

Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf

Für die Umsetzung von Gender Mainstreaming im öffentlichen Raum ist die Bezirksebene wesentlich: Die Aufgabe der Verwaltung, Entscheidungen vor- und aufzubereiten, schlägt sich auf dieser Maßstabsebene in konkreten Projektierungs- und Baumaßnahmen nieder. 2001 wurde die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen mit der Konzeptentwicklung für einen „Gender Mainstreaming - Musterbezirk“ beauftragt, im November 2002 der sechste Wiener Gemeindebezirk Mariahilf als Pilotbezirk ausgewählt, um Gender Mainstreaming als methodischen Ansatz in der Verkehrsplanung systematisch anhand des laufenden Arbeitsprogramms eines Bezirks zu erproben.

Eckdaten:

- Größe des Bezirks: 1,48 km²
- Lage im Stadtgebiet: im Westen der Wiener Innenstadt, dichtbebautes Stadtgebiet, großteils gründerzeitlich geprägt
- EinwohnerInnen: 29.600 (2007)

- Bearbeitungszeitraum: 2002 bis 2006
- Mitwirkende Dienststellen der Stadt Wien: Bezirksvorstehung 6. Bezirk, MA 19, MA 21A, MA 28, MA 29, MA 33, MA 46, MA 59
- Rolle der Leitstelle: Initiierung und Koordinierung des Pilotprozesses, Bereitstellung von Grundlagen und Unterstützung der Dienststellen
- Ressourcen: MA 57 und MA 18 stellen Mittel für Grundlagenstudien, Moderationen und Prozessbegleitung sowie für externe inhaltliche Beratung und Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung

Der sechste Bezirk Mariahilf ist mit rund 30. 000 EinwohnerInnen Teil des dichtbebauten Stadtgebiets. Er liegt im Westen der Wiener City zwischen dem inneren („Ringstraße“) und äußeren Stadtring („Gürtel“). Mariahilf ist von dichter, gründerzeitlicher Bebauung geprägt. Die Wohnbebauung dominiert, nur etwa drei Prozent der Flächen entfallen auf Parkanlagen oder sonstiges Grün. Für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr ist Mariahilf hervorragend erschlossen: begrenzt von drei hochrangigen Straßenzügen und der umsatzstärksten Einkaufsstraße Wiens, der Mariahilfer Straße, und eingefasst von vier U-Bahnlinien, die bezirksinterne Erschließung erfolgt über fünf Buslinien.

Für die FußgängerInnen stellte sich die Situation in Mariahilf 2001 anders dar: Etwa ein Viertel der Gehsteige war unter zwei Meter breit, an rund der Hälfte aller Kreuzungen fehlten Querungshilfen. Die Erschließungsqualität wird im sechsten Bezirk auch von der Topographie beeinflusst. Zwischen dem höchstgelegenen Punkt am Mariahilfer Gürtel und dem tiefstgelegenen Punkt im Wiental liegen 31 Meter.

Insgesamt gibt es in Mariahilf rund 50 Stiegen- und Stufenanlagen im öffentlichen Raum, 2001 hatten davon mehr als 30 keine Rampe.

Der Prozess:

Im November 2002 wurde Mariahilf als Pilotbezirk ausgewählt, um Gender Mainstreaming als methodischen Ansatz in der Verkehrsplanung zu erproben. Verantwortlich für die Prozesssteuerung war die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen. Beratung und Moderation erfolgten durch die zwei externen Planungsbüros tilia und PlanSinn – beide mit Erfahrung in Gender Mainstreaming. Das Projekt wurde von einem Gender-Mainstreaming-Beirat bestehend aus magistratsinternen und -externen ExpertInnen aus dem Bereich Gender und Planung begleitet. Die erforderlichen Ressourcen für zwei Grundlagenstudien, für Prozesssteuerung und für Öffentlichkeitsarbeit wurden von der Zentralverwaltung getragen. Da die Erprobung von Gender Mainstreaming anhand des laufenden Arbeitsprogramms der Planungs- und Baumaßnahmen im Bezirk erfolgte, gab es für den Bezirk kein gesondertes „Gender-Budget“ zur Maßnahmenumsetzung. Der Bezirk veränderte die Prioritäten in seinen Budgetansätzen für den öffentlichen Raum.

Neben einem Grundsatzbeschluss der Bezirksvertretung für Gender Mainstreaming wurde im Bezirk die wienweit bisher einzige Bezirks-Frauen-Kommission installiert. Darüber hinaus wurde ein dezidiertes Schwerpunkt auf die Verbesserung der Bedingungen für die FußgängerInnen gelegt. Kleinheit und Homogenität des Bezirks garantierten zwar einen überschaubaren Prozess, die Arbeitsprogramme der einzelnen Magistratsabteilungen umfassten dadurch jedoch nur einen Teil des typischen Aufgabenspektrums der jeweiligen Abteilung. Zudem sind die planerischen Handlungsspielräume im bestehenden, dicht bebauten Gebiet stark eingeschränkt. Dies forcierte die Konzentration auf kleinteilige Maßnahmen.

Eine der besonderen Herausforderungen des Gender-Mainstreaming-Pilotprozesses bestand in der Sensibilisierung der technischen Verwaltungsmitarbeiterschaft für die zielgruppenspezifischen Auswirkungen von baulichen Maßnahmen. Neue Qualitäten und Sichtweisen in Planungs- und Projektierungsprozessen durchzusetzen, die auch etwaige bisherige Defizite und damit potenzielle zusätzliche Aufgabenstellungen aufzeigen, zumindest jedoch in vielen Fällen Schwerpunktverlagerungen nahe legen, hat oft mit erheblichem „systemischen“ Widerstand zu rechnen. Günstig für den Prozess war, dass bei den meisten der für Verkehrsangelegenheiten Zuständigen die Orientierung am motorisierten Individualverkehr nicht sehr ausgeprägt war und sie überdurchschnittlich aufgeschlossen für die Belange des FußgängerInnenverkehrs waren. Mit der Arbeit an konkreten Planungsmaßnahmen konnten darüber hinaus die Anliegen der Chancengleichheit und die sozialen Belange der Verkehrsplanung um vieles besser deutlich gemacht werden als durch die Vermittlung des theoretischen Konzepts. So entstand eine positive Motivation, die die große Mehrzahl der

beteiligten MitarbeiterInnen überdurchschnittlich innovativ und aktiv für neue Maßnahmen im Sinne des Gender Mainstreaming werden ließ.

Dem eigentlichen Pilotprozess ging eine intensive Vorbereitungsphase voran. Neben einer europaweiten Best-Practice-Recherche zu Gender Mainstreaming in der Planung beauftragte die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen eine Studie zur Umlegung der Qualitätsansprüche des Masterplans Verkehr auf den Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf. Das Büro Trafico-Käfer führte 2003 eine umfassende Bestandsaufnahme des gesamten Mariahilfer Straßennetzes von 27 km zur Situation des FußgängerInnenverkehrs durch. Die Studie zeigt flächenhaft Potenziale für Verbesserungen zugunsten der FußgängerInnen und diente als Entscheidungs- und Handlungsgrundlage für eine fußgängerInnenorientierte Gestaltung des öffentlichen Raumes im 6. Bezirk. Bei begrenzt verfügbaren budgetären Mitteln sind Überlegungen, an welchen Orten Verbesserung der Bedingungen fürs Zu-Fuß-Gehen realisiert werden sollen, besonders wichtig. Aufbauend auf Frequenzen, wichtigen Einrichtungen und Zielen des täglichen Lebens und Kenntnissen der Situation vor Ort wurden das Mariahilfer Fußwegenetz nach seiner Bedeutung in Nachbarschaftswege, Hauptwege und übergeordnete Hauptwege gegliedert. Diese Hierarchisierung bildete die Grundlage für eine fußgängerInnenorientierte Prioritätenreihung der Maßnahmen im 6. Bezirk.

Bei der Startveranstaltung im Juni 2004 wurden alle beteiligten Magistratsabteilungen aufgefordert, selbstständig Leitprojekte und -verfahren aus ihren Arbeitsprogrammen im Bezirk auszuwählen, um auszuweisen, welche unterschiedlichen Bedürfnislagen der verschiedenen Zielgruppen berührt werden. Beratung dazu erfolgte in 24 abteilungsspezifischen Coachings durch die externen Beauftragten und die Leitstelle. Gemeinsam wurden entsprechende Methoden entwickelt. In „Gender-Werkstätten“ erfolgte der Erfahrungsaustausch zwischen den Magistratsabteilungen.

Die mit Straßenbau, Beleuchtung und Verkehrsorganisation befassten Magistratsabteilungen 28, 33 und 46 wurden aufgrund ihrer Bedeutung für den öffentlichen Raum auf Bezirksebene im Jahr 2005 als „Kernabteilungen“ ausgewählt. Mit ihnen wurde die flächendeckende Anwendung von Gender Mainstreaming in den Kontrakten (jährliche Leistungsvereinbarung zwischen Magistratsabteilungen, Magistratsdirektion und zuständigen StadträtInnen) vereinbart. In dieser Phase des Projekts wurden auch die Instrumente verfeinert, die für den Nachweis der systematischen Berücksichtigung von Gender Mainstreaming angewandt wurden: Mit einer Matrix wurde vor jeder Projektierungsmaßnahme der spezifische Nutzen bzw. Nachteil für die jeweilige Verkehrsart ausgewiesen. Um die Sensibilität für soziale Belange der Verkehrsplanung zu stärken, wurden häufig zu erwartende NutzerInnengruppen (SchülerInnen, ältere Personen, kleine Kinder und Begleitpersonen etc.) in der Umgebung der geplanten Maßnahme und ihre Wege sowie die Auswirkung auf sensible NutzerInnen mit erhöhten Qualitätsansprüchen (in der Mobilität

ingeschränkte Personen, Kinder allein unterwegs etc.) aufgezeigt. Für die Genehmigung von Schanigärten, Baustellen, Warenausräumungen sowie für Verkehrslichtsignalanlagen-Projekte wurden Leitfäden entwickelt, mit denen etwaige Abweichungen von den Mindeststandards des Masterplans zu begründen waren.

Umgesetzte Maßnahmen:

Eine systematische Vorgangsweise trägt zur erhöhten Sensibilität für Qualitätsanforderungen bei. Im sechsten Bezirk wurden die BezirksrätInnen mit Begehungen für die Bedingungen und Anforderungen vor Ort sensibilisiert, Angstraumbegehungen oder Begehungen zur Barrierefreiheit wurden durchgeführt. Gerade im Verkehrsbereich ist die Akzeptanz der Bevölkerung für einen nachhaltigen Erfolg entscheidend. Diese war vor allem bei „Win-win-Projekten“ gewährleistet, die häufig eine Verbesserung für die fußläufige Erreichbarkeit zur Folge haben, jedoch wenig Nachteile für andere Verkehrsarten. Beispiele dafür sind Gehsteigvor- und -durchziehungen, die zwar illegales Parken im Kreuzungsbereich verhindern, reguläre Stellplätze jedoch nicht einschränken, oder Gehsteigverbreiterungen, die aufgrund geringer Fahrstreifenversmälnerungen möglich wurden. Auch das Verlegen der Stellplätze vom Gehsteig auf die Fahrbahn bringt Verbesserungen für die FußgängerInnen.

Die Maßnahmen für die FußgängerInnen wurden seitens des Bezirks aber auch bei etwaigen Stellplatzverlusten aus Gründen der Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit oder des Gehkomforts argumentativ untermauert und durchgesetzt. Im Beteiligungsverfahren Schmalzhofgasse wurden breitere Gehsteige und zusätzlichen Querungshilfen, die vor allem den BewohnerInnen eines nahe gelegenen SeniorInnenwohnhauses zugute kommen, zu Lasten von acht Stellplätzen errichtet. Für die Umgestaltung der Hofmühlgasse wurden Wunschquerungen (hauptsächlich von Schulkindern) auch abseits der Kreuzungen ermittelt.

Insgesamt wurden im Rahmen des Pilotprozesses zwischen Ende 2002 und Ende 2005 zahlreiche Verbesserungen für den FußgängerInnenverkehr umgesetzt. So wurden an die 1000 Meter Gehsteige verbreitert und 40 Querungshilfen neu errichtet (33 Gehsteigvorziehungen, sieben Gehsteigdurchziehungen).

- In der Nähe einer Volksschule wurde für eine Druckknopfampel Sofort-Grün für FußgängerInnen programmiert, an drei Kreuzungen wurden ihnen Voreilzeiten eingeräumt, um Konflikte mit den gleichzeitig abbiegenden AutofahrerInnen zu reduzieren. In fünf Fällen wurden Stufen aus dem Gehsteigbereich entfernt und bei Stiegenanlagen jeweils eine Kinderwagenrampe und ein Lift errichtet.

- Die Beleuchtung wurde an 23 Stellen für die FußgängerInnen verbessert, drei Plätze sind neu gestaltet und mehrere zusätzliche Sitzgelegenheiten aufgestellt worden.
- Auch der „Qualität im Detail“ wurde besonderes Augenmerk geschenkt. Als Beispiel sei hier die Verlängerung der Handläufe bei den großen Stiegenanlagen im Bezirk angeführt. Die Qualitätssicherung für FußgängerInnen bei temporären Maßnahmen wie Schanigärten, Warenausräumungen und Baustellen war ebenfalls ein wichtiges Thema.

Die genaue Kenntnis der internen Prozessabläufe in den Magistratsabteilungen war für die Etablierung des Themas Gender Mainstreaming besonders wichtig: Entscheidungsspielräume sind auf den ersten Blick meist nicht ersichtlich und lassen sich erst in der aktiven Teilnahme an der Verwaltungsarbeit anhand konkreter Planungsmaßnahmen erkennen. Mit dieser Arbeit vor Ort konnten die Anliegen der Chancengleichheit um vieles besser deutlich gemacht werden als durch die Vermittlung des theoretischen Konzepts. Die Akzeptanz für Gender Mainstreaming wurde damit erhöht und „Berührungspunkte“ bei den MitarbeiterInnen abgebaut. Die Qualitätsansprüche des Masterplans Verkehr wurden durch die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen für die Verwaltungsroutine von Projektierenden und Werkmeister der Verkehrsabteilungen in Form von Leitfäden „heruntergebrochen“. Die Gender Mainstreaming Matrix wurde zu einer Checkliste abgewandelt, die nun auch in anderen Bezirken in Verwendung ist. Im Sinne eines *Top-down*-Ansatzes waren das politische Interesse seitens des Planungs- und Verkehrsstadtrats sowie die Prozessbegleitung durch eine übergeordnete Stelle wichtige Erfolgsfaktoren. Für die Verbreiterung des Prozesses war die öffentlichkeitswirksame Aufbereitung der Ergebnisse wichtig. In einer Broschüre mit dem Titel „Stadt fair teilen“ wurden die gesetzten Maßnahmen von der Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen für die BezirkspolitikerInnen, für die MitarbeiterInnen in der Verwaltung und für Planungsbüros anschaulich aufbereitet. Die Broschüre stieß auch im Ausland auf breites Interesse. An die Haushalte in Mariahilf erging ein Folder zum Pilotprozess.

Resümee:

Die Politik der kleinen Schritte erzielte im Rahmen punktueller Maßnahmensetzungen beachtliche Ergebnisse, da die Summe dieser kleinteiligen Maßnahmen die punktuelle Wirksamkeit überstieg und insgesamt als Netzqualität spürbar wurde. Die Bezirksvorsteherin berichtete von einem älteren Bezirksbewohner, der ihr gegenüber sagte: „Jetzt merkt man es wirklich schon, die breiteren Gehsteige.“ Für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen und für Kinder hat sich tatsächlich etwas verbessert.

Insgesamt ist es gelungen, durch den Gender –Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf den FußgängerInneninteressen einen höheren Stellenwert im Bewusstsein sowohl der PlanerInnen als auch der politisch Verantwortlichen einzuräumen und auch außerhalb des sechsten Bezirks das Interesse für die neue Planungsstrategie Gender Mainstreaming zu wecken. Es wurde damit gezeigt, dass die systematische Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Interessen Voraussetzung für die Aufwertung des öffentlichen Raums ist.