

Antrag 14/I/2021 Jusos LDK
Feministische Stadtplanung: Eine Stadt für Alle!

Beschluss:

Einige Menschen nutzen den Raum in unseren Städten mehr und andere weniger. Bei feministischer Stadtplanung ("Gender Planning") geht es darum, den Lebensraum an die Bedürfnisse der Menschen anzupassen, die in ihm leben. Stadtplanung wurde lange Zeit für Männer von Männern gemacht, wodurch die Bedürfnisse des Großteiles der Nutzer*innen kaum berücksichtigt wurden. Durch eine Stadtplanung, die sich stärker an den Bedürfnissen von FLINT* Personen (Frauen, Lesben, inter, nicht-binär, trans) orientiert, kann man dafür sorgen, dass sich alle Personen im öffentlichen Raum wohl fühlen. Die Kinderrechtsorganisation Plan International hat Anfang 2020 die "Safer City Maps" ins Leben gerufen. Hierbei konnten zwei Monate lang FLINT* Personen ihre Erlebnisse auf einer Online-Karte vermerken, mit dem Ziel, sichtbar zu machen wo und wie unsicher sich FLINT* Personen im städtischen Raum fühlen. Diese Übersicht zeigt, dass wir in Berlin einen weiten Weg vor uns haben, um den Stadtraum für alle Menschen fair und sicher zu gestalten.

Flächennutzung

Die Art und Weise der Nutzung von Boden oder auch Flächen auf dem Gebiet des Landes Berlin wird in Übereinstimmung mit dem Baugesetzbuch im Flächennutzungsplan des Landes Berlin beschrieben und vorgegeben. Der **Flächennutzungsplan** ist ein unter Beteiligung der Öffentlichkeit erstelltes und parlamentarisch legitimiertes **Planungsinstrument** und schafft die Voraussetzungen für die langfristige Daseinsvorsorge im gesamten Stadtgebiet Berlins.

Konkret gibt der Flächennutzungsplan die beabsichtigten städtebaulichen Entwicklungen vor, die sich aus den voraussehbaren Bedürfnissen ergeben. Gemeinden, Behörden und Bezirken dient er hierbei als bindende Vorgabe bei der Erstellung ihrer Bebauungspläne, da aus ihm direkt keine rechtlichen Konsequenzen folgen. Die behördlichen Bebauungspläne entstehen immer unter Einbezug der Öffentlichkeit.

Grundlegend wird in den Plänen zwischen bebauten und unbebauten Flächen, gemischten, gewerblichen und Sonderbauflächen sowie Flächen für Einrichtungen des Gemeinbedarfs und der Ver- und Entsorgung sowie Verkehrswegen unterschieden.

Bei der Erstellung des Berliner Flächennutzungsplans werden darüber hinaus **strategische Planungsziele** verfolgt, die einer Nutzung der Standortvorteile der Metropole Berlin und einer nachhaltigen und klimagerechten Stadtentwicklung Rechnung tragen sollen. So ist es das Ziel, bestehenden Wohnraum im bebauten Stadtgebiet zu sichern und behutsam zu ergänzen, Arbeitsplätze in Bereichen guter öffentlicher Verkehrserschließung zu fördern, Freiräume und Grünflächen zu sichern, übergeordnete Gemeinbedarfs-Orte zu stärken und den öffentlichen Verkehr auszubauen sowie den Wirtschaftsverkehr in das Stadtgefüge zu integrieren.

Grundlegendes Problem einer jeden Betrachtung der Flächennutzungspläne bzw. einer Auswertung der Flächennutzungs- und Bebauungspläne ist, dass es zu diesen keine zugänglichen Daten gibt, die auf genderspezifische Aspekte eingehen und die die Nutzung der einzelnen Flächen durch verschiedene gesellschaftliche Gruppe darstellen.

Auffällig ist außerdem, dass die Sicherheit von FLINT* Personen, sowie Aspekte der Barrierefreiheit, keine besondere Beachtung im Rahmen der Erstellung der Flächennutzungspläne finden, da diese nur sehr undifferenziert von „Flächen für Einrichtungen des Gemeinbedarfs“ sprechen. Darüber hinaus werden diese Aspekte auch nicht in den strategischen Planungszielen mitgedacht, weshalb sie auch bei der weiteren Ausgestaltung der ausgeschriebenen Flächen keine Rolle spielen.

Wir fordern:

- Die Einführung eines Beteiligungsverfahrens zu der Erstellung der Bebauungspläne, durch welches sichergestellt werden muss, dass die bezirklichen Frauen-, Gleichstellungs- und Seniorenbeauftragten, sowie Frauenhäuser und Jugendämter eingebunden werden und Einfluss auf die Ausgestaltung der Bebauungspläne nehmen können.
- Die Aufnahme der Aspekte der Barrierefreiheit, der Sicherheit von FLINT* Personen sowie der Repräsentation verschiedener Gruppen im städtischen Sozialgefüge in die Reihe der strategischen Planungsziele.
- Die Entwicklung eines Konzeptes zur Stärkung der Anliegen und Bedürfnisse von FLINT* Personen im Rahmen der Bauleitplanung bei gleichzeitiger Beachtung der bezirklichen Autonomie.
- Die paritätische Besetzung von Jurys in städtebaulichen Wettbewerben und architektonischen Wettbewerbsverfahren. Außerdem müssen weiblich geführte Architekturbüros oder Wettbewerbsvorschläge, an denen FLINT* Architekt*innen mitgewirkt haben, bei der Vorauswahl paritätisch berücksichtigt werden.

Öffentliche Nutzflächen

Die Gestaltung des öffentlichen Raums beeinflusst dessen Nutzbarkeit durch verschiedene Interessensgruppen und damit deren Alltag erheblich und hat daher so zu erfolgen, dass möglichst unterschiedliche Nutzungsansprüche erfüllt werden können. Im Folgenden wird besonders auf öffentliche Freiflächen eingegangen. Dies schließt **öffentliche Straßenräume, öffentliche Plätze, öffentliche Parkanlagen und weitere Freiflächen**, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, ein.

Unabhängig von Mobilitätsansprüchen und der vorausgehenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung sollen hier besonders Detaillösungen betrachtet werden (Aufenthalts- und Nutzungsqualität), die spezifischen Zielgruppen den Alltag erleichtern können und somit Inklusion fördern. Obwohl Berlin bereits seit 2002 Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung auf der Agenda hat und der Fachfrauenbeirat schon in einige Projekte miteinbezogen wird, gilt es jetzt Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung von Einzelprojekten flächendeckend auf den öffentlichen Raum anzuwenden.

Der öffentliche Raum nimmt sowohl eine Kompensations- als auch Integrationsfunktion ein. Die **Kompensationsfunktion** soll soziales und sozioökonomisches Ungleichgewicht kompensieren. Dies erfolgt beispielsweise dadurch, dass Personen, denen kein Garten zur Verfügung steht, eine Freifläche für Sport, Spiel und Bewegung angeboten wird. Durch die Corona-Krise wird deutlich, wie wichtig diese Funktion des öffentlichen Raums ist, da viele private Einrichtungen nicht mehr zugänglich sind. Die Bedeutung öffentlicher Spielplätze für Kinder und Familien wächst mit der Schließung von Kitas und Schulen. Durch die Schließung von Konsumstätten, wie Restaurants und Bars oder Sportzentren, Fitnessstudios und Schwimmbädern ist der Druck auf das Angebot des öffentlichen Raums zusätzlich gewachsen. Häufig finden FLINT* Personen in solchen privaten Aufenthaltsstätten besonderen Schutz. So bietet die Berliner Bar und Clubszene für viele FLINT* Personen „safe spaces“, die der öffentliche Raum so nicht bietet. Ein weiteres durch die Corona-Krise verstärktes Problem, für das die Kompensationsfunktion des öffentlichen Raums ein Teil der Lösung darstellen könnte, ist häusliche Gewalt. Viele Menschen erfahren in Berlin und Deutschland häusliche Gewalt, davon sind vor allem Kinder und FLINT* Personen betroffen. Frauen stellen 81% der Opfer dieser Form von Gewalt dar. Wenn Schulen, Kitas und Freizeiteinrichtungen geschlossen sind und die Arbeit aus dem Homeoffice stattfindet, können Betroffene aus schwierigen oder bedrohlichen Situationen Zuhause schlechter entkommen. Wenn der öffentliche Raum jedoch so gestaltet ist, dass Menschen hier Zuflucht finden und Kontakt zu anderen Personen aufnehmen, können Risikosituationen teilweise reduziert werden.

Die **Integrationsfunktion** geht weiter als das bloße Angebot der Fläche und soll so gedacht werden, dass die Gestaltung möglichst viele Ziel- und Interessensgruppen im öffentlichen Raum integriert. Dafür müssen öffentliche Räume angstfrei (subjektiv als auch objektiv sicher), barrierefrei und möglichst divers nutzbar, gestaltet sein.

Um **subjektive Sicherheit** im öffentlichen Raum zu fördern, soll eine Verminderung von Angsträumen angestrebt werden. Durch die Adressierung physischer (bspw. Einsehbarkeit, Beleuchtung), sozialer (bspw. Anwesenheit unterschiedlicher Nutzer*innengruppen) und persönlicher Faktoren (bspw. Eigene Erfahrungen) kann gewünschte soziale Kontrolle, gute Orientierung und Einsehbarkeit gefördert werden und so das Sicherheitsgefühl gesteigert werden. Im Jahr 2019 wurden in Berlin 910 Fälle der Vergewaltigung, sexueller Nötigung und sexueller Übergriffe erfasst, wobei die Dunkelziffer deutlich höher ist. FLINT* Personen stellen den größten Anteil der Opfer dieser Formen von Gewalt dar. Daher muss nicht nur das subjektive Sicherheitsgefühl gesteigert werden, sondern muss faktisch dafür Sorge getragen werden, dass Berlins Straßenräume sicherer werden. Wir fordern eine strukturierte Analyse darüber, an welchen Orten besonders häufig sexualisierte Gewalttaten stattfinden, besonders gegenüber FLINT* Personen. Auf der Internetseite "Safer Cities Map" können FLINT* Personen eintragen, an welchen Orten ihnen übergriffiges Verhalten widerfährt. Bereits hier lassen sich Ballungsräume erkennen. Eine gezielte Erhebung von Daten in diese Richtung würde daher problematische Orte hervorheben, an denen dann gezielte Maßnahmen getroffen werden können, wie beispielsweise Sicherheitspersonal.

Barrierefreiheit als Kriterium für die Gestaltung von öffentlichen Räumen betrifft nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen, sondern ebenso Personen mit Besorgungs- und Betreuungsaufgaben (bspw. Kinderwagen). Die Erschließung und Zugänglichkeit von Wegen und Aufenthaltsorten für hiervon betroffene Menschen muss daher im öffentlichen Raum gewährleistet sein. Daher fordern wir eine barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Aufenthaltsorten an öffentlichen Plätzen und Parks sowie barrierefreie Straßenräume. Dies bedeutet nicht nur die Mobilität zu steigern, sondern die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität von öffentlichem Raum zu garantieren. Ziel ist es, den Aufenthalts- und Mobilitätsradius aller Interessensgruppen zu erweitern.

Diversität in der Nutzungsmöglichkeit öffentlicher Flächen soll gewährleisten, dass die Interessen von FLINT* Personen und anderen diskriminierten Gruppen in der Gestaltung des öffentlichen Raums berücksichtigt werden. Der öffentliche Raum soll die Interessen aller Zielgruppen gleichermaßen abbilden. So haben Kinder und Jugendliche häufig ein ausgeprägteres Spiel-, Bewegungs- und Kommunikationsbedürfnis, welches häufig mit Lärm einhergeht, während andere Gruppen ein Rückzugs- und Ruhebedürfnis haben. Patriarchale Gesellschaftsstruktur und Erziehung führt dazu, dass sich Mädchen und FLINT* Personen im öffentlichen Raum häufig unwohler fühlen als andere Gruppen. Eine andere Strukturierung öffentlicher Räume, z.B. in Form von in kleinere Bereiche unterteilter Parkanlagen, hat gezeigt, dass sich dadurch nicht nur die Anzahl von Mädchen und FLINT* Personen im öffentlichen Raum (bspw. Parkanlagen, Sportplätze, Spielplätze), sondern auch die Zahl diverser „informeller Aktivitäten“ anderer Nutzer*innengruppen steigert. Dies zeigt, dass neben FLINT* Personen und Mädchen ebenso andere Interessensgruppen von Gender Mainstreaming in der Stadtplanung profitieren.

Öffentliche Straßenräume beinhalten Fußgängerzonen, Einkaufsstraßen, Haupt- und Nebenstraßen, wobei der Fokus bei der Betrachtung öffentlicher Räume nicht auf Mobilität, sondern Aufenthalts- und Nutzungsqualität liegt. Der Fokus bei der Betrachtung öffentlicher Plätze liegt hier besonders auf öffentlichen Plätzen im Straßenraum.

Typische Methoden, um subjektiv sichere Straßen und öffentliche Plätze zu gestalten sind die klare Abgrenzung von öffentlichen und privaten Räumen, Belebung der Straße durch Erdgeschossnutzung und Fenster von Wohn- und Geschäftsgebäuden ausgerichtet zum Straßenraum (social eyes). Außerdem verbessert eine breitere Gestaltung von Fuß- und Gehwegen nicht nur die Mobilität, sondern auch das Sicherheitsgefühl, da Abstand gehalten werden kann und man nicht der direkten Konfrontation mit entgegenkommenden Personen ausgesetzt ist. Öffentliche Plätze sollen eine Integrationswirkung ausstrahlen und sind flexibel und nutzungs offen zu gestalten. Dazu tragen Sicherheitsgefühl, eine gute Orientierung und Übersichtlichkeit und Barrierefreiheit bei. Wir fordern, dass diese Kriterien standardmäßig bei Neubau- und Umbauprojekten verbindlich erfüllt werden müssen.

Öffentliche Parkanlagen schließen freie Flächen, Sportplätze sowie Spielplätze mit ein. Außerdem können einige hier vorgebrachte Probleme und Detaillösungen auch auf Naherholungsgebiete und Kleingartenkolonien angewandt werden. Es gibt eine Vielzahl an Faktoren, die bei der Planung dieser Flächen berücksichtigt werden sollten. Darunter fallen beispielsweise die räumliche Struktur, Sicherheitsgefühl, Aktivitätsspektrum unterschiedlicher Nutzer*innen und empfehlenswerte Rahmenbedingungen.

Die räumliche Struktur muss ein differenziertes Raumkonzept sein mit funktionalisierten Zonen, die nutzungsoffen und vielseitig nutzbar und durch ein klares Wegenetz verbunden sind. Durch die Gliederung in Teilräume nehmen sowohl mehr Mädchen und FLINT* Personen am Leben in öffentlichen Parkanlagen teil als auch andere diskriminierte Gruppen. Die Gliederung in Teilräume kann durch die Ausgestaltung von Grenzen und optischen Anlaufpunkten wie Sitzmöbeln, Sport- oder Spielgeräten erfolgen. Wir fordern, dass besonders Fitnessanlagen und Sportplätze gezielt für FLINT* Personen bereitgestellt werden und auch deutlich so markiert werden.

Für das **Sicherheitsgefühl** ist eine gute Orientierung und Einsehbarkeit, die mit sozialer Kontrolle einhergeht, obligatorisch. Damit dies auch in der Dämmerung oder bei Dunkelheit gewährleistet ist, muss genügend Beleuchtung garantiert sein. Besonders Frauen leiden unter der Angst vor Übergriffen und können so nicht das volle Aktivitätsspektrum ausschöpfen. Beispielsweise nutzen weniger Frauen die Abendstunden, um im Park joggen zu gehen, wenn dieser nur schlecht beleuchtet ist. Daher fordern wir die Erarbeitung einer Beleuchtungsstrategie für Parkanlagen und Naherholungsgebiete, die sowohl Angsträume beseitigt, als auch die Umwelt schützt. Außerdem verhindert eine ausreichende Ausstattung mit Sanitäranlagen und gute Zugänglichkeit von Toiletten, dass besonders Mädchen und FLINT* Personen, sich für den Toilettengang in dunkle und schlecht einsehbare Ecken zurückziehen müssen. Deshalb wird im gesamten öffentlichen Raum der barrierefreie Zugang zu Toiletten gefordert. Diese Forderung geht damit einher, dass bei der Planung öffentlicher Toiletten mehr Fläche für Toiletten für FLINT* Personen bereitgestellt wird, da diese mehr auf die Nutzung öffentlicher Toiletten angewiesen sind. Wir fordern, dass im Rahmen einer Kampagne der Stadt Berlin außerdem ein Modell ähnlich dem Konzept "Die Netten Toiletten" eingeführt wird. Hier können Gaststätten einheitliche Sticker an ihren Türen anbringen, die signalisieren, dass dort die Toilette genutzt werden kann. Des Weiteren fordern wir, dass FLINT* Personen nicht weiterhin durch kostenpflichtige Toiletten diskriminiert werden, wenn Männertoiletten kostenlos bereitgestellt werden. Männertoiletten müssen ebenso wie Toiletten für FLINT* Personen mit Wickeltischen ausgestattet werden. Auch ist zu gewährleisten, dass geschlechtsneutrale Toiletten bereitgestellt werden, um nicht-binären Personen einen sicheren Raum für den Toilettengang zur Verfügung zu stellen. Um der Umsetzung dieser Forderungen Sorge zu tragen, fordern wir abschließend, dass öffentliche Toiletten auch an hoch frequentierten Räumen staatlich gemanagt werden.

Öffentliche Parkanlagen sollen ein breites Spektrum an Aktivitäten bieten. Ein diverses Angebot von Spielmöglichkeiten, wie wegbegleitende und integrative Spielgeräte und Sportmöglichkeiten, wie offen und multifunktional angeordnete Ballspielflächen, soll zur Verfügung stehen. Dies bedeutet, dass Spielgeräte zum einen den Nutzungsanspruch von Mädchen erfüllen und zum anderen gegendert sind, damit sich diese ebenso angesprochen fühlen wie Jungen (Beispiel: Pirat*innenschiff). Teilbereiche sind möglichst in Sichtbeziehung anzuordnen, besonders Hauptaufenthaltsorte von Mädchen sollen gut einsehbar sein. Neben einem breiten Aktivitätsspektrum sollen auch Rückzugsbereiche vorhanden sein. Wir fordern die Umsetzung dieser nutzer*innenspezifischen Gestaltungsrichtlinien bei einer Umgestaltung oder Neugestaltung von Parkanlagen zusätzlich zu der Partizipation von Bürger*innen auf Bezirksebene im Planungsprozess.

Berlin hat im Bereich Gender Mainstreaming schon viele Pilotprojekte erfolgreich umsetzen können, die beispielsweise in dem Handbuch „Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung“ von 2011 vorgestellt werden. Obwohl dieses Handbuch einige sehr relevante Aspekte von Gender Planning enthält, ist die Umsetzung dieser Leitlinie bisher nicht verbindlich. Wir fordern daher ein auf Grundlage dieses Handbuches ausgearbeitetes Leitbild zu Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung, das von den Bezirken bei Neubauprojekten verbindlich anzuwenden ist und tiefer geht als die seit 2005 anzuwendende „Gender-Checkliste“. Da auf Bezirksebene die Ausführung und Detaillösungen für neue Bauvorhaben beschlossen werden, muss zudem

gewährleistet werden, dass hier Bürger*innen aktiv im Planungsprozess partizipieren und ihre Nutzungsansprüche einbringen können.

Wir fordern:

- Eine strukturierte Datenerhebung und -analyse darüber, an welchen Orten besonders häufig sexualisierte Gewalttaten stattfinden, besonders gegenüber FLINT* Personen
- Barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Aufenthaltsorten an öffentlichen Plätzen und Parks sowie barrierefreie Straßenräume
- Klare Abgrenzung von öffentlichen und privaten Räumen, Belebung der Straße durch Erdgeschossnutzung und Fenster von Wohn- und Geschäftsgebäuden ausgerichtet zum Straßenraum (social eyes), um die subjektive Sicherheit zu erhöhen
- Nutzungsoffene und flexibel gestaltete öffentliche Plätze, die eine Integrationswirkung ausstrahlen
- Fitnessanlagen und Sportplätze, die gezielt für FLINT* Personen bereitgestellt werden und auch deutlich als solche markiert sind
- Ausreichende Beleuchtung von öffentlichen Plätzen, Straßenräumen, Parkanlagen und Naherholungsgebieten
- Toiletten im öffentlichen Raum
 - Im gesamten öffentlichen Raum barrierefreien Zugang zu Toiletten
 - Bei der Planung öffentlicher Toiletten mehr Fläche für Toiletten für FLINT* Personen, da diese mehr auf die Nutzung öffentlicher Toiletten angewiesen sind
 - Eine Kampagne der Stadt Berlin, die ein Modell ähnlich dem Konzept “Die netten Toiletten” einführt, bei dem Gaststätten einheitliche Sticker an ihren Türen anbringen können, die signalisieren, dass bei diesen die Toilette genutzt werden kann
 - und im Gegenzug eine geringfügige Aufwandsentschädigung erhalten
 - Die kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Toiletten für FLINT* Personen, wenn Männertoiletten kostenlos bereitgestellt werden
 - Die Ausstattung von Männertoiletten mit Wickeltischen
 - Die Bereitstellung von geschlechtsneutralen Toiletten, um nicht-binären Personen einen sicheren Raum für den Toilettengang zur Verfügung zu stellen
 - Das staatliche Management von öffentlichen Toiletten, um die vorausgehenden Forderungen kontrolliert umsetzen zu können
- Öffentliche Parkanlagen, die ein breites Aktivitätsspektrum bedienen bzgl. Spiel- und Sportmöglichkeiten abbilden und die Unterteilung von Parkanlagen in viele Teilbereiche, die in einer übersichtlichen Wegevernetzung und Sichtbeziehung angeordnet sind
- Ein ausgearbeitetes Leitbild zu Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung auf Landesebene, das von den Bezirken bei Neubauprojekten verbindlich anzuwenden ist und tiefer geht als die seit 2005 anzuwendende „Gender-Checkliste“
- Die aktive Partizipation und das Vortragen von Nutzungsansprüchen von Bürger*innen im Planungsprozess von Bauvorhaben auf Bezirksebene

Mobilität

Mobilität bedeutet die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Schon aus einem demokratischen Anspruch heraus muss sie allen zugänglich sein und ist Teil einer sozialen Daseinsvorsorge.

In Berlin werden, sowie in nahezu allen Städten, Verkehrs- und Mobilitätsdaten nicht nach Geschlecht differenziert. Eine Bundesweite vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie aber zeigt, noch immer legen Männer weniger und dafür längere Strecken zurück, Frauen hingegen viele kurze Wege. Im Bundesverkehrsministerium kann man mit diesen Daten allerdings offenbar nur wenig anfangen. Diese Daten erfahren scheinbar keine Berücksichtigung vom Bundesverkehrsministerium. Deutschland hatte bisher noch nie eine Bundesverkehrsministerin. 2019 startete das Bundesverkehrsministerium eine Kampagne, in der sich Frauen in Fahrradhelm und Spitzenunterwäsche auf einem Bett räkeln. Das ist das Gegenteil von feministischer Verkehrspolitik.

Es müssen ausreichend geschlechtsspezifische **Verkehrs- und Mobilitätsdaten** erfasst werden, denn diese Informationen sind entscheidend um ein Verkehrssystem zu planen, das allen gleichermaßen dient. Die Wege von FLINT* Personen sind deutlich komplizierter als die von Männern. Während sie in der Regel und häufig mit dem Auto ihren Arbeitsweg zurücklegen, also morgens in die Stadt und abends wieder hinausfahren, umfasst der Alltag von FLINT* Personen meist viele kurze Wegstrecken. Teilzeitbeschäftigung ist ein überwiegend weibliches Phänomen und FLINT* Personen erledigen 75% der weltweiten Care-Arbeit. Das beeinflusst ihre Bedürfnisse bei der Fortbewegung. FLINT* Personen gehen im Allgemeinen weiter und länger zu Fuß. Zum Teil wegen ihrer Care-Aufgaben, aber auch, weil sie im Durchschnitt ärmer sind und seltener ein eigenes Auto besitzen.

Zu Fuß Gehende sind die am wenigsten geschützten und langsamsten Verkehrsteilnehmer. FLINT* Personen haben durchschnittlich weniger Zeit und haben als zu Fuß gehende auch noch die längsten Wege. Eine Planung, die sich auf den Autoverkehr fokussiert und Fußgängerwege lediglich um diesen herum baut, führt zu räumlicher Diskriminierung und Zeitenteignung. Zu Fuß gehende brauchen direkte und durchgehende Wege und mehr Querungsmöglichkeiten an von Autos dominierten Straßen. Die Wege von Zu Fuß Gehenden dürfen bei der Planung nicht hinter anderen Verkehrsteilnehmern anstehen, sondern müssen vorrangig beachtet werden. Um zu verhindern, dass die Wege der Fußgänger*innen durch Falschparker*innen gefährdet oder behindert werden, müssen diese verstärkt geschützt werden, weshalb wir eine erhöhte Kontrolle und Ahndung von Parksündern, vor allem rund um Wohngebiete, Kitas, Einkaufsläden, Schulen und Krankenhäusern fordern. Wo ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer*innen möglich, sollen bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Falschparker*innen getroffen werden. Andernfalls werden bestehende Ungleichheiten verstärkt. Ampelzeiten für Fußgänger*innen sind, wo dies notwendig ist, zu verlängern, um denjenigen Zeit zu geben, die dem Tempo der Stadt nicht schritthalten können. Die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden sind bei der Ampelschaltung vorrangig mit denen von Autofahrer*innen zu werten.

Flächengerechtigkeit bedeutet auch breitere Gehwege. Sie sind besonders wichtig für jene, die mit einem Kinderwagen oder weiteren Kindern unterwegs sind, einen Rollstuhl oder Rollator benutzen. Bei der Planung von neuen Wegen muss außerdem auf sichere Bodenbeläge geachtet werden. Pflastersteine mögen zwar schön aussehen, aber sie erschweren vielen, insbesondere älteren Menschen, die auf Gehhilfen angewiesen sind, den Alltag.

Barrierefreiheit kommt bei der Stadtplanung stets gleich mehreren Gruppen zugute. So sind abgeflachte Bordsteinkanten für Rollstuhlfahrer*innen, für Ältere und für Menschen, die mit Kinderwagen unterwegs sind, wichtig. Treppen dürfen keine Fortbewegungshindernisse darstellen und müssen um Rampen ergänzt werden. Auch bei Baustellenführungen muss auf barrierefreie Wege geachtet werden. Damit Wege von allen Menschen genutzt werden können, sind Orientierungshilfen, vorrangig an besonders gefährlichen Stellen, zu erbauen und bei zukünftigen Bauplanungen stets zu integrieren.

Zu Fuß Gehende brauchen einen besonderen Schutz, denn sie sind im Straßenverkehr die Verletzbarsten. Ausreichende Beleuchtung an allen Gehwegen verbessert nicht nur das Sicherheitsgefühl von FLINT* Personen und allen, die auf der Straße Opfer von Übergriffen werden, sondern beugen auch Unfälle vor. Bei der Planung von Gehwegen sollte zukünftig darauf geachtet werden, dass diese durch belebte Gegenden führen. Die „dunkle, abgelegene Gasse“ ist für viele, insbesondere FLINT* Personen, keine Alternative und somit kein angemessener Fußgängerweg. Zu Fuß Gehende brauchen auch einen besonderen Wetterschutz, in Form von funktionierender Entwässerung und Sonnenschutz. Mehr Bäume und weniger versiegelte Flächen in der Stadt haben dabei gleich mehrere Nutzen. Beim Schneeräumen sind Fußwege zu priorisieren.

Die wenigen verfügbaren Daten zur Nutzung des **Öffentlichen Personennahverkehrs** zeigen, dass dieser überwiegend von FLINT* Personen genutzt wird. In Frankreich etwas sind zwei Drittel der Fahrgäste im ÖPNV FLINT* Personen. Politische Entscheidungen, die das Autofahren gegenüber dem ÖPNV attraktiver und günstiger machen, treffe somit vor allem FLINT* Personen. Obwohl die meisten Fahrgäste in Bussen FLINT* Personen sind, entsprechen ihre Fahrpläne dagegen meist den Bedürfnissen von Männern. Wie in vielen Städten ist auch das Berliner Verkehrsnetz eher strahlenförmig aufgebaut und entspricht somit nicht den Bedürfnissen von Frauen* mit ihren vielen, kurzen Wegen. Orthogonal verlaufende Buslinien, also wie ein „Spinnennetz“, werden diesen eher gerecht und sind daher anzustreben. Auch an weniger stark frequentierten Orten müssen Busse fahren, Dort sind vermehrt Kleinbusse einzusetzen.

Bei der Auswahl von Bushaltestellen ist besonders auf die Nähe zu Kindergärten, Schulen, Supermärkten, Apotheken und Krankenhäusern zu achten. Haltestellen sollten vorzugsweise an belebten Orten, Gebäuden und Eingängen liegen. Wichtige Kriterien für Haltestellen sind, dass sie hell, einsehbar, sicher und wettergeschützt sind.

Während der Nachtstunden fordern wir flexible Haltemöglichkeiten. So können längere Fußwege vermieden werden. Im öffentlichen Raum fühlen sich FLINT* Personen vor allem nachts unsicherer als Männer, was zur Einschränkung der Mobilität von FLINT* Personen führt. Fast jede zweite Frau fühlt sich nachts sowohl in Bussen und Bahnen unsicher, daher fordern wir zusätzlich den Einsatz von Nachttaxen für FLINT* Personen. FLINT* Personen sollen in Berlin zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr bei jeder Taxifahrt einen städtischen Zuschlag erhalten. Vorbildcharakter hat München, wo es dieses Angebot bereits gibt. Eine enge Zusammenarbeit der Stadt Berlin mit den Taxiunternehmen ist eine wichtige Voraussetzung zur erfolgreichen Umsetzung des Projekts. Die Anstellung weiblicher Taxifahrer*innen ist zu fördern, ein Konzept für sichere Taxifahrten für FLINT* Personen zu erarbeiten.

Berlins S- und U-Bahnstationen sind noch immer nicht alle **barrierefrei**. Aktuell sind bei der U-Bahn rund 80 Prozent der Bahnhöfe mit Aufzügen ausgestattet. Bei der S-Bahn sind innerhalb Berlins mehr als 93 Prozent der Haltestellen barrierefrei. Wir fordern 100% bis 2025 und unterstützen das Pilotprojekt Mobilitätsgarantie, welches bei Ausfall von Fahrstühlen oder da, wo sie noch nicht vorhanden sind, mit einem Shuttle Service aushelfen soll.

Bei der zukünftigen Planung von weiteren U- und S-Bahnstationen und -linien sind geschlechtsspezifische Unterschiede bei der Fortbewegung zu beachten. Bestehende Haltestellen sind sicherer und attraktiver zu gestalten. Wir fordern an allen Stationen eine ausreichende Beleuchtung und digitale Anzeigetafeln. Außerdem eine stärkere Präsenz von Personal, vor allem in den Nachtstunden.

Weiter fordern wir in Berlins Bahnen und Bussen die verstärkte Kontrolle und Durchsetzung des Alkoholverbots. Alkoholkonsum mindert die Impulskontrolle von Menschen und trägt somit erheblich zur Entstehung von Bedrohungssituationen bei. Der Konsum von Alkohol im ÖPNV macht diesen für jene unattraktiver, die auf ihn im Alltag angewiesen sind und trägt zu dessen Verschmutzung bei. Das Verbot muss konsequent kontrolliert werden.

Nicht zuletzt hat die Corona-Krise gezeigt, wie wichtig der **Fahrradverkehr** in Berlin ist, wenn die Nutzung des ÖPNV wegfällt. 40% der FLINT* Personen benutzen das Fahrrad täglich bzw. mehrmals die Woche. Die Zahl der Fahrradfahrer*innen weiter an und muss dementsprechend auch noch mehr in den Fokus der Berliner Verkehrspolitik rücken. Während die Anzahl der Pkw in Berlin weiter steigt, ist Studien zufolge lediglich ein Drittel der derzeit 1,2 Mio. Autos wirklich nötig, um die Bedürfnisse der Berliner*innen zu erfüllen. Mit dem Mobilitätsgesetz haben wir 2018 in Berlin bereits einen guten Schritt in die richtige Richtung getätigt, jedoch spielt die Gleichstellung der Geschlechter nur minimal eine Rolle. Fahrradfahrer*innen sind mitunter die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer*innen und bedürfen besonderen Schutz. Am häufigsten wird das Rad von FLINT* Personen für kurze Erledigungen bzw. zum Einkaufen genutzt. Um dies mit dem Fahrrad sicher erledigen zu können, benötigen wir eine bessere räumliche Trennung zwischen Radfahrer*innen, PKW-Fahrer*innen und Fußgänger*innen im vorhandenen Verkehrsraum. Vom Straßenverkehr abgegrenzte und farblich markierte Fahrradwege müssen konsequent und bezirksübergreifend umgesetzt werden.

Um die Nutzung des Fahrrads für die täglichen Erledigungen attraktiver zu gestalten, benötigen wir ausreichend sichere, gut beleuchtete und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen vor allem bei Kitas, Kindergärten, Schulen, Einkaufsläden, Apotheken und Krankenhäuser. In besonders belebten Bereichen der Stadt fordern wir mehr finanzielle Mittel der Bezirke für die Planung von Fahrradparkhäusern. Um die Sicherheit der Nutzer*innen zu gewährleisten, müssen Fahrradparkhäuser mit ausreichend erreichbaren Alarmknöpfen ausgestattet werden.

Mit dem Ziel, die Parkplatzsituation an die wachsende Anzahl von - vor allem bei jungen Familien beliebten - Lastenrädern anzupassen, fordern wir die verpflichtende Installation von Lastenradparkplätzen überall dort, wo bereits Parkplätze vorhanden sind. Außerdem fordern wir bei der zukünftigen Planung von Radwegen und Fahrradparkplätzen die Berücksichtigung von E-Fahrrädern und Sonderbau-Fahrrädern. Sowohl Handfahrräder, Rollstuhlfahrräder und Dreirad-Fahrräder benötigen oft mehr Platz auf den Straßen und Parkplätzen. Vor allem rund um Einkaufsläden, Apotheken und Krankenhäuser, als auch Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen gilt dies verstärkt zu berücksichtigen.

Um die sichere Fortbewegung und Teilhabe aller am Straßenverkehr zu gewährleisten, fordern wir ein allgemeines Tempolimit von 30km/h in Berlins Innenstadt.

Zum **motorisierten Individualverkehr** gehören sowohl Pkw und Krafträder als auch Mietfahrzeuge, Carsharing und Taxis. Der MIV ist trotz aller mit ihm einhergehender Probleme aktuell vor allem in Bezirken von Bedeutung, in denen tägliche Besorgungen nicht oder nur sehr schwer zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden können und viele Menschen leben, die auf den MIV als Fortbewegungsmittel angewiesen sind. Um jedoch zu ermitteln, wer wirklich auf den MIV angewiesen ist und wie er genutzt wird, fehlen Studien über die tatsächliche, nach Geschlechtern differenzierte Nutzung des MIV in Berlin. So ist der derzeit einzige Anhaltspunkt die Zahl der zugelassenen Pkw, welche stark nach Bezirken variiert.

Um die Mobilität aller zu verbessern und Menschen, die kein eigenes Auto besitzen, Zugang zu dieser Mobilitätsform zu gewähren, fordern wir die Förderung flächendeckender Car-Sharing Modelle in ganz Berlin. Insbesondere die Außenbezirke, die bisher nicht am Angebot teilnehmen können, werden dadurch besser angebunden. Parallel dazu fordern wir die Errichtung von Mobilitätsstationen. Car-Sharing- Angebote sollen nur noch zugelassen werden, wenn sie ebenfalls auch die Gebiete außerhalb des S-Bahn-Rings abdecken.

In Parkhäusern und auf Parkplätzen haben sich Frauen*parkplätze im Bereich der Stadtplanung als wirkungsvolles Instrument herausgestellt, um Sicherheit und Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum für beide Geschlechter zu verwirklichen. Wir fordern den verstärkten Ausbau, überall dort, wo es zu wenig Frauen*parkplätze gibt und die stärkere Kontrolle dieser. Ebenso muss die Präsenz von Sicherheitspersonal in Parkhäusern ausreichend gegeben sein.

Wir fordern:

- Eine ausgeweitete Erfassung von geschlechtsspezifischen Verkehrs- und Mobilitätsdaten
- Mehr Querungsmöglichkeiten an von Autos dominierten Straßen. Außerdem müssen verkehrsberuhigte Straßen ausgebaut werden
- Eine erhöhte Kontrolle und Ahndung von Parksünder*innen, vor allem rund um Wohngebiete, Kitas, Einkaufsläden, Schulen und Krankenhäusern
- Eine Verlängerung der Ampelzeiten für Fußgänger*innen , wo dies notwendig ist
- Breitere Gehwege und die Nutzung von sicheren Bodenbelägen
- Den flächendeckenden Ausbau von Rampen an allen Treppen
- Mehr Orientierungshilfen an Gehwegen und Radwegen
- Den Einsatz von Wetterschutz, in Form von funktionierender Entwässerung und Sonnenschutz auf stark frequentierten Gehwegen
- Die Priorisierung von Gehwegen und Radwegen beim Schneeräumen
- Den Ausbau des Busnetzes um Orthogonal verlaufende Buslinien
- Flexible Haltemöglichkeiten der Busse in den Nachtzeiten
- Den Einsatz von vergünstigten Nachttaxen für FLINT* Personen. Dabei soll durch eine Kooperation zwischen der Senatsverwaltung für Gesundheit, Pflege und Gleichstellung und der Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. sichergestellt werden, dass Fahrerinnen geschult und sensibilisiert sind auf die besondere Gefahr, die für FLINT*Personen besteht, wenn sie nachts alleine reisen.
- 100% barrierefreie S- und U-Bahnstationen bis 2025
- Flächendeckend ausreichend Beleuchtung und digitale Anzeigetafeln an den ÖPNV- Haltestellen
- Verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal in den Nachtstunden
- Ein Alkoholverbot im ÖPNV
- Vom Straßenverkehr abgegrenzte und farblich markierte Fahrradwege müssen konsequent und bezirksübergreifend umgesetzt werden
- Flächendeckend sichere, gut beleuchtete und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen
- Mehr finanzielle Mittel für den Bau von Fahrradparkhäusern mit Alarmknöpfen
- Die Schaffung von Lastenradparkplätzen überall dort, wo bereits Parkplätze vorhanden sind.
- Die Berücksichtigung von Sonderbaufahrrädern (z.B. Handfahrräder) in der weiteren Planung.
- Ein Tempolimit von 30km/h für den gesamten Innenstadtverkehr
- Die Förderung von stationären Carsharing-Angeboten in den Außenbezirken
- Die weitere Schaffung von neuen Frauenparkplätzen, überall dort, wo es zu wenige gibt und die verstärkte Kontrolle

Sicherheit im öffentlichen Raum

Für FLINT* Personen stellt der öffentliche Raum aufgrund von alltäglicher sexualisierter Gewalt einen Hürdenlauf da. Ein subjektives Unsicherheitsgefühl auf dem Heimweg oder bei Dunkelheit gehört für viele Betroffene zum Alltag. Leider kommt es immer wieder zu Vorfällen, die dieses Gefühl bestätigen. In einer Stadt sollten sich Personen egal welchen Geschlechtes zu jeder Tageszeit sicher fühlen. Dafür lassen sich neben entsprechenden Beleuchtungskonzepten weitere Maßnahmen treffen.

Die **Schaffung von Safe Spaces** ist wichtig, da hierdurch Betroffene im Fall einer akut bedrohlichen Situation im öffentlichen Raum Ansprechpartner*innen und sichere Orte zur Verfügung haben. Dies kann beispielsweise durch Programme wie „Luisa ist hier“ (entwickelt in Münster) garantiert werden. Gastronomiebetrieben und Geschäften wird die Möglichkeit zu einer Personalschulung gegeben, welche darauf abzielt, Personal auf den Umgang mit Personen in einer bedrohlichen Lage vorzubereiten. Betroffene können sich beispielsweise mit der Frage „Ist Luisa hier?“ an Thekenpersonal wenden, welches die betroffene Person dann aus der Situation begleitet und bei Bedarf Hilfe organisiert. Wir fordern ein solches Programm zur Schaffung sicherer Orte im öffentlichen Raum auch für das Land Berlin zu entwickeln. Darüber hinaus fordern wir die Entwicklung und Umsetzung von Schutzkonzepten für FLINT* Personen in allen Einrichtungen der öffentlichen Hand.

Wir benötigen eine **App für mehr Sicherheit auf dem Heimweg**. Denn insbesondere der Heimweg bei Dunkelheit gehört für viele Menschen zu den gravierendsten Unsicherheitsfaktoren in ihrem Alltag. Heimweg-Apps können eine Möglichkeit darstellen das Unsicherheitsgefühl zu verringern und schnelle Hilfe in Notsituationen zu garantieren. Dort können Personen angeben, wenn sie sich auf dem Heimweg befinden und im Notfall einen Notruf auslösen, der dann an Privatkontakte oder Sicherheitsbehörden inklusive des Aufenthaltsortes verschickt wird. Wir fordern die Förderung der Entwicklung einer solchen Heimweg-App durch das Land Berlin. Allgemein sollte sich die Smart-City-Strategie der Stadt Berlin mit dem Einsatz digitaler Technologien zur Förderung der Sicherheit von FLINT* Personen im öffentlichen Raum befassen. Dabei muss absolut sichergestellt sein, dass der Zugriff auf diese Bewegungsdaten durch Dritte nicht möglich ist.

Wir fordern:

- Die Etablierung eines Programms zur Schaffung von Safe Spaces im öffentlichen Raum, in der Gastronomie sowie im Einzelhandel
- Die Entwicklung von Schutzkonzepten für FLINT* Personen in allen Einrichtungen der öffentlichen Hand
- Die Entwicklung einer Heimweg-App durch das Land Berlin
- Die Einbindung der Sicherheitsbedürfnisse von FLINT* Personen in die Smart-City- Strategie der Stadt Berlin

Barrierefreiheit

Nur eine barrierefreie Stadt ist auch eine Stadt für alle. Barrierefreiheit ist nicht nur für Menschen mit Behinderungen wichtig, sondern auch für ältere und hochaltrige Menschen, Menschen mit Kindern oder Menschen, die ältere oder pflegebedürftige Personen versorgen. Intersektionale feministische Stadtplanung muss dafür sorgen, dass mehrfach diskriminierten Menschen ein gleichberechtigter Zugang ermöglicht wird.

Die Stadt Berlin hat mehrere Handbücher und Richtlinien für eine **barrierefreie bzw. barrierearme Bauweise** erstellt, die sehr detailliert auf die Bedürfnisse von behinderten oder bewegungseingeschränkten Menschen eingehen. Doch die Realität vor unserer Haustür sieht oft anders aus. Bei der Planung von neuen Quartieren, Kiezen und Neubauvorhaben können aktuelle Barrierefreiheitsrichtlinien gut eingehalten werden. Der barrierefreie Umbau von existierenden öffentlichen Räumen, Gebäuden oder der Transportinfrastruktur lässt zu wünschen übrig. Auch wenn die Betreiber*innen des Öffentlichen Personennahverkehrs bemüht sind, ihre Transportmittel barrierefrei zu machen, so ist der Abstand zwischen Bahn und Bahnsteigkante immer noch ein Hindernis, das Rollstuhlfahrer*innen oft nicht ohne Hilfe überwinden können. Öffentliche Gebäude und Plätze müssen gut ausgeschildert sein und sind oft nur an die Bedürfnisse von normal Gehenden angepasst. Auch Stadtpläne und Fahrinformationen sind für Menschen mit einer niedrigeren Augenhöhe oft nicht nutzbar. Vor allem in älteren Stadtteilen besteht oft ein Konflikt zwischen Barrierefreiem Umbau und Denkmalschutz. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass mindestens die Hotspots barrierefrei erreichbar und miteinander vernetzt sind. Menschen mit körperlichen, seelischen, geistigen oder Sinnesbeeinträchtigungen müssen Altstädte so zugänglich gemacht werden, dass eine Aufenthaltsqualität auch

ohne Hilfe möglich ist. In Einkaufszonen häufen sich Werbeschilder und Fahrräder auf den Gehwegen und schränken den Bewegungsraum zusätzlich ein.

Sehbehinderte und Blinde Menschen sehen nicht das Gleiche, werden aber in einen Topf geworfen. Sie stellen **unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen Raum**. Vor allem sehbehinderte und blinde FLINT* Personen mit und ohne Kinder werden damit in eine Situation gebracht, in der sie sich zwingend Hilfe holen müssen und ggf. von sehenden Menschen diskriminiert werden. Damit sich Menschen mit Sehbehinderungen gefahrlos und ohne Hilfe im öffentlichen Raum bewegen können, muss Sichtbares besonders gut sichtbar sein.

Für Blinde muss Sichtbares hör- und/oder tastbar sein. Das lässt sich beispielsweise durch tastbare Orientierungselemente umsetzen, aber auch hörbare Ampelsignale, tastbare Beschriftungen und gut hörbare Durchsagen.

Es ist kein Geheimnis, dass die Bevölkerung immer älter wird. 2019 waren laut Angaben des Statistischen Bundesamts 72,9 % der über 90-Jährigen in Deutschland Frauen*. Hochaltrigkeit ist also vor allem weiblich*. **Ältere und Hochaltrige Menschen** haben besondere Bedürfnisse bezüglich Barrierefreiheit. Insbesondere ältere und hochaltrige Menschen mit Uterus und mit urologischen Einschränkungen benötigen eine gut ausgebaute, gepflegte, kostenlose und gut erreichbare Toiletteninfrastruktur. Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat mit ihrer Checkliste zu „age friendly cities“ einen Leitfaden bereitgestellt, mit denen öffentliche Räume altersfreundlich umgestaltet werden können. Ein altersfreundlicher Umbau von Kommunen bedeutet eine längere Selbstständigkeit und Autonomie für ältere und hochaltrige Menschen, mit denen auch ein verringerter Bedarf an professioneller Unterstützung verbunden sein kann.

Wir fordern:

- Hinweisschilder und Notausgangskennzeichnungen müssen auf Augenhöhe für alle Menschen in dieser Stadt gebracht werden
- Barrierefreier Umbau von denkmalgeschützten öffentlichen Räumen
- Beim Neubau von Quartieren muss auf ausreichend breite Gehwege geachtet werden, während auf bestehenden Wegen ein Verbot für das Aufstellen von Werbeschildern gelten muss. Für Fahrräder sind gesonderte Abstellflächen bereitzustellen, beispielsweise durch die Umwidmung einzelner Parkplätze. Im öffentlichen Raum müssen genügend Kontraste geschaffen, Informationen gut lesbar gemacht und für gute Beleuchtungsverhältnisse gesorgt werden
- Hindernisse, z.B. Dekoelemente auf dem Boden oder Blumentöpfe, müssen gut sichtbar, hörbar oder fühlbar gekennzeichnet werden
- Die Sicherstellung von gut tastbaren und hörbaren Orientierungselementen im Straßenverkehr
- Einen Umbau Berlins zur altersfreundlichen Kommune nach WHO Standard durch das Land Berlin. Die Bezirke können das Land bei der Identifizierung von Orten mit besonderer Dringlichkeit unterstützen
- Die Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer und hochaltriger Menschen bei der Stadtentwicklung, z.B. Fußgängerüberwege für langsam Gehende, spezielle Angebote, gepflegte Toiletteninfrastrukturen und Sitzmöglichkeiten in Parks und Einkauf-Hotspots

Überweisen an

FA VIII - Soziale Stadt