche Strukturen, Rahmenbedingungen und Werthaltungen, die Frauen oder Männer benachteiligen.
- schafft mehr Chancengleichheit.

Parameter der Lebensqualität für Frauen und Männer im ländlichen Raum am Beispiel Wegenetzplanung

Attraktivität des Gehens

Fast 30% unserer Ziele erreichen wir zu Fuß.
Angenehmes, gefahrloses Gehen ist damit eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität am Wohn-, Einkaufs-, Arbeits- und Urlaubsort. Investitionen in die Freiraumqualität der Straßenräume kommen daher allen Menschen zugute. Im Besonderen werden Frauen unterstützt, die zur Bewältigung des Alltags durchschnittlich mehr Wege zu Fuß zurücklegen als Männer.

Gute Mobilitätsbedingungen für NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs und für RadfahrerInnen

Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) und ein einladendes Radwegenetz helfen Personen ohne Auto oder Führerschein zu mehr Selbständigkeit und damit zu erhöhter Lebensqualität im ländlichen Raum. Dadurch werden auch die Begleitwege der Angehörigen reduziert. Alte Menschen schätzen an öffentlichen Verkehrsmitteln auch die sozialen Aspekte, die ihnen die Teilnahme am öffentlichen und sozialen Leben ermöglichen und erleichtern.

Freiheit in der Verkehrsmittelwahl

Sich zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln entscheiden zu können, bedeutet mehr Freiheit für alle BewohnerInnen:
Die Freiheit das Auto stehen lassen zu können oder auf das kaum leistbare Zweit-Auto verzichten zu können und damit das Familienbudget zu entlasten. An schönen Tagen mit dem Rad zu fahren statt im Auto zu sitzen steigert das Wohlbefinden und reduziert die allgemeine Beschleunigung.

Mobilität heißt vor allem Erreichbarkeit

In angemessener Zeit und auf angenehme Weise den Aktivitäten eines Tages nachgehen zu können, erhöht die Lebensqualität. Voraussetzung ist eine gut erreichbare Nahversorgung und ein dichtes Wegenetz. Kurze Wege und erreichbare Ziele erleichtern vor allem den Alltag all jener Menschen im ländlichen Raum, die für Versorgung und Betreuung von Angehörigen zuständig sind – das sind vor allem Frauen.

Helga Grafschafter
Frauenbeauftragte

Die Selbstverpflichtung des Landes Kärnten zur Umsetzung der Strategie des Gender Mainstreaming im Jahre 2001 war ein Meilenstein. Seither konnte viel bewegt werden, was die Gleichstellung von Frauen und Männern vorangetrieben hat. Es gibt aber noch viel zu tun. Gerade auf der praktischen Ebene sind Projekte wie „Frauen und Männer unterwegs“ enorm wichtig. Zum einen wird eine komplexe Strategie wie Gender Mainstreaming greifbar und zum anderen die Bevölkerung vor Ort für das Thema Gleichstellung sensibilisiert. „Frauen und Männer unterwegs“ macht Mut, doch bedarf es vieler engagierter Folgeprojekte, vor allem aber eines politischen Willens, um die tatsächliche Gleichstellung von Frauen und Männern in allen Bereichen herzustellen.

2 Rechtliche Grundlagen für Gender Mainstreaming

Die Anwendung der Strategie des Gender Mainstreaming (vgl. Grafschafter, Helga, 2005 und Bergmann, Nadja; Pimminger, Irene, 2004) ist im Primärrecht der Europäischen Union verankert (Amsterdamer Vertrag, 1999). Auch auf Bundes- und Landesebene liegen Beschlüsse zur Umsetzung von Gender Mainstreaming vor. Chancengleichheit von Frauen und Männern wurde auch als horizontaler Grundsatz der Strukturfonds der EU festgelegt und damit zur Förderbedingung gemacht.

Die Strategie des Gender Mainstreaming ist aufgrund der Gesetzgebung von Land, Bund und Europäischer Union in allen Politik- und Planungsfeldern anzuwenden (z.B. Raumordnung, Verkehrsplanung, Arbeitsmarktpolitik ...).

3 Wozu Gender Mainstreaming?

Der Blick auf die Geschlechterverhältnisse fördert die Lebensqualität im ländlichen Raum

Mobilitätsbedingungen und Wegenetze bestimmen wesentlich die Lebensqualität von Frauen und Männern im ländlichen Raum.

Lebensqualität zu fördern bedeutet, der Abwanderung aus den Regionen entgegenzuwirken. Attraktive Lebensräume kommen nicht nur BewohnerInnen, sondern auch EinpendlerInnen und Gästen einer Gemeinde zugute.

Gender Mainstreaming sichert die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele des Landes Kärnten

„Die Landesverkehrspolitik Kärntens dient dem Gesamtwohl der heutigen und zukünftigen Bevölkerung". Wichtige Ziele der Kärntner Verkehrspolitik für den Alltag von Frauen und Männern sind eine gute Erreichbarkeit von Versorgungs- und Arbeitseinrichtungen, die Förderung der FußgängerInnen und RadfahrerInnen und des öffentlichen Verkehrs. Die Strategie des Gender Mainstreaming bietet konkrete Instrumente zur Formulierung operationaler Ziele, zur Umsetzung und Evaluierung.

Gender Mainstreaming in der Wegenetzplanung erhöht die Effektivität und Nachhaltigkeit von Planungen

Durch die Einbindung möglichst vieler Frauen und Männer in die Definition von Zielen und Maßnahmen bei der Wegenetzplanung sind die unterschiedlichen Ansprüche besser repräsentiert. Nachträgliche Umbauten oder aufwändige Ausgleichsmaßnahmen können vermieden werden, etwa der Bau von Radwegen als Alternative zu überdimensionierten und damit überhöhte Geschwindigkeiten fördernden Fahrbahnen.

EU fördert Gender Mainstreaming in der räumlichen Planung

Die EU bindet die Vergabe von Geldern an Gender Mainstreaming. An Planungs- und Umsetzungsprojekte, die dem Kriterium der Geschlechtergerechtigkeit genügen, werden Fördermittel aus den Europäischen Strukturfonds bevorzugt vergeben.

Gleichstellung steht im Zusammenhang mit dem Wirtschaftskreislauf einer Region

Zur Förderung der Erwerbstätigkeit von Frauen und anderen am Arbeitsmarkt benachteiligten Gruppen reichen arbeitsmarktpolitische Maßnahmen nicht aus. In ländlichen Regionen ist die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen – auch ohne eigenen PKW – ein entscheidender Faktor. Die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ist im Besonderen für Frauen am Land entscheidend, die aufgrund ihrer Zuständigkeit für Versorgungsarbeit stärker lokal gebunden sind. Zielführend sind im ländlichen Raum ein flexibler öffentlicher Personennahverkehr und das Prinzip der „Region der kurzen Wege".

Gaby Schaunig
Soziallandesrätin

Der ländliche Raum ist in Kärnten noch immer wirtschaftlich benachteiligt, was sich insbesondere an der Situation von Frauen in diesen Regionen ablesen lässt. Sei es durch die erschwerten Mobilitätsbedingungen oder die nur spärlich vorhandenen Arbeitsplätze. Die Anwendung von Gender Mainstreaming in der Wegenetzplanung – d.h. der Blick auf unterschiedliche Bedürfnisse – fördert die Lebensqualität der Frauen, aber auch der Männer. Gerade in Zeiten der „Landflucht" ist dies ein nicht zu unterschätzender Faktor.

Frauen dürfen in keinen Belangen diskriminiert werden, auch nicht durch die täglich zurückgelegten und notwendigen Wege. Hier setzt „Frauen und Männer unterwegs" an und setzt einen Schritt in Richtung Geschlechtergerechtigkeit.

4 Frauen, Männer, Mädchen und Burschen unterwegs – unterschiedliche Alltage und Ansprüche an die Wegenetze

Frauen und Männer unterscheiden sich in ihrem Mobilitätsverhalten – einem komplexen Gewebe aus Weghäufigkeit, Art und Dauer der Aktivitäten, für die diese Wege zurückgelegt werden, Verkehrsleistung (Geschwindigkeit und Länge der zurückgelegten Wege), Verkehrsmittelwahl und Fahrzeug-Besitz (vgl. Simma, Anja, 2000).

Frauen und Männer, junge und ältere Menschen, Menschen in verschiedenen Lebenssituationen stellen unterschiedliche Ansprüche an das Wegenetz.

Mädchen und Buben (bis 12 Jahre)

Kinder bis 3 Jahre sind – sofern Orte außerhalb des privaten Freiraums aufgesucht werden – in der Regel auf Begleitung angewiesen. Im Alter zwischen 3 und 6 Jahren beginnen Kinder auf bekannten Wegen alleine unterwegs zu sein und später Roller oder ein Fahrrad zu benützen. Zwischen 6 und 12 Jahren erweitert sich der Aktionsradius der Kinder zunehmend (vgl. Köck, Maria, 2002).

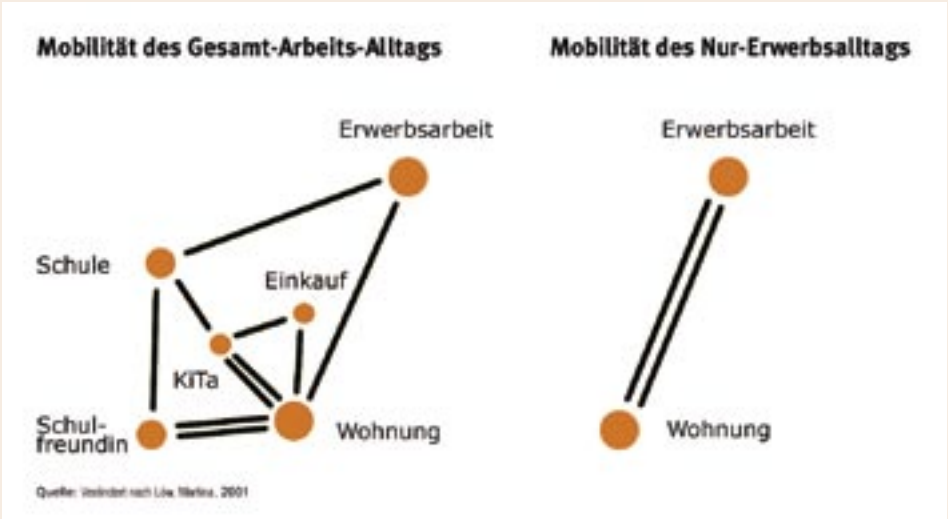
Schon bei den 3- bis 6-Jährigen sind deutliche Unterschiede im Verkehrsverhalten zwischen Mädchen und Buben festzustellen: Mädchen dürfen z.B. später, seltener und kürzer alleine unterwegs sein. Die Unterschiede verstärken sich mit zunehmendem Alter.

Jugendliche Mädchen und Burschen (13 bis 17 Jahre)

Jugendliche Mädchen und Buben sind, wenn sie weitere Distanzen zurücklegen auf das Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel oder motorisierte FreundInnen oder Erwachsene angewiesen. Ab etwa 15 Jahren ist ein Teil – mehrheitlich Buben – selbst motorisiert.

In der Aneignung von Raum und im Unterwegssein gibt es deutliche Unterschiede zwischen jugendlichen Mädchen und Burschen (vgl. Nissen, Ursula 1998: 161; Löw, Martina 2002: 252): Mädchen haben meist einen kleineren Aktionsradius und eignen sich den Raum über Kommunikation und Interaktion an. Burschen nehmen den Raum verstärkt über Bewegung ein und haben einen größeren Aktionsradius. Mädchen dürfen seltener abends oder nachts alleine unterwegs sein. Diese Beobachtungen wurden auch durch die Workshops im Rahmen des Pilotprojektes bestätigt.

Burschen haben ein höheres Unfall- bzw. Verletzungsrisiko als Mädchen, wenn sie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder motorisiert unterwegs sind (vgl. Unfallstatistik Verkehr, 2003).



Erwachsene Frauen und Männer im erwerbsfähigen Alter (18 bis 65 Jahre)

Gesellschaftliche Rollenzuschreibungen und die traditionelle Arbeitsteilung in den Familien beeinflussen die Ansprüche von Frauen und Männern an ihre Wegenetze. Dass einerseits Frauen nach wie vor einen Großteil der Haus- und Familienarbeit leisten und andererseits Männer meist in Vollzeit erwerbstätig sind, prägt die Unterschiede im Verkehrsverhalten.

Ausschlaggebend für die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten sind die asymmetrische Verantwortungsverteilung in der Haus- und Familienarbeit und Erwerbstätigkeit:

(Kinder-)Betreuung: Kinder im Haushalt verändern den Mobilitätsbedarf, vor allem den der Frauen: Einerseits steigt der Aufwand der Haushaltsführung (Einkaufswege) und andererseits werden die Kinder auf deren Wegen begleitet.

Haushalt: Einkaufen bedeutet den Transport von Lasten. Die Zahl der Einkaufswege ist statistisch gesehen bei Frauen höher als bei Männern (vgl. Simma, Anja, 2000: 197ff).

Erwerbsarbeit: Bei erwerbstätigen Frauen und Männern verlängern sich die täglichen Wege. Männer unabhängig von der Lebensphase und -situation sind nach wie vor meist in Vollzeit erwerbstätig und legen im Schnitt deutlich längere Arbeitswege zurück als Frauen. Vor allem erwerbstätige Frauen mit Versorgungspflichten gehen meist einer Teilzeitarbeit nach und sind auf Arbeitsplätze in der näheren Umgebung angewiesen (Teilzeitarbeit in Tourismusbranche, Handel, Dienstleistung u.a.).

Kombination von Haus-, Familien- und Erwerbsarbeit: Viele Frauen bewältigen die Betreuung von Kindern oder pflegebedürftigen Personen, Haushalt und Erwerbsarbeit sowie die damit zusammenhängenden Wege. Komplexe Wegeketten sind daher ein Merkmal des Mobilitätsverhalten von Frauen.

Ältere Frauen und Männer (66 und älter)

Die Gruppe der älteren Menschen, deutlich mehr Frauen als Männer, nimmt im ländlichen Raum zu, daher ist es sehr wichtig für Gemeinden und Regionen auf ihre Bedürfnisse einzugehen. Die Ansprüche von älteren Frauen und Männern sind sehr heterogen und abhängig von Gesundheitszustand und Lebenssituation. Laut medizinischen Studien verschlechtert sich der allgemeine Gesundheitszustand im siebenten Lebensjahrzehnt erheblich (vgl. Reis-Klingspiel, Karin, 2003). Mit zunehmendem Alter verringert sich aufgrund geringerer Geschwindigkeiten der fußläufige Aktionsradius.

Frauen und Männer mit besonderen Bedürfnissen

Das eigenständige Unterwegssein von Frauen und Männer mit besonderen Bedürfnissen erleichtert ihren Lebensalltag. Sie sind weniger auf die Betreuung durch andere Menschen angewiesen. Vor allem Barrieren in Bahn und Bus und auf Gehwegen beeinträchtigen sie.

Zum Weiterlesen

Meyer, Heidi: Frauen und öffentlicher Verkehr, in: are Bundesamt für Raumentwicklung: Frauen und Raumentwicklung: Raum hat (k)ein Geschlecht – oder doch? Eine Frauenzentrierte Raumplanung braucht einen langen Atem, S 21–26, forum raumentwicklung informationsheft 1/2003

Nissen, Ursula: Kindheit, Geschlecht und Raum, Sozialisationstheoretische Zusammenhänge geschlechtsspezifischer Raumaneignung, Weinheim, 1998

Simma, Anja: Frauen & Mobilität, VCÖ Verkehrsclub Österreich (Hrsg.): Wissenschaft und Verkehr 3/1996, Wien, 1996

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): Mobilität von Personen, in: Masterplan Verkehr Wien 2003, Werkstattberichte Stadtentwicklung Nr. 58, S 38–59, Wien, 2003

Bauhardt, Christine: Stadtentwicklung und Verkehrspolitik, Eine Analyse aus feministischer Sicht, Birkhäuser Verlag, Basel, 1995

Helfried Sila
Abteilung 7 – Unterabteilung Verkehrsplanung

Verkehr ist das Ergebnis des Mobilitätsbedürfnisses von Frauen und Männern und des Wirtschaftskreislaufes. Unser Blick auf nachhaltige Verkehrswegeplanung bedeutet, die heutigen Bedürfnisse zu decken, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu schmälern.

Verkehrswegeplanung ist ein längerfristiger Entwicklungsprozess, der zwei teilweise einander widersprechenden Anforderungen genügen muss:

- Kontinuität hinsichtlich der grundsätzlichen Zielsetzung, der angestrebten Entwicklungsrichtung und der angewandten Grundsätze
- Flexibilität hinsichtlich der erforderlichen Anpassungen, wie inhaltliche Präzisierung und Vertiefung sowie die Übernahme neuer Erkenntnisse

5 Wegenetze für Frauen, Männer, Mädchen und Burschen – Planungsziele

Straßen und Wege im ländlichen Raum sind Weg und Lebensort zugleich. Sie sind Wege zum Einkaufen, zur Erwerbsarbeit, zum Kindergarten, zur Schule und gleichzeitig Orte der Begegnungen, der Kommunikation vor allem für jene Frauen und Männer, die einen Großteil ihres Alltags (Landwirtschaft, Tourismus, Haus- und Versorgungsarbeit) zu Hause erledigen. Für den ländlichen Raum sind auch die Verbindungen zwischen den Ortschaften und zu den nächsten Zentren wesentlich. Die Qualität der Nutzung ist abhängig von der Ausstattung und Dimensionierung des Straßenfreiraums.

Mobilität der kurzen Distanzen und der geringen Geschwindigkeiten werden gesichert und gefördert durch

- Wahl der lokalen Ebene als Bezugspunkt
- Erhöhung bzw. Erhaltung des Angebots und der Qualität von Fuß- und Radwegen – mehr Platz für das zu Fuß gehen und Rad fahren
- Erhöhung der sozialen Qualität von Straßenfreiräumen – Straßen und Wege sind Lebensräume
- Einräumen von mehr Kompetenz und „Macht“ für langsamere VerkehrsteilnehmerInnen (Kinder, ältere Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen, FußgängerInnen, RadfahrerInnen)
- eine Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr für alle Menschen

Freiheit zur Verkehrsmittelwahl schaffen – Zwangsmobilität einschränken

- Region der kurzen, sicheren Wege erhalten und fördern
- Nutzungsmischung stärken, dezentralisierte Infrastruktur anbieten
- Kindern und Jugendlichen selbständige Mobilität ermöglichen
- Alternativen zur Begleitmobilität entwickeln
- räumlicher Funktionstrennung und Zentralisierungstendenzen entgegenwirken

Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärken

- Etablierung eines Angebots für den öffentlichen Personennahverkehr, das die komplexen Mobilitätsansprüche von Frauen und Männern berücksichtigt
- Sensibilisierung von EntscheidungsträgerInnen, Fachleuten und BewohnerInnen für den Mobilitätsbedarf von Frauen, Männern, Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen im Alltag

Planungsziele für Wegenetze in Dorf und Stadt

- Die Straße als Freiraum ist Weg und Lebensort zugleich.
- Hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum (Zonierungen)
- Bevorzugung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen
- Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen
- Dichte Erschließungsnetze
- Kompakte Ortserweiterung und -verdichtung, die kurze Wege garantieren
- Sparsame Parzellierung und straßenorientierte Bebauung
- Mischnutzung, Förderung lokaler Ökonomien
- Fußläufig erreichbare Infrastruktur und Nahversorgung:
  - Nahversorgung in allen größeren Ortschaften
  - Mobile Nahversorgung in kleinen Ortschaften
  - Dezentralisierte soziale Infrastruktur anbieten

Planungsziele für die Wegenetze zwischen Ortschaften und in der Region

- Flächendeckende Grundversorgung anbieten
- Dezentralisierte Infrastruktur anbieten
- Mischnutzung in den Ortschaften fördern
- Siedlungen dort erweitern, wo soziale Infrastruktur und Nahversorgung vorhanden sind
- Öffentlichen Personennahverkehr anpassen:
  - Partizipation der NutzerInnen
  - Freie oder flexible Quell- und Zielwahl / Einbindung aller Ortsteile in der Region
  - Freie oder flexible Fahrzeiten
  - Betrieb auch abends
  - Erhöhen des Frauenanteils in den für ÖPNV zuständigen Gremien und Institutionen
  - ÖPNV als alltagstaugliches Verkehrsmittel im Bewusstsein von Bevölkerung und EntscheidungsträgerInnen verankern
- Alltagsradwegenetz etablieren
  - Verbindung zwischen den verschiedenen Ortschaften, Einbindung von Alltagszielen, wie Nahversorgung, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Haltestellen des ÖPNV
- Erhöhen der Sicherheit für den Radverkehr im Alltag (werktäglicher Radverkehr)
  - Chancengleichheit zwischen motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen, RadfahrerInnen, FußgängerInnen und NutzerInnen des öffentlichen Personennahverkehrs verbessern

Martin Strutz
Landeshauptmann-stellvertreter
Raumordnungsreferent

Die Rolle der Frauen in unserer Gesellschaft ist immer noch in starkem Maß durch mehrfache Belastungen geprägt. Die traditionellen Aufgaben bei der Bewältigung des Familienlebens und in der Gemeinschaft und die stark zunehmende Erwerbstätigkeit müssen oft aufwendig organisiert werden. Gerade im ländlichen Raum wirken ungünstige räumliche Strukturen und Verkehrsverbindungen hier als Hemmnis und bringen unnötige Erschwernisse mit sich. Eine bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Frauen und ein Blick auf die herkömmlichen Planungsformen und Instrumente aus weiblicher Sicht ist gerade in der Raumplanung sinnvoll, da hier viele für das Alltagsleben wesentliche Aspekte integrativ behandelt werden und die künftige Entwicklung unserer Gemeinden maßgeblich beeinflusst wird.

DI Christian Seidenberger
Sachgebietsleiter
Überörtliche Raumplanung

Eine Kernaufgabe der Raumordnung betrachtet die Wechselwirkungen zwischen den räumlichen Nutzungsmustern und der Mobilität der Bevölkerung. Beteiligungsverfahren helfen, diese Zusammenhänge bewusst zu machen. Doch die Gesellschaft ist nicht homogen, Bruchlinien verlaufen z.B. entlang der Altersgruppen, der Berufstätigkeit, dem PKW-Besitz und – immer noch – der Geschlechtszugehörigkeit. Gender Mainstreaming hilft, spezifische Bedürfnisse besser berücksichtigen zu können und die räumliche Entwicklung nach den Interessen aller Bürgerinnen und Bürger gestalten zu können.

Gerade in der örtlichen Raumplanung steht mit dem Örtlichen Entwicklungskonzept ein Planungsinstrument zur Verfügung, in dem die BürgerInnen und Planungsbeteiligten ihre Vorstellungen und Wünsche einbringen und aufeinander abstimmen können. Die professionelle Moderation und die Tätigkeit von lokalen Arbeitsgruppen ermöglichte es, spezifische Anliegen zum Gegenstand der geplanten Gemeindeentwicklung zu machen und die örtliche Raumplanung danach auszurichten.

6 Planungsfelder und Planungsinstrumente

In den folgenden Planungsfeldern werden die Mobilitätsbedingungen beeinflusst. Dort können gegebenenfalls Wegenetze, die den Ansprüchen aller BewohnerInnen genügen, geschaffen werden:

- Siedlungserweiterung
- Dorf- und Stadterneuerung, LA 21 Prozesse
- Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung
- Freiraum- und Landschaftsplanung
- Erstellung von Erschließungskonzepten
- Straßenraumgestaltung, Gestaltung von Stadt- und Dorfplätzen
- Radverkehrsplanung
- Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs
- Standortpolitik bzw. Maßnahmen zur Förderung von Nahversorgung und Nutzungsmischung
- Erstellen von überörtlichen Raum- und Verkehrsplanungen
- Partizipation, Beteiligung von BürgerInnen
- Bestellung von Gremien und Ausschüssen, Personalentwicklung und -schulung
- Sensibilisierung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Umsetzung von Gender Mainstreaming in den Planungsinstrumente der örtlichen Raumordnung

Die Gemeinden haben die Möglichkeit, im Rahmen der örtlichen Raumordnung die Gender-Mainstreaming-Strategie umzusetzen.
Die in den Planungsinstrumenten verbindlich verankerten Ziele und Maßnahmen sind so zu formulieren, dass die Wegenetze an die Ansprüche benachteiligter Personengruppen angepasst werden. Bei der Erstellung und Umsetzung ist auf die explizite Nennung der jeweiligen Zielgruppen z.B. Frauen, Männer, Mädchen, Burschen, Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen etc. und auf die aktive Einbindung der verschiedenen Personengruppen zu achten.
Vor allem das örtliche Entwicklungskonzept ermöglicht von der Analyse der Gegebenheiten bis zur Formulierung der Maßnahmen nach den Auswirkungen für Frauen und Männer zu fragen. Eine gezielte Einbindung ermöglicht alle BewohnerInnen in den Planungsprozess zu integrieren und bestehende Differenzen im Sinne der Chancengleichheit zu berücksichtigen.

Die nebenstehenden Übersichten beschreiben mögliche Anknüpfungspunkte für eine genderwirksame Wegenetzplanung, die Einflussmöglichkeiten der beteiligten AkteurInnen (BürgermeisterIn, Gemeinderat, Landesregierung, BürgerInnen) und Maßnahmen zur Umsetzung von Gender Mainstreaming.

Örtliches Entwicklungskonzept (ÖEK)
K-GplG 1995 igF, §2

Das ÖEK enthält folgende Anknüpfungspunkte für eine genderwirksame Wegenetzplanung
(legt wirtschaftliche, soziale, ökologische und kulturelle Inhalte und Ziele fest)

- Enthält statistische Analyse von Bevölkerungsdaten: legt damit Analysekategorien fest und macht einzelne Bevölkerungsgruppen sichtbar
- Beschäftigungs- / Arbeitsplatzentwicklung / Wirtschaft: beeinflusst die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen (zeitlich und räumlich)
- Soziale Infrastruktur: beeinflusst die Erreichbarkeit von Nahversorgung, Schulen, Kindergärten, ÄrztInnen, sozialen Dienstleistungen
- Festlegung öffentlicher Verkehrswege einschließlich von Radwegen / Verkehrswegenetz: sichert Fuß- und Radwegverbindungen, legt Ziele und Maßnahmen für ÖPNV fest, schreibt Grundzüge eines Radverkehrskonzeptes fest
- Siedlungsentwicklung (Besiedelung und Bebauung): legt die Distanzen zwischen und die Erreichbarkeit von funktional definierten Teilräumen (Wohn- und Gewerbegebiete, land- und forstwirtschaftliche Flächen, Grünzüge, Einkaufszentren, ...) und die Möglichkeit für Mischnutzungen (Dorfgebiete, Kerngebiete, ...) fest

Beteiligte AkteurInnen und Einflussnahme	... und die Umsetzung von Gender Mainstreaming
• Erstellung und Beschluss durch Gemeinderat	• Verpflichtung zu Umsetzung von Gender-Mainstreaming-Kriterien
• Üblicherweise sind die Bewohnerinnen und Bewohner in die Erstellung im Rahmen thematischer Workshops eingebunden	• Gezielte Einbindung benachteiligter Bevölkerungsgruppen, gendergerechte Beteiligungsverfahren, Lobbying für unterrepräsentierte Anliegen
• Verbindliche Stellungnahme seitens der Landesregierung	• Überprüfung der Genderwirksamkeit
• Beratung seitens der Landesregierung	• Empfehlungen zur Umsetzung in der Gemeinde
• Jede/r, der ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht, kann schriftlich begründete Vorschläge gegen den Entwurf während einer 4-wöchigen Auflage zur allgemeinen Einsicht einbringen	• Stellungnahmen zu Gender-Themen seitens der Bewohnerinnen und Bewohner, Interessensvertretungen, GM-Beauftragte, etc.
• Gemeinde hat Anspruch auf Beratung durch Landesregierung	• Forderung nach Beratung durch PlanerInnen mit Gendererfahrung

Abkürzungen: Kärntner Gemeindeplanungsgesetz: K-GplG

Flächenwidmungsplan (FLÄWI)
K-GplG 1995 §§1, 3–9, 11–23

Der Flächenwidmungsplan enthält folgende Anknüpfungspunkte für eine genderwirksame Wegenetzplanung

- Festlegung von Bauland, Grünland und Verkehrsflächen: bestimmt die Erreichbarkeit und die Distanzen zwischen verschiedenen funktional definierten Teilräumen und -flächen oder von Formen der Mischnutzung, beeinflusst damit die Nahversorgung, Infrastrukturausstattung, Arbeitsstätten (Lohnarbeit, Hausarbeit, etc.) und deren räumliche Verortung

Beteiligte AkteurInnen und Einflussnahme	... und die Umsetzung von Gender Mainstreaming
• Jede/r, der ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht, kann schriftlich begründete Vorschläge gegen den Entwurf während einer 4-wöchigen Auflage zur allgemeinen Einsicht einbringen (z.B. Bewohnerinnen und Bewohner, Interessensvertretungen, GM-Beauftragte, etc.)	• Stellungnahmen zu Gender-Themen seitens der Bewohnerinnen und Bewohner, Interessensvertretungen, GM-Beauftragte, etc.
• Verordnung durch Gemeinderat	• Ist verpflichtet GM im Flächenwidmungsplan umzusetzen • Prüfung der Genderwirksamkeit
• Genehmigung durch Landesregierung	• Überprüfung der Genderwirksamkeit

Abkürzungen: Kärntner Gemeindeplanungsgesetz: K-GplG

Bebauungsplan (BBPL)
K-GplG 1995, 2. Abschnitt §24–27

Der Bebauungsplan enthält folgende Anknüpfungspunkte für eine genderwirksame Wegenetzplanung

- Legt das Ausmaß der Verkehrsflächen, die Stellung der Gebäude und Bauformen einschließlich der Infrastruktur fest und beeinflusst damit die baulich räumliche Organisation der Grundstücke und den Zusammenhang der Bebauung mit dem Straßenfreiraum

Beteiligte AkteurInnen und Einflussnahme	... und die Umsetzung von Gender Mainstreaming
• Verordnung durch Gemeinderat	• Verpflichtung zur Umsetzung von Gender-Mainstreaming-Kriterien im Bebauungsplan • Überprüfung der Genderwirksamkeit

Abkürzungen: Kärntner Gemeindeplanungsgesetz: K-GplG

7 Planungsprozess

Von der Entwicklung bis zur Umsetzung und Evaluierung von Planungsprojekten und bei der täglichen Arbeit in der Gemeindeplanung werden Entscheidungen getroffen, die den Alltag und die Mobilitätsbedingungen von Frauen, Männern, Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Menschen mit besonderen Bedürfnissen beeinflussen.

Gendergerechte Wegenetzplanung

- macht die Auswirkungen von Planungen auf verschiedene Personengruppen sichtbar,
- verbessert die Mobilitätsbedingungen benachteiligter Personengruppen,
- bezieht unterrepräsentierte Personengruppen in Planungsprozesse und -entscheidungen gezielt mit ein.

Ziel ist in allen Planungsphasen, bei der Formulierung von (operationalen) Zielen, bei der Analyse, bei der Maßnahmenformulierung / Konzepterstellung, bei der Umsetzung und der Evaluierung auf Gendergerechtigkeit hinzuwirken.

Im Kapitel Arbeitsschritte für die Umsetzung werden Vorschläge beschrieben, wie in verschiedenen Arbeitsschritten im Planungsprozess Gender Mainstreaming umgesetzt werden kann.

Zur Veranschaulichung werden jeweils Beispiele aus dem Projekt „Frauen und Männer unterwegs“ vorgestellt.

Gerhard Bischof
Bauamtsleiter
Hermagor-Pressegger See

Der Leitfaden „Frauen und Männer unterwegs“ stellt eine wichtige und prozessorientierte Planungsgrundlage für künftige Raumplanungsarbeiten dar.

Hervorheben möchte ich insbesondere das Engagement des „unterwegs Teams“ mit ihren praxisorientierten- und prozessorientierten Arbeitsmethoden, die in Workshops (mit Schülerinnen und Schülern der Hauptschule I/ II Hermagor, Bevölkerung und Fachgruppen aus der Stadt- und Landesplanung) und einem Aktionstag (Bevölkerung der Stadtgemeinde) erarbeitet und diskutiert wurden.

Die Studie zeigt die verschiedensten Problemstellungen, aus landschaftsplanerischer, architektonischer, gruppen-, geschlechts- und altersspezifischer Sicht, zum Thema Mobilität im Lebensalltag von Frauen und Männern im ländlichen Raum.

Die im Leitfaden formulierten Ziele sollten bei künftigen Projekt- Planungsentscheidungen Unterstützung sein und Berücksichtigung finden.

Die Arbeit war wichtig und wertvoll.

Zum Weiterlesen

Bergmann, Nadja; Pimminger, Irene: Praxis-Handbuch Gender Mainstreaming. Konzept. Umsetzung. Erfahrung, GeM-Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF (Hrsg.), Wien 2004

Bergmann, Nadja; Pimminger, Irene: Toolbox Gender Mainstreaming, GeM-Koordinsationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF (Hrsg.), Wien 2004

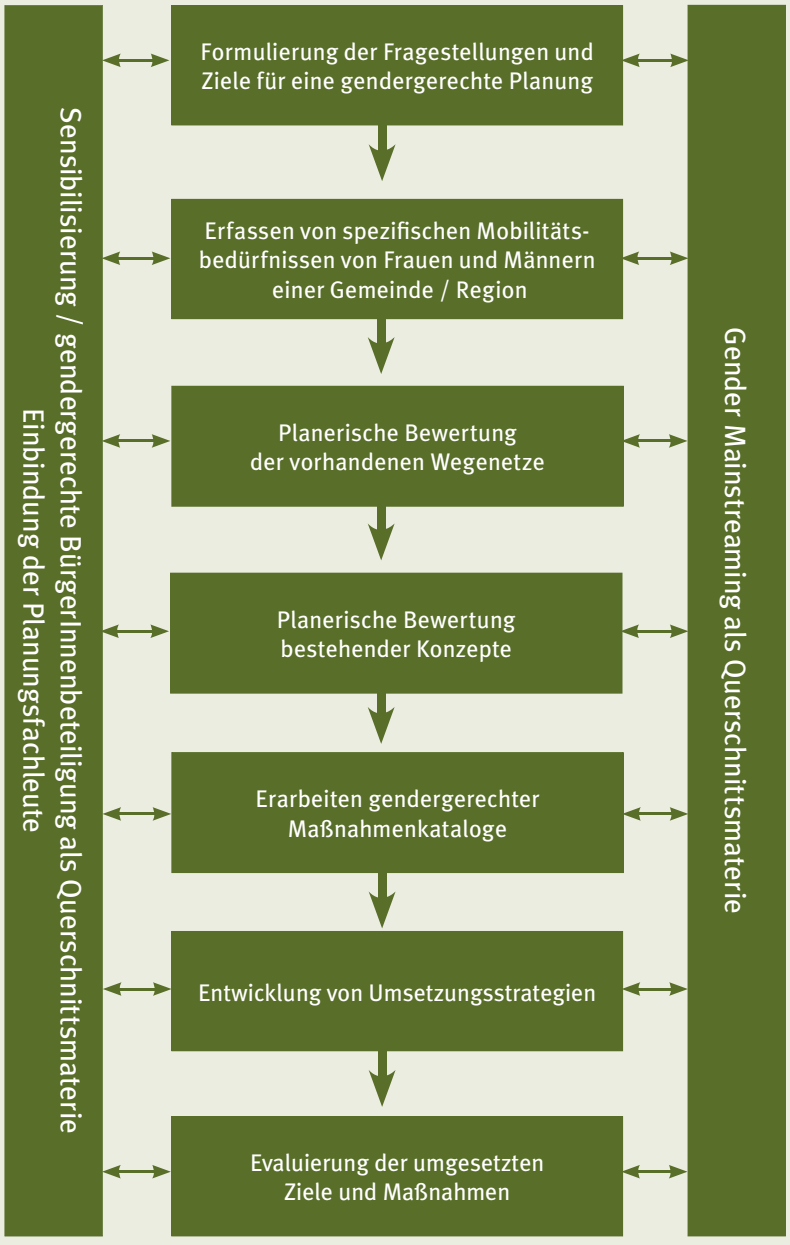
Broschüre Gender Planning (Hrsg.): Gender Mainstreaming in der räumlichen Planung – Gender Planning. Von Peking über Amsterdam in die Westpfalz, oder: Die Ankunft einer weltumspannenden Idee vor Ort, 1. Auflage 11/2002

Schneider Rapp, Jutta; Trommer, Heide: Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg. Wie Sie Mobilität für Frauen und Männer schaffen. Leitfaden Verkehrsplanung, Stuttgart 2003; zu beziehen unter: www.ta-akademie.de

Rotschopf, Romana; Ennemoser, Maria (Red.): Wie „gender“ ich Projekte? Ein praktischer Leitfaden zum Gender Mainstream in EU-Projekten, zu bestellen bei gts.interreg-bayaut@salzburg.gv.at

Wotha, Brigitte: Gender Planning und Verwaltungshandeln. Umsetzung von Genderbelangen in räumliche Planung – unter Berücksichtigung von Verwaltungsmodernisierung und neuerer Tendenzen im Planungsbereich. Geographisches Institut der Universität Kiel (Hrsg.): Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung 42/2000, Kiel, 2000

Arbeitsschritte eines gendersensiblen Planungsprozesses am Beispiel der Wegenetzplanung im ländlichen Raum



Vinzenz Rauscher
Bürgermeister
Hermagor-Pressegger See

Mit dem Projekt Wegenetzplanung im ländlichen Raum „Frauen und Männer unterwegs“ wurde Hermagor als Pilotgemeinde ausgewählt, um die Verkehrswege und Gewohnheiten der BürgerInnen im täglichen Ablauf zu erforschen. Durch diese Arbeiten sind einige neue Erkenntnisse aufgetreten, jedoch wurden viele Maßnahmen, die der Stadtgemeinde bereits bekannt sind, bestätigt.

Nun gilt es, diese Ergebnisse in die praktische Arbeit einfließen zu lassen und die machbaren Maßnahmen schrittweise umzusetzen. Es handelt sich hier insbesondere um die weitere Verbesserung des Schutzes der FußgängerInnen, aber auch um den weiteren Ausbau von Geh- und Radwegen. Eine besondere Herausforderung stellt jedoch die Finanzierbarkeit dieser notwendigen Maßnahmen dar, wobei gerade im Stadtbereich Hermagor einige Vorschläge in nächster Zeit umgesetzt werden. Wir alle hoffen, dass durch dieses Projekt nicht nur besondere Gefahrenmomente im täglichen Verkehrsbereich entschärft, sondern dadurch auch die Lebensqualität für unsere BürgerInnen schrittweise verbessert werden kann.

8 Gendersensible BürgerInnenbeteiligung und Sensibilisierung der Frauen und Männer in der Gemeinde

Helga Segner
1. Vizebürgermeisterin
Hermagor-Pressegger See

Dem Projektteam ein herzliches Danke für die Gespräche mit Frauen, Männern und der Jugend. Sie haben gezeigt, dass viele Wünsche noch offen sind. Die Empfehlung zu Maßnahmen und die Umsetzungen verschiedener Wünsche können aber nur schrittweise erfolgen.

Am Aktionstag hatten Frauen und Männer die Gelegenheit gehabt, ihre Wege und die Verkehrsmittel aufzuzeichnen und die Qualität kritisch zu beurteilen. Diese Aktion war sehr gut. Abschließend ein herzliches Danke für die gute Zusammenarbeit.

Ziel ist,

Unterschiede in der Mobilität von Frauen und Männern zu erkennen, daraus entstehende Vor- und Nachteile für unterschiedliche Gruppen zu diskutieren und Veränderungsmöglichkeiten anzuregen.

Vorgehensweise

Ein wichtiger Teil der örtlichen Raumordnung und bei neuen Planungen ist die BürgerInnenbeteiligung wie z.B. durch unterschiedliche Arbeitsgruppen bei der Erstellung des örtlichen Entwicklungskonzepts oder ständigen Arbeitsgruppen. Bei Planungsvorhaben ist eine Zusammenarbeit der ExpertInnen mit den BewohnerInnen wichtig, damit nachhaltige, für Menschen und Ort passende Lösungen erarbeitet werden. Die Fachleute können beim Erstellen von Konzepten auf das Wissen und die Erfahrungen der BürgerInnen, die AlltagsexpertInnen für Ihren Lebensraum sind, aufbauen.

Zu beachten ...

Es ist wichtig die konkreten NutzerInnen zu erheben und auch gezielt Gruppen anzusprechen, die das Angebot zukünftig nutzen können.

Der Ausgleich von ungleich verteilten Zugängen zu Mobilität zugunsten benachteiligter Gruppen ist ein politisch beeinflusster Prozess. Fachleute in der Verwaltung und ProjektbearbeiterInnen brauchen die Unterstützung von PolitikerInnen um Gender- Mainstreaming-Maßnahmen umsetzen zu können.

Ergebnisse des Schulworkshops: Bubenwege in Hermagor Stadt

Schulworkshops mit Mädchen und Buben

Am Workshop mit den Hermagorer Hauptschulen nahmen 17 Mädchen und 23 Buben teil. Der Workshop umfasste Aufstellungen zu Mobilitätsfragen und einen Rundgang durch die Stadt, der anschließend auf Plakaten dargestellt wurde. Die Methode lehnte sich an die „Systematische Strukturaufstellung“ an, in der (Alltags-)Situationen durch räumliches Nachstellen bearbeitet werden. Die Anregungen der jugendlichen ExpertInnen für das Unterwegssein wurden bei der Erstellung der Maßnahmen berücksichtigt.

Die Aufstellungen zu Fragen des alltäglichen Unterwegssein anhand eines Gradienten (sehr oft – oft – nie) gaben rasch Informationen auf konkrete Fragen: z.B. Wie kommt ihr zur Schule? Nur wenige Jugendliche in Hermagor kommen zu Fuß zur Schule, wenn sie in der unmittelbaren Nähe wohnen. Der Großteil – sowohl Mädchen als auch Buben – fährt mit Bus und Bahn. Das Rad wird fast nie verwendet. Verschieden ist jedoch die Praxis des in die Schule Bringens bzw. Abholens mit dem Auto: Mädchen werden zwar nicht regelmäßig, aber wesentlich öfter als Buben von Erwachsenen mit dem Auto gefahren.

Die SchülerInnen gingen in einer Mädchen- und einer Bubengruppen mit gleichgeschlechtlichen BegleiterInnen durch Hermagor. Sie konnten die Route und die Ziele selbst wählen. An einzelnen Orten fragten die BegleiterInnen die Jugendlichen nach ihrer Sichtweise der Situation (z.B. FußgängerInnenübergänge, Haltestellen).

Beide Gruppen entschieden sich für das Zentrum von Hermagor Stadt (Hauptstraße, 10.-Oktober-Straße). Die Länge des Rundganges der Mädchengruppe war 30 % kürzer als die der Bubengruppe.

Ziele, die nur von Mädchen gewählt wurden, waren ein Drogeriemarkt, ein Foto- und Handygeschäft und die eigenen Schulen. Die Mädchen trafen unterwegs mehrere Erwachsene und bezogen sie in ihren Rundgang mit ein. Ziele, die nur die Buben auswählten, waren der Skaterplatz, der Bahnhof, ein Internetcafé und ein Imbissstand. Sowohl Mädchen als auch Buben machten Vorschläge zur Verbesserung der Fußwege und Fahrbahnquerungen. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs beurteilten Mädchen positiv, die Buben brachten viele Veränderungsvorschläge ein.

Ein zentrales Ergebnis war, dass für Mädchen Kommunikation und Interaktion mit anderen Menschen wichtiger für die Raumnutzung ist als für Buben. Diese nehmen Raum vermehrt durch Bewegung ein. Eine verstärkte Kommunikation kann den Buben eine bessere Aufenthaltsqualität in der Stadt bringen.

Ergebnisse des Schulworkshops: Mädchenwege in Hermagor Stadt

Zum Weiterlesen

Damyanovic, D.; Staller, S., Studer, H.: Beteiligungsverfahren, In: Damyanovic et. al.: Endbericht Frauen und Männer unterwegs, Landschaftsplanerisches Projekt zur qualitativen Wegenetzplanung im Sinne von Gender Mainstreaming am Beispiel der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See. Klagenfurt-Villach-Wien. 2005

Ergebnisse von „[mit]stimmen und gewinnen“

Mit der Befragung „[mit]stimmen und gewinnen“ bekamen das Projektteam geschlechts- und alterspezifische quantitative Antworten auf Fragen zum „Unterwegssein“ von Frauen und Männern in der Gemeinde Hermagor-Pressegger See. Folgende Fragen wurden unter Angabe von Geschlecht und Alter gestellt:

- Welche Verkehrsmittel verwenden Sie an einem durchschnittlichen Wochentag (Mehrfachnennungen möglich)?
- Welche Aktivitäten gehen Sie an einem durchschnittlichen Wochentag außer Haus nach?

Um die Attraktivität des Mitmachens zu erhöhen, war die Befragung „[mit]stimmen und gewinnen“ mit einer Einladung zum Aktionstag „Wegenetze in Hermagor-Pressegger See“ und einem Gewinnspiel kombiniert.

Aktionstag + Gewinnspiel

Frauen und Männer unterwegs

9 Erhebung der Mobilitätsgewohnheiten und Bewertung der Wegenetze mittels BürgerInnenbefragungen

Ziel ist,

die spezifischen Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnisse der Bevölkerung zu erheben und Bewertungen zu erfassen, die BewohnerInnen für die bestehenden Wegenetze formulieren.

Vorgehensweise

Mit unterschiedlichen Erhebungen können spezifische Informationen erhalten, sowie die BewohnerInnen informiert und aktiviert werden. Verschiedene Methoden stehen zur Auswahl. Zum Beispiel:

- Kurze Fragebögen werden per Post verschickt oder bei Veranstaltungen aufgelegt.
- PassantInnen werden an ausgewählten Orten zur Verkehrssituation befragt oder aufgefordert, ihre Alltagswege zu skizzieren und Einschätzungen von Orten und Verkehrsmitteln auf einem Plan zu markieren.
- Unterschiedliche BürgerInnen werden bei einigen Ihrer täglichen Wege begleitet und ihre Erfahrungen dokumentiert.

Zu beachten ...

Es gilt gut zu überlegen, welche Informationen benötigt, welche Fragen gestellt und welche Zielgruppen erreicht werden möchten. Je nach Geschlecht, Alter und sozialer oder ethnischer Herkunft sind unterschiedliche Methoden geeignet. Zur Auswahl der Methode, zur Formulierung der Fragen und für die Auswertung sollen eine Expertin oder ein Experte hinzugezogen werden.

Ergebnisse des Aktionstages: Frauenwege in Hermagor-Pressegger See

Aktionstag „Wegenetze in Hermagor-Pressegger See“

BürgerInnen aller Altersstufen wurden am Aktionstag vom Planungsteam in Zusammenarbeit mit der Gemeinde eingeladen, ihre Alltagswege in den Plan der Gemeinde einzuzeichnen und deren Qualität zu bewerten. Die Ergebnisse gaben einen Einblick in die aktuelle Mobilitätssituation der Gemeinde und die Qualität von Wegen und Verkehrsmitteln. Da nach Beiträgen von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen unterschieden wurde, zeigen sich geschlechts- und altersspezifische Unterschiede in der Mobilität.

Von Frauen wurden vermehrt die Wege im Zentrum, von Männern die Bundesstraße Richtung Villach und der Radweg zum Pressegger See eingezeichnet. Am häufigsten sind Frauen und Männer in der Gemeinde Hermagor mit dem Auto unterwegs. Der Straßenzustand und die Unterhaltung der Bundes- und Landesstraße wurde von Frauen und Männern positiv beurteilt. Zu hohe Geschwindigkeiten des Auto- und Motorradverkehrs sowie rücksichtsloses Fahrverhalten wurden sowohl von Frauen (etwas häufiger) als auch von Männern negativ beurteilt. Zusätzlich gab es bei den Männern mehrere negative Anmerkungen aus der Sicht des Autofahrers (v.a. Parkplatzsituation im Zentrum).

An zweiter Stelle wurde das „zu Fuß gehen“ genannt, deutlich öfter von Frauen als von Männern. Frauen nannten vor allem Fußwege im Stadtzentrum, Männer Wanderwege. Frauen wiesen auf viele Missstände hin, die das zu Fuß gehen betreffen. Positive Beurteilungen formulierten Frauen nur zu Freizeitfußwegen. Männer machten dazu wesentlich weniger konkrete Anmerkungen. Das Rad fahren in der Freizeit wurde sehr positiv beurteilt und öfter von Männern angegeben.

Bus und Bahn liegen bei der Häufigkeit der Nennungen weiter zurück und werden vor allem von den Jugendlichen zur Schule und von Männern zur Arbeit (Pendlerinnenströme) genutzt. Bei Bus und Bahn wurden von Frauen und Männern vor allem die Intervalle und Anschlüsse kritisiert.

Auswertung der Befragung „[mit]stimmen und gewinnen“

Differenziert nach Verkehrsmittelwahl	Frauen	Männer
Auto	80 %	79 %
zu Fuß	64 %	58 %
Rad	40 %	40 %
ÖPNV	5 %	14 %
Differenziert nach Aktivitäten	**Frauen**	**Männer**
Einkaufen / Erledigungen	85 %	52 %
Arbeit	55 %	52 %
andere Aktivitäten	28 %	24 %
Begleitung von Personen	19 %	14 %
Schule	0,5 %	1 %

Ergebnisse des Aktionstages: Männerwege in Hermagor-Pressegger See

Zum Weiterlesen

tilia mayrhofer.staller.studer oeg: Netze machen mobil, Freiraumplanerische Beiträge zur Mobilität von Frauen und Mädchen im Zusammenhang mit dem Car Free Day 2000. Dezember 2000.

Knoll, Bente; Szalai, Elke: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, Amt der NÖ Landesregierung (Hrsg.), Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, Schriftenreihe NÖ Landesverkehrskonzept Heft 22. St. Pölten, 2005

10 Erfassen von spezifischen Mobilitätsbedürfnissen von Frauen und Männern einer Gemeinde oder einer Region anhand von vorhandenem Datenmaterial

Hans Schuschnig
Abteilung 7 - Unterabteilung Verkehrsplanung

Ein leistungsfähiger und attraktiver öffentlicher Personennahverkehr ist ein unverzichtbarer Beitrag zur Lösung derzeitiger und zukünftiger Mobilitätsansprüche. Vor allem ältere und junge Frauen und Männer sind auf einen leistungsfähigen ÖPNV angewiesen.

Öffentliche Verkehrsmittel im ländlichen Raum entlasten durch ihre Zubringerfunktion die Ballungsräume vom Pkw-Verkehr.

Die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung in der Planung von Wegenetzen sollen die scheinbaren Gegensätze zwischen hohem Lebensstandard und Umweltproblemen abschwächen oder sogar aufheben und zu einer umweltschonenden Mobilität für alle führen. Integrative Ansätze unter Einbeziehung des Öffentlichen Verkehrs (Bus, Bahn), des RadfahrerInnen- und FußgängerInnenverkehrs werden uns in Kärnten diesem Ziel näher bringen.

Ziel ist

die Aufzählung und Darstellung der spezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern in der Gemeinde.

Vorgehensweise

Bestimmte, demographische und sozio-ökonomische Bevölkerungsdaten sind für die Mobilitätsbedürfnisse der BewohnerInnen, der EinpendlerInnen und Gäste signifikant. Sie werden jeweils nach Geschlecht ausgewertet.

- Altersverteilung
- Menschen mit besonderen Bedürfnissen
- Haushaltsgröße und -struktur (Anzahl und Alter der in den Haushalten betreuten Kinder, Einelternfamilien, etc.)
- Erwerbstätigkeit (Erwerbsquote, Wohnbevölkerung nach Erwerbstätigkeit, Vollzeit-, Teilzeit-, geringfügig Beschäftigte, Beschäftigung nach Arbeitsstättenklassifizierung)
- PendlerInnenströme

Die statistischen Bevölkerungsdaten ermöglichen die Anforderungen von Frauen und Männern nach Lebenszusammenhängen und -entwürfen zu differenzieren. Die Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Gruppen werden mit Hilfe der Ergebnisse feministischer und geschlechtsdifferenzierender Forschungen beschrieben und interpretiert.

Die wichtigsten Ansprüche einzelner Bevölkerungsgruppen finden Sie in dieser Broschüre zusammengefasst (vgl. Kapitel 4: Frauen, Männer, Mädchen und Burschen: Unterschiedliche Alltage und Ansprüche an die Wegenetze).

Zu beachten ...

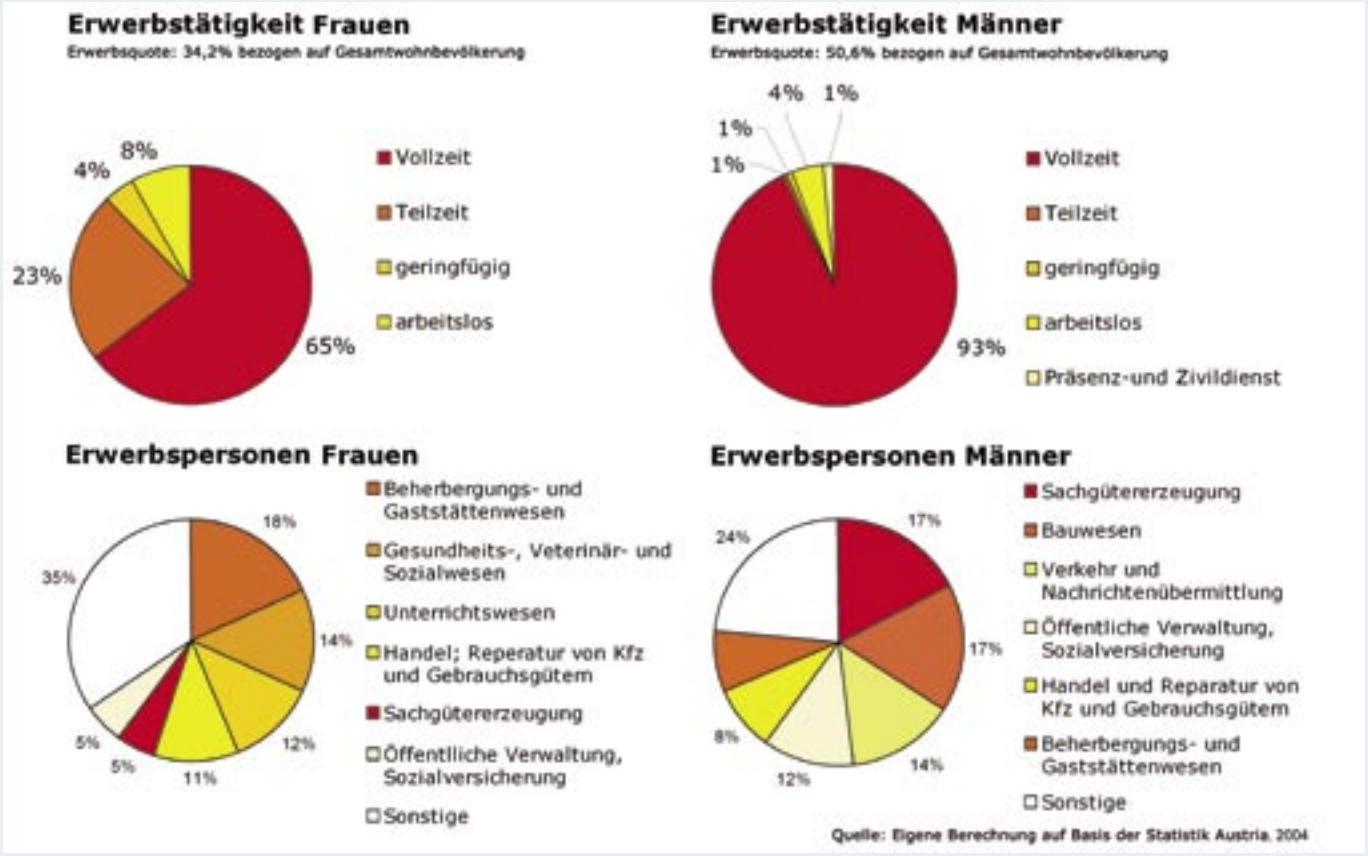
In den Ergebnissen spiegeln sich die Rollenbilder und –zuschreibungen unserer Gesellschaft an Frauen und Männer wider. Gender Mainstreaming fördert die Umsetzung der Chancengleichheit von Frauen und Männern und bedeutet gleichzeitig Rollenbilder, die den Geschlechtern unterschiedlich viel Macht und Wahlmöglichkeiten bieten, aufzubrechen. Wichtig ist zu hinterfragen, welche Wertvorstellungen, Normen und gesellschaftliche Rahmenbedingungen zu Differenzen führen können.

Zum Weiterlesen

Amt der Kärntner Landesregierung, Referat für Frauen und Gleichbehandlung (Hrsg.): Kärntner Genderstudie, Geschlechterverhältnisse und geschlechtstypische Disparitäten, Drava Verlag, Klagenfurt, 2004

Statistik Austria (2004): Ein Blick auf die Gemeinde; Bestellung oder download: http://www.statistik.at/blickgem/index.jsp

BMVIT (Hrsg.) (2002): Verkehr in Zahlen – Österreich, Ausgabe 2002; download: http://www.bmvit.gv.at



Erwerbstätigkeit von Frauen und Männern nach Arbeitszeit und Arbeitsstättenklassifizierung in Hermagor-Pressegger See

Mobilitätsbedürfnisse der erwerbstätigen Frauen und Männer
in Hermagor-Pressegger See nach Arbeitsstättenklassifizierung, 2001

Demographische Charakteristik	Differenzierung nach Geschlecht	spezifische Ansprüche an Wegenetze von Frauen und Männern	gängige gesellschaftliche Normen und Werte
• Die meisten BewohnerInnen arbeiten im „Beherbergungs- und Gaststättenwesen“, gefolgt von „Handel, Reparatur von Kfz- und Gebrauchsgütern“, „Sachgütererzeugung“ und „Bauwesen“. • Viele BewohnerInnen arbeiten in Erwerbskombinationen mit Landwirtschaft oder Zimmervermietung.	• Der größte Teil der erwerbstätigen Frauen arbeitet im Beherbergungs- und Gaststättenwesen. • 2/3 der Beschäftigten im „Beherbergungs- und Gaststättenwesen“ sind Frauen. • Der größte Teil der erwerbstätigen Männer arbeitet in der Sachgütererzeugung und im Bauwesen. • In Beschäftigungsbereichen, in denen Frauen tätig sind, ist das Lohnniveau deutlich niedriger.	• Die Arbeitswege der Mehrheit der erwerbstätigen Frauen und viele der erwerbstätigen Männer verlaufen entgegen der angenommenen und vom öffentlichen Nahverkehr bevorzugten Pendelströme (dezentrale Lage der Arbeitsstätten) und • werden nicht zu den üblichen Pendelzeiten morgens und nachmittags zurückgelegt.	• Frauen und Mädchen wird eine „von Natur aus gegebene Qualifikation“ für versorgende Tätigkeiten zugeschrieben, die Eignung für technische Berufe wird Frauen tendenziell „wegerzogen“. • Frauen sind mehrheitlich für Versorgungs- und Familienarbeit zuständig. • Abwertung der weiblichen Arbeit, geringer Lohn.

11 Landschaftsplanerische Bewertung der vorhandenen Wegenetze

Zum Weiterlesen

Verkehrsklub Österreich (Hrsg.): Sicher gehen in Stadt und Dorf, Wissenschaft und Verkehr 2/2001, Wien, 2001

Lucks, Theresia: Die kreative Zerstörung der Straße, zum Beispiel Bremen, in: Vom Rand zur Bordüre, Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Notizbuch 27 der Kasseler Schule, Kassel, 1993

Bauhardt, Christine: Stadtentwicklung und Verkehrspolitik, Eine Analyse aus feministischer Sicht, Birkhäuser Verlag, Basel, 1995

Ziel ist

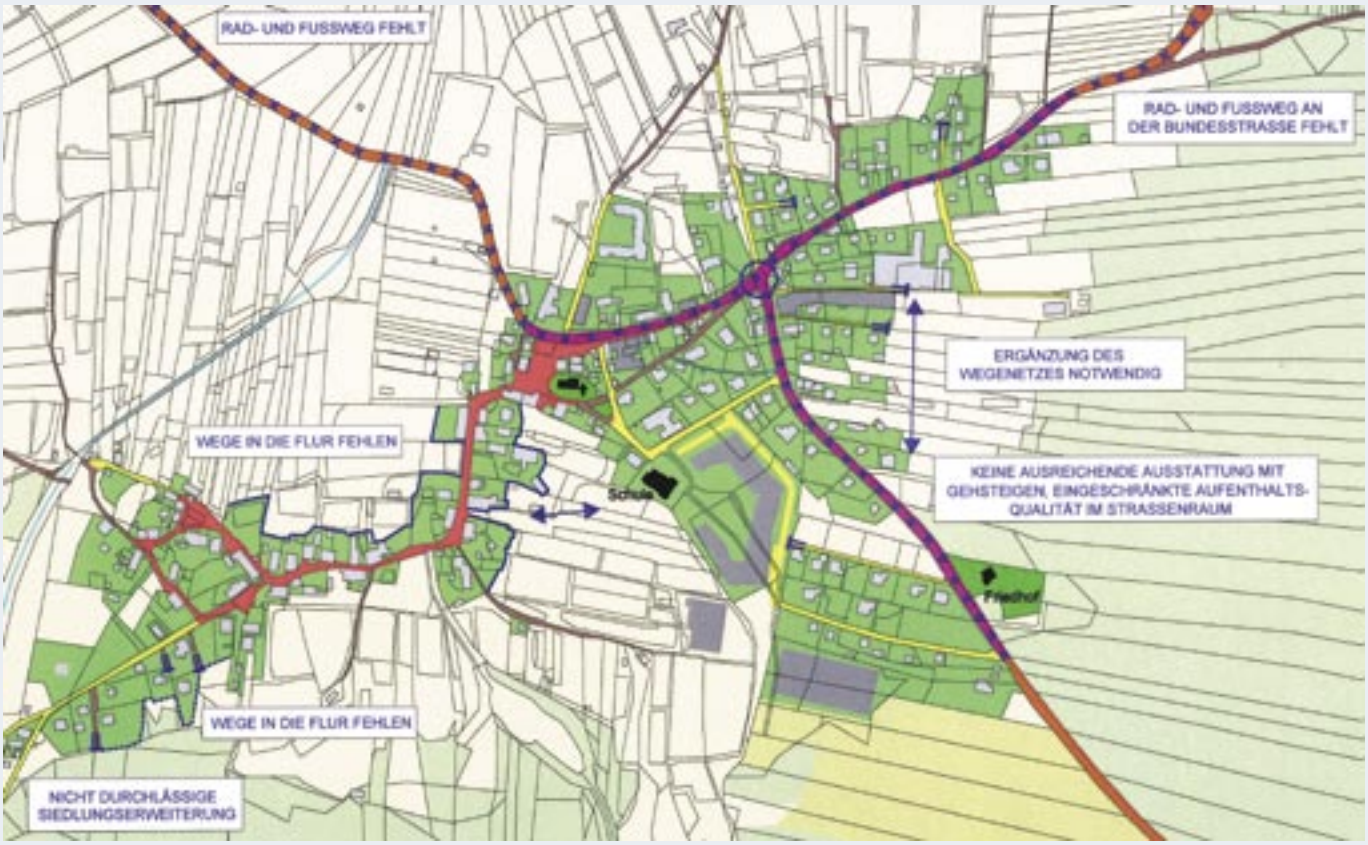
die Darstellung der Stärken und Schwächen des Wegenetzes im Alltag von verschiedenen Bevölkerungsgruppen.

Vorgehensweise

1. In einem ersten Schritt werden die Wegenetze innerhalb der Ortschaften, die Wege in der Gemeinde (also zwischen den verschiedenen Ortschaften), die regionalen und überregionalen Verbindungen bewertet. Berücksichtigt werden die verschiedenen Verkehrsmittel und ihre Kombinationsmöglichkeit (Eignung für Fußwege, Alltags-Fahrradwege, Kfz, Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs).
2. Die Stärken und Schwächen für verschiedene Nutzungen werden beschrieben.
3. Es wird festgehalten, welchen Personengruppen (Frauen, Männer, Altersgruppen ...) die Stärken zugute kommen und welche die Schwächen benachteiligen.

Zu beachten ...

Als fachliche Grundlage ist eine landschaftsplanerische Bewertung, die von der Beschreibung und Interpretation der baulich-räumlichen Situation ausgeht, notwendig. Bei komplexen Fragestellungen soll ein/e LandschaftsplanerIn mit Genderkompetenz hinzugezogen werden.



Innerörtliches Wegenetz Tröpolach, landschaftsplanerische Bewertung

Aufmerksamkeiten für die Bewertung der Wegenetze im Alltag von Frauen, Männern, Mädchen und Burschen

- **Baulich-räumliche Kriterien**
  - Zonierung und Sicherheit von Straßenfreiräumen
  - Übersichtlichkeit der Orts- und Siedlungsstruktur, Übersichtlichkeit des Wegenetzes
  - Qualität von Straßen, Wegen und Plätzen als Lebensraum
  - Dichte und Ausstattung des Wegenetzes, Eignung für Fuß- und Radverkehr
  - Eignung der Bebauungen für Nutzungsmischung
  - Qualität von Fuß- und Radwegen, Gebrauchs- und Alterungsfähigkeit
  - Sicherheit auf Fuß- und Radwegen bezogen auf Unfälle, Möglichkeit der selbständigen Fortbewegung für Kinder
  - Kombinationsmöglichkeit der verschiedenen Verkehrsmittel
  - Soziale Sicherheit
- **Infrastrukturausstattung**
  - Fußläufige Erreichbarkeit von Zielen, Erreichbarkeit von Zielen mit dem Fahrrad
  - Nutzungsmischung, Nahversorgung, soziale Infrastruktur im Ort
- **Öffentlicher Personennahverkehr**
  - Qualität des Fuhrparks
  - Dichte, Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen
  - Erreichbarkeit von Zielen, Möglichkeit bedarfsorientierter Zielwahl, Möglichkeit von Tür-zu-Tür-Wegen
  - Bedienungshäufigkeit, Geschwindigkeiten, Reisezeiten, Fahrzeiten, Anschlusssicherung
  - Kombinationsmöglichkeit mit dem Individualverkehr
  - Übersichtlichkeit des Fahrplans und des Netzes
  - Preis- und Tarifgestaltung
  - Partizipation und BürgerInnenbeteiligung
- **Sozial-ökonomische Rahmenbedingungen**
  - Platz- und Machtverteilung zwischen FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Motorisierten Individualverkehr und Öffentlichen Verkehr

Stärken und Schwächen der innerörtlichen Wegenetze

in größeren Haufendörfern mit flächenhafter Erweiterung und Verdichtung im 20./21. Jahrhundert am Beispiel Tröpolach

Stärken	… kommen zugute …		
+ Gute Aufenthaltsqualität in den Dorfstraßen + Im Ortskern engmaschiges Fußwegenetz + Tägliche Versorgungs-Infrastruktur ist fußläufig erreichbar, teils sind auch Lohnarbeitsplätze im Ort vorhanden	Personen, die sich viel im Ort aufhalten	Kinder bis 10 Jahre Ältere Menschen Menschen, die im Ort arbeiten (Hausarbeit, Kinderbetreuung, Landwirtschaft, Beherbergung)	♀♀♂♂ ♀♀♂ ♀♀♂
	FußgängerInnen und Menschen, die sich häufig im Straßenraum aufhalten	Kinder Erwachsene ältere Menschen	♀♀♂♂ ♀♀♂ ♀♀♂
	AnrainerInnen der Dorfstraßen	Alle Altersgruppen	♀♀♂♂
Schwächen	**… beeinträchtigen …**		
- Keine ausreichende Ausstattung mit Gehsteigen und Querungsmöglichkeiten auf Durchzugsstraßen - Hohes Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten auf Durchzugsstraßen - Geringe Frequenz des Busverkehrs, weite Wege zu den ÖBB-Haltestellen - Entfernungen ca. 10 km in den Hauptort Hermagor mit Infrastruktur	FußgängerInnen	Alle Altersgruppen, besonders Kinder, Jugendliche, ältere Menschen	♀♀♂
	Menschen mit Ausbildungsplätzen und Lohnarbeit außerhalb des Ortes	Kinder ab 10 Jahren und Jugendliche Erwachsene	♀♀♂♂ ♀♂♂
	Menschen, die für Erledigungen außerhalb des Dorfes und für die Begleitung anderer Personen zuständig sind, zum Beispiel bei Aktivitäten wie Musik- und Sportstunden, Arztbesuche	Erwachsene Ältere Kinder und Jugendliche	♀♀♂ ♀♀♂♂

Zeichenerklärung: ♀ Frauen; ♂ Männer; ♀♂ Ein Teil der BewohnerInnen, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
♀♀♂ Ein Teil der BewohnerInnen, Anteil Frauen ist deutlich höher als jener der Männer
♀♀♂♂ Großteil der BewohnerInnen, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen

12 Gendersensible Bewertungsinstrumente für die Planung

Zum Weiterlesen

Frauenbüro MA 57 (Hrsg.): Leitfaden, Gender Mainstreaming, Wien, 2003

Damyanovic, Doris; Schneider, Gerda; Reinwald, Florian: Anleitung für die Eingabe von Gender Mainstreaming Beispielen in die good practice database, Universität für Bodenkultur Wien, 2005 www.rali.boku.ac.at/Ilap.html

Bergmann, Nadia.; Pimminger, Irene: Toolbox Gender Mainstreaming, GeM-Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF (Hrsg.), Wien 2001

Ziel ist

Planungsprojekte, -prozesse und -verfahren zu analysieren, deren Auswirkungen auf Frauen und Männer sichtbar zu machen und Maßnahmen zu formulieren.

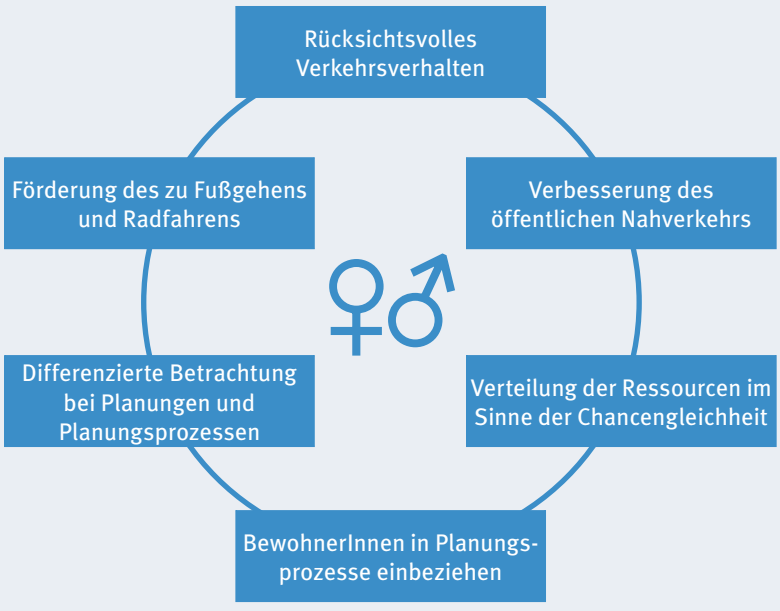
Vorgehensweise

Instrumente zur Genderanalyse stellen einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung von Gender Mainstreaming in allen Bereichen dar. Sie haben einen prozesshaften Charakter. Gendersensible Bewertungsmethoden für die räumliche Planung sind zum Beispiel die „5R+1E Methode“ nach GPA Frauen, 2002, „Drei Phasen Prüfung“ nach Wotha, 2000, „GeM-Spirale“ nach GeM Koordinationsstelle, 2001 etc.

Gemeinsam haben die Bewertungsmodelle, dass die Inhalte, Rahmenbedingungen, Ziele und Maßnahmen bezogen auf das Verhältnis zwischen Frauen und Männern bewertet und Empfehlungen abgegeben werden, die Ungleichheiten benennen und Chancengleichheit herstellen wollen. Der Schritt der Evaluierung dient der Erfolgskontrolle und Qualitätssicherung im Hinblick darauf, ob die Maßnahmen die Chancengleichheit von Frauen und Männern unterstützen. Die Anwendung der Methode ist auch im Rahmen eines Workshops möglich, wobei das Thema allen TeilnehmerInnen sehr vertraut sein soll.

Zu beachten ...

Die Formulierung von differenzierenden Fragen zur Analyse und Maßnahmen zur Umsetzung ist entscheidend. Bei Workshops sollten die Fragen vorformuliert werden. Die Methode ermöglicht eine systematische Aufbereitung und Reflexion z.B. in Workshops des analysierten Planungsprojektes bzw. der Planungsmaßnahme. Diese Methoden brauchen ausreichende Unterlagen zum Planungsfall und Erfahrung der AkteurInnen. Es wird daher empfohlen, bei der Durchführung PlanungsexpertInnen mit Gendererfahrung beizuziehen.



Maßnahmen zur Umsetzung der Chancengleichheit von Frauen und Männern im ländlichen Raum

5R+1E Methode am Beispiel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See erarbeitet im ExpertInnenworkshop

1. R wie Repräsentation

- Welche NutzerInnen werden durch das Angebot des ÖPNV (Bus, Bahn) in Hermagor - Pressegger See unterstützt? Wie viele Frauen, wie viele Männer bezogen auf deren Lebensphase und -situation?
- Wer ist in der Planung des ÖPNV auf Gemeinde-, Regions- und Landesebene beteiligt? Wie viele Frauen, wie viele Männer?

Das ÖPNV-Angebot (Bus, Bahn) unterstützt Kinder, Mädchen und Buben, die am Morgen zur Schule und mittags nach Hause fahren, vollbeschäftigte Aus- und EinpendlerInnen mit Regelarbeitszeit (deutlich mehr Männer). Der ÖPNV ist weniger geeignet für Kinder, Mädchen und Buben, die am Nachmittag und in der Freizeit unterwegs sind. Gleiches gilt für Menschen mit besonderen Bedürfnissen und für Frauen – teilweise auch Männer – die für Versorgungsarbeit, Begleitung von Kindern und älteren Menschen verantwortlich sind. An der Planung des ÖPNV sind hautsächlich der Kärntner Verkehrsverbund, das Mobilbüro und die Abteilung 7 – Verkehrsplanung beteiligt. Sie wird ausschließlich von Männern durchgeführt.

2. R wie Ressourcen (Geld, Zeit und Raum)

- Wie wird der ÖPNV finanziert?
- An welche alltägliche Zeitplanung ist der ÖPNV orientiert? Wer wird unterstützt, wer nicht?

Die Kosten für den ÖPNV werden zu 40 % vom Ertrag gedeckt, für die restlichen 60 % kommen Gemeinde, Land und Bund auf. Derzeit sind Bus und Bahn vor allem auf Personen mit geregelten Arbeitszeiten bzw. -abläufen abgestimmt. Die zum Teil fehlende Ausrichtung an komplexere Lebensalltage führt zu einer Verschlechterung der Mobilitätsbedingungen von Frauen und auch Männern mit Versorgungspflichten. Zusätzlich wird das selbständige Unterwegssein von Kindern, Mädchen, Buben, älteren Menschen und Menschen mit besonderen Bedürfnissen, die auf die Hilfe anderer Personen angewiesen sind, erschwert. Dadurch werden hauptsächlich Frauen, die traditionell für die Familienarbeit und Begleitwege zuständig sind, benachteiligt.

3. R wie Recht (Gesetzliche Rahmenbedingungen)

- Welche gesetzlichen Rahmenbedingungen wurden bei der Planung des ÖPNV berücksichtigt, welche nicht?
- Welche Planungskonzepte gibt es? Was wurde umgesetzt?

Es wurden das Kartellgesetz, das öffentliche Nahverkehrsgesetz und das Kärntner Raumordnungsgesetz berücksichtigt. Das wichtigste Konzept ist das Gesamtverkehrskonzept Kärnten. Die Gründung des Verkehrsverbundes und die Einrichtung des Mobilbüros in Hermagor sind wichtige Schritte zum Fortbestehen des ÖPNV in der Region. Die Umsetzung von Gender Mainstreaming als Querschnittsmaterie fand bisher keine Berücksichtigung.

4. R wie Realität (Gesellschaftliche Normen, Werthaltungen sowie Planungsleitbilder)

- Welche Planungsleitbilder schaffen Ungleichheiten zwischen Frauen und Männern?
- Welche gesellschaftlichen Normen und Werthaltungen stehen dahinter?

Der motorisierte Individualverkehr ist Planungsleitbild der gängigen Verkehrsplanung, welches die Investitionen in den Straßenbau fördert. Frauen und Männer, die über kein Auto verfügen, werden dadurch benachteiligt. Die Planungen und Umsetzungen beinhalten auch implizit die gesellschaftliche Abwertung der unbezahlten Arbeit (Familienarbeit, Reproduktionsarbeit) gegenüber der bezahlten (Erwerbsarbeit). Da Frauen hauptsächlich für die Familienarbeit zuständig sind, werden sie permanent abgewertet.

5. R wie Resultate (Maßnahmen und Umsetzung)

- Welche Maßnahmen sollen für die Verbesserung der Chancengleichheit für Frauen und Männer gesetzt werden?

Um die Chancengleichheit für Frauen und Männer zu erreichen, ist der ÖPNV an die Erfordernisse des Alltagsverkehrs anzupassen (flexiblere Angebote z.B. Rufbus, -taxi, Einbindung aller Ortsteile). Ziel ist auch, den ÖPNV vermehrt als alltagstaugliches Verkehrsmittel im Bewusstsein der Frauen und Männer zu verankern. Wichtig ist eine verstärkte Sensibilisierung der EntscheidungsträgerInnen und PlanungsexpertInnen, um Gender Mainstreaming in Planung und Umsetzung zu verwirklichen (z. B. im Gesamtverkehrskonzept Kärnten).

1. E wie Evaluierung

- Welche Maßnahmen wurden bisher durchgeführt bzw. umgesetzt, um die Chancengleichheit für Frauen und Männer zu verbessern?

Im Rahmen des Projektes „Frauen und Männer unterwegs“ wurden durch unterschiedliche Sensibilisierungsmaßnahmen (Workshops, Aktionen, Öffentlichkeitsarbeit) weitere Schritte für die Bevölkerung, die Planungszuständigen und EntscheidungsträgerInnen gesetzt. Die Ziele und Maßnahmen zur Umsetzung von Gender Mainstreaming wurden in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachabteilungen diskutiert.

13 Erarbeiten von gendergerechten Maßnahmenkatalogen

Hannes Kandolf
Stadtrat
Hermagor-Pressegger See

Ich möchte natürlich die festgestellten Mängel und die Wünsche der Bevölkerung von Hermagor sehr ernst nehmen und sie nach finanziellen Gegebenheiten umsetzen. Ich meine hiermit verbesserte Radwege, Gehwege, Wanderwege usw. Es ist für mich selbstverständlich, dass ich mich in meiner Arbeit auf die ausgearbeiteten und präsentierten Unterlagen stützen werde, die eine Orientierungshilfe bei Projektentscheidungen darstellen. Ich weiß aber auch, dass die finanziellen Mittel im Land und auch in der Gemeinde sehr bescheiden sind, aber trotzdem werde ich mich auf Basis der erarbeiteten Konzepte orientieren und mich bemühen, sie auch umzusetzen.

Ziel ist

Planungen und Konzepte entwickeln, die die Mobilitätsbedingungen für Frauen und Männer verbessern und Auswirkungen bereits formulierter Maßnahmen auf die Mobilitätsbedingungen verschiedener Personengruppen sichtbar machen.

Vorgehensweise

Bei der Zielformulierung müssen jene Personengruppen, deren Mobilitätsbedingungen verbessert werden sollen, genannt werden. Die Ziele werden anhand folgender Fragen geprüft:

- Welche unterschiedliche Lebenszusammenhänge werden durch die formulierten Ziele unterstützt ?
- Für welche Personengruppen verbessern die Ziele die Mobilitätsbedingungen? Sind damit mehr Frauen oder mehr Männer gefördert?

Bei der Formulierung der Maßnahmen wird die Zielerreichung geprüft: Ziel ist, diejenigen Maßnahmen zu formulieren, die benachteiligte Personengruppen unterstützen und gleiche Mobilitätschancen forcieren.

- Welche Auswirkungen auf den Alltag von Frauen, Männern, Kindern, älteren Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen, ... sind zu erwarten?
- Stimmen diese mit den Zielen überein?
- Unterstützen die Maßnahmen benachteiligte Personengruppen?

Zu beachten ...

Die verschiedenen Zielgruppen müssen so konkret als möglich genannt werden. Nur so ist die Erreichung der Ziele später überprüfbar.

Ebenso müssen Anhaltspunkte für die Umsetzung genannt werden.

Innerörtliches Wegenetz Tröpolach- Empfehlungen für Massnahmen

Empfehlungen für Maßnahmen für Wegenetze in Dorf und Stadt

Beispiel: ländliche Erschließungsstrukturen in größeren Haufendörfern mit flächenhaft erfolgter Erweiterung und Verdichtung im 20./21. Jahrhundert

Planerische Anknüpfungspunkte	Ziele	Unterstützt den Alltag von	Betrifft
• Parzellierung • Erschließung • Bauformen • Bauweisen • Straßenquerschnitte (-gestaltung) • Verkehrsregelung • Nutzungsmischung (statt räumlicher Funktionalisierung) • Regionalentwicklung	• Erhaltung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit in Dorfstraßen • Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit in Ortsdurchfahrten und Siedlungsstraßen • Erhaltung der kurzen Wege im Dorf • Dorferweiterung und -verdichtung, die kurze Wege und qualitätvolle Straßenfreiräume garantiert • Förderung von lokalen Ökonomien und dörflicher Infrastruktur	• VolksschülerInnen • Erwachsenen, die im Dorf lohnarbeiten (in der Landwirtschaft, Zimmervermietung, im Tourismus) • Erwachsenen, die keiner Vollzeit-Lohnarbeit außerhalb des Dorfes nachgehen • Menschen mit Betreuungspflichten • Menschen, die Haus- und Familienarbeit leisten • Menschen, die sich viel im Ort aufhalten, immobile und wenig mobile BewohnerInnen: ältere Menschen, Erwachsene, Kinder • Menschen mit besonderen Bedürfnissen	♀♀♂♂ ♀♀♂ ♀ ♀♂ ♀♀♂ ♀♀♂ ♀♀♂ ♀♂

♀ Frauen; ♂ Männer; ♀♂ Ein Teil der BewohnerInnen, Anteil Frauen und Männer etwa ausgeglichen
♀♀♂ Ein Teil der BewohnerInnen, Anteil Frauen ist deutlich höher als jener der Männer
♀♀♂♂ Großteil der BewohnerInnen, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen

Planungsprinzipien für Gemeinde	Maßnahmen für Beispiel: Tröpolach	Priorität	Anknüpfungspunkte für Umsetzung
• Tempo 30 km/h im Ortsgebiet außer auf Bundesstraßen	• Tempo 30 km/h im gesamten Ortsgebiet	•••	• Intergration von GM-Kriterien bei der Überarbeitung des örtlichen Entwicklungskonzeptes • Überprüfung FLÄWI und BEP nach Gender Kriterien • Integration von GM-Kriterien und Methoden bei der Evaluierung des Gesamtverkehrskonzeptes Kärnten • Überarbeitung und Prüfung von überörtlichen Raumordnungsprogrammen und Leitbildern für die räumliche Entwicklung
• Zonierung in Dorfstraßen erhalten oder wiederherstellen: Gliederung in Hausvor- und Straßenplätze und Straße mittels Differenzierung der Oberflächengestaltung	• Erhaltung der Zonierung in der Dorfstraße (Differenzierung der Oberflächengestaltung Hausvorplätze – Fahrbahn)	•••	
• In Ortsdurchfahrten Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren, Gehsteige verbreitern oder anlegen, Fahrbahnen schmälern, ausreichende und sichere Querungshilfen schaffen • Rad-Anbindung an den Gailtalradweg und zum Bahnhof	• Ortsdurchfahrt Richtung Rattendorf: Neugestaltung bei Oberflächenreparaturen oder Grabungsarbeiten • Umgestaltung Naßfeldstraße nach Anlage der Ortsumfahrung • Radweg an B111 ab Kreuzung Richtung Rattendorf mit Anbindung an Gailtalradweg und Bahnhof • Schaffen einer Radverbindung über die Gail zum Bahnhof	••• •• ••• •••	
• Ergänzen und Verdichten der Wegenetze in bestehenden Erweiterungsgebieten sowie bei Umnutzungen der Hofparzellen	• Erschließung lt. ÖEK im Siedlungsbereich östlich der Naßfeldstraße ergänzen • Weggrundstücke zwischen Grundstücken an der Dorfstraße aufkaufen oder Nutzungsrechte sichern (Wegverbindung Dorfstraße Schule) • Hintausweg nördlich Straße Richtung B111 anlegen: Flächenkauf oder Nutzungsrecht	••• •• ••	
• Neue Erweiterungen nach den Prinzipien: Orientierung der Häuser zu den Straßen, rasterförmiges Erschließungsnetz, längliche Parzellenformen • NahversorgerInnen und dörfliche Initiativen unterstützen (z.B. zur Verfügung stellen von leerstehenden Gemeindegebäuden)	• B-Plan und Erschließungskonzept (ÖEK) für Erweiterungsgebiete lt. ÖEK bzw. Fläwi	•••	

··· erste Priorität, sobald als möglich umsetzen (z. B. bei Erneuerungen von Straßeneinbauten, vor Grundstückverkauf)
·· zweite Priorität, innerhalb von 5 Jahren umsetzen · dritte Priorität, innerhalb von 10 Jahren umsetzen

Kontaktadressen

drinnen•draussen

DI[in] Doris Damyanovic
Technisches Büro für Landschaftsplanung
Hormayrgasse 29/1
1170 Wien
Watschig 13
9620 Hermagor
Tel.: +43(0) 664/21 31 737
e-mail: d.d@utanet.at
www.drinnen.draussen.at
www.unterwegs.cc

DI[in] (FH) Architektur Elisabeth Schwendner
Watschig 13
9620 Hermagor
Tel: +43(0) 4285/ 72 71 5
e-mail: e.schwendner@draussen.at
www.drinnen.draussen.at

Universität für Bodenkultur Wien,
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur,
Institut für Landschaftsplanung
Univ. Prof. Dr.-Ing[in] Gerda Schneider
Univ.Ass. DI[in] Doris Damyanovic
Peter-Jordan-Straße 82
1190 Wien
Tel.: +43(0) 1/476 54-72 55
Fax: +43(0) 1/476 54-72 59
e-mail: doris.damyanovic@boku.ac.at
www.rali.boku.ac.at/Ilap.html

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 20 – Landesplanung
DI Christian Seidenberger
Sachgebietsleiter Überörtliche Raumplanung

Wulfengasse 13–15
9021 Klagenfurt
Tel.: +43 (0)5 0536/320 21
Fax: +43 (0)5 0536/320 07
e-mail: christian.seidenberger@ktn.gv.at

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 13 – Referat für Frauen und Gleichbehandlung
Helga Grafschafter
Referatsleiterin

8.-Mai-Straße 18/III
9020 Klagenfurt
Tel.: +43(0) 5 0536/313 30
Fax: +43(0) 5 0536/313 81
e-mail: frauen@ktn.gv.at
www.frauen.ktn.gv.at

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Wirtschaftsrecht und Infrastruktur
Unterabteilung Verkehrsplanung
DI Hans Schuschnig
Unterabteilungsleiter – Öffentlicher Personennahverkehr

Ing. Helfried Sila
Sachgebietsleiter – Verkehrswegeplanung

Mießtaler Straße 3
9021 Klagenfurt
Tel.: +43(0) 463/536 30745
Fax: +43(0) 463/536 30770
e-mail: hans.schuschnig@ktn.gv.at,
helfried.sila@ktn.gv.at

Kärntner Verwaltungsakademie
Dr. Simon Korenjak
Leiter

Burggasse 14/4, 9021 Klagenfurt
Tel.: +43(0) 5 0536/22871
Fax: +43(0) 5 0536/228 70
e-mail: kvak@ktn.gv.at
www.verwaltungsakademie.ktn.gv.at

Verkehrsverbund Kärntnen – Kärntner Linien
DI Christian Heschtera
Geschäftsführer

Walter von der Vogelweide Platz 4
9020 Klagenfurt
Tel.: +43(0) 463/50 08 30
Fax: +43(0) 463/546 18-30
e-mail: kundendienst@kaerntner-linien.at
www.kaerntner-linien.at

Gemeinde Hermagor-Pressegger See Baubehörde
Gerhard Bischof
Bauamtsleiter

Wulfeniaplatz 1
9620 Hermagor-Pressegger See
Tel.: +43(0) 4282-23 33-41
Fax: +43(0) 4282-23 33-39
e-mail: gerhard.bischof@ktn.gde.at

Links

www.gem.or.at
Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF
www.imag-gendermainstreaming.at
Interministerielle Arbeitsgruppe für GM
www.unterwegs.cc
www.genderalp.com
www.drinnen.draussen.at

Literatur

Akademie für Technikfolgenabschätzung (Hrsg.): Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg, Redaktion: Sabine Mertens, Nr. 220, Stuttgart, Juli 2002

Avila-Miranda, Veronika: Frauenland, Ein weiblicher Ansatz für Regionalentwicklung im globalen Kontext, Ergebnisse einer Aktionsforschung im Rahmen des Universitätslehrgangs „Praxeologie" an der Universität Klagenfurt, 1997–2000

Amt der Kärntner Landesregierung, Referat für Frauen und Gleichbehandlung (Hrsg.): Kärntner Genderstudie, Geschlechterverhältnisse und geschlechtstypische Disparitäten, Drava Verlag, Klagenfurt, 2004

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (Hrsg.): Gehen in Niederösterreich, St. Pölten, 2002

Aufhauser, Elisabeth; Herzog, Sigrun; Hinterleitner, Vera; Oedl-Wieser, Theresa; Reisinger, Eva: Grundlagen für eine „Gleichstellungsorientierte Regionalentwicklung" Kurzfassung, Studie im Auftrag des Bundeskanzleramtes, Abteilung IV/4, Wien 2003

Bauhardt, Christine: Stadtentwicklung und Verkehrspolitik, Eine Analyse aus feministischer Sicht, Birkhäuser Verlag, Basel, 1995

Bergmann, Nadja; Pimminger, Irene: Praxis-Handbuch Gender Mainstreaming, Konzept, Umsetzung, Erfahrung, GeM-Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF (Hrsg.), Wien 2004

Bergmann, Nadja; Pimminger, Irene: Toolbox Gender Mainstreaming, GeM-Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF (Hrsg.), Wien 2001

Blättel-Mink, Birgit; Kramer, Caroline; Mischau, Anina: Mobilität, in: Lebensalltag von Frauen zwischen Tradition und Moderne: Soziale Lage und Lebensführung von Frauen in zwei Landkreisen Baden-Württembergs, S 123–145, Baden-Baden, 1998

Arbeitskreis „Broschüre Gender Planning" (Hrsg.): Gender Mainstreaming in der räumlichen Planung – Gender Planning, Von Peking über Amsterdam in die Westpfalz, oder: Die Ankunft einer weltumspannenden Idee vor Ort, 1. Auflage 11/2002

Damyanovic, Doris; Schneider, Gerda; Reinwald, Florian: Anleitung für die Eingabe von Gender Mainstreaming Beispielen in die good practice database, Institut für Landschaftsplanung, Universität für BodenkulturWien 2005, www.rali.boku.ac.at/ilap.html

Damyanovic, Doris; Schneider, Gerda; Müller, Gundrun; Staller, Susanne; Studer, Heide: Endbericht Frauen und Männer unterwegs, Landschaftsplanerisches Projekt zur qualitativen Wegenetzplanung im Sinne von Gender Mainstreaming am Beispiel der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See, Klagenfurt-Villach-Wien, 2005

Damyanovic, Doris; Fuxjäger, Renate; Hemmelmeier-Händel, Brigitta; Müller, Gudrun: FrauenRäume. FrauenWege, Wie feministische Planung den Alltag von Frauen am Land unterstützt oder Gender Mainstreaming in der ländlichen Planung, Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (Hrsg.), Mitteilungen und Berichte 30/2002, Salzburger Druckerei, Salzburg, 2002

Forum Landschaftsplanung: Gehen, Zoll+Schriftenreihe österreichischer Landschaftsplanung und Landschaftsökologie, Textedition Nr. 3, Wien, 2003

Frauenbeauftragte Kreisverwaltung Gleichstellungsstelle Landkreis Ludwigshafen/Rhein (Hrsg.): Frauenbeteiligung an Planungsprozessen. Handreichung. Für eine nachhaltige Verkehrsplanung unter Frauenaspekten, Ludwigshafen/Rhein, o. J.

Frauenbüro MA 57 (Hrsg.): Leitfaden. Gender Mainstreaming, Wien, 2003

Fuchs, Britta; Schneider, Gerda; Fuxjäger, Renate; Jauschnegg, Martina: Lebensqualität für Frauen und Männer in drei Wohnhausanlagen in Graz, Gutachten zur baulich-räumlichen und sozialen, imaginären und symbolischen Ebene, Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Universität für Bodenkultur, Wien, 2002

Fuxjäger, Renate; Rosenbichler, Ursula; Schörghuber, Karl: Gender Mainstreaming in Förderstellen und in der regionalen Programmplanung, Hrsg. von abz.austria im Rahmen der EQUAL-Entwicklungspartnerschaft „Frauenförderung und Gender Mainstreaming im Burgenland", Wien, Eisenstadt 2004

Grafschafter, Helga: Gender Mainstreaming EU-Strategie, Referat für Frauen und Gleichbehandlung des Landes Kärnten, Tischvorlage, 2005.

Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Bauwelt Fundamente, Braunschweig/ Wiesbaden, 1963

Köck, Maria: Der Freiraum am Wasserturm – künftiger Stadtpark der Gemeinde Zeltweg? Freiraumplanerische Rahmenplanung für eine ehemalige Industriefläche, Diplomarbeit am Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Arbeitsbereich Landschaftsplanung an der Universität für Bodenkultur Wien, 2002

Knoll, Bente; Szalai, Elke: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, Hrsg.: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, Schriftenreihe NÖ Landesverkehrskonzept Heft 22, St. Pölten, 2005

Löw, Martina: Raumsoziologie, Suhrkamp, Frankfurt, 2001

Lucks, Theresia: Die kreative Zerstörung der Straße, zum Beispiel Bremen, in: Vom Rand zur Bordüre, Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Notizbuch 27 der Kasseler Schule, Kassel, 1993

Mertens, Sabine; Pauls, Kerstin (Hrsg.): Gendergerechte Verkehrsplanung. Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche Planungshilfe? Ergebnisse des Workshop XIV im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur, Arbeitsbericht, Akademie für Technikfolgenabschätzung Nr. 206, Stuttgart, November 2001

Meyer, Heidi: Frauen und öffentlicher Verkehr, in: are Bundesamt für Raumentwicklung: Frauen und Raumentwicklung: Raum hat (k)ein Geschlecht – oder doch? „Eine Frauenzentrierte Raumplanung braucht einen langen Atem.“, S 21–26, forum raumentwicklung informationsheft 1/2003

Nissen, Ursula: Kindheit, Geschlecht und Raum, Sozialisationstheoretische Zusammenhänge geschlechtsspezifischer Raumaneignung, Weinheim, 1998

Österreichische Raumordnungskonferenz (Hrsg.): EU-Regionalpolitik und Gender Mainstreaming in Österreich, Anwendung und Entwicklungsansätze im Rahmen der regionalen Zielprogramme, Schriftenreihe Nr. 165, Wien, 2004

Reis-Klingspiegl, Karin: Konzept Lebenswerte Lebenswelten für ältere Menschen, Ein Modellprojekt im Auftrag des Fonds Gesundes Österreich, durchgeführt vom Institut für Sozialmedizin und Epidemiologie, 2003

Rotschopf, Romana; Ennemoser, Maria (Red.): Wie „gender“ ich Projekte? Ein praktischer Leitfaden zum Gender Mainstream in EU-Projekten, Salzburg, ohne Jahr, zu beziehen unter: gts.interreg-bayaut@salzburg.gv.at

Schneider Rapp, Jutta; Trommer, Heide: Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg, Wie Sie Mobilität für Frauen und Männer schaffen, Leitfaden Verkehrsplanung, Stuttgart 2003; zu beziehen unter: www.ta-akademie.de

Simma, Anja: Verkehrsverhalten als eine Funktion soziodemografischer und räumlicher Faktoren, Dissertation an der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck, Innsbruck 2000

Simma, Anja: Frauen & Mobilität, VCÖ Verkehrsclub Österreich (Hrsg.): Wissenschaft und Verkehr 3/1996, Wien, 1996

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): Mobilität von Personen, in: Masterplan Verkehr Wien 2003, Werkstattberichte Stadtentwicklung Nr. 58, S 38–59, Wien, 2003

Studer, Heide: Mobilität und Geschlechterpositionen: In: Bauer, Ingrid; Neissl; Julia (Hrsg.): Gender Studies, Denkachsen und Perspektiven der Geschlechterforschung, S 155–170, Studien Verlag, Innsbruck, Wien, 2002

tilia mayrhofer.staller.studer oeg: Netze machen mobil, Freiraumplanerische Beiträge zur Mobilität von Frauen und Mädchen im Zusammenhang mit dem Car Free Day 2000, Dezember 2000

Verkehrsklub Österreich (Hrsg.): Sicher gehen in Stadt und Dorf, Wissenschaft und Verkehr 2/2001, Wien, 2001

Verkehrsclub Österreich (Hrsg.): Der öffentliche Verkehr beschäftigt viele, VCÖ – Magazin 04/2004, Wien, 2004

Wotha, Brigitte: Gender Planning und Verwaltungshandeln, Umsetzung von Genderbelangen in räumliche Planung – unter Berücksichtigung von Verwaltungsmodernisierung und neuerer Tendenzen im Planungsbereich, Geographisches Institut der Universität Kiel (Hrsg.): Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung 42/2000, Kiel, 2000

drinnen ● draussen
planungskooperative architektur | freiraum | landschaft

KÄRNTEN

frauenreferat

CONSPACE