

TRANSKRIPTION DES PODCASTS VERKEHRSVISIONEN - DER FEMINISTISCHE
PODCAST ZUR MOBILITÄTSWENDE MIT DER ZWEITEN GÄSTIN DER
VERKEHRSPLANERIN JULIANE KRAUSE. DAS INTERVIEW FÜHRTE ULRIKE MAUSOLF
AM 8.4.2023 FÜR DEN VERKEHRSClub DEUTSCHLAND, LANDESVERBAND NORDOST.

Ulrike: Hallo und herzlich willkommen zur zweiten Folge von Verkehrsvision dem feministischen Podcasts Mobilitätswände vom VCD Nordost e.V..

Ich bin Ulrike ich moderiere diesen Podcast und freue mich sehr über alle, die wieder eingeschaltet haben und natürlich auch alle die neu dazugekommen sind. Anja, meine Co-Moderatoren ist heute leider krank. Bei der nächsten Folge ist sie aber sicher wieder dabei. Im letzten Monat haben wir beide mit der Gender- und Mobilitätsexperten Ines Kawgan-Kagan über ihre Verkehrsvision von einem gerechten und inklusiven Zugang zu Mobilitätsangeboten gesprochen. Falls ihr die Folge noch nicht gehört habt holt das doch noch nach.

Heute geht es direkt weiter mit einer weiteren besonderen Gästin. Ich freue mich sehr, dass wir die Verkehrsplanerin Juliane Krause dafür gewinnen konnten hier in unserem Podcast über das Thema Gender und Mobilität zu sprechen.

Nur eine ganz kleine Info, falls ihr euch über die Tonqualität wundert. Anders als bei der letzten Aufnahme sitzen wir nicht alle zusammen in Berlin im Studio, sondern Juliane Krause ist uns aus Braunschweig zugeschaltet

Liebe Juliane wir freuen uns sehr, dass es trotz der räumlichen Entfernung geklappt hat. Herzlich willkommen

Juliane: auch herzlich willkommen von meiner Seite. Ich freue mich auf das Thema und das Gespräch mit Ulrike.

Ulrike: Juliane, eine einfache Google Suche von deinem Namen offenbart ja, dass du schon ganz ganz viel gemacht hast rund um Gender und Mobilität. Trotzdem kenne dich sicherlich noch nicht alle von unseren Zuhörern. Könntest du dich noch einmal für alle vorstellen

Juliane: Ja, das mache ich gerne. Also ich bin Juliane, bin studierte Bauingenieurin und habe Verkehrsplanung vertieft. Ich wollte eigentlich auch nie etwas anderes machen und nach dem Studium habe ich die Referendarausbildung für den höheren technischen Verwaltungsdienst gemacht und diese Erfahrung hat mich davon abgebracht in die Verwaltung zu gehen, muss ich ganz ehrlich sagen. Und habe dann mit drei Kollegen zusammen ein Büro aufgemacht: Plan & Rad. Ich bin davon übergeblieben, alle anderen sind in die öffentliche Verwaltung gegangen. Das mache ich auch schon mehr als 30 Jahren. Das ist ein kleines Büro hier in Braunschweig mit drei Leuten, die ich habe und das ließ sich doch am besten auch so vereinbaren mit Haus und Familien-Arbeit. Mein Sohn ist geboren und ich bin auch für selbstständige Tätigkeit eigentlich prädestiniert und es macht mir großen Spaß und vielleicht noch ergänzend. Ich bin auch Kommunalpolitik aktiv. D.h. früher war ich in der Fachschaftsarbeit im Studium aktiv und jetzt seit mehr als 20 Jahren hier im Stadtteil Parlament in Braunschweig und seit dieser Legislaturperiode auch eben Bezirksbürgermeisterin. Also habe ich neben der fachlichen Arbeit auch noch meine politische Arbeit und Sorge dafür, dass das Thema nachhaltige Mobilität auch bei mir in den Stadtbezirksrat kommt.

Ulrike: Vielen, vielen Dank für die Vorstellung. Bevor wir jetzt gleich richtig in das Interview einsteigen und noch einige Punkte wieder aufgreifen, die du gerade schon genannt hast, haben wir ein paar kleine Aufwärmfragen vorbereitet, auf die du einfach ganz spontan reagieren kannst, so wie es dir in den Sinn kommt.

Die erste ist Straßenbahn oder Bus?

Juliane: Ja, eher Straßenbahn, das erinnert mich so ein bisschen mehr an Zug und irgendwie immer ein bisschen mehr Platz und Auslauf und ich fahre lieber Straßenbahn aber gibt es nicht in jeder Stadt.

Ulrike: Aber in Braunschweig schon.

Juliane: Ja, aber wie gesagt, ich bin leidenschaftliche Radfahrerin.

Ulrike: Genau die Frage haben wir jetzt hier nicht mit drin. Aber nicht die nächste Frage: Stadt oder Land?

Juliane: Ja eher Stadt also wie gesagt auch mit dem zum Thema Radverkehr. Ich lege gerne meine ganzen Wege mit dem Fahrrad zurück und von daher ist auf ein Land mit dem schlechten ÖPNV den weißen weiter Entfernungen. Also ich fühle mich ganz wohl in Braunschweig und lege alles mit dem Fahrrad zurück.

Über die Stadt der kurzen Wege, werden wir nachher bestimmt auch noch mal sprechen. Die dritte Frage ist nicht ganz so klein und leicht und zwar Verkehrswende oder Mobilitätswände?

Juliane: Also Verkehrswende ist der Prozess, der heißt Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger umzuschalten und auch die Umstellung, also Rad und Fuß aber auch die Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel das ist so allgemein Verkehrswende versteht und Mobilitätswände ist eher der Teil der Verkehrswende zu dem wir mit unserem eigenen persönlichen Mobilitätsverhalten beitragen würden. Also wenn es jetzt um die Frage geht, dann würde ich doch eher Mobilitätswände sagen

Ulrike: Aber die Verkehrswende gehört dann da irgendwie mit dazu mit rein.

Juliane: Viele reden von Verkehrswende ändern von Mobilitätswände. Aber es gibt eben diese beiden Unterschiede da dazwischen.

Ulrike: Ja, super dann steigen wir gleich auch ein. Du hast ja gesagt, dass du schon seit über 30 Jahren eben dieses Büro betreibst. Also hast schon unheimlich viel Erfahrung in dem Bereich Gender gerechte Mobilität kannst du noch mal erzählen, wie du ursprünglich dazu gekommen bist dich mit diesem Thema auseinander zu setzen

Juliane: Ja, wie gesagt, ich bin ja schon ein bisschen älter und arbeite ja schon über 30 Jahre in meinem Büro oder bin auch schon fast 40 Jahre berufstätig. War so Mitte der achtziger Jahre, da war ich als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Kaiserslautern und da gab es so ein so einen Workshop an der Uni in Darmstadt mit Frauen und Studentinnen und da bin ich dann hin und seitdem kenne ich auch Gisela Städte die auch mit mir zusammenwissenschaftlichen Beirat ist und das war so meine erste Begegnung mit diesem Gender Thema oder damals hieß das ja frauenorientierte Verkehrsplanung und seitdem bin ich eigentlich damit hat mich dieses Thema gefasst und weiß ja auch sehr viel Verkehr zusammen hängt, das zu Fuß gehen und Fahrradfahren.

Ulrike: Kannst du das noch mal ein bisschen ausführen, was das konkret mit dem Rad und Fußverkehr zu tun hat wie diese Debatte dich da gekriegt hat?

Juliane: Mitte der Achtzigerjahre da ging das mit dem Thema frauenorientierte Planung oder auch Verkehrsplanung los und es war der Beginn dieses Themas subjektive Sicherheit und diese ganzen Angst-Räume in der Stadt. Also dunkle Unterführungen, schlechte Beleuchtung, schlechte Zuwegung zu den Haltestellen und alle diese Geschichten und vor allem Sorge-Arbeit oder was Arbeit von Frauen anbetrifft. Mit den vielfältigen Aktivitäten, die quasi pro Tag zurückgelt werden

müssen, mit den Wegekettten und dass eben die Verkehrsverhältnisse nicht darauf ausgerichtet sind. Es fing an mit dem Thema subjektive soziale Sicherheit, Angsträume aber dann eben auch, wie ist der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln? Warum sind die öffentlichen Verkehrsmittel so schlecht, warum fahren sie abends nicht mehr? Oder warum fahren sie morgens nicht mehr in Gewerbegebiete, wo Frauen Arbeitsplätze sind?

Das war so der Anfang Mitte der 1987-1988er Jahre, da wurde auch gerade mein Sohn geboren. Da habe ich ihn auch auf dem Kindersitz auf dem Fahrrad transportiert und hab das am eigenen Leibe erfahren und das hat mich dann auch bei zum Thema gelassen.

Ulrike: Jetzt hast du auch schon gesagt, damals hat man von frauenorientierter Planung gesprochen. Heute würde man vielleicht eher von Gender-Gerechtigkeit oder Gender und Mobilität sprechen. Das geht in die Richtung der nächsten Frage und zwar was sind denn so deine Eindrücke, wie sich die Debatte über die Zeit verändert hat? Das ist jetzt eine Riesenfrage aber vielleicht hast du da ein zwei Punkte, die du machen möchtest?

Juliane: Damals sind eine ganze Reihe, teilweise war ich auch in der dran beteiligt, so Checklisten erarbeitet worden: Was ist eine gute Bahnhofsgestaltung, was ist ein guter ÖPNV. Da gab es auch eine Fachgruppe von den Grünen, die da sehr aktiv gewesen ist mit Meike Spitzner und die FoPa und es gab auch eine ganze Reihe von Veröffentlichungen und Anfang oder Mitte der Neunzigerjahre oder Ende der Neunzigerjahre, dann ist man also Schwerpunktmäßig Gender-Mainstreaming dazu übergegangen, von diesen sogenannten Gender-Gruppen zu sprechen, die ähnliche Verkehrsanforderungen an die Mobilität und Verkehrsverhältnisse haben, dass man also auch überlegt hat, wie sind Kinder unterwegs, wie sind älteren Menschen unterwegs, wie sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen unterwegs oder wie sind auch Menschen unterwegs die nicht über ein zwei Autos verfügen

Das ist ja das große Thema und dann hat man also eben oder spricht man heute eigentlich eher von den so genannten Gender-Gruppen, die eben ähnliche Anforderung an das Mobilitätsverhalten haben. Und was jetzt ganz spannend ist, dass seit zwei oder drei Jahren dieses Thema wieder richtig aufplopt.

Ich hatte ja gesagt, dass ich schon einige Interviews zum Thema gegeben und es freut mich eben auch, dass dieses Thema wieder aufgegriffen wird auch gerade von jungen Frauen und auch von Menschen in der Verwaltung in Richtung Fortbildungen oder Ähnliches und viele sagen auf jeden Fall mit der nachhaltigen Verkehrsentwicklung eben auch zu tun. Also, dass ich das ein bisschen verschränkt.

Also früher hat man von frauenorientierter Planung gesprochen aber jetzt ist es eben wichtig die Gender-Aspekte stärker zu berücksichtigen. Das ist, sagen wir mal seit drei, vier Jahren ist das wieder sehr im Fokus, also mit Projekten, mit Vortragsveranstaltungen und so weiter und sofort.

Ulrike: Jetzt hast du schon ein paar, vielleicht auch Fortschritte angesprochen. Also was ich in der Debatte eben bewegt hat. Gibt es auch Themen die sich hartnäckig gehalten haben seit den achtziger Jahren, die im Prinzip immer noch auf eine gleiche Art immer wieder besprochen werden müssen.

Juliane: Ja, was ich gehalten hat, ist, was jetzt langsam anfängt zu bröckelt, was sich gehalten hat ist diese Orientierung des unterwegs sein auf immer schneller weiter und auch dass die Verkehrsinfrastruktur großenteils noch ausgerichtet ist auf dem Pendelverkehr und Pendelnde sind überwiegend Männer in den guten Jahrgängen zwischen 40 und 60, und die auch an den entscheidenden Positionen immer noch in

der Verwaltung sitzen oder auch in den politischen Gremien. Man weiß ja, dass zum Beispiel Bauausschüsse oder Stadtentwicklungsausschüsse in Kommunen überwiegend von Männern besetzt sind.

Aber es ist so, dass Frauen da langsam auch vordringen und dieses Thema zum Thema machen. Aber das ist eigentlich immer noch so und man hat schwer zu kämpfen also das ist ein Thema was sich hartnäckig hält. Wo ich jetzt aktuell ziemlich viel debattiere, sag ich jetzt mal ist, obwohl ich leidenschaftliche Radfahrerin bin, ich mache viele Radverkehrskonzepte und Verkehrsplanung ist das Thema hat Radschnellverbindung. Radschnellverbindungen sind für den schnellen berufsorientierten Verkehr und das sind überwiegend Männer.

Also wenn eine Frau morgen erst ihr Kind zum Kindergarten bringt und Ähnliches dann noch die 30 km Rad Schnellverbindung also das ist das geht genau wieder in dieselbe Richtung und ich versuche das gerade aktuell zu problematisieren, dass es eben zum Radverkehr eben auch auf Stadtteilnetzes ankommt, vernetzte Strukturen innerhalb einer Stadt und nicht nur diese Highways des Radverkehrs was man früher hatte mit den Highways des Autoverkehrs, mit den Autobahnen. Also das ist ein Thema was sich durchsetzt, also die Bewegungen oder das Mobilitätsverhalten von Frauen oder auch von den Gender-Gruppe, wenn sie eben Haus- also Familienarbeit und Begleitmobilität machen ist eben einfach eine andere und darauf nimmt die Planung noch ein bisschen wenig Rücksicht.

Ulrike: Plakativ gesagt wird immer noch viel von Männern für Männer geplant?

Juliane: Ich will jetzt nicht sagen, dass das nicht auch Männer sensibel für derartige Planungen sind. Also das möchte ich jetzt nicht unterstellen und es gibt auch Frauen die eben in dieses höher schneller weiter auch eben planen oder auch Autobahnen planen. Man sollte das jetzt nicht so nicht so schwarz-weiß sehen. Aber die Tendenz ist schon da, wie du es gesagt hast.

Ulrike: Gibt es denn ein Projekt vom Büro Plan&Rat, auf das du besonders stolz bist, aus den letzten 30 Jahren

Juliane: Ja, das hat jetzt weniger mit Gender zu tun, zum Thema Gender halte ich Vorträge und mache Fortbildungen. Fortbildung, das ist ein Aspekt der sehr von Erfolg gekrönt ist, sage ich ja mal, das läuft jetzt auch gerade in den letzten zwei Jahren wieder an, dass Verwaltungen auf mich zukommen und sagen kannst du nicht mal Fortbildung machen und dann so für 20 bis 30 Leute in der Verwaltung eine Fortbildung machen. Das läuft ziemlich gut und auch mit Vorträgen wo man eben was weitergeben kann.

Aber wenn du mich jetzt fragst nach einem Projekt, da fällt mir ein großes Gutes ein. Das war das EU-Projekt „GenderAlp!“ in Freiburg. Also Freiburg ist eine Stadt, die schon seit langen Zeiten in Richtung nachhaltiger Mobilität unterwegs ist und die hatten, da war damals auch der Oberbürgermeister Salomon der eine Stabsstelle gegründet hat, die gibt es immer noch, Stabsstelle Gender-Mainstreaming und es war eine ganz engagierte Frau und dann haben sie zusammen sich für ein EU-Projekt beworben. „GenderAlp!“, das waren die ganzen Länder aus dem Alpen-Raum und die Stadt Freiburg hatte sich beworben mit einem Projekt einer Stadtbahnverlängerung, einer Verlängerung einer Straßenbahn, einer Stadtbahn bis über ein Ortsteilzentrum hinaus bis zur Grenze. Und das sollte nur unter Gender-Aspekten durchgeführt werden und dieses Projekt habe ich durchgeführt. Mit sehr viel Beteiligung. Also zum Thema Gender gehört auch sehr viel Öffentlichkeitsbeteiligung. Also wir haben da Stadtpaziergänge gemacht mit Gruppen, mit Frauen, mit Männern getrennt, mit Mobilitäteingeschränkten, mit Behinderten, mit Kindern und Jugendlichen und das Ergebnis, also große auf öffentliche Veranstaltungen zwei Stück, und das Ergebnis war eigentlich, dass in diesem Prozess die Haltestelle verlegt wurde und auch der Zugang

zu den Haltestellen betrachtet wurde, eben unter diesen Gender Aspekten und die Fußwege breiter wurden und Tempo 30 in der in dem Stadtteil eingeführt wurde. Und das ist so positiv gelaufen, dass er der Gemeinderat es dann einstimmig beschlossen hat, dieses Projekt. Also das so durchzuführen, die Planung und das führte dazu, dass das in der Investitionsplanung vorgezogen wurde. Und das Teil ist jetzt also auch schon seit sieben oder acht Jahren gebaut, diese Straßenbahnverlängerung. Ich war da vor ein paar Jahren mal und hab das fotografiert. Das würde ich jetzt mal so als Erfolgsprojekt bezeichnen. Es war ein sehr engagiertes zusammenwirken von Politik, Verwaltung und von mir ehemals externen Planungsbüro und dabei war eben auch so eine Gender-Fortbildung innerhalb der Verwaltung. Es sind verschiedene Workshops gelaufen, so dass die ganzen planenden Ämter, die etwas mit der Straßenbahn zu tun hatten auch zu diesem Aspekt fortgebildet worden sind. Also das war eine gute Geschichte und ich habe dann 2 bis 3 Jahre später da drauf hin auch noch mal so Fortbildungen gemacht zum Thema Gender in der in der Verwaltung, Es ist ein positives Beispiel Freiburg, dadurch wenn die Leute daran teilgenommen haben, haben Sie das in ihrer Personalakte vermerkt bekommen, dass sie an dieser Fortbildung teilgenommen haben und das wurde dann berücksichtigt, wenn sie sich auf andere Stellen beworben haben.

Ulrike: Ja, super spannend. Ich hätte ganz viele Fragen noch zu dem Projekt. Wir müssen uns leider ein bisschen einschränken, aber eine Sache würde mich trotzdem noch interessieren. Vielleicht kannst du noch mal bisschen genauer darauf eingehen wie Gender Aspekte mit partizipativer Planung zusammenhängen.

Juliane: Beteiligungsverfahren sind ein wesentlicher Teil von Gender Mainstreaming und auch von den Genderaspekten, weil oder ich gehe davon aus, das ist auch meine Überzeugung, dass ich die Menschen mitnehmen muss und dass zum Beispiel Menschen, die vor Ort wohnen und dort leben am ehesten wissen wo der Schuh drückt und was es eigentlich zu verbessern gibt und meine Erfahrung in Beteiligungsverfahren ist einfach auch und das merke ich so an Spaziergängen oder Workshops, aktuell machen wir Nah-Mobilitäts-Checks in Hessen, dass die am besten, also auch gute Lösungsvorschläge haben, also wo man selbst als Planerin auch nicht unbedingt drauf kommt. Das war auch das Beispiel in Freiburg, dadurch dass Verwaltung und Öffentlichkeit zusammengearbeitet haben, bei diesem Stadtspaziergang oder auch an den Veranstaltungen, kam dann hinterher heraus, wir haben das dann auch evaluiert, das gegenseitige Verständnis für einander. Behindertenverbände haben zum Beispiel verstanden, dass die Planungsprozesse in der Verwaltung ziemlich lange dauern und die Verwaltung hat mitbekommen, dass es wirklich ein Anliegen ist der Mobilitätseingeschränkten Menschen, die kommen mit Rollator und Rollstuhl diesen Bordstein nicht hoch, das ist einfach so. Das hat das gegenseitige Verständnis geweckt und wie gesagt Beteiligungsverfahren sind ein wesentliches Element von Gender-Mainstreaming und gendergerechter Planung.

Da muss ich natürlich auch entsprechende Verfahren entwickeln und machen. Ich kann ja keine großen Bürgerversammlungen machen mit 200 Leuten um 17:00 Uhr, wo die Gruppen, von denen ich gerade sprach, ihre Kinder ins Bett bringen müssen oder ist Abendbrot machen und Ähnliches. Dann muss ich aufsuchende Beteiligung machen, kooperative Beteiligungsverfahren. Aber wie gesagt, das wäre jetzt ein eigenes Thema. Aber es ist eben ganz wichtig auf jeden Fall. Wie gesagt, in Freiburg habe ich ja auch diese Beteiligungsverfahren immer vorgestellt. Und dazu eben auch, ich arbeite ja in einer Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen und leite ja den Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ und habe auch an den Hinweisen zur Kooperation und Beteiligung in der Verkehrsplanung mitgearbeitet, wo wir das eben auch dargelegt haben, auch zum Thema Kinderbeteiligungen.

Ulrike: Ich finde es total spannend, dass deine ganzen Ausführungen eben auch über das, was man vielleicht herkömmlich erst mal als Gender einstuft hinausgehen. Also, dass du eben auch über Ausschlüsse durch ableistische Strukturen sprichst, dass du

über Kinderbeteiligungen sprichst und so weiter. Also mein Eindruck ist jetzt, dass das Bild an sich noch viel mehr öffnet über Mobilität für Frauen ganz platt gesagt hinaus

Juliane: Ja aber ich finde es auch wichtig, wir haben das letztens auch diskutiert nicht von nachhaltiger Planung oder so zu sprechen, nicht nur, aber es ist wichtig, auf diesen Begriff Berücksichtigung der Gender-Aspekte in der Planung auch zu benutzen und ich denke da hat sich mittlerweile, im Gegensatz vor zu 20 Jahren doch eine größere Bereitschaft gefunden, auch unter der Politik, sich mit diesem Begriff auseinander zu setzen und nicht gleich von vorne herein abzuwerten: Die Frauen schon wieder, was wollen Sie jetzt schon wieder? Also es ist mehr anerkannt, dieses Thema und man sollte wirklich auch von feministischer Planung oder auch Gender Aspekten in der Planung sprechen und mit diesem Begriff nicht hinterm Berg halten. Weil, es sind schon andere Planungsansätze.

Ulrike: Vielleicht kommen wir dann auch gleich zu der vielleicht größten Frage in unserem Podcast Folge und zwar, was ist denn dein großes Ziel oder was wäre deine Verkehrsvision, wenn du träumen könntest?

Juliane: Wenn ich träumen könnte, dann würde ich sagen, alle Menschen können sich selbstständig im öffentlichen Raum bewegen. Und das kann man noch ein bisschen ausführen. Also das Thema gesellschaftliche Teilhabe, dass jeder und jeder die Möglichkeit hat am öffentlichen Leben teilzunehmen. Auch mit Einschränkungen, auch wenn ich kein Auto zur Verfügung habe, also der Pkw ist nach wie vor irgendwie so gerade auch auf dem Land ein Verkehrsmittel, ohne dass das Leben eben einfach nicht geht. Wir haben eine Untersuchung im Kreis Stormarn gemacht zu Genderaspekten im ÖPNV. Eine Gruppe waren Alleinerziehende und die geben zwei Drittel ihres Gehaltes für den PKW aus, weil die gar nicht sonst mit Kindern und den ganzen drumherum, was die erledigen müssen kommen die nicht vorwärts. Der ÖPNV ist dafür nicht geeignet und da muss was passieren. Alle Menschen können sich selbstständig im öffentlichen Raum bewegen. Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte. Gerade das Thema Selbstständigkeit von Kindern, wissen wir ja wie wichtig das auch für die Entwicklung von Kindern ist. Grüne Straßen. Mittlerweile ist es ja so, dass angefangen wird über Resilienz nachzudenken. Wenn ich Fuß-Verkehrskonzept beispielsweise mache, entwickle ich immer Bank Programme. Alle 150m eine Bank, weil das die in Aktionsradius der älteren Menschen und Menschen, die mit Kindern unterwegs sind, erweitert. So stelle ich mir das vor. Autos wird es nach wie vor geben, also ich bin ich jemand der sagt, alle Autos raus aus der Stadt. Aber eben reduziert auf das notwendige Maß und für 2 km Weg brauche ich eigentlich kein Auto und für 500 m schon lange nicht. Alle können sich gut bewegen und komm gut vorwärts.

Ulrike: Jetzt hast du mit dem PKW schon einen so eine Kernproblematik angesprochen vielleicht. Aber was hältst du denn darüber hinaus noch für besonders dringlich, was muss denn passieren möglichst bald, damit wir in die richtige Richtung weitergehen

Juliane: Ja es müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die politischen Rahmenbedingungen dafür, also wenn man beispielsweise anders Bremer Urteil denkt zum Gehweg parken. Ich habe das gerade heute Nachmittag formuliert für das Fußverkehrskonzept von Oberursel, das wir gerade fertigstellen, Das besagt, dass die Situation der zu Fuß gehen gestärkt wird. Da wird gesagt, dass halbhochparken auf dem Gehweg ist eine absolute Unsitte ist und wenn da nicht mal mehr 1,50 m Platz ist, das ist so im Gerichtsurteil gesagt, um sich dort fortzubewegen, dann haut das einfach absolut nicht hin. Und meistens sind ja die Gehwege noch schmaler oder noch zugestellter und dafür die Rahmenbedingungen zu schaffen, dass sowas einfach sanktioniert wird und nicht mehr möglich ist. Dass die Stadtgeschwindigkeit Tempo 30 kommt über die wir mehr als 15 Jahren schon nachdenken. Weil es ist so, dass je

geringer die Geschwindigkeiten sind, je geringer sind die Unfallzahlen und je besser ist es auch Kinder allein unterwegs zu sein, wenn die Geschwindigkeiten geringer sind. Also dafür, die Rahmenbedingungen zu schaffen und eben dann auch möglichst entsprechend engagierte Menschen zu haben, die das dann auch umsetzen, egal auf welcher Seite sie stehen. In der Verwaltung in der Politik oder eben in freien Büros. Wobei ich als freies Büro ja nur Vorschläge unterbreiten kann, die Entscheidungen trifft ja die Politik.

Ulrike: Ganz genau das wäre auch meine nächste Frage gewesen. Du hast ja vorhin auch schon über Weiterbildungen gesprochen, die du für Verwaltungsangestellte gemacht hast. Ist das so eine Möglichkeit da hinein zu wirken, um Leute engagiert zu machen und gibt's noch andere Möglichkeiten, die du hast die wir haben.

Juliane: Also diese Fortbildung in der Verwaltung finde ich schon einen guten einen guten Ansatz, weil dann meistens kommt das ja da auch von Seiten der Amtsleitung oder von Seiten der oder des Baudezernenten, die sagen Thema brauchen wir mal Wissen und auch die Frauenbeauftragten spielen eine starke Rolle. Oftmals geht es eben auch von den Frauenbeauftragten aus, dass die sich mit dem Thema Planung stärker beschäftigen. Also das finde ich schon im guten Ansatz, weil das dann an konkreten Planungsbeispiel durchgesprochen wird. Was kann ich denn jetzt hier eigentlich anders machen. Wenn ich zum Beispiel neues Gewerbegebiet baue oder neues Wohngebiet, warum gibt es da keine Bushaltestellen? Also das lernt man eigentlich schon im zweiten Semester. Auf diese Aspekte hinzuweisen also dafür zu sensibilisieren, das denke ich ist eben auch wichtig und da kann man eben an der Stelle einiges erreichen. Ist jetzt natürlich klein-klein. Also die politischen Rahmenbedingungen sind schon sehr wichtig und auch auf Bundesebene. Eine andere Politik einzuläutern als jetzt Herr Wissing das so macht, so wird das mit der Verkehrswende nichts. Es ist einfach nicht zu fassen. Wir haben gar nicht mehr die Zeit, um das nicht zu kapieren. Also ich bin da ein kleines Rädchen aber ich versuche das in das was ich machen kann auch immer wieder zu predigen. ist vielleicht der falsche Begriff aber immer wieder deutlich zu machen.

Ulrike: Ja, finde ich auch ganz spannend, dass wir eigentlich so zwei gegenläufige Momente haben. Irgendwo du hast vorhin gesagt, dass es mehr und mehr Interesse eigentlich gibt. In den letzten paar Jahren an Gendergerechter Planung, dass sich mehr Leute vielleicht dafür interessieren oder sensibilisieren und auf der anderen Seite auf der hohen Ebene geht grad gar nichts voran.

Juliane: Und ich denke es ist auch wichtig diese Aspekte, die wir jetzt gerade gemeinsam gesprochen haben, vor allen Dingen in den Abwägungsprozess einer Planung reinzubringen. Gerade die Belange von Kindern und Mobilitäteingeschränkten oder auf Frauen, die eben wie gesagt die ganzen Wegeketten pro Tag zu erledigen haben. Wie müssen die Strukturen dafür aussehen, dass das eben passiert und dass eben in den Abwägungsprozess einer Planung als wesentliches Element einzufügen und dafür muss ich aber erst mal dafür sensibilisiert sein, dass es eben ein wichtiger Aspekt ist, den ich zu berücksichtigen habe, genau wie die Umweltbelange. Fauna Flora Gebiete oder die Hamster, wie heißen die, mir fällt der Name jetzt nicht ein. Das ist ein wichtiger Abwägungsbelang.

Ulrike: So kannst du vielleicht noch mal was von deinen aktuellen Projekten erzählen. Das klang vorhin schon so ein bisschen an. Woran arbeitest du denn gerade?

Juliane: Aktuell bin ich sehr. also ich habe ja jahrelang Radverkehr gemacht und noch ein kleines Radverkehrsprojekt noch und zunehmend eigentlich zum Thema Fuß Verkehr. Ich bin in einem Konsortium zum Thema Fuß-Verkehrsstrategie Baden-Württemberg, dass wir für das Land Baden-Württemberg eine Fuß-Verkehrsstrategie erarbeiten und das Land Baden-Württemberg zeichnet sich dadurch aus, dass es auch immer sehr schnell zu irgendwelchen Lösungen kommen willst. Also die sind sehr

ambitioniert. D.h. wir müssen das im Sommer fertigstellen und es sind fünf wesentliche Themen erst mal formuliert worden und ein Thema, was ich an der Hacke habe, sage ich, sind das Thema landesweite Einführung von Schulstraßen. Also wie macht man das, dass wir an allen Schulen, an allen allgemeinbildenden Schulen zu Schulstraße kommen? Also die Sperrung vor Schulbeginn und wenn die Schule wieder aus ist, um diesem Thema Eltern-Steuer und Hohl- und Bringdienst zu begegnen. Dieses System hat denn dazu geführt, dass wir jetzt, das zweite Projekt, das Fußverkehrskonzept für die Stadt Oberursel, dass ich natürlich das Thema Schulstraße als Pilot Projekt gleich untergebracht habe und auch bei den Kommunalnetzen. Wir arbeiten immer in hierarchisierten Netzen, also genau wie beim Radverkehr mit Haupt-Fußwegeverbindungen und Stadtteilverbindungen und mit Mängel Analyse und GIS-Plänen. Das sind so die kommunalen Projekte zum Fußverkehr.

Und dann hatte ich jetzt noch ein spannendes Projekt was gleich abgeschlossen ist, dass ich das Vorkonzept für die Fußverkehrsstrategie Hamburg gemacht habe. Bevor sie das die Fußverkehrsstrategie für Hamburg ausschreiben wollen, haben sie sich erst mal ein Vorkonzept erarbeiten lassen, was ich bearbeitet habe, wo schon so wesentliche Weichenstellungen, wir haben auch einen Strategie-Workshop in der Verwaltung gemacht. Also wie gesagt, ich moderiere auch gerne Veranstaltungen und Konzepte zur Bürgerbeteiligung. Also das war positiv was so rüber kommt, also das Thema Fußverkehr habe ich jetzt gerade einen guten Ansatz hat. Also das vermehrt auch betrachtet wird, dass das eine eigenständige Verkehrsart ist die eben einfach zu fördern ist. Das macht Spaß das sind so die aktuellen Projekte

Ulrike: Sehr spannend ja vielen Dank Julian. Hast du denn zum Abschluss noch einen Lese- oder Hör- oder Seh-Tipp für unsere ZuhörerIn, die sich weiter mit dem Thema beschäftigen wollen?

Juliane: Ja, kann ich gerne machen. Es was zum Lesen und ist es auch von mir, das stört hoffentlich nicht und zwar, ich kann es auch nachreichen als PDF. „Die Verkehrswende ist weiblich“ und das war ein Beitrag in der Verbandszeitung des VAW, des Bundesverbandes Wohnen- und Stadtentwicklung und die haben ein Schwerpunktheft zur Verkehrswende gemacht und hatten mich dann gefragt, ob ich einen Beitrag leisten kann und dann habe ich das geschrieben, die „Verkehrswende ist weiblich“. Ist nicht lang, kann man kann man gut lesen denke ich und dann habe ich noch mal, den kann ich auch mal liefern, einen Artikel in der „Straßenverkehrstechnik“ geschrieben. Mehr so einen Grundsatzartikel „Gesellschaftliche Teilhabe und Mobilität, Gender Belange im Verkehrswesen“. Den habe ich auch im Handtuch für Verkehrsplanung veröffentlicht aber das kostet ja was, das hat ja nicht jeder oder jede aber diesen Artikel aus der Straßenverkehrstechnik, den kann ich gerne zur Verfügung stellen.

Ulrike: Super das klingt sehr spannend. Freue ich mich auf jeden Fall schon drauf denn zu lesen. Vielen Dank, dann bedanke ich mich erst mal ganz herzlich bei dir, dass du hier warst uns von deinen Erfahrungen, von deinen neuen Projekten erzählt hast. Ja, vielen Dank!

Juliane: Bitte gern geschehen, freut mich. Ich finde das ist eine spannende Reihe und viel Erfolg weiterhin damit

Ulrike: Und ich bedanke mich auch ganz herzlich bei unseren Zuhörerinnen. Ihr könnt uns gerne Feedback schicken an die Mail Adresse podcast@vcd-nordost.de. Wir hören uns im nächsten Monat wieder. Im Mai sprechen wir mit der Kulturanthropologin Urmila Goel über ihr Konzept der Autonormativität. Wir sind schon gespannt und freuen uns über alle, die auch das nächste Mal wieder dabei sind.