



Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten

Dezember 2020

Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten

Auftraggeber:

Kreis Stormarn
Fachdienst Planung und Verkehr
Mommsenstraße 14
23843 Bad Oldesloe

Auftragnehmerinnen:

BfSR Büro für Stadt- und Regionalentwicklung
Prof. Dr. Brigitte Wotha
Dänischenhagener Straße 13
24229 Strande
Tel.: 04349 914 654
Fax: 04349 914 658
E-Mail: info@wotha.de
Web: www.wotha.de

plan&rat

Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstraße 21
38106 Braunschweig
Tel.: 0531/798203
Fax: 0531/77843
E-Mail: krause.plan-und-rat@t-online.de
Web: www.plan-und-rat.com

Bearbeitung:

Kristin Groth
Panagiotis Kiriakidis
Juliane Krause
Ina Ocker
Brigitte Wotha

Strande/ Braunschweig
Dezember 2020

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	9
Ausgangslage und Zielsetzung	9
Vorgehensweise	10
2. MOBILITÄT UND GENDERASPEKTE	11
2.1 Genderbelange in der Verkehrsplanung	11
2.2 Konzeption eines Bewertungsverfahrens	19
2.3 Good Practice	20
3. AUSWAHL DER PILOTREGION	22
3.1 Der Kreis Stormarn	22
3.1.1 Kreisgebiet und Verwaltungsstruktur	22
3.1.2 Die Situation des ÖPNV im Kreis Stormarn	22
3.2 Vorauswahl der Pilotregion	24
4. DIE PILOTREGION AMT BARGTEHEIDE-LAND UND STADT BARGTEHEIDE	27
4.1 Überblick über die sozialstrukturellen Daten der Pilotregion	27
4.2 Das ÖPNV-Angebot in der Pilotregion	33
4.3 Genderrelevante Ziele in der Pilotregion	37
5. MOBILITÄTSMUSTER UND BEDARFE AN MOBILITÄT IN DER PILOTREGION	40
5.1 Einbeziehung der Nutzerinnen und Nutzer in der Pilotregion	40
5.2 Auswertung der Online-Befragung	43
5.2.1 Mobilitätsverhalten in der Pilotregion	43
5.2.2 Wünsche für einen attraktiveren und zukunftsfähigen ÖPNV	49
5.2.3 Exemplarische Auswertung von Wegeketten	51
5.2.4 Kernaussagen der Auswertung der Online-Erhebung	55
5.3 Auswertung der Gespräche mit Expert*innen	57

6. HANDLUNGSKONZEPT	60
6.1 Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV aus Gendersicht in der Pilotregion	61
6.2 Empfehlungen für alle Teilbereiche des Kreises Stormarn mit Genderrelevanz	63
7. LITERATUR	67

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1 Soziale Aspekte von Mobilität	13
Abbildung 2-2 Die Gendergruppen	13
Abbildung 2-3 Typische Mobilitätsmuster von Erwerbstätigen mit und ohne Haus- und Familienarbeit.....	15
Abbildung 2-4 Fragestellungen zur Integration der Genderbelange in den Planungsprozess	16
Abbildung 2-5 Mobilitätsuntersuchungen – Indikatoren mit Genderbezug.....	17
Abbildung 3-1 Übersicht Kreis Stormarn.....	24
Abbildung 3-2 ÖPNV-Netz im Amt Bargteheide Land mit Bargteheide Stadt	26
Abbildung 4-1 Bevölkerungsdichte der Stadt Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land	27
Abbildung 4-2 Altersstruktur in Bargteheide Stadt und den Gemeinden im Amt Bargteheide-Land	28
Abbildung 4-3 Altersstruktur in Bargteheide Stadt und Amt Bargteheide-Land	28
Abbildung 4-4 Bevölkerungsentwicklung 2011-2030 der Stadt Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land.....	29
Abbildung 4-5 Entwicklung der Zahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand älter als 70 Jahre 2011-2030	30
Abbildung 4-6 Haushaltstypen im Kreis Stormarn.....	31
Abbildung 4-7 Haushaltstypen im Amt Bargteheide-Land.....	31
Abbildung 4-8 Haushaltstypen in der Stadt Bargteheide	31
Abbildung 4-9 ÖPNV-Angebot Ausschnitt Stadt Bargteheide	33
Abbildung 4-10 ÖPNV-Angebot Ausschnitt Bargfeld-Stegen und Jersbek	34
Abbildung 4-11 Linienführung Gewerbebus Linie 8106.....	36
Abbildung 4-12 Alltagsziele mit Genderrelevanz Stadt Bargteheide	39
Abbildung 4-13 Alltagsziele mit Genderrelevanz Bargfeld-Stegen und Jersbek	39
Abbildung 5-1 Verkehrsmittelverfügbarkeit nach Geschlecht im Amt Bargteheide-Land	43
Abbildung 5-2 Verkehrsmittelverfügbarkeit nach Geschlecht in Bargteheide Stadt	43
Abbildung 5-3 Modal Split am Stichtag im Amt Bargteheide-Land und in der Stadt Bargteheide	44
Abbildung 5-4 Modal Split nach Geschlecht am Stichtag	46
Abbildung 5-5 Häufigkeit ÖPNV Nutzung von Menschen mit und ohne Betreuungsaufgaben nach Raumtyp	47
Abbildung 5-6 Häufigkeit der ÖPNV Nutzung nach ökonomischen Status	48

Bericht

Abbildung 5-7 Attraktivitätssteigende Bedürfnisse - nach Geschlecht.....	49
Abbildung 5-8 Modal Split am Stichtag von männlichen Personen mit Betreuungsaufgaben	52
Abbildung 5-9 Modal Split am Stichtag von weiblichen Personen mit Betreuungsaufgaben..	52
Abbildung 5-10 Modal Split am Stichtag von teilzeitbeschäftigten Personen mit Betreuungsaufgaben	52
Abbildung 5-11 Modal Split am Stichtag von älteren, männlichen Personen.....	54
Abbildung 5-12 Modal Split am Stichtag von älteren, weiblichen Personen	54

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1 Übersicht Good Practice - sechs Beispiele aus der Praxis.....	21
Tabelle 4-1 Anzahl der Menschen mit Behinderung nach Alterskohorten	32
Tabelle 4-2 Menschen, die Hilfe zum Lebensunterhalt erhalten nach Kohorten	32
Tabelle 4-3 Situation des ÖPNV im Amt Bargteheide-Land	35
Tabelle 4-4 Alltagsziele mit Genderrelevanz	38
Tabelle 5-1 Verteilung der Antworten nach Ortsteilen.....	41
Tabelle 5-2 Nutzungsgruppe, Expert*in und zu vertiefende Themen	57

Materialbände

Materialband A Anlagen zu den einzelnen Kapiteln

Anlagen Kapitel 1

Anlage 1-1 Zusammensetzung Lenkungsgruppe

Anlagen Kapitel 2

Anlage 2-1 Bewertungsverfahren zur Qualitätsanalyse des ÖPNV aus Gendersicht

Anlage 2-2 Good Practice (Steckbriefe)

Beispiel 1: HVV-Mobilitätsberatung für Senioren

Beispiel 2: Bedarfs- und Angebotsprüfung des öffentlichen Verkehrs in Ronnenberg
aus Frauensicht

Beispiel 3: „Fahren Sie Probel!“ Garbsenerinnen testen das neue Buskonzept Garbsen

Beispiel 4: „LandEi mobil“ Mühlenkreis Minden-Lübbecke

Beispiel 5: Schülerbeförderung Stadt Olfen im Münsterland

Beispiel 6: DADINA Fahrgastbeirat

Anlagen Kapitel 3

Anlage 3-1 ÖPNV-Liniennetz im Kreis Stormarn

Anlagen Kapitel 4

Anlage 4-1 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen (Pilotregion gesamt)

Anlage 4-2 Bargteheide (Kernstadt) - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen

Anlage 4-3 Bargfeld-Stegen und Jersbek - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen

Anlage 4-4 Delingsdorf, Timmerhorn, Klein Hansdorf - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen

Anlage 4-5 Elmenhorst und Fischbek - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen

Anlage 4-6 Hammoor und Todendorf - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen

Anlage 4-7 Nienwohl und Sülfeld - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen

Anlage 4-8 Tremsbüttel - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen

Anlage 4-9 Alltagsziele mit Genderrelevanz (Tabelle)

Anlage 4-10 Bargteheide (Kernstadt) – Genderrelevante Alltagsorte

Anlage 4-11 Bargfeld-Stegen und Jersbek – Genderrelevante Alltagsorte

Bericht

Anlage 4-12 Delingsdorf, Timmerhorn, Klein Hansdorf – Genderrelevante Alltagsorte

Anlage 4-13 Elmenhorst und Fischbek – Genderrelevante Alltagsorte

Anlage 4-14 Hammoor und Todendorf – Genderrelevante Alltagsorte

Anlage 4-15 Nienwohld und Sülfeld – Genderrelevante Alltagsorte

Anlage 4-16 Tremsbüttel (mit Kupfermühle) – Genderrelevante Alltagsorte

Anlage 4-17 Buslinien und AST-Verkehre in der Pilotregion

Anlagen Kapitel 5

Anlage 5-1 Kurzübersicht – Kurzübersicht – Struktur der Befragten

Anlage 5-2 Qualitative Auswertungen „Anregungen“ (Frage Nr. 37)

Anlage 5-3 Exemplarische Auswertung von Wegeketten

Anlage 5-4 Fragebogen - Onlineumfrage

Anlage 5-5 Kurzprotokolle Expert*innengespräche

Interview 1 Kinder und Jugendliche

Interview 2 Mobilitätseingeschränkte

Interview 3 Geflüchtete / Asylsuchende

Interview 4 Alleinerziehende

Vermerk Interview Sozialverband Stormarn

Materialband B - Auswertung der MiD 2017 mit Genderrelevanz

Mobilität in Deutschland – MID 2017

Führerscheinbesitz und PKW-Verfügbarkeit

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Wegezweck

Wegedauer

Menschen mit gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen

Kinder und Jugendliche

1. Einleitung

Ausgangslage und Zielsetzung

Im vierten Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP 2017-2021) des Kreises Stormarn wird zum ersten Mal explizit Gender Mainstreaming als Zielkategorie im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr und damit die systematische Einbindung von Gender-Aspekten in die ÖPNV – Planung gefordert. Mit diesem von der Politik beschlossenen Projekt geht der Kreis Stormarn weiter in Richtung eines zukunftsfähigen und angemessenen ÖPNV-Angebotes für alle. Die Versorgung und das Angebot im Öffentlichen Nahverkehr des Kreises Stormarn sind insgesamt als gut zu bezeichnen. Doch gibt es gerade in den eher ländlich geprägten Teilen des Kreises sowie in der Anpassung an spezifische Zielgruppen nicht erfüllte Bedarfe und entscheidende Lücken im Angebot. Die Informationen und Datengrundlagen für Nahverkehrsplanung sind in der Regel eher unspezifisch, in der Betrachtung zu großräumig und wenig an die Alltagswirklichkeiten einzelner Menschen angepasst. Oftmals entstehen so strukturelle Hindernisse, den ÖPNV zu nutzen. Um diesen Bedarfen auf Kreisebene nahezukommen, die wirtschaftliche Auslastung und die Nutzung des ÖPNV weiter zu verbessern, wurde auf Initiative der hauptamtlichen Gleichstellungsbeauftragten und in enger Zusammenarbeit mit dem Fachdienst Planung und Verkehr des Kreises Stormarn eine tiefergehende Untersuchung beauftragt, die im Sinne des Gender Mainstreamings die Teilhabemöglichkeiten für bislang in der Verkehrsplanung weniger berücksichtigte Zielgruppen wie z.B. Menschen mit Betreuungsaufgaben, Jüngere und Ältere, Mobilitätseingeschränkte und Menschen mit Migrationshintergrund untersucht. Oftmals sind in diesen Gruppen Frauen besonders betroffen. Das Projekt schließt damit an die Zielsetzungen des 4. LNVPs zur zielgruppenorientierten Weiterentwicklung des ÖPNVs an. Im Kapitel 4 „Zielsetzungen und Anforderungsprofil für die ÖPNV-Gestaltung“ ist den Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Gender Mainstreaming ein eigenes Unterkapitel gewidmet. Angesichts unterschiedlichem Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens im Lebenszyklus insbesondere zwischen Männern und Frauen werden bereits hier konkrete Anforderungen an Verkehrsanlagen, Betrieb, Fahrzeuge und Kund*innenkommunikation genannt. Barrierefreiheit ist dabei ein wichtiger Aspekt, der allen Nutzungsgruppen zugutekommt (KREIS STORMARN RNVP 2017). Konkret wird im Kapitel 6 „Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems“ im Unterkapitel 6.8 „Systematische Einbindung von Gender-Aspekten in die ÖPNV-Planung“ gefordert, ein Bewertungsraster zu erstellen, um die aus Gendersicht festgelegten Qualitätsstandards anhand der konkreten Situation vor Ort zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu konzipieren.

Um für diese Einbeziehung eine fundierte Grundlage zu bekommen, werden in diesem Projekt exemplarisch am Beispiel einer Pilotregion im Kreisgebiet genderspezifische Datengrundlagen zu Fragen der Mobilität und ÖPNV-Nutzung erarbeitet und ein Bewertungsverfahren zur Qualitätsanalyse für einen attraktiven und nachhaltigen ÖPNV aus Gendersicht entwickelt.

Ziel ist es, Vorschläge für die Verbesserung des ÖPNV - Angebotes aus der Sicht von unterschiedlichen Akteur*innen bzw. Zielgruppen (Frau, Mann, divers) zu erhalten und diese über die Analyse des Untersuchungsgebietes und das entsprechende Handlungskonzept hinaus auf das gesamte Kreisgebiet als Handreichung (Leitfaden) übertragbar zu machen.

Vorgehensweise

Die vorliegende Untersuchung wurde in enger Zusammenarbeit mit einer Lenkungsgruppe durchgeführt. Mitglieder der Lenkungsgruppe waren die hauptamtlichen Gleichstellungsbeauftragten, ein Vertreter des Fachdienstes Planung und Verkehr des Kreises Stormarn sowie der leitende Verwaltungsbeamte der Pilotregion (s. Materialband A 1-1). Die Lenkungsgruppe übernahm eine enge inhaltliche Begleitung der Untersuchung.

Die Bedeutung der Berücksichtigung der Genderbelange anhand des Erkenntnisstandes aus Forschung und Praxis wird im Kapitel 2.1 dargestellt. Als Vorbereitung für eine differenzierte Betrachtung des Untersuchungsgebietes erfolgt eine Grundlagenanalyse. Zur Grundlagenanalyse gehört eine geschlechterspezifische Auswertung der Untersuchung Mobilität in Deutschland – MiD 2017 (Materialband B), das Erstellen eines Bewertungsverfahrens und von Anforderungen an Datenerhebungen (z.B. im Rahmen von Verkehrserhebungen und Marktforschungen) in Kapitel 2.2 sowie die Darstellung von Good Practice für die Berücksichtigung von Genderbelangen in Kapitel 2.3.

Gemeinsam mit der Lenkungsgruppe wurde auf Basis eines Kriterienkatalogs die Stadt Bargteheide und das Amt Bargteheide-Land als Pilotregion ausgewählt. Die ausgewählte Pilotregion ist von der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur repräsentativ für den Kreis Stormarn (Kapitel 3). Für die Pilotregion erfolgte zunächst ein Überblick über die sozialstrukturelle Situation sowie eine ausführliche Betrachtung des bestehenden ÖPNV-Angebots und die Anbindung der genderrelevanten Ziele (Kapitel 4). In einem intensiven Beteiligungsverfahren mit einer detaillierten Online-Befragung und Expert*innengesprächen sowie der Begleitung durch die Lenkungsgruppe wurden die Nutzer*innen in die Erhebung der Mobilitätsbedürfnisse miteinbezogen (Kapitel 5).

Auf dieser Grundlage wurden Vorschläge für die Verbesserung des ÖPNV aus Gendersicht in einem Handlungskonzept formuliert. Neben Vorschlägen für die Pilotregion werden Empfehlungen gegeben, die auch bei der Neuaufstellung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) Berücksichtigung finden sollten (Kapitel 6).

2. Mobilität und Genderaspekte

2.1 Genderbelange in der Verkehrsplanung

Einführung

Mobilität und Verkehrshandeln sind eingebunden in gesellschaftliche Strukturen und bestehende Geschlechterverhältnisse in unserer Gesellschaft. Menschen sind nicht ohne Ziel und Zweck unterwegs, sondern um bestimmte Dinge zu erledigen, um zur Erwerbsarbeit zu kommen, um sich oder andere zu versorgen, um soziale Beziehungen zu knüpfen und zu erhalten, sich zu erholen oder um am politischen und kulturellen Leben teilzunehmen. So sind es Frauen und Männer, Kinder und ältere Menschen, Mobilitätseingeschränkte, Menschen mit Migrationshintergrund, die Wege zurücklegen. Durch unterschiedliche Lebenszusammenhänge wie z.B. Erwerbstätigkeit, Familienarbeit, Arbeit im sozialen Umfeld, eine geringere Pkw-Verfügbarkeit und oftmals verbunden mit schlechteren ökonomischen Bedingungen ergeben sich spezifische Mobilitätsanforderungen. Insbesondere die immer noch bestehende Zuschreibung der Haus- und Familienarbeit als Aufgabe von Frauen führt zu Mobilitätsmustern, die eine strukturelle Benachteiligung der Menschen begründen, die diese Aufgaben übernehmen. Ziel der Einbeziehung von Gender Mainstreaming ist es, strukturellen Unterschiede aufzuzeigen und unterschiedliche Bedürfnisse, Interessen und Anforderungen herauszuarbeiten. Damit bekommen auch soziale Lagen, Alter oder ethnischer Hintergrund eine verstärkte Bedeutung.

Gender Mainstreaming und Genderbelange

Mit der Einbeziehung der Kategorie Gender in der Betrachtung des Mobilitätsverhaltens der Menschen wird der Blick darauf gerichtet, dass der Geschlechterbezug als Handlungs- und Verhaltensanweisungen bestimmten Gruppen gesellschaftliche Rollen mit einem „sozialen Geschlecht“ (engl. Gender) zuweist. Genderbezug nimmt dabei nicht nur binär "Frauen" oder auch "Männer" in den Blick, sondern berücksichtigt die Menschen in ihrer Unterschiedlichkeit und Vielfalt. Die Verwendung des Begriffs „Gender“ oder „soziales Geschlecht“ beschreibt die sozialen Unterschiede, die Menschen aufgrund ihres zugeschriebenen Geschlechts in Abhängigkeit ihrer sozialen Situation bzw. Lebenssituation in unserer Gesellschaft innehaben (STIEWE/KRAUSE 2012). Diese gesellschaftlich verankerten Rollenzuschreibungen und Handlungsmuster sind erlernt und damit veränderbar.

Gender Mainstreaming als Strategie bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern von vornherein zu berücksichtigen, um Menschen unabhängig vom zugeschriebenen Geschlecht gleiche Chancen hinsichtlich ihrer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben einzuräumen. Über die binäre Geschlechterdifferenzierung hinaus ist Gender Mainstreaming auch Voraussetzung, um jede Benachteiligung wegen biologischer/kultureller Eigenschaften wie z.B. Hautfarbe, Religionszugehörigkeit, Alter, Mann, Frau oder anderer Geschlechter von vornherein auszuschließen.

Gender Mainstreaming ist eine prozessorientierte Strategie, mit der die geschlechtergerechte Gleichstellung in allen Lebensbereichen von Bildung, Einkommen, Mobilität, Teilnahme am politischen und gesellschaftlichen Leben sowie die Teilhabe an Entscheidungsprozessen erreicht werden soll. Das geschlechtergerechte Denken soll als Hauptströmung und Selbstverständlichkeit in alle Bereiche unseres Lebens fließen.

Der Zugang zu Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe. Mobilität, und diese möglichst eigenständig, ist ein Grundbedürfnis, aber auch Garant für Lebensqualität und für ein menschenwürdiges Leben. Im Vordergrund stehen die Gedanken der Selbstbestimmung, Teilhabe¹ und Inklusion² mit dem Ziel, besonders Personen mit alters-, rollenspezifischen und kulturellen Besonderheiten, Menschen mit Behinderungen und Menschen in schwierigen sozialen Situationen ein selbstbestimmtes Leben in der Mitte der Gesellschaft zu ermöglichen.

Es gibt seit einigen Jahren den breiten Diskurs über Mobilität und soziale Ungleichheit bzw. mobilitätsbezogene soziale Exklusion (auch bezeichnet als **soziale Dimension von Mobilität**). Menschen haben aufgrund unzureichender Mobilität eingeschränkte Zugangsmöglichkeiten zu Aktivitäten, Dienstleistungen und sozialen Netzen. In einer Gesellschaft, die auf hoher Mobilität basiert, ist das Risiko von Benachteiligungen durch eingeschränkte Mobilitätschancen besonders groß (s. ausführlicher FGSV 2015 a). Die soziale Dimension von Mobilität verlangt nach einem Verständnis, dass über die statistisch messbare, physische Überwindung von Distanzen hinausgeht. Mobilität ist ein komplexes und vielschichtiges soziales Phänomen, das durch individuelle und gesellschaftliche Prozesse geformt ist. (Abb. 2-1).

Die Genderperspektive berücksichtigt, dass Frauen und Männer, Kinder und Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte, Ältere, Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen in der Gesellschaft unterschiedliche Lebensbedingungen und Chancen vorfinden. Für das weitere Vorgehen werden mit einem so erweiterten Genderbegriff Gendergruppen definiert (Abb. 2-2).

Gendergruppen als Nutzungsgruppen im ÖPNV

Neben den Fahrgästen im Berufs- und Ausbildungsverkehr sind die Gendergruppen wichtige Nutzungsgruppen im ÖPNV. Berücksichtigt werden unter dem Blickwinkel Barrierefreiheit bislang in erster Linie die Belange von mobilitätseingeschränkten/ mobilitätsbehinderten Personen. Die gesetzliche Grundlage dafür ist das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG). Im Behindertengleichstellungsgesetzes wird verstärkt auf die Notwendigkeit der Sicherung der Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes eingegangen.

Das BMVBW (2000) erweitert die Zielgruppe der Menschen mit Behinderungen durch die Definition mobilitätseingeschränkter Menschen. Folgt man dieser Definition, so können damit insgesamt etwa 30 % der Bevölkerung beschrieben werden. Die Diskussion um den demografischen Wandel der Gesellschaft mit einer rapide alternden Bevölkerung unterstreicht die Dringlichkeit der Problematik. Barrieren betreffen also nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch weitere mobilitätsbeeinträchtigte Menschen, Seniorinnen und Senioren, Kinder und Begleitpersonen oder z.B. auch Menschen, die Gegenstände transportieren oder durch temporäre Behinderungen (z.B. ein Gipsfuß) eingeschränkt sind.

¹ Der Begriff Teilhabe ist eine im Themenfeld Behinderung deutschsprachiger Länder gebräuchliche Übertragung des international und interdisziplinär geläufigen Begriffs der Partizipation.

² Inklusion bedeutet die selbstverständliche und chancengleiche Teilhabe an der Gesellschaft von Anfang an.

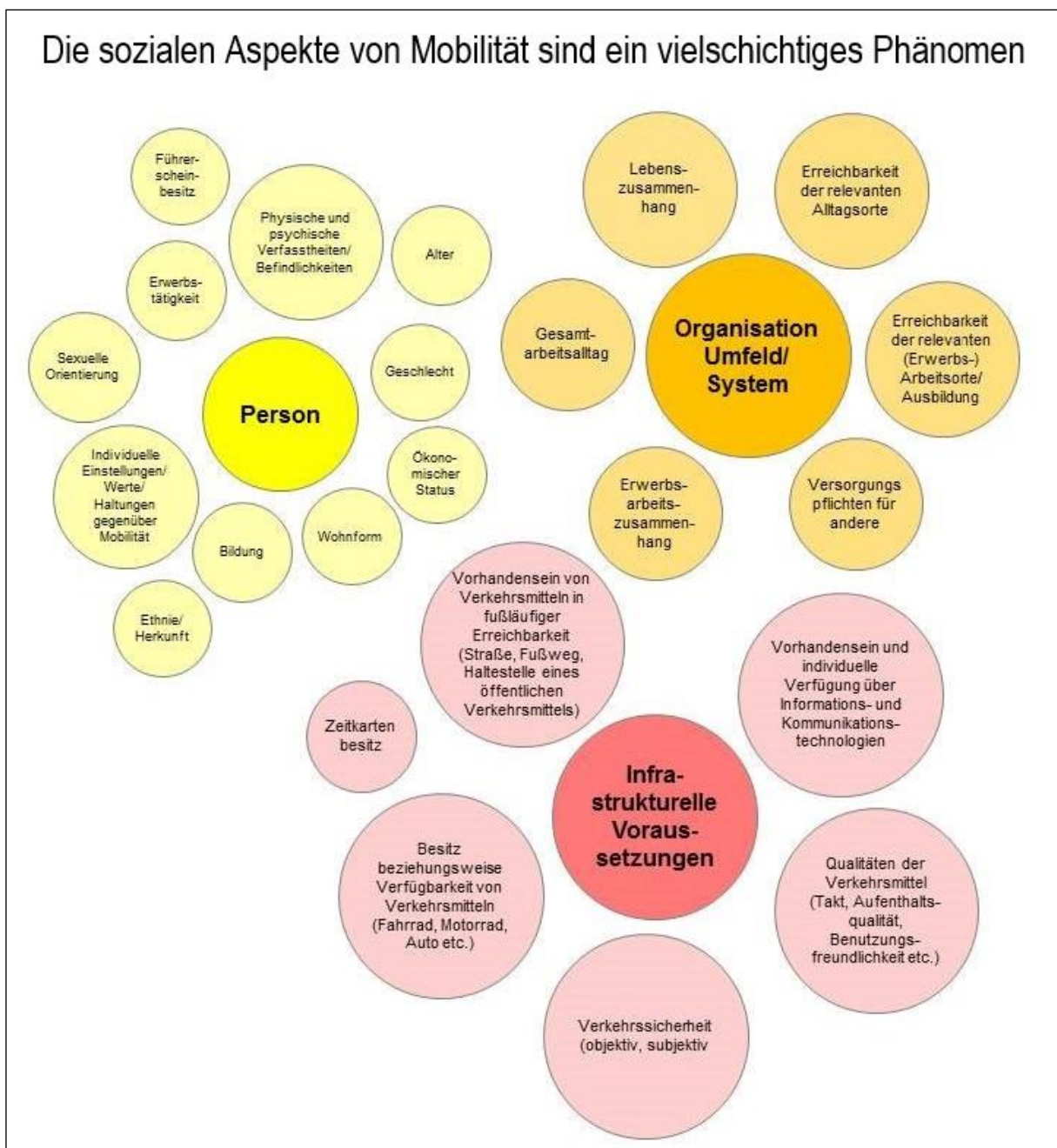


Abbildung 2-1 Soziale Aspekte von Mobilität (Quelle Krause 2016)

Die Gendergruppen

- Kinder und Jugendliche
- Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit
- Ältere Menschen
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen

Abbildung 2-2 Die Gendergruppen (Quelle eigene Darstellung)

Entscheidend aus der Genderperspektive sind eine ganzheitliche Betrachtung der Lebensverhältnisse und die Schaffung entsprechender, auf die jeweiligen Bedürfnisse und Anforderungen abgestimmter Konzepte. Übertragen auf die Verkehrsplanung heißt das Zugang zu Mobilität, Sicherung gleichwertiger Mobilitätschancen und möglichst eigenständige Mobilität, um gleichberechtigt am öffentlichen Leben teilhaben zu können. Dies herzustellen bedeutet eine stärkere Orientierung der Verkehrsangebote an Lebensmustern und -zusammenhängen.

Genderrelevante Unterschiede des Verkehrshandelns

Durch die Ausdifferenzierung von Lebensstilen und Haushaltskonstellationen sind die Unterschiede den Geschlechtern kleiner geworden (NOBIS/KUHNIMHOF 2018). Eine geschlechtsspezifische Rollenverteilung ist nach wie vor erkennbar. Frauen sind, auch wenn sie berufstätig sind, weitestgehend für Haus- und Familienarbeit zuständig, mit den damit verbundenen Anforderungen an die Verkehrssysteme und deren Ausgestaltung. Besonders ausgeprägt sind Geschlechterdifferenzen in Haushalten mit kleinen Kindern. In Familien mit geringem Einkommen oder mit zwei in Vollzeit erwerbstätigen Eltern sowie in Familien mit großstädtischer Wohnlage sind sie eher gering (BMVI 2015). Rollentypische Arbeitsteilungsmuster überwiegen nach dem Erwerbsumfang der Mütter. So übernehmen Frauen in Teilzeitbeschäftigung einen größeren Anteil an Sorgearbeit (Care Work) als Vollzeit beschäftigte Frauen (HERGET 2013).

Wesentliche Kenngrößen mit Genderrelevanz des Verkehrshandelns sind Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit, Verkehrsmittelnutzung, Wegedistanzen und Wegezwecke, Wegeketten und Begleitmobilität, aber auch subjektives Sicherheitsempfinden (soziale Sicherheit). Für Deutschland wurden diese Aspekte in der bundesweiten Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland“ (2017) erarbeitet, die im Jahr 2017 zum dritten Mal von dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegeben wurde. Die Untersuchung liefert seit 2002 in unregelmäßigen Abständen Kennwerte zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung in Deutschland (NOBIS/KUHNIMHOF 2018). Im Materialband B ist eine gesonderte geschlechtsspezifische Auswertung mit Bezug auf das Untersuchungsgebiet Kreis Stormarn zu finden (Materialband B Auswertung der MiD 2017 mit Genderrelevanz).

Die Komplexität bzw. Bildung von **Wegeketten** ist ein Verhaltensmerkmal, das in der genderbezogenen Verkehrsforschung als eines der wesentlichen Unterscheidungsmerkmale des Verkehrshandelns von Frauen und Männern hervorgehoben wird. Grund für diese Wegeketten ist, dass Frauen bzw. Menschen, die Familien- und Hausarbeit übernehmen, im Alltag oft Wege zur eigenen Erwerbsarbeit, zum Zweck von Care Work und die Zeitsysteme/Abhängigkeiten von zu betreuenden Menschen miteinander verknüpfen bzw. koordinieren müssen. Wegeketten mit Zwischenhalten sind insbesondere bei erwerbstätigen Frauen mit Betreuungspflichten bzw. Versorgungsarbeit üblich. Dies führt zu einem komplexen räumlichen Mobilitätsmuster und Verkehrshandeln. Hieraus resultieren bestimmte Anforderungen an die Verkehrssysteme. Dieses Mobilitätsverhalten ist somit an die Betreuungsaufgabe gebunden, die in der Regel den Frauen zugeschrieben wird. Männer in einer ähnlichen Lebenslage weisen dieselben Mobilitätsmuster und Mobilitätsanforderungen auf.

Beispielhafte Wegeketten

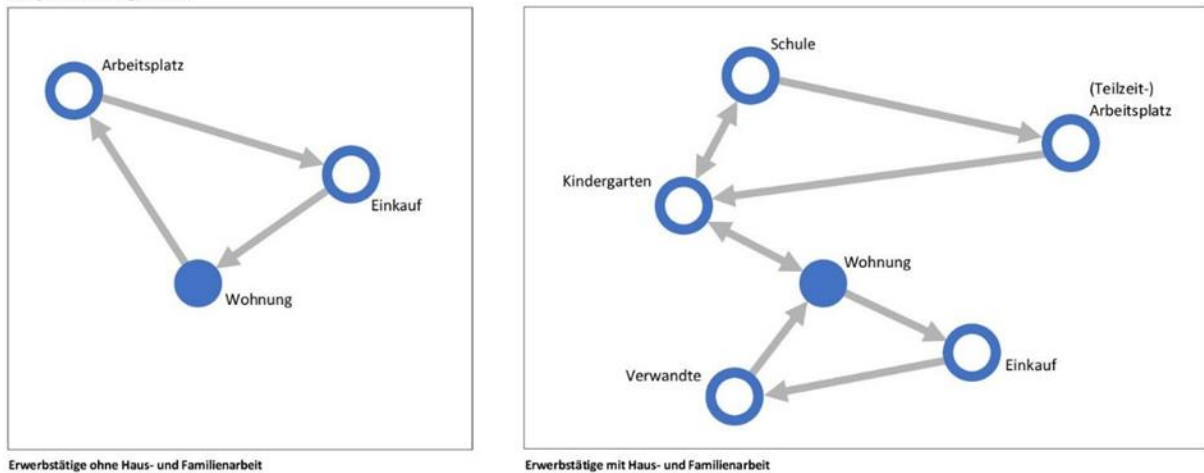


Abbildung 2-3 Typische Mobilitätsmuster von Erwerbstätigen mit und ohne Haus- und Familienarbeit (Quelle eigene Darstellung)

Begleitmobilität ist ein zentrales Element der Familienmobilität. Begleitet werden Kinder, Jugendliche, ältere Menschen oder Mobilitätseingeschränkte, um diese Personen (meist aus dem eigenen Haushalt) vor den Gefahren des Straßenverkehrs und weiteren Gefahren zu schützen oder wenn (besonders bei Älteren und/oder Mobilitätseingeschränkten) ein eigenständiges Fortbewegen nicht möglich erscheint. Dazu zählen insbesondere die Wege zur Schule, zu nachmittäglichen Aktivitäten der Kinder, Arztbesuche oder Behördengänge (ältere Menschen). Begleitwege konzentrieren sich in starkem Maße auf die Frauen. Besonders auffallend ist dies in Familien mit kleinen Kindern. Doch selbst in Familien mit zwei Vollzeit erwerbstätigen Eltern übernehmen das Bringen der Kinder weit überwiegend die Mütter. Besonders viele Bring- und Holwege legen Frauen im ländlichen Raum zurück (BMVI 2015).

Sicherheitsempfinden: Öffentliche Räume mit geringer sozialer Kontrolle durch anwesende Menschen können zu Angsträumen (subjektives Unsicherheitsempfinden) oder potenziellen Tatorten werden. Gewalt hat zwar oft gesellschaftliche Ursachen, jedoch besteht ein Zusammenhang zwischen der gebauten Umwelt und verschiedenen Gewalttaten (z.B. Raubüberfälle, Vandalismus). Neben diesen physischen Gewaltformen und der damit verbundenen Kriminalitätsangst ist strukturelle Gewalt gegen Frauen und Mädchen in unserer Gesellschaft (Anmache, sexuelle Belästigung) ein zentraler Aspekt für das Mobilitätshandeln von Frauen. Verkehrsmittel und Wege werden unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit ausgewählt, bestimmte Wege gemieden, Aktivitäten (besonders abends) eingeschränkt bzw. es wird ganz darauf verzichtet. Dies gilt besonders für den ÖPNV (Gestaltung von Haltestellen und ihrer Zuwege).

Integration der Genderbelange in den Planungsprozess

Eine nach dem Gender-Prinzip gestaltete Verkehrsplanung muss auf allen Ebenen (Definition von Standards, Bestandsanalyse, Angebotskonzeptionen, Maßnahmenbausteine) ansetzen und eine Folgenabschätzung vorlegen. Die wesentlichen Fragen dabei sind:

- Welche Auswirkung hat das (neugestaltete) Angebot auf Frauen und auf Männer in ihren jeweiligen sozialen Rollen?
- Tragen die Maßnahmen dazu bei, das Angebot diesbezüglich gleichermaßen zu verbessern?
- Wurden bei der Erarbeitung von Konzepten die unterschiedlichen Ansprüche, z.B. über Beteiligungsverfahren, eingebracht?

Vor dem Hintergrund des Gender Mainstreaming als prozessorientierte Strategie sollten an die Konzepte und die damit verbundenen Planungsprozesse und Beteiligungsverfahren nachstehende Leitfragen bzw. Fragen zur Methodik und zum Verfahren gestellt und beantwortet werden (Abb. 2-4).

Leitfragen:

- Welche Gruppen sind besonders betroffen? Wo müssen Benachteiligungen ausgeglichen werden? (**Datenanalyse**)
- Was sind mögliche Lösungen? Welche alternativen Handlungsmöglichkeiten bestehen? (**Lösungen und Alternativen**)
- Wie verändert sich durch die Planung und Umsetzung die Verteilung der Ressourcen Zeit und Geld? (**Wirkungen**)
- Welche Gruppen waren an der Problemstellung, der Lösungsfindung und der Entscheidung beteiligt? (**Prozessgestaltung**)
- Wurden die Ziele durch Umsetzung erreicht? Wo besteht Bedarf an Nachbesserung? (**Evaluation**)

Fragen zur Methodik und zum Verfahren:

- Welche **Voraussetzungen** müssen geschaffen werden (Gender-Kenntnisse, Bewusstsein der Akteur*innen)?
- Welche **Daten** werden benötigt?
- Welche **Veränderungen sind im Planungs- und Umsetzungsprozess** erforderlich?
- Wie präsentiert man **Gender Mainstreaming in der Öffentlichkeitsbeteiligung** (Inhalte des Konzepts, gesonderte Darstellung von Gender Mainstreaming, kooperative Beteiligungsverfahren)?
- Wie gelingt es in Projekten gender-sensibel zu planen, ohne dabei der Gefahr zu erliegen, **Rollenzuschreibungen und Rollenstereotypen zu verfestigen**?

Abbildung 2-4 Fragestellungen zur Integration der Genderbelange in den Planungsprozess
(Quelle eigene Darstellung)

Berücksichtigung von Genderbelangen in Mobilitätsuntersuchungen

Das biologische Geschlecht sowie das Alter werden in der Regel bei allen Mobilitätserhebungen erhoben. Weitere Genderaspekte wie z.B. Betreuung, Pflege und Begleitung von Kindern und Angehörigen werden in der Regel zwar erfasst, aber in Auswertungen und Veröffentlichungen wenig thematisiert (STIEWE/KRAUSE 2012).

Indikatoren mit Genderbezug, die in der MID und weiteren (kommunalen) Mobilitätsuntersuchungen nach dem MID-Design erhoben werden, sind in Abb. 2-5 dargestellt.

Die Indikatoren auf Personenebene wie die soziale Situation (Single, alleinerziehend, Partner*in), die Erwerbstätigkeit und das Vorhandensein von Kindern im Haushalt (Care Work, Begleitmobilität) sind wichtige Beschreibungsgrößen der Gendergruppen.

Die Berücksichtigung der Indikatoren auf der Wegeebene oder auf der Ebene des Sachsystems, wie beispielsweise die (geschlechtsspezifische) Betrachtung der Wegezwecke, die Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel können dazu beitragen, die fehlende Chancengleichheit bzw. geschlechtsspezifische Unterschiede aufgrund gesellschaftlicher Rahmenbedingungen, Einstellungen und Gewohnheiten aufzuzeigen, um in den Mobilitätskonzepten entsprechende Maßnahmen zu formulieren.

Die regionalen Unterschiede in den Lebensverhältnissen von Frauen und Männern, die sich aus der siedlungsstrukturellen Situation ergeben, sollten ebenfalls systematisch beobachtet werden (s. die regionsspezifische Auswertung in der MID im Materialband B).

Indikatoren auf Personenebene – Geschlecht – Alter – Bildungsgrad – Beruflicher Status – Erwerbstätigkeit/ Lebensphase – Pkw-Zugang – Fahrradbesitz – Zeitkarten-Besitz für ÖPNV – Soziale Situation – Orte der Erwerbsarbeit (Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes/ Ausbildungsplatzes mit Rad, ÖV, Pkw) – Mobilitätseinschränkung – Verkehrssicherheit (subjektiv)	Indikatoren auf der Ebene des Sachsystems – Siedlungsstruktureller Typ – Situation im Fuß- und Radverkehr – Situation im ÖPNV – Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel – Nutzbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel – Verkehrssicherheit (objektiv) Indikatoren auf Wegeebene – Anzahl der Wege – Wegezweck ((detaillierter) Wegezweck, Hauptwegezweck) – Verkehrsmittelwahl – Begleitmobilität (Wege in Begleitung) – Wegelänge – Wegedauer Indikatoren auf Haushaltsebene – Haushaltstyp (11 Typen nach MiD) – Haushaltseinkommen – Lebensform des Haushalts – Gelegentlich im Haushalt lebende Personen
--	--

Abbildung 2-5 Mobilitätsuntersuchungen – Indikatoren mit Genderbezug (Quelle Krause 2016)

Beteiligungsverfahren

Die Beteiligung der Bürger*innen ist Grundvoraussetzung für eine integrierte Betrachtungsweise bzw. Planung und die Erschließung des Alltagswissens. Die Beteiligung dient der Stärkung der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und der Transparenz von Planungen und Entscheidungen. Planung und Durchführung von Beteiligungsverfahren sind ein wichtiger Teil der Strategie Gender Mainstreaming.

Personen mit spezifischen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum (z.B. Kinder und Jugendliche, Ältere) oder sozial benachteiligte Gruppen haben i. d. R. weniger Chancen, ihre Interessen durchzusetzen. Stärkung von Teilhabe und Transparenz (von Planungen) sind wesentliches Ziel und wesentlicher Nutzen von Beteiligungsverfahren (FGSV 2012). Gendersensible Beteiligung der Öffentlichkeit und intensive Öffentlichkeitsarbeit können die Qualität der Planungen steigern bzw. sichern.

Beteiligungsverfahren sollten vor allem die spezifische Umfeldaneignung und individuelle Politikzugänge beispielsweise von Frauen berücksichtigen. Die Umfeldaneignung äußert sich z.B. durch die räumliche Nähe zum Alltagsleben. Gelungene Beteiligungsverfahren knüpfen eng an vorhandene Strukturen im Stadtteil beziehungsweise in den ländlichen Räumen an. Auch in der Organisation ist auf die jeweiligen Lebenszusammenhänge einzugehen wie z.B. Zeit und Ort der Veranstaltung (familienfreundlich, im Quartier, gut erreichbar mit dem ÖPNV).

Bei der Konzeption von Beteiligungsverfahren sind deshalb folgende Leitfragen zu beantworten (FGSV 2015b):

- Können alle von der Planung betroffenen Bevölkerungsgruppen (differenziert nach Alter, sozialer Stellung, Nationalität etc. und jeweils nach Geschlecht) erreicht werden, um Bedürfnisse, Bedarfe und Interessenlagen vor Ort abrufen zu können?
- Können sich diese Gruppen artikulieren bzw. welche Unterstützung benötigen sie (z.B. Interessenvertretung und Multiplikatoren)?
- Wie können die unterschiedlichen Alltags- und Fachkompetenzen von Menschen in unterschiedlichen sozialen Rollen genutzt werden?
- Welche Beteiligungsverfahren sind geeignet?
- Welche zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit mit welchen Medien ist notwendig?

2.2 Konzeption eines Bewertungsverfahrens

Zielsetzung eines gendergerechten ÖPNV ist es, Chancengleichheit für alle Menschen beim Zugang zu Mobilität herzustellen. Mit dem Bewertungsverfahren soll es möglich sein, den ÖPNV mit dem Fokus Bedürfnisse aus Gendersicht zu analysieren, zu bewerten und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung Situation vorzulegen. Dazu wurde in Abstimmung mit der Lenkungsgruppe auf Grundlage einer Auswertung verschiedener vorliegender Empfehlungen, Konzepte und Publikationen (VDV 2019, BAWVT 2017, Kreis Stormarn 2017, HVV 2016, Winter 2005, VCD 2019, FGSV 2004) ein entsprechendes Bewertungsverfahren konzipiert. Das Bewertungsverfahren gliedert sich in eine Bewertungsraster, vier Checklisten und gesonderten Prüfkriterien für Barrierefreiheit (s. Anlage 2-1 im Materialband A).

Das Oberziel ist die Gewährleistung einer angemessenen räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Alltagsverkehr. Dazu werden die ÖPNV-Netzgestaltung mit Linienetz, Lage der Haltepunkte, die zeitliche Erschließung durch Fahrpläne, die Gestaltung, Zugänge, Abgänge, Zuwegung zu Fuß oder mit dem Rad der Haltestellen, die Fahrzeuge, die Fahrgastinformation vor der Reise, an den Haltestellen und im Fahrzeug sowie die Tarifgestaltung betrachtet.

Aus den genannten Veröffentlichungen werden mit Bezug zur Begrifflichkeit in der ÖPNV-Planung die Indikatoren **Erschließungsqualität, Verbindungsqualität, Bedienungsqualität, soziale oder technische Gebrauchsfähigkeit** verwandt. Mit dem Merkmal Erschließungsqualität wird die Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit der Haltestellen des ÖPNV-Netzes von und zu den Quellen und Zielen der Mobilität beschrieben. Das Kriterium hierfür ist der einer Haltestelle zugeordnete Einzugsbereich. Das Merkmal Verbindungsqualität beschreibt die Leichtigkeit und den Komfort des Reisens zwischen den Haltestellen des ÖPNV-Netzes. Die Verbindungsqualität wird durch die Fahrtzeit (zeitliche Erreichbarkeit), die Notwendigkeit des Umsteigens und die Taktfolgezeit bzw. Bedienungshäufigkeit charakterisiert. Mit dem Merkmal Bedienungsqualität wird aus Sicht der ÖPNV-Nutzer*innen die Qualität der Bedienung in den Fahrzeugen, die Qualität der Fahrzeuge bzw. deren Ausstattung sowie die Qualität der Haltestellen betrachtet. Dabei werden Ausstattungen, Informations- und Vertriebssysteme sowie Fahrzeugauslastungen berücksichtigt.

Das **Bewertungsraster** ist in folgende Oberpunkte untergliedert:

- Räumliche Erreichbarkeit (Erschließungsqualität)
- Zeitliche Erreichbarkeit (Verbindungsqualität)
- Haltestellen und Zugänge zu den Haltestellen (Erschließungsqualität)
- Tarifgestaltung (soziale Gebrauchsfähigkeit)
- Ausstattung und Auslastung der Fahrzeuge (Bedienungsqualität, technische Gebrauchsfähigkeit)
- Fahrgastinformation (soziale Gebrauchsfähigkeit)

Für die einzelnen Punkte werden jeweils **die Ziele (aus Gendersicht)** und entsprechende **Prüffragen und Prüfkriterien zur Überprüfung** formuliert. Qualitätsstandards zu den entsprechenden Prüffragen sind in Form von **Checklisten** zu Alltagszielen, Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Haltestellen bzw. Prüfkriterien für Barrierefreiheit hinzugefügt (s. Anlage 2-1 im Materialband A).

2.3 Good Practice

Der Blick in andere Regionen mit bereits erprobten Verfahren und Modellen zu einer geschlechtergerechteren Mobilität kann Handlungshinweise für das Untersuchungsgebiet geben. Daher wurden sechs Beispiele aus anderen Kommunen zusammengetragen (Tab. 2-1), in denen auf verschiedenen Handlungsfeldern der Mobilität und Verkehrsplanung erfolgreich Projekte durchgeführt wurden und werden. Diese Beispiele können in Bezug auf die Anpassung des ÖPNV an die Mobilitätsbedürfnisse im Kreis Stormarn vor dem Hintergrund der Genderaspekte eine vorbildliche Wirkung entfalten – sie sind Good Practice Beispiele.

Die Beispiele reichen von besonderen Beteiligungsverfahren für Frauen im Vorfeld von Neu- und Umplanungen in der Verkehrsinfrastruktur in Ronnenberg und Garbsen, über Schulungsprogramme für Senior*innen zu Themen des Hamburger Nahverkehrs, über besonders vermarktete Mobilitätsangebote (Abonnements im ÖPNV) im Mühlenkreis Minden-Lübbecke, die Einrichtung einer georeferenzierten Chipkarte im Sinne eines bedarfsorientierten Schulbusverkehrs in Olfen bis zum langjährig bewährten DADINA Fahrgastbeirat in Darmstadt-Dieburg (s. Anlage 2-4 im Materialband A).

Wichtige Hinweise für eine gendergerechte Vorgehensweise im Bereich ÖPNV liefert der Beitrag von Striefler (1998). Neben grundsätzlichen Ausführungen zu Anforderungen von Frauen an die kommunale Verkehrsplanung werden in dem Beitrag zwei Beispiele vorgestellt (s. Beispiele 2 und 3), wie durch die Beteiligung von Frauen im Rahmen der problemorientierten Bestandsanalyse ÖPNV-Konzepte nutzerorientiert gestaltet werden können. Die Nutzungserfahrungen wurden in Form einer Bürgerinnen-Werkstatt und moderierten Gruppendiskussionen erfasst. Darüber hinaus gibt es wichtige Hinweise zum Einsatz von kooperativen Beteiligungsverfahren. Dazu zählte die Methode „Fahren Sie Probe“ – Nutzerinnen testen ein neues Bus-Konzept (die Probandinnen unternahmen eine Fahrt, die sie auch sonst im Alltag unternehmen) und die Methode „Schlüsselpersonengespräche“ (Befragung anhand eines Leitfadens mit offenen Fragen) (s. Beispiel 3).

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung
1	HVV-Mobilitätsberatung für Senioren	Speziell für Senior*innen entwickeltes und kostenfreies Schulungsprogramm zu Themen des Hamburger Nahverkehrs; ältere Menschen können in Senioreneinrichtungen, kirchlichen Einrichtungen oder Stadtteiltreffs Schulungsangebote zu folgenden Themen erhalten: Fahrkarten, Preise, Automatenbedienung, Sicherheit und Orientierung, Fahrten mit Rollator.
2	Bedarfs- und Angebotsprüfung des ÖPNV in Ronnenberg aus Frauensicht	Erstellung einer umfassenden Studie zur Analyse des Mobilitätsverhaltens von Frauen im ländlichen Raum und in unterschiedlichsten Lebenssituationen; Gegenüberstellung von Mobilitätsbedürfnissen der Frauen und dem ÖPNV-Angebot in der Stadt Ronnenberg; Analyse der baulich-räumlichen und der verkehrlichen Situation sowie des Infrastrukturangebotes.
3	„Fahren Sie Probe“ Garbsenerinnen testen das neue Buskonzept für Garbsen	Entwicklung und Anwendung der Beteiligungsform des Probefahrens ; 50 Garbsenerinnen erhielten kostenfreie Monatskarte, mit der sie alle alltagsüblichen Fahrten zur Erprobung und Beurteilung des neu eingeführten Buskonzepts unternahmen; Fragebogenauswertung und Abgleich zwischen ÖPNV-Angebot (neues Buskonzept) und verkehrserzeugender, frauenrelevanter Infrastruktur
4	„LandEi mobil“ Mühlenkreis Minden-Lübbecke	Angebot eines besonderen Abonnements für im Mühlenkreis lebenden Menschen ab 21 Jahren, das es ermöglicht, mit einem einzigen Ticket (EiTicket) innerhalb des gesamten Kreises mit seinen 6 Kommunen mit Bus und Bahn unterwegs zu sein. Kombination des EiTicket mit EiBike zur Fahrradmitnahme (modernes Pedelec) in Bus und Bahn.
5	Schülerbeförderung Stadt Olfen im Münsterland	Bedarfsorientierter Schulbusverkehr ; Entwicklung und Anwendung einer Chipkarte als georeferenzierter Ausweis (mit Namen, Wohnort, Foto, Schule), mit der die Route der Schüler*innen im Bus errechnet und optimiert sowie ineffiziente Fahrten bzw. Leerfahrten vermieden werden können.
6	DADINA Fahrgastbeirat	Der Fahrgastbeirat Darmstadt-Dieburg gibt ÖPNV-Nutzer*innen ein Forum , um bei der Ausgestaltung und Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs frühzeitig mitwirken und die Interessen relevanter Fahrgastgruppen (Frauen, Schüler*innen, Student*innen, Senior*innen ...) u.a. zu Themen wie Netzgestaltung, Linienführung etc. einbringen zu können.

Tabelle 2-1 Übersicht Good Practice - sechs Beispiele aus der Praxis (Quelle eigene Darstellung)

3. Auswahl der Pilotregion

3.1 Der Kreis Stormarn

3.1.1 Kreisgebiet und Verwaltungsstruktur

Der Kreis Stormarn ist einer der vier schleswig-holsteinischen Randkreise der Metropolregion Hamburg. Die administrative Gliederung des Kreises umfasst sechs selbstverwaltete Städte, fünf Ämter mit 45 Gemeinden sowie vier amtsfreie Gemeinden (Abb. 3-1). Eine Besonderheit bildet die Gemeinde Tangstedt, die vom Amt Itzstedt im Kreis Segeberg verwaltet wird. Insgesamt hat der Kreis Stormarn 239.036 Einwohner*innen (Stand 31.03.2019).

3.1.2 Die Situation des ÖPNV im Kreis Stormarn

Struktur des ÖPNV im Kreisgebiet

Der ÖPNV im Kreis Stormarn wird getragen von folgenden Produkten:

- dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (Regionalbahnen RE8, RE80, RB81, RB82),
- der HVV-Schnellbahn (U-Bahn U1 und S-Bahn S21),
- dem Stadtbus im engeren Verflechtungsraum der Hansestadt Hamburg,
- dem Regionalbus,
- den Stadtverkehren in Ahrensburg, Bad Oldesloe und Bargteheide (seit Mitte Dezember 2019),
- dem Anruf-Sammeltaxi (AST).

Die Netzstruktur des ÖPNV ist im RNVP dargelegt. Dazu wird ausgeführt (KREIS STORMARN 2017):

- **Das SPNV- Netz, sowie die U- und S-Bahn** bilden die Basis des ÖPNV-Systems. Sie sorgen für eine zentrale Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck und den zentralen Orten im Kreis Stormarn (hierzu zählt auch die Stadt Bargteheide).
- **Regionales Grundnetz:** Bedient Hauptverkehrsachsen, die nicht direkt von der Bahn abgedeckt werden. Tägliche Bedienung mit ganztägiger Betriebszeit und vertaktetem Fahrplan. Anschlusskoordination mit dem SPNV an den ITF-Taktknoten und ggf. weiteren ausgewählten Bahnstationen. Mindestens stündliche Bedienung in den Hauptverkehrszeiten.
- **Regionale Netzergänzungen:** Abdeckung von Relationen außerhalb der Hauptverkehrsachsen und Herstellen von Querverbindungen zwischen den Linien des regionalen Grundnetzes sowie Abdeckung der Bedarfe des Schüler*innenverkehrs. Eingeschränkte Bedienung in den verkehrlichen Randzeiten. Vorwiegend ohne Taktfahrplan oder ggf. mit einem verdichteten Zweistunden-Grundtakt.
- **Stadtverkehre und Zubringerlinien:** Eigenständige kleinräumige Netzteile mit Ausrichtung der Linienführungen und Fahrpläne am Binnenverkehr mit Integration des Schüler*innenverkehrs und der Zubringerfunktion zum SPNV. Vertakteter Fahrplan mit täglicher Bedienung bei den Stadtverkehren, vorwiegend bedarfsorientierter Bedienung mit vertaktetem Fahrplan in ländlich strukturierten Räumen. In den Teilen des Kreisgebietes, wo auf-

grund der Siedlungsdichte neben dem Schüler*innenverkehr keine ergänzenden Direktverbindungen in die zentralen Orte realisierbar sind, wird verstärkt auf eine Einrichtung von Zubringerverkehren zu den höherwertigen Angeboten in den übergeordneten Bedienungskorridoren gesetzt. Diese Zubringerverkehre werden in Form alternativer Bedienungsweisen wie das etablierte AST-System organisiert und sind bevorzugt auf die zentralen Verknüpfungsknoten und Versorgungsbereiche ausgerichtet.

Das aktuelle ÖPNV-Netz ist in Abb. 3-1 im Materialband A dargestellt.

Einen Fahrgastbeirat als Mitwirkungsgremium gibt es im Kreis Stormarn nicht, es existiert lediglich ein Fahrgastbeirat für den gesamten Bereich des HVV.

Im Juni 2019 wurden vom Verkehrsausschuss des Kreistages Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreisgebiet beschlossen. Wesentliche Änderungen werden die Verdichtung des Taktes vom 2-Stunden-Takt auf den 1-Stunden-Takt in den Hauptverkehrszeiten im Grundliniennetz im Netz Nordstormarn, in Ahrensburg und in Südstormarn sein (evtl. ab Fahrplanwechsel 2020 sukzessive möglich), die Finanzierung der Nachtbuslinien, die Anerkennung von Zeitkarten im AST sowie die Etablierung des Projektes Ioki (On-Demand-Angebot) im Kreisgebiet.

On-Demand-Verkehre

Im Kreis wird seit dem Jahr 2000 das Anruf-Sammeltaxi (AST) angeboten, aktuell in fünf Gebieten. Dazu gehören die AST-Verkehre in und um Reinfeld (Linie 8139), in und um Bad Oldesloe (Linie 8129), in und um Bargteheide (Linie 8119) und im Raum Trittau (Linie 8769). Das AST ist derzeit nicht in den HVV-Tarif integriert. HVV-Zeitkarteninhaber*innen können jedoch zu einem günstigeren Tarif fahren. Schwerbehinderte Personen fahren generell kostenfrei.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 werden, zunächst für ein Jahr, zwei On-Demand-Verkehr in Form eines Ioki-Shuttles im Kreis getestet. Ein Angebot wird im Stadtgebiet Ahrensburg entstehen (Linie 876) und den dortigen ÖPNV ergänzen. Das andere Ioki-Angebot wird im ländlichen Raum in der Region Brunsbek / Großensee / Lütjensee / Rausdorf angeboten (Linie 837) und steuert als Zielorte die Gemeinde Trittau sowie zentrale Umsteigehaltstellen zum überregionalen Busangebot an (z.B. Neuschönningstedt, Haidkrug und Hamburg-Großlohe). Beide Projekte sind Forschungsprojekte und werden zu 100 % vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Standards und Hinweise des HVV

Die Standards der ÖPNV-Gestaltung des Hamburger Verkehrsverbunds HVV gelten auch für den Bereich des Kreises Stormarn. Dazu zählt der Leitfaden „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ (HVV 2016) und die Hinweise zu barrierefreien Wegeketten in der Broschüre „Mobilität weiter denken“ (HVV 2019).

3.2 Vorauswahl der Pilotregion

Die Auswahl der Pilotregion wurde von der Lenkungsrunde am 22.11.2019 nach Vorlage von Auswahlkriterien seitens der Gutachterinnen gemeinsam getroffen.

Vorgehensweise

Das Gebiet des Kreises Stormarn wurde in acht Teilregionen unterteilt. Maßgebend dafür war die institutionelle Gliederung (Ämter, Städte, amtsfreie Gemeinden) (Abb. 3-1).

Für die acht Teilregionen wurden jeweils die ÖPNV-Netze mit den Haltestellen und die genderrelevanten Alltagsziele als Diskussionsgrundlage vorgelegt (s. beispielhaft das ÖPNV-Netz und die Karte mit den genderrelevanten Alltagszielen für die Teilregion III „Stadt Bargteheide und Amt Bargteheide Land in Abb. 4-9 und 4-10 im Materialband A).

Nach der Diskussion der Auswahlkriterien und einer qualitativen Bewertung des Liniennetzes wurde die Pilotregion ausgewählt.

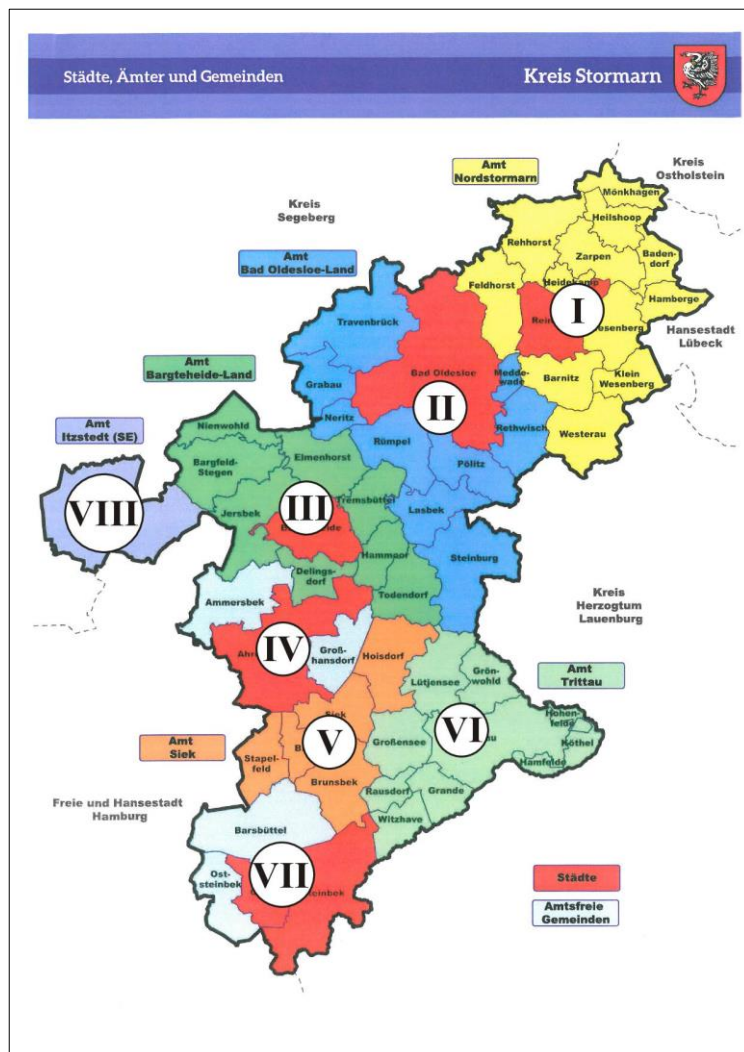


Abbildung 3-1 Übersicht Kreis Stormarn (Quelle eigene Darstellung)

Die Auswahl der Pilotregion erfolgte eher qualitativ anhand nachstehender Auswahlkriterien:

- Siedlungsstruktureller Typ (Gebiet mit „Magnet“ (Stadt), Grundzentrum als Zentrum, sehr ländlich, große Nähe zu Hamburg),
- Erreichbarkeit der Orte mit dem ÖPNV (qualitative Einschätzung anhand des Liniennetzes (alle Orte erschlossen, fast alle Orte erschlossen, nicht alle Orte erschlossen),
- Einwohnerentwicklung (Prognose) (steigend, fallend, gleichbleibend) anhand der 1. Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn bis zum Jahr 2030 (RÜMENAPP 2017),
- Anteil Schüler*innen im „Magnet“ (je mehr Schüler*innen (Schüler*innenverkehr), je positiver bewertet),
- Ausstattung mit frauenrelevanter Infrastruktur (qualitative Einschätzung in Karten: gut ausgestattet (+) vergleichsweise gut ausgestattet (0), schlecht ausgestattet (-)),
- Übertragbarkeit (Gebiet mit ähnlicher Struktur).

Die Vorauswahl erfolgte qualitativ anhand der Siedlungsstruktur, der Situation im ÖPNV, des Vorhandenseins eines „Magnet“ bzw. von weiterführenden Schulen und möglicher Übertragbarkeit. Danach wurden in einer ersten Runde die Teilgebiete VIII (Amt Itzstedt: zu klein), VII (Barsbüttel, Glinde, Oststeinbek, Reinbek: Nähe zu Hamburg) aussortiert, ebenfalls das Netz Nordstormarn mit den Teilgebieten I (Amt Nordstormarn mit Reinfeld: fehlende Übertragbarkeit) und II (Amt Bad Oldesloe mit Stadt Bad Oldesloe (fehlende Übertragbarkeit)). In der zweiten Runde wurde das Teilgebiet IV Ahrensburg (hohe Bedeutung der Stadt Ahrensburg (Einwohner*innen, Schulen) und damit zu Gunsten des Teilgebietes III (Stadt Bargteheide und Amt Bargteheide Land: geringere Übertragbarkeit) aussortiert. (Abb. 3-2).

Die Auswahl der Pilotregion erfolgte gemeinsam und einstimmig. In der Pilotregion sind beide Regionstypen (städtisch und ländlich) vertreten, weshalb sie als besonders vergleichbar mit dem restlichen Kreis eingestuft wird. Sie verfügt zudem über einen zentralen „Magnet“ (Stadt Bargteheide). Positiv wurde ebenfalls gesehen, dass die Stadt Bargteheide über eine RE-Verbindung nach Hamburg verfügt, der innerstädtische ÖPNV aktuell ausgebaut wird (z. B. innerstädtischer AST-Verkehr mit Fahrplanwechsel zum 15.12.19). Weiterhin ist geplant, mittelfristig auf Kleinbusse und eine Ringlinie umzustellen. Hier können die Ergebnisse des Projektes zudem direkten Einfluss auf die Gestaltung des neuen innerstädtischen ÖPNV haben.

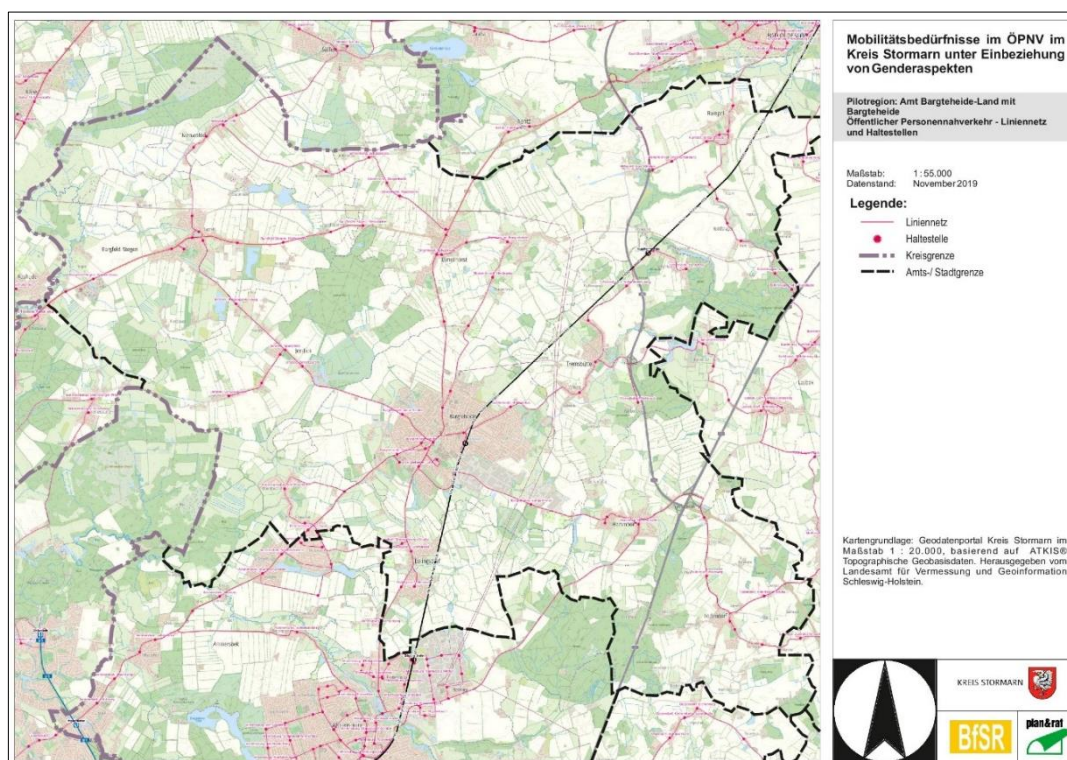


Abbildung 3-2 ÖPNV-Netz im Amt Bargteheide Land mit Bargteheide Stadt (Quelle Geodatenportal Kreis Stormarn)

4. Die Pilotregion Amt Bargteheide-Land und Stadt Bargteheide

4.1 Überblick über die sozialstrukturellen Daten der Pilotregion

In der Pilotregion variiert die Bevölkerungsdichte stark. Die Stadt Bargteheide weist als Unterzentrum in der Region mit 1.018 Einwohner*innen pro km² die höchste Bevölkerungsdichte auf (Abb. 4-1). Bei den Gemeinden des Amtes ist die Bevölkerungsdichte in Delingsdorf mit 271 Einwohner*innen pro km² am höchsten, während in Nienwohld eine vergleichbar niedrige Bevölkerungsdichte von 53 Einwohner*innen pro km² zu finden ist. Hier zeigen sich die deutlichen Unterschiede der Bevölkerungsdichte zwischen der Stadt Bargteheide und den Gemeinden des Amtes Bargteheide-Land (STATISTIKAMT NORD 2018).

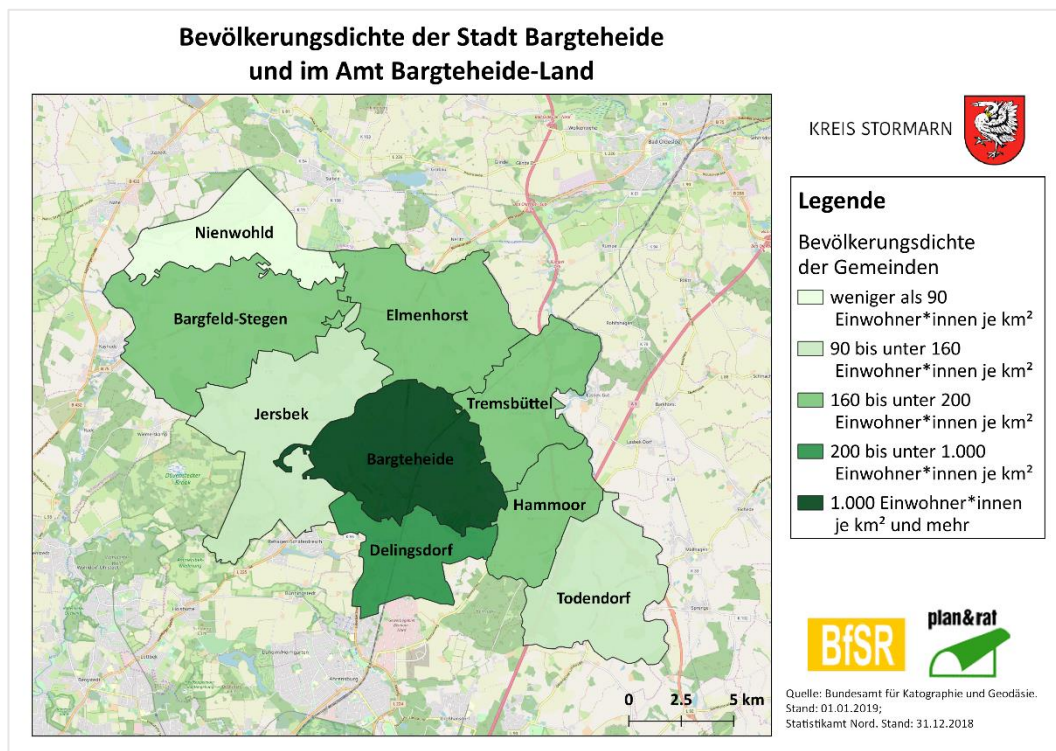


Abbildung 4-1 Bevölkerungsdichte der Stadt Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land
(Quelle eigene Darstellung nach Statistikamt Nord 2018)

Eine Momentaufnahme der Altersstruktur im Jahr 2018 der Stadt Bargteheide und des Amtes Bargteheide-Land zeigt, dass sich die Gemeinden in ihrer Altersstruktur ähneln (Abb. 4-2). Die absoluten Zahlen sind aufgrund der Bevölkerungsgröße der Gemeinden sehr unterschiedlich, im Verhältnis jedoch relativ kongruent. Dies spiegelt auch der Jugendquotient wider, welcher in der Stadt Bargteheide bei 19 und im Amt Bargteheide-Land bei 19,2 liegt. Der Jugendquotient ist die Anzahl der unter 20-Jährigen je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren. Innerhalb des Amtes weist Nienwohld mit einem Jugendquotienten von 16,9 den niedrigsten Wert auf, Elmenhorst mit 20,3 den höchsten (STATISTIKAMT NORD 2018). Lediglich Jersbek fällt mit einer durchschnittlich älteren Bevölkerung ins Auge. Dies lässt sich jedoch mit dem dort ansässigen Seniorenwohnpark erklären.

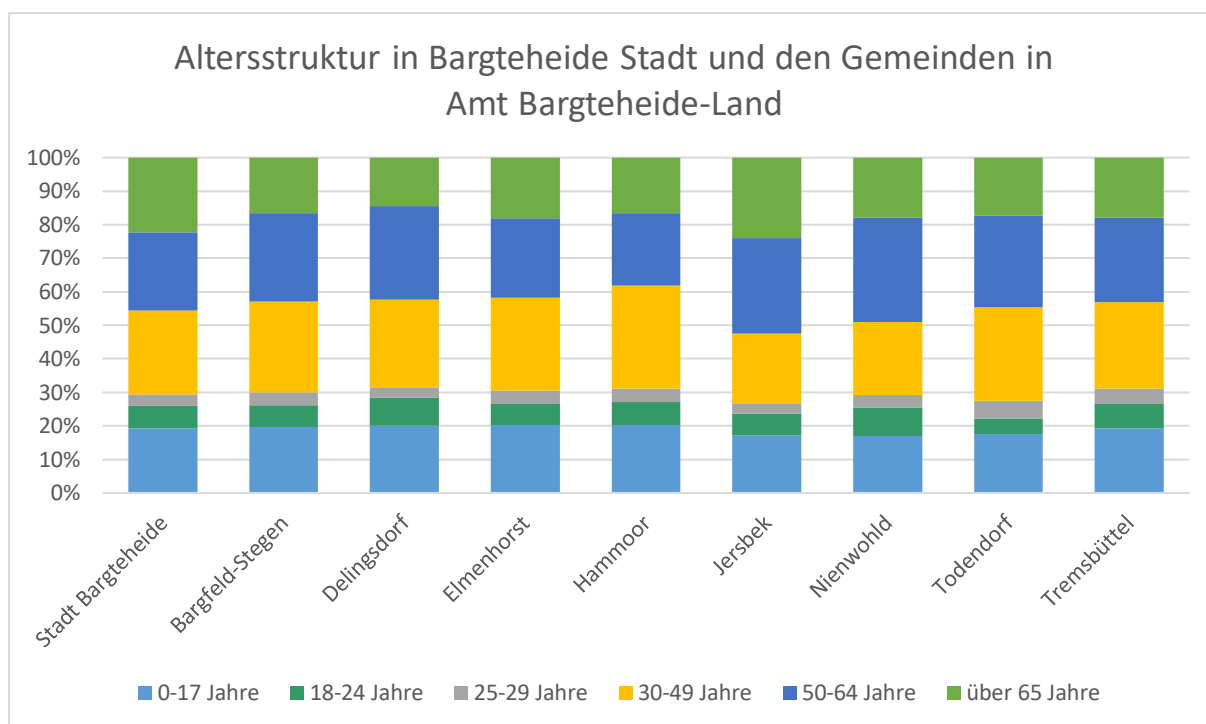


Abbildung 4-2 Altersstruktur in Bargteheide Stadt und den Gemeinden im Amt Bargteheide-Land (Quelle eigene Darstellung nach Statistikamt Nord 2018)

Wird die Verteilung der Altersstruktur des Amtes Bargteheide-Land mit der der Stadt Bargteheide verglichen, zeigt sich, dass in der Stadt Bargteheide deutlich mehr Personen über 65 Jahren leben (Abb. 4-3). Die anderen Altersgruppen hingegen sind ähnlich besetzt.

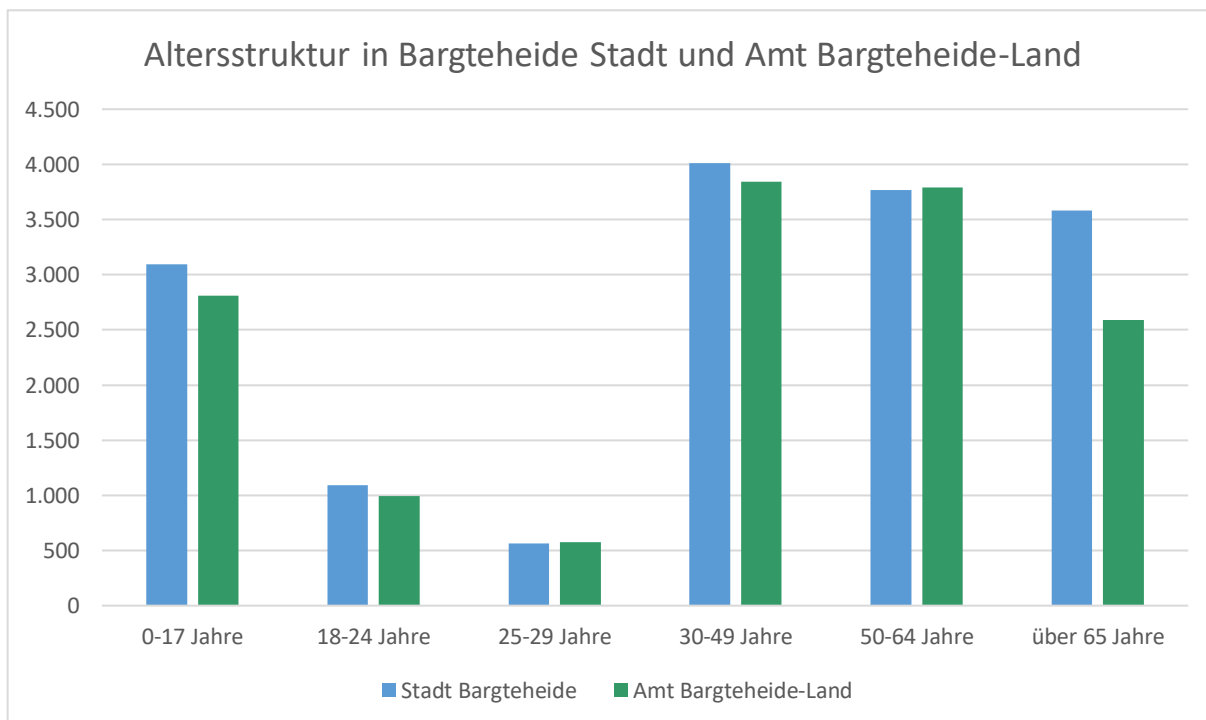


Abbildung 4-3 Altersstruktur in Bargteheide Stadt und Amt Bargteheide-Land (Quelle eigene Darstellung nach Statistikamt Nord 2018)

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Bargteheide und das Amt Bargteheide-Land wurde der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn aus dem Jahr 2013 entnommen. Hiernach wird bis zum Jahr 2030 mit einer Zunahme der Bevölkerungszahl in der Stadt Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land prognostiziert (Abb. 4-4). Diese Veränderungen ergeben sich sowohl aus der sogenannten natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Geburten- und Sterbefälle), der Alterung über den Betrachtungszeitraum als auch aus den Wanderungen in die Gemeinden hinein und aus den Gemeinden heraus (Zu- und Wegzüge). Die Zunahme der Bevölkerungszahlen wird insbesondere mit der Zuwanderung junger Familien begründet (RÜMENAPP 2013).

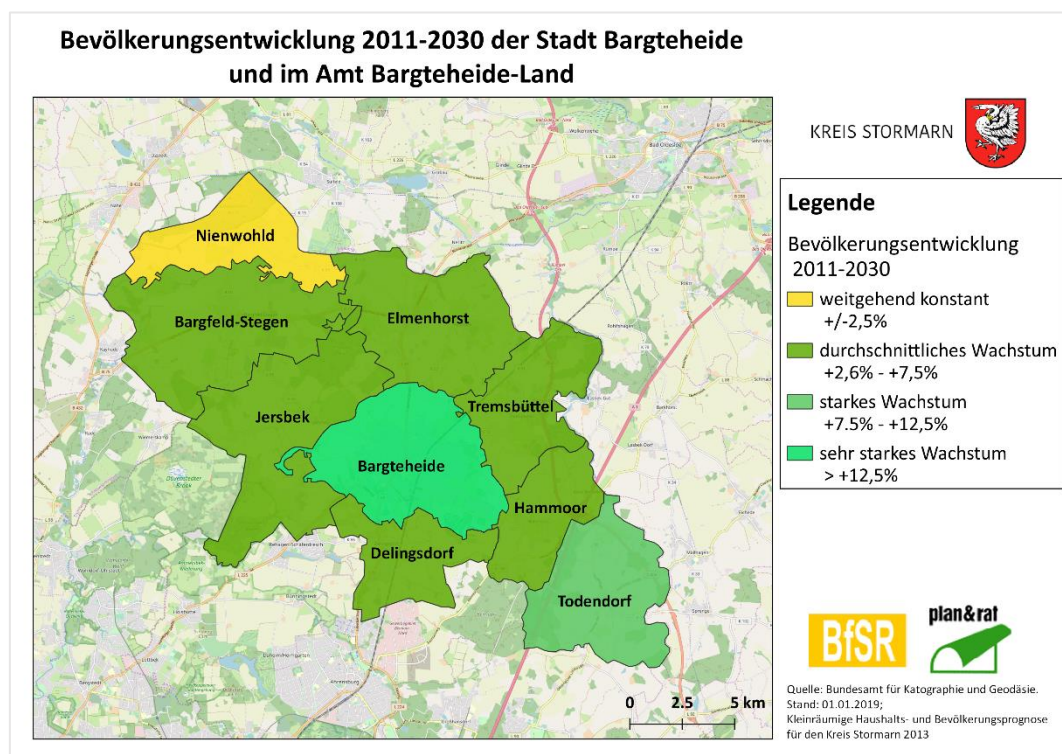


Abbildung 4-4 Bevölkerungsentwicklung 2011-2030 der Stadt Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land (Quelle eigene Darstellung nach RÜMENAPP 2013)

Aufgrund der zukünftigen Veränderungen der Altersstruktur im Zuge des demographischen Wandels wird die Zahl der alleinlebenden älteren Bevölkerung zunehmen. Neben der allgemeinen Zunahme der Bevölkerungszahlen wird deutlich, dass die Anzahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand „älter als 70 Jahre“ ebenfalls deutlich steigen wird. So werden bis in das Jahr 2030 in der Pilotregion Zunahmen von mehr 50% für die Haushalte mit einem Haushaltsvorstand älter als 70 Jahre prognostiziert (Abb. 4-5).

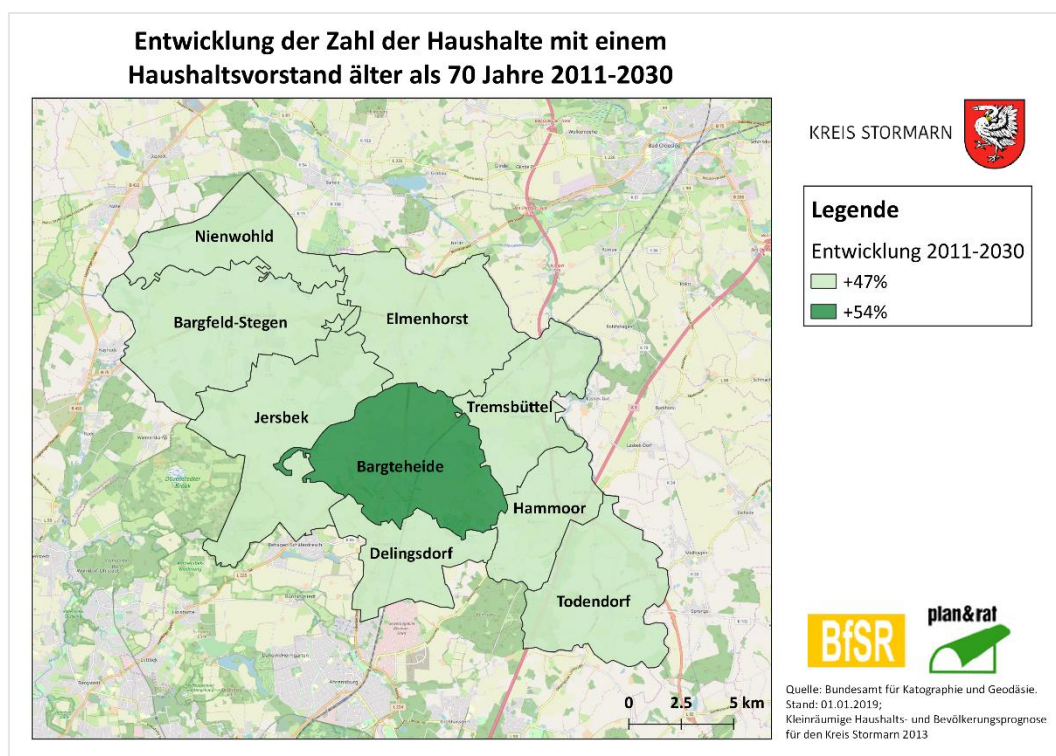


Abbildung 4-5 Entwicklung der Zahl der Haushalte mit einem Haushaltsvorstand älter als 70 Jahre 2011-2030 (Quelle eigene Darstellung nach RÜMENAPP 2013)

In den vergangenen Jahren konnten in den Wanderungsbewegungen auch die Zuzüge von Geflüchteten verzeichnet werden. Dennoch liegt die Zahl der ausländischen Bevölkerung mit ca. 29 Personen pro 1.000 Einwohner*innen in der Pilotregion deutlich unter dem Durchschnitt des Kreises mit ca. 45 Personen pro 1.000 Einwohner*innen.

Werden die verschiedenen Haushaltstypen in der Pilotregion näher betrachtet, ist festzustellen, dass die Zahlen der Pilotregion der Aufteilung im Kreis Stormarn sehr ähnlich sind und auch die Zahlen zwischen dem Amt Bargteheide-Land und der Stadt Bargteheide keine signifikanten Unterschiede aufweisen (Abb. 4-6, 4-7 und 4-8). Lediglich die Zahl der Paare mit Kindern ist mit einem Anteil von 38% im Amt Bargteheide-Land deutlich höher als der Kreisdurchschnitt mit einem Anteil von 29%. Der Anteil der Singlehaushalte ist mit 30 % von allen Haushalten in der Stadt Bargteheide und im Kreis Stormarn höher als im Amt Bargteheide-Land mit 21%. Die Zahl der alleinerziehenden Elternteile und Mehrpersonenhaushalte ohne Kernfamilie³ ist in der Pilotregion entsprechend des Durchschnitts im Kreis Stormarn relativ gering. Die Zahl der Minderjährigen, die in einer Bedarfsgemeinschaft leben, unterscheidet sich innerhalb der Pilotregion hingegen deutlich. So leben mit ca. 42 Minderjährigen pro 1.000 Einwohner*innen im Amt Bargteheide-Land weniger Kinder in einer Bedarfsgemeinschaft als in der Stadt Bargteheide mit ca. 59 Minderjährigen pro 1.000 Einwohner*innen (HOFMANN 2016).

³ Als Kernfamilie wird eine Familie definiert, die aus zwei Erziehungsberechtigten und einem oder mehreren Kindern besteht.

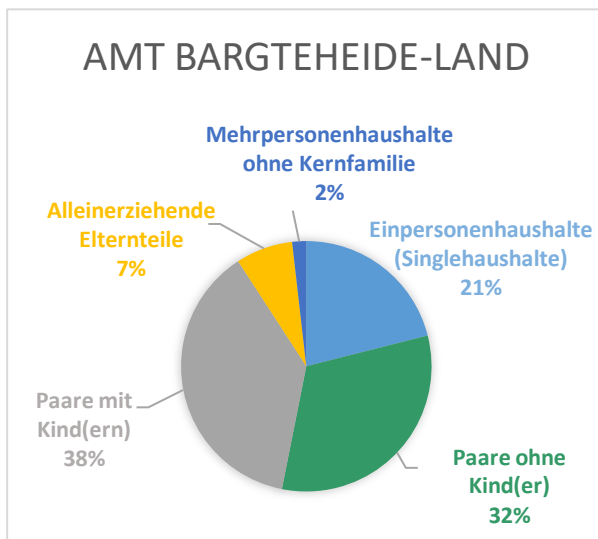


Abbildung 4-7 Haushaltstypen im Amt Bargteheide-Land (Quelle eigene Darstellung nach HOFMANN 2016)

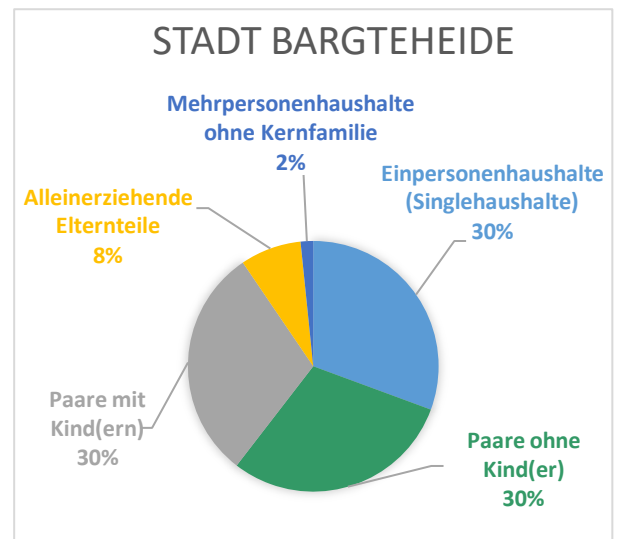


Abbildung 4-8 Haushaltstypen in der Stadt Bargteheide (Quelle eigene Darstellung nach HOFMANN 2016)

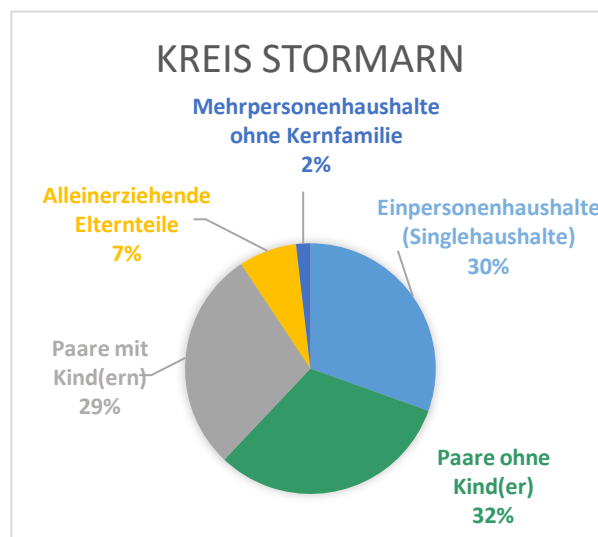


Abbildung 4-6 Haushaltstypen im Kreis Stormarn (Quelle eigene Darstellung nach HOFMANN 2016)

Bericht

Im Kreis Stormarn sowie in der Stadt Bargteheide leben ca. 85 Menschen mit einer Behinderung pro 1.000 Einwohner*innen. Im Amt Bargteheide-Land leben ca. 73 Menschen mit einer Behinderung pro 1.000 Einwohner*innen und damit etwas weniger (HOFMANN 2016).

Die Anzahl der Menschen mit Behinderung teilen sich wie in Tabelle 4-1 dargestellt in die unterschiedlichen Alterskohorten auf.

Gebiet	0-4	4-6	6-15	15-18	18-25	25-35	35-45	45-55	55-60	60-65	65 und mehr
Stadt Bargteheide	4	-	19	10	20	44	65	173	110	140	748
Amt Bargteheide-Land	3	-	24	10	32	50	74	142	78	120	507

Tabelle 4-1 Anzahl der Menschen mit Behinderung nach Alterskohorten (Quelle eigene Darstellung nach HOFMANN 2016)

Die Zahl der erwerbsarbeitssuchenden Menschen ist in den ländlich geprägten Gebieten der Pilotregion etwas niedriger als in der Stadt Bargteheide. So leben in der Stadt Bargteheide ca. 33 Erwerbsarbeitssuchende pro 1.000 Einwohner*innen und im Amt Bargteheide-Land ca. 25 Erwerbsarbeitssuchende pro 1.000 Einwohner*innen.

Die Arbeitslosenquote im Kreis Stormarn lag im Januar 2020 bei 1,6 % (SGB III) und 1,7 % (SGB II). Menschen, die im Kreis Stormarn Hilfe zum Lebensunterhalt erhalten, verteilen sich wie in Tabelle 4-2 dargestellt auf die verschiedenen Kohorten (BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT 2020).

	Ins-ges.	Unter 7	7 - 18	18 - 25	25 - 50	50 - 65	65 und älter	Darunter Ausländer*innen	Männlich	Weiblich
Kreis Stormarn	798	8	29	58	304	236	163	36	430	368

Tabelle 4-2 Menschen, die Hilfe zum Lebensunterhalt erhalten nach Kohorten (Quelle eigene Darstellung nach HOFMANN 2016)

Zu den Menschen mit einer prekären Lebenssituation können nur kreisweite Aussagen getroffen werden.

4.2 Das ÖPNV-Angebot in der Pilotregion

Für die Analyse des ÖPNV-Angebotes in der Pilotregion wurden für die Stadt Bargteheide und die Ortschaften des Amtes Bargteheide-Land die Linienführung, die entsprechenden Haltestellen und die AST-Haltestellen in Karten dargestellt. Beispielhaft sind nachstehend die Karten für die Stadt Bargteheide und Bargfeld-Stegen und Jersbek dargestellt (Abb. 4-9 und 4-10). Die entsprechenden Karten sind in den **Anlagen 4-2 bis 4-8** im Materialband A hinterlegt.

Stadt Bargteheide

Wesentliches Merkmal des ÖPNV-Angebots in der Stadt Bargteheide ist die Ausrichtung auf die Fahrzeiten der Regionalbahn RB81. Diese verkehrt im 30-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Lübeck und verbindet Bargteheide mit den Städten Bad Oldesloe und Ahrensburg. Eine Fahrt nach Hamburg und Lübeck dauert je etwa 37 Minuten, die beiden Städte Bad Oldesloe und Ahrensburg sind in elf bzw. sieben Minuten erreichbar. In der Stadt Bargteheide befördern zudem die Linien 374 und 8110 ganztägig und die 8119 (AST-Verkehr) von Montag bis Samstag Fahrgäste. Acht weitere Buslinien sind vorhanden, fokussieren sich allerdings auf die Beförderung von Schüler*innen zu den Unterrichtszeiten. Alle Haltestellen in Bargteheide sind zugleich auch AST-Haltestellen.

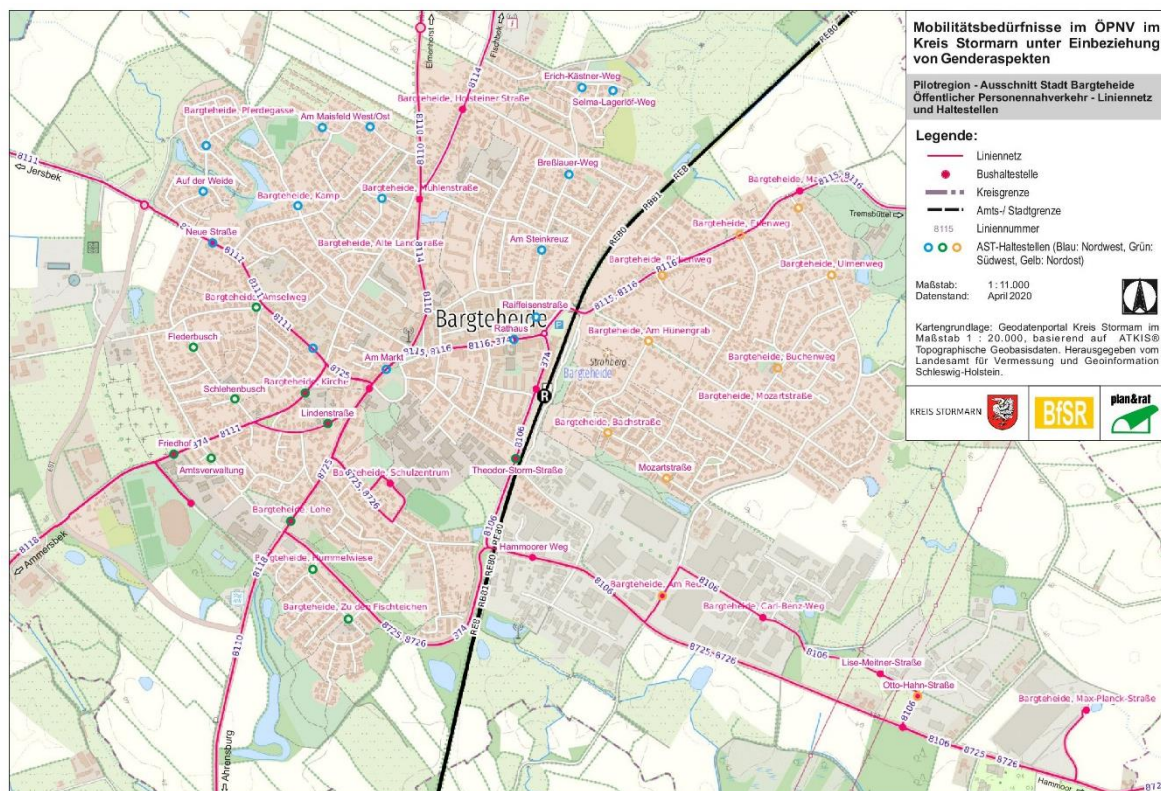


Abbildung 4-9 ÖPNV-Angebot Ausschnitt Stadt Bargteheide (Quelle eigene Darstellung)

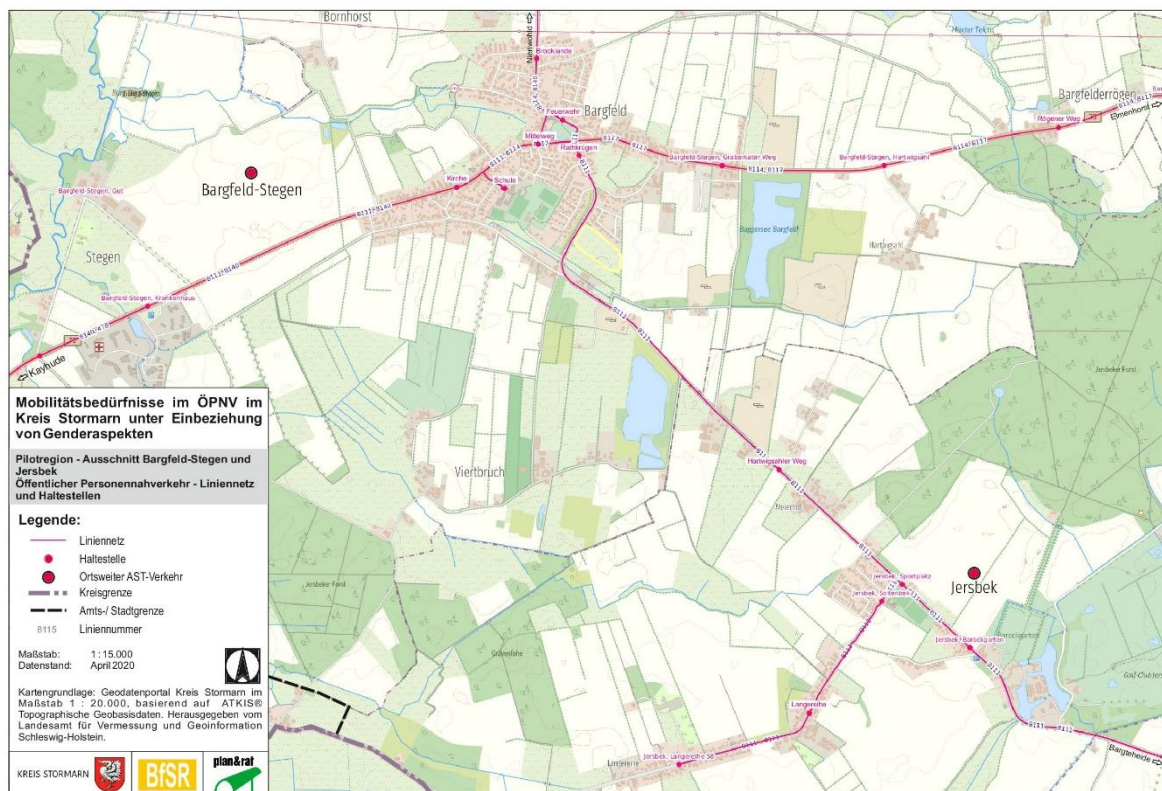


Abbildung 4-10 ÖPNV-Angebot Ausschnitt Bargfeld-Stegen und Jersbek (Quelle eigene Darstellung)

Amt Bargteheide-Land

Die Situation des ÖPNV im Amt Bargteheide-Land bzw. im Umland der Stadt Bargteheide ist in Tabelle 4-3 dargestellt. Es wird deutlich, dass viele Buslinien lediglich dem Schüler*innenverkehr zu Schulzeiten bedienen. Daraus resultiert, dass die Orte Jersbek und Tremsbüttel über keine getaktete Busverbindung an Wochenenden und Ferientagen verfügen. In den Gemeinden Bargfeld-Stegen und Nienwohld fehlen lediglich an Sonntagen getaktete Busverbindungen. Lediglich Elmenhorst, Hammoor und Delingsdorf verfügen mit der 8110 bzw. 8730 über eine durchgehend bediente Busverbindung. Ebenso Todendorf mit der Linie 8730 nach Ahrensburg.

Die AST-Verkehre haben im Amt Bargteheide-Land eine wichtige Funktion. Die Ausstattung mit AST-Haltestellen ist gut. Bis auf Delingsdorf und Elmenhorst verfügen alle Gemeinden über mindestens vier AST-Haltestellen. Diese verkehren allerdings nicht an Sonntagen, wodurch die Gemeinden Bargfeld-Stegen, Jersbek, Nienwohld und Tremsbüttel an Sonntagen keine Anbindung an den ÖPNV nachweisen können.

Bericht

Ortschaft	Linien	AST-Verkehr Haltestelle (Stand August 2020)
Bargfeld-Stegen	8140* 478** 8111** 8114** 8117**	- Brooklande - Feuerwehr - Gräberkäter W. - Gut - Hartwigsahl - Kirche - Krankenhaus - Krögersweg - Mittelweg - Rathkrügen - Schule - Waldweg
Delingsdorf	8110 8118**	k. A.
Elmenhorst	8110 8114**	k. A.
Hammoor	8730 8725** 8726**	- Alte Dorfstraße - Bachstraße - Feldkoppel - Hauptstraße
Jersbek	8111**	- Barockgarten - Hartwigsahler Weg - Langereihe 7 - Langereihe 58 - Soltenbek - Sportplatz
Nienwohld	8140* 8114**	- Altes Torfredde - Dorfstraße - Moorweg - Trift
Todendorf	8730 8180* 8725** 8726**	- Altenfelder Straße - Hauptstraße - Höltenklink - Mehrzweckhaus - Moorweg - Rönbaum
Tremsbüttel	8115** 8116**	- Feuerwehrhaus - Fischbeker Weg - Rehbrook - Sattenfelder Weg - Up de Vorburg

Tabelle 4-3 Situation des ÖPNV im Amt Bargteheide-Land (Quelle eigene Darstellung)

* verkehrt nicht an Sonntagen

** verkehrt nur an Schultagen / dient vorrangig der Schüler*innenbeförderung

Die tabellarische Zusammenstellung der Buslinien mit Linienführung, Taktung und Betreiber in der Stadt Bargteheide und den einzelnen Ortschaften der Pilotregion ist in der Anlage 4-17

im Materialband A hinterlegt. Die Tabelle zeigt, dass zehn der 18 Buslinien lediglich an Schultagen betrieben werden. Weitere zwei Linien sind ebenfalls nur an Werktagen in Betrieb. Von den übrigen sechs Linien fahren alle samstags. Drei sind auch sonntags unterwegs.

Der Gewerbebus

Der Gewerbebus bzw. die Linie 8106 verkehrt von Montag bis Freitag vom Bahnhof Bargtheide ins Gewerbegebiet im Süd-Osten der Stadt (Abb. 4-11). Der Bus steuert insgesamt neun Haltestellen an und benötigt laut Fahrplan von der Starthaltestelle bis zur Endhaltestelle zehn Minuten.

Die Taktung ist an die halbstündig von und nach Hamburg fahrende Regionalbahn angepasst. In der Regel ist eine Umsteigezeit von fünf Minuten eingeplant. Die Linie verkehrt nur werktags im Zeitraum zwischen 05:45 und 21:20 Uhr.

Der Gewerbebus wird gemeinsam vom Kreis Stormarn, der Stadt Bargtheide und den Gewerbebetrieben finanziert. Ähnliche Modelle sind auch in Reinbek und in Oststeinbek zu finden.

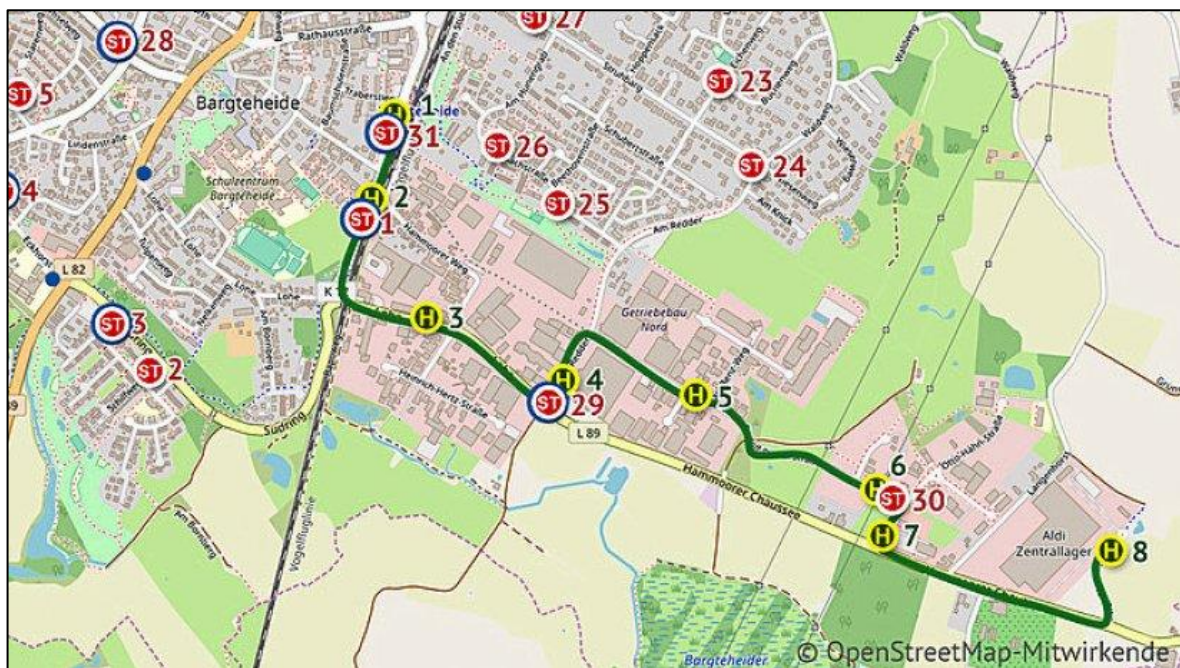


Abbildung 4-11 Linienführung Gewerbebus Linie 8106 (Quelle Hamburger Abendblatt)

4.3 Genderrelevante Ziele in der Pilotregion

Die Erreichbarkeit von Zielen im Erwerbsalltag, im Versorgungsalltag oder in der Freizeit ist wesentlich für die Bewältigung des Alltags von Frauen und bedeutsam für die soziale Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und Garant für Lebensqualität (s. Kap. 2.1).

Wichtige Ziele des Alltagsverkehrs mit Genderrelevanz sind Ziele der Versorgungsarbeit, der Erwerbsarbeit und der Freizeitgestaltung der Gendergruppen. Dazu zählen Schulen und Bildungsstätten, Kindertagesstätten, Krankenhäuser, Gesundheitszentren, öffentliche Einrichtungen, Nahversorgungseinrichtungen, Plätze/Grünanlagen, Friedhöfe, aber auch Gewerbegebiete (Frauenarbeitsplätze, Fitnesscenter). Die Alltagsziele mit Genderrelevanz nach Kategorien und mit entsprechenden Unterkategorien sind in Tabelle 4-4 zusammengefasst.

Alltagsziele in der Pilotregion

Auf dieser Grundlage wurden die genderrelevanten Ziele in der Pilotregion ermittelt, in Karten dargestellt, in einem weiteren Schritt die ÖPNV-Erreichbarkeit geprüft. Bei der konkreten Benennung der alltagsrelevanten Ziele hat eine intensive Abstimmung mit der Lenkungsgruppe stattgefunden. Die tabellarische Zusammenstellung der Ziele in der Stadt Bargteheide und den einzelnen Ortschaften der Pilotregion ist in Anlage 4-9 im Materialband A hinterlegt.

Kategorie	Unterkategorie
Kindertagesbetreuung	- Kindergärten, Kindertagesstätten - Tagesmütter
Schulen, Bildungsstätten	- Allgemeinbildende Schulen - Förderschulen - Volkshochschulen - Musikschulen
Schulkinderbetreuung	
Ärztliche Betreuung	- Arztpraxen - Hebammen
Seniorenheime, Pflegeheime	
Sozialverbände	
Nahversorgung	- Supermärkte - Drogerien - Lebensmittelgeschäfte - Wochenmärkte
Sportstätten	- Sportplätze - Turnhallen - Reitställe - Fitness- und Wellnesscenter
Vereine mit Sport und / oder Genderbezug	- Tennis-/Squashclubs - Freizeitclubs

Kategorie	Unterkategorie
Gewerbegebiete	
Größere Arbeitsstätten mit Genderrelevanz (Frauenarbeitsplätze)	• Produzierendes Gewerbe • Handel • Dienstleistungen und öffentlicher Dienst
Öffentliche Einrichtungen / Freizeiteinrichtungen	• Verwaltung, öffentliche Dienste • Museen • Kultur und Freizeit • Schwimmbäder • Friedhöfe • Parks
Sport- und Freizeiteinrichtungen für Kinder und Jugendliche	• Spielplätze • Bolzplätze • Skateanlagen
Weitere Einrichtungen	• Flüchtlingsunterkünfte • Obdachlosenunterkünfte • Seniorentreffs • Jugendtreffs • Gemeindehäuser

Tabelle 4-4 Alltagsziele mit Genderrelevanz (Quelle eigene Darstellung)

In den Karten "Alltagsziele mit Genderrelevanz" sind neben den Alltagszielen ebenfalls das ÖPNV-Liniennetz, die Haltestellen und die Haltestellen der AST-Verkehre dargestellt.

Beispielhaft sind nachstehend die Karten für die Stadt Bargteheide und Bargfeld-Stegen und Jersbek dargestellt (s. Abb. 4-12 und 4-13). Die Karten insgesamt sind in den Anlagen 4-10-4-16 im Materialband A hinterlegt.

Erreichbarkeit der Haltestellen

Auf der Grundlage der Luftlinienentfernung von 300 m rund um die Haltestellen wurden die Alltagsziele mit Genderrelevanz ermittelt, die von der Haltestelle nicht ausreichend angebunden sind. Diese Entfernung wurde zugrunde gelegt, obwohl im HVV-Gebiet und im RNVP in städtischen Bereichen ein Radius von 400 m und in ländlichen Bereichen von 600 m für Haltestellen festgelegt ist.

Zu nennen als nicht ausreichend angebundene Ziele sind besonders die Flüchtlingsunterkünfte in Elmenhorst und in Delingsdorf.

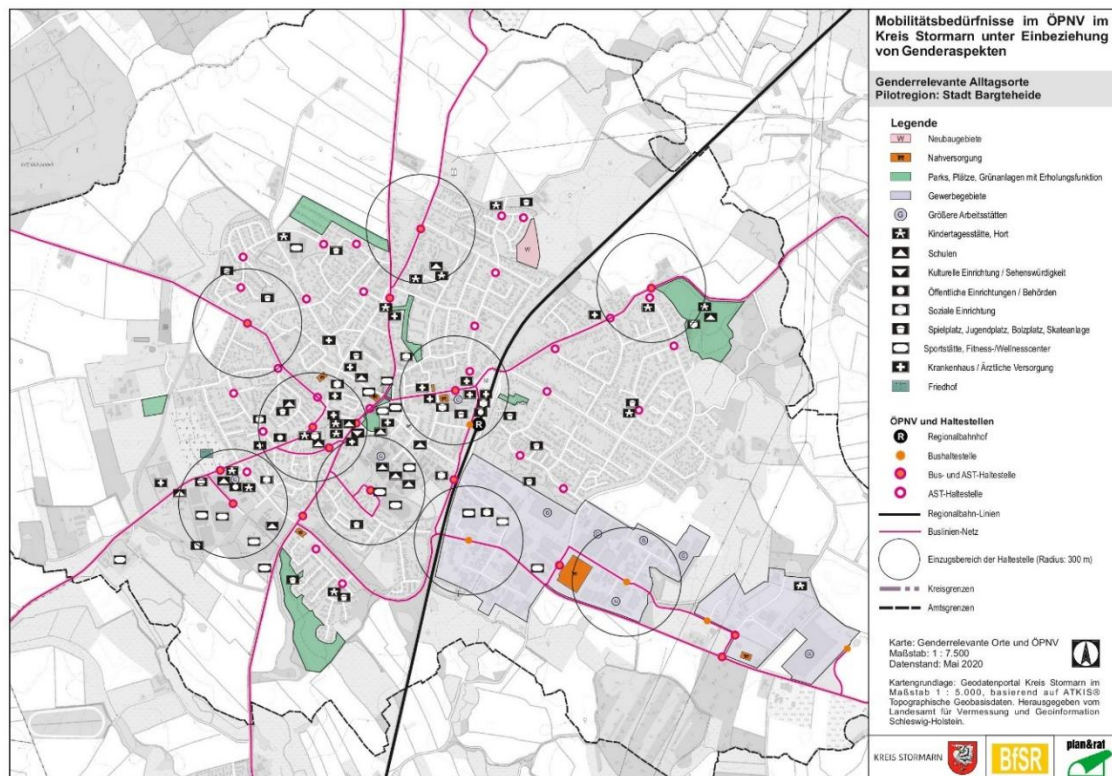


Abbildung 4-12 Alltagsziele mit Genderrelevanz Stadt Bargteheide (Quelle eigene Darstellung)

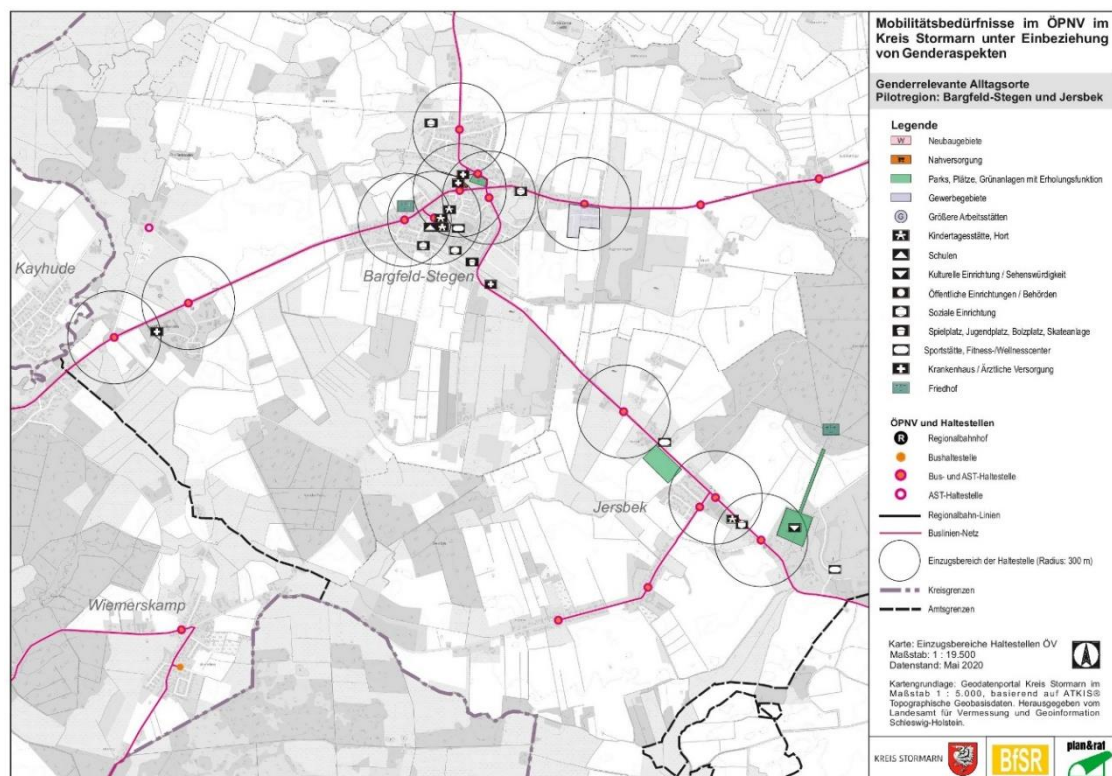


Abbildung 4-13 Alltagsziele mit Genderrelevanz Bargfeld-Stegen und Jersbek (Quelle eigene Darstellung)

5. Mobilitätsmuster und Bedarfe an Mobilität in der Pilotregion

5.1 Einbeziehung der Nutzerinnen und Nutzer in der Pilotregion

Gerade auf regionaler und lokaler Planungsebene fehlen relevante Daten, um für Menschen aller Geschlechter, allen Alters, sozio-ökonomischen Status oder Mobilitätseinschränkungen eine bedarfsdeckende ÖPNV-Planung zu machen. Dies liegt darin begründet, dass viele Erhebungen keine weitere Differenzierung auf kleinräumigen Ebenen vornehmen bzw. in der Aufstellung der Pläne nicht alle ausdifferenzierten Nutzergruppen miteinbezogen werden (HERMANN-/LOBREYER 2007:2). Für die vorliegende Untersuchung wurde die Befragung Mobilität in Deutschland (MiD) mit dem zur Verfügung gestellten Tabellenband bezogen auf die Gebietstypen der Pilotregion unter Genderaspekten ausgewertet. Die Pilotregion ist dem stadt-regionalen Typus städtisch und kleinstädtisch zuzuordnen (s. Abb.1-2 im Materialband B). Dabei zeigte sich, dass die bundesweiten und regionstypspezifischen Auswertungsergebnisse oftmals nicht für die ausgewählte Pilotregion zutreffen. Die Auswertung ist im Materialband B zu finden.

Auch mit den Ergebnissen dieser Erhebung war somit keine ausreichende Beurteilung über die genderspezifischen Belange in der Pilotregion zu gewinnen. So wurde ein intensiver Beteiligungsprozess konzeptioniert. Dieser bestand aus einer Online-Befragung, ergänzenden Gesprächen mit Expert*innen für einzelne Gendergruppen, die mit der Online-Befragung nicht erfasst werden konnten, sowie eine kontinuierliche Rückkopplung der Zwischenergebnisse mit den Expert*innen der Lenkungsgruppe.

Die Online-Erhebung als Grundlage

In der Zeit vom **09.3. bis 30.3.2020** wurde eine Online-Befragung mit dem Erhebungstool SurveyMonkey in der Pilotregion durchgeführt. Das Ziel der Erhebung war, einen zielgruppenspezifischen Überblick über das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen in der Pilotregion zu erhalten und zudem ihre Bedürfnisse an einen attraktiven und zukunftsfähigen ÖPNV abzufragen. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Erfassung **zielgruppenspezifischer Wegeketten**. Wie in Kapitel 2.1 dargelegt, sind Wegeketten in der genderbezogenen Verkehrsforschung ein wesentliches Kriterium für gendergruppenspezifisches Mobilitätsverhalten. Hier werden die Alltagsunterschiede insbesondere von Menschen deutlich, die durch Übernahme von Familien- und Hausarbeit Zeitsysteme/Abhängigkeiten von zu betreuenden Menschen miteinander verknüpfen bzw. koordinieren müssen. Mit der Wahl des Erhebungsinstrumentes Online-Befragung wurde versucht, gerade auch Antworten aus den eher ländlich geprägten Regionen zu gewinnen. Auch sollten so Personen erreicht werden, die üblicherweise weniger an öffentlichen Veranstaltungen teilnehmen. Mit großer Unterstützung der Gleichstellungsbeauftragten und der regionalen Presse sowie der Bewerbung mit Informationszetteln und Plakaten wurden die Menschen in der Pilotregion umfassend über die Befragung informiert. Der Fragebogen ist im Materialband A zu finden (Anlage 5-4).

Der bereinigte Datensatz umfasst 658 Antworten. Von den ausgewerteten Antwortenden bezeichneten sich 55% als weiblich (362 Antworten) und 45% als männlich (296 Antworten). Antworten von Menschen, die sich als divers bezeichneten, wurden aus Datenschutzgründen nicht berücksichtigt. Im Amt Bargteheide-Land wohnten 47% und in der Stadt Bargteheide 53% der Befragten (Tab. 5-1).

Wohnort	Weiblich	Männlich	Total
Stadt Bargtheide	174	178	352
Amt Bargtheide-Land	188	118	306
Bargfeld-Stegen	92	55	147
Delingsdorf	11	11	22
Elmenhorst	13	5	18
Hammoor	6	12	18
Jersbek	18	3	21
Nienwohld	14	10	24
Todendorf	13	4	17
Tremsbüttel	21	18	39

Tabelle 5-1 Verteilung der Antworten nach Ortsteilen (Quelle eigene Darstellung)

Von den 350 Befragten mit familiären Betreuungsaufgaben waren 59% weiblich. 5% der Befragten hatten körperliche Einschränkungen. Eine kurze Zusammenfassung der Struktur der Befragten sind in Anlage 5-1 im Materialband A zu finden.

33 Befragte gehörten zu der Gruppe der Mobilitätseingeschränkten. Die Gendergruppe der Kinder und Jugendlichen konnte aus rechtlichen Gründen nicht befragt werden. Auch für die Hochaltrigen (älter als 80 Jahre) waren wenig Antworten vorhanden. Die Angaben zur Haupttätigkeit wurden differenziert nach Teilzeit-, Vollzeitwerbstätigkeit, Bildung/Ausbildung, Rente/Pension, Familienarbeit und erwerbsarbeitssuchend abgefragt. 350 Befragte hatten Betreuungsaufgaben, davon 15 Personen, die Ältere und Kinder gleichzeitig betreuten. Die Angaben zum ökonomischen Status wurden über die Haushaltsgröße in ein Nettoäquivalenzeinkommen pro Haushalt umgerechnet. Es waren nicht für alle Gendergruppen ausreichend Antworten für repräsentative Auswertungen vorhanden. Für diese Gruppen wurden ergänzende Expert*innengespräche durchgeführt. Die Wegeketten wurden mit der Frage nach an einem Referenztag durchgeführten Wegen erhoben. Ergänzend wurden konkrete Verbesserungsvorschläge für einen attraktiven ÖPNV abgefragt (s. Anlage 5-2).

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Befragungsdaten ist zu berücksichtigen, dass die Pilotregion als Ganzes in einem Gebiet liegt, welches als Stadtregion Teil der Metropolregion Unterelbe/Hamburg ist und nur sehr bedingt verallgemeinernden Aussagen zu städtischen oder ländlichen Regionen für andere Gebietstypen getroffen werden können. Die Auswertungen der Befragungsergebnisse wurde mit den Ergebnissen der genderspezifischen Auswertung der MiD kontrastiert, um weitere Informationen zu gewinnen.

Bericht

Da es während des Befragungszeitraums ab dem 16.3.2020 in Deutschland zu einer weitgehenden Schließung von verschiedenen Einrichtungen durch die Folgen des Covid-19-Virus kam, wurde eine gesonderte Auswertung der Antworten vor und nach dem 16.3.2020 durchgeführt. Es ergaben sich keine signifikanten Unterschiede. Bei den Antworten zu den Wegeketten nahm der Anteil der Bring- und Holwege leicht ab und die Anzahl der Wege zu Dienstleistungen (z.B. Einkaufen, Verwaltungsbesuch etc.) leicht zu. Der Anteil der Wegeketten mit einem Stichtag nach dem 16.3.2020 machte 11% aller dargestellten Wegeketten aus.

Expert*innengespräche

Die Durchführung von Expert*innengesprächen ist ein weiterer Beteiligungsschritt in der Pilotregion. Ziel war es, einen intensiveren Austausch mit den Nutzer*innengruppen zu führen, die durch die Online-Befragung nicht umfänglich erfasst wurden. Die Expert*innen wurden über die Netzwerke der Gleichstellungsbeauftragten gewonnen.

Dazu wurden folgende Akteur*innen (stellvertretend für unterschiedliche Nutzer*innengruppen) in einem Telefoninterview anhand von Leitfragen befragt:

- Gruppe Kinder und Jugendliche → Kinder- und Jugendbeirat Bargteheide (JAT),
- Gruppe Mobilitätseingeschränkte → Behindertenbeauftragter Stadt Bargteheide,
- Gruppe Geflüchtete/Asylsuchende → Verein „Bunte Vielfalt Bargteheide Stadt und Land e.V.“
- Gruppe Alleinerziehende V Deutscher Kinderschutzbund DKSB Stormarn – Blauer Elefant

Nach einem intensiven Abstimmungsprozess der entsprechenden Interviewleitfäden mit den Gleichstellungsbeauftragten wurden die ca. einstündigen Interviews vom 17.-31.08.2020 durchgeführt.

Die Freigabe der Interviews erfolgte bis 20. September 2020.

Die Ergebnisprotokolle der Expert*inneninterviews sind in der Anlage 5-5 im Materialband A hinterlegt.

5.2 Auswertung der Online-Befragung

5.2.1 Mobilitätsverhalten in der Pilotregion

Verkehrsmittelverfügbarkeit und Einschätzung der Verfügbarkeit der Busverbindungen

Die Einschätzung der Verkehrsmittelverfügbarkeit zeigte nur geringe Unterschiede zwischen städtisch oder ländlich geprägten Räumen. Die Verfügbarkeit über motorisierten Individualverkehr (MIV) ist in den ländlichen Gebieten leicht höher. Dabei ist der Unterschied zwischen den Geschlechtern im städtischen Raum geringer. Im ländlichen geprägten Teil der Pilotregion verfügen die befragten Frauen jederzeit weniger, insgesamt mit der Einschränkung ‚nach Absprache‘ aber häufiger über einen PKW als die befragten Männer (Abb. 5-1; Abb.5-2).

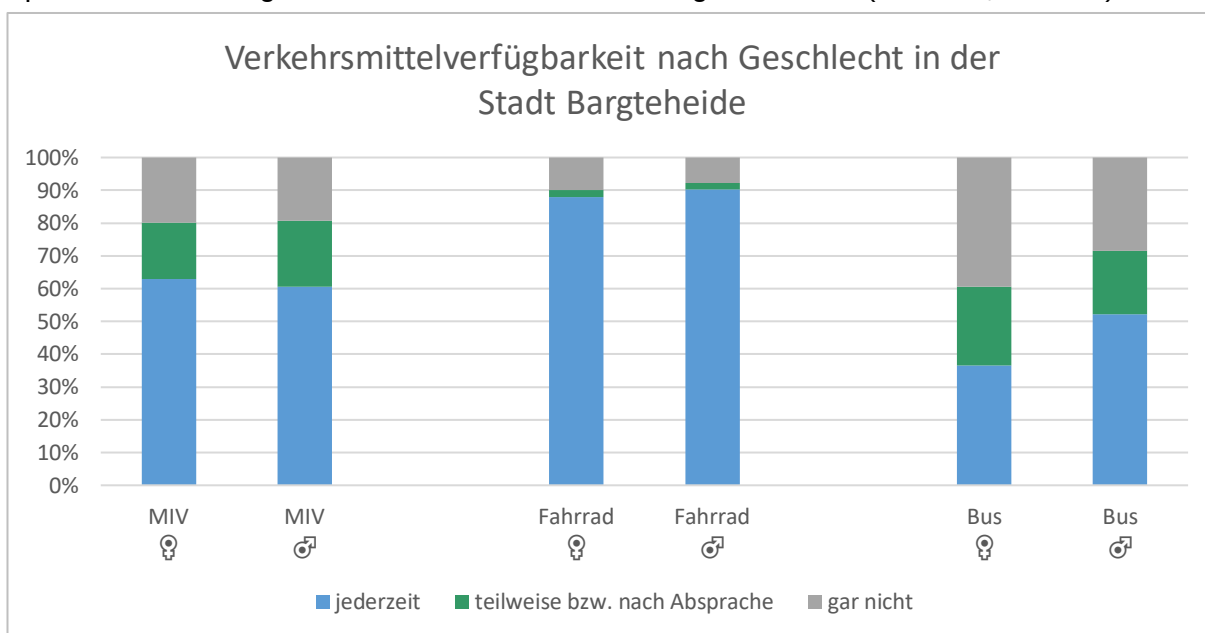


Abbildung 5-2 Verkehrsmittelverfügbarkeit nach Geschlecht in Bargteheide Stadt (Quelle eigene Erhebung, n=316)

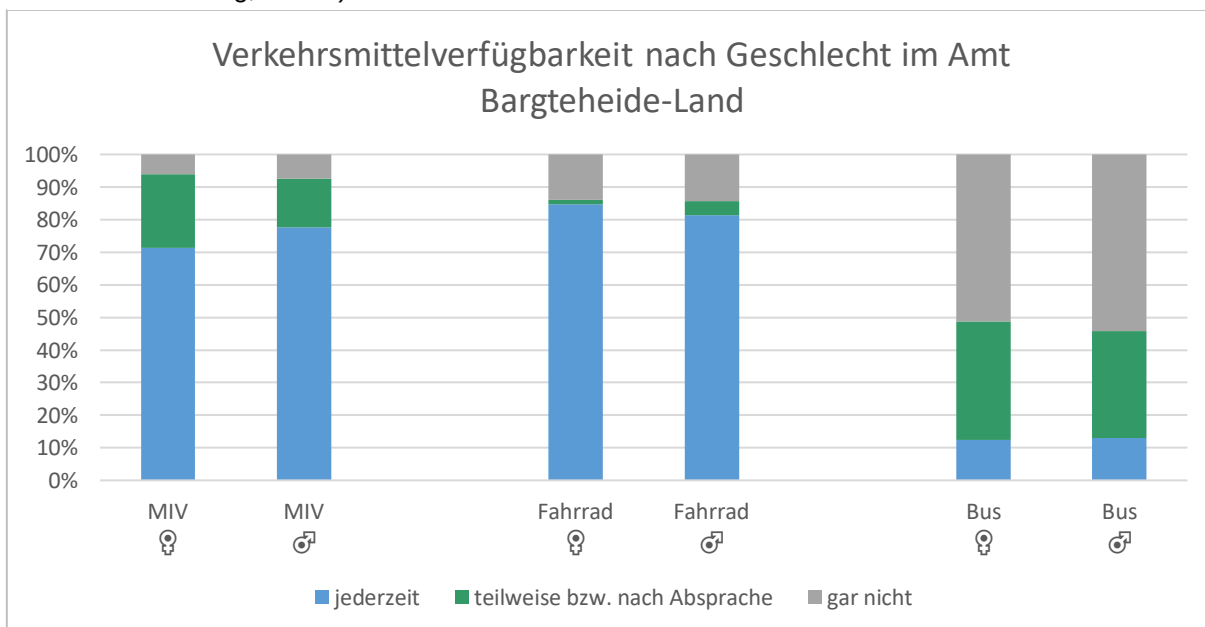


Abbildung 5-1 Verkehrsmittelverfügbarkeit nach Geschlecht im Amt Bargteheide-Land (Quelle eigene Erhebung; n=280)

Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und Raumtyp

Die Nutzung der Verkehrsmittel wurde an einem selbst gewählten Stichtag in Wegeprotokollen erfragt. Im Amtsgebiet Bargteheide-Land überwog die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und lag damit deutlich über den Modal Split⁴ in den bundesweiten Werten der MiD 2017 (s. Abb. 1-6 im Materialband B). Für die Stadt Bargteheide wurden überdurchschnittlich viele Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß oder dem Öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt. Insgesamt wurden damit 64% der Wege nicht mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Im Amt Bargteheide-Land waren es 26% der Wege (Abb. 5-3).

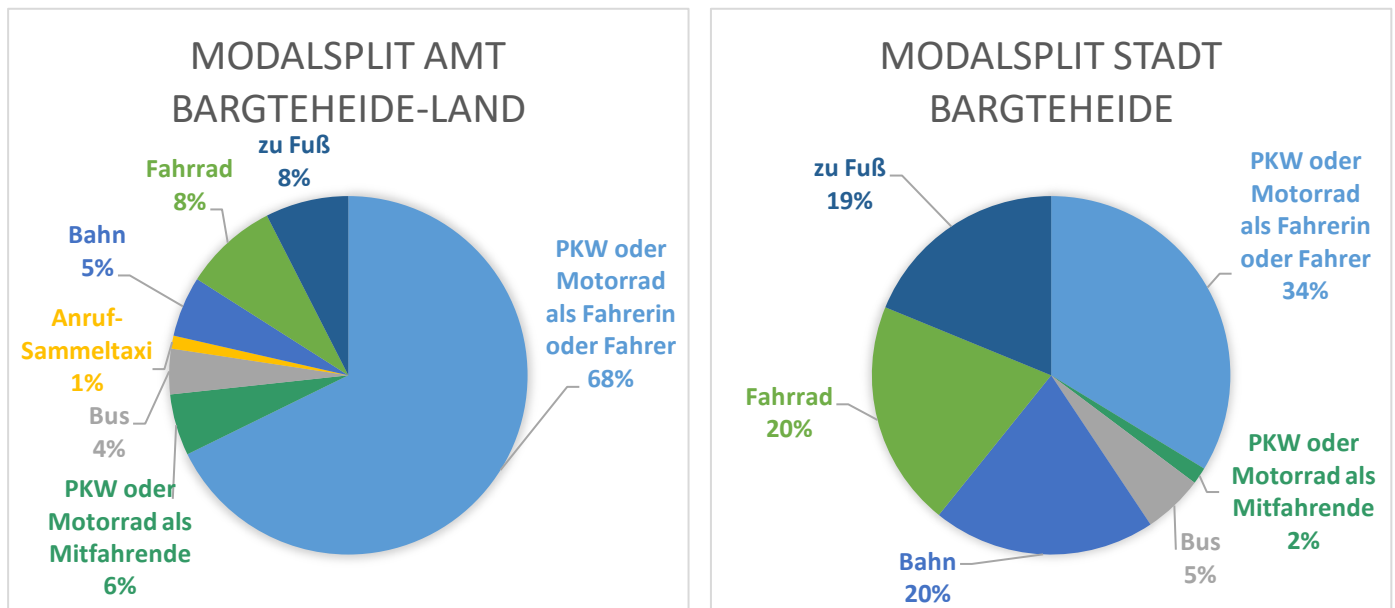


Abbildung 5-3 Modal Split am Stichtag im Amt Bargteheide-Land und in der Stadt Bargteheide (Quelle eigene Erhebung, Amt Bargteheide Land: n=354, Stadt Bargteheide: n=309)

Vergleicht man Geschlecht und Raumtyp, so zeigt sich, dass die männlichen Befragten in der Stadt Bargteheide für 32% der Wege den ÖPV⁵ nutzten. Bei den weiblichen Befragten in der Stadt waren es 21%. Die männlichen Befragten, die in der Stadt Bargteheide wohnen, legten knapp 30%, die weiblichen Befragten in der Stadt Bargteheide 37% der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurück. Diese Werte unterscheiden sich für die männlichen Befragten deutlich von den Werten, die die MiD für diesen Raumtyp errechnet hat (s. Abb. 1-8 im Materialband B). Bundesweit nutzen in diesem Raumtyp 45% der Männer den PKW.

Im Amt Bargteheide-Land nutzten den ÖPV zu 14% die männlichen Befragten und zu 11% die weiblichen Befragten. Die männlichen Befragten gaben an, auf 7,9% der Wege als Mitfahrer den PKW genutzt zu haben (4,5% der Wege der befragten Frauen). Auch hier liegen für die

⁴ Modal Split stellt die Verteilung des Verkehrsaufkommens mit den verschiedenen Verkehrsmitteln dar. Im Modal Split werden so die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an den gesamt zurückgelegten Kilometern oder den pro Tag unternommenen Wegen verdeutlicht.

⁵ ÖPV ist der ÖPNV einschließlich des Bahnverkehrs und des Anrufsammeltaxis

Bericht

Pilotregion die Mitfahrwerte damit deutlich unter den bundesweiten Werten in diesem Raumtyp mit 10% bei den Männern und 18% bei den Frauen (s. Abb.1-7 im Materialband B).

Die Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht wird in der Abb. 1-11 im Materialband B dargestellt. Hier ist sind deutliche Unterschiede in der Nutzung des PKWs bei den älteren Menschen ab 60 zu sehen. Da für diese Altersgruppe nur wenige Auswertungen der Wegeketten möglich waren, muss hier auf die bundesweiten Daten zurückgegriffen werden. Die deutliche Tendenz, dass die Seniorinnen weniger selbst PKWs fahren, lässt sich nur bedingt auf die Pilotregion übertragen (s. Kapitel 5.2.3 und Abb. 1-10 im Materialband B).

In der Auswertung zeigte sich, dass Erwerbstätige mit mehr als 20 Stunden in der Woche und Personen in Schule und Ausbildung einen deutlich höheren Anteil an Bahnnutzung haben. Dies lässt sich vermutlich durch die Lage der Pilotregion im Einzugsbereich von Hamburg erklären.

Ebenso zeigte sich bei einer Auswertung nach dem ökonomischen Status, dass im Gegensatz zur bundesweiten Auswertung der MiD in der Pilotregion die Personen in Haushalten mit hohem ökonomischen Status deutlich weniger Wege am Erhebungstag mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt haben als Personen in Haushalten mit einem geringeren ökonomischen Status.

Nach der realen Nutzung der Verkehrsmittel am Stichtag der Erhebung gefragt, zeigte sich bei den befragten Frauen einen deutlich höheren Anteil der Verkehrsmittelnutzung als Fahrerinnen. In der Pilotregion gaben die befragten Frauen insgesamt an, auf 53% der Wege als (Selbst) Fahrende den motorisierten Individualverkehr zu nutzen. Die befragten Männer nutzten auf 43% der Wege den motorisierten Individualverkehr als (Selbst)Fahrende. Den höchsten Anteil an Wegen mit Nutzung des motorisierten Individualverkehrs gaben weibliche Befragte an, die im Amtsbereich Bargteheide-Land wohnen: 71% aller Wege wurden als (Selbst)Fahrerin zurückgelegt. Sehr hohe Anteile wiesen hier die alleinerziehenden Frauen und allgemein Frauen mit Betreuungsaufgaben auf.

Bei der Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs zeigte sich, dass mit 6% Nutzung der Busse und 18% Nutzung des Bahnverkehrs deutlich mehr männliche Befragte auf einem größeren Anteil der Wege den ÖPV nutzten als die weiblichen Befragten mit 4% Nutzung der Busse und 10% Nutzung des Bahnverkehrs (Abb. 5-4).

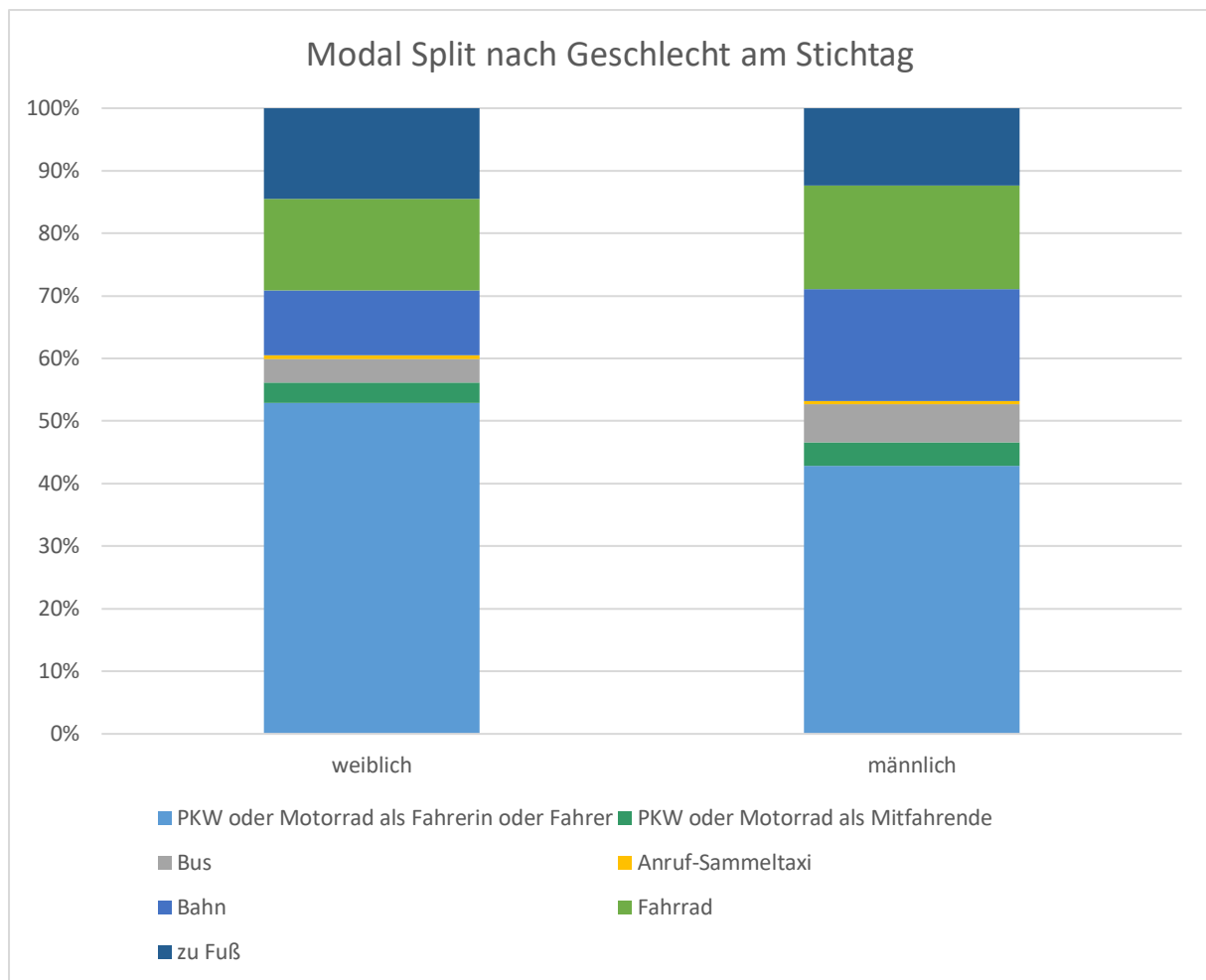


Abbildung 5-4 Modal Split nach Geschlecht am Stichtag (Quelle eigene Erhebung, n=596)

Nutzung des ÖPNV mit Betreuungsaufgaben

Bei Menschen mit Betreuungsaufgaben bestätigte sich, dass diese etwas seltener als Menschen ohne Betreuungsaufgaben den ÖPNV nutzen. So nutzen im Amt Bargteheide-Land die Menschen mit Betreuungsaufgaben zu 80% den ÖPNV selten oder nie. Bei Personen ohne Betreuungsaufgaben im Amt Bargteheide-Land waren dies 74%. In der Stadt Bargteheide war der Unterschied geringer: so gaben hier die Menschen mit Betreuungsaufgaben zu 49% und Menschen ohne Betreuungsaufgaben zu 48% der Wege selten oder nie den ÖPNV zu nutzen (Abb.5-5). Die höchste Nutzung des ÖPNVs hatten die Menschen in der Stadt Bargteheide, die angaben, nur zu 6% niemals den ÖPNV zu nutzen.

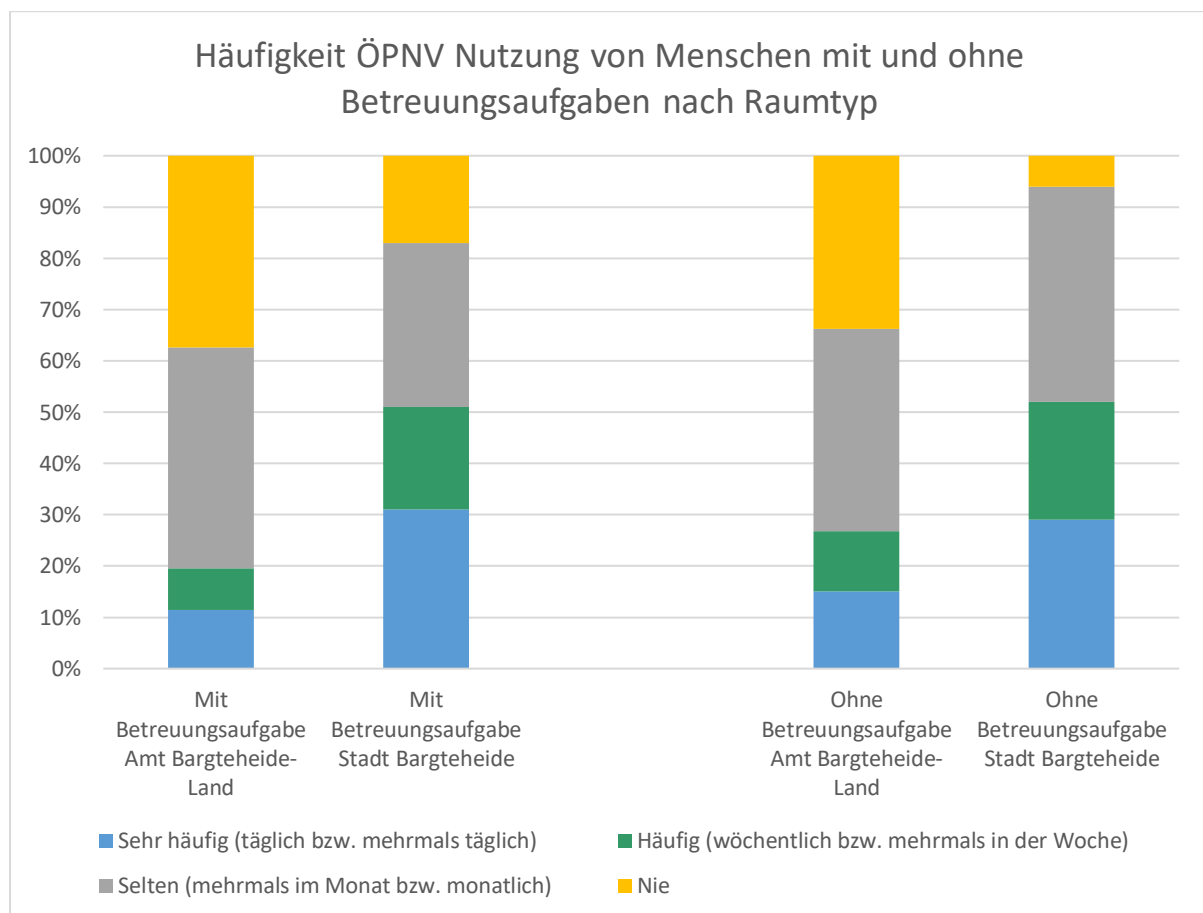


Abbildung 5-5 Häufigkeit ÖPNV Nutzung von Menschen mit und ohne Betreuungsaufgaben nach Raumtyp (Quelle eigene Erhebung, n=364)

Nutzung des ÖPNV in Abhängigkeit des ökonomischen Status

Nach den Daten der MiD nimmt die Nutzung des ÖPNV/ÖVs bei einem höheren Status ab (s. Abb. 1-12 Materialband B). Dennoch zeigte sich bei der Auswertung der Online-Befragung, dass die ÖPNV-Nutzung in der Pilotregion nur bedingt vom ökonomischen Status der Haushalte abhängt. In der Befragung wurden 12,4% der Haushalte einem niedrigen, 60,6% der Haushalte einem mittleren und 27% einem hohen sozio-ökonomischen Status⁶ zugerechnet. Der Anteil der befragten Frauen in Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status lag bei 76%. Die befragten Alleinerziehenden gaben überwiegend einen mittleren ökonomischen Status an. Bei den Befragten mit niedrigem und mittlerem ökonomischen Status zeigte sich eine etwas geringere Nutzung des ÖPNVs als bei den Befragten mit hohem ökonomischen Status. Eine Erklärung könnte in dem Anteil erwerbstätiger Menschen, die nach Hamburg pendeln, liegen (Abb.5-6).

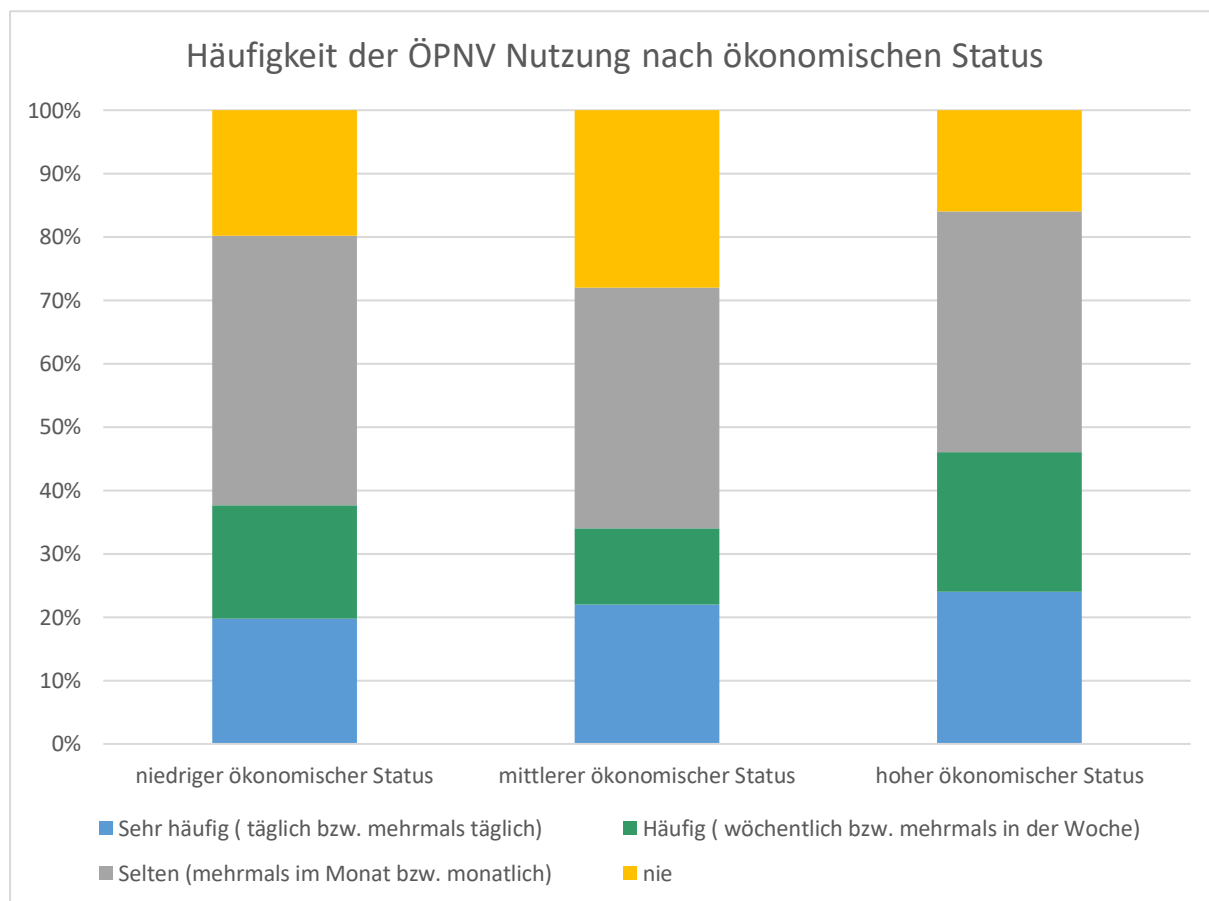


Abbildung 5-6 Häufigkeit der ÖPNV Nutzung nach ökonomischen Status (Quelle eigene Erhebung, n=401)

⁶ Der sozio-ökonomische Status wurde mit Hilfe des Nettoäquivalenzeinkommens bestimmt. Das Äquivalenzeinkommen wird aus dem Haushaltsnettoeinkommen und der gewichteten Haushaltsgröße abgeleitet (BMAS o.J.). Für eine 4-köpfige Familie mit zwei Personen unter 18 Jahren entsteht folgender Gewichtungsfaktor: $1 + 0,5 + 0,5 + 0,5 = 2,5$. Der Gewichtungsfaktor wird durch das Haushaltsnettoeinkommen dividiert, die Summe bildet das Nettoäquivalenzeinkommen. Die Werte wurden mit dem Median aller Nettoäquivalenzeinkommen, in Deutschland (2018) verglichen und den drei Kategorien zugeordnet.

5.2.2 Wünsche für einen attraktiveren und zukunftsfähigen ÖPNV

In einer weiteren Frage wurden die Wünsche und Anregungen abgefragt, um den ÖPNV attraktiver und zukunftsfähiger zu machen. Dabei unterschieden sich die Bedürfnisse für einen attraktiveren ÖPNV nur wenig zwischen den befragten Männern und Frauen. Als wichtigstes Bedürfnis über alle Altersgruppen, Raumtypen und Gendergruppen hinweg war der Wunsch nach häufigeren und besser getakteten Verbindungen festzustellen. Bei allen Befragten stand dann der Wunsch nach Zuverlässigkeit an zweiter Stelle. An dritter Stelle benannten die befragten Frauen, an vierter Stelle die befragten Männer günstigere Fahrpreise. An vierter Stelle wünschten sich die befragten Frauen und an dritter Stelle die befragten Männer mehr Angebote in den Abend- und Nachtzeiten. Der Wunsch nach Sicherheit war bei beiden Gruppen eher nachrangig an achter (befragte Frauen) und an neunter Stelle (befragte Männer) (Abb. 5-7). Obwohl die Bewertung dieser Frage auf den hinteren Rängen zu finden ist, zeigte sich in der begleitenden Diskussion, dass das Narrativ der ‚sicheren Wege‘ das konkrete Verkehrshandeln beeinflusst und dazu führt, dass bestimmte Wege und Ziele nicht angelaufen werden.

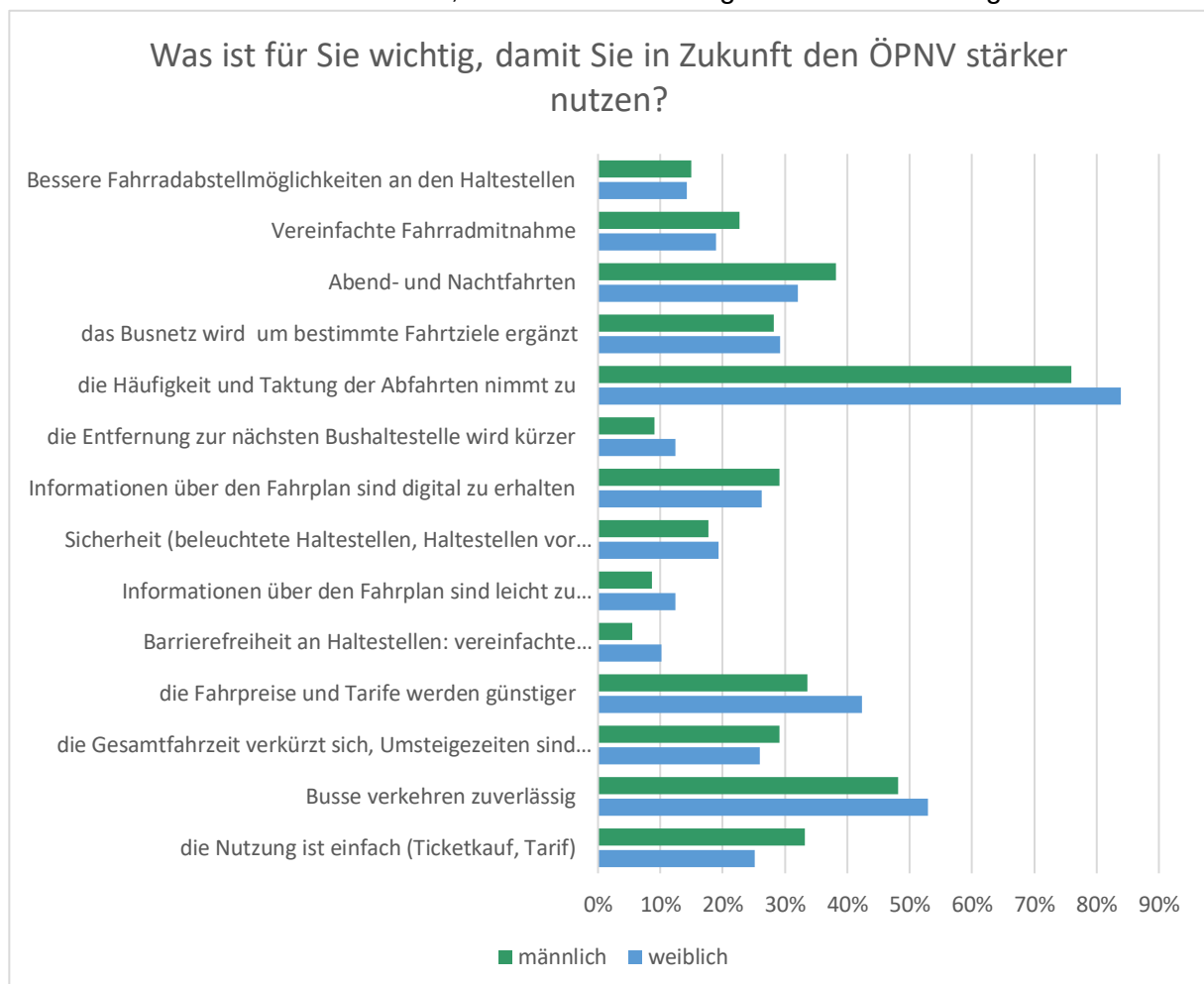


Abbildung 5-7 Attraktivitätssteigende Bedürfnisse - nach Geschlecht (Quelle eigene Erhebung, n=495)

Wertet man die Bedürfnisse noch mal nach einzelnen Zielgruppen aus, so zeigen sich einzelne Unterschiede bei ansonsten ähnlichen Ergebnissen für die wichtigsten Bedürfnisse. Bei allen Altersgruppen standen auch hier Häufigkeit und Taktung, Zuverlässigkeit, Preise, Abend- und Nachtfahrten an den ersten vier Stellen. Folgende Ergebnisse lagen über dem Durchschnitt aller Befragten: die befragten **Betreuenden** legten zudem Wert auf sichere Wege zu den Haltestellen und Zuverlässigkeit bei dem unbegleiteten Transport und Ausstieg der Kinder. Für **Alleinerziehende** war die Ergänzung des Busnetzes um bestimmte Fahrziele und die besseren Informationen an Haltestellen wichtiger als der Durchschnitt der Gesamtbefragten. Bei den **Älteren** war der Wunsch nach günstigeren Preisen und einer einfacheren Nutzung (Ticketkauf und Tarifgestaltung) häufiger als im Durchschnitt. Die **Jüngeren** (18 bis 25 Jahre) legten verstärkten Wert auf den Ausbau der Abend- und Nachtfahrten und die Preisgestaltung. Die Gruppe der **jungen Erwachsenen** (26 bis 35 Jahre) legte hingegen überdurchschnittlichen Wert auf digitale Informationen, kürzere Fahrtzeiten und mehr Sicherheit an den Haltestellen. Bei den **Mobilitätseingeschränkten** stand der Wunsch nach Barrierefreiheit an den Haltestellen nach der Taktung an zweiter Stelle. Hier wurde auch der Wunsch nach barrierefreien Wegen zu den Haltestellen betont.

Zwischen den beiden Raumtypen städtisch und eher ländlich gab es insbesondere bei der zu hohen Preisgestaltung (Stadt Bargteheide) und in der Ergänzung des Busnetzes – insbesondere zu Abend- und Nachtzeiten (Amt Bargteheide-Land) Unterschiede.

Neben dieser Frage wurde auch eine offene Frage gestellt: „**Welche weiteren konkreten Anregungen haben Sie für Bargteheide und die Gemeinden des Amtes Bargteheide-Land, um den öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern?**“ (Frage Nr.37). Die Antworten wurden codiert und anschließend qualitativ ausgewertet. Dabei fiel auf, dass die hier gegebenen Antworten wenig von denen quantitativ Ausgewerteten in Abbildung 5-7 abweichen. Gemeinsam ist, dass eine erhöhte Taktung der ausschlaggebende Faktor für einen attraktiveren ÖPNV darstellt, auch die Preise/Tarife übereinstimmend oft genannt wurden. Besonders Anmerkungen zu dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur, wie z.B. Abstellmöglichkeiten an Haltestellen wurden bei der offenen Frage deutlich öfter genannt und stehen damit an dritter Stelle. Da es keine vorgegebenen Antwortmöglichkeiten gab, kamen auch neue Bedarfe hinzu. Zwei sehr häufig genannte Bedarfe sind der Wunsch nach Fahrten am Wochenende und in den Ferien sowie konkrete Vorschläge zu bestimmten Routen. Weniger häufig wurden die Fahrgastinformation und Abend- und Nachtfahrten angesprochen. Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs wurde kaum bemängelt, die der Bahn schnitt schlechter ab. Eine detailliertere Auswertung ist in Anlage 5-2 im Materialband A zu finden. Informationen, die einzelne Haltestellen und Örtlichkeiten betreffen, wurden an die Kreisverwaltung weitergeleitet.

5.2.3 Exemplarische Auswertung von Wegeketten

Wegeketten

Ein Weg ist eine Ortsveränderung einer Person von einem Ausgangspunkt zu einem Ziel. Diese Ortsveränderung hat den Zweck, eine bestimmte Tätigkeit (Wegezzweck) auszuüben und erfolgt mit einem Verkehrsmittel und/oder durch einen Fußweg. Eine Wegekette besteht aus einzelnen Ortsveränderungen zwischen zwei Aktivitäten, die in einem bestimmten Zeitraum eine Grundstücksgrenze überschreiten (FGSV 2017). Zu unterscheiden sind sie von intermodalen Wegen, auf dem verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg verwendet werden. Die Wegeketten in der Online-Befragung wurden zu einem selbst gewählten (typischen) Referenztag erstellt. Die weiblichen Befragten haben insgesamt mit 4,2 Wegen etwas mehr Wege am Referenztag durchgeführt als die männlichen Befragten mit 3,7 Wegen. Die höchste Anzahl an Wegen an einem Tag haben die alleinerziehenden Frauen mit 5,4 Wegen und die Frauen mit Betreuungsaufgaben mit 4,9 Wegen am Stichtag angegeben. Die geringste Anzahl von Wegen wurde von den älteren Befragten (3,3 Wege bei den weiblichen Befragten, 3,2 Wege bei den männlichen Befragten) benannt. Eine rein quantitative repräsentative Auswertung der Wegeketten war aufgrund der geringen Fallzahlen nicht möglich. Die Wegeketten wurden exemplarisch nach den in Kapitel 2.1 definierten Gendergruppen ausgewertet.

Befragte mit Betreuungsaufgaben und Alleinerziehende

Von den 658 Befragten gaben 55,5% der Haushalte an, dass sie familiäre Betreuungsaufgaben übernehmen. In 33% der Haushalte leben Kinder < 12 Jahre und in 14% der Haushalte leben Kinder > 12 Jahre. Betreuungsaufgaben für ältere Personen hatten 2% der Befragten im eigenen Haushalt und 6% außerhalb des eigenen Haushaltes. Insgesamt konnten innerhalb dieser Gruppe für 110 weibliche Befragte und 45 männliche Befragte Wegeketten ausgewertet werden. Die Wegeanzahl lag bei 4,9 Wegen bei den weiblichen Befragten und 4,2 bei den männlichen Befragten. Bei der Verkehrsmittelnutzung haben die weiblichen Befragten mit Betreuungsaufgaben deutlich weniger ÖPNV-Nutzung angegeben (Abb. 5-8 und 5-9). Der Anteil der Bring- und Holwege sowie der Begleitung lag bei den männlichen Befragten mit Betreuungsaufgaben bei 21 % und bei den weiblichen Befragten bei 34%. Zusammen mit dem Wegezzweck „Aufsuchen einer Dienstleistung“ sind damit rund 36% der Wege der männlich Befragten mit Betreuungsaufgaben und 46% der Wege der weiblichen Befragten dem Bereich der Care Work zuzurechnen. Die hier ermittelten Werte liegen leicht über den Werten der Wege für Care Work, die in der MiD bei 42 % für die weiblichen Befragten und 33% der weiblichen Befragten liegen (s. Anlage 5-2 Abb. 5-2 und 5-3 im Materialband A und Abb. 1-15 im Materialband B).

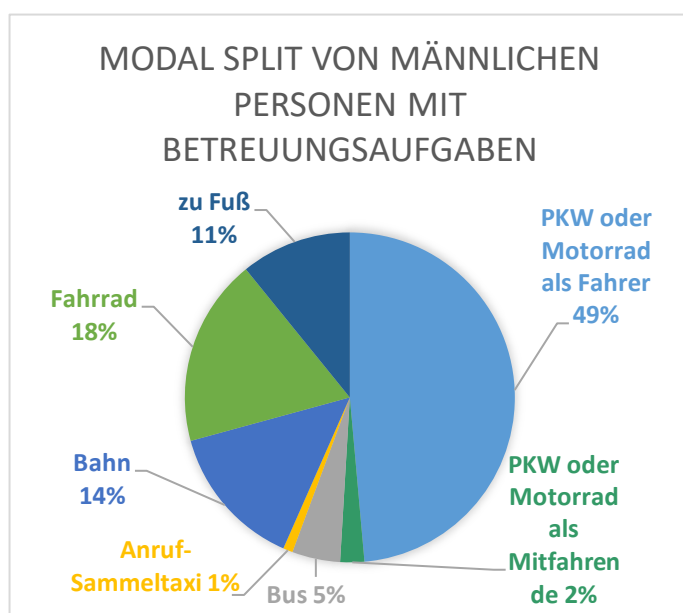


Abbildung 5-8 Modal Split am Stichtag von männlichen Personen mit Betreuungsaufgaben (Quelle eigene Erhebung, n=45)

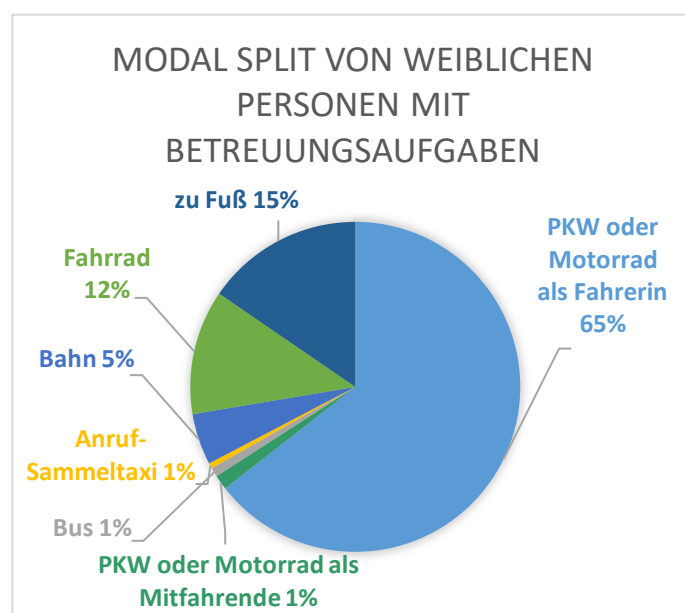


Abbildung 5-9 Modal Split am Stichtag von weiblichen Personen mit Betreuungsaufgaben (Quelle eigene Erhebung, n=110)

Zudem konnten Wegeketten von 18 teilzeitbeschäftigten Befragten mit Betreuungsaufgaben ausgewertet werden. Diese Befragten waren alle weiblich. Die Anzahl der angegebenen Wege lag hier bei 4,3. Bei diesen Wegeketten war eine höhere Fahrradnutzung (21% der Wege) zu verzeichnen (Abb. 5-10). Eine Nutzung der Busse wurde auf keinem Weg angegeben. Die Teilzeitbeschäftigten hatten insgesamt den Wegezweck Bring- und Holwege und Begleitung für 36% der Wege angegeben.

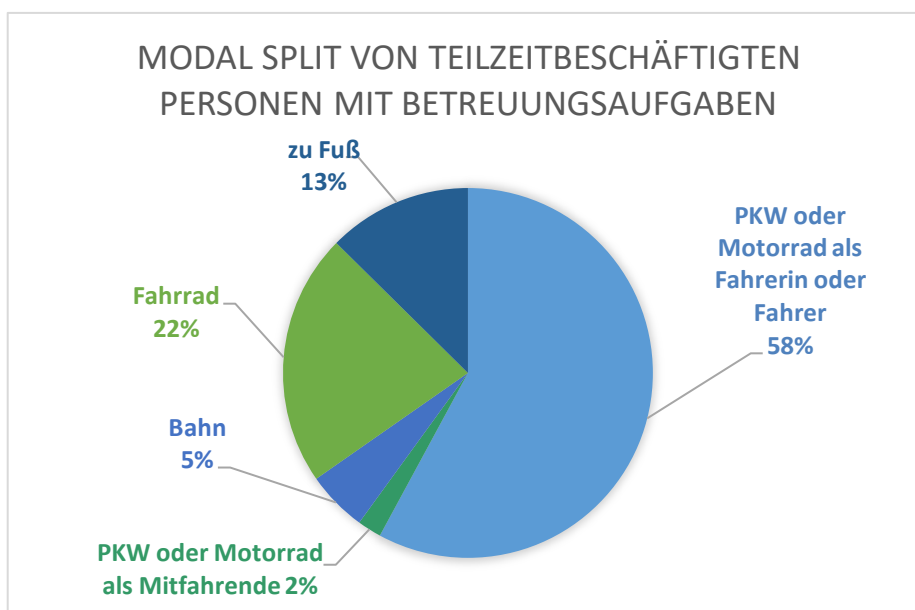


Abbildung 5-10 Modal Split am Stichtag von teilzeitbeschäftigten Personen mit Betreuungsaufgaben (Quelle eigene Erhebung, n=18)

Bericht

Zusammen mit dem Wegezweck Aufsuchen einer Dienstleistung sind damit rund 45% der Wege dem Bereich der Care Work zuzurechnen (s. Anlage 5-2 im Materialband A).

Für die Auswertung der Wegeketten **Alleinerziehender** standen nur 14 Wegeketten von weiblichen Antwortenden und zwei Wegeketten von männlichen Antwortenden zur Verfügung. Bei den alleinerziehenden Frauen sind mehr Wege (5,4) als bei den Frauen mit Betreuungsaufgaben insgesamt festzustellen. Überwiegend sind die befragten (alleinerziehenden) Haushalte einem mittleren ökonomischen Status zuzurechnen. Die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs als Selbstfahrerin ist mit 67% der Wege über alle Haushalte mit Betreuungsaufgaben am höchsten. Die alleinerziehenden Frauen gaben aber auch an, auf 17% der Wege mit dem Fahrrad unterwegs gewesen zu sein. Die Wegezwecke Bring- und Holwege und Begleitung lagen mit 31% der Wege leicht unter dem der betreuenden Frauen insgesamt. Zusammen mit dem Wegezweck Aufsuchen einer Dienstleistung sind damit rund 31% der Wege dem Bereich der Care Work zuzurechnen.

Befragte in schwierigen ökonomischen Situationen

Für die Befragten, die nach eigenen Angaben über ein geringes Haushaltseinkommen verfügen, liegen 67 Wegeketten zur Auswertung vor. 76% der Befragten mit niedrigem ökonomischen Status waren weiblich. In 75% der Haushalte leben Kinder unter 18 Jahren. Die Befragten dieser Gruppe nutzten unterdurchschnittlich zu 40,6% den motorisierten Individualverkehr als (Selbst)Fahrende. Die Nutzung der Bahn war leicht überdurchschnittlich (15,7%). Es wurden deutlich mehr Wege als Fußwege absolviert (21,2%). Bei den Wegezwecken dominierten die Wege zur Arbeit und Ausbildung. Bring- und Holwege hatten geringere Anteile.

Ältere Personen

Etwa 9% der Befragten (58 Personen) gaben an, älter als 67 Jahre zu sein. Da nur sieben Befragte älter als 80 Jahre waren, wurden sie mit der Gruppe älter als 67 Jahre zusammengefasst. Aus dieser Altersgruppe konnten jeweils 22 Wegeketten für männliche und für weibliche Befragte ausgewertet werden. 91% der männlichen und 85% der weiblichen Personen sind verheiratet. 85 % der befragten Frauen und 87% der befragten Männer leben in 2-Personen-Haushalten. 22% der Antwortenden bezeichnen sich als mobilitätseingeschränkt. Von den Antwortenden werden in 17% der Haushalte Personen betreut. In 10,3% der Haushalte sind dies Kinder jünger als 18 Jahre. 7% der Haushalte betreuen pflegebedürftige Personen innerhalb und außerhalb des eigenen Haushaltes. Die Anzahl der angegebenen Wege war mit 3,2 (männliche Befragte) und 3,3 (weibliche Befragte) ähnlich. Größere Unterschiede ergaben sich in der Verkehrsmittelwahl. Die männlichen Befragten nutzten deutlich häufiger das Fahrrad (33,8% der Wege), während die weiblichen Befragten auf ihren Wegen häufiger zu Fuß gingen (17%) und Bahn (13,4%) und Busse (13,4%) nutzten (Abb. 5-11 und 5-12). Die älteren männlichen Befragten nutzen am wenigsten unter allen Befragten den Bus (3%). Der Anteil der Wege, die als (Selbst)Fahrende zurückgelegt wurden, lag bei den befragten Frauen bei 31,7% und bei den befragten Männern bei 40,8%. Außerdem sind Unterschiede in dem Wegezweck

zu erkennen: weibliche Befragte suchten häufiger Dienstleistungen auf, die männlichen Befragten gaben mehr Bring- und Holwege sowie Begleitungen anderer Personen an (s. Anlage 5-2 im Materialband A, Abb. 5-4 und 5-5).

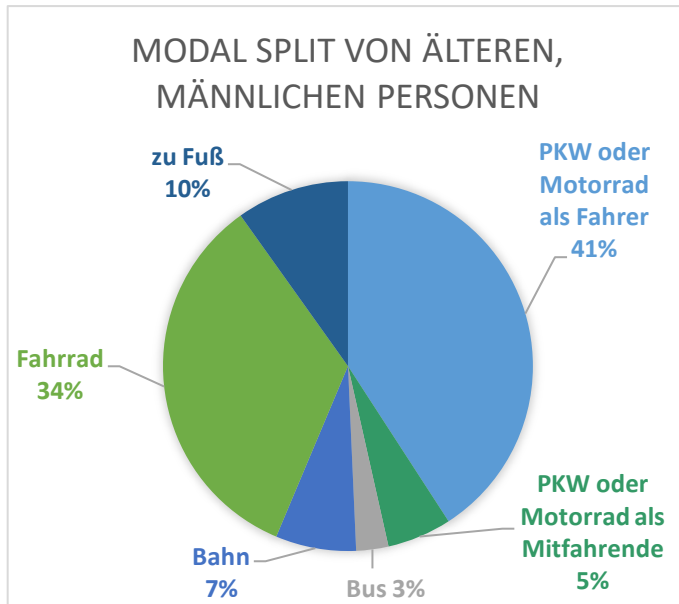


Abbildung 5-11 Modal Split am Stichtag von älteren, männlichen Personen (Quelle eigene Erhebung, n=22)

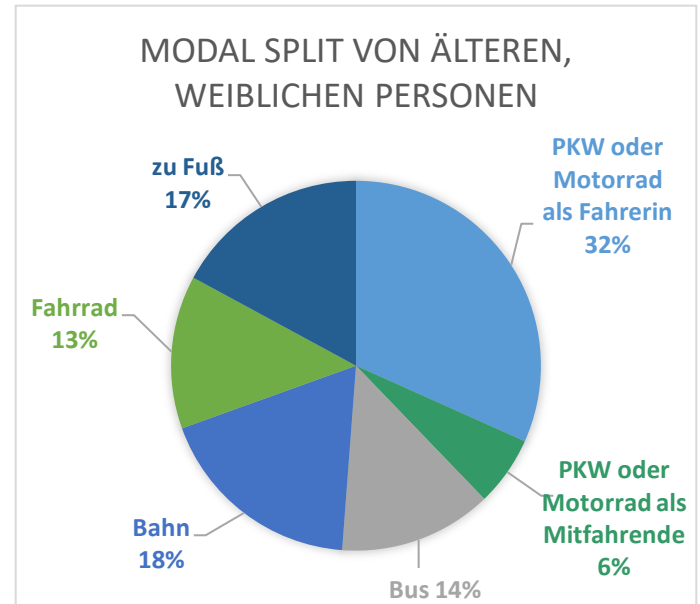


Abbildung 5-12 Modal Split am Stichtag von älteren, weiblichen Personen (Quelle eigene Erhebung, n=22)

Befragte mit Mobilitätseinschränkungen

Bei den 33 Befragten mit Mobilitätseinschränkungen antworteten 39%, dass sie keine Möglichkeit hatten, am Stichtag über ein Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs zu verfügen. Aufgrund der geringen Fallzahlen (21 Antworten) war keine weitere Differenzierung möglich. Ebenso gaben 52 % an, am Stichtag keine Möglichkeit gehabt zu haben, einen Bus zu benutzen. Der Wunsch nach mehr Barrierefreiheit stand bei den Befragten mit Mobilitätseinschränkungen an zweiter Stelle nach dem Wunsch nach einer besseren Taktung des ÖPNV.

Bei den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen war die Anzahl der angegebenen Wege geringer. Der Anteil der Wege, die als (Selbst)Fahrende zurückgelegt wurden, lag bei rund 24%. Das war der geringste Anteil bei allen Befragten. Der Anteil der Wege als Mitfahrende liegt bei ca. 21%. Auf 18% der Wege wurde der Bus, auf 17% die Bahn genutzt. 16% der Wege wurden zu Fuß erledigt. Die Nutzung des Anruf-Sammeltaxis wurde für 4,5% der Wege angegeben.

5.2.4 Kernaussagen der Auswertung der Online-Erhebung

Die Online-Erhebung gab einen guten Überblick über das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse in der Pilotregion. Auch im Vergleich mit den auf Raumtypen ausgerichteten Erkenntnissen der MiD (s. Materialband B Auswertung MiD) zeigte sich in den abweichenden Erhebungsergebnissen, dass eine spezifische Erhebung von Rahmenbedingungen der Mobilität notwendig ist, um siedlungsstrukturelle und sozio-ökonomische Spezifika abzubilden und so die Rahmenbedingungen für die Mobilität insbesondere der Gendergruppen zu erfassen.

- Im ländlichen geprägten Teil der Pilotregion **verfügen** die befragten Frauen jederzeit weniger, insgesamt mit der Einschränkung ‚nach Absprache‘ aber **häufiger über einen PKW** als die befragten Männer.
- Die Anzahl der Wege, die Frauen an dem Stichtag durchgeführt haben, lag mit 4,2 Wegen über der Anzahl der Männer mit 3,7 Wegen. Die höchste Anzahl an Wegen an einem Tag haben die **alleinerziehenden Frauen mit 5,4 Wegen** und die **Frauen mit Betreuungsaufgaben mit 4,9 Wegen** am Stichtag angegeben. Die geringste Anzahl von Wegen wurde von den älteren Befragten (3,3 Wege bei den weiblichen Befragten, 3,2 Wege bei den männlichen Befragten) benannt.
- Mit 6% Nutzung der Busse und mit 18% Nutzung des Bahnverkehrs nutzten deutlich mehr männliche Befragte auf ihren Wegen den ÖPV als die weiblichen Befragten mit 4 % Nutzung der Busse und 10% Nutzung des Bahnverkehrs. Dies lässt auf einen hohen Anteil Berufspendler nach Hamburg schließen.
- Den höchsten Anteil an Wegen mit **Nutzung des motorisierten Individualverkehrs** gaben weibliche Befragte an, die im Amtsbereich Bargteheide-Land wohnen: 71% aller Wege wurden als (Selbst)Fahrerin zurückgelegt. Sehr hohe Anteile wiesen hier auch die alleinerziehenden Frauen und die Frauen mit Betreuungsaufgaben auf.
- Bei Personen mit Betreuungsaufgaben ist zudem ein deutlich höherer Anteil zu bemerken, der angegeben hat, **nie mit dem ÖPNV** zu fahren. Betrachtet man die Antworten zusätzlich unter dem Aspekt städtisch und ländlich, so verstärkt sich diese Tendenz.
- Bei den Wegeketten der **teilzeitbeschäftigten Betreuenden** war eine höhere Fahrradnutzung (21% der Wege), aber keine Busnutzung zu verzeichnen.
- Der Anteil der Bring- und Holwege sowie der Begleitung lag bei den männlichen Befragten mit Betreuungsaufgaben bei 21 %, bei den weiblichen Befragten bei 34%. Zusammen mit dem Wegezweck „Aufsuchen einer Dienstleistung“ sind damit rund **36% der Wege der männlich Befragten mit Betreuungsaufgaben und 46% der Wege der weiblichen Befragten dem Bereich der Care Work** zuzurechnen.
- Bei den befragten **Älteren** nutzen die männlichen Befragten auf 34% der Wegen häufiger das Fahrrad, während die weiblichen Befragten auf ihren Wegen häufiger zu Fuß gingen. Die älteren männlichen Befragten hatten mit 3% aller Wege einen sehr geringen Anteil an Busnutzung. Unterschiede gab es in den Wegezwecken: weibliche Befragte suchten häufiger Dienstleistungen auf, während männliche Befragten mehr Bring- und Holwege sowie Begleitungen anderer Personen angegeben haben.

- Die ÖPV-Nutzung hängt in der Pilotregion nur bedingt vom **ökonomischen Status** der Haushalte ab. Bei den Befragten mit niedrigem und mittlerem ökonomischen Status zeigte sich eine etwas geringere Nutzung des ÖPVs als bei den Befragten mit hohem ökonomischen Status. Eine Erklärung könnte ebenfalls in dem Anteil erwerbstätiger Menschen, die nach Hamburg pendeln, liegen.
- Bei der Befragung nach **Wünschen und Anregungen** für einen attraktiven und zukunftsfähigen ÖPNV unterschieden sich die Antworten nur wenig zwischen den befragten Männern und Frauen. Als wichtigstes Bedürfnis über alle Altersgruppen, Raumtypen und Gendergruppen hinweg war der Wunsch nach häufigeren und besser getakteten Verbindungen festzustellen. Bei allen Befragten stand dann der Wunsch nach Zuverlässigkeit an zweiter Stelle.
- An vierter Stelle wünschten sich die befragten Frauen und an dritter Stelle die befragten Männer mehr Angebote in den Abend- und Nachtzeiten. Der Wunsch nach Sicherheit war bei beiden Gruppen eher nachrangig an achter (befragte Frauen) und an neunter Stelle (befragte Männer).
- Es gab 148 konkrete Vorschläge für Ergänzungen für ÖPNV-Routen bei den offenen Antworten.
- 71-mal wurde eine bessere Fahrradinfrastruktur bei der Fahrradbindung der Haltestellen, den Fahrradmitnahme- und Fahrradabstellmöglichkeiten vorgeschlagen
- Zwischen den beiden Raumtypen städtisch und eher ländlich gab es insbesondere bei der hohen Preisgestaltung (Stadt Bargteheide) und in der Ergänzung des Busnetzes – insbesondere zu Abend- und Nachtzeiten (Amt Bargteheide-Land) Unterschiede.
- Die befragten **Personen mit Betreuungsaufgaben** legten zudem Wert auf sichere Wege zu den Haltestellen und Zuverlässigkeit bei dem unbegleiteten Transport und Ausstieg der Kinder.
- Für **Alleinerziehende** war die Ergänzung des Busnetzes um bestimmte Fahrziele und die besseren Informationen an Haltestellen wichtiger als der Durchschnitt der Gesamtbefragten.
- Bei den **Älteren** war der Wunsch nach günstigeren Preisen und einer einfacheren Nutzung (Ticketkauf und Tarifgestaltung) häufiger als im Durchschnitt.
- Die **Jüngeren** (18 bis 25 Jahre) legten verstärkten Wert auf den Ausbau der Abend- und Nachtfahrten und die Preisgestaltung.
- Die Gruppe der **jungen Erwachsenen** und **Erwachsenen in der Familienbildungsphase** (26 bis 35 Jahre) legte hingegen überdurchschnittlichen Wert auf digitale Informationen, kürzere Fahrtzeiten und mehr Sicherheit an den Haltestellen.
- Bei den **Mobilitätseingeschränkten** stand der Wunsch nach Barrierefreiheit an den Haltestellen nach der Taktung an zweiter Stelle. Hier wurde auch der Wunsch nach barrierefreien Zuwegen zu den Haltestellen betont. Die Mobilitätseingeschränkten gaben auch den höchsten Anteil an Nutzung des Anruf-Sammeltaxis an.

5.3 Auswertung der Gespräche mit Expert*innen

Es fanden ca. einstündige telefonische Expert*inneninterviews anhand eines vorab versandten Interviewleitfadens statt. Kontaktiert wurden Personen, die als Expert*in stellvertretend für die jeweilige Nutzungsgruppe stehen. Die Fragen zielten auf Mobilitätsanforderungen und Mobilitätsbedürfnissen mit Bezug zum ÖPNV ab. Kontaktiert wurde der Kinder- und Jugendbeirat von Bargteheide (für Kinder und Jugendliche), der Behindertenbeauftragte des Kreises Stormarn (für Mobilitätseingeschränkte), der Verein „Bunte Vielfalt Bargteheide Stadt und Land“ e.V. (für Geflüchtete und Asylsuchende), der Deutsche Kinderschutzbund (für Alleinerziehende) sowie der Sozialverband SoVD Stormarn (für Geringverdienende Frauen) (Tab. 5-2).

Die Interviewteilnehmer*innen erhielten zur Vorbereitung einen Interviewleitfaden mit konkreten Fragestellungen zu verschiedenen Themenkomplexen wie: eigenständige Mobilität, Erreichbarkeit, Probleme im Mobilitätsalltag, Sicherheitsempfinden, Bewertung des ÖPNV-Angebotes, konkrete Verbesserungsvorschläge.

Nutzungsgruppe	Expert*in (Kontakt)	Thema
Kinder und Jugendliche	Kinder- und Jugendbeirat Bargteheide (JugendArbeitsTeam JAT)	- Eigenständige Mobilität - Elternchauffierdienste - Bewertung ÖPNV-Angebot - Konkrete Verbesserungsvorschläge (ÖPNV)
Mobilitätseingeschränkte	Behindertenbeauftragter Kreis Stormarn	- Eigenständige Mobilität (ohne Auto) - Sicherheitsempfindung - Barrierefreiheit/ Barrierefreie Wegeketten - Bewertung ÖPNV-Angebot - Konkrete Verbesserungsvorschläge (ÖPNV)
Geflüchtete/ Asylsuchende	„Bunte Vielfalt Bargteheide Stadt und Land“ e.V.	- Bewertung ÖPNV-Angebot - Konkrete Verbesserungsvorschläge (ÖPNV)
Alleinerziehende	Deutscher Kinderschutzbund DKSB Stormarn „Blauer Elefant“	- Probleme im Mobilitätsalltag/ Wegeketten - Bewertung ÖPNV-Angebot - Konkrete Verbesserungsvorschläge (ÖPNV)
Geringverdienende Frauen	SoVD Sozialverband Stormarn	- Probleme im Mobilitätsalltag/ Wegeketten - Bewertung ÖPNV-Angebot - Konkrete Verbesserungsvorschläge (ÖPNV)

Tabelle 5-2 Nutzungsgruppe, Expert*in und zu vertiefende Themen (Quelle eigene Darstellung)

Das Interview mit dem SoVD Sozialverband Stormarn (Gruppe Geringverdienende Frauen) konnte nach deren eigener Einschätzung bzgl. mangelnder Kenntnis zu der Thematik nicht durchgeführt werden. Mobilität sei ein Thema, das in den Beratungsgesprächen keine Rolle spiele.

Die Durchführung der vier Expert*inneninterviews hat gezeigt, dass im persönlichen Gespräch anhand der differenzierten Fragestellungen und vor dem Hintergrund der Kenntnis der örtlichen Situation der Interviewpartner*innen aufschlussreiche Antworten gegeben werden konnten, die das Bild zur Situation im ÖPNV in der Pilotregion insgesamt abrundeten⁷.

Nachstehend sind die wesentlichen Ergebnisse zusammenfassend dargestellt. Die Protokolle der vier Expert*inneninterviews mit den detaillierten Ausführungen zu den einzelnen Fragen, auch mit Ortsangaben und Linienbezug, sind in Anlage 5-5 im Materialband A hinterlegt.

Situation und Bewertung des ÖPNV

Die Situation im ÖPNV wird in der Stadt Bargteheide als zufriedenstellend und gut, im Amt Bargteheide-Land jedoch als unzureichend und nicht zufrieden stellend bewertet. Alle Interviewpartner*innen bemängelten im Amt Bargteheide-Land die schlechte ÖPNV-Anbindung vor allem für jene Orte, die nicht durch die DB und die Linie 8110 (Ahrensburg – Bad Oldesloe im 1h-Takt bzw. 30 min.-Takt) angebunden sind. Der Schulbusverkehr, in der Regel nur vormittags und in der schulfreien Zeit gar nicht, reiche nicht aus, um die Alltagswege vollständig, ganztägig und in angemessener Taktung verlässlich zu bewältigen. Diese Aussage betrifft alle Personengruppen: Kinder, die es in den Ferien in das Freibad zieht, Eltern, die in den Abendstunden eine Veranstaltung besuchen möchten (insbesondere für Alleinerziehende ein Problem), Bewohner*innen von Flüchtlingsunterkünften (z.B. Hammoor), die für ihre Versorgung mit Lebensmitteln einkaufen müssen bzw. Integrationskurse besuchen. Thematisiert werden in diesem Zusammenhang auch die vergleichsweise hohen Kosten für den ÖPNV.

Die Einschätzung deckt sich auch mit den Antworten der Online-Beteiligung zur Frage nach Wünschen für einen attraktiveren ÖPNV (s. Abb. 5-7).

Die Bewertung nach Nutzungsgruppen zeigt folgendes Bild: Kinder und Jugendliche im Amt Bargteheide können über ein Schüler*innenticket verfügen, nicht aber die Kinder und Jugendlichen, die in der Stadt Bargteheide wohnen. So bestehen für die Jugendlichen in der Stadt und auf dem Land nicht die gleichen Möglichkeiten, vor allem in den Abendstunden mit dem ÖPNV unterwegs zu sein. Dies führt zu vermehrten Elternchauffierdiensten.

Nicht alle Bushaltestellen im Amt Bargteheide-Land sind technisch auf dem neuesten Stand und behindertengerecht umgebaut. Aufklärungsarbeit in der Öffentlichkeit ist das wichtigste Instrument, um im Sinne der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Verbesserungen zu bewirken – auch wenn sie laut Aussage des Behindertenbeauftragten aktuell Aufmerksamkeit erhalten. In überlasteten Bussen und Zügen sind Platzmangel und fehlende Aufstellflächen

⁷ Es wurde darauf hingewiesen, die Fragen jeweils für die Stadt Bargteheide und das Amt Bargteheide Land anzugeben bzw. bei der Beantwortung der Fragen eine Differenzierung nach Geschlecht vorzunehmen.

vor allem für ältere Menschen (Rollator), Mobilitätseingeschränkte (Rollstuhl) oder Alleinerziehende (Kinderwagen) ein Problem.

Kinder und Jugendliche und auch die Gruppe der Geflüchteten können ihre ÖV-Fahrten gut und eigenständig organisieren und koordinieren (per App, Kinder ab der 5. Klasse verfügen in der Regel über ein Handy, ebenfalls die Geflüchteten). Probleme gibt es eher bei den Senior*innen. Schulungen von Senior*innen finden nur durch den HVV⁸ statt. Eigenständig unterwegs im ÖPNV sind eher die Kinder/ Jugendlichen aus dem Amt Bargteheide-Land. Ein Grund dafür könnte das hier kostenfreie Schüler*innenticket sein. Benachteiligt sind besonders die Kinder/ Jugendlichen in den Randbereichen der Stadt Bargteheide (eher ländlich).

Die AST-Verkehre haben nach Einschätzung der Expert*innen für alle Nutzungsgruppen eher keine Bedeutung, für die eigene Mobilität der Gesprächspartner*innen werden sie als nicht relevant eingeschätzt. Aus Sicht der Mobilitätseingeschränkten wird der AST-Verkehr mit Pkws gegenüber dem in Kleinbussen (Rollstuhlfahrende können diese nicht benutzen) bevorzugt.

Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen

Insgesamt konnten für die Interviewpartner*innen keine nennenswerten Unterschiede zwischen Männern und Frauen (bzw. zwischen Mädchen und Jungen) im Mobilitätsverhalten festgestellt werden.

Zu einzelnen Fragestellungen konnten Unterschiede innerhalb der Nutzungsgruppen genannt werden. So ist das Sicherheitsbedürfnis der Eltern gegenüber ihren Töchtern möglicherweise größer („Wenn ein 14-jähriges Mädchen abends allein zur Haltestelle geht, gucken die Eltern anders hin“ (Kinder und Jugendbeirat Bargteheide; s. Anlage 5-5 im Materialband A)). Mobilitätseingeschränkte bzw. behinderte Frauen sind in Bezug auf die Inanspruchnahme wegen ihrer Einschränkung/ Behinderung erforderliche Hilfestellungen selbständiger als Männer. Bei der Gruppe der Geflüchteten ist es eher so, dass die Männer aktiver sind und den ÖPNV stärker nutzen als Frauen, die vornehmlich die Kinder betreuen und eher mit der Familie und in Begleitung der Männer und der Kinder unterwegs sind. Jüngere Frauen dagegen, unverheiratet und unter 30 Jahre sind selbständiger unterwegs. Alleinerziehende Männer stehen eher in einem Arbeitsverhältnis als alleinerziehende Frauen. Sie sind damit finanziell bessergestellt, weniger auf den ÖPNV angewiesen und auch (auto)mobiler.

⁸ Siehe dazu das Good-Practice-Beispiel „Seniorenberatung Hamburger Verkehrsverbund HVV“ (Anlage 2-2 im Materialband).

6. Handlungskonzept

Öffentlicher Verkehr sollte das Verknüpfen von Wegen unterstützen, um Versorgungsarbeit und damit die Geschlechtergerechtigkeit zu stärken und auf die Bedürfnisse aller Bürger*innen einzugehen. Ein zielgenaueres Angebot erleichtert zudem weiteren Zielgruppen den Zugang zu öffentlichem Nahverkehr und führt so zu einer besseren Auslastung und höheren Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrsangebotes. Zu dem zielgenaueren Angebot aus Genderperspektive gehören neben einer guten Anbindung (räumlich und zeitlich) der Alltagsziele mit Genderrelevanz auch die Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten (z. B. ausreichend dimensionierte Fuß- und Radwege, qualitätsvolle Fahrradabstellanlagen an den Haltepunkten, Barrierefreie Wegeketten), die Stärkung der Bedarfsverkehre (Alternative Bedienformen, On-Demand-Verkehre) und die Gewährleistung der objektiven und subjektiven Sicherheit. Betrachtet werden sollte die gesamte Wegekette, bestehend aus zum Beispiel Zuwegung – Aufenthalt/ Warten – Fahren – Umsteigen – Fahren – Zuwegung.

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung, die Expert*innengespräche, die Auswertung der MID und weitere bundesweite Untersuchungen belegen, dass vor allem in eher ländlich geprägten Räumen Frauen bzw. Menschen mit Betreuungsaufgaben den privaten Pkw nutzen, um ihre vielfältigen täglichen Wege „zu meistern“. Der ÖPNV spielt dabei – auch bei Alleinerziehenden oder Älteren – eine eher untergeordnete Rolle.

Wesentliche Ergebnisse in der Pilotregion:

- Die Situation im ÖPNV wird in der Stadt Bargteheide als zufriedenstellend und gut, im Amt Bargteheide-Land jedoch als unzureichend und nicht zufrieden stellend bewertet.
- Die befragten Frauen verfügen im ländlichen Teil der Pilotregion häufiger jederzeit oder nach Absprache über ein Auto als Männer und nutzen den motorisierten Individualverkehr deutlich häufiger als die befragten Männer.
- Alleinerziehende Frauen und Frauen mit Betreuungsaufgaben (vorwiegend im Amt Bargteheide-Land) nutzen den motorisierten Individualverkehr (privaten Pkw) (Die Busnutzung ist zu unflexibel).
- In der Befragung zeigt sich, dass 34% der Befragten im Amt Bargteheide und 6% der Befragten in der Stadt Bargteheide niemals den ÖPNV nutzen.
- Der geringste Anteil der Nutzung von öffentlichem Personennahverkehr zeigte sich bei den Befragten der Online-Beteiligung, die Betreuungsaufgaben übernehmen.
- Häufig geäußerte Wünsche für einen attraktiveren ÖPNV sind: höhere Taktfrequenz, Zuverlässigkeit der Busse, günstigere Fahrpreise – in dieser Reihenfolge
- Die Wünsche umfassen auch eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Anbindung der Haltestellen, geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen und die Fahrradmitnahme
- Die AST-Verkehre spielen bei Schüler*innen, Geflüchteten (Sprachbarrieren) keine Rolle. Sie werden schwerpunktmäßig von Menschen mit Behinderungen/ Mobilitätseinschränkungen genutzt.

Notwendig ist deshalb eine Qualitätsoffensive des ÖPNV aus Gendersicht und eine stärkere Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Gendergruppen. Zu diesen Gruppen zählen Menschen

mit Betreuungsaufgaben, Ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen, Menschen in schwierigen sozio-ökonomischen Verhältnissen wie Alleinerziehende, Geringverdienende Frauen, Geflüchtete, aber auch Kinder und Jugendliche.

Nachstehend werden konkrete Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV in der Pilotregion gegeben, die speziell diesen Personengruppen zugutekommen. Des Weiteren schließen sich Empfehlungen für die Vorgehensweise zur Überprüfung der anderen Teilregionen im Kreis Stormarn, auch mit Blick auf die Neuaufstellung des RNVP im Jahr 2021 an.

6.1 Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV aus Gendersicht in der Pilotregion

Die nachstehenden Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV aus Gendersicht basieren auf den Ergebnissen der verschiedenen Untersuchungsbausteine im Rahmen des Projektes. Die Vorschläge sind nicht nur für die Pilotregion von Bedeutung. Die Übertragbarkeit der Vorgehensweise und Methodik und wesentlicher Ergebnisse auf andere Teilregionen im Kreis Stormarn ist gegeben.

Die Priorität sollte auf Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Situation im Amt Bargteheide-Land liegen, da hier die Nutzung des ÖPNV deutlich geringer ist.

Taktfrequenz und Netzgestaltung

Die Taktfrequenz und die Verbesserung des Netzes waren die am häufigsten geäußerten Wünsche und Bedarfe – hier gilt es mit bedarfsgesteuerten, aber wirtschaftlich vertretbaren Angeboten gegenzusteuern.

Empfehlungen:

- Verbesserung der Bedienhäufigkeiten außerhalb der Schulverkehre, insbesondere in den Randzeiten abends und an den Wochenenden.
- Prüfung von notwendigen Anbindungen mit tangentialen Verbindungen bzw. weiterer Haltestellen (z. B. Flüchtlingsunterkünfte in Elmenhorst oder Delingsdorf).

Siehe dazu auch die Empfehlungen unter „Partizipation“.

Haltestellen und Zuwegung zu den Haltestellen

Haltestellen sind der Zugang zum ÖPNV. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad beeinflussen in besonderem Maße die Entscheidung, das öffentliche Verkehrsangebot zu akzeptieren und zu nutzen. Lage und Ausstattung müssen daher den Erwartungen an Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit entsprechen. Auch die Zuwegung zu den Haltestellen müssen unter diesen Gesichtspunkten mit betrachtet werden (s. dazu die Bewertungsraster, Anlage 2-1 im Materialband A). Da insbesondere in den ländlichen Gebieten der Pilotregion die Haltestellen als Übergangsstellen dienen, ist das Angebot an sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten auszubauen. Für die Schulwegsicherheit sind die Haltestellen auf die Sicherheit für Kinder hin zu überprüfen.

Bericht

Empfehlungen:

- Umsetzung und Verbesserung des Haltestellenkatasters mit Priorität im Amt Bargtheide-Land zur Qualitätsanalyse der Haltestellen,
- Kartierung der Zuwege zu den Haltestellen (Breite, Oberflächenbeschaffenheit, soziale Sicherheit etc.),
- Überprüfung der Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen,
- Erstellen einer Prioritätenliste in Zusammenarbeit mit den Kommunen, den Gleichstellungsbeauftragten und weiteren Akteur*innen (z. B. Behinderten-/Senior*innenbeiräte).

Tarifgestaltung

Die Diversifizierung der Gesellschaft wächst und damit auch die soziale Ungleichheit. Es gibt mehr Armut, speziell Altersarmut, Teilzeiterwerbstätigkeit (meist von Frauen) und Langzeitarbeitslosigkeit. Die Nutzung von Verkehrsmitteln muss für alle bezahlbar sein, um eine gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten und eine attraktive Alternative zum Pkw darzustellen.

Vergünstigungen im ÖPNV können darauf reagieren. Daraus lassen sich folgende Vorschläge ableiten:

- Einführung Sozialticket (kreisweit),
- Schüler*innenticket auch für die Schüler*innen der Stadt Bargtheide (Pilotregion),
- Kostenfreie Tage am Wochenende (kreisweit).

Weitere Empfehlung:

- Konzeption eines Pilotprojektes „Bedarfsorientierter Schüler*innenverkehr“ (s. Good Practice-Beispiel „Schülerbeförderung Stadt Olfen im Münsterland“, Anlage 2-3 im Materialband A).

Partizipation

Die Beteiligung der Bürger*innen ist Grundvoraussetzung für eine integrierte Betrachtungsweise bzw. Planung und die Erschließung des Alltagswissens. Die Beteiligung dient der Stärkung der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und der Transparenz von Planungen und Entscheidungen.

Empfehlung:

- Durchführung eines Projektes „Fahren Sie Probe“ zur Analyse des ÖPNV-Angebotes in Zusammenarbeit mit den Gleichstellungsbeauftragten (s. Good Practice-Beispiel „Garbserinnen testen das neue Busangebot für Garbsen“, Anlage 2-2 im Materialband A), evtl. mit dem Schwerpunkt Analyse AST-Verkehre.
- Initiierung eines modellhaften Projektes mit innovativen Ideen zur Überprüfung des Angebotes, um besonders für die Gruppe der Menschen mit Betreuungsaufgaben und ihren komplexen Wegekettten ein adäquates Angebot zu schaffen (s. Good Practice-Beispiel „Bedarfs- und Angebotsprüfung des ÖPNV in Ronnenburg aus Frauensicht, Anlage 2-2 im Materialband A).

ÖPNV-Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit

Was nützt das beste Angebot, wenn niemand davon weiß oder es nicht nutzen kann? Zielgruppenspezifische Kund*innenpflege und zielgruppenspezifisches Marketing sind deshalb besonders wichtig. Der HVV hält dazu eine ganze Reihe von Produkten (Schulungen, Printmedien etc.) bereit. Diese werden noch nicht umfänglich genutzt.

Die Aktivitäten des HVV- Verbundmarketing sind verstärkt in der Pilotregion einzusetzen.

Dazu gehören:

- Senior*innenberatung (s. Good Practice-Beispiel Senior*innenberatung Hamburger Verkehrsverbund (HVV), Anlage 2-2 im Materialband A). Notwendig ist dazu die Kooperation mit dem Seniorenbüro und Senioreneinrichtungen.
- Ansätze, um neue Zielgruppen unter den Senior*innen zu begeistern, den ÖPNV ausprobieren: Schnuppertickets, Kombiangebote mit Veranstaltungen, Direktmarketing.
- Schulungskurse für Schulkinder ausbauen. In einigen Schulen wird den Schüler*innen ab der 5. Klasse ein HVV-Tag in Hamburg angeboten (HVV- Ticket-Day). Hierbei geht es darum den Schüler*innen die Nutzung des ÖPNV näher zu bringen, indem sie nach einer Aufgabenstellung das Ziel mit Bus und Bahn erreichen müssen. Die Kooperation mit den Schulen sollte ausgeweitet werden.
- Anregungen und Unterstützung, Begleitverkehre zu festen Terminen, z.B. Sport, Freizeitveranstaltungen besser gemeinsam fahrend zu organisieren (App, WhatsApp Gruppen schon bei der Anmeldung initiieren)

6.2 Empfehlungen für alle Teilbereiche des Kreises Stormarn mit Genderrelevanz

Das methodische Vorgehen im Rahmen der Pilotregion kann auf andere Teilregionen im Kreis Stormarn übertragen werden. Partizipative Formate sollten integraler Bestandteil sein.

Notwendige Bausteine sind:

- Kartierung der Alltagsziele mit Genderrelevanz in der Teilregion,
- Kartierung des Liniennetzes, der Haltestellen und der Einzugsradien der Haltestellen,
- Gespräche mit Schlüsselpersonen,
- Analyse der Teilregion anhand des Bewertungsrasters „Qualitätsanalyse des ÖPNV aus Gendersicht“ s. Anlage 2-1 im Materialband A,
- Erstellen eines Handlungskonzepts zur Verbesserung der Situation (differenziert in Maßnahmen, die in der Federführung der Stadt/ des Amtes, des Kreises oder beim HVV liegen).

Zu den partizipativen Formaten zählen vor allem zielgruppenspezifische Beteiligungsangebote, um die Mobilitätsbedürfnisse dieser Personengruppen zu erfassen. Dazu gehört besonders die Beteiligung speziell von Frauen in den ländlich geprägten Räumen und Personen mit Betreuungsaufgaben, um Kenntnis über wichtige anzusteuernde Orte (Einkauf, Dienstleistung,

Betreuung, Versorgung, Freizeit) zu bekommen und diese besser zu berücksichtigen. Vorgesprochen werden dazu entsprechende Schlüsselpersonengespräche (s. dazu die entsprechenden Expert*innen-Kontakte, stellvertretend für entsprechende Nutzungsgruppen in Kap. 5.3). Die Gruppe der Jugendlichen könnte zu Testfahrten mit entsprechender Bewertung des Angebotes angesprochen werden (Methode Mystery Shopping).

Für wiederkehrende Beteiligungsthemen sollte der Kreis Stormarn entsprechende Standards entwickeln.

Die nachstehenden Empfehlungen sollten auch bei der Neuaufstellung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) Berücksichtigung finden.

Einrichten einer kontinuierlichen Fahrgästabeteiligung

Zur Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV ist es wichtig, die Interessen der Fahrgäste zu berücksichtigen. So kann ein Fahrgastbeirat Anregungen zur Verbesserung der Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV geben. Hinweise zur Beteiligung unterschiedlicher Nutzungsgruppen (speziell auch von Frauen) gibt das ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein.

Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Inter- und Multimodalität)

Bedingt durch neue Lebensstile, neue Kommunikationsmöglichkeiten und Dienstleistungen wird die Wahl des Verkehrsmittels aus Sicht der Nutzer*innen zunehmend flexibler und effizienter. Immer mehr Menschen nutzen situationsabhängig je nach Wegezweck, Strecke, Zeitpunkt, Transportbedarf und persönlichen Präferenzen unterschiedliche Verkehrsmittel im Laufe eines Tages (multimodal) oder auf einem einzigen Weg (intermodal).

Eine Verbesserung und höhere Attraktivität des ÖPNV für die Gendergruppen kann durch Erleichterung beim Wechsel von Verkehrsmitteln einschließlich einer Tarifeinheitlichkeit und den Einsatz von IT-gestützten Informationssystemen und Verbesserungen der baulichen Infrastruktur (besonders der Zu- und Abwege zu den Haltestellen) erreicht werden.

Die Verknüpfung ÖPNV und Rad verspricht Vorteile und Synergieeffekte. Das Fahrrad ermöglicht eine Individualisierung der Öffentlichen Verkehrs-Wegekette und eröffnet Verlagerungspotenziale vom MIV zur intermodalen Nutzung. Nicht erschlossene Fahrziele und Lücken in den Fahrplänen des ÖPNV können mit dem Fahrrad erreicht werden. Dadurch kann der Öffentliche Verkehr auch in der Fläche wirtschaftlicher abgewickelt werden können.

Stärkere Ausrichtung auf Bedarfsverkehre

Als wichtig wird erachtet, dass der ÖPNV flexibler auf vorhandene Bedürfnisse besonders der Frauen in den ländlichen Räumen reagiert. Dazu gehören verstärkt Bedarfsverkehre nach Fahrplan oder auf Zuruf (On-Demand), Kombinationen vom klassischen Busverkehr mit flexiblen Modulen (App, Mieträder, Mitnahmekonzepte, kombinierte Transportangebote etc.).

Überlegt werden sollte, inwieweit die AST-Verkehre für weitere Zielgruppen wie Jugendliche und Geflüchtete attraktiver werden könnten, z. B. durch eine entsprechende Kampagne.

Ausweitung des Konzeptes Gewerbebus

Der Gewerbebus (Linie 8106) verkehrt vom Bahnhof Bargteheide in das Gewerbegebiet im Südosten der Stadt und stellt eine wichtige Ergänzung im berufsbezogenen Alltagsverkehr

dar. Gerade die in den Gendergruppen überrepräsentierten Frauen wird es so ermöglicht, auch Erwerbsarbeitsplätze in an den ÖPNV nicht ausreichend angebundenen Gewerbegebieten wahrzunehmen. Der Gewerbebus in Bargteheide wird gemeinsam vom Kreis Stormarn, der Stadt Bargteheide und den Gewerbebetrieben finanziert. Dieses Modell sollte im gesamten Kreis Stormarn zur Anwendung kommen.

Stärkere Berücksichtigung des Aspektes (subjektive) Sicherheit

Sicherheit im ÖPNV wird häufig auf den Schutz vor Gewalttaten reduziert. Die Unsicherheit der Fahrgäste beginnt aber nicht erst bei befürchteten Straftaten (Überfälle etc.), sondern viel früher: bei alltäglichen „Grenzverletzungen“ wie Anstarren, Beleidigen oder Nachgehen. Das ist ernst zu nehmen. Die Sicherheit wird abends und nachts besonders von jungen Frauen und Senior*innen kritisch beurteilt. Menschen fühlen sich unsicher dort, wo es „dunkel“ und „unsauber“ ist und wo es „Fremdes“ gibt⁹. Wer sich unsicher fühlt, fährt seltener oder gar nicht. Selbst bei einer objektiv „sicheren“ Lage kann das Sicherheitsempfinden negativ sein, wenn Fahrgäste aufgrund eigener Erfahrungen oder Berichte damit rechnen, verunsichernden Situationen handlungsunfähig ausgesetzt zu sein.

Obwohl in der Online-Beteiligung der Wunsch nach Sicherheit für einen attraktiveren ÖPNV eher nachgeordnet bewertet wurde, sollte die Berücksichtigung des Aspektes (subjektive) Sicherheit nicht unterbewertet und stärker berücksichtigt werden. Die Verkehrsunternehmen sollten signalisieren, dass sie das Schutzbedürfnis von Fahrgästen ernst nehmen, z. B. durch den Ausschluss von der Beförderung von Personen, die Grenzverletzungen begangen haben. Weitere Maßnahmen können z.B. ein Verhaltenstraining für Zivilcourage und Selbstsicherheit oder auch eine Befragung von Frauen zu Orten sein, die diese Unsicherheitsgefühle verstärkt repräsentieren.

Erweiterter Begriff der Barrierefreiheit

Der Begriff der Barrierefreiheit sollte erweitert werden. Der Abbau von Barrieren sollte nicht auf physische Barrierefreiheit und Behindertengerechtigkeit beschränkt werden, sondern sich darauf ausrichten, dass möglichst alle Arten von Barrieren wahrgenommen und berücksichtigt werden. Barrieren entstehen in allen Lebenslagen durch fehlende Fähigkeiten, Möglichkeiten, Kenntnisse, Erfahrungen und Ressourcen und können unterschiedlicher Art sein (s. Arndt 2016). Der so erweiterte Begriff der Barrierefreiheit umfasst folgende Barrieren: motorisch, sensorisch, sprachlich, psychisch, emotional, intellektuell, Barrieren durch fehlendes Wissen (Kenntnis)/ Bildung, Erfahrung, baulich-räumlich (auch barrierefreie Wegeketten), wirtschaftlich-finanziell, zeitlich¹⁰.

⁹ Vgl. dazu ausführlicher die aktuelle Studie „Safe in the City – Zur gefühlten Sicherheit von Mädchen und Frauen in deutschen Städten“ (<https://material.plan-aktionsgruppen.de/produkt/studie-safe-in-the-city/>) (Zugriff am 05.12.2020).

¹⁰ Siehe dazu die Aussagen im Nahverkehrsplan der Region Hannover (Entwurf) <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/Der-Nahverkehrsplan2/Nahverkehrsplan-2020-Entwurf-M%C3%A4rz-2020> (Zugriff am 15.10.2020).

Experimente wagen

Experimente eignen sich, um Gender als qualitätssteigernden Aspekt einzubringen und zu analysieren. Aufbauend auf den Ergebnissen in der Pilotregion und den dargestellten Good-Practice-Beispielen sollten innovative Mobilitätsangebote ausprobiert werden.

Denkbar wären Formen von Mobilitätspunkten, Bedarfsverkehre, die an entsprechenden Standorten durch innovative, situationsangepasste und flexible Angebote Lust machen, den ÖPNV zu nutzen. Dazu gehören auch Mitnahmeverkehre (auch im privaten Pkw z.B. „Frauen fahren Frauen“¹¹ oder Angebote, gerade der Gruppe der Personen mit Betreuungsaufgaben die Nutzung öffentlicher Nahverkehre zu erleichtern).

Die vorgestellten Empfehlungen sind einerseits bedeutend für die Mobilitätssicherung der Gendergruppen, aber auch vor allem, um eine Änderung der Verkehrsmittelwahl von Frauen mit ihren vielfältigen Aufgaben und Zeitdispositionen zu erreichen. Es geht darum, die Frauen für den ÖPNV zu gewinnen. Es besteht damit die Möglichkeit, dass der Anteil des ÖPNV insgesamt gesteigert werden kann, um somit auch einen Beitrag zum Klimaschutz und zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu leisten.

Die Verkehrswende findet auch auf dem Land statt!

¹¹ Siehe dazu das Mitfahrssystem HOERI-MIT (Landkreis Konstanz (www.hoeri-mit.de) oder die privat organisierte Mitfahrzentrale in Teuschnitz (Landkreis Kronach, Bayern) (Zielgruppe Senior*innen).

7. Literatur

- ARNDT, KARIN (2016). Genderbelange im Verkehrswesen – Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). In: Straßenverkehrstechnik, Heft 9, S. 581-587
- BAYRISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (HG.)(1998). Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern. München.
- BAUER, UTA/FRÖLICH V. BODELSCHWINGH, FRANCISKA (2017): 30 Jahre Gender in der Stadt- und Regionalentwicklung. Erfahrungen und Perspektiven. Sonderveröffentlichung des Deutschen Instituts für Urbanistik. Berlin.
- BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2020): https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur/Schleswig-Holstein/Stormarn-Nav.html?year_month=202003, Stand: 08.04.2020.
- BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) (2018): Verkehrsbild Deutschland. Angebotsqualitäten und Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr. Bonn.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) (Hrsg.) (2015): Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Schlussbericht. Bearbeitung: Bauer, Uta et al. Berlin.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (BMVBW) (Hrsg.) (2000): Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraumes. Reihe direkt Nr. 55. Berlin
- BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES (BMAS) (o.J.): Armuts- und Reichtumsbericht.<https://www.armuts-und-reichtumsbericht.de/DE/Indikatoren/Armut/armut.html>, Stand: 05.05.2020.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) UND INFAS (o.J.): Mobilität in Tabellen 2017. <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/MiT2017.html>, Stand: 08.04.2020.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) (o.J.): RegioStar. Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Bonn.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2004): Hinweise zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen. Köln.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2011): Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2012a): Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2012b): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2015a): Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion. Köln.

- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2015b): Foliensatz „Genderbelange im Verkehrswesen“ (erarbeitet vom AK 1.1.1 „Gender und Mobilität“ der FGSV). <https://www.fgsv.de/gremien/verkehrsplanung/grundsatzfragen.html>, Stand 12.05.2020.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2017): Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personalverkehr – Teilpapier 1: Definitionen. https://www.fgsv.de/fileadmin/gremien/ak_128/Teilpapier_1_Definitionen.pdf, Stand 05.02.2020.
- HAMBURGER VERKEHRSVERBUND (HVV) (2016): Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund - Ein Leitfaden für Baulastträger. Hamburg.
- HAMBURGER VERKEHRSVERBUND (HVV) (2019): Mobilität weiter denken. Barrierefreie Wegeketten – Ideen für die Praxis.
- HERGET, MELANIE (2013): Verkehrsverhalten und Mobilitätsstrategien von Familien in ländlichen Räumen Deutschlands unter besonderer Berücksichtigung rollentypischer Arbeitsteilung. Dissertation an der TU Berlin, Fakultät V – Verkehrs- und Maschinensysteme. Berlin: <http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-3741>, Stand 04.05.2020.
- HERMANN-LOBREYER, MONIKA (2007): Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen mithilfe von Gender Planning am Beispiel der Region Stuttgart. Dissertation. Universität Stuttgart. Online: (<http://elib.uni-stuttgart.de/opus/volltexte/2007/>)
- HOFMANN, HOLGER (2016): Hrsg.: Kreis Stormarn. Sozialatlas 2016
- KNOLL, BENTE (2017): Gender & Mobilität. Herausforderungen und Grenzen beim Messen des Unterwegs-Seins von Menschen aus einer Gender-Perspektive. In: Angela Wroblewski, Angela/ Kelle, Udo & Florian Reith (Hrsg.): Gleichstellung messbar machen. Springer: Wiesbaden. 129 – 148.
- KNOLL, BENTE u.a. (2013): Auswertung der Tiroler Mobilitätserhebung nach gender- und gesellschaftsrelevanten Fragestellungen. Online: http://www.b-nk.at/wp-content/uploads/2015/07/B-NK-2013-Bericht_Mobilitaet_in_Tirol_B-NK_finale_gesamt.pdf, Stand 29.1.2020
- KRAUSE, JULIANE (2016): Gesellschaftliche Teilhabe und Mobilität – Genderbelange im Verkehrswesen. In: Straßenverkehrstechnik, Heft 5, S. 286-293.
- KREIS STORMARN (2017): Vierter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Stormarn 2017-2021.(Bearbeitung: urbanus Gbr). Bad Oldesloe.
- KREIS STORMARN – FACHDIENST PLANUNG UND VERKEHR (2012): Anruf-Sammel-Taxi im Kreis Stormarn. Zwischenbericht zum AST im Kreis Stormarn. Bad Oldesloe.
- NOBIS, CLAUDIA UND KUHNIMHOF, TOBIAS (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

RÜMENAPP, JENS (2017): 1. Fortschreibung Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Stormarn bis zum Jahr 2030. Hamburg/Berlin.

RÜMENAPP, JENS (2013): KLEINRÄUMIGE BEVÖLKERUNGS- UND HAUSHALTSPROGNOSE FÜR DEN KREIS STORMARN. HAMBURG/BERLIN.

SICKS, KATHRIN (2011). Geschlechtsspezifische Unterschiede des Verkehrshandelns. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung Mai 2011. Dortmund: http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/Medienpool/PDF_Dokumente/Arbeitspapiere/AP22_von_Kathrin_Sicks.pdf (Stand 10.04.2020).

STATISTIKAMT NORD (2018): Arbeitsmarktstatistik. <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur/Schleswig-Holstein/Stormarn-Nav.html> (Stand: Januar 2020)

STIEWE, MECHTILD/KRAUSE, JULIANE (2012): Geschlechterverhältnisse und Mobilität – Welchen Beitrag leisten Mobilitätserhebungen? In: Schrenk, Manfred/Popovich, Vasily/Zeile, Peter/Eliseo, Pietro (Hrsg.): Tagungsband zur REAL CORP 2012. Schwechat, S. 321-330.

VERKEHRSClub DEUTSCHLAND (VCD) (2019): ÖPNV- Zugänglichkeitscheck – Einfach Bus und Bahn nutzen. https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/OEffentlicher_Personennahverkehr/OEPNV-Check/So_wurde_getestet_Faktenblatt_OEPNV-Check.pdf. Zugriff am 15.05.2020).

VERKEHRSClub ÖSTERREICH (VCÖ) (2009): Hintergrundbericht zum VCÖ-Projekt „Gender und Verkehr“. (Bearbeitung Bente Knoll & Elke Szalai). Online: http://www.b-nk.at/wp-content/uploads/2015/08/B-NK-2009-VCÖE_Hintergrundbericht_Gender_Gap.pdf, Stand 21.1.2020

VERKEHRSClub ÖSTERREICH (VCÖ) (Hrsg): (2018): Mobilität als soziale Frage. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 1/2018. Wien.

VDV (01/2019). Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. VDV-Schrift Nr. 4. Köln.

WINTER, MARKUS OLAF (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zur Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Kasseler Dissertation. ISBN Nr. 3-89958-153-9 (www.upress.uni-kassel.de) (Stand 10.05.2020).