

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

Flächennutzung

21

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**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Einige Menschen nutzen den Raum in unseren Städten
 mehr und andere weniger. Bei feministischer Stadtpla-
 nung ("Gender Planning") geht es darum, den Lebens-
 raum an die Bedürfnisse der Menschen anzupassen, die in
 ihm leben. Stadtplanung wurde lange Zeit für Männer von
 Männern gemacht, wodurch die Bedürfnisse des Großtei-
 les 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 Kinder-
 rechtsorganisation 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 ei-
 nen 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 Über-
 einstimmung mit dem Baugesetzbuch im Flächennut-
 zungsplan des Landes Berlin beschrieben und vorgege-
 ben. Der **Flächennutzungsplan** ist ein unter Beteiligung
 der Öffentlichkeit erstelltes und parlamentarisch legi-
 timiertes **Planungsinstrument** und schafft die Vorausset-
 zungen für die langfristige Daseinsvorsorge im gesamten
 Stadtgebiet Berlins.

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

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

Bei der Erstellung des Berliner Flächennutzungsplans wer-

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-

den darüber hinaus **strategische Planungsziele** verfolgt,
 die einer Nutzung der Standortvorteile der Metropole Ber-
 lin und einer nachhaltigen und klimagerechten Stadt-
 entwicklung Rechnung tragen sollen. So ist es das Ziel,
 bestehenden Wohnraum im bebauten Stadtgebiet zu si-
 chern und behutsam zu ergänzen, Arbeitsplätze in Be-
 reichen guter öffentlicher Verkehrserschließung zu för-
 dern, Freiräume und Grünflächen zu sichern, übergeord-
 nete Gemeinbedarfs-Orte zu stärken und den öffentli-
 chen 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 gender-
 spezifische Aspekte eingehen und die die Nutzung der
 einzelnen Flächen durch verschiedene gesellschaftliche
 Gruppe darstellen.

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

Wir fordern:

- Die Einführung eines Beteiligungsverfahrens zu
 der Erstellung der Bebauungspläne, durch welches
 sichergestellt werden muss, dass die bezirkli-
 chen Frauen-, Gleichstellungs- und Seniorenbe-
 auftragten, sowie Frauenhäuser und Jugendämter
 eingebunden werden und Einfluss auf die Ausge-
 staltung der Bebauungspläne nehmen können.
- **Gremien, wie die Frauenbeiräte Stadtentwicklung
 in Mitte und Pankow sind in allen Bezirken zu för-
 dern und frühzeitig an Stadtentwicklungsprojekten
 zu beteiligen.**
- Die Aufnahme der Aspekte der Barrierefreiheit, der
 Sicherheit von FLINT* Personen sowie der Repräsen-
 tation verschiedener Gruppen im städtischen Sozi-
 algefüge in die Reihe der strategischen Planungszie-
 le.
- Die Entwicklung eines Konzeptes zur Stärkung der
 Anliegen und Bedürfnisse von FLINT*Personen im
 Rahmen der Bauleitplanung bei gleichzeitiger Be-
 achtung der bezirklichen Autonomie.
- Die paritätische Besetzung von Jurys in städte-
 baulichen Wettbewerben und architektonischen

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 scene 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-

Wettbewerbsverfahren. Außerdem müssen weib-
lich geführte Architekturbüros oder Wettbewerbs-
vorschläge, an denen FLINT* Architekt*innen mit-
gewirkt 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 er-
füllt werden können. Im Folgenden wird besonders auf öf-
fentliche Freiflächen eingegangen. Dies schließt **öffentli-**
che Straßenräume, öffentliche Plätze, öffentliche Parkan-
lagen und weitere Freiflächen, die der Öffentlichkeit zu-
gänglich sind, ein.

Unabhängig von Mobilitätsansprüchen und der voraus-
gehenden 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 Gen-
der Mainstreaming in der Stadtentwicklung auf der
Agenda hat und der Fachfrauenbeirat schon in einige
Projekte miteinbezogen wird, gilt es jetzt Gender Main-
streaming in der Stadtentwicklung von Einzelprojekten
flächendeckend auf den öffentlichen Raum anzuwenden.

Der öffentliche Raum nimmt sowohl eine Kompensations-
als auch Integrationsfunktion ein. Die **Kompensations-**
funktion soll soziales und sozioökonomisches Ungleich-
gewicht kompensieren. Dies erfolgt beispielsweise da-
durch, dass Personen, denen kein Garten zur Verfügung
steht, eine Freifläche für Sport, Spiel und Bewegung an-
geboten 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 Fa-
milien wächst mit der Schließung von Kitas und Schu-
len. Durch die Schließung von Konsumstätten, wie Re-
staurants und Bars oder Sportzentren, Fitnessstudios und
Schwimmbädern ist der Druck auf das Angebot des öf-
fentlichen Raums zusätzlich gewachsen. Häufig finden
FLINT* Personen in solchen privaten Aufenthaltsstätten
besonderen Schutz. So bietet die Berliner Bar und Club-
scene für viele FLINT* Personen „safe spaces“, die der öf-
fentliche Raum so nicht bietet. Ein weiteres durch die
Corona-Krise verstärktes Problem, für das die Kompensa-
tionsfunktion des öffentlichen Raums ein Teil der Lösung
darstellen könnte, ist häusliche Gewalt. Viele Menschen
erfahren in Berlin und Deutschland häusliche Gewalt, da-

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 übergriffiges 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

von sind vor allem Kinder und FLINT* Personen betroffen.
 Frauen stellen 81% der Opfer dieser Form von Gewalt dar.
 Wenn Schulen, Kitas und Freizeiteinrichtungen geschlos-
 sen sind und die Arbeit aus dem Homeoffice stattfindet,
 können Betroffene aus schwierigen oder bedrohlichen Si-
 tuationen Zuhause schlechter entkommen. Wenn der öf-
 fentliche 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 An-
 gebot der Fläche und soll so gedacht werden, dass die
 Gestaltung möglichst viele Ziel- und Interessensgruppen
 im öffentlichen Raum integriert. Dafür müssen öffentli-
 che 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 an-
 gestrebt 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 Sicher-
 heitsgefühl 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 größ-
 ten 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 dar-
 über, an welchen Orten besonders häufig sexualisierte
 Gewalttaten stattfinden, besonders gegenüber FLINT*
 Personen. Auf der Internetseite "Safer Cities Map" kön-
 nen 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 Sicherheits-
 personal.

Barrierefreiheit als Kriterium für die Gestaltung von
 öffentlichen Räumen betrifft nicht nur mobilitätsein-
 geschränkte Personen, sondern ebenso Personen mit
 Besorgungs- und Betreuungsaufgaben (bspw. Kinderwa-
 gen). Die Erschließung und Zugänglichkeit von Wegen
 und Aufenthaltsorten für hiervon betroffene Menschen
 muss daher im öffentlichen Raum gewährleistet sein. Da-

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

her fordern wir eine barrierefreie Zugänglichkeit zu al-
 len 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 ga-
 rantieren. Ziel ist es, den Aufenthalts- und Mobilitätsradi-
 us aller Interessensgruppen zu erweitern.

Diversität in der Nutzungsmöglichkeit öffentlicher Flä-
 chen soll gewährleisten, dass die Interessen von FLINT*
 Personen und anderen diskriminierten Gruppen in der Ge-
 staltung des öffentlichen Raums berücksichtigt werden.
 Der öffentliche Raum soll die Interessen aller Zielgruppen
 gleichermaßen abbilden. So haben Kinder und Jugendli-
 che häufig ein ausgeprägteres Spiel-, Bewegungs- und
 Kommunikationsbedürfnis, welches häufig mit Lärm ein-
 hergeht, während andere Gruppen ein Rückzugs- und Ru-
 hebedürfnis 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 öffentli-
 cher Räume, z.B. in Form von in kleinere Bereiche unter-
 teilter Parkanlagen, hat gezeigt, dass sich dadurch nicht
 nur die Anzahl von Mädchen und FLINT* Personen im öf-
 fentlichen Raum (bspw. Parkanlagen, Sportplätze, Spiel-
 plätze), sondern auch die Zahl diverser „informeller Aktivi-
 täten“ anderer Nutzer*innengruppen steigert. Dies zeigt,
 dass neben FLINT* Personen und Mädchen ebenso ande-
 re 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 Nutzungsquali-
 tät liegt. Der Fokus bei der Betrachtung öffentlicher Plätze
 liegt hier besonders auf öffentlichen Plätzen im Straßen-
 raum.

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

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-

und Umbauprojekten verbindlich erfüllt werden müssen.

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

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

Für das **Sicherheitsgefühl** ist eine gute Orientierung und
 Einsehbarkeit, die mit sozialer Kontrolle einhergeht, ob-
 ligatorisch. Damit dies auch in der Dämmerung oder bei
 Dunkelheit gewährleistet ist, muss genügend Beleuch-
 tung garantiert sein. Besonders Frauen leiden unter der
 Angst vor Übergriffen und können so nicht das volle Ak-
 tivitätsspektrum ausschöpfen. Beispielsweise nutzen we-
 niger 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. Au-
 ßerdem verhindert eine ausreichende Ausstattung mit Sa-
 nitäranlagen und gute Zugänglichkeit von Toiletten, dass
 besonders Mädchen und FLINT* Personen, sich für den Toi-
 lettengang in dunkle und schlecht einsehbare Ecken zu-
 rückziehen müssen. Deshalb wird im gesamten öffentli-
 chen Raum der barrierefreie Zugang zu Toiletten gefor-
 dert. Diese Forderung geht damit einher, dass bei der Pla-
 nung 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 Ber-
 lin außerdem ein Modell ähnlich dem Konzept "Die Net-
 ten Toiletten" eingeführt wird. Hier können Gaststätten
 einheitliche Sticker an ihren Türen anbringen, die signa-
 lisieren, dass dort die Toilette genutzt werden kann. Des

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-

Weiteren fordern wir, dass FLINT* Personen nicht wei-
 terhin durch kostenpflichtige Toiletten diskriminiert wer-
 den, wenn Männertoiletten kostenlos bereitgestellt wer-
 den. Männertoiletten müssen ebenso wie Toiletten für
 FLINT* Personen mit Wickeltischen ausgestattet werden.
 Auch ist zu gewährleisten, dass geschlechtsneutrale Toi-
 letten 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 Toi-
 letten auch an hoch frequentierten Räumen staatlich ge-
 managt werden.

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

Berlin hat im Bereich Gender Mainstreaming schon vie-
 le Pilotprojekte erfolgreich umsetzen können, die bei-
 spielsweise in dem Handbuch „Gender Mainstreaming in
 der Stadtentwicklung“ von 2011 vorgestellt werden. Ob-
 wohl dieses Handbuch einige sehr relevante Aspekte von
 Gender Planning enthält, ist die Umsetzung dieser Leit-
 linie 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 anzuwen-
 den ist und tiefer geht als die seit 2005 anzuwenden-
 de „Gender-Checkliste“. Da auf Bezirksebene die Ausfüh-
 rung und Detaillösungen für neue Bauvorhaben beschlos-
 sen 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 dar-
 über, an welchen Orten besonders häufig sexuali-
 sierte Gewalttaten stattfinden, besonders gegen-
 über FLINT* Personen
- **Die Schaffung und Beachtung einer genderspezifi-**

- 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-

schen Datenlage auf Ebene der Flächennutzungs-

planung

- Barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Aufenthaltsor-
- ten an öffentlichen Plätzen und Parks sowie barriere-
- freie Straßenräume
- Klare Abgrenzung von öffentlichen und privaten
- Räumen, Belebung der Straße durch Erdgeschoss-
- nutzung und Fenster von Wohn- und Geschäfts-
- gebäuden 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 Plät-
- zen, Straßenräumen, Parkanlagen und Naherho-
- lungsgebieten
- Toiletten im öffentlichen Raum
 - Im gesamten öffentlichen Raum barrierefreien
 - Zugang zu Toiletten
 - Bei der Planung öffentlicher Toiletten mehr Flä-
 - che für Toiletten für FLINT* Personen, da die-
 - se mehr auf die Nutzung öffentlicher Toiletten
 - angewiesen sind
 - Eine Kampagne der Stadt Berlin, die ein Mo-
 - dell ähnlich dem Konzept “Die netten Toilet-
 - ten” einführt, bei dem Gaststätten einheitliche
 - Sticker an ihren Türen anbringen können, die
 - signalisieren, dass bei diesen die Toilette ge-
 - nutzt werden kann
 - und im Gegenzug eine geringfügige Auf-
 - wandsentschädigung erhalten
 - Die kostenlose Bereitstellung von öffentlichen
 - Toiletten für FLINT* Personen, wenn Männer-
 - toiletten kostenlos bereitgestellt werden
 - Die Ausstattung von Männertoiletten mit Wi-
 - ckeltischen
 - Die Bereitstellung von geschlechtsneutralen
 - Toiletten, um nicht-binären Personen einen si-
 - cheren Raum für den Toilettengang zur Verfü-
 - gung zu stellen
 - Das staatliche Management von öffentlichen
 - Toiletten, um die vorausgehenden Forderun-
 - gen kontrolliert umsetzen zu können
- Öffentliche Parkanlagen, die ein breites Aktivitäts-
- spektrum bedienen bzgl. Spiel- und Sportmöglich-
- keiten abbilden und die Unterteilung von Parkan-
- lagen in viele Teilbereiche, die in einer übersicht-
- lichen Wegevernetzung und Sichtbeziehung ange-
- ordnet sind
- Ein ausgearbeitetes Leitbild zu Gender Mainstream-
- ing in der Stadtentwicklung auf Landesebene, das

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 plan-
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

von den Bezirken bei Neubauprojekten verbindlich
anzuwenden ist und tiefer geht als die seit 2005 an-
zuwendende „Gender-Checkliste“

- Die aktive Partizipation und das Vortragen von Nut-
zungsansprüchen von Bürger*innen im Planungs-
prozess von Bauvorhaben auf Bezirksebene

Mobilität

Mobilität bedeutet die Möglichkeit zur Teilhabe am ge-
sellschaftlichen 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 Bun-
desverkehrsministerium kann man mit diesen Daten
allerdings offenbar nur wenig anfangen. Diese Daten
erfahren scheinen bisher keine Berücksichtigung vom
Bundesverkehrsministerium. Deutschland hatte bisher
noch nie eine Bundesverkehrsministerin. 2019 startete
das Bundesverkehrsministerium eine Kampagne, in
der sich Frauen in Fahrradhelm und Spitzenunterwä-
sche auf einem Bett räkeln. Das ist das Gegenteil von
feministischer Verkehrspolitik.

Es müssen ausreichend geschlechtsspezifische **Verkehrs-**
und Mobilitätsdaten erfasst werden, denn diese Informa-
tionen sind entscheidend um ein Verkehrssystem zu plan-
nen, dass 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 ih-
ren Arbeitsweg zurücklegen, also morgens in die Stadt
und abends wieder hinausfahren, umfasst der Alltag von
FLINT* Personen meist viele kurze Wegstrecken. Teilzeit-
beschäftigung ist ein überwiegend weibliches Phänomen
und FLINT* Personen erledigen 75% der weltweiten Care-
Arbeit. Das beeinflusst ihre Bedürfnisse bei der Fortbewe-
gung. 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 ge-
hende auch noch die längsten Wege. Eine Planung, die
sich auf den Autoverkehr fokussiert und Fußgängerwege
lediglich um diesen herumbaut, führt zu räumlicher Dis-

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 Fortbewegungshindernisse
 505 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

kriminierung und Zeitenteignung. Zu Fuß gehende brau-
 chen direkte und durchgehende Wege und mehr Que-
 rungsmöglichkeiten an von Autos dominierten Straßen.
 Die Wege von Zu Fuß Gehenden dürfen bei der Planung
 nicht hinter anderen Verkehrsteilnehmern anstehen, son-
 dern müssen vorrangig beachtet werden. Um zu verhin-
 dern, dass die Wege der Fußgänger*innen durch Falsch-
 parker*innen gefährdet oder behindert werden, müssen
 diese verstärkt geschützt werden, weshalb wir eine er-
 höhte 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 Maß-
 nahmen 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 ge-
 ben, die dem Tempo der Stadt nicht schritthalten können.
 Die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden sind bei der Ampel-
 schaltung vorrangig mit denen von Autofahrer*innen zu
 werten.

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

Barrierefreiheit kommt bei der Stadtplanung stets gleich
 mehreren Gruppen zugute. So sind abgeflachte Bord-
 steinkanten 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 We-
 ge geachtet werden. Damit Wege von allen Menschen ge-
 nutzt werden können, sind Orientierungshilfen, vorrangig
 an besonders gefährlichen Stellen, zu erbauen und bei zu-
 künftigen Bauplanungen stets zu integrieren.

Zu Fuß Gehende brauchen einen besonderen Schutz, denn
 sie sind im Straßenverkehr die Verletzbarsten. Ausrei-
 chende Beleuchtung an allen Gehwegen verbessert nicht
 nur das Sicherheitsgefühl von FLINT* Personen und allen,
 die auf der Straße Opfer von Übergriffen werden, son-
 dern beugen auch Unfälle vor. Bei der Planung von Geh-
 wegen sollte zukünftig darauf geachtet werden, dass die-
 se durch belebte Gegenden führen. Die „dunkle, abgele-
 gene Gasse“ ist für viele, insbesondere FLINT* Personen,
 keine Alternative und somit kein angemessener Fußgän-

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.

gerweg. Zu Fuß Gehende brauchen auch einen besonde-
ren Wetterschutz, in Form von funktionierender Entwäs-
serung und Sonnenschutz. Mehr Bäume und weniger ver-
siegelte Flächen in der Stadt haben dabei gleich mehrere
Nutzen. Beim Schneeräumen sind Fußwege zu priorisie-
ren.

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

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

Während der Nachtstunden fordern wir flexible Halte-
möglichkeiten. So können längere Fußwege vermieden
werden. Im öffentlichen Raum fühlen sich FLINT* Perso-
nen vor allem nachts unsicherer als Männer, was zur Ein-
schränkung 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 sol-
len in Berlin zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr bei jeder Ta-
xifahrt einen städtischen Zuschlag erhalten. Vorbildcha-
rakter hat München, wo es dieses Angebot bereits gibt. Ei-
ne enge Zusammenarbeit der Stadt Berlin mit den Taxiun-
ternehmen ist eine wichtige Voraussetzung zur erfolgrei-
chen Umsetzung des Projekts. Die Anstellung weiblicher
Taxifahrer*innen ist zu fördern, ein Konzept für sichere Ta-
xifahrten für FLINT* Personen zu erarbeiten.

Berlins S- und U-Bahnstationen sind noch immer nicht al-
le **barrierefrei**. Aktuell sind bei der U-Bahn rund 80 Pro-
zent der Bahnhöfe mit Aufzügen ausgestattet. Bei der S-
Bahn sind innerhalb Berlins mehr als 93 Prozent der Hal-
testellen barrierefrei. Wir fordern 100% bis 2025 und un-

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 Bedürfni-
 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

terstützen das Pilotprojekt Mobilitätsgarantie, welches bei Ausfall von Fahrstühlen oder da, wo sie noch nicht vor-
 handen 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. Be-
 stehende Haltestellen sind sicherer und attraktiver zu ge-
 stalten. Wir fordern an allen Stationen eine ausreichen-
 de Beleuchtung und digitale Anzeigetafeln. Außerdem ei-
 ne stärkere Präsenz von Personal, vor allem in den Nacht-
 stunden.

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

Nicht zuletzt hat die Corona-Krise gezeigt, wie wich-
 tig 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 dementspre-
 chend auch noch mehr in den Fokus der Berliner Ver-
 kehrspolitik rücken. Während die Anzahl der Pkw in Ber-
 lin weiter steigt, ist Studien zufolge lediglich ein Drittel
 der derzeit 1,2 Mio. Autos wirklich nötig, um die Bedürfni-
 se der Berliner*innen zu erfüllen. Mit dem Mobilitätsge-
 setz haben wir 2018 in Berlin bereits einen guten Schritt in
 die richtige Richtung getätigt, jedoch spielt die Gleichstel-
 lung der Geschlechter nur minimal eine Rolle. Fahrrad-
 fahrer*innen sind mitunter die vulnerabelsten Verkehrs-
 teilnehmer*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 ei-
 ne bessere räumliche Trennung zwischen Radfahrer*in-
 nen, PKW-Fahrer*innen und Fußgänger*innen im vorhan-
 denen Verkehrsraum. Vom Straßenverkehr abgegrenzte
 und farblich markierte Fahrradwege müssen konsequent
 und bezirksübergreifend umgesetzt werden.

Um die Nutzung des Fahrrads für die täglichen Erledigun-
 gen attraktiver zu gestalten, benötigen wir ausreichend
 sichere, gut beleuchtete und wettergeschützte Fahrrad-
 abstellanlagen vor allem bei Kitas, Kindergärten, Schu-
 len, Einkaufsläden, Apotheken und Krankenhäuser. In be-
 sonders belebten Bereichen der Stadt fordern wir mehr fi-

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-

nanzielle Mittel der Bezirke für die Planung von Fahrrad-
 parkhäusern. Um die Sicherheit der Nutzer*innen zu ge-
 währleisten, müssen Fahrradparkhäuser mit ausreichend
 erreichbaren Alarmknöpfen ausgestattet werden.

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

Um die sichere Fortbewegung und Teilhabe aller am Stra-
 ßenverkehr 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 einherge-
 hender 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 je-
 doch zu ermitteln, wer wirklich auf den MIV angewiesen
 ist und wie er genutzt wird, fehlen Studien über die tat-
 sächliche, 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 Mobilitäts-
 form zu gewähren, fordern wir die Förderung flächende-
 ckender Car-Sharing Modelle in ganz Berlin. Insbesonde-
 re die Außenbezirke, die bisher nicht am Angebot teilneh-
 men können, werden dadurch besser angebunden. Paral-
 lel dazu fordern wir die Errichtung von Mobilitätsstatio-
 nen. 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 Frau-
 en*parkplätze im Bereich der Stadtplanung als wirkungs-
 volles Instrument herausgestellt, um Sicherheit und Si-
 cherheitsempfinden im öffentlichen Raum für beide Ge-
 schlechter zu verwirklichen. Wir fordern den verstärkten
 Ausbau, überall dort, wo es zu wenig Frauen*parkplät-

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.

ze gibt und die stärkere Kontrolle dieser. Ebenso muss die Präsenz von Sicherheitspersonal in Parkhäusern ausreichend gegeben sein.

Wir fordern:

- Eine ausgeweitete Erfassung von geschlechtsspezi-
- fischen Verkehrs- und Mobilitätsdaten
- Mehr Querungsmöglichkeiten an von Autos domi-
- nierten Straßen. Außerdem müssen verkehrsberu-
- higte Straßen ausgebaut werden
- Eine erhöhte Kontrolle und Ahndung von Parksün-
- der*innen, vor allem rund um Wohngebiete, Kitas,
- Einkaufsläden, Schulen und Krankenhäusern
- Eine Verlängerung der Ampelzeiten für Fußgän-
- ger*innen , wo dies notwendig ist
- Breitere Gehwege und die Nutzung von sicheren Bo-
- denbelägen
- Den flächendeckenden Ausbau von Rampen an al-
- len Treppen
- Mehr Orientierungshilfen an Gehwegen und Rad-
- wegen
- Den Einsatz von Wetterschutz, in Form von funk-
- tionierender Entwässerung und Sonnenschutz auf
- stark frequentierten Gehwegen
- Die Priorisierung von Gehwegen und Radwegen
- beim Schneeräumen
- Den Ausbau des Busnetzes um Orthogonal verlau-
- fende Buslinien
- Flexible Haltemöglichkeiten der Busse in den Nacht-
- zeiten
- Den Einsatz von vergünstigten Nachttaxen für
- FLINT* Personen. Dabei soll durch eine Kooperati-
- on zwischen der Senatsverwaltung für Gesundheit,
- Pflege und Gleichstellung und der Innung des Ber-
- liner 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 digi-
- tale Anzeigetafeln an den ÖPNV- Haltestellen
- Verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal in den
- Nachtstunden
- Ein Alkoholverbot im ÖPNV
- Vom Straßenverkehr abgegrenzte und farblich mar-
- kierte Fahrradwege müssen konsequent und be-
- zirksübergreifend umgesetzt werden
- Flächendeckend sichere, gut beleuchtete und wet-
- tergeschützte Fahrradabstellanlagen
- Mehr finanzielle Mittel für den Bau von Fahrrad-
- parkhäusern mit Alarmknöpfen
- Die Schaffung von Lastenradparkplätzen überall
- dort, wo bereits Parkplätze vorhanden sind.
- Die Berücksichtigung von Sonderbaufahrrädern (z.B.

- 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

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

Handfahrräder) in der weiteren Planung.

- Ein Tempolimit von 30km/h für den gesamten In-
- nenstadtverkehr
- 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 Heim-
weg 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 Perso-
nen egal welchen Geschlechtes zu jeder Tageszeit sicher
fühlen. Dafür lassen sich neben entsprechenden Beleuch-
tungskonzepten weitere Maßnahmen treffen.

Die **Schaffung von Safe Spaces** ist wichtig, da hierdurch
Betroffene im Fall einer akut bedrohlichen Situation im öf-
fentlichen Raum Ansprechpartner*innen und sichere Or-
te zur Verfügung haben. Dies kann beispielsweise durch
Programme wie „Luisa ist hier“ (entwickelt in Münster)
garantiert werden. Gastronomiebetrieben und Geschäf-
ten wird die Möglichkeit zu einer Personalschulung gege-
ben, welche darauf abzielt, Personal auf den Umgang mit
Personen in einer bedrohlichen Lage vorzubereiten. Be-
troffene können sich beispielsweise mit der Frage „Ist Lui-
sa hier?“ an Thekenpersonal wenden, welches die betrof-
fene Person dann aus der Situation begleitet und bei Be-
darf 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 Schutzkonzep-
ten für FLINT* Personen in allen Einrichtungen der öffent-
lichen Hand.

Wir benötigen eine **App für mehr Sicherheit auf dem**
Heimweg. Denn insbesondere der Heimweg bei Dunkel-
heit gehört für viele Menschen zu den gravierendsten Un-
sicherheitsfaktoren in ihrem Alltag. Heimweg-Apps kön-
nen eine Möglichkeit darstellen das Unsicherheitsgefühl
zu verringern und schnelle Hilfe in Notsituationen zu ga-
rantieren. Dort können Personen angeben, wenn sie sich
auf dem Heimweg befinden und im Notfall einen Not-
ruf auslösen, der dann an Privatkontakte oder Sicherheits-
behörden 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 Ein-

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-

satz digitaler Technologien zur Förderung der Sicherheit
von FLINT* Personen im öffentlichen Raum befassen. Da-
bei 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 Gastrono-
- mie 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 al-
le. Barrierefreiheit ist nicht nur für Menschen mit Behin-
derungen wichtig, sondern auch für ältere und hochalt-
rige Menschen, Menschen mit Kindern oder Menschen,
die ältere oder pflegebedürftige Personen versorgen. In-
tersektionale feministische Stadtplanung muss dafür sor-
gen, dass mehrfach diskriminierten Menschen ein gleich-
berechtigter Zugang ermöglicht wird.

Die Stadt Berlin hat mehrere Handbücher und Richtlini-
en für eine **barrierefreie bzw. barrierearme Bauweise** er-
stellt, die sehr detailliert auf die Bedürfnisse von behin-
derten oder bewegungseingeschränkten Menschen ein-
gehen. Doch die Realität vor unserer Haustür sieht oft
anders aus. Bei der Planung von neuen Quartieren, Kie-
zen und Neubauvorhaben können aktuelle Barrierefrei-
heitsrichtlinien gut eingehalten werden. Der barrierefreie
Umbau von existierenden öffentlichen Räumen, Gebäu-
den 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 Roll-
stuhlfahrer*innen oft nicht ohne Hilfe überwinden kön-
nen. Öffentliche Gebäude und Plätze müssen gut ausge-
schildert sein und sind oft nur an die Bedürfnisse von nor-
mal Gehenden angepasst. Auch Stadtpläne und Fahrin-
formationen sind für Menschen mit einer niedrigeren Au-
genhöhe oft nicht nutzbar. **Im Denkmalschutz spie-
len Sicherheitsaspekte bislang viel zu selten eine Rolle.**
Vor allem in älteren Stadtteilen besteht oft ein Konflikt
zwischen Barrierefreiem Umbau und Denkmalschutz. Es
muss jedoch gewährleistet sein, dass mindestens die Hot-
spots barrierefrei erreichbar und miteinander vernetzt

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 bereitzustellen
- 896 len, beispielsweise durch die Umwidmung einzelner

sind. Menschen mit körperlichen, seelischen, geistigen
 oder Sinnesbeeinträchtigungen müssen Altstädte so zu-
 gänglich 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 stel-
 len **unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen**
Raum. Vor allem sehbehinderte und blinde FLINT* Perso-
 nen 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. Da-
 mit 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 Orientierungsele-
 mente umsetzen, aber auch hörbare Ampelsignale, tast-
 bare Beschriftungen und gut hörbare Durchsagen.

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

885 **Wir fordern:**

- Hinweisschilder und Notausgangskennzeichnungen
- müssen auf Augenhöhe für alle Menschen in dieser
- Stadt gebracht werden
- Barrierefreier Umbau von denkmalgeschützten öf-
- fentlichen Räumen
- **Das Berliner Denkmalschutzgesetz so zu überarbei-**
- ten, dass genderspezifische Belange in der Entschei-**
- dung Berücksichtigung finden müssen.**
- Beim Neubau von Quartieren muss auf ausrei-
- chend breite Gehwege geachtet werden, während
- auf bestehenden Wegen ein Verbot für das Auf-
- stellen von Werbeschildern gelten muss. Für Fahr-

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
- 917
- 918

räder sind gesonderte Abstellflächen bereitzustel-
len, beispielsweise durch die Umwidmung einzelner
Parkplätze Im öffentlichen Raum müssen genügend
Kontraste geschaffen, Informationen gut lesbar ge-
macht und für gute Beleuchtungsverhältnisse ge-
sorgt 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 Kom-
mune nach WHO Standard durch das Land Berlin.
Die Bezirke können das Land bei der Identifizierung
von Orten mit besonderer Dringlichkeit unterstüt-
- zen
- Die Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer und
hochaltriger Menschen bei der Stadtentwicklung,
z.B. Fußgängerüberwege für langsam Gehende,
spezielle Angebote, gepflegte Toiletteninfrastruktu-
ren und Sitzmöglichkeiten in Parks und Einkauf-
Hotspots