

Antrag 14/I/2021**Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Feministische Stadtplanung: Eine Stadt für Alle!**

1 Einige Menschen nutzen den Raum in unseren Städten
2 mehr und andere weniger. Bei feministischer Stadtpla-
3 nung ("Gender Planning") geht es darum, den Lebens-
4 raum an die Bedürfnisse der Menschen anzupassen, die in
5 ihm leben. Stadtplanung wurde lange Zeit für Männer von
6 Männern gemacht, wodurch die Bedürfnisse des Großtei-
7 les der Nutzer*innen kaum berücksichtigt wurden. Durch
8 eine Stadtplanung, die sich stärker an den Bedürfnissen
9 von FLINT* Personen (Frauen, Lesben, inter, nicht-binär,
10 trans) orientiert, kann man dafür sorgen, dass sich alle
11 Personen im öffentlichen Raum wohl fühlen. Die Kinder-
12 rechtsorganisation Plan International hat Anfang 2020 die
13 "Safer City Maps" ins Leben gerufen. Hierbei konnten zwei
14 Monate lang FLINT* Personen ihre Erlebnisse auf einer
15 Online-Karte vermerken, mit dem Ziel, sichtbar zu machen
16 wo und wie unsicher sich FLINT* Personen im städtischen
17 Raum fühlen. Diese Übersicht zeigt, dass wir in Berlin ei-
18 nen weiten Weg vor uns haben, um den Stadtraum für alle
19 Menschen fair und sicher zu gestalten.

20

21 Flächennutzung

22

23 Die Art und Weise der Nutzung von Boden oder auch
24 Flächen auf dem Gebiet des Landes Berlin wird in Über-
25 einstimmung mit dem Baugesetzbuch im Flächennut-
26 zungsplan des Landes Berlin beschrieben und vorgege-
27 ben. Der **Flächennutzungsplan** ist ein unter Beteiligung
28 der Öffentlichkeit erstelltes und parlamentarisch legi-
29 timiertes **Planungsinstrument** und schafft die Vorausset-
30 zungen für die langfristige Daseinsvorsorge im gesamten
31 Stadtgebiet Berlins.

32

33 Konkret gibt der Flächennutzungsplan die beabsichtigten
34 städtebaulichen Entwicklungen vor, die sich aus den vor-
35 aussehbaren Bedürfnissen ergeben. Gemeinden, Behör-
36 den und Bezirken dient er hierbei als bindende Vorgabe
37 bei der Erstellung ihrer Bebauungspläne, da aus ihm di-
38 rekt keine rechtlichen Konsequenzen folgen. Die behörd-
39 lichen Bebauungspläne entstehen immer unter Einbezug
40 der Öffentlichkeit.

41

42 Grundlegend wird in den Plänen zwischen bebauten und
43 unbebauten Flächen, gemischten, gewerblichen und Son-
44 derbauflächen sowie Flächen für Einrichtungen des Ge-
45 meinbedarfs und der Ver- und Entsorgung sowie Ver-
46 kehrswegen unterschieden.

47

48 Bei der Erstellung des Berliner Flächennutzungsplans wer-

Empfehlung der Antragskommission**Überweisen an: FA VIII - Soziale Stadt (Konsens)**

49 den darüber hinaus **strategische Planungsziele** verfolgt,
50 die einer Nutzung der Standortvorteile der Metropole Ber-
51 lin und einer nachhaltigen und klimagerechten Stadt-
52 entwicklung Rechnung tragen sollen. So ist es das Ziel,
53 bestehenden Wohnraum im bebauten Stadtgebiet zu si-
54 chern und behutsam zu ergänzen, Arbeitsplätze in Be-
55 reichen guter öffentlicher Verkehrserschließung zu för-
56 dern, Freiräume und Grünflächen zu sichern, übergeord-
57 nete Gemeinbedarfs-Orte zu stärken und den öffentli-
58 chen Verkehr auszubauen sowie den Wirtschaftsverkehr
59 in das Stadtgefüge zu integrieren.

60

61 **Grundlegendes Problem** einer jeden Betrachtung der
62 Flächennutzungspläne bzw. einer Auswertung der
63 Flächennutzungs- und Bebauungspläne ist, dass es zu
64 diesen keine zugänglichen Daten gibt, die auf gender-
65 spezifische Aspekte eingehen und die die Nutzung der
66 einzelnen Flächen durch verschiedene gesellschaftliche
67 Gruppe darstellen.

68

69 Auffällig ist außerdem, dass die Sicherheit von FLINT* Per-
70 sonen, sowie Aspekte der Barrierefreiheit, keine beson-
71 dere Beachtung im Rahmen der Erstellung der Flächen-
72 nutzungspläne finden, da diese nur sehr undifferenziert
73 von „Flächen für Einrichtungen des Gemeinbedarfs“ spre-
74 chen. Darüber hinaus werden diese Aspekte auch nicht
75 in den strategischen Planungszielen mitgedacht, weshalb
76 sie auch bei der weiteren Ausgestaltung der ausgeschrie-
77 benen Flächen keine Rolle spielen.

78

79 **Wir fordern:**

80

- 81 • Die Einführung eines Beteiligungsverfahrens zu
82 der Erstellung der Bebauungspläne, durch welches
83 sichergestellt werden muss, dass die bezirkli-
84 chen Frauen-, Gleichstellungs- und Seniorenbe-
85 auftragten, sowie Frauenhäuser und Jugendämter
86 eingebunden werden und Einfluss auf die Ausge-
87 staltung der Bebauungspläne nehmen können.
- 88 • Die Aufnahme der Aspekte der Barrierefreiheit, der
89 Sicherheit von FLINT* Personen sowie der Repräsen-
90 tation verschiedener Gruppen im städtischen Sozi-
91 algefüge in die Reihe der strategischen Planungszie-
92 le.
- 93 • Die Entwicklung eines Konzeptes zur Stärkung der
94 Anliegen und Bedürfnisse von FLINT*Personen im
95 Rahmen der Bauleitplanung bei gleichzeitiger Be-
96 achtung der bezirklichen Autonomie.
- 97 • Die paritätische Besetzung von Jurys in städte-
98 baulichen Wettbewerben und architektonischen
99 Wettbewerbsverfahren. Außerdem müssen weib-
100 lich geführte Architekturbüros oder Wettbewerbs-
101 vorschläge, an denen FLINT* Architekt*innen mit-

102 gewirkt haben, bei der Vorauswahl paritätisch
103 berücksichtigt werden.

104

105 **Öffentliche Nutzflächen**

106

107 Die Gestaltung des öffentlichen Raums beeinflusst dessen
108 Nutzbarkeit durch verschiedene Interessensgruppen und
109 damit deren Alltag erheblich und hat daher so zu erfolgen,
110 dass möglichst unterschiedliche Nutzungsansprüche er-
111 füllt werden können. Im Folgenden wird besonders auf öf-
112 fentliche Freiflächen eingegangen. Dies schließt **öffentli-**
113 **che Straßenräume, öffentliche Plätze, öffentliche Parkan-**
114 **lagen und weitere Freiflächen**, die der Öffentlichkeit zu-
115 gänglich sind, ein.

116

117 Unabhängig von Mobilitätsansprüchen und der voraus-
118 gehenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung
119 sollen hier besonders Detaillösungen betrachtet werden
120 (Aufenthalts- und Nutzungsqualität), die spezifischen
121 Zielgruppen den Alltag erleichtern können und somit
122 Inklusion fördern. Obwohl Berlin bereits seit 2002 Gen-
123 der Mainstreaming in der Stadtentwicklung auf der
124 Agenda hat und der Fachfrauenbeirat schon in einige
125 Projekte miteinbezogen wird, gilt es jetzt Gender Main-
126 streaming in der Stadtentwicklung von Einzelprojekten
127 flächendeckend auf den öffentlichen Raum anzuwenden.

128

129 Der öffentliche Raum nimmt sowohl eine Kompensations-
130 als auch Integrationsfunktion ein. Die **Kompensations-**
131 **funktion** soll soziales und sozioökonomisches Ungleich-
132 gewicht kompensieren. Dies erfolgt beispielsweise da-
133 durch, dass Personen, denen kein Garten zur Verfügung
134 steht, eine Freifläche für Sport, Spiel und Bewegung an-
135 geboten wird. Durch die Corona-Krise wird deutlich, wie
136 wichtig diese Funktion des öffentlichen Raums ist, da
137 viele private Einrichtungen nicht mehr zugänglich sind.
138 Die Bedeutung öffentlicher Spielplätze für Kinder und Fa-
139 milien wächst mit der Schließung von Kitas und Schu-
140 len. Durch die Schließung von Konsumstätten, wie Re-
141 staurants und Bars oder Sportzentren, Fitnessstudios und
142 Schwimmbädern ist der Druck auf das Angebot des öf-
143 fentlichen Raums zusätzlich gewachsen. Häufig finden
144 FLINT* Personen in solchen privaten Aufenthaltsstätten
145 besonderen Schutz. So bietet die Berliner Bar und Club-
146 szene für viele FLINT* Personen „safe spaces“, die der öf-
147 fentliche Raum so nicht bietet. Ein weiteres durch die
148 Corona-Krise verstärktes Problem, für das die Kompensa-
149 tionsfunktion des öffentlichen Raums ein Teil der Lösung
150 darstellen könnte, ist häusliche Gewalt. Viele Menschen
151 erfahren in Berlin und Deutschland häusliche Gewalt, da-
152 von sind vor allem Kinder und FLINT* Personen betroffen.
153 Frauen stellen 81% der Opfer dieser Form von Gewalt dar.
154 Wenn Schulen, Kitas und Freizeiteinrichtungen geschlos-

155 sen sind und die Arbeit aus dem Homeoffice stattfindet,
156 können Betroffene aus schwierigen oder bedrohlichen Si-
157 tuationen Zuhause schlechter entkommen. Wenn der öf-
158 fentliche Raum jedoch so gestaltet ist, dass Menschen
159 hier Zuflucht finden und Kontakt zu anderen Personen
160 aufnehmen, können Risikosituationen teilweise reduziert
161 werden.

162

163 Die **Integrationsfunktion** geht weiter als das bloße An-
164 gebot der Fläche und soll so gedacht werden, dass die
165 Gestaltung möglichst viele Ziel- und Interessensgruppen
166 im öffentlichen Raum integriert. Dafür müssen öffentli-
167 che Räume angstfrei (subjektiv als auch objektiv sicher),
168 barrierefrei und möglichst divers nutzbar, gestaltet sein.

169

170 Um **subjektive Sicherheit** im öffentlichen Raum zu
171 fördern, soll eine Verminderung von Angsträumen an-
172 gestrebt werden. Durch die Adressierung physischer
173 (bspw. Einsehbarkeit, Beleuchtung), sozialer (bspw.
174 Anwesenheit unterschiedlicher Nutzer*innengruppen)
175 und persönlicher Faktoren (bspw. Eigene Erfahrungen)
176 kann gewünschte soziale Kontrolle, gute Orientierung
177 und Einsehbarkeit gefördert werden und so das Sicher-
178 heitsgefühl gesteigert werden. Im Jahr 2019 wurden in
179 Berlin 910 Fälle der Vergewaltigung, sexueller Nötigung
180 und sexueller Übergriffe erfasst, wobei die Dunkelziffer
181 deutlich höher ist. FLINT* Personen stellen den größ-
182 ten Anteil der Opfer dieser Formen von Gewalt dar.
183 Daher muss nicht nur das subjektive Sicherheitsgefühl
184 gesteigert werden, sondern muss faktisch dafür Sorge
185 getragen werden, dass Berlins Straßenräume sicherer
186 werden. Wir fordern eine strukturierte Analyse dar-
187 über, an welchen Orten besonders häufig sexualisierte
188 Gewalttaten stattfinden, besonders gegenüber FLINT*
189 Personen. Auf der Internetseite "Safer Cities Map" kön-
190 nen FLINT* Personen eintragen, an welchen Orten ihnen
191 übergreifiges Verhalten widerfährt. Bereits hier lassen
192 sich Ballungsräume erkennen. Eine gezielte Erhebung von
193 Daten in diese Richtung würde daher problematische
194 Orte hervorheben, an denen dann gezielte Maßnahmen
195 getroffen werden können, wie beispielsweise Sicherheits-
196 personal.

197

198 **Barrierefreiheit** als Kriterium für die Gestaltung von
199 öffentlichen Räumen betrifft nicht nur mobilitätsein-
200 geschränkte Personen, sondern ebenso Personen mit
201 Besorgungs- und Betreuungsaufgaben (bspw. Kinderwa-
202 gen). Die Erschließung und Zugänglichkeit von Wegen
203 und Aufenthaltsorten für hiervon betroffene Menschen
204 muss daher im öffentlichen Raum gewährleistet sein. Da-
205 her fordern wir eine barrierefreie Zugänglichkeit zu al-
206 len Aufenthaltsorten an öffentlichen Plätzen und Parks
207 sowie barrierefreie Straßenräume. Dies bedeutet nicht

208 nur die Mobilität zu steigern, sondern die Erreichbarkeit
209 und Aufenthaltsqualität von öffentlichem Raum zu ga-
210 rantieren. Ziel ist es, den Aufenthalts- und Mobilitätsradi-
211 us aller Interessensgruppen zu erweitern.

212

213 **Diversität in der Nutzungsmöglichkeit** öffentlicher Flä-
214 chen soll gewährleisten, dass die Interessen von FLINT*
215 Personen und anderen diskriminierten Gruppen in der Ge-
216 staltung des öffentlichen Raums berücksichtigt werden.
217 Der öffentliche Raum soll die Interessen aller Zielgruppen
218 gleichermaßen abbilden. So haben Kinder und Jugendli-
219 che häufig ein ausgeprägteres Spiel-, Bewegungs- und
220 Kommunikationsbedürfnis, welches häufig mit Lärm ein-
221 hergeht, während andere Gruppen ein Rückzugs- und Ru-
222 hebedürfnis haben. Patriarchale Gesellschaftsstruktur
223 und Erziehung führt dazu, dass sich Mädchen und FLINT*
224 Personen im öffentlichen Raum häufig unwohler fühlen
225 als andere Gruppen. Eine andere Strukturierung öffentli-
226 cher Räume, z.B. in Form von in kleinere Bereiche unter-
227 teilter Parkanlagen, hat gezeigt, dass sich dadurch nicht
228 nur die Anzahl von Mädchen und FLINT* Personen im öf-
229 fentlichen Raum (bspw. Parkanlagen, Sportplätze, Spiel-
230 plätze), sondern auch die Zahl diverser „informeller Aktivi-
231 täten“ anderer Nutzer*innengruppen steigert. Dies zeigt,
232 dass neben FLINT* Personen und Mädchen ebenso ande-
233 re Interessensgruppen von Gender Mainstreaming in der
234 Stadtplanung profitieren.

235

236 **Öffentliche Straßenräume** beinhalten Fußgängerzonen,
237 Einkaufsstraßen, Haupt- und Nebenstraßen, wobei der
238 Fokus bei der Betrachtung öffentlicher Räume nicht
239 auf Mobilität, sondern Aufenthalts- und Nutzungsquali-
240 tät liegt. Der Fokus bei der Betrachtung öffentlicher Plätze
241 liegt hier besonders auf öffentlichen Plätzen im Straßen-
242 raum.

243

244 Typische Methoden, um subjektiv sichere Straßen und öf-
245 fentliche Plätze zu gestalten sind die klare Abgrenzung
246 von öffentlichen und privaten Räumen, Belebung der Stra-
247 ße durch Erdgeschossnutzung und Fenster von Wohn-
248 und Geschäftsgebäuden ausgerichtet zum Straßenraum
249 (social eyes). Außerdem verbessert eine breitere Gestal-
250 tung von Fuß- und Gehwegen nicht nur die Mobilität,
251 sondern auch das Sicherheitsgefühl, da Abstand gehal-
252 ten werden kann und man nicht der direkten Konfron-
253 tation mit entgegenkommenden Personen ausgesetzt ist.
254 Öffentliche Plätze sollen eine Integrationswirkung aus-
255 strahlen und sind flexibel und nutzungs offen zu gestal-
256 ten. Dazu tragen Sicherheitsgefühl, eine gute Orientie-
257 rung und Übersichtlichkeit und Barrierefreiheit bei. Wir
258 fordern, dass diese Kriterien standardmäßig bei Neubau-
259 und Umbauprojekten verbindlich erfüllt werden müssen.

260

261 **Öffentliche Parkanlagen** schließen freie Flächen, Sport-
262 plätze sowie Spielplätze mit ein. Außerdem können eini-
263 ge hier vorgebrachte Probleme und Detaillösungen auch
264 auf Naherholungsgebiete und Kleingartenkolonien ange-
265 wandt werden. Es gibt eine Vielzahl an Faktoren, die bei
266 der Planung dieser Flächen berücksichtigt werden soll-
267 ten. Darunter fallen beispielsweise die räumliche Struk-
268 tur, Sicherheitsgefühl, Aktivitätsspektrum unterschiedli-
269 cher Nutzer*innen und empfehlenswerte Rahmenbedin-
270 gungen.

271

272 Die räumliche Struktur muss ein differenziertes Raumkon-
273 zept sein mit funktionalisierten Zonen, die nutzungssof-
274 fen und vielseitig nutzbar und durch ein klares Wegenetz
275 verbunden sind. Durch die Gliederung in Teilräume neh-
276 men sowohl mehr Mädchen und FLINT* Personen am Le-
277 ben in öffentlichen Parkanlagen teil als auch andere dis-
278 kriminierte Gruppen. Die Gliederung in Teilräume kann
279 durch die Ausgestaltung von Grenzen und optischen An-
280 laufpunkten wie Sitzmöbeln, Sport- oder Spielgeräten er-
281 folgen. Wir fordern, dass besonders Fitnessanlagen und
282 Sportplätze gezielt für FLINT* Personen bereitgestellt wer-
283 den und auch deutlich so markiert werden.

284

285 Für das **Sicherheitsgefühl** ist eine gute Orientierung und
286 Einsehbarkeit, die mit sozialer Kontrolle einhergeht, ob-
287 ligatorisch. Damit dies auch in der Dämmerung oder bei
288 Dunkelheit gewährleistet ist, muss genügend Beleuch-
289 tung garantiert sein. Besonders Frauen leiden unter der
290 Angst vor Übergriffen und können so nicht das volle Ak-
291 tivitätsspektrum ausschöpfen. Beispielsweise nutzen we-
292 niger Frauen die Abendstunden, um im Park joggen zu
293 gehen, wenn dieser nur schlecht beleuchtet ist. Daher
294 fordern wir die Erarbeitung einer Beleuchtungsstrategie
295 für Parkanlagen und Naherholungsgebiete, die sowohl
296 Angsträume beseitigt, als auch die Umwelt schützt. Au-
297 ßerdem verhindert eine ausreichende Ausstattung mit Sa-
298 nitäranlagen und gute Zugänglichkeit von Toiletten, dass
299 besonders Mädchen und FLINT* Personen, sich für den Toi-
300 lettengang in dunkle und schlecht einsehbare Ecken zu-
301 rückziehen müssen. Deshalb wird im gesamten öffentli-
302 chen Raum der barrierefreie Zugang zu Toiletten gefor-
303 dert. Diese Forderung geht damit einher, dass bei der Pla-
304 nung öffentlicher Toiletten mehr Fläche für Toiletten für
305 FLINT* Personen bereitgestellt wird, da diese mehr auf
306 die Nutzung öffentlicher Toiletten angewiesen sind. Wir
307 fordern, dass im Rahmen einer Kampagne der Stadt Ber-
308 lin außerdem ein Modell ähnlich dem Konzept "Die Net-
309 ten Toiletten" eingeführt wird. Hier können Gaststätten
310 einheitliche Sticker an ihren Türen anbringen, die signa-
311 lisieren, dass dort die Toilette genutzt werden kann. Des
312 Weiteren fordern wir, dass FLINT* Personen nicht wei-
313 terhin durch kostenpflichtige Toiletten diskriminiert wer-

314 den, wenn Männertoiletten kostenlos bereitgestellt wer-
315 den. Männertoiletten müssen ebenso wie Toiletten für
316 FLINT* Personen mit Wickeltischen ausgestattet werden.
317 Auch ist zu gewährleisten, dass geschlechtsneutrale Toi-
318 letten bereitgestellt werden, um nicht-binären Personen
319 einen sicheren Raum für den Toilettengang zur Verfügung
320 zu stellen. Um der Umsetzung dieser Forderungen Sorge
321 zu tragen, fordern wir abschließend, dass öffentliche Toi-
322 letten auch an hoch frequentierten Räumen staatlich ge-
323 managt werden.

324

325 **Öffentliche Parkanlagen** sollen ein breites Spektrum an
326 Aktivitäten bieten. Ein diverses Angebot von Spielmög-
327 lichkeiten, wie wegbegleitende und integrative Spielge-
328 räte und Sportmöglichkeiten, wie offen und multifunk-
329 tional angeordnete Ballspielflächen, soll zur Verfügung
330 stehen. Dies bedeutet, dass Spielgeräte zum einen den
331 Nutzungsanspruch von Mädchen erfüllen und zum an-
332 deren gegendert sind, damit sich diese ebenso angespro-
333 chen fühlen wie Jungen (Beispiel: Pirat*innenschiff). Teil-
334 bereiche sind möglichst in Sichtbeziehung anzuordnen,
335 besonders Hauptaufenthaltssorte von Mädchen sollen gut
336 einsehbar sein. Neben einem breiten Aktivitätsspektrum
337 sollen auch Rückzugsbereiche vorhanden sein. Wir for-
338 dern die Umsetzung dieser nutzer*innenspezifischen Ge-
339 staltungsrichtlinien bei einer Umgestaltung oder Neuge-
340 staltung von Parkanlagen zusätzlich zu der Partizipation
341 von Bürger*innen auf Bezirksebene im Planungsprozess.

342

343 Berlin hat im Bereich Gender Mainstreaming schon vie-
344 le Pilotprojekte erfolgreich umsetzen können, die bei-
345 spielsweise in dem Handbuch „Gender Mainstreaming in
346 der Stadtentwicklung“ von 2011 vorgestellt werden. Ob-
347 wohl dieses Handbuch einige sehr relevante Aspekte von
348 Gender Planning enthält, ist die Umsetzung dieser Leit-
349 linie bisher nicht verbindlich. Wir fordern daher ein auf
350 Grundlage dieses Handbuches ausgearbeitetes Leitbild zu
351 Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung, das von
352 den Bezirken bei Neubauprojekten verbindlich anzuwen-
353 den ist und tiefer geht als die seit 2005 anzuwenden-
354 de „Gender-Checkliste“. Da auf Bezirksebene die Ausfüh-
355 rung und Detaillösungen für neue Bauvorhaben beschlos-
356 sen werden, muss zudem gewährleistet werden, dass hier
357 Bürger*innen aktiv im Planungsprozess partizipieren und
358 ihre Nutzungsansprüche einbringen können.

359

360 **Wir fordern:**

- 361 • Eine strukturierte Datenerhebung und -analyse dar-
362 über, an welchen Orten besonders häufig sexuali-
363 sierte Gewalttaten stattfinden, besonders gegen-
364 über FLINT* Personen
- 365 • Barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Aufenthaltsor-
366 ten an öffentlichen Plätzen und Parks sowie barrie-

- 367 refreie Straßenräume
- 368 • Klare Abgrenzung von öffentlichen und privaten
- 369 Räumen, Belebung der Straße durch Erdgeschoss-
- 370 nutzung und Fenster von Wohn- und Geschäfts-
- 371 gebäuden ausgerichtet zum Straßenraum (social
- 372 eyes), um die subjektive Sicherheit zu erhöhen
- 373 • Nutzungsoffene und flexibel gestaltete öffentliche
- 374 Plätze, die eine Integrationswirkung ausstrahlen
- 375 • Fitnessanlagen und Sportplätze, die gezielt für
- 376 FLINT* Personen bereitgestellt werden und auch
- 377 deutlich als solche markiert sind
- 378 • Ausreichende Beleuchtung von öffentlichen Plät-
- 379 zen, Straßenräumen, Parkanlagen und Naherho-
- 380 lungsgebieten
- 381 • Toiletten im öffentlichen Raum
- 382 – Im gesamten öffentlichen Raum barrierefreien
- 383 Zugang zu Toiletten
- 384 – Bei der Planung öffentlicher Toiletten mehr Flä-
- 385 che für Toiletten für FLINT* Personen, da die-
- 386 se mehr auf die Nutzung öffentlicher Toiletten
- 387 angewiesen sind
- 388 – Eine Kampagne der Stadt Berlin, die ein Mo-
- 389 dell ähnlich dem Konzept “Die netten Toilet-
- 390 ten” einführt, bei dem Gaststätten einheitliche
- 391 Sticker an ihren Türen anbringen können, die
- 392 signalisieren, dass bei diesen die Toilette ge-
- 393 nutzt werden kann
- 394 – und im Gegenzug eine geringfügige Auf-
- 395 wandsentschädigung erhalten
- 396 – Die kostenlose Bereitstellung von öffentlichen
- 397 Toiletten für FLINT* Personen, wenn Männer-
- 398 toiletten kostenlos bereitgestellt werden
- 399 – Die Ausstattung von Männertoiletten mit Wi-
- 400 ckeltischen
- 401 – Die Bereitstellung von geschlechtsneutralen
- 402 Toiletten, um nicht-binären Personen einen si-
- 403 cheren Raum für den Toilettengang zur Verfü-
- 404 gung zu stellen
- 405 – Das staatliche Management von öffentlichen
- 406 Toiletten, um die vorausgehenden Forderun-
- 407 gen kontrolliert umsetzen zu können
- 408 • Öffentliche Parkanlagen, die ein breites Aktivitäts-
- 409 spektrum bedienen bzgl. Spiel- und Sportmöglich-
- 410 keiten abbilden und die Unterteilung von Parkan-
- 411 lagen in viele Teilbereiche, die in einer übersicht-
- 412 lichen Wegevernetzung und Sichtbeziehung ange-
- 413 ordnet sind
- 414 • Ein ausgearbeitetes Leitbild zu Gender Mainstream-
- 415 ing in der Stadtentwicklung auf Landesebene, das
- 416 von den Bezirken bei Neubauprojekten verbindlich
- 417 anzuwenden ist und tiefer geht als die seit 2005 an-
- 418 zuwendende „Gender-Checkliste“
- 419 • Die aktive Partizipation und das Vortragen von Nut-

420 zungsansprüchen von Bürger*innen im Planungs-
421 prozess von Bauvorhaben auf Bezirksebene

422

423 **Mobilität**

424

425 Mobilität bedeutet die Möglichkeit zur Teilhabe am ge-
426 sellschaftlichen Leben. Schon aus einem demokratischen
427 Anspruch heraus muss sie allen zugänglich sein und ist
428 Teil einer sozialen Daseinsvorsorge.

429

430 In Berlin werden, sowie in nahezu allen Städten, Verkehrs-
431 und Mobilitätsdaten nicht nach Geschlecht differenziert.
432 Eine Bundesweite vom Bundesverkehrsministerium
433 in Auftrag gegebene Studie aber zeigt, noch immer
434 legen Männer weniger und dafür längere Strecken
435 zurück, Frauen hingegen viele kurze Wege. Im Bun-
436 desverkehrsministerium kann man mit diesen Daten
437 allerdings offenbar nur wenig anfangen. Diese Daten
438 erfahren scheinen bisher keine Berücksichtigung vom
439 Bundesverkehrsministerium. Deutschland hatte bisher
440 noch nie eine Bundesverkehrsministerin. 2019 startete
441 das Bundesverkehrsministerium eine Kampagne, in
442 der sich Frauen in Fahrradhelm und Spitzenunterwä-
443 sche auf einem Bett räkeln. Das ist das Gegenteil von
444 feministischer Verkehrspolitik.

445

446 Es müssen ausreichend geschlechtsspezifische **Verkehrs-**
447 **und Mobilitätsdaten** erfasst werden, denn diese Informa-
448 tionen sind entscheidend um ein Verkehrssystem zu pla-
449 nen, dass allen gleichermaßen dient. Die Wege von FLINT*
450 Personen sind deutlich komplizierter als die von Männern.
451 Während sie in der Regel und häufig mit dem Auto ih-
452 ren Arbeitsweg zurücklegen, also morgens in die Stadt
453 und abends wieder hinausfahren, umfasst der Alltag von
454 FLINT* Personen meist viele kurze Wegstrecken. Teilzeit-
455 beschäftigung ist ein überwiegend weibliches Phänomen
456 und FLINT* Personen erledigen 75% der weltweiten Care-
457 Arbeit. Das beeinflusst ihre Bedürfnisse bei der Fortbewe-
458 gung. FLINT* Personen gehen im Allgemeinen weiter und
459 länger zu Fuß. Zum Teil wegen ihrer Care-Aufgaben, aber
460 auch, weil sie im Durchschnitt ärmer sind und seltener ein
461 eigenes Auto besitzen.

462

463 **Zu Fuß Gehende** sind die am wenigsten geschützten und
464 langsamsten Verkehrsteilnehmer. FLINT* Personen haben
465 durchschnittlich weniger Zeit und haben als zu Fuß ge-
466 hende auch noch die längsten Wege. Eine Planung, die
467 sich auf den Autoverkehr fokussiert und Fußgängerwege
468 lediglich um diesen herumbaut, führt zu räumlicher Dis-
469 kriminierung und Zeitenteignung. Zu Fuß gehende brau-
470 chen direkte und durchgehende Wege und mehr Que-
471 rungsmöglichkeiten an von Autos dominierten Straßen.
472 Die Wege von Zu Fuß Gehenden dürfen bei der Planung

473 nicht hinter anderen Verkehrsteilnehmern anstehen, son-
474 dern müssen vorrangig beachtet werden. Um zu verhin-
475 dern, dass die Wege der Fußgänger*innen durch Falsch-
476 parker*innen gefährdet oder behindert werden, müssen
477 diese verstärkt geschützt werden, weshalb wir eine er-
478 höhte Kontrolle und Ahndung von Parksündern, vor allem
479 rund um Wohngebiete, Kitas, Einkaufsläden, Schulen und
480 Krankenhäusern fordern. Wo ohne Behinderung anderer
481 Verkehrsteilnehmer*innen möglich, sollen bauliche Maß-
482 nahmen zum Schutz vor Falschparker*innen getroffen
483 werden. Andernfalls werden bestehende Ungleichheiten
484 verstärkt. Ampelzeiten für Fußgänger*innen sind, wo dies
485 notwendig ist, zu verlängern, um denjenigen Zeit zu ge-
486 ben, die dem Tempo der Stadt nicht schritthalten können.
487 Die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden sind bei der Ampel-
488 schaltung vorrangig mit denen von Autofahrer*innen zu
489 werten.

490

491 Flächengerechtigkeit bedeutet auch breitere Gehwege.
492 Sie sind besonders wichtig für jene, die mit einem Kinder-
493 wagen oder weiteren Kindern unterwegs sind, einen Roll-
494 stuhl oder Rollator benutzen. Bei der Planung von neuen
495 Wegen muss außerdem auf sichere Bodenbeläge geach-
496 tet werden. Pflastersteine mögen zwar schön aussehen,
497 aber sie erschweren vielen, insbesondere älteren Men-
498 schen, die auf Gehhilfen angewiesen sind, den Alltag.

499

500 **Barrierefreiheit** kommt bei der Stadtplanung stets gleich
501 mehreren Gruppen zugute. So sind abgeflachte Bord-
502 steinkanten für Rollstuhlfahrer*innen, für Ältere und
503 für Menschen, die mit Kinderwagen unterwegs sind,
504 wichtig. Treppen dürfen keine Fortbewegungshindernis-
505 se darstellen und müssen um Rampen ergänzt werden.
506 Auch bei Baustellenführungen muss auf barrierefreie We-
507 ge geachtet werden. Damit Wege von allen Menschen ge-
508 nutzt werden können, sind Orientierungshilfen, vorrangig
509 an besonders gefährlichen Stellen, zu erbauen und bei zu-
510 künftigen Bauplanungen stets zu integrieren.

511

512 Zu Fuß Gehende brauchen einen besonderen Schutz, denn
513 sie sind im Straßenverkehr die Verletzbarsten. Ausrei-
514 chende Beleuchtung an allen Gehwegen verbessert nicht
515 nur das Sicherheitsgefühl von FLINT* Personen und allen,
516 die auf der Straße Opfer von Übergriffen werden, son-
517 dern beugen auch Unfälle vor. Bei der Planung von Geh-
518 wegen sollte zukünftig darauf geachtet werden, dass die-
519 se durch belebte Gegenden führen. Die „dunkle, abgele-
520 gene Gasse“ ist für viele, insbesondere FLINT* Personen,
521 keine Alternative und somit kein angemessener Fußgän-
522 gerweg. Zu Fuß Gehende brauchen auch einen besonde-
523 ren Wetterschutz, in Form von funktionierender Entwäs-
524 serung und Sonnenschutz. Mehr Bäume und weniger ver-
525 siegelte Flächen in der Stadt haben dabei gleich mehrere

526 Nutzen. Beim Schneeräumen sind Fußwege zu priorisie-
527 ren.

528

529 Die wenigen verfügbaren Daten zur Nutzung des **Öffent-**
530 **lichen Personennahverkehrs** zeigen, dass dieser überwie-
531 gend von FLINT* Personen genutzt wird. In Frankreich et-
532 was sind zwei Drittel der Fahrgäste im ÖPNV FLINT* Per-
533 sonen. Politische Entscheidungen, die das Autofahren ge-
534 genüber dem ÖPNV attraktiver und günstiger machen,
535 treffe somit vor allem FLINT* Personen. Obwohl die meis-
536 ten Fahrgäste in Bussen FLINT* Personen sind, entspre-
537 chen ihre Fahrpläne dagegen meist den Bedürfnissen von
538 Männern. Wie in vielen Städten ist auch das Berliner Ver-
539 kehrsnetz eher strahlenförmig aufgebaut und entspricht
540 somit nicht den Bedürfnissen von Frauen* mit ihren vie-
541 len, kurzen Wegen. Orthogonal verlaufende Buslinien, al-
542 so wie ein „Spinnennetz“, werden diesen eher gerecht und
543 sind daher anzustreben. Auch an weniger stark frequen-
544 tierten Orten müssen Busse fahren, Dort sind vermehrt
545 Kleinbusse einzusetzen.

546

547 Bei der Auswahl von Bushaltestellen ist besonders auf
548 die Nähe zu Kindergärten, Schulen, Supermärkten, Apo-
549 theken und Krankenhäusern zu achten. Haltestellen soll-
550 ten vorzugsweise an belebten Orten, Gebäuden und Ein-
551 gängen liegen. Wichtige Kriterien für Haltestellen sind,
552 dass sie hell, einsehbar, sicher und wettergeschützt sind.

553

554 Während der Nachtstunden fordern wir flexible Halte-
555 möglichkeiten. So können längere Fußwege vermieden
556 werden. Im öffentlichen Raum fühlen sich FLINT* Perso-
557 nen vor allem nachts unsicherer als Männer, was zur Ein-
558 schränkung der Mobilität von FLINT* Personen führt. Fast
559 jede zweite Frau fühlt sich nachts sowohl in Bussen und
560 Bahnen unsicher, daher fordern wir zusätzlich den Einsatz
561 von Nachttaxen für FLINT* Personen. FLINT* Personen sol-
562 len in Berlin zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr bei jeder Ta-
563 xifahrt einen städtischen Zuschlag erhalten. Vorbildcha-
564 rakter hat München, wo es dieses Angebot bereits gibt. Ei-
565 ne enge Zusammenarbeit der Stadt Berlin mit den Taxiun-
566 ternehmen ist eine wichtige Voraussetzung zur erfolgrei-
567 chen Umsetzung des Projekts. Die Anstellung weiblicher
568 Taxifahrer*innen ist zu fördern, ein Konzept für sichere Ta-
569 xifahrten für FLINT* Personen zu erarbeiten.

570

571 Berlins S- und U-Bahnstationen sind noch immer nicht al-
572 le **barrierefrei**. Aktuell sind bei der U-Bahn rund 80 Pro-
573 zent der Bahnhöfe mit Aufzügen ausgestattet. Bei der S-
574 Bahn sind innerhalb Berlins mehr als 93 Prozent der Hal-
575 testellen barrierefrei. Wir fordern 100% bis 2025 und un-
576 terstützen das Pilotprojekt Mobilitätsgarantie, welches
577 bei Ausfall von Fahrstühlen oder da, wo sie noch nicht vor-
578 handen sind, mit einem Shuttle Service aushelfen soll.

579

580 Bei der zukünftigen Planung von weiteren U- und S-
581 Bahnstationen und -linien sind geschlechtsspezifische
582 Unterschiede bei der Fortbewegung zu beachten. Be-
583 stehende Haltestellen sind sicherer und attraktiver zu ge-
584 stalten. Wir fordern an allen Stationen eine ausreichen-
585 de Beleuchtung und digitale Anzeigetafeln. Außerdem ei-
586 ne stärkere Präsenz von Personal, vor allem in den Nacht-
587 stunden.

588

589 Weiter fordern wir in Berlins Bahnen und Bussen die ver-
590 stärkte Kontrolle und Durchsetzung des Alkoholverbots.
591 Alkoholkonsum mindert die Impulskontrolle von Men-
592 schen und trägt somit erheblich zur Entstehung von Be-
593 drohungssituationen bei. Der Konsum von Alkohol im
594 ÖPNV macht diesen für jene unattraktiver, die auf ihn im
595 Alltag angewiesen sind und trägt zu dessen Verschmut-
596 zung bei. Das Verbot muss konsequent kontrolliert wer-
597 den.

598

599 Nicht zuletzt hat die Corona-Krise gezeigt, wie wich-
600 tig der **Fahrradverkehr** in Berlin ist, wenn die Nutzung
601 des ÖPNV wegfällt. 40% der FLINT* Personen benutzen
602 das Fahrrad täglich bzw. mehrmals die Woche. Die Zahl
603 der Fahrradfahrer*innen weiter an und muss dementspre-
604 chend auch noch mehr in den Fokus der Berliner Ver-
605 kehrspolitik rücken. Während die Anzahl der Pkw in Ber-
606 lin weiter steigt, ist Studien zufolge lediglich ein Drittel
607 der derzeit 1,2 Mio. Autos wirklich nötig, um die Bedürfnis-
608 se der Berliner*innen zu erfüllen. Mit dem Mobilitätsge-
609 setz haben wir 2018 in Berlin bereits einen guten Schritt in
610 die richtige Richtung getätigt, jedoch spielt die Gleichstel-
611 lung der Geschlechter nur minimal eine Rolle. Fahrrad-
612 fahrer*innen sind mitunter die vulnerabelsten Verkehrs-
613 teilnehmer*innen und bedürfen besonderen Schutz. Am
614 häufigsten wird das Rad von FLINT* Personen für kurze
615 Erledigungen bzw. zum Einkaufen genutzt. Um dies mit
616 dem Fahrrad sicher erledigen zu können, benötigen wir ei-
617 ne bessere räumliche Trennung zwischen Radfahrer*in-
618 nen, PKW-Fahrer*innen und Fußgänger*innen im vorhan-
619 denen Verkehrsraum. Vom Straßenverkehr abgegrenzte
620 und farblich markierte Fahrradwege müssen konsequent
621 und bezirksübergreifend umgesetzt werden.

622

623 Um die Nutzung des Fahrrads für die täglichen Erledigun-
624 gen attraktiver zu gestalten, benötigen wir ausreichend
625 sichere, gut beleuchtete und wettergeschützte Fahrrad-
626 abstellanlagen vor allem bei Kitas, Kindergärten, Schu-
627 len, Einkaufsläden, Apotheken und Krankenhäuser. In be-
628 sonders belebten Bereichen der Stadt fordern wir mehr fi-
629 nanzielle Mittel der Bezirke für die Planung von Fahrrad-
630 parkhäusern. Um die Sicherheit der Nutzer*innen zu ge-
631 währleisten, müssen Fahrradparkhäuser mit ausreichend

632 erreichbaren Alarmknöpfen ausgestattet werden.

633

634 Mit dem Ziel, die Parkplatzsituation an die wachsende An-
635 zahl von - vor allem bei jungen Familien beliebten - Las-
636 tenrädern anzupassen, fordern wir die verpflichtende In-
637 stallation von Lastenradparkplätzen überall dort, wo be-
638 reits Parkplätze vorhanden sind. Außerdem fordern wir
639 bei der zukünftigen Planung von Radwegen und Fahrrad-
640 parkplätzen die Berücksichtigung von E-Fahrrädern und
641 Sonderbau-Fahrrädern. Sowohl Handfahrräder, Rollstuhl-
642 fahrräder und Dreirad-Fahrräder benötigen oft mehr Platz
643 auf den Straßen und Parkplätzen. Vor allem rund um Ein-
644 kaufsläden, Apotheken und Krankenhäuser, als auch Ein-
645 richtungen für Menschen mit Behinderungen gilt dies ver-
646 stärkt zu berücksichtigen.

647 Um die sichere Fortbewegung und Teilhabe aller am Stra-
648 ßenverkehr zu gewährleisten, fordern wir ein allgemeines
649 Tempolimit von 30km/h in Berlins Innenstadt.

650

651 Zum **motorisierten Individualverkehr** gehören sowohl
652 Pkw und Krafträder als auch Mietfahrzeuge, Carsharing
653 und Taxis. Der MIV ist trotz aller mit ihm einherge-
654 hender Probleme aktuell vor allem in Bezirken von
655 Bedeutung, in denen tägliche Besorgungen nicht oder
656 nur sehr schwer zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt
657 werden können und viele Menschen leben, die auf den
658 MIV als Fortbewegungsmittel angewiesen sind. Um je-
659 doch zu ermitteln, wer wirklich auf den MIV angewiesen
660 ist und wie er genutzt wird, fehlen Studien über die tat-
661 sächliche, nach Geschlechtern differenzierte Nutzung des
662 MIV in Berlin. So ist der derzeit einzige Anhaltspunkt die
663 Zahl der zugelassenen Pkw, welche stark nach Bezirken
664 variiert.

665

666 Um die Mobilität aller zu verbessern und Menschen, die
667 kein eigenes Auto besitzen, Zugang zu dieser Mobilitäts-
668 form zu gewähren, fordern wir die Förderung flächende-
669 ckender Car-Sharing Modelle in ganz Berlin. Insbesonde-
670 re die Außenbezirke, die bisher nicht am Angebot teilneh-
671 men können, werden dadurch besser angebunden. Paral-
672 lel dazu fordern wir die Errichtung von Mobilitätsstatio-
673 nen. Car-Sharing-Angebote sollen nur noch zugelassen
674 werden, wenn sie ebenfalls auch die Gebiete außerhalb
675 des S-Bahn-Rings abdecken.

676

677 In Parkhäusern und auf Parkplätzen haben sich Frau-
678 en*parkplätze im Bereich der Stadtplanung als wirkungs-
679 volles Instrument herausgestellt, um Sicherheit und Si-
680 cherheitsempfinden im öffentlichen Raum für beide Ge-
681 schlechter zu verwirklichen. Wir fordern den verstärkten
682 Ausbau, überall dort, wo es zu wenig Frauen*parkplät-
683 ze gibt und die stärkere Kontrolle dieser. Ebenso muss
684 die Präsenz von Sicherheitspersonal in Parkhäusern aus-

685 reichend gegeben sein.

686

687 **Wir fordern:**

- 688 • Eine ausgeweitete Erfassung von geschlechtsspezi-
689 fischen Verkehrs- und Mobilitätsdaten
- 690 • Mehr Querungsmöglichkeiten an von Autos domi-
691 nierten Straßen. Außerdem müssen verkehrsberu-
692 higte Straßen ausgebaut werden
- 693 • Eine erhöhte Kontrolle und Ahndung von Parksün-
694 der*innen, vor allem rund um Wohngebiete, Kitas,
695 Einkaufsläden, Schulen und Krankenhäusern
- 696 • Eine Verlängerung der Ampelzeiten für Fußgän-
697 ger*innen , wo dies notwendig ist
- 698 • Breitere Gehwege und die Nutzung von sicheren Bo-
699 denbelägen
- 700 • Den flächendeckenden Ausbau von Rampen an al-
701 len Treppen
- 702 • Mehr Orientierungshilfen an Gehwegen und Rad-
703 wegen
- 704 • Den Einsatz von Wetterschutz, in Form von funk-
705 tionierender Entwässerung und Sonnenschutz auf
706 stark frequentierten Gehwegen
- 707 • Die Priorisierung von Gehwegen und Radwegen
708 beim Schneeräumen
- 709 • Den Ausbau des Busnetzes um Orthogonal verlau-
710 fende Buslinien
- 711 • Flexible Haltemöglichkeiten der Busse in den Nacht-
712 zeiten
- 713 • Den Einsatz von vergünstigten Nachttaxen für
714 FLINT* Personen. Dabei soll durch eine Kooperati-
715 on zwischen der Senatsverwaltung für Gesundheit,
716 Pflege und Gleichstellung und der Innung des Ber-
717 liner Taxigewerbes e.V. sichergestellt werden, dass
718 Fahrerinnen geschult und sensibilisiert sind auf die
719 besondere Gefahr, die für FLINT*Personen besteht,
720 wenn sie nachts alleine reisen.
- 721 • 100% barrierefreie S- und U-Bahnstationen bis 2025
- 722 • Flächendeckend ausreichend Beleuchtung und digi-
723 tale Anzeigetafeln an den ÖPNV- Haltestellen
- 724 • Verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal in den
725 Nachtstunden
- 726 • Ein Alkoholverbot im ÖPNV
- 727 • Vom Straßenverkehr abgegrenzte und farblich mar-
728 kierte Fahrradwege müssen konsequent und be-
729 zirksübergreifend umgesetzt werden
- 730 • Flächendeckend sichere, gut beleuchtete und wet-
731 tergeschützte Fahrradabstellanlagen
- 732 • Mehr finanzielle Mittel für den Bau von Fahrrad-
733 parkhäusern mit Alarmknöpfen
- 734 • Die Schaffung von Lastenradparkplätzen überall
735 dort, wo bereits Parkplätze vorhanden sind.
- 736 • Die Berücksichtigung von Sonderbaufahrrädern (z.B.
737 Handfahrräder) in der weiteren Planung.

- 738 • Ein Tempolimit von 30km/h für den gesamten In-
739 nenstadtverkehr
740 • Die Förderung von stationären Carsharing-
741 Angeboten in den Außenbezirken
742 • Die weitere Schaffung von neuen Frauenparkplätzen,
743 überall dort, wo es zu wenige gibt und die verstärkte
744 Kontrolle

745

746 **Sicherheit im öffentlichen Raum**

747

748 Für FLINT* Personen stellt der öffentliche Raum aufgrund
749 von alltäglicher sexualisierter Gewalt einen Hürdenlauf
750 da. Ein subjektives Unsicherheitsgefühl auf dem Heim-
751 weg oder bei Dunkelheit gehört für viele Betroffene zum
752 Alltag. Leider kommt es immer wieder zu Vorfällen, die
753 dieses Gefühl bestätigen. In einer Stadt sollten sich Perso-
754 nen egal welchen Geschlechtes zu jeder Tageszeit sicher
755 fühlen. Dafür lassen sich neben entsprechenden Beleuch-
756 tungskonzepten weitere Maßnahmen treffen.

757

758 Die **Schaffung von Safe Spaces** ist wichtig, da hierdurch
759 Betroffene im Fall einer akut bedrohlichen Situation im öf-
760 fentlichen Raum Ansprechpartner*innen und sichere Or-
761 te zur Verfügung haben. Dies kann beispielsweise durch
762 Programme wie „Luisa ist hier“ (entwickelt in Münster)
763 garantiert werden. Gastronomiebetrieben und Geschäf-
764 ten wird die Möglichkeit zu einer Personalschulung gege-
765 ben, welche darauf abzielt, Personal auf den Umgang mit
766 Personen in einer bedrohlichen Lage vorzubereiten. Be-
767 troffene können sich beispielsweise mit der Frage „Ist Lui-
768 sa hier?“ an Thekenpersonal wenden, welches die betrof-
769 fene Person dann aus der Situation begleitet und bei Be-
770 darf Hilfe organisiert. Wir fordern ein solches Programm
771 zur Schaffung sicherer Orte im öffentlichen Raum auch
772 für das Land Berlin zu entwickeln. Darüber hinaus fordern
773 wir die Entwicklung und Umsetzung von Schutzkonzep-
774 ten für FLINT* Personen in allen Einrichtungen der öffent-
775 lichen Hand.

776

777 Wir benötigen eine **App für mehr Sicherheit auf dem**
778 **Heimweg**. Denn insbesondere der Heimweg bei Dunkel-
779 heit gehört für viele Menschen zu den gravierendsten Un-
780 sicherheitsfaktoren in ihrem Alltag. Heimweg-Apps kön-
781 nen eine Möglichkeit darstellen das Unsicherheitsgefühl
782 zu verringern und schnelle Hilfe in Notsituationen zu ga-
783 rantieren. Dort können Personen angeben, wenn sie sich
784 auf dem Heimweg befinden und im Notfall einen Not-
785 ruf auslösen, der dann an Privatkontakte oder Sicherheits-
786 behörden inklusive des Aufenthaltsortes verschickt wird.
787 Wir fordern die Förderung der Entwicklung einer solchen
788 Heimweg-App durch das Land Berlin. Allgemein sollte sich
789 die Smart-City-Strategie der Stadt Berlin mit dem Ein-
790 satz digitaler Technologien zur Förderung der Sicherheit

791 von FLINT* Personen im öffentlichen Raum befassen. Da-
792 bei muss absolut sichergestellt sein, dass der Zugriff auf
793 diese Bewegungsdaten durch Dritte nicht möglich ist.

794

795 **Wir fordern:**

- 796 • Die Etablierung eines Programms zur Schaffung von
797 Safe Spaces im öffentlichen Raum, in der Gastrono-
798 mie sowie im Einzelhandel
- 799 • Die Entwicklung von Schutzkonzepten für FLINT*
800 Personen in allen Einrichtungen der öffentlichen
801 Hand
- 802 • Die Entwicklung einer Heimweg-App durch das
803 Land Berlin
- 804 • Die Einbindung der Sicherheitsbedürfnisse von
805 FLINT* Personen in die Smart-City- Strategie der
806 Stadt Berlin

807

808

809 **Barrierefreiheit**

810

811 Nur eine barrierefreie Stadt ist auch eine Stadt für al-
812 le. Barrierefreiheit ist nicht nur für Menschen mit Behin-
813 derungen wichtig, sondern auch für ältere und hochalt-
814 rige Menschen, Menschen mit Kindern oder Menschen,
815 die ältere oder pflegebedürftige Personen versorgen. In-
816 tersektionale feministische Stadtplanung muss dafür sor-
817 gen, dass mehrfach diskriminierten Menschen ein gleich-
818 berechtigter Zugang ermöglicht wird.

819

820 Die Stadt Berlin hat mehrere Handbücher und Richtlini-
821 en für eine **barrierefreie bzw. barrierearme Bauweise** er-
822 stellt, die sehr detailliert auf die Bedürfnisse von behin-
823 derten oder bewegungseingeschränkten Menschen ein-
824 gehen. Doch die Realität vor unserer Haustür sieht oft
825 anders aus. Bei der Planung von neuen Quartieren, Kie-
826 zen und Neubauvorhaben können aktuelle Barrierefrei-
827 heitsrichtlinien gut eingehalten werden. Der barrierefreie
828 Umbau von existierenden öffentlichen Räumen, Gebäu-
829 den oder der Transportinfrastruktur lässt zu wünschen
830 übrig. Auch wenn die Betreiber*innen des Öffentlichen
831 Personennahverkehrs bemüht sind, ihre Transportmittel
832 barrierefrei zu machen, so ist der Abstand zwischen Bahn
833 und Bahnsteigkante immer noch ein Hindernis, das Roll-
834 stuhlfahrer*innen oft nicht ohne Hilfe überwinden kön-
835 nen. Öffentliche Gebäude und Plätze müssen gut ausge-
836 schildert sein und sind oft nur an die Bedürfnisse von nor-
837 mal Gehenden angepasst. Auch Stadtpläne und Fahrin-
838 formationen sind für Menschen mit einer niedrigeren Au-
839 genhöhe oft nicht nutzbar. Vor allem in älteren Stadttei-
840 len besteht oft ein Konflikt zwischen Barrierefreiem Um-
841 bau und Denkmalschutz. Es muss jedoch gewährleistet
842 sein, dass mindestens die Hotspots barrierefrei erreich-
843 bar und miteinander vernetzt sind. Menschen mit kör-

844 perlichen, seelischen, geistigen oder Sinnesbeeinträchti-
845 gungen müssen Altstädte so zugänglich gemacht werden,
846 dass eine Aufenthaltsqualität auch ohne Hilfe möglich ist.
847 In Einkaufszonen häufen sich Werbeschilder und Fahrrä-
848 der auf den Gehwegen und schränken den Bewegungs-
849 raum zusätzlich ein.

850

851 Sehbehinderte und Blinde Menschen sehen nicht das
852 Gleiche, werden aber in einen Topf geworfen. Sie stel-
853 len **unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen**
854 **Raum**. Vor allem sehbehinderte und blinde FLINT* Perso-
855 nen mit und ohne Kinder werden damit in eine Situation
856 gebracht, in der sie sich zwingend Hilfe holen müssen und
857 ggf. von sehenden Menschen diskriminiert werden. Da-
858 mit sich Menschen mit Sehbehinderungen gefahrlos und
859 ohne Hilfe im öffentlichen Raum bewegen können, muss
860 Sichtbares besonders gut sichtbar sein.

861

862 Für Blinde muss Sichtbares hör- und/oder tastbar sein. Das
863 lässt sich beispielsweise durch tastbare Orientierungsele-
864 mente umsetzen, aber auch hörbare Ampelsignale, tast-
865 bare Beschriftungen und gut hörbare Durchsagen.

866

867 Es ist kein Geheimnis, dass die Bevölkerung immer älter
868 wird. 2019 waren laut Angaben des Statistischen Bundes-
869 amts 72,9 % der über 90-Jährigen in Deutschland Frau-
870 en*. Hochaltrigkeit ist also vor allem weiblich*. **Ältere und**
871 **Hochaltrige Menschen** haben besondere Bedürfnisse be-
872 züglich Barrierefreiheit. Insbesondere ältere und hoch-
873 altrige Menschen mit Uterus und mit urologischen Ein-
874 schränkungen benötigen eine gut ausgebaute, gepfleg-
875 te, kostenlose und gut erreichbare Toiletteninfrastruk-
876 tur. Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat mit ih-
877 rer Checkliste zu „age friendly cities“ einen Leitfaden be-
878 reitgestellt, mit denen öffentliche Räume altersfreund-
879 lich umgestaltet werden können. Ein altersfreundlicher
880 Umbau von Kommunen bedeutet eine längere Selbst-
881 ständigkeit und Autonomie für ältere und hochaltrige
882 Menschen, mit denen auch ein verringerter Bedarf an pro-
883 fessioneller Unterstützung verbunden sein kann.

884

885 **Wir fordern:**

- 886 • Hinweisschilder und Notausgangskennzeichnungen
887 müssen auf Augenhöhe für alle Menschen in dieser
888 Stadt gebracht werden
- 889 • Barrierefreier Umbau von denkmalgeschützten öf-
890 fentlichen Räumen
- 891 • Beim Neubau von Quartieren muss auf ausrei-
892 chend breite Gehwege geachtet werden, während
893 auf bestehenden Wegen ein Verbot für das Auf-
894 stellen von Werbeschildern gelten muss. Für Fahr-
895 räder sind gesonderte Abstellflächen bereitzustel-
896 len, beispielsweise durch die Umwidmung einzelner

897 Parkplätze Im öffentlichen Raum müssen genügend
898 Kontraste geschaffen, Informationen gut lesbar ge-
899 macht und für gute Beleuchtungsverhältnisse ge-
900 sorgt werden

- 901 • Hindernisse, z.B. Dekoelemente auf dem Boden oder
- 902 Blumentöpfe, müssen gut sichtbar, hörbar oder
- 903 fühlbar gekennzeichnet werden
- 904 • Die Sicherstellung von gut tastbaren und hörbaren
- 905 Orientierungselementen im Straßenverkehr
- 906 • Einen Umbau Berlins zur altersfreundlichen Kom-
907 mune nach WHO Standard durch das Land Berlin.
- 908 Die Bezirke können das Land bei der Identifizierung
- 909 von Orten mit besonderer Dringlichkeit unterstüt-
910 zen
- 911 • Die Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer und
- 912 hochaltriger Menschen bei der Stadtentwicklung,
- 913 z.B. Fußgängerüberwege für langsam Gehende,
- 914 spezielle Angebote, gepflegte Toiletteninfrastruktu-
915 ren und Sitzmöglichkeiten in Parks und Einkauf-
916 Hotspots