

# Was bedeutet, Gender Mainstreaming im ÖPNV umzusetzen?

- Auftrag und Verpflichtung
- Das Gender-Konzept
- Systematische Umsetzung – Grundsätze  
und Anwendung im ÖPNV

➤ ÖPNV-Plan 2010 -2015/2015 Sachsen-Anhalt

## 2. Grundsätze und Ziele der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt

- Vor diesem Hintergrund sind alle Merkmale der unterschiedlichen Personengruppen **hinsichtlich der Bedarfe, Bedürfnisse und Möglichkeiten auch geschlechterdifferenziert zu betrachten.**
- Ein Ziel des ÖPNV ist es, die **Vereinbarkeit von Familie und Beruf** zu unterstützen, da Frauen und Männer in Familien mit Kindern unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse haben können. Besonders im ländlichen Raum ist daher eine offensive ÖPNV-Gestaltung als „Haltefaktor“ zu berücksichtigen.
- Der **ÖPNV** hat ... (in Bezug) zur **Lebenssituation von Frauen und Männern** in Sachsen-Anhalt entsprechend dem Gender Mainstreaming einen **besonderen Stellenwert für die Mobilität von Frauen und damit für ihre gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.** Dies drückt sich neben einer signifikant höheren Nutzung der ÖPNV-Systeme auch in deren Anteil am Fuß- und Fahrradverkehr aus. **Aufgrund dieser höheren Nutzung durch Frauen sind sie von Veränderungen im ÖPNV als Bereich der Daseinsvorsorge besonders betroffen.** Neben dem ÖPNV-Angebot ist es erforderlich, auf die Nutzerinnengruppe durch besondere Berücksichtigung ihres subjektiven Sicherheitsempfindens zu reagieren
- Im Jahr 2025 werden in Sachsen-Anhalt 1,94 Mio. Menschen leben, davon 0,974 Mio. (50,2 %) Frauen (2015 1,21) und 0,9657 Mio. Männer (2015 1,17). Bis 2015 – Verlust 18,6%. Ursachen dieser Entwicklung sind u. a. die anhaltenden Geburtendefizite und **Wanderungsverluste.**

## ➤ IVS-Rahmenplan

### Leitbild

- Entsprechend den Anforderungen an eine **bedarfs- und bedürfnisgerechte Entwicklung** des IVS-Gesamtsystems sind dabei die **Förderung der Geschlechtergleichstellung, der Nichtdiskriminierung**, der Herstellung von Barrierefreiheit sowie der Erreichung von Nachhaltigkeit **als durchgängige Leitprinzipien** in allen Grundsätzen handlungsleitend und damit in allen Handlungsfeldern und Maßnahmen anzuwenden.
- Die **Betrachtungen geschlechtsspezifischer Bedarfslagen** sind hier notwendig für klarere Differenzierungen (3.2.7).
- **Geschlechterdifferenzierende Betrachtungen** sind schwerpunktmäßig ... für klarere Aussagen noch notwendig (3.2.8, Nachfrageentwicklungen).

- ESI-Verordnung (EU-Strukturfonds)
  - Der Beitrag der Maßnahmen, die aus EU-Fonds finanziert werden zur Geschlechtergleichstellung ist nachzuweisen.
- Beschlüsse der Landesregierung Sachsen-Anhalt (Auswahl)
  - Landesprogramm für geschlechtergerechtes Sachsen-Anhalt
  - Gender Mainstreaming-Konzept des Landes
  - Kabinettsunterrichtung zur Gleichstellung in den EU-Fonds
  - ESF-, EFRE-, ELER-OPs 2014-2020 mit Gleichstellungsstrategien

## Der Begriff GENDER

...verweist auf die **ökonomischen, sozialen und kulturellen** Zuschreibungen und Chancen die damit verbunden, sind weiblich oder männlich zu sein.

Dies hebt die Einsicht hervor,

- dass diese **Unterschiede nicht angeboren** oder vorherbestimmt sind und
- dass sie nicht dasselbe sind wie die biologischen Unterschiede zwischen Frauen und Männern.

Geschlechterdifferenzen und -definitionen wurden über die Jahrhunderte hinweg aufgebaut und durch soziokulturelle Institutionen und Konventionen verstärkt. (...)

Die **Geschlechterdefinition** – was es heißt, männlich oder weiblich zu sein – **variiert zwischen den Kulturen und ändert sich mit der Zeit.**

*(Woroniuk/Thomas/Schalkwyk 1997:2, Übers. A.R.).*

## ➤ Die „Gender (Geschlechter)-Perspektive“ einzunehmen bedeutet:

- Gender als kulturelle Differenz der Geschlechter wahrnehmen
- Die Wechselwirkung zwischen gesellschaftlichen Veränderungsprozessen und den Geschlechterverhältnissen erkennen.
- Unterschiedlichen Situationen, Interessen und Bedürfnisse von Frauen und Männern kennen.

## Einbeziehung der Dimension von Gender in alle Politiken und Maßnahmen

bedeutet, dass

**in allen Phasen** eines **politischen, fachlichen Prozesses**

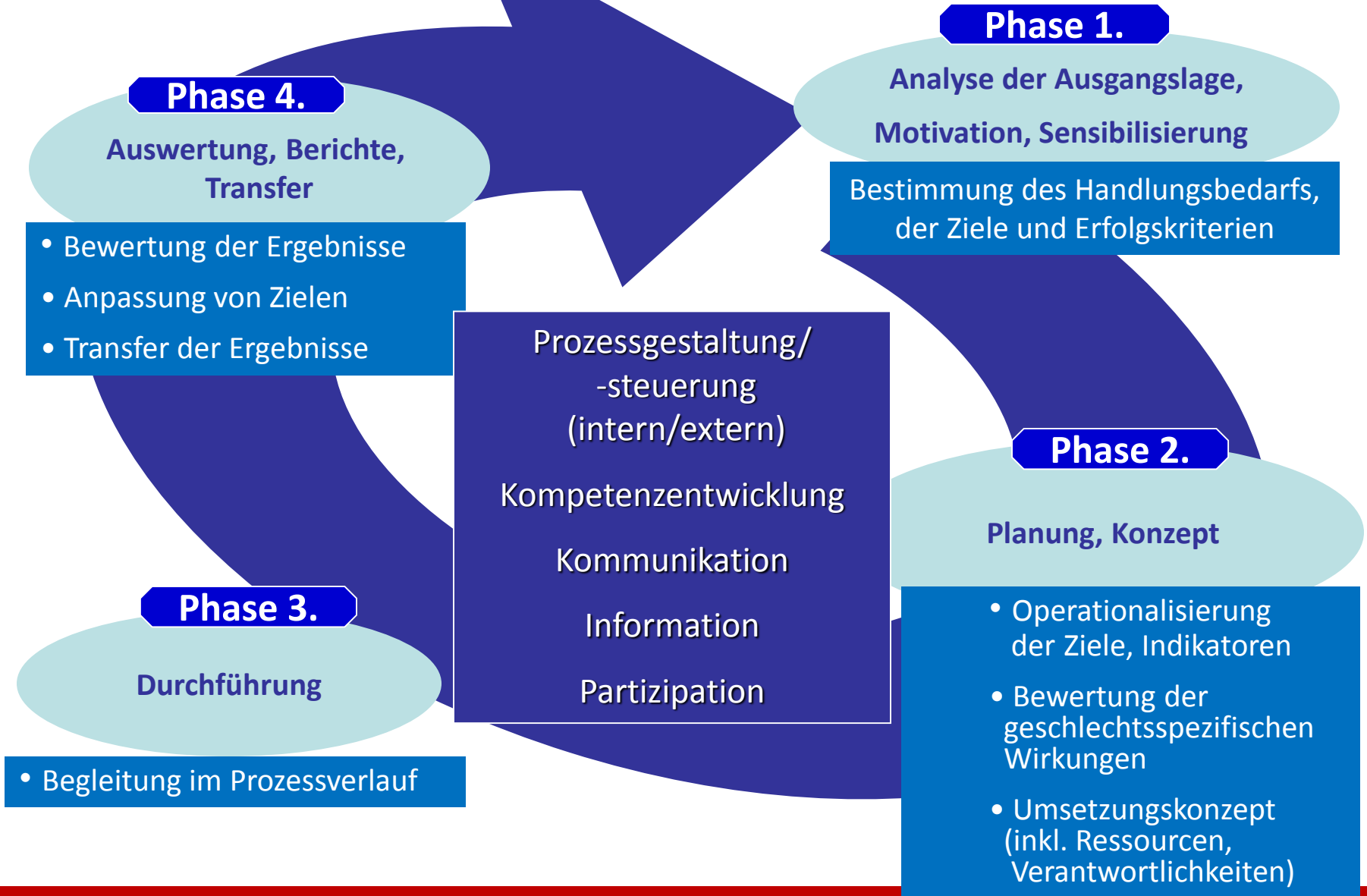
– Planung, Durchführung, Monitoring und Evaluation –

**der Geschlechterperspektive Rechnung getragen** wird.

Nach **diesem, dem Gender Mainstreaming, Konzept** sind (fach)politische Maßnahmen **stets daraufhin zu prüfen, WIE** sie sich auf die Lebenssituation von Frauen und Männern **auswirken** und **gegebenenfalls neu auszurichten**.



- Gender Mainstreaming - Strategie, stellt „soziales/kulturelles Geschlecht“ in den Mittelpunkt und hebt damit konzeptionell auf alle Aspekte des Geschlechts ab.
- Geschlechterverhältnisse rücken als Ganzes in den Mittelpunkt des Interesses und fachpolitischen Handelns.
- Gender Mainstreaming beruht auf der Analyse der realen Vielfalt von Frauen und von Männern und ihren verschiedenen Lebenswirklichkeiten und -verläufen.
- Gender Mainstreaming richtet sich hinsichtlich der Akteure sowohl an Frauen als auch an Männer, da Gleichstellung als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden wird.



## 4-Schritte Gender Mainstreaming-Leitprinzip

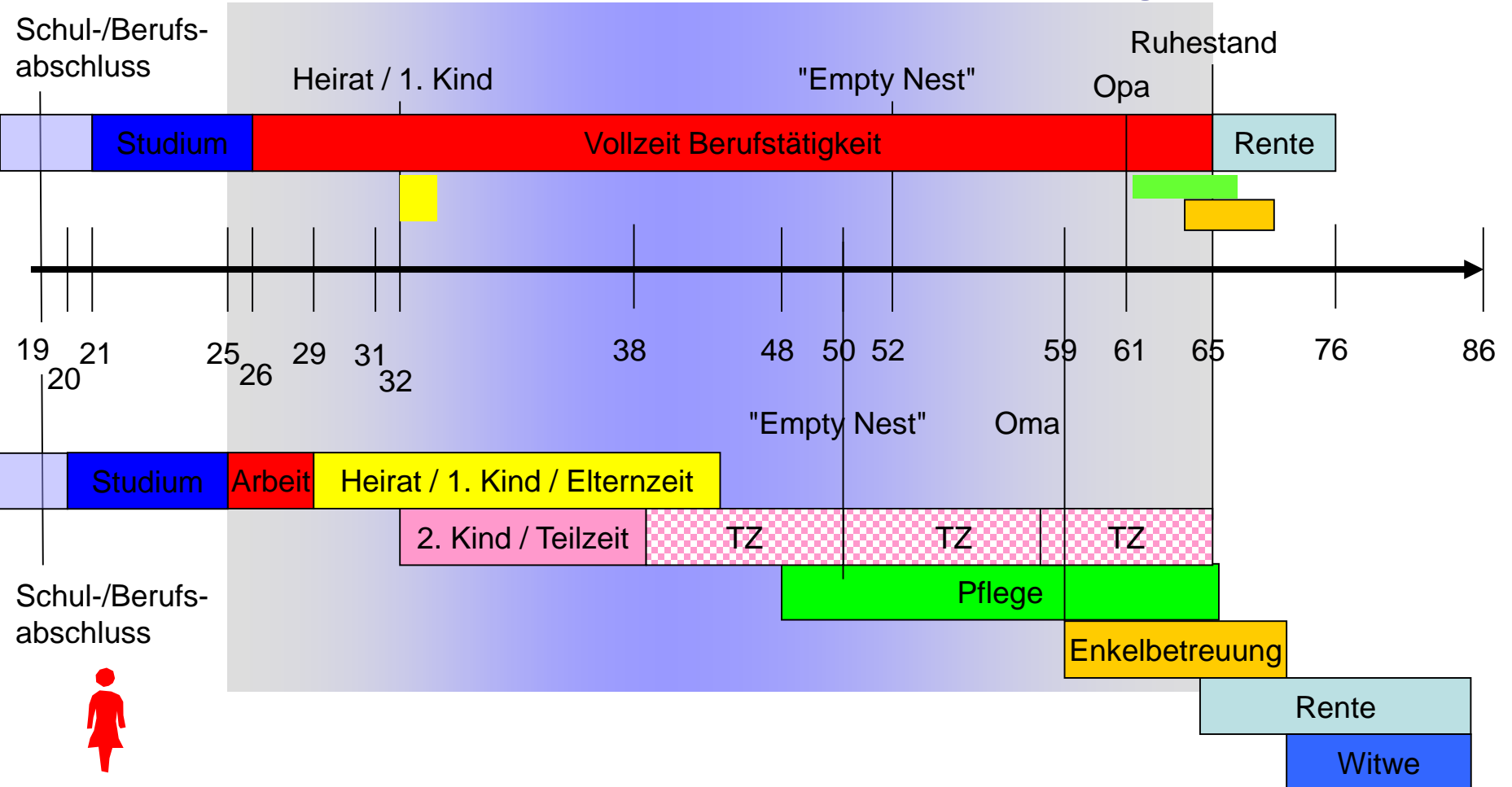
1. **Geschlechterdifferenzierte Analyse der Ausgangslagen**, Bestimmung der **Handlungsbedarfe**/-felder für gleichstellungspolitische Maßnahmen im fachpolitischen Feld
2. **Ableitung**/Bestimmung der gleichstellungspolitischen **Ziele**
3. **Umsetzung – Planung** (Ressourcen, Verantwortlichkeiten, Methodik, Beteiligungsverfahren,...), Abschätzung (Planung) der geschlechter-/gleichstellungspolitischen Wirkungen, Durchführung
4. **Erfolgskontrolle**, Evaluation

© Corinna Onnen-Isemann 2005



## Karrieraufbau

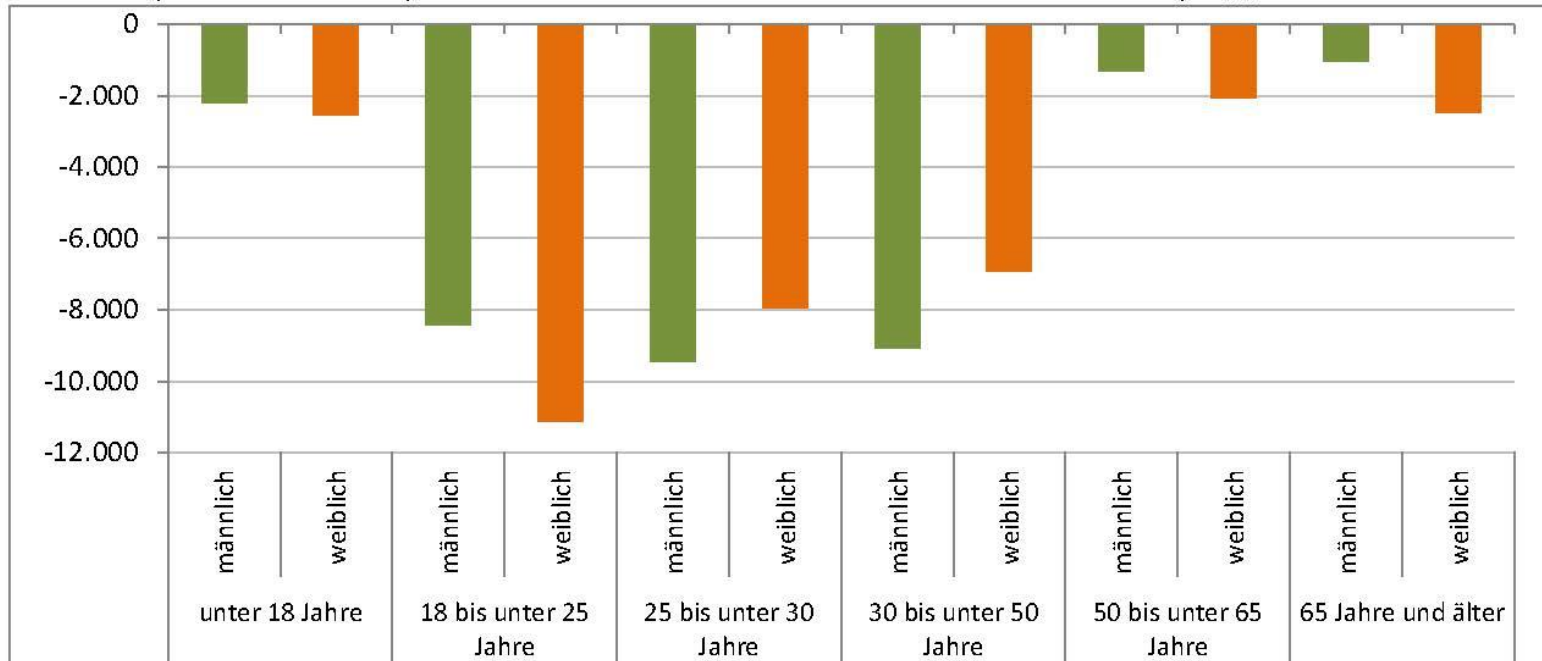
## Karriere-Konsolidierung



➤ **Demografie:**

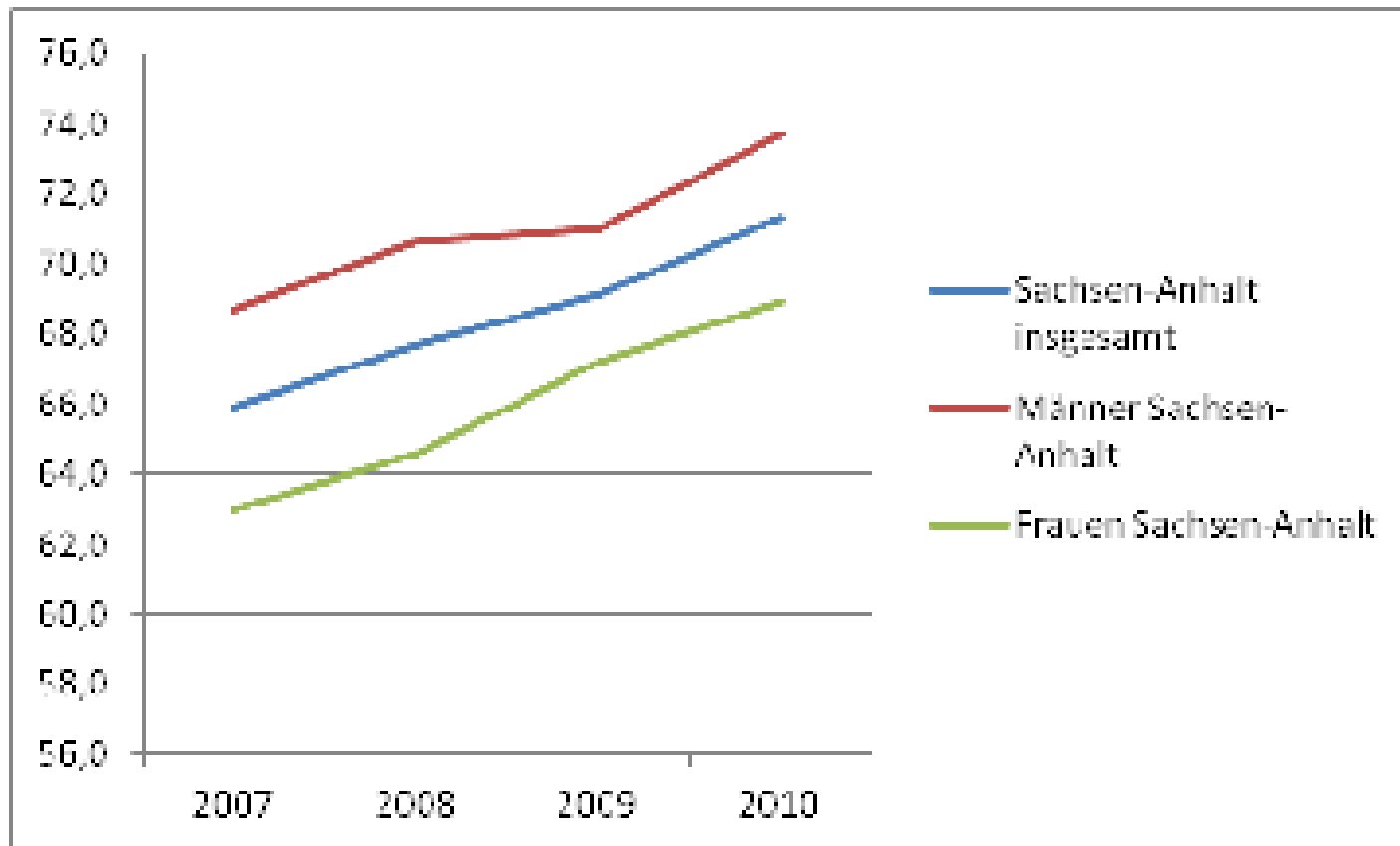
- **Abwanderung:**

**Abbildung I-8: Wanderungssalden in Sachsen-Anhalt 2007-2011 nach Altersgruppen u. Geschlecht**



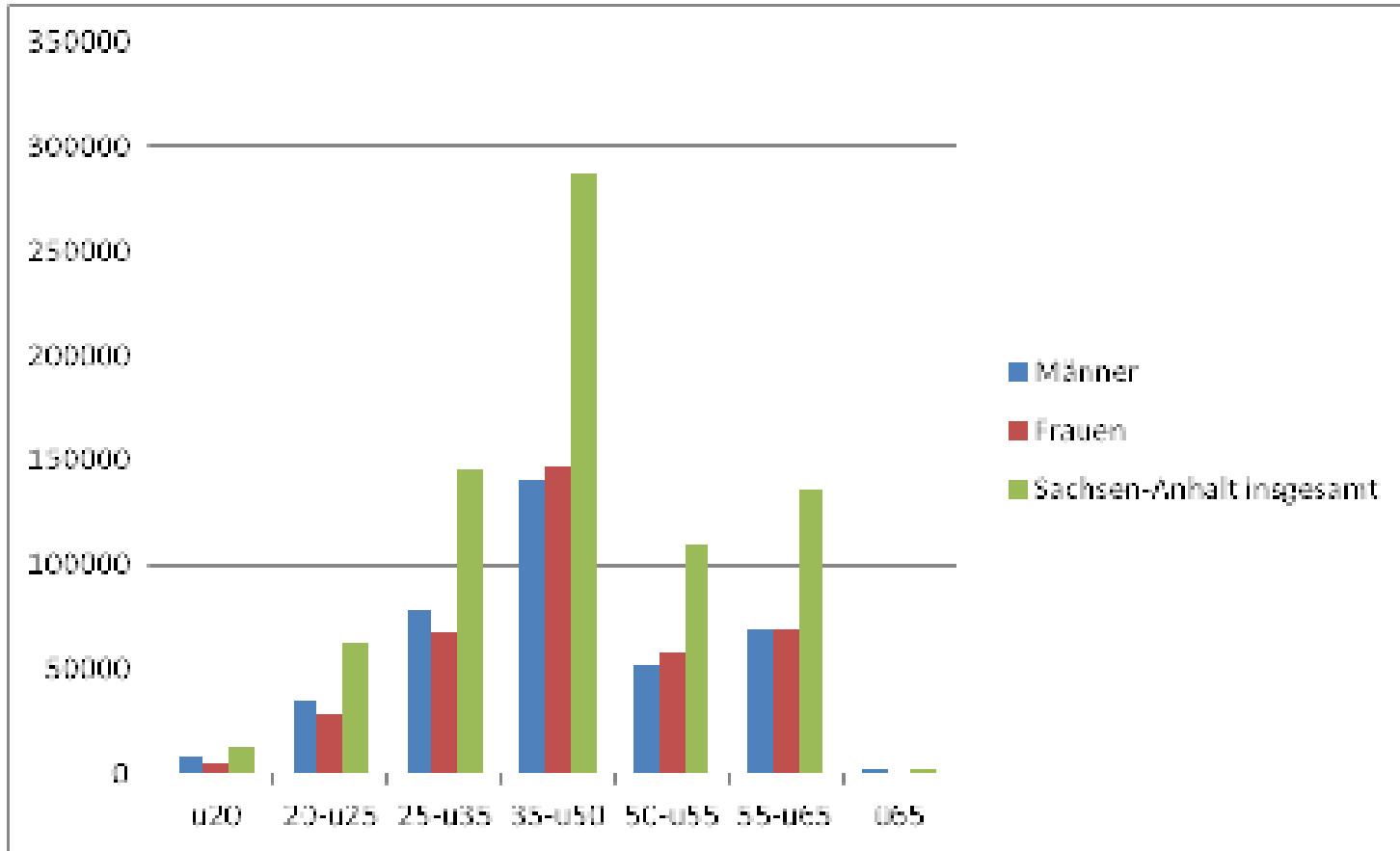
Quelle: Statistisches Landesamt, Berechnung und Darstellung isw Institut

**Abb. 75 Erwerbstätigenquote in Sachsen-Anhalt nach Geschlecht**



Quelle: Arbeitskräfteerhebung, Statistisches Bundesamt/ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Sozialberichterstattung, Darstellung isw

**Abb. 76** Zahl der sv-pflichtig Beschäftigten in Sachsen-Anhalt nach ausgewählten Merkmalen (Alter, Geschlecht) (Stichtag 30.09.2011)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Darstellung isw

- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (svB) gesamt
  - Männer 49,9% - Frauen 50,1% / TZ: M 17,1% – F 82,9%
- svB in Midijobs
  - Männer 25,2% - Frauen 74,8%
- Geringfügig entlohnt
  - Männer 40,1% - Frauen 59,0%
- Ausschließlich geringfügig entlohnt
  - Männer 40,1% - Frauen 59,0%

(Auswertung Frauen und Männer BA für Arbeit 2013)

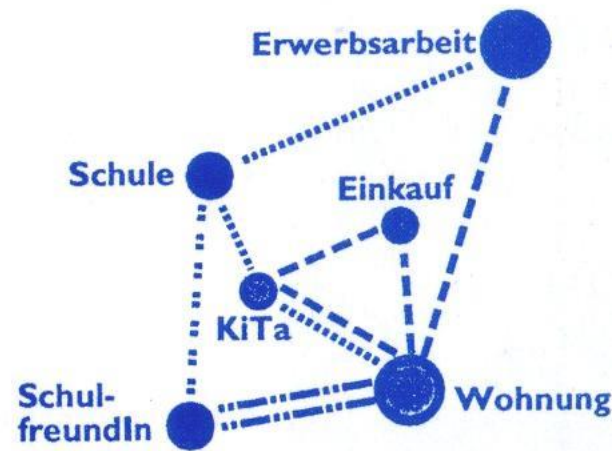


## Vergleich der Verkehrswege

von Erwerbsarbeits-Alltag und Gesamt-Alltag einschließlich Versorgungsarbeit



Mobilität des  
Nur-Erwerbsarbeits-Alltags



Mobilität des  
Gesamt-Arbeits-Alltags

Quelle:  
Spitzner, Meike/Bildstelle des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt und Energie

➤ Für jede Person eines Haushalts wurden daher folgende Merkmale erhoben:

- Alter
- **Geschlecht**
- eventuelle Mobilitätseinschränkungen
- Besitz eines Schwerbehindertenausweises
- Tätigkeit bzw. Art der Erwerbstätigkeit
- höchster Schulabschluss u. höchste Berufsausbildung
- Führerscheinbesitz
- Verfügbarkeit über technische Geräte
- allgemeine Nutzung des öffentlichen Verkehrs
- hauptsächlich genutzte Fahrkartenart
- Gehzeit zu den meistgenutzten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- allgemeine Nutzung von Leih- oder Mietfahrrädern sowie allgemeine Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen
- Normalität des Stichtags
- Verfügbarkeit eines Pkw am Stichtag
- Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag
- Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads am Stichtag
- Verfügbarkeit einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag
- Wetter am Stichtag

## ➤ Daten nach Geschlecht:

- 3.1 Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht
- 3.2 Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und Geschlecht
- 3.3 Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag nach Geschlecht
  - 3.3.1 Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag nach Geschlecht
  - 3.3.2 Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads am Stichtag nach Geschlecht
  - 3.3.3 Verfügbarkeit einer ÖPV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht
- 3.4 ÖPNV- und Fahrkartennutzung nach Geschlecht
- 3.8 Regelmäßige Verfügbarkeit von technischen Geräten nach Geschlecht
  
- 6 Mobilität nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen
  - 6.1 Wegehäufigkeit der Personen nach Alter und Geschlecht
  - 6.2 Wegehäufigkeit der Personen nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht
  - 6.3 Wegehäufigkeit der Personen nach Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag und Geschlecht
  - 6.15 Wegehäufigkeit nach Wetter am Stichtag und Geschlecht
  
- 11 Führerscheinbesitz
  - 11.1 Führerscheinbesitz für Pkw nach Alter und Geschlecht
  - 11.2 Führerscheinbesitz für Pkw nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht
  - 11.3 Führerscheinbesitz für Pkw nach Berufsausbildung und Geschlecht

Mobilität in Städten – SrV 2013

SrV-Städtepegel

**Tab 11.1**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**  
Wochentag: **Mittlerer Werktag**  
Berechnet am: **08.04.2015**

**Führerscheinbesitz für Pkw  
nach Alter und Geschlecht**

Altersgruppen nach Jahren	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.
17 bis unter 25 Jahre	10,2 %	67,5 %	524	9,5 %	75,6 %	565
25 bis unter 45 Jahre	35,8 %	93,5 %	2.174	30,3 %	91,9 %	2.428
45 bis unter 65 Jahre	31,9 %	94,5 %	2.770	30,8 %	82,6 %	2.931
65 bis unter 75 Jahre	13,5 %	93,0 %	1.199	17,3 %	66,0 %	1.299
75 Jahre und älter	8,7 %	88,3 %	799	12,1 %	35,1 %	823
Summe	100 %			100 %		
<b>Gesamt</b>		<b>90,7 %</b>			<b>76,2 %</b>	
Ungewichtete Fallzahl	7.466		7.466	8.046		8.046
Gewichtete Fallzahl	7.913		7.913	8.412		8.412

Mobilität in Städten – SrV 2013

SrV-Städtepegel

**Tab 11.2**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**  
Wochentag: **Mittlerer Werktag**  
Berechnet am: **08.04.2015**

**Führerscheinbesitz für Pkw  
nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.
<b>Nicht erwerbstätig</b>	30,8 %	88,7 %	2.560	39,4 %	57,2 %	2.947
<b>In Ausbildung</b>	11,2 %	76,6 %	588	10,3 %	79,4 %	646
<b>Erwerbstätig</b>	58,0 %	94,5 %	4.152	50,3 %	90,3 %	4.325
Summe	100 %			100 %		
<b>Gesamt</b>		<b>90,7 %</b>			<b>76,2 %</b>	
Ungewichtete Fallzahl	7.300		7.300	7.918		7.918
Gewichtete Fallzahl	7.713		7.713	8.275		8.275

## Mobilität in Städten – SrV 2013

## SrV-Städtepegel

**Tab 3.3**

Zeitraum: Gesamtes Jahr

Wochentag: Mittlerer Werktag

Berechnet am: 08.04.2015

### Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag nach Geschlecht

Pkw-Verfügbarkeit (als Fahrer oder Mitfahrer)	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
<b>Uneingeschränkte Verfügbarkeit</b>	61,7 %	45,4 %	53,3 %
<b>Nach Absprache</b>	11,0 %	15,6 %	13,4 %
<b>Kein Zugang</b>	27,3 %	39,0 %	33,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.244	9.741	18.985
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.238	9.747	18.985

## Mobilität in Städten – SrV 2013

Zeitraum: Gesamtes Jahr

Wochentag: Mittlerer Werktag

Berechnet am: 08.04.2015

## SrV-Städtepegel

Tab 6.3

### Wegehäufigkeit der Personen nach Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag und Geschlecht

Pkw-Verfügbarkeit (als Fahrer oder Mitfahrer)	Wege pro Person und Tag				A
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,7	5.142	3,9	4.487	3
Nach Absprache	3,6	1.290	3,5	1.851	3
Kein Zugang	3,3	1.755	3,2	2.604	3
Ungewichtete Fallzahl		8.187		8.942	
Gewichtete Fallzahl		8.179		8.955	

## Mobilität in Städten – SrV 2013

Zeitraum: Gesamtes Jahr

Wochentag: Mittlerer Werktag

Berechnet am: 08.04.2015

## SrV-Städtepegel

Tab 6.2

### Wegehäufigkeit der Personen nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht

Erwerbstätigkeit	Wege pro Person und Tag				Alle	Ungew. Fallzahl
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl		
Nicht erwerbstätig	3,5	2.957	3,2	3.349	3,3	6.306
In Ausbildung	3,5	1.505	3,6	1.479	3,6	2.984
Erwerbstätig	3,7	3.584	4,0	3.998	3,8	7.582
Ungewichtete Fallzahl		8.046		8.826		16.872
Gewichtete Fallzahl		8.015		8.826		16.841

## Mobilität in Städten – SrV 2013

Zeitraum: Gesamtes Jahr

Wochentag: Mittlerer Werktag

Berechnet am: 08.04.2015

### SrV-Städtepegel

Tab 3.4

#### ÖPNV- und Fahrkartennutzung nach Geschlecht

##### Anteil der Personen

ÖPNV-Nutzung in den letzten 12 Monaten	Anteil der Personen		G
	Männlich	Weiblich	
ÖPNV genutzt	82,4 %	90,0 %	8
ÖPNV nicht genutzt	17,6 %	10,0 %	1
Summe	100 %	100 %	1

Ungewichtete Fallzahl	9.244	9.741	1
Gewichtete Fallzahl	9.238	9.747	1

## Mobilität in Städten – SrV 2013

### SrV-Städtepegel

Tab 3.3.3

Zeitraum: Gesamtes Jahr

Wochentag: Mittlerer Werktag

Berechnet am: 08.04.2015

#### Verfügbarkeit einer ÖPV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht

##### Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe

Zeitkarten-Verfügbarkeit	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	24,4 %	36,1 %	30,4 %
Nach Absprache	4,6 %	2,4 %	3,4 %
Kein Zugang	71,0 %	61,6 %	66,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %

Ungewichtete Fallzahl	8.592	9.091	17.683
Gewichtete Fallzahl	8.751	9.258	18.009

## Mobilität in Städten – SrV 2013

Zeitraum: Gesamtes Jahr

Wochentag: Mittlerer Werktag

Berechnet am: 08.04.2015

## SrV-Städtepegel

Tab 3.8

### Regelmäßige Verfügbarkeit von technischen Geräten nach Geschlecht

Technisches Gerät	Anteil der Personen		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Handy	94,3 %	91,4 %	93,0 %
Smartphone	43,6 %	33,2 %	38,3 %
Computer mit Internetzugang	82,0 %	74,4 %	78,2 %
Navigationssystem	52,5 %	33,9 %	43,0 %
<b>Keine Verfügbarkeit dieser Geräte</b>	<b>3,3 %</b>	<b>6,2 %</b>	<b>4,8 %</b>
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>8.157</i>	<i>8.690</i>	<i>16.847</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>8.468</i>	<i>9.006</i>	<i>17.474</i>



- Alle
- zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV
  - zeitliche und räumliche Abstimmung der verschiedenen Angebote im ÖPNV
  - attraktive Reisegeschwindigkeiten sowie kurze Gesamtreisezeiten
  - Möglichkeit der Bildung von Wegekettten
  - hohe Beförderungsqualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Komfort, Service)
  - umfassende Informations-, Beratungs- und Erwerbsmöglichkeiten für alle Angebote im ÖPNV
  - einfache, verständliche und kostengünstige, durchgängige Tarifangebote für alle Angebote
  - ansprechender und Sicherheit vermittelnder Zustand von Fahrzeugen, Anlagen und Umfeld
  - umfassender Schutz vor Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen
  - Möglichkeit der Gepäck- und Fahrradmitnahme
- Frauen
- zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:
- umfassender Schutz vor (sexueller) Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen
  - angemessene Verkehrsangebote auch in Schwachlastzeiten
- Senioren/innen
- zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:
- leichte Zugänglichkeit der Fahrzeuge, baulichen Anlagen und Umfeld
  - einfach verständliche Informationsangebote
  - Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice
- Eltern/  
Berufstätige mit  
Kindern
- zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:
- Angebote müssen das Erreichen der Kinderbetreuungseinrichtungen und Arbeitsstätte ermöglichen
  - Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge des ÖPNV für Kinder
  - Eignung der Fahrzeuge und Einstiegsbedingungen für Mitnahme von Gepäck und Kinderwagen
  - Wickelstuben in großen Bahnhöfen

- Abgleich mit der Datenlage im SrV ergibt:
  - Zu den Fahrgastinteressen (Anforderungen) liegen keine geschlechterdifferenzierten Auswertungen vor
  - Wie z.B. zu
    - Wegezeiten,
    - Wegeketten,
    - Anteil der Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen (eigener Arbeitsplatz, Einkauf/Dienstleistung, Freizeit, Kinderbetreuungseinrichtungen)
- Handlungsbedarfe somit schwierig konkretisierbar

## ➤ Übergeordnete Ziele des ÖPNV:

- Bedarfs- und bedürfnisgerecht – alle Anforderungen (Interessen) der Fahrgastgruppen mit differenzierten Merkmalen und Zugängen
- Nachhaltigkeit
- Beitrag zur Demografie
- Beschäftigungseffekte

## ➤ Spezifische Ziele bis 2025

- Entwicklung aus Handlungsbedarfen zur Befriedigung der Fahrgastinteressen
  - Handlungsbedarfe durch konkrete Fragestellungen an die Auswertung der geschlechterdifferenzierten Datenlagen nach verschiedenen Fahrgastgruppen konkretisieren
  - Ziele davon ableiten (ökonomische „Machbarkeiten“ überprüfen)

- Maßnahmeplanung zieladäquat gestalten
- Alle Verkehrsträger sowie Zivilgesellschaft einbinden
- Fortbildung für Planer/innen
- Ggf. Sonderauswertungen zu bestimmten relevanten Fahrgastinteressen (nach Geschlecht differenziert)

- **Mobilität mit ÖPNV**
  - braucht Maßnahmen zur differenzierten Bedarfs- und Bedürfnisbefriedigung
  - braucht Statement zur Demografie und damit zur Daseinsvorsorge in Stadt und Land
  - braucht Statement zur Nachhaltigkeit
    - ÖPNV ist nicht für diejenigen, die wirtschaftlich benachteiligt sind und deshalb über keinen Pkw verfügen oder die noch nicht oder nicht mehr über Führerscheine verfügen sondern die Alternative zum motorisierten Individualverkehr
    - ÖPNV auf mehr Schiene dient der Co<sup>2</sup> - Reduzierung
- **Geschlechtsspezifische Bedarfe und Bedürfnisse** resultieren aus den unterschiedlichen Lebenswirklichkeiten von Frauen und Männern – sind daher in den unterschiedlichsten Anforderungen (Interessen) unterschiedlich ausgeprägt.
- Ihre „Nichtbeachtung“ führt ggf. zur Missachtung von Bedarfen, zu weitreichenden demografisch, beschäftigungspolitisch und damit wirtschaftlich negativen Auswirkungen.

- IVS-Rahmenplan Sachsen-Anhalt
- ÖPNV-Plan Sachsen-Anhalt 2010-2015
- Sozio-ökonomische Analyse Sachsen-Anhalt 2014-2020
- Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“  
Stadtgruppe: SrV-Städtepegel Dresden, im April 2015 (aktualisierte Version vom  
21.05.2015, TU Dresden, Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
- Gleichstellungspolitische Beschlüsse des Landes Sachsen-Anhalt  
(<http://www.mj.sachsen-anhalt.de/ministerium-fuer-justiz-und-gleichstellung-des-landes-sachsen-anhalt/>)
- traditionelle Normalbiographien  
(eine Längsschnittbetrachtung der Querschnittsdaten von 2002-2004)  
© Corinna Onnen-Isemann 2005 (angepasst WanzekConsult 2014)

Vielen Dank

WanzekConsult

Ute Wanzek

[office@wanzekconsult.com](mailto:office@wanzekconsult.com)

Tel.: 0391 990 900 10