

Frauen in der Stadt Schwelm



Ein Projekt im Rahmen von



Stadtentwicklungsprozess

Eine Denk- und Arbeitsmappe zur Stadtplanung

Informationen

Erfahrungen

Vorschläge

Fotos

Inhalt

0. Vorwort	01
1. Wohnen und Wohnumfeld	06
2. Mobilität, Verkehr und Straßenraum	18
3. Angsträume	22
4. Was hat sich seit 1996 verändert?	30
5. Leitideen frauengerechter Planung	36
6. Anforderung an frauengerechte Planung	38
7. Fachbegriffe – kurz erklärt	44
8. Literatur	55



2. überarbeitete Auflage 2007

1. Auflage 1996

Impressum

Herausgeber: Stadt Schwelm, Fachbereich Planung.Bauordnung

Text und Layout: Susanne Dippel

Bildnachweis: Susanne Dippel, Anna Schulte (S.43)

Druck: Stadt Schwelm

Schwelm, Februar 2007

Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

die Europäische Kommission hat das Jahr 2007 zum "Europäischen Jahr der Chancengleichheit für alle" erklärt. Innerhalb der grundsätzlichen Chancengleichheit soll der Geschlechteraspekt hervorgehoben werden.

Kein Zweifel: Die Stellung der Frau in der Gesellschaft hat sich in den zurückliegenden Jahren tief greifend gewandelt. Gesetzlich ist der demokratische Grundsatz der Gleichberechtigung inzwischen gesellschaftliche Realität geworden.

Gender Mainstreaming, also die Gleichstellung der Geschlechter auf allen gesellschaftlichen Ebenen, hat bereits Tradition in

Schwelm:

Der Rat der Stadt Schwelm verabschiedete 1996 den § 3

"Gleichstellung von Frau und Mann" und die Stelle der Gleichstellungsbeauftragten wurde eingerichtet. Mit dem Frauencafé wurde eine Institution geschaffen, die regelmäßig ein öffentliches Forum zu diesem Thema bietet.

Das Ihnen vorliegende Handbuch "Frauen in der Stadt Schwelm" beleuchtet die Anforderungen der Frauen an die Stadt, zeigt vorhandene Mängel und Probleme auf. Aber auch die schon erfolgten Verbesserungen wurden dokumentiert.

Ich wünsche allen Nutzerinnen und Nutzern viel Freude beim Lesen dieses Handbuches "Frauen in der Stadt Schwelm".



Dr. Jürgen Steinrücke
Bürgermeister

Vorwort zur 1. Auflage 1997

Vorstädte wurden in der Diskussion über Städtebau oft „Schlafstädte“ genannt. Dabei ist dort Kinderlärm, da wird gekocht, gebacken, geputzt, eingeladen, gefeiert. Den kleinsten Teil des Tages wird dort geschlafen. Nur aus der Sicht der Menschen, in der Mehrzahl Männer, die zur Arbeit fahren, vielleicht noch ein paar Überstunden machen, nach Hause kommen, den Kindern einen Gute-Nacht-Kuss geben und dann vielleicht vor dem Fernseher erschöpft einschlafen, kann von Schlaf-Städten gesprochen werden. Aus Sicht der Frauen sind das Lebens- und Arbeitsstädte, in denen sie oft viel zu wenig zum Schlafen kommen.

Mit anderen Augen... Mit einem Kinderwagen an der einen Hand und Einkaufstaschen in der anderen sich an parkenden Autos

vorbei, über Treppen und Bordsteine kämpfen...
In der Mittagspause von der Arbeit aus schnell die Kinder vom Kindergarten abholen, einkaufen, die Kinder wieder zum Kindergarten bringen, in Eile wieder zur Arbeit...

Den Stadtteil, manches Gebäude, die Verkehrsmittel sieht menschlich nach solchen Erfahrungen mit ganz anderen Augen als ein Autofahrer oder ein Arbeitnehmer, der nach Feierabend auch wirklich Feierabend hat.

Ein Spielplatz, der von der Wohnung aus nicht einsehbar ist, ungute Gefühle, wenn die Jüngsten dort ohne Aufsicht spielen...

Eine dunkle Unterführung auf dem Weg von der S-Bahn nach Hause, ein unbeleuchteter Parkplatz, Angst, wenn sich

schnelle Schritte im Dunkeln nähern...
Erlebnisse, die Frauen und Mädchen einen anderen Blick auf Planungen im öffentlichen und privaten Raum werfen lassen.

Die Stadt Schwelm einmal anschauen mit den Augen von Frauen und von Menschen, die für Kinder sorgen - das wollen wir in dieser Broschüre.

Die Beispiele sollen Anregung für die jeweils Verantwortlichen sein. Und sie sollen Ermutigung für die Einwohner/innen sein, sich in ihrem Lebens- und Arbeitsbereich für Verbesserungen einzusetzen.

Anna Schulte

Vorwort zur 2. überarbeiteten Auflage 2007

1997 erstellte die Raumplanerin Susanne Dippel auf Vorschlag des Stadtplanungsamtes in Zusammenarbeit mit der Gleichstellungsbeauftragten - und auf der Grundlage von Anregungen von Bürgerinnen - die 1. Auflage dieser Broschüre. Sie wurde mit großem Interesse im Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung (AUS) aufgenommen. 2002 stand Stadtplanung im Mittelpunkt der 6. Schwelmer Frauenwochen: Bei einem Stadtrundgang ging es um dunkle Ecken, störende Stufen, Taktzeiten im Nahverkehr, Einkaufsmöglichkeiten im Stadtteil. Bei der großen Veranstaltung zum Frauentag wurde in drei Zukunftswerkstätten über Angsträume, über Mobilität, über die Stadt der Zukunft diskutiert. Die Ergebnisse wurden in einer viel beachteten Sondersitzung des AUS vorgestellt. (Siehe S. 52) Schülerinnen berichteten über

Orte und Wege, die sie aus Angst meiden. Eine Stadtplanerin referierte rechtliche Vorgaben und praktische Möglichkeiten. Einstimmig beschlossen die Politiker, Fraueninteressen in der Stadtplanung stärker zu berücksichtigen.

Frauenförderung als Querschnittsaufgabe für alle Fachbereiche fordert auch der Frauenförderplan der Stadtverwaltung, 2000 und 2003 vom Stadtrat einmütig verabschiedet. Der Fachbereich Planung hat sich diese Aufgabe engagiert zu eigen gemacht.

Diese Broschüre erscheint im Rahmen der Arbeit am Stadtentwicklungskonzept, mit dem die Weichen für die Zukunft der Stadt gestellt werden sollen. Bereits am 8.11.2006 wurde im Schwelmer Frauencafé von 50 Frauen lebhaft und kontrovers dazu disku-

tiert. Im Rahmen der 10. Schwelmer Frauenwochen 2007 werden Einwohnerinnen erneut mit Unterstützung des Fachbereichs Planung zu einer Zukunftswerkstatt eingeladen.

Frauen sind in Elternräten aktiv, in Vereinen, bei der Betreuung von Pflegebedürftigen, im Umweltschutz. Sie sind Expertinnen, wenn es um die guten Seiten und die Defizite ihres Stadtteils geht.

In den Gremien aber, in denen über ihre Umwelt, ihre Wohnsituation, ihre Stadt entschieden wird, sind kaum Frauen vertreten. Auch bei bester Absicht werden ihre Bedürfnisse deshalb oft schlicht vergessen. Diese Broschüre möchte dazu anregen, sich zu Wort melden.

Anna Schulte

*Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Schwelm,
Hauptstr. 14, 58332 Schwelm,
Tel. 02336-801-209, schulte@schwelm.de*

1. Wohnen und Wohnumfeld

Durch die räumliche Funktions-trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit u.ä. sowie durch die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung haben sich für Frauen und Männer unterschiedliche Lebensräume entwickelt. Die Arbeit im Haushalt und für die Familie wird nach wie vor zum überwiegenden Teil von Frauen übernommen, sogar dann, wenn diese selbst erwerbstätig sind. Dies hat zur Folge, dass sich das Leben vieler Frauen zumindest für einen gewissen Zeitraum (z.B. in den ersten Lebensjahren ihrer Kinder) vorwiegend in der Wohnung oder im näheren Wohnumfeld, d.h. dem Stadtteil, abspielt. Im Vergleich zu Männern, die außer Haus erwerbstätig sind, sind diese Frauen also in ihrem Wirkungsbereich oftmals erheblich eingeschränkt. In der Stadtplanung fanden diese unterschiedlichen Lebensräume lange Zeit kaum Beachtung. Zur

Verdeutlichung sei hier der Begriff „Schlafstadt“ genannt. Als „Schlafstädte“ wurden die Wohnsiedlungen am Rand der Großstädte bezeichnet. Diese Wohnsiedlungen sind jedoch nur für die in Vollzeit Erwerbstätigen (überwiegend Männer) „Schlafstädte“ und werden ansonsten von Frauen, Kindern und älteren Menschen bewohnt, die dort nicht nur schlafen, sondern vor allem dort arbeiten und leben.

„Schlafstädte“ in diesem Sinne gibt es in Schwelm zwar nicht, aber die Ansprüche, die die hauptsächlichen NutzerInnen, die Frauen und Kinder, an eine Wohnsiedlung stellen, wurden auch hier in vielen Fällen nicht berücksichtigt.

Viele Wohnsiedlungen sind monofunktionale, eintönige Gebiete, in denen zwar die Wohnfunktion erfüllt wird, aber in denen trotz allem notwendige Infrastruktureinrichtungen fehlen.



Wohnen am Oberloh - John-F.-Kennedy-Straße

Zu diesen Einrichtungen, die für das Leben in einer Siedlung notwendig sind, gehören z.B. ausreichende Möglichkeiten zur Nahversorgung, Schulen, Kindergärten, Spielplätze, vielfältig nutzbare Freiräume, Grünflächen, wohnungsnah Arbeitsplätze, eine optimale ÖPNV-Anbindung und vieles mehr.

Darüber hinaus mangelt es in vielen Wohngebieten auch an

Aufenthaltsqualität für die BewohnerInnen (Kinder und Frauen), die sich dort tagsüber hauptsächlich aufhalten. Oftmals fehlen ausreichende Spielmöglichkeiten oder Spielplätze. Die Kinder weichen auf Parkplätze oder auf die Straße aus, wo sie durch den Autoverkehr stark gefährdet sind.

Außerdem fehlen Treffpunkte und Kontaktmöglichkeiten für Frauen

untereinander bzw. miteinander. Frauen sind in ihrem Lebensraum also nicht nur auf den Stadtteil, sondern auch noch innerhalb dieses Stadtteils auf wenige Aufenthaltsbereiche beschränkt.

Aus diesen Mängeln entstehen für Frauen große Probleme bei der Bewältigung der alltäglichen Arbeit. So müssen beispielsweise zwischen Wohnort und Einkaufs-

möglichkeit weite Wege zurückgelegt werden, oder die Kinder, für die keine ausreichenden Spielmöglichkeiten bestehen, müssen betreut werden.

Der Mangel an qualifizierten wohnungsnahen Arbeitsplätzen führt außerdem dazu, dass ein Teil der Frauen entweder eine geringere qualifizierte Arbeit in der Nähe der Wohnung annehmen oder



Wohngebäude Kaiserstraße/ Markgrafenstraße

oder ganz auf die Erwerbstätigkeit verzichten muss. Letzteres ist vor allem dann der Fall, wenn der Weg zum Arbeitsplatz sehr viel Zeit in Anspruch nimmt oder wenn keine Möglichkeit zu einer ganztägigen Kinderbetreuung (Kindertagesstätte, Kinderhort) gegeben ist.

Für erwerbstätige Frauen sind vor allem auch die fehlenden Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten in Wohnortnähe problematisch. Da diese Frauen neben ihrer Erwerbstätigkeit auch noch für den Großteil der Hausarbeit

verantwortlich sind, verfügen sie nur über ein knappes Zeitbudget. Die fehlende Infrastruktur und die damit verbundenen langen Wege, die zurückgelegt werden müssen (z.B. vom Wohnort zum Einkaufen in die Innenstadt oder zur Schule ihrer Kinder) stellen gerade diese Frauen vor große Organisationsprobleme (siehe S. 18).

Wussten Sie schon, dass...

- 46,9% der Erwerbstätigen weiblich sind?
- über 70% der Frauen zwischen 25 - 49 Jahren erwerbstätig sind?
- 83,1% dieser Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor arbeiten?
- 86% der Teilzeitbeschäftigten weiblich sind?
- 68,8% der geringfügig Beschäftigten (Mini-Jobber) weiblich sind?
- Frauen für die gleichen Tätigkeiten noch immer ca. 20% weniger erhalten als Männer?

Quellen: Bundesministerium für Familien, Frauen, Senioren und Jugend 2004, Bundesamt für Statistik 2006

Viele dieser Aspekte treffen auch auf Stadtteile der **Stadt Schwelm** zu. Die folgenden Beispiele sollen einige der Mängel dokumentieren, aber auch bereits vorhandene positive Beispiele zeigen.

Einige Stadtteile (z.B. Loh, Linderhausen, Brunnen, Winterberg) sind oftmals reine Wohnviertel und verfügen über nur wenige oder gar keine wohnungsnahe

Versorgungsmöglichkeiten. Dies bedeutet, dass zum Einkaufen lange Wege in die Innenstadt zurückgelegt werden müssen. Für die BewohnerInnen ohne PKW wird dies zusätzlich dadurch erschwert, dass in Teilbereichen der Stadt (Loh, Linderhausen, Brunnen) die ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt nicht ausreichend ist.



Die einzige Möglichkeit der Nahversorgung am Loh



Wohnen am Brunnen

In einigen Wohnsiedlungen mangelt es im Straßenraum oder in den Gärten und Innenhöfen an ausreichender Aufenthaltsqualität für die BewohnerInnen, die sich tagsüber in dieser Siedlung aufhalten. Dies gilt insbesondere für Wohngebiete mit vorwiegend mehrgeschossigem Mietwohnungsbau z.B. in der

- John-F.-Kennedy-Straße,
- Kaiserstraße/Markgrafenstraße
- Hauptstraße/Möllenkotterstraße

Hohe Aufenthaltsqualität besitzt hingegen das Wohngebiet „Brunnen“, welches in den letzten Jahren entstanden ist. Die Straßen sind schmal und auch für FußgängerInnen und RadfahrerInnen angenehm nutzbar. Der Straßenraum und die Gärten und Grünflächen hinter den Mehrfamilienhäusern bieten viel Raum für Begegnungen der BewohnerInnen oder Spielmöglichkeiten für Kinder.

In vielen Wohngebieten fehlen jedoch ausreichend Räume, die Kinder für sich und ihre Spiele nutzen können. Die vorhandenen Spielflächen in den Gärten von Mehrfamilienhäusern oder auch einige öffentliche Spielplätze sind häufig eintönig und unattraktiv gestaltet und werden von vielen, besonders von den älteren Kindern nicht genutzt. Solche Spielplätze befinden sich z.B.

- bei den mehrgeschossigen Wohngebäuden an der Hauptstraße / Möllenkotterstraße
 - im Wohnkomplex an der Kaiserstraße / Markgrafenstraße,
 - in der John-F.-Kennedy-
 - in der Grothestraße
- Der Straßenraum ist nur in einigen verkehrsberuhigten Bereichen (den sogenannten „Spielstraßen“) für Kinder relativ problemlos für Bewegungsspiele nutz-



Spielfläche im Innenhof - Hauptstraße/ Möllenkotter Straße



Spielplatz am Schloss Martfeld

nutzbar. Für solche Spiele stehen aber nachmittags auch die Schulhöfe der Schwelmer Schulen zur Verfügung, die in den letzten Jahren z.T. durch Engagement der Eltern umgestaltet wurden (siehe S. 37)

Attraktive Spielplätze für Kinder gibt es z.B.

- in der Eugenstraße
- am Schloss Martfeld
- in der Jahnstraße
- am Ochsenkamp
- am Brunnenhof

Diese Spielplätze können jedoch oft nur von den Kindern aus den jeweils angrenzenden Wohngebieten genutzt werden. Für andere Kinder sind diese Spielflächen oft zu weit entfernt oder nur auf unsicheren Wegen z.B. über stark befahrene Straßen mit fehlenden Querungsmöglichkeiten zu erreichen.

Ein weiteres Hindernis sind Fußwege mit Absperrgittern oder Treppenstufen, die die Wege für

Mütter mit Kinderwagen erschweren oder verhindern, so dass sie lange Umwege in Kauf nehmen müssten.

Die Treppen zwischen der
- Theodor-Heuss-Straße und
- der Ottostraße
unterbinden z.B. eine schnelle und direkte Verbindung vom Oberloh zu dem Spielplatz Eugenstraße.

Auch der Spielplatz am Schloss Martfeld ist nur auf unsicheren Wegen entweder entlang der

stark befahrenen Hauptstraße oder entlang der Hagener Straße zu erreichen.

Für Mütter bedeutet dies, dass sie ihre Kinder entweder selbst zu diesen Spielplätzen begleiten müssen, was einen hohen Zeitaufwand bedeutet oder dass sie ihren Kindern nicht erlauben, dort zu spielen. Folge ist, dass die Kinder, denen in ihrer näheren Umgebung Spielmöglichkeiten fehlen, sich diese in anderen Räumen suchen und z.B. auf



Treppe zwischen Theodor-Heuss-Straße und Ottostraße

Garagenplätze wie an der Möllenkotter Straße oder ganz auf die Straße ausweichen.

Ähnlich ist die Situation bei einigen Schulwegen, z.B. für die Kinder, die die Grundschule Linderhausen besuchen. Auf diesem Schulweg ist der Bürgersteig teilweise nur auf der linken oder rechten Straßenseite vorhanden; die Kinder müssen also mehrmals die Straßenseite wechseln.

Darüber hinaus ist der Gehweg zum Teil viel zu schmal. Da keine ausreichenden Querungsmöglichkeiten bestehen und auch durch den Schleichverkehr im Stadtteil Linderhausen außerdem zusätzliches Verkehrsaufkommen herrscht, ist dieser Schulweg nicht ausreichend gesichert. Eltern mit PKW lösen dieses Problem dadurch, dass sie ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Eltern ohne Auto müs-



Schulweg in Linderhausen – Lindenbergstraße

sen ihre Kinder mit hohem Zeitaufwand zu Fuß zur Schule begleiten.

Mütter, die einer Erwerbstätigkeit nachgehen wollen oder müssen, sind auf ausreichende Betreuungsangebote angewiesen.

Für Kinder ab 6 Jahren ist durch die Einführung der Offenen Ganztagsgrundschule in Schwelm eine ganztägige Betreuung möglich.

Für Kinder im Kindergartenalter gibt es verschiedene Angebote der ganztägigen Betreuung, ebenso für die unter 3-Jährigen.

Der Bedarf ist jedoch noch immer nicht ausreichend abgedeckt, so dass berufstätige Mütter mit Kindern unter 6 Jahren in Schwelm also auch auf andere Hilfen (z.B. Großeltern) angewiesen oder in ihren Erwerbsmöglichkeiten eingeschränkt sind.

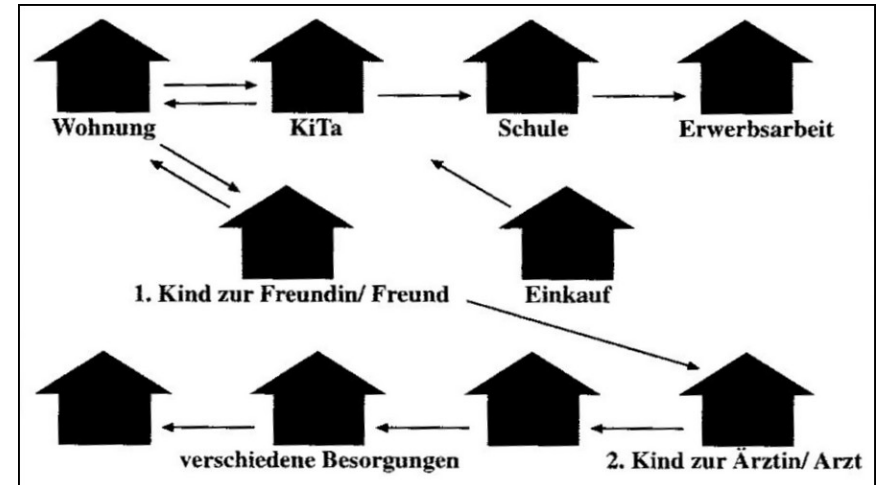
2. Mobilität, Verkehr und Straßenraum

Die räumliche Funktionstrennung hat nicht nur dazu geführt, dass sich für Frauen und Männer unterschiedliche Lebensräume entwickelt haben (siehe S. 6), sondern auch dazu, dass Mobilität heutzutage unverzichtbar ist. Mobil sein bedeutet, sich ungehindert, schnell und unkompliziert zwischen den unterschiedlichen Funktionsräumen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen) bewegen zu können.

Eine hohe Mobilität ist vor allem für Frauen wichtig, da sie für die Hausarbeit und die Arbeit für die Familie viele Wege zurücklegen müssen (Einkaufen, Kinder zur Schule bringen usw.). Gerade für erwerbstätige Frauen, die wegen der Doppelbelastung - Beruf und Haushalt - über ein knappes Zeitbudget verfügen, ist eine hohe Mobilität notwendig, um den Alltag besser bewältigen zu können. Aufgrund der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung unterschei-

den sich die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern. Während erwerbstätige Familienväter oftmals nur von einem Ort A zu einem zweiten Ort B und wieder zurück zu Ort A unterwegs sind (z.B. Wohnung - Arbeitsplatz - Wohnung), legen erwerbstätige Mütter so genannte „Wegekett“ zurück. Frauen suchen wegen ihrer vielfältigen Aufgaben auf dem Weg von Ort A zu Ort B noch verschiedene andere Orte auf (z.B. Wohnung – Kindertagesstätte – Arbeitsplatz – Einkaufen - Kindertagesstätte – Arzt – Wohnung).

Je weniger wohnortnahe Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kindergärten eine Frau an ihrem Wohnort vorfindet, desto längere Wegekett muss sie also jeden Tag zurücklegen.



Wegekett von Frauen (Quelle: Mobile Frauen im Ruhrgebiet, KVR, 1999)

(Diese Wegekett entstehen natürlich auch für die Männer, die sich die Arbeit für die Familie mit ihrer Partnerin teilen oder Haus- und Erwerbsarbeit vereinbaren müssen, z.B. Single-Haushalte, mit- und alleinerziehende Väter...) Frauenwege sind also meist kurze Wege als Bestandteil von langen Wegekett, und somit auch Wege, die nicht immer im voraus genau zu planen sind, da der Alltag nicht jeden Tag auf die gleiche Art und Weise abläuft. Je unbequemer und unflexibler das Verkehrsmittel ist, das den Frau-

en zur Verfügung steht, desto schwieriger wird es, diese Wegekett zu organisieren. Natürlich existieren aber auch Unterschiede in der Anzahl der Wege, abhängig davon ob die Frau erwerbstätig ist, Kinder hat usw.

Neben dem unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnis gibt es auch geschlechtsspezifische Unterschiede im Verkehrsverhalten und bei der Verkehrsmittelwahl. Während Männer hauptsächlich am Morgen und späten Nachmittag unterwegs sind (Berufsver-

kehr), sind Frauen zu vielen verschiedenen Tageszeiten unterwegs: morgens, um die Kinder in den Kindergarten oder zur Schule zu bringen - vormittags zum Einkaufen - nachmittags, um die Kinder zu verschiedenen Freizeitaktivitäten zu begleiten usw.

Frauen sind zudem weniger mobil als Männer, weil sie seltener als Männer über einen PKW verfügen. Gründe hierfür sind vor allem, dass in der Regel der männliche Partner mit dem PKW zur Arbeit fährt, und dass für viele alleinerziehende Mütter der Besitz eines PKWs wegen ihres geringen Einkommens nicht möglich ist. Frauen, die also nur zu begrenzten Zeiten oder überhaupt nicht über einen PKW verfügen, aber dennoch mobil sein wollen, bzw. mobil sein müssen, sind folglich zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV unterwegs.

Da sich die Verkehrsplanung lange Zeit auf Planung für den KFZ-Verkehr konzentrierte, wurden die Belange anderer VerkehrsteilnehmerInnen bei der Planung vernachlässigt. Leidtragende sind dabei wiederum Frauen, die den größten Teil der Nutzer im ÖPNV darstellen oder viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen. Hinzu kommt, dass durch die auf Landes- und Bundesebene zu erwartende Kürzung der finanziellen Mittel für den ÖPNV sich diese Situation in den nächsten Jahren auch nicht verbessern, sondern im schlimmsten Fall eher noch verschlechtern wird.

Wussten Sie schon, dass...

- eine Frau im Schnitt pro Woche 43,2 Wege und eine erwerbstätige Frau mit Kind sogar 53,7 Wege zurücklegt?
- nur ca 30% aller Verkehrsunfälle mit Personenschäden von Fahrerinnen verursacht werden?
- jedes Jahr über 7000 Kinder unter 6 Jahren im Straßenverkehr verunglücken, darunter fast 25%, wenn sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind?
- nur 40% aller Frauen zwischen 25 und 59 Jahren einen eigenen PKW besitzen, aber über 80% der Männer?
- dass Männer ca 50% ihrer Wege mit dem eigenen PKW zurücklegen, Frauen jedoch nur ca. 25%.

Quellen. Bundesamt für Statistik 2005, Kommunalverband Ruhrgebiet 1999

Im Folgenden werden verschiedene Problembereiche für Frauen im Straßenraum und ÖPNV dargestellt und an Beispielen innerhalb der **Stadt Schwelm** dokumentiert.

Problembereiche für Fußgänger/innen im Allgemeinen, aber für ältere Frauen oder für Frauen mit Einkaufstaschen oder Kinderwagen insbesondere sind:

► zu schmale Gehwege, die es Frauen mit Kinderwagen erschweren, diese Gehwege zu benutzen. Solche Gehwege gibt es z.B. in der

- Haßlinghauser Straße
- Obermauerstraße
- Märkischen Straße.

► Gehwegparker, die die Nutzung des Gehwegs ebenfalls einschränken, z.B. in der

- Schulstraße,
- Linderhauser Straße,
- Obermauerstraße,

- Drosselstraße,
- Döinghauserstraße

und um den Markt herum an Markttagen. Für kleine Kinder stellen die so parkenden Autos eine zusätzliche Gefahr dar, wenn sie die Straßen überqueren wollen und zwischen den Autos nicht gesehen werden, bzw. nicht genügend Übersicht haben.

► Radwegparker, die die RadfahrerInnen dazu zwingen auf die Straße auszuweichen, z.B. in der Metzgerstraße und der Schützenstraße

► Treppen und zu steile Rampen auf Fußwegen oder in Unterführungen, die von älteren Frauen oder Frauen mit Kinderwagen nur schwer zu überwinden sind wie

- z.B. zwischen
- Theodor-Heuss-Straße und
- Ottostraße (siehe S. 14)



Schmaler Gehweg - Märkische Straße (Ecke Wilhelmstraße)



Parken auf dem Radweg - Schützenstraße



Fehlende Querungsmöglichkeit – Hauptstraße in Höhe Zahmenhofweg

- ▶ zu wenige Überquerungsmöglichkeiten an stark befahrenen Straßen, wie z.B. der Kaiserstraße oder an der Hauptstraße auf der Höhe Zahmenhofweg.
- ▶ zu lange Wartezeiten oder zu kurze Grünphasen an Fußgängerampeln z.B. an den Kreuzungen
 - Bahnhofstr. / Märkischer Platz
 - Kaiserstraße / Mittelstraße.
- ▶ fehlende Sitzgelegenheiten zum Ausruhen z.B. auf dem Weg vom Feierabendhaus in die Innenstadt
- ▶ nicht abgesenkte Bordsteine, die es Menschen mit Kinderwagen erschweren, die Straße zu überqueren.

- ▶ Die Verwaltungsgebäude in Schwelm sind z.T. barrierefrei zugänglich, d.h. sie verfügen über einen ebenerdigen Eingang oder entsprechende Rampen und Fahrstühle. (siehe S. 39) Auch bei den Geschäften in der Innenstadt wird zunehmend auf barrierefreien Zugang geachtet, auch wenn nach wie vor viele nur über eine oder mehrere Treppenstufen zu erreichen sind. In den Geschäften fehlen jedoch ausreichend Sitzmöglichkeiten für eine kurze Ruhepause. Leider sind fast alle Gaststätten und Restaurants in Schwelm noch immer nicht barrierefrei zugänglich, das Gleiche gilt auch noch für viele Arztpraxen.
- ▶ Positiv hervorzuheben sind in Schwelm auch die zahlreiche Fahrrad-Abstell-Möglichkeiten. und die durchgehende Ost-West Verbindung für FahrradfahrerInnen in der Innenstadt (siehe S. 38)

Im Bereich des ÖPNV lässt sich als Mangel für Frauen und Kinder vor allem festhalten:

- ▶ lange Wartezeiten aufgrund des 30- oder 60-Minuten Takts
- ▶ Fehlende oder unzureichende ÖPNV-Verbindung zwischen einigen Wohngebieten (Linderhausen, Schwelm-West) und Innenstadt und Bahnhof.
- ▶ Unzureichendes ÖPNV-Angebot in den Abendstunden, bzw. nachts; dadurch werden Frauen in ihrer Freizeitmobilität eingeschränkt. Dies gilt vor allem für das südliche Stadtgebiet entlang der Beyenburger Straße, Göckinghof, aber auch Möllenkotten, Ochsenkamp und Linderhausen.



Bushaltestelle Wildeborn - Obermauerstraße

► Am Bahnhof Schwelm gibt es nur an den S-Bahn Gleisen einen Aufzug. Die Gleise, an denen die schnelleren Regionalexpress-Züge halten, sind nur über eine Treppe zu erreichen.

► die teilweise noch unzureichende Ausstattung und fehlende Barrierefreiheit von Haltestellen (z.B. nicht genügend Sitzgelegenheiten für ältere Frauen und Frauen mit Kindern, kein ebenerdiger Einstieg).

Aber auch für Frauen mit PKW gibt es Einschränkungen:

► Es gibt nur wenige Frauenparkplätze, auf denen sich Frauen sicherer fühlen; die einzigen Frauenparkplätze in Schwelm befinden sich in den Parkhäusern Schwelme-Center und Mühlen-
teich. Leider besteht nach Straßenverkehrsordnung keine Möglichkeit, auf öffentlichen Parkplätzen oder im Straßenraum Parkplätze nur für Frauen auszuweisen.

► Parkplätze sind oft so geschnitten, dass es für Menschen mit Kinderwagen und Kleinkindern schwierig ist, die Kinder in die Kindersitze oder beim Aussteigen in die Kinderwagen zu setzen.

► Dem Straßenraum fehlt es gerade in Wohngebieten oft an Aufenthaltsqualität. Die Straße wird von den AnwohnerInnen nicht mehr als Lebensraum genutzt, sondern nur noch als Park-

raum und lässt somit kaum noch Platz für eine andere Nutzung. Die Aufenthaltsqualität wird in einigen Fällen auch noch dadurch gemindert, dass sich die AutofahrerInnen nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten (Tempo-30-Zone, Spielstraße) oder dass Anliegerstraßen als Schleichwege genutzt werden, um stark befahrene Straßen zu umgehen.



Wohnstraße mit geringer Aufenthaltsqualität– Friedrich-Ebert-Straße

3. Angsträume

Angsträume sind Räume, Orte und Wege, in bzw. auf denen Frauen und Mädchen Angst vor Überfällen, Gewalt oder Belästigungen empfinden. Dies ist unabhängig davon, ob an diesen Orten tatsächlich mehr Gewalt gegen Frauen verübt wird oder nicht. Angsträume sind in erster Linie Räume, in denen die Möglichkeit besteht, dass es zu gewalttätigen Übergriffen oder Belästigungen kommen kann.

Potentielle Angsträume können z.B. entstehen durch:

► **Fehlende Wahlmöglichkeiten**

Wenn es zwischen dem Ausgangs- und dem Zielort nur eine einzige Wegeverbindung gibt, wird diese oft als Zwangsverbindung empfunden und kann so Unsicherheit hervorrufen. Gerade bei Unterführungen z.B. unter Bahnlinien wird dies deutlich: Es besteht keine Alternative, um auf

die andere Seite der Bahnlinie zu gelangen, die nicht mit großen Umwegen verbunden wäre. Fehlende Wahlmöglichkeiten können auch im ÖPNV-Bereich Unsicherheiten erzeugen. Sind Frauen auf die regelmäßige Benutzung des Busses oder der S-Bahn angewiesen, fehlt ihnen die Möglichkeit, z.B. bei Dunkelheit auch einmal auf einem anderen Weg nach Hause zu kommen. Sie müssen den unbelebten Bahnhof oder den dunklen Bahnsteig begehen und die fehlende Alternative kann die Unsicherheit, die in solchen menschenleeren, dunklen Räumen entsteht, nur noch verstärken.

► **Fehlende soziale Kontrolle**

Frauen empfinden in einsamen Gegenden oder auf leeren Bahnsteigen sehr leicht Unsicherheit, da im Falle eines gewalttätigen Übergriffs oder einer Belästigung keine Hilfe zu erwarten ist. Je



Unterführung am S-Bahn Haltepunkt Schwelm-West

mehr Menschen also um sie herum sind, desto sicherer können sich Frauen fühlen.

► **Unübersichtlichkeit**

Überschaubare Räume sind notwendig, damit Frauen sich sicher fühlen können. Je überschaubarer ein Raum ist, desto leichter ist es, Gefahren zu erkennen oder einen Fluchtweg zu finden. Unüberschaubare Räume (z.B. in Parkanlagen mit geschwungenen

und dicht bepflanzten Wegen) machen viele öffentliche Anlagen und die meisten Parks zu Angsträumen für Frauen.

► **Mangelhafte Beleuchtung**

Ausreichende Beleuchtung ist für das Sicherheitsempfinden ebenso wichtig wie ausreichende Überschaubarkeit. Auch beleuchtete und unbeleuchtete Räume nebeneinander können Unsicherheit verstärken, da der

Wechsel von hell erleuchteten zu dunklen Räumen die Orientierung erschwert

► **Kenntnisse über bereits stattgefundene Vorfälle**

Entscheidend ist das subjektive Empfinden (Wie sicher fühlt sich die Frau selbst): ÖPNV- Nutzerinnen werden eher Bushaltestellen und Bahnhöfe als Angsträume nennen, PKW-Nutzerinnen Parkplätze und Parkhäuser.

Potentielle Angsträume befinden sich meist im unbelebten Innenstadtbereich, wie z.B. unüberschaubare Nischen, Ecken oder Fußwege, schlecht beleuchtete Parkplätze/Parkhäuser.

Darüber hinaus ist die Innenstadt der Stadtteil, der - wegen der Freizeit- und Kultureinrichtungen und der Gastronomiebetriebe - am häufigsten von „stadtteilmfremden“ EinwohnerInnen besucht wird.

Einige Straßen sind zwar gerade durch die hohe Frequentierung und die damit verbundene soziale Kontrolle relativ sicher, aber die Umgebung dieser Straßen (die Wege zu Bus-Haltestellen oder Parkplätzen) ist weniger belebt. Viele Frauen empfinden die Innenstadt aus diesem Grund vor allem nachts als unsicherer als z.B. ihr eigenes Wohnviertel, in dem sie nicht nur die bauliche Struktur kennen, sondern auch relativ sicher sein können, dass dieser Stadtteil nur von den AnwohnerInnen frequentiert wird.

In der Innenstadt hingegen empfinden viele Frauen eine größere Gefahr, belästigt oder überfallen zu werden. Viele Frauen verzichten darauf, abends oder nachts allein in der Innenstadt unterwegs zu sein. Sie verzichten somit aber auch auf die Nutzung der Kultur- und Freizeiteinrichtungen; sie schränken aus Angst vor Gewalt

oder Belästigungen ihren Lebensbereich ein.

Einschränkungen ihrer Mobilität erleben viele Frauen im ÖPNV - Bereich. Da gerade in diesem Bereich viele potentielle Angsträume liegen, ist die Gefahr groß, dass Frauen darauf verzichten, den ÖPNV abends oder nachts zu nutzen. Ähnliches gilt auch für andere Angsträume, wie z.B. mangelhaft beleuchtete Wege. Viele Frauen vermeiden aus Angst vor Belästigungen oder gewalttätigen Übergriffen diese Wege oder Orte, nehmen stattdessen weite Umwege in Kauf oder verzichten ganz darauf, abends oder nachts unterwegs zu sein.

Hier wird deutlich, welche Bedeutung Angsträume und das mit ihnen verbundene Unsicherheitsgefühl für das alltägliche Leben der Frauen haben können. Vermeiden Frauen es, mögliche Angsträume zu begehen, bedeu-

tet dies vielfach nicht nur eine Einschränkung ihrer Mobilität, sondern auch einen „freiwilligen“ (aber eigentlich doch erzwungenen) Ausschluss aus dem sozialen Leben und eine weitere Beschränkung ihres Lebensbereichs.

Es bleibt jedoch festzuhalten, dass dem Problem „Angsträume“ nicht allein durch Stadtplanung begegnet werden kann, sondern vielmehr eine Diskussion in der Gesellschaft erfordert, bzw. durch die Gesellschaft zu lösen ist. Denn je mehr Gewalt (unabhängig in welcher Form) in der Gesellschaft herrscht, oder je mehr Gewalt die Gesellschaft zulässt, desto größer werden die Unsicherheit und die Angst vor Gewalt.

Wussten Sie schon, dass...?

- 75 % der Frauen sich bei Dunkelheit auf Straßen und insbesondere abends und nachts auf dem Heimweg, in Unterführungen, Parks / Grünanlagen, Parkhäusern / Tiefgaragen oder dunklen Hauseingängen gefährdet fühlen?
- 40 % der außerehelichen Vergewaltigungen im öffentlichen Raum, besonders im Innenstadtbereich verübt werden?
- 25 % der Frauen abends nicht mehr alleine aus gehen?

Quellen: Bundesministerium für Familien, Senioren, Frauen und Jugend 2004, Stadt Heidelberg, 1995



Einsamer Bahnsteig – Schwelm-West

Wie in jeder anderen Stadt sind auch in **Schwelm** Orte, Wege und Räume vorhanden, die von Frauen als Angsträume empfunden werden.

Viele dieser Angsträume liegen hier im Bereich des ÖPNV, vor allem am Bahnhof, im Bahnhofsumfeld und an der S-Bahn-Haltestelle Schwelm-West. An der abgelegenen Haltestelle Schwelm-West erzeugen die unzureichende Beleuchtung in der Unterführung und der Jesinghauser Straße sowie die fehlende soziale Kontrolle im Gewerbegebiet bei vielen Frauen und auch Männern Unsicherheit und Angst. Auch das unbelebte Gewerbegebiet stellt für viele Menschen bei Dunkelheit einen Angstraum dar, z.B. für SchichtarbeiterInnen, die frühmorgens oder spätabends noch unterwegs sein müssen oder für BewohnerInnen der Siedlung „Steinwegstraße, An der Rennbahn“.

Am Schwelmer Bahnhof werden das Innere des Bahnhofsgebäudes und die Unterführung Hattinger Straße nachts von vielen Frauen als unsicher empfunden wird. Durch die Umgestaltung des Parks hat sich aber zumindest die Situation im Umfeld des Bahnhofs verbessert. (siehe S. 41) Im Innenstadtbereich gibt es vor allem in der Altstadt, die wegen der Kneipen und Restaurant gerade abends besonders frequentiert wird, potentielle Angsträume.

Weitere Angsträume sind eine Reihe von Fußwegen innerhalb der Stadt, die teilweise nicht ausreichend beleuchtet sind oder durch ihre Randbepflanzung gerade bei Dunkelheit von Frauen nur ungern begangen werden. Zu diesen Wegen und Straßen gehören in der Innenstadt z.B.

- die nördliche Wilhelmstraße
- der Fußweg Markgrafenstraße / Moltkestraße
- die Gerichtsstraße

- der Esperantoweg
- der Fußweg zwischen Westfalendamm und Lohmannsgasse
- die Max-Klein-Straße
- die Windmühlenstraße
- die Treppe zwischen Windmühlenstraße und Bergstraße
- die südliche Drosselstraße.

men, vor allem wenn sie unübersichtlich oder verwinkelt angelegt oder unzureichend beleuchtet sind wie z.B. im Gebäudekomplex Kaiserstr / Markgrafenstr. Insbesondere ältere Frauen empfinden außerdem den städtischen Friedhof als unsicher und einsam.

Auch die Eingangsbereiche von Gebäuden oder die Wege innerhalb von Gebäudekomplexen zählen zu potentiellen Angsträu-

Auch in Schwelm gibt es Parkplätze, die wegen unzureichender Beleuchtung und wegen der vor allem nachts fehlenden sozialen



Fußweg im Innenhof – Kaiserstraße / Markgrafenstraße

Kontrolle als Angstraum empfunden werden.

nur in den gebührenpflichtigen Parkhäusern.

Dies sind unter anderem die Parkplätze

- am Hallenbad
- am Wilhelmsplatz
- am Mühlenweg

und das Parkhaus am Kreishaus. Frauenparkplätze, die den Frauen mehr Sicherheit geben würden. gibt es aufgrund der rechtlichen Situation (siehe S.26) leider



Parkplatz Mühlenweg

4. Was hat sich seit 1996 verändert?

Im Rahmen der Erstauflage dieser Broschüre wurden 1996 Frauenbelange in der Stadtplanung zum ersten Mal für die Stadt Schwelm umfassend untersucht und durch viele positive und negative Beispiele dokumentiert. Was hat sich seitdem für die Frauen in der Schwelm verändert?

Der **Mangel an Nahversorgungsmöglichkeiten** in den Wohngebieten wurde in diesen zehn Jahren nur zum Teil behoben. Durch den Verbrauchermarkt an der Oelkinghauser Straße wurde die Situation für das Gebiet Möllenkotten verbessert. Im Bereich Loh besteht jedoch nach wie vor ein großer Mangel an wohnungsnahen Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf.

In vielen Wohngebieten fehlen weiterhin **Begegnungsräume**

oder Plätze für die BewohnerInnen und auch die Aufenthaltsqualität der Straßen ist in vielen Fällen immer noch unzureichend. Zwar gilt inzwischen in allen großen Wohngebieten der Stadt Schwelm „Tempo 30“, was eine Verkehrsberuhigung und sinkenden Unfallzahlen zur Folge hatte. Der Straßenraum wird jedoch trotz dieser Verkehrsberuhigung weiterhin hauptsächlich ausschließlich als Parkraum genutzt, so dass die Straßen noch immer nicht die Aufenthaltsfunktion erfüllen können, die wünschenswert wäre.

Ein gelungenes Beispiel für eine Siedlung mit hoher Aufenthaltsqualität aufgrund der schmalen Straßen und vielen Grünflächen ist hingegen das neuentstandene Wohngebiet „Brunnen“ (Siehe S. 11)

Die Spielplatz-Situation ist ebenfalls immer noch als problematisch zu beurteilen, da sich vor allem die Situation in den Bereichen mit mehrgeschossigem Mietwohnungsbau

- Kaiserstr. / Markgrafenstr.
- Hauptstr./Möllenkotter Str.

nicht verändert hat. Eine Verbesserung insbesondere für den Bereich Schwelm West ist jedoch der neue große Spielplatz am Ochsenkamp.

Viele Schulhöfe (z.B. an der Grundschule Engelbertstraße) wurden in den letzten Jahren vor allem durch Elterninitiative und die Fördervereine attraktiv umgestaltet und mit neuen Spielgeräten ausgestattet.

Nach wie vor unbefriedigend ist leider die unverändert problematische Schulweg-Situation in Linderhausen.



Schulhof der Grundschule Engelbertstraße



Durchgehende Fahrradstreifen an der Hauptstraße

1996 war insbesondere die Kreuzung Wilhelmstraße / Drosselstraße / Hauptstraße ein großer Konfliktpunkt. Durch den Umbau der Kreuzung im Jahr 2002 konnte die Situation für FußgängerInnen und RadfahrerInnen inzwischen entscheidend verbessert werden.

Seit 1996 wurde außerdem entlang der gesamten Hauptstraße ein durchgehender Fahrradstreifen geschaffen und somit eine

sichere durchgehende Ost-West-Verbindung für den **Radverkehr** geschaffen.

Positiv hervorzuheben ist auch die **Abschaffung einiger Barrieren** z.B. der Absperrgitter am Fußweg zwischen

- Theodor-Heuss-Straße und
- Ottostraße

oder der Umbau der Absperrgitter am Fußweg in der Märkischen Straße (Jugendzentrum) sowie die Schaffung zusätzlicher Que-

rungsmöglichkeiten, z.B. durch den Bau einer Fußgängerinsel auf der Hauptstraße in Höhe der Marienkirche.

In den vergangenen zehn Jahren konnten außerdem an vielen Orten kleine, aber wichtige Verbesserungen erzielt werden, in dem die Bordsteine an Konfliktstellen oder wichtigen Übergängen abgesenkt wurden. Die Problematik der Gehwegparker konnte durch verstärkten Polizeieinsatz

und -kontrolle zumindest teilweise entschärft werden.

Ebenfalls verbessert hat sich seit 1996 die Zugänglichkeit der Verwaltungsgebäude. Das Bürgerbüro im Verwaltungsgebäude II, das Verwaltungsgebäude III, das Amtsgericht, das Finanzamt wurden durch Rampen oder Aufzüge **barrierefrei zugänglich** gemacht. Im Rathaus ist leider nur das Erdgeschoss, nicht aber der Ratssaal barrierefrei erreichbar.



Aufzug am Verwaltungsgebäude III - Moltkestraße

Was hat sich seit 1996 verändert?

Im **ÖPNV Bereich** sind ebenfalls eine Vielzahl von Verbesserungen erreicht worden.

Durch die neue Buslinie 580 wurde 1999 die ÖPNV Anbindung der Gebiete Möllenkotten und Göckinghof an die Innenstadt und den Bahnhof verbessert. Das neue Wohngebiet Brunnen ist aber leider noch immer unzureichend angebunden.

Im Bereich der Bedienungs-Häufigkeit gab es ebenfalls keine Verbesserung. Die Busse im Stadtgebiet fahren nach wie nur im 30- oder sogar nur 60-Minuten Takt.

Seit 1996 wurden die meisten Bushaltestellen in der Innenstadt und an den wichtigsten Buslinien (z.B. Linie 588) zu **Buskaps** ausgebaut und mit Wetterschutz und Sitzgelegenheit ausgestattet.



Buskap mit Sitzgelegenheit und Wetterschutz - Wilhelmstraße

Was hat sich seit 1996 verändert?

Außerdem sind inzwischen der größte Teil der VER Busse Niederflerbusse, die ein barrierefreies Einsteigen ermöglichen. In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans verpflichtet sich der Ennepe-Ruhr-Kreis außerdem dazu eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

Die Problematik der **Angsträume** wurde in den vergangenen zehn

Jahren leider nicht in ausreichendem Maße entschärft. Eine entscheidende Verbesserung im Innenstadtbereich war auf jeden Fall die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes bzw. die Neugestaltung des Parks im Jahr 2002.

Durch das Anstrahlen der Christus-Kirche wurde im Bereich der Altstadt eine leichte Verbesserung erreicht. Dieser Effekt hat



Umgestalteter Bahnhofsvorplatz

jedoch keine allzu große Reichweite, so dass die Beleuchtung im Bereich Südstraße / Lohmannsgasse / Westfalendamm schon wieder als unzureichend zu beurteilen ist.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die städtebauliche Situation für Frauen in der Stadt Schwelm leider auch im Jahr 2007 in einigen Bereichen noch unbefriedigend ist.

Viele dringende Problembereiche (Angsträume, unzureichende Versorgungseinrichtungen) bestehen nach wie vor oder sind nur ansatzweise entschärft worden. Die größten Verbesserungen wurden im Bereich Mobilität (Bordsteine, Gehwegparker, Fahrradstreifen) und vor allem im Bereich des ÖPNV (Linie 580, viele umgebaute Haltestellen) erzielt.

Entstanden sind in den letzten Jahren außerdem Räume und Institutionen, die Kontakte und Selbsthilfe ermöglichen, Netzwerke und Kooperationen schaffen:

Die neue, zentral gelegene und **barrierefreie Stadtbücherei** wird als **Ort der Begegnung** angenommen. Die überwiegend weiblichen Besucherinnen nutzen die Café-Ecke genauso wie das Internet, die zahlreichen Veranstaltungen und das Vorlesen für Kinder.

An den seit 1997 jährlich stattfindenden **Schwelmer Frauenwochen und den Veranstaltungen zum Internationalen Frauentag im Rathaus** nehmen inzwischen über 300 Frauen und über 50 Institutionen und Organisationen teil. Mit dem „Markt der Möglichkeiten“ sind sie für viele eine gute Gelegenheit, sich zu präsentieren, Kontakte herzustellen, sich zu vernetzen.

Das **Schwelmer Frauencafé** wurde 2002 gegründet. Es findet seitdem monatlich mit zwischen 20 und 170 Besucherinnen statt. Es ist Anlaufpunkt für Neubürgerinnen, eine Möglichkeit zum Dialog zwischen Einwohnerinnen unterschiedlicher Nationalität, verschiedener Berufe und Lebenswege, zwischen behinderten und nicht behinderten Frauen, ein Treff zum Kennenlernen, ein

Ort, um sich in schöner Atmosphäre zu treffen.

Die „**Tauschbörse**“ ermöglicht nicht nur das Tauschen kostenloser Dienstleistungen unterschiedlichster Art - vom Rasenmähen bis zum Kinderhüten. Sie ist zugleich Treffpunkt, stiftet Freundschaften und schafft Netzwerke.



Veranstaltung zum Frauentag 2002

5. Leitideen frauengerechter Planung

Aus den verschiedenen Ansprüchen, die Frauen an ihre Stadt stellen und aus den Mängeln in den verschiedenen Bereichen lassen sich Leitideen frauengerechter Planung ableiten:

Wahlmöglichkeiten

Um Flexibilität in der Organisation des Alltags (Erwerbstätigkeit, Haushalt, Familie) zu erreichen, ist es wichtig, dass Frauen verschiedene räumliche und zeitliche Alternativen zu Verfügung stehen. Wahlmöglichkeiten müssen vor allem in den Bereichen ÖPNV, der Versorgungseinrichtungen, der Freizeitgestaltung zur Verfügung stehen. Im ÖPNV-Bereich bedeutet das z.B., dass das Angebot zu verschiedenen Tageszeiten und in den verschiedenen Gebieten möglichst gleich gut ist und dass die Takte einheitlich sind. Je mehr Alternativen für eine freie Entscheidung zur Verfügung stehen, desto einfacher und besser können Frauen ihren Alltag bewältigen.

Zugänglichkeit und Erreichbarkeit

Frauengerechte Planung umfasst, dass möglichst viele Räume und Funktionen für Frauen zugänglich und erreichbar sind. Da Frauen hauptsächlich zu Fuß oder mit dem ÖPNV unterwegs sind, sollen möglichst viele Ziele schnell und sicher mit dem ÖPNV oder fußläufig („Stadt der kurzen Wege“) erreichbar sein.

Nutzbarkeit

Räume oder neue bauliche Maßnahmen sollen von vielen verschiedenen Gruppen, darunter auch von Frauen in gleichem Maße nutzbar sein. Dabei sind auch die unterschiedlichen Ansprüche innerhalb der weiblichen Bevölkerung zu berücksichtigen (ältere Frauen haben z.B. andere Ansprüche als Mädchen). Es sollen Kompromisse gefunden werden, um allen Bevölkerungsgruppen und -schichten die gleichen Chancen zur Teilnahme am sozialen Leben zu ermöglichen.

Sicherheit

Die Sicherheit für Frauen ist zu gewährleisten. Dabei sind selbstverständlich nicht nur bereits existierenden Gefahren, sondern auch potentielle Angsträume und das unterschiedliche Sicherheitsempfinden zu berücksichtigen. Hierzu ist es wichtig, Räume möglichst übersichtlich zu gestalten, oder verschiedene Wahlmöglichkeiten zu ermöglichen.

6. Anforderungen an frauengerechter Planung

Die in Kapitel 5 aufgezeigten Leitideen lassen sich in verschiedene Anforderungen für die Praxis der Stadtplanung und Politik „übersetzen“:

► Beteiligung von Frauen und Mädchen bei der Planung

Frauen und Mädchen müssen an der Planung beteiligt werden, da nur in Zusammenarbeit mit den Betroffenen alle Defizite aufgedeckt und die richtigen Lösungen gefunden werden können.

► Stärkere funktionale Mischung in den Stadtteilen

Das größte Defizit aus Frauensicht ist in vielen Wohngebieten immer noch der Mangel an Versorgungs-, Dienstleistungs- oder Arbeitsmöglichkeiten. In einigen Stadtteilen kann dieses Defizit im Nachhinein nicht mehr vollständig behoben werden, aber bei der Planung von neuen Wohngebieten sollte eine stärkere funktionale Mischung angestrebt werden.

► Schaffung von Frauenräumen

Für Frauen bestehen in vielen Stadtteilen nur wenige Freizeitmöglichkeiten, kulturelle Angebote, Treffpunkte oder Begegnungsstätten. Durch Bereitstellung von Räumen (Gemeinschaftsräume in Wohnblöcken, Öffnung von Schulräumen nachmittags oder abends) könnten Frauen Räume für selbstorganisierte Aktivitäten (Café und ähnliches) geöffnet werden.

► Schaffung von Kinderbetreuungsplätzen

Ganztägige wohnungsnaher Kinderbetreuung in einer Kindertagesstätte, einem Kinderhort oder der Schule sind erforderlich, damit Frauen einer (auch evtl. ganztägigen) Erwerbstätigkeit nachgehen können.

► Schaffung von Kinderspielmöglichkeiten

Wichtig sind Spielplätze, die vielfältig nutzbar sind und Naturerfahrung ermöglichen (Abenteuerspielplätze), Raum für Bewegungsspiele (Spielstraßen) aber auch ansprechend gestaltete Bereiche für betreutes Spielen (von Kleinkindern). Möglichkeiten sind z.B. das Öffnen von Schulhöfen am Nachmittag und in den Ferien oder das Einrichten von Spielstraßen. Darüber hinaus sollen auch Räume bereitgestellt werden, in denen sich Kinder bei schlechtem Wetter oder im Winter treffen und spielen können (z.B. Gemeinschaftsräume in Mehrfamilienhäusern).

► Höhere Aufenthaltsqualität auf den Straßen

- Umverteilung des Straßenraums zugunsten der Fußgänger, d.h. schmale Fahrbahn und breite Gehwege
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor allem in Wohngebieten (Tempo 30, verkehrsberuhigte Bereiche)
- Verringerung von Schleichverkehr durch Wohngebiete

► Verbesserung der ÖPNV-Anbindung

Gerade in den Gebieten, in denen aus baulichen oder wirtschaftlichen Gründen keine Versorgungsmöglichkeiten oder Arbeitsplätze eingerichtet werden können, ist eine optimale Bus-Anbindung an die Innenstadt und den Bahnhof dringend notwendig. Aus Frauensicht ist eine Optimierung insbesondere nötig in Bezug auf

- Takt- und Bedienungszeiten
- die Ausstattung der Haltestellen und der Busse / Bahnen.
- regelmäßige Verbindungen auch zu verkehrsschwachen Zeiten (vormittags)
- Ausweitung des ÖPNV-Angebot vor allem abends und nachts (Taxi-Ruf-Service, AST, Nachtexpress)
- Einsatz von Niederflurbussen, da diese von älteren Menschen und Frauen mit Kinderwagen einfacher zu nutzen sind
- Ausstattung der Bushaltestellen mit Sitzgelegenheiten und Wetterschutz

► FußgängerInnenfreundliche Planung

Da Frauen eine Vielzahl ihrer Wege zu Fuß zurücklegen, ist eine fußgänger/innenfreundliche Planung für sie von großer Bedeutung. Dazu gehört vor allem:

- ausreichend breite Bürgersteige, die nicht von parkenden Autos zugestellt sind
- barrierefreie Wege, d.h. Fußwege ohne Absperrgitter für Radfahrer, die auch Barrieren für Kinderwagen sind
- Fußwege ohne Treppen,
- ausreichende viele Quermöglichkeiten an stark befahrenen Straßen, z.B. durch Fußgängerinseln oder –ampeln
- abgesenkte Bordsteine an Stellen, an denen die Straße überquert wird (Kreuzungs- und Einmündungsbereiche)
- kurze Wartezeiten und längere Grünphasen für Fußgänger an Ampeln

► RadfahrerInnenfreundliche Planung

Verbesserungen sind hier vor allem möglich durch

- Bau von Radwegen, Radstreifen
- ausreichende, sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten an ÖPNV- Haltestellen (Bike & Ride) und in der Innenstadt, an Einrichtungen, die von Frauen genutzt werden
- schnelle und sichere Radverbindungen von den Wohngebieten zu den Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätzen
- Öffnung von Sackgassen, Fußwegen, Einbahnstraßen für den Radverkehr

► Einrichtung von Frauenparkplätzen

Frauenparkplätze sollten in ausreichender Zahl auf Parkplätzen und in Parkhäusern vorhanden sein. Damit sich Frauen dort auch abends und nachts sicher fühlen, sollten diese Parkplätze gut beleuchtet, nah an der Ausfahrt bzw. dem Ausgang liegen und möglichst überwacht werden. Außerdem sollten Frauenparkplätze breiter angelegt werden als herkömmliche Stellplätze, damit Kinder problemlos auf die Rückbank gehoben werden können.

► Schaffung von Wahlmöglichkeiten

Für Frauen ist es wichtig, zwischen verschiedenen Wegen oder Orten wählen zu können, um somit einen Ort, den sie als Angstraum empfinden, umgehen zu können.

► Schaffung von überschaubaren Räumen

In Parks, auf Plätzen, und in Wohnsiedlungen ist auf die Überschaubarkeit der Anlagen zu achten. Bei der Planung solcher Räume ist ein Kompromiss zwischen dem städtebaulichen Anspruch und dem Sicherheitsempfinden der Frauen (bzw. aller Menschen) anzustreben

► Ausreichende Beleuchtung

Auf Fuß- und Radwegen, Parkplätzen, in Parkhäusern, an ÖPNV-Haltestellen ist auf eine ausreichende und gleichmäßige Beleuchtung zu achten.

► Transparente Vegetation an Fuß- und Radwegen

Die Umgebung von Fuß- und Radwegen soll nicht zu dicht bepflanzt werden. Durch transparente Vegetation werden der Weg und seine Umgebung überschaubarer.

► Soziale Kontrolle

Wichtige Fuß- und Radverbindungen sollten nicht durch abgelegene, unbewohnte Gebiete gelegt werden. Bei wichtigen Verbindungen ist auf ausreichende Beleuchtung zu achten. Ebenso wichtig ist, dass soziale Kontrolle durch z.B. AnwohnerInnen erfolgen kann, weil in bewohnten Gebieten eher Hilfe erwartet werden kann, als z.B. in Gewerbegebieten.

Frauengerechte Stadtplanung für Innenstadt

Schwelm. (ST) Wie frauen- und behindertengerecht ist die Stadt Schwelm eigentlich gestaltet? Diese Frage stellte die Gleichstellungsbeauftragte Anna Schulte und lud interessierte Bürgerinnen zu einem Stadtrundgang vom Bahnhof bis in die Fußgängerzone ein.

Über dreißig Frauen teils mit Kindern waren gekommen, um sich über die Sachlage zu informieren und konstruktive Kritik loszuwerden. In beratender Funktion gingen Hanspeter Neuburg vom Fachbereich Planung und Frank Sormund vom Fachbereich Verkehrsplanung mit durch die Stadt.

Als erstes wurde der Bahnhof begutachtet. Auch wenn Um- und Ausbaumaßnahmen der Deutschen Bahn bereits feststehen, kamen noch einige Vorschläge hinzu. So monierten die Frauen, dass es auch in Zukunft keine Sitzmöglichkeiten und Toiletten gibt, die aber in Zukunft durch die Sanierung des Bahnhofes geschaffen werden.

Danach ging es auf den Vorplatz, wo besonders die Taktfrequenzen der Busse zu den Abendstunden in der Kritik stand. Zum einen fahren sie zu selten, zum anderen gibt es keine Möglichkeiten, direkt in die Innenstadt, oder nur zur Post zu fahren.

Lob fand die Umgestaltung der Grünflächen vor dem Bahnhof. Der kleine Park sei

wesentlich übersichtlicher und besser beleuchtet, was den Frauen mehr Sicherheit gebe.

Leider setzte bald der Regen ein und die Gruppe wärmte sich bei einer Tasse Kaffee in der Bücherei auf, wo gleich das nächste Manko überdeutlich wurde. Denn auch ein Rollstuhlfahrer war mitgekommen und hatte keine Möglichkeit, sich in der Stadtbücherei vor dem Regen zu schützen.

Im Anschluss überprüfte die Gruppe noch die Geschäfte und Gaststätten. Sie kam zu dem Schluss, dass kaum ein Gebäude kinderwagen- oder rollstuhlgerecht gestaltet ist. Gute Noten bekam lediglich das Kreishaus.

Arbeitsgrundlage für Frauentag im März

Zum Abschluss ging die Gruppe noch in die Gaststätte Mayr, wo es von allen Beteiligten großes Lob für die Aktion gab. „Ich bin sehr zufrieden, und hoffe den Frauen Anregungen gegeben zu haben, sich stärker mit ihren Möglichkeiten in die Planungsfragen einzumischen.“, war auch Gleichstellungsbeauftragte Anna Schulte sehr zufrieden.

Das Ganze wurde dokumentiert und dient als Arbeitsgrundlage der drei Zukunftswerkstätten beim Frauentag am 9. März im Schwelmer Rathaus.

Quelle: Westfälische Rundschau Schwelm, 22.02.2002

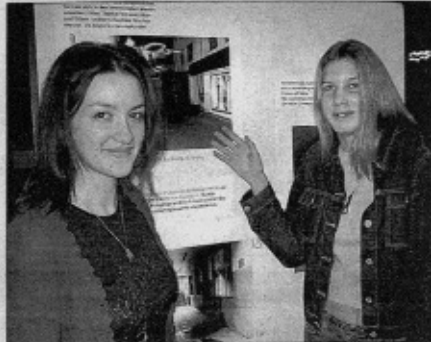
Auf maßgebliche Initiative der städt. Gleichstellungsbeauftragten Anna Schulte:

Ausschuss befasste sich diesmal nur mit Frauenbelangen in der Stadtplanung

Schwelm. (mes) Bisher einmalig in der Geschichte der Kreisstadt war jetzt der Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung (AUS) zu einer Sondersitzung zusammen gekommen, die sich ausschließlich mit dem Thema „Frauenbelange in der Stadtplanung und -entwicklung in Schwelm“ beschäftigte.

Zurückzuführen war die Sitzung auf das maßgebliche Engagement der städtischen Gleichstellungsbeauftragten Anna Schulte. Brandaktuelle Fakten zum Thema waren zuvor bei einem Stadtrundgang gesammelt worden, wobei öffentliche Gebäude, Orte und Geschäfte auf ihre Zweckmäßigkeit im Frauenalltag, mit Kinderwagen oder Rollstuhl, getestet wurden.

Ergebnisse, die maßgeblich mit in die im Rahmen der 6. Schwelmer Frauenwochen abgehaltenen drei „Zukunftswerkstätten“ einflossen, die sich am Wochenende mit den Themen Verkehrsplanung, Stadtentwicklung sowie positiven (Plätze für Frauen) und negativen (Angsträumen) Aufenthaltsorten für Frauen in der Stadt beschäftigt hatten und deren Ergebnis nun auch dem Plenum, AUS-Mitgliedern und über 20 interessierten Bürger/-innen, darge-



Erhielten anerkennenden Applaus für ihr Engagement: Real-schülerinnen Marina Anic (links) und Wiebke Wopersnow.

stellt wurden.

In einem Eingangsreferat klärte Raumplanerin und Uni-Dozentin Doris Reich erst einmal Grundsätzliches, nämlich dass das Alltagsleben der Frauen in einer Stadt ganz anders abläuft als bei Männern. „Frauen bewegen sich innerhalb von Wegketten in einer Stadt“. Sie würden beispielsweise nach der Arbeit oft die Kinder von Schule oder KiTa abholen, zuvor noch einkaufen gehen.

Eine Thematik, die von Marianne Rindermann (Agenda-Gruppe Planung) und Dipl In-

genieurin Susanne Dippel aufgegriffen wurde. Konkret beim Stadtrundgang feststellte und weitere in der Zukunftswerkstatt benannte Mängel wurden aufgezeigt: wenig fußgängerfreundliche Ampelphasen (Kaiser-/Schulstraße), für Rollstühle zu schmale Aufzüge in öffentlichen Gebäuden (beispielsweise dem Rathaus), fehlende Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich (Loh, Winterberg), keine zu festen Taktzeiten eingeplanten rollstuhlgerechte Busse, zu wenig ausgewiesene Radwege.

Als nächstes folgte dann ein Vortrag über die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt mit dem größten Zuspruch. Diplom Verwaltungswirtin Anja Riemann und die 15-jährigen Realschülerinnen Marina Anic und Wiebke Wopersnow zeigten „Angsträume“. Bei Dunkelheit würden sich viele Frauen beim Aufenthalt an unbehaglichen Orten wie dem Bahnhof West, der Himmelstreppe oder im Bereich des menschenleeren Gewerbegebiets generell Fragen, „ob überhaupt jemand die Zivilcourage besäße ihnen zu helfen, falls etwas passiert“.

Meisten Frauen fühlen sich wohl!

Im Anschluss trugen Eva Renate Terboven und Ina Gottschalk dann vor, dass sich die meisten Frauen in Schwelm trotz aller Kritik sehr wohl fühlen, und hier besonders Grünflächen, Fußgänger- und Tempo 30 Zonen schätzen.

Abschließend beschloss der AUS einstimmig, die dargestellten Punkte in der weiteren planerischen Arbeit zu berücksichtigen und diesbezüglich Frauen verstärkt einzubinden und zu beteiligen.

Quelle: Westfälische Rundschau Schwelm, 15.03.2002

SITZUNGSNIEDERSCHRIFT

Gremium		
Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung		
Sitzungsort		
Schwelm, Hauptstr. 14, Sitzungssaal - Zimmer 156/157		
Datum	Beginn	Ende
12.3.2002	17:00 Uhr	19:10 Uhr

A Öffentliche Tagesordnung

A 1 Änderungen in der Schriftführerbestellung

(Nr. 36/02)

Für die ausscheidenden Schriftführer/innen Birgit Fischer, Michael Giersch und Achim Holthaus werden als neue Schriftführer/innen für den Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung Dirk Baumeister, Ulrich Bestian, Norbert Spann und Annette Dember bestellt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig: x
 dafür:
 dagegen:
 Enthaltungen:

A 2 Frauenbelange in der Stadtplanung und -entwicklung in Schwelm (Nr. 35/02)

Zunächst stellt in ihrer Einführung die Gleichstellungsbeauftragte Frau Anna Schulte das Themenspektrum „Frauenbelange in der Stadtplanung und -entwicklung“ vor und berichtet über die 6. Schwelmer Frauenwochen. Insbesondere aus der Veranstaltung am Samstag, 9.3.2002, im Rathaus und aus dem durchgeführten Stadtrundgang und den Zukunftswerkstätten sollen in der Sitzung erste Ergebnisse vorgestellt werden.

Frau Doris Reich, Raumplanerin, Dozentin an der Universität Dortmund, zeigt in ihrem Vortrag Beispiele aus anderen Städten auf, wie Frauen in der Stadtplanung stärker einbezogen werden können (das Manuskript ist dem Protokoll als Anlage beigefügt).

Danach berichtet Frau Marianne Rindermann über den Stadtrundgang am 20.2.2002 und zeigt anhand von Folien u.a. Situationen, wo in Schwelm Zugänge für Behinderte und Kinderwagen nicht vorhanden oder mangelhaft sind (siehe Anlage: Bericht und Protokoll).

Aus den Zukunftswerkstätten berichten:

„Für eine Stadt der kurzen Wege – Mobilität und Verkehrsplanung“
 Dipl.-Ing. Susanne Dippel, Raumplanerin, Autorin der Broschüre „Frauen in der Stadt Schwelm“

„Raum greifen und Platz nehmen! – Angsträume und Räume der Begegnung“
 Anja Riemann, Marina Anic, Wiebke Wopersnow

„Für eine Stadt zum Wohlfühlen, eine Stadt zum Leben! – Stadtentwicklung“
 Eva Renate Terboven und Ina Gottschalk.

(Die einzelnen Berichte über die Zukunftswerkstätten sind dem Protokoll als Anlage beigefügt)

SITZUNGSNIEDERSCHRIFT		
Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung		
Sitzungsort Schwelm, Hauptstr. 14, Sitzungssaal - Zimmer 156/157		
Datum 12.3.2002	Beginn 17:00 Uhr	Ende 19:10 Uhr

Nach eingehender Diskussion und Vorstellung weiterer Planungen, die im Rahmen des „Stadtentwicklungsplanes Schwelm 2020“ für die gesamte Stadt wünschenswert und zukunftsweisend sind, beschließt der Ausschuss folgende Willenserklärung:

Der Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung sieht es als Gemeinschaftsaufgabe an, Frauenbelange in der Stadtentwicklung, in der Bauleitplanung und in der Bewertung einzelner Bauvorhaben verstärkt zu berücksichtigen.

Er wird nach praktischen Möglichkeiten suchen, Frauen in seine Arbeit verstärkt einzubinden und zu beteiligen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig: x
 dafür:
 dagegen:
 Enthaltungen:

A 3 Mitteilungen

In die Anwesenheitsliste zur Sitzung des AUS am 29.1.02 wurde versehentlich Frau Christina Eisenach anstatt Frau Christina Blaurock eingetragen. Dies wurde inzwischen nachträglich korrigiert.

Im Anschluss an die Sitzung erfolgten zum Thema „Frauenbelange in der Stadtplanung und -entwicklung“ noch Meinungsäußerungen von Bürgerinnen und Bürgern.

Unterschriften zu den Seiten 1 bis 4 der Sitzungsniederschrift vom heutigen Tage:


 Herte
 Vorsitzender


 Spann
 Schriftführer

Café zum Thema Stadtentwicklung in der Bücherei Frauen wünschen sich höheres subjektives Sicherheitsgefühl

STICHWORT

Start im Juni 2002

Schwelm. (floh) Barrierefreiheit und ein höheres subjektives Sicherheitsgefühl wünschen sich die Bürgerinnen für ihr Leben in Schwelm: So der Tenor einer Diskussion beim Frauencafé am Mittwochabend in der Stadtbücherei.

- Zum ersten Schwelmer Frauencafé im Juni 2002 an der Brunnenstraße 41 kamen mehr als 100 Besucherinnen - es wurde in den Räumen gleich zu eng.
- Als Stationen der meist multikulturell geprägten Veranstaltungen folgten das Restaurant „Orient“, das Jugendzentrum und aktuell die Stadtbücherei.

Die Ankündigung eines neuen Stadtentwicklungsplanes hatte die Vorlage für die Gesprächsrunde geliefert. Diese kreiste um die Frage, welche Belange Frauen in Schwelm besonders wichtig sind und wo Verbesserungsbedarf besteht. Gleichstellungsbeauftragte Anna Schulte und Bauingenieurin Carola Heissig-Mackmann vom städtischen Fachbereich Planung moderierten.

Zwar hätte sich in den vergangenen Jahren gerade im Bereich "Barrierefreiheit" viel getan, wie Schulte ausführte. Bordsteine in der Stadt seien abgesenkt, Hindernisse an schmalen Durchgängen entfernt worden. Das Rathaus aber sei für Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer oder Gehbehinderte nach wie vor ungeeignet, berichtete sie exemplarisch.

Ein zweiter Schwerpunkt

seien die so genannten Angstträume, wie Susanne Dippel erläuterte. Die Raumplanerin hatte 1996 eine Broschüre erstellt, die die Anliegen von Frauen an die Gestaltung der Stadt zusammenfasste. Nun soll sie gemeinsam mit Bürgerinnen eine Neuauflage erarbeiten. Immer wieder habe sie dabei von Angstträumen gehört - also von Orten im Stadtgebiet, die Frauen wegen Unübersichtlichkeit oder

schlechter Lichtverhältnisse aus Furcht vor Übergriffen meiden: „Da hat sich wenig geändert“, befand Dippel. „Entscheidend ist, dass solche Orte Frauen einschränken, weil sie bestimmte Wege nicht gehen oder Umwege in Kauf nehmen müssen.“ Als Beispiel zeigte sie Bilder aus dem Umfeld der Christuskirche und von S-Bahn-Haltestellen.

Wichtiges Ziel: Bürgerschaft stark einbinden

Um etwas bewegen zu können, wies Frank Sormund vom Fachbereich Planung auf die Wichtigkeit einer Bevölkerungsbeteiligung am Stadtentwicklungsplan hin, ebenso aber auf dessen demokratische Ausrichtung: „Wir möchten, dass die Bürgerschaft stark eingebunden wird. Wir setzen auf Eigeninitiative: Kommen sie mit ihren Wünschen fordernd auf uns zu - weil alle anderen Gruppen, die ihre Interessen durchsetzen wollen, das auch tun werden.“

Quelle: Westfälische Rundschau Schwelm, 09.11.2006

7. Fachbegriffe – kurz erklärt

AST (Anruf-Sammeltaxi)

Das Anruf-Sammeltaxi fährt zu festgelegten Zeiten nach Fahrplan, aber nur nach vorheriger Anmeldung. Der Einstieg erfolgt an Haltestellen.

Buskap

Die Busse halten direkt am Fahrbahnrand, d.h. sie bleiben dabei auf der Fahrbahn stehen. Der Bordstein wird auf 16 cm erhöht, so dass Bordstein und Einstieg auf gleicher Höhe sind. Dies erleichtert insbesondere älteren Menschen, Menschen mit Kinderwagen und RollstuhlfahrerInnen das Einsteigen. Viele Verkehrsbetriebe rüsten auf die hierfür nötigen Niederflrbusse um.

Buskaps bewirken außerdem, dass der Bus schneller wieder im fließenden Verkehr ist als bei einer konventionellen Bushaltestelle (Busbucht).

Frauen-Nacht-Taxi

In einigen Städten wird Frauen die Möglichkeit geboten, in den Abend- und Nachtstunden ein Taxi verbilligt oder zum Preis eines Bus- oder Bahn-Tickets zu benutzen. Den Differenzbetrag, der den Taxiunternehmen entsteht, übernehmen z.T. die Kommunen.

Frauenparkplätze

Besonders gekennzeichnete Parkplätze, die auf einem Parkplatz/ in einem Parkhaus nah am Eingang, gut ausgeleuchtet, übersichtlich und möglichst direkt oder indirekt (über Video) überwacht werden.

Niederflrbusse

Busse, die keinen Treppen-Einstieg haben, sondern deren Unterkannte/Boden sich nur wenig über der Bordsteinkante befindet (Idealfall Buskap) bzw. deren Boden nach dem Halt hydraulisch abgesenkt wird

ÖPNV

Öffentlicher Personen-Nahverkehr, Bus und Bahn, Sammel-Taxi etc.

Verkehrsberuhigter Bereich

In verkehrsberuhigten Bereichen muss Schrittgeschwindigkeit gefahren werden (7 km/h), es gilt das Mischprinzip (alle VerkehrsteilnehmerInnen sind gleichberechtigt), AutofahrerInnen müssen auf FußgängerInnen Rücksicht nehmen, geparkt werden darf nur auf den dafür gekennzeichneten Flächen.

8. Literatur

Nützliche (und meist kostenlose) Broschüren zum Thema:

Frauengerechte Stadtplanung – Wuppertal Papers Nr. 16 Wuppertal, 1994. Ulla Terlinden. Hg.: Wuppertal Institut www.wupperinst.org

Frauen in der Stadt - Stadt für Frauen (2 Hefte)
Dortmund 1996. Stadt Dortmund, Frauenbüro, Südwall 2 -4,

Stadt für Frauen – Stadt zum Leben
Münster 2002. Hg. Frauenbüro Stadt Münster

Städtebauliche Kriterien für eine frauenfreundliche Planung
Nürnberg 1996. Hg.: Stadtplanungsamt Nürnberg

Städtebau für Frauen und Männer, Werkstatt:Praxis, Heft 44,
Bonn 2006. Hg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Gender auf dem Weg in den Mainstream der Stadtentwicklung,
Berlin 2006. Hg.: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Frauen und ÖPNV. - Ein frauenspezifisches Programm für den öffentlichen Personennahverkehr.
Düsseldorf 1995. Heft in der Reihe „Dokumente und Berichte“, Nr. 14. Hg.: Ministerium für die Gleichstellung von Frau und Mann des Landes NRW.

Für eine nachhaltige Verkehrsplanung unter Frauenaspekten
Ludwigshafen, o.J. Hg.: Gleichstellungsstelle Rhein-Pfalz-Kreis. www.frauen-rpk.de

Mobilitätsbedingungen und Mobilitätsanforderungen von Frauen in der Landeshauptstadt Düsseldorf
Düsseldorf 2004. Hg.: Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf

Für eine Stadt ohne Angsträume – Planungsleitfaden für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum
Düsseldorf 1995. Hg.: ILS NRW im Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung NRW