



**Materialband A**

**Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV  
im Kreis Stormarn  
unter Einbeziehung von Genderaspekten**

**Anlagen zu den einzelnen Kapiteln**

Dezember 2020

## **Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung des Genderaspektes**

**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](mailto:info@wotha.de)  
Web: [www.wotha.de](http://www.wotha.de)

plan&rat

Büro für kommunale Planung und Beratung  
Humboldtstraße 21  
38106 Braunschweig  
Tel.: 0531/798203  
Fax: 0531/77843  
email: [krause.plan-und-rat@t-online.de](mailto:krause.plan-und-rat@t-online.de)  
Web: [www.plan-und-rat.com](http://www.plan-und-rat.com)

**Bearbeitung:**

Kristin Groth  
Panagiotis Kiriakidis  
Juliane Krause  
Ina Ockel  
Brigitte Wotha

Strande/ Braunschweig  
Dezember 2020

<b>1. KAPITEL</b>	<b>8</b>
<b>Anlage 1-1 Zusammensetzung der Lenkungsgruppe</b>	<b>8</b>
<b>2. KAPITEL</b>	<b>9</b>
<b>Anlage 2-1 Bewertungsverfahren zur Qualitätsanalyse des ÖPNV aus Gendersicht</b>	<b>9</b>
<b>Anlage 2-2 Good Practice (Steckbriefe)</b>	<b>23</b>
Beispiel 1: HVV-Mobilitätsberatung für Senioren	23
Beispiel 2: Bedarfs- und Angebotsprüfung des öffentlichen Verkehrs in Ronnenberg aus Frauensicht	26
Beispiel 3: „Fahren Sie Probe!“ Garbsenerinnen testen das neue Buskonzept für Garbsen	28
Beispiel 4: „LandEi mobil“ Mühlenkreis Minden-Lübbecke	30
Beispiel 5: Schülerbeförderung Stadt Olfen im Münsterland	32
Beispiel 6: DADINA Fahrgastbeirat	34
<b>3. KAPITEL</b>	<b>37</b>
<b>Anlage 3-1 ÖPNV-Liniennetz im Kreis Stormarn</b>	<b>37</b>
<b>4. KAPITEL</b>	<b>39</b>
<b>Anlage 4-1 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen (Pilotregion gesamt)</b>	<b>39</b>
<b>Anlage 4-2 Bargtheide (Kernstadt) - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen</b>	<b>40</b>
<b>Anlage 4-3 Bargfeld-Stegen und Jersbek - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen</b>	<b>41</b>
<b>Anlage 4-4 Delingsdorf, Timmerhorn, Klein Hansdorf - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen</b>	<b>42</b>
<b>Anlage 4-5 Elmenhorst und Fischbek - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen</b>	<b>43</b>
<b>Anlage 4-6 Hammoor und Todendorf - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen</b>	<b>44</b>
<b>Anlage 4-7 Nienwohld und Sülfeld - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen</b>	<b>45</b>
<b>Anlage 4-8 Tremsbüttel - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen</b>	<b>46</b>
<b>Anlage 4-9 Alltagsziele mit Genderrelevanz</b>	<b>47</b>
<b>Anlage 4-10 Bargtheide (Kernstadt) – Genderrelevante Alltagsorte</b>	<b>62</b>
<b>Anlage 4-11 Bargfeld-Stegen und Jersbek – Genderrelevante Alltagsorte</b>	<b>63</b>
<b>Anlage 4-12 Delingsdorf, Timmerhorn, Klein Hansdorf – Genderrelevante Alltagsorte</b>	<b>64</b>

Materialband A

<b>Anlage 4-13 Elmenhorst und Fischbek – Genderrelevante Alltagsorte</b>	<b>65</b>
<b>Anlage 4-14 Hammoor und Todendorf – Genderrelevante Alltagsorte</b>	<b>66</b>
<b>Anlage 4-15 Nienwohl und Sülfeld – Genderrelevante Alltagsorte</b>	<b>67</b>
<b>Anlage 4-16 Tremsbüttel (mit Kupfermühle) – Genderrelevante Alltagsorte</b>	<b>68</b>
<b>Anlage 4-17 Buslinien und AST-Verkehre in der Pilotregion</b>	<b>69</b>
<b>5. KAPITEL</b>	<b>73</b>
<b>Anlage 5-1 Kurzübersicht – Ergebnisse der Onlineumfrage nach Geschlecht</b>	<b>73</b>
<b>Anlage 5-2 Qualitative Auswertungen „Anregungen“ (Frage Nr. 37)</b>	<b>77</b>
<b>Anlage 5-3 Exemplarische Auswertung von Wegeketten</b>	<b>82</b>
<b>Anlage 5-4 Fragebogen – Onlineumfrage</b>	<b>85</b>
<b>Anlage 5-5 Kurzprotokolle Expert*innengespräche</b>	<b>102</b>
Interview 1 Kinder und Jugendliche	102
Interview 2 Mobilitätseingeschränkte	108
Interview 3 Geflüchtete / Asylsuchende	114
Interview 4 Alleinerziehende	119
Vermerk Interview Sozialverband Stormarn	126

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 2-1 Alltagsziele mit Genderrelevanz Beispiel Amt Bargteheide Land: Bargfeld-Stegen und Jersbek .....18

Abbildung 3-1 ÖPNV-Liniennetz im Kreis Stormarn.....37

Abbildung 3-2 Genderrelevante Ziele im Amt Bargteheide Land mit Bargteheide Stadt.....38

Abbildung 4-1 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Kreis Stormarn .....39

Abbildung 4-2 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Stadt Bargteheide .....40

Abbildung 4-3 Liniennetz und Haltestellen - Bargfeld-Stegen und Jersbek.....41

Abbildung 4-4 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Delingsdorf.....42

Abbildung 4-5 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Elmenhorst und Fischbek.....43

Abbildung 4-6 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Hammoor und Todendorf .....44

Abbildung 4-7 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Nienwohld und Sülfeld .....45

Abbildung 4-8 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Tremsbüttel.....46

Abbildung 4-9 Genderrelevante Alltagsorte - Bargteheide .....62

Abbildung 4-10 Genderrelevante Alltagsorte - Bargfeld-Stegen und Jersbek .....63

Abbildung 4-11 Genderrelevante Alltagsorte - Delingsdorf, Timmerhorn und Klein Hansdorf .....64

Abbildung 4-12 Genderrelevante Alltagsorte - Elmenhorst und Fischbek .....65

Abbildung 4-13 Genderrelevante Alltagsorte - Hammoor und Todendorf.....66

Abbildung 4-14 Genderrelevante Alltagsorte - Nienwohld und Sülfeld.....67

Abbildung 4-15 Genderrelevante Alltagsorte - Tremsbüttel.....68

Abbildung 5-1 Wegezwecke am Stichtag von teilzeitbeschäftigten Personen mit Betreuungsaufgaben .....82

Abbildung 5-2 Wegezwecke am Stichtag von weibliche Personen mit Betreuungsaufgaben .....82

Abbildung 5-3 Wegezwecke am Stichtag von männlichen Personen mit Betreuungsaufgaben .....83

Abbildung 5-4 Wegezwecke am Stichtag von älteren, weiblichen Personen.....84

Abbildung 5-5 Wegezwecke am Stichtag von älteren, männlichen Personen .....84

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 2-1 Bewertungsverfahren Qualität des ÖPNV aus Gendersicht .....	16
Tabelle 2-2 Alltagsziele mit Genderrelevanz.....	17
Tabelle 2-3 Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung .....	19
Tabelle 2-4 Ausstattungsstandard Haltestellen.....	20
Tabelle 2-5 Breitenmaße Gehwege .....	22
Tabelle 2-6 Breitenmaße Radverkehrsanlagen.....	22
Tabelle 4-1 Anzahl der Einwohnenden Stadt Bargteheide und Amt Bargteheide-Land.....	47
Tabelle 4-2 Alltagsziele mit Genderrelevanz Kindertagesbetreuung .....	48
Tabelle 4-3 Alltagsziele mit Genderrelevanz Schulen/Bildungsstätten.....	49
Tabelle 4-4 Alltagsziele mit Genderrelevanz Schulkinderbetreuung .....	49
Tabelle 4-5 Alltagsziele mit Genderrelevanz Krankenhäuser .....	50
Tabelle 4-6 Alltagsziele mit Genderrelevanz Ärztliche Versorgung.....	52
Tabelle 4-7 Alltagsziele mit Genderrelevanz Seniorenheime, Pflegeheime .....	52
Tabelle 4-8 Alltagsziele mit Genderrelevanz Sozialverbände .....	52
Tabelle 4-9 Alltagsziele mit Genderrelevanz Nahversorgung.....	53
Tabelle 4-10 Alltagsziele mit Genderrelevanz Sportstätten.....	54
Tabelle 4-11 Alltagsziele mit Genderrelevanz Vereine mit Sport und/oder Gender-Bezug....	56
Tabelle 4-12 Alltagsziele mit Genderrelevanz Gewerbegebiete .....	56
Tabelle 4-13 Alltagsziele mit Genderrelevanz Größere Arbeitsstätten mit Genderrelevanz ..	56
Tabelle 4-14 Alltagsziele mit Genderrelevanz Öffentliche Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen .....	58
Tabelle 4-15 Alltagsziele mit Genderrelevanz Spielplatz, Jugendplatz, Bolzplatz, Skateanlage .....	59
Tabelle 4-16 Alltagsziele mit Genderrelevanz Neubaugebiete.....	59
Tabelle 4-17 Alltagsziele mit Genderrelevanz Flüchtlings- und Obdachlosenunterkünfte ....	60
Tabelle 4-18 Alltagsziele mit Genderrelevanz weitere Einrichtungen.....	61
Tabelle 4-19 Buslinien und AST-Verkehre in der Pilotregion .....	72
Tabelle 5-1 Verteilung der Teilnehmenden nach Wohnort und Geschlecht.....	73
Tabelle 5-2 Altersstruktur der Teilnehmenden nach Geschlecht.....	74
Tabelle 5-3 Rahmenbedingungen im Haushalt der Teilnehmenden nach Geschlecht .....	74
Tabelle 5-4 Haupttätigkeit der Teilnehmenden nach Geschlecht .....	75
Tabelle 5-5 Einkommensstruktur der Teilnehmenden nach Geschlecht.....	75

Materialband A

Tabelle 5-6 Ökonomischer Status des Haushalts der Teilnehmenden nach Geschlecht.....76

Tabelle 5-7 Codetabelle - Anregungen zur Verbesserung des ÖPNV Angebots.....77

## 1. Kapitel

### Anlage 1-1 Zusammensetzung der Lenkungsgruppe

Im Folgenden sind die Teilnehmenden der Lenkungsgruppe aufgeführt:

- De Graaff-Willemsen, Maria (Gleichstellungsbeauftragte Stadt Reinbek)
- Diekmann, Inge (Gleichstellungsbeauftragte Gemeinde Trittau)
- Gundlach, Bernd (Leitender Verwaltungsbeamter Amt Bargteheide-Land)
- Makdissi, Jasna (Gleichstellungsbeauftragte Stadt Ahrensburg)
- Dr. Olbrich, Sophie (Gleichstellungsbeauftragte Kreis Stormarn)
- Roggensack, Anna (Gleichstellungsbeauftragte Stadt Bargteheide)
- Schoneboom, Kerstin (Gleichstellungsbeauftragte Stadt Glinde)
- Schönefeld, Björn (Fachbereich Öffentlicher Personennahverkehr Kreis Stormarn)

Von Seiten der beratenden Büros nahmen teil

- Dipl.-Ing. Krause, Juliane (plan&rat)
- Groth, Kristin, B.Sc. (BfSR)
- Prof. Dr. Wotha, Brigitte (BfSR)

## 2. Kapitel

### Anlage 2-1 Bewertungsverfahren zur Qualitätsanalyse des ÖPNV aus Gender-sicht

#### Bewertungsraster und Checklisten

Die Kriterien zur Bewertung von Standards im ÖPNV unter Genderaspekten umfassen die Netzgestaltung, die sichere Gestaltung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten, den Betrieb, die Fahrzeuge und die Kundenkommunikation.

Dabei wird der ÖPNV als Teil des gesamten autofreien Mobilitätsnetzes betrachtet, d.h. räumliche, zeitliche und gestalterische Qualitäten der Verknüpfung mit den Anlagen des Fuß- und Radverkehrs sind inbegriffen.

Das Bewertungsraster ist in folgende Oberpunkte untergliedert:

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

Für die einzelnen Punkte werden jeweils die Ziele (aus Gendersicht), entsprechende Prüffragen und Prüfkriterien zur Überprüfung formuliert. Qualitätsstandards zu den entsprechenden Prüffragen sind in Form von Checklisten (z. B. zur Netzgestaltung, zur Haltestellengestaltung, Fahrzeugausstattung) hinzugefügt.

Die Qualitätsstandards orientieren sich an den Standards des Verbandes Deutscher Verkehrsbetriebe e. V. (VDV), der Bayrischen Leitlinie für Nahverkehrsplanung und den Publikationen zum Thema Gender und ÖPNV (s. Literaturverzeichnis). Die Standards des VDV und der Bayrischen Landesregierung sind für den Aufgabenträger nicht bindend und haben den Charakter von Empfehlungen. Sie können aber als Qualitätsstandards im Regionalen Nahverkehrsplan festgelegt werden.

Materialband A

Ziel	Prüffragen	Prüfkriterien/ Methodik	Empfehlungen	Hinweise
<b>Erreichbarkeit (räumlich) (Erschließungsqualität)</b>				
Gute räumliche Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele mit Genderrelevanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sind die wichtigen Alltagsziele mit Genderrelevanz mit dem ÖPNV gut zu erreichen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusammenstellung und Analyse der genderrelevanten Alltagsziele in Tabelle und Plänen</li> <li>Abgleich mit Haltestelle und Einzugsradius</li> </ul>	<p>Alltagsziele:</p> <p>Kartieren der Alltagsziele mit Genderrelevanz (s. Checkliste 1), Plausibilitätskontrolle, Ergänzen durch Schlüsselpersonengespräche</p> <p>Empfehlung: 300 m Einzugsbereich (Luftlinie), bis max. 10 Minuten Fußwegdauer</p>	<p>Für die Größe von Haltestelleneinzugsbereichen bzw. die maximale Zugangszeit zu Haltestellen bestehen keine gesetzlichen Vorschriften.</p> <p>Erreichbarkeit der Haltestelle: Für Bushaltestellen wird eine Fußwegedauer von 5 min. sowie 10 min. für Bahnhöfe (mittlere Gehgeschwindigkeit von 4,2 km/h) empfohlen</p> <p>Empfohlen wird für Gebiete wie den LK Stormarn ein max. Einzugsbereich der Haltestelle von 600m (VDV-Richtlinie)</p> <p>Aussagen im RNVP:</p> <p>Fußweglängen von mehr als 10 Minuten bzw. einem Radius von mehr als 600 m bis zur nächsten Bushaltestelle sollen möglichst vermieden werden, sind aber in Gebieten mit geringer Siedlungsdichte und Einzelbebauung zumutbar. Sie sollen allerdings möglichst mit P+R- und B+R-Angeboten verknüpft werden. Für städtisch strukturierte Gebiete im Umland sind Einzugsbereiche von 400 m anzusetzen.</p>

Materialband A

Ziel	Prüffragen	Prüfkriterien/ Methodik	Empfehlungen	Hinweise
Vorhandensein von Tangentialverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ist das Liniennetz zentral strukturiert (also hauptsächlich Verbindungen von der Kernstadt zu den Ortschaften) oder sind auch tangentielle Verbindungen (z. B. zwischen zwei Ortschaften oder Gemeindeteilen) berücksichtigt?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse des Liniennetzes bezüglich der tangentialen Verbindungen (z. B. zwischen zwei Ortschaften oder Gemeindeteilen)</li> </ul>	Ergänzen des ÖPNV-Netzes bei wichtigen tangentialen Quelle-Ziel-Beziehungen	
Möglichkeiten von Tür-zur-Tür Fahrten und Halte auf freier Strecke vorhalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besteht die Möglichkeit von Tür-zu-Tür-Fahrten bzw. eines Halts auf freier Strecke?</li> <li>Besteht die Möglichkeit allgemein oder nur zu bestimmten Zeiten (z. B. zu verkehrsschwachen Zeiten, am Abend bzw. am Wochenende)?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse der Beförderungsbedingungen diesbezüglich</li> </ul>	Die Möglichkeit von Tür-zu-Tür-Fahrten bzw. eines Halts auf freier Strecke sollte möglich sein, auch im Linienverkehr, zumindest im Abend- und Nachtverkehr	Tür -zu- Tür-Fahrten bzw. Halt auf freier Strecke sind bereits im AST-Verkehr möglich.
Erschließung geschlossener Siedlungsflächen (auch in peripherer Lage, Randgebiete)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie ist die Erschließungsqualität geschlossener Siedlungsflächen (Mindesterschließung z.B. ab 200 Einwohner*innen)?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mindesterschließung geschlossener Siedlungsflächen (ab 200 EW)</li> </ul>	Die Mindesterschließung geschlossener Siedlungsflächen (ab 200 EW) sollte gewährleistet sein, gute Erschließung, wenn mind. 80% der Siedlungsfläche im Einzugsbereich der Haltestellen liegen	

Materialband A

Ziel	Prüffragen	Prüfkriterien/ Methodik	Empfehlungen	Hinweise
Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließung von Neubaugebieten und Siedlungserweiterungen, Fertigstellung der Erschließung bis zum Erstbezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ist die ÖPNV- Erschließung bei den Neubaugebieten/ Siedlungserweiterungen vorgesehen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse der sich in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne</li> </ul>	Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens, Gewährleistung der ÖPNV-Anbindung bis zum Erstbezug	
Möglichst barrierefreie Wegeketten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sind wichtige und häufig von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzte Einrichtungen durchgängig barrierefrei (unter Einbeziehen des ÖPNV) zu erreichen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrierefreiheit von der Wohnung bis zur Haltestelle und von der Ausgangshaltestelle bis zum Ziel (barrierefreie Wegeketten erfordern die bauliche Beseitigung von Hindernissen, Unterhaltung und ordnungsrechtliche Begleitung)</li> <li>Häufig von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzte Einrichtungen (s. Checkliste 1)</li> </ul>	Klassifizierung der Wege nach drei Kategorien <ul style="list-style-type: none"> <li>Barrierefreiheit vorhanden</li> <li>Barrierefreiheit eingeschränkt vorhanden</li> <li>Barrierefreiheit unzureichend vorhanden</li> </ul>	Hinweise dazu in HAMBURGER VERKEHRSVERBUND (HVV) (2019). Mobilität weiterdenken. Barrierefreie Wegeketten – Ideen für die Praxis.
Gewährleistung der subjektiven Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ist die subjektive Sicherheit für alle Gruppen zu allen Tageszeiten gewährleistet?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung anhand der Kriterien der subjektiven Sicherheit (s. dazu Haltestelle, Zugänge zu den Haltestellen und Fahrzeuge)</li> </ul>	Siehe Ausführungen unter „Haltestellen und Zugänge zu den Haltestellen“ und „Fahrzeuge“	
<b>Erreichbarkeit (zeitlich) (Verbindungsqualität)</b>				
Gute zeitliche Bedienung zu allen für Versorgungsarbeit und frauenrelevanten Zeiten (incl. Freizeit):	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sind die frauenrelevanten Ziele (incl. Freizeit) zu den notwendigen Zeiten erreichbar?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusammenstellung und Analyse der genderrelevanten Alltagsziele in Tabelle und Plänen</li> </ul>	Kartieren der Alltagsziele mit Genderrelevanz (s. Checkliste 1)	

Materialband A

Ziel	Prüffragen	Prüfkriterien/ Methodik	Empfehlungen	Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> <li>kurze Gesamtfahrdauer</li> <li>direkte Linien nach relevanten Alltagszielen (Versorgungsarbeit)</li> <li>wenig bis keine Umsteigevorgänge</li> <li>gute Anschlussicherung</li> <li>hohe Pünktlichkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie ist die Taktfolge zu unterschiedlichen Zeiten?</li> <li>Wie ist die Synchronisation mit Kinderbetreuungszeiten, Zeiten sozialer Infrastrukturen, Frauen-(Teilzeit-)Erwerbsarbeit?</li> <li>Wie hoch ist die gesamte Fahrdauer?</li> <li>Muss bzgl. genderrelevanter Quelle-Ziel-Verbindungen umgestiegen werden?</li> <li>Wie sieht es mit der Pünktlichkeit aus?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ableich mit Fahrplan und mit Öffnungszeiten der entsprechenden Einrichtungen (besonderer Fokus auf Schwachlastverkehrszeiten/ Nebenverkehrszeiten)</li> <li>Wie hoch ist die Fahrdauer bei wichtigen Quelle-Ziel-Beziehungen (umwegige Linienführung)?</li> <li>Anzahl der Umstiege bzw. Wartezeit</li> <li>Werden die Fahrtzeiten eingehalten? Wie sieht es mit Verspätungen aus? Gibt es auch verfrühte Abfahrten?</li> </ul>	<p>Ergänzen durch Schlüsselpersonengespräche oder durch „Probefahren“ (s. Good-Practice-3), Mängelanalyse durch Nutzer*innen anhand der genannten Prüfkriterien</p> <p>Wartezeit: Die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel soll fünf Minuten nicht überschreiten</p> <p>Pünktlichkeit: die Fahrzeiten gelten als eingehalten, wenn ein Bus max. fünf Minuten über die Zeit an einer Haltestelle ankommt. Verfrühungen sind unzulässig</p>	<p>Die Hinweise zur Wartezeit und zur Pünktlichkeit sind den Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans der Stadt Erlangen entnommen.</p>
<b>Haltestellen und Zugänge zu den Haltestellen (Erschließungsqualität)</b>				
<p>Sichere und attraktive Gestaltung der Haltestellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sind die Anforderungen an Haltestellen gewährleistet (z. B. Barrierefreiheit)?</li> <li>Entspricht die Haltestellengestaltung den Kriterien der sozialen Sicherheit?</li> <li>Wo gibt es Haltestellen mit Unsicherheitsgefühlen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung der Haltestellenumgestaltung anhand der Vorgaben des HVV („Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ (2016)</li> <li>Überprüfung der Haltestellen anhand der Kriterien für sichere und attraktive Haltestellen (s. Checkliste 2)</li> </ul>	<p>Erstellung Haltestellenkatalog (Beurteilung anhand der Vorgaben des HVV und der Checkliste 2)</p> <p>Erstellen einer Prioritätenliste in Zusammenarbeit mit den Kommunen, den Gleichstellungsbeauftragten und weiterer Akteure (z. B. Behindertenbeauftragter)</p>	<p>Für die Gestaltung barrierefreier Bushaltestellen kommt im Kreis Stormarn der Leitfaden „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ (HVV 2016) zum Tragen.</p> <p>Nach den Vorgaben des Kreises Stormarn werden bei Neu- und Umbaumaßnahmen Haltestellen in barrierefreier Ausführung gefördert.</p>

Materialband A

Ziel	Prüffragen	Prüfkriterien/ Methodik	Empfehlungen	Hinweise
Sicherer und attraktiver Zugang zur Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entspricht die Zuwegung den gültigen Richtlinien und Regelwerken (ERA: EFA)?</li> <li>• Entspricht die Zuwegung den Kriterien der sozialen Sicherheit?</li> <li>• Wo gibt es Zuwege mit Unsicherheitsgefühlen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung an das Fuß- und Radverkehrsnetz (ausreichende Breiten, soziale Sicherheit) entsprechend der Richtlinien und Regelwerke (EFA; ERA) (im 300 m -Radius) (s. Checkliste 3 und 4)</li> </ul>	Analyse der Zuwege zu den Haltestellen gemäß Checkliste 3 und 4, Erstellen einer Prioritätenliste in Zusammenarbeit mit den Kommunen, den Gleichstellungsbeauftragten und weiterer Akteure	
<b>Tarifgestaltung (soziale Gebrauchsfähigkeit)</b>				
Benutzer*innenfreundliche Tarifgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besteht eine einheitliche Tarifgestaltung im Gebiet?</li> <li>• Besteht eine einfache, verständliche Tarifgestaltung?</li> <li>• Besteht die Möglichkeit der Übertragbarkeit und Mitnahme von Personen?</li> <li>• Besteht die Möglichkeit der (kostenlosen) Mitnahme von Fahrrädern?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse der Tarifgestaltung im Gebiet</li> <li>• Möglichkeit der Übertragbarkeit und Mitnahme von Personen (Analyse der Beförderungsbedingungen)</li> <li>• (Kostenlose) Mitnahme von Fahrrädern/ Kickboards möglich (Analyse der Beförderungsbedingungen)</li> </ul>	<p>Einheitliche, einfache und leicht verständliche Tarifgestaltung</p> <p>Möglichkeit der Übertragbarkeit und Mitnahme von anderen Personen schaffen</p> <p>(Kostenlose) Mitnahme von Fahrrädern/ Kickboards ermöglichen</p> <p>Entwicklung neuer Vertriebs-techniken (E-Ticketing, Kauf über HVV-App)</p>	Die ÖPNV-Verkehrsleistungen im Kreis Stormarn sind in das Verkehrsangebot des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) integriert. Die Mindestanforderungen, Ziele und Definitionen für die Tarifgestaltung dürfen daher den Vorgaben des HVV nicht widersprechen bzw. können/ sollten im Konsens evtl. geändert werden.
Zeitbezogene Einzelfahrscheine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie ist der Tarif für Einzelfahrscheine?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist der Tarif für Einzelfahrscheine streckenbezogen oder zeitbezogen?</li> </ul>	Der Tarif für Einzelfahrscheine sollte zeitbezogen sein (ermöglicht eher die Bildung von Wegekettten)	

Materialband A

Ziel	Prüffragen	Prüfkriterien/ Methodik	Empfehlungen	Hinweise
Sozial gerechte Tarifgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berücksichtigt die Tarifgestaltung Personen mit geringem Einkommen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gibt es für einkommensschwache Personen reduzierte Tarife (z. B. reduzierte Mehrfahrtenkarten, weitere Vergünstigungen)?</li> </ul>	Einführung von reduzierten Tarifen für einkommensschwache Personen (z. B. Sozialticket, Familienkarte, Freifahrten zu bestimmten Anlässen)	
<b>Fahrzeuge (Ausstattung, Auslastung) (Bedienungsqualität, technische Gebrauchsfähigkeit)</b>				
Gute Fahrzeugausstattung bzgl. der Anforderungen der Gendergruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Welche Qualitätsanforderungen sind bei der Fahrzeugausstattung berücksichtigt?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Problemloser (barrierefreier) Ein- und Ausstieg</li> <li>Ausreichende Anzahl von Sitzplätzen</li> <li>Vorhandensein von Abstellflächen für Taschen, Kinderwagen, Rollator, Fahrräder</li> <li>Gut erreichbare Haltewunschtasten</li> <li>Vorhandensein von Toiletten</li> </ul>	<p>Problemloser (barrierefreier) Ein- und Ausstieg im Linienverkehr und im AST-Verkehr gewährleisten</p> <p>Barrierefreiheit im Fahrzeug gewährleisten (Abstellflächen für Kinderwagen, Rollator, Fahrräder, gut erreichbare Haltewunschtasten)</p>	<p>Die Hinweise zur Fahrzeugausstattung werden in den Ausschreibungen festgeschrieben (Verkehrsverträge).</p> <p>Entsprechende Standards sollten im nächsten RNVP aufgenommen werden.</p>
Sicherheit vor Unfällen und vor physischer und psychischer Gewalt (safety, security)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besteht die Möglichkeit der Kontaktaufnahme zur Fahrer*in, zum Personal?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Möglichkeit der Kontaktaufnahme zur Fahrer*in/ zum Personal</li> <li>Existiert im Fahrzeug eine Video-Überwachung?</li> <li>Gibt es ausreichend Möglichkeiten sich festzuhalten?</li> </ul>	<p>Analyse der Fahrzeuge bezüglich der genannten Prüfkriterien, z. B. durch „Probefahren“ (s. Good-Practice-Beispiel 3),</p> <p>Mängelanalyse durch Nutzer*innen anhand der genannten Prüfkriterien</p>	

Materialband A

<b>Fahrgastinformation (soziale Gebrauchsfähigkeit)</b>				
<p>Aktuelle, kontinuierliche und barrierefreie Fahrgastinformationen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vor der Reise,</li> <li>- an der Haltestelle,</li> <li>- im Fahrzeug</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entsprechen die Fahrgastinformationen den Hinweisen und Empfehlungen (z. B. den VDV-Schriften)?</li> <li>• Sind die Fahrgastinformationen auch in leichter Sprache bzw. barrierefrei?</li> <li>• Entsprechen die Fahrgastinformationen dem 2-sinne-Prinzip (z. B. Hören und Sehen, Tasten und Hören)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfen der Fahrgastinformationen entsprechend der maßgeblichen Hinweise und Empfehlungen (z. B. den VDV-Schriften, dem Corporate Design des HVV)</li> </ul>	<p>Fahrgastinformationen barrierefrei und in leichter Sprache zur Verfügung stellen.</p> <p>Fahrgastinformation über eine APP zur Verfügung stellen</p>	
<p>Die Information in allen Kommunikationskanälen sind geschlechtergerecht in Wort und Bild dargeboten</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sind die Fahrgastinformationen in den Kommunikationskanälen (Internet, Social Media, gedruckte Materialien, Haltestellen, Ansagen) geschlechtergerecht in Wort und Bild dargeboten?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse der Fahrgastinformationen, z.B. Sind Menschen mit Migrationshintergrund und Ältere in Prospekten, Flyern und auf Plakaten dargestellt? Sind Frauen auf dem Weg zur Arbeit oder als Busfahrerin abgebildet? Wird die gendergerechte Schreibweise verwendet?</li> </ul>	<p>Die Information in allen Kommunikationskanälen sollten geschlechtergerecht in Wort und Bild dargeboten werden</p>	

Tabelle 2-1 Bewertungsraster Qualität des ÖPNV aus Gendersicht (Quelle eigene Darstellung)

## Checkliste 1

### „Alltagsziele mit Genderrelevanz“

Kategorie	Unterkategorie
Kindertagesbetreuung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kindergärten, Kindertagesstätten</li> <li>• Tagesmütter</li> </ul>
Schulen, Bildungsstätten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeinbildende Schulen</li> <li>• Förderschulen</li> <li>• Volkshochschulen</li> <li>• Musikschulen</li> </ul>
Schulkinderbetreuung	
Ärztliche Betreuung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arztpraxen</li> <li>• Hebammen</li> </ul>
Senior*innenheime, Pflegeheime	
Sozialverbände	
Nahversorgung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Supermärkte</li> <li>• Drogerien</li> <li>• Apotheken</li> <li>• Lebensmittelgeschäfte</li> <li>• Wochenmärkte</li> </ul>
Sportstätten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sportplätze</li> <li>• Turnhallen</li> <li>• Reitställe</li> <li>• Fitness- und Wellnesscenter</li> </ul>
Vereine mit Sport und / oder Genderbezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tennis-/Squashclubs</li> <li>• Freizeitclubs</li> </ul>
Gewerbegebiete	
Größere Arbeitsstätten mit Genderrelevanz (Frauenarbeitsplätze)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Produzierendes Gewerbe</li> <li>• Handel</li> <li>• Dienstleistungen und öffentlicher Dienst</li> </ul>
Öffentliche Einrichtungen / Freizeiteinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltung, öffentliche Dienste, Bürgerbüros</li> <li>• Museen</li> <li>• Kultur und Freizeit</li> <li>• Schwimmbäder</li> <li>• Friedhöfe</li> <li>• Parks</li> </ul>
Sport- und Freizeiteinrichtungen für Kinder und Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spielplätze</li> <li>• Bolzplätze</li> <li>• Skateanlagen</li> </ul>
Weitere Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flüchtlingsunterkünfte</li> <li>• Obdachlosenunterkünfte</li> <li>• Seniorentreffs</li> <li>• Jugendtreffs</li> <li>• Religionsbezogene Ziele ( Kirchen, Gemeindegemeinschaften, Synagogen, Moscheen)</li> </ul>

Tabelle 2-2 Alltagsziele mit Genderrelevanz (Quelle eigene Darstellung)

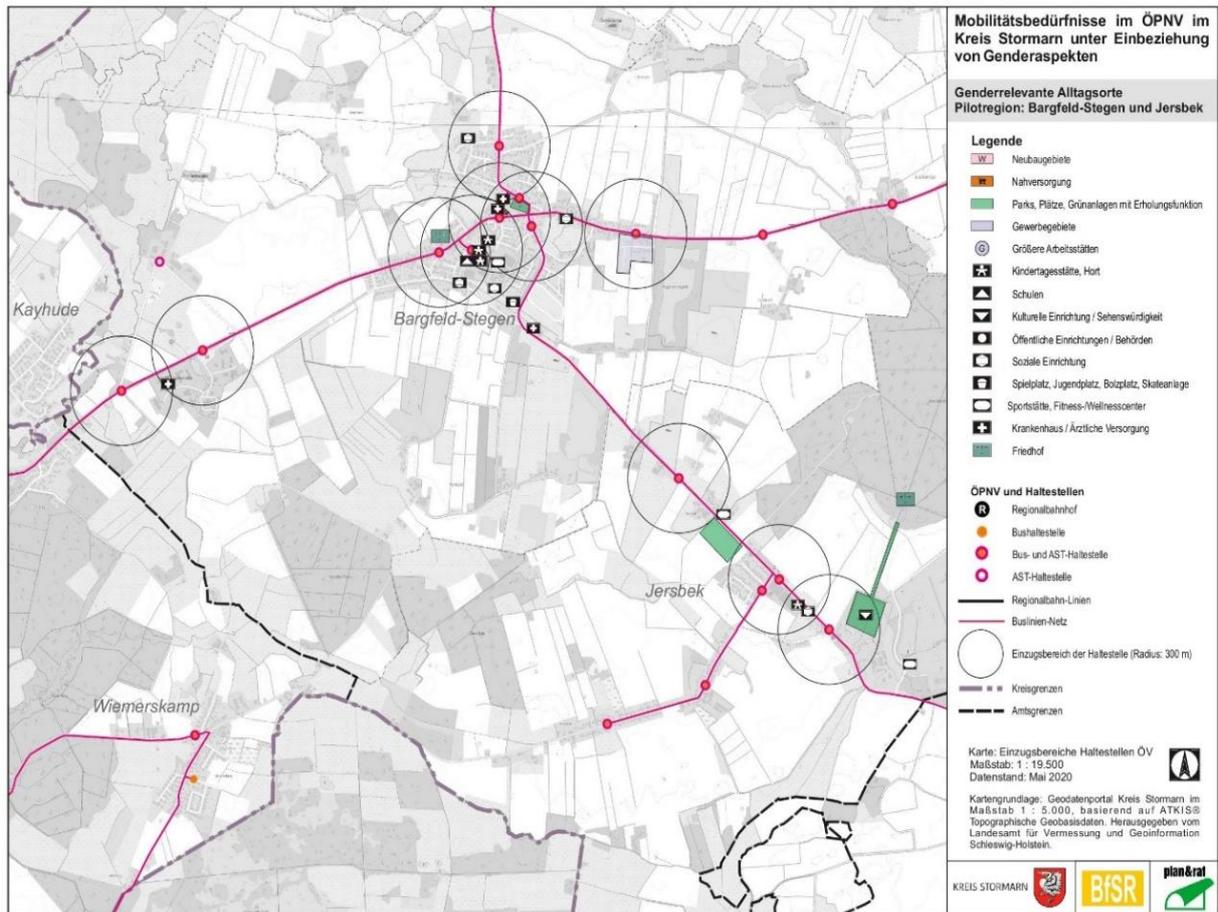


Abbildung 2-1 Alltagsziele mit Genderrelevanz Beispiel Amt Bargtheide Land: Bargfeld-Stegen und Jersbek (Quelle eigene Darstellung)

Materialband A  
**Checkliste 2**

**„Räumliche Erreichbarkeit der Haltestellen“**

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
<b>Einzugsbereiche von Haltestellen (m Luftlinie)</b>				
	Bus/Strab <sup>11</sup>	S-, U-, Eisenbahn	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn
<b>Ober-/Mittelzentrum</b>				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
<b>Unter-/Kleinzentrum</b>				
zentraler Bereich	500	800	400	600
übriges Gebiet	800	1200	600	1000
<b>Verkehrsachsen</b>	800	1200	600	1000
<b>sonstige Räume</b>				
zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500
<b>räumliche Erschließung</b>	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner   200 Einwohner Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen.			

Tabelle 2-3 Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung (Quelle Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie)

Materialband A  
**Checkliste 3**

**„Sicherer und attraktiver Zugang zu Haltestellen“**

Aufmerksamkeit ist bei der Anlage von Haltestellen den Aspekten der Barrierefreiheit und der subjektiven Sicherheit zu widmen.

Bei den Anforderungen an die Haltestellen sind die unterschiedlichen Zuständigkeiten zu berücksichtigen.

- Kommunen:                    bauliche Anlagen und das Haltestellenumfeld  
   (auch Zuwege zu den Haltestellen)
- Verkehrsunternehmen: Haltestelle, Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation

Ausstattung Mindeststandard	Ausstattung Normalhaltestelle („Regelausstattung“)
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Mindestgröße für Bewegungsflächen 1,50 m x 1,50 m (Rollstuhlfahrer), im Bereich der 2. Tür mindestens 2,50 m x 2,50 m (= Klapprampe + Bewegungsfläche).</li> <li>◆ Bordsteinhöhe mindestens 16 cm über Straßenniveau, bei geradliniger Anfahrt 18 cm.</li> <li>◆ Warteflächen sind mit Bodenindikatoren auszustatten. Dabei sind die Mindestmaße gemäß DIN umzusetzen. Bei einfachen Haltestellen ist ein Auffindstreifen (mind. 60 cm breit) über die gesamte Breite des Gehwegs zum Haltestellenmast zu verlegen (Verweis auf Einstieg an 1. Tür).</li> <li>◆ Der Haltestellenmast ist so zu platzieren, dass er sich auf Höhe der Fahrzeugfront befindet. Ggf. ist eine Wiederholungszeichen oder eine Grenzmarkierung erforderlich.</li> <li>◆ An jeder Haltestelle ist am Haltestellenmast ein Aushangkasten für einen Aushangfahrplan zu befestigen.</li> <li>◆ An jeder Haltestelle soll ein Müllbehälter aufgestellt werden.</li> <li>◆ Haltestellen sollen ausreichend beleuchtet sein (Nähe von Lichtquellen oder eigene Lichtquelle). Dies gilt sowohl für die Haltestelle an sich als auch für die Fahrgastinformation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Es gelten alle Merkmale des Mindeststandards.</li> <li>◆ Bei Aufstellung eines Fahrgastunterstandes (FGU) muss dieser stufenlos erreichbar sein.</li> <li>◆ Innerhalb des FGU muss eine Mindestfläche von 1,50 m x 1,50 m (Rollstuhlfahrer) vorgehalten werden.</li> <li>◆ Der FGU ist so zu beleuchten, dass die Fahrgastinformationen lesbar sind.</li> <li>◆ Jeder FGU ist mit Sitzgelegenheiten auszustatten.</li> <li>◆ Die Seiten- und Rückwände des FGU sind aus Gründen der Sicherheit transparent zu gestalten.</li> <li>◆ Bei Errichtung eines DFI-Masts (Dynamische Fahrgastinformation) ist dieser zentral auf der Wartefläche anzuordnen.</li> </ul>

Tabelle 2-4 Ausstattungsstandard Haltestellen (Quelle 4. RNVP Kreis Stormarn 2017-2021)

Materialband A

## Prüfkriterien Barrierefreiheit

- Barrierefreiheit der Haltestelle und der Zuwege (z. B. taktile Leitsysteme)
- komfortables Ein- /Aussteigen
- barrierefreie Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip)
- barrierefreier Fahrscheinerwerb  
(Münzeinwurfhöhe für Rollstuhlfahrende, Kleinwüchsige, Bildschirmlesbarkeit für Sehbehinderte, ...)
- Seitenwände für Sehbehinderte wahrnehmbar

## Prüfkriterien weitere Ausstattungselemente

- Lage der Haltestelle in einem belebten Umfeld, in der Nähe anderer Nutzungen (kurze Wege, soziale Kontrolle)
- Fahrradabstellanlagen
- ausreichend große und witterungsgeschützte Warteflächen und Sitzmöglichkeiten (z. B. Aufstellflächen für Kinderwagen und Rollstuhlfahrende)
- transparente Seitenwände (Einsehbarkeit gewährleisten – subjektive Sicherheit)
- ausreichende Beleuchtung
- Sitzmöglichkeit
- lichtundurchlässige Überdachung (Sauberkeit, Schattenbildung im Sommer)
- lesbare Fahrpläne (leichte Sprache, Schriftgröße), auch für kleine Personen
- Abfallbehälter
- Notrufmöglichkeit

### Kriterien sozialer (bzw. subjektiver) Sicherheit:

- **gute Erreichbarkeit** (kurz, attraktiv, sicher)
- **Begreifbarkeit** (übersichtlich, einsehbar)
- **ausreichende Beleuchtung**
- **soziale Kontrolle** (Belebung durch anwesende Menschen)
- **gute Orientierung**
- **keine dunklen Ecken**

Materialband A  
**Checkliste 4**

**„Zuwege zu den Haltestellen“**

Standards für den Entwurf von Gehwegen und Radverkehrsanlagen (Breitenmaße)

Quellen:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)(2002). Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)(2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Köln

Anlagentyp	Breite Gehweg
straßenbegleitender Gehweg	2,50 m
straßenunabhängig geführter Gehweg	3,00 m

Tabelle 2-5 Breitenmaße Gehwege (Quelle Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA))

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	
	Schutzstreifen	Regelmaß
	Mindestmaß	1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschl. Markierung)	1,85 m
Einrichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)
beidseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)
einseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)
gem. Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke	≥ 2,50 m
gem. Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m

Tabelle 2-6 Breitenmaße Radverkehrsanlagen (Quelle Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA))

<b>Beispiel 1: HVV-Mobilitätsberatung für Senioren</b>
<p><b>Beschreibung</b></p> <p>Der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) mit seinem Einzugsbereich in Regionen Niedersachsens und Schleswig-Holsteins bietet seit etwa 2012 speziell für Seniorinnen und Senioren ein besonderes Schulungsprogramm an. Darin können ältere Menschen in Senioreneinrichtungen, kirchlichen Einrichtungen oder Stadtteiltreffs Schulungsangebote zu den Themen des Hamburger Nahverkehrs erhalten. Themen wie Fahrkarten, Preise, und Automatenbedienung, Sicherheit und Orientierung oder Busfahren mit Rollator werden in den Veranstaltungen vertieft. Das Schulungsangebot wurde gemeinsam zwischen den Sozialeinrichtungen, Trägern, Vereinen, zuständigen Gremien und dem HVV entwickelt.</p>
<p><b>Ziele des Projekts</b></p> <p>Ziel ist, älteren Menschen bzw. Menschen mit Einschränkungen weiterhin einen Zugang zum ÖPNV oder den Umstieg vom eigenen Pkw auf Bus und Bahn zu ermöglichen bzw. zu erleichtern. Verbunden damit ist die soziale Teilhabe am öffentlichen Leben auch im Alter. Das Sicherheitsgefühl und der selbstbewusste Umgang bei der Nutzung des ÖV werden gestärkt, Mobilität bleibt erhalten. Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung besteht außerdem die Gefahr, dass alte Menschen, die noch ohne Computer und Internet aufgewachsen sind, Hemmungen gegenüber der Nutzung z.B. von Automaten entwickelt haben. Themenbezogene Schulungen können die unterschiedlichen Hemmungen versuchen abzubauen.</p>
<p><b>Beteiligte Akteure</b></p> <p>Projektleitung: Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) Kooperationen: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen (LAG) e.V. Senioreneinrichtungen, kirchliche und andere soziale Einrichtungen, Stadtteiltreffs Weitere Akteure: Ehrenamtliche Mitarbeit von HVV-erfahrenen Senior*innen</p>
<p><b>Lösungsansatz/ Arbeitsschritte/ Vorgehensweise</b></p> <p>Die Veranstaltungen werden kostenfrei und je nach Wunsch entweder direkt vor Ort der jeweiligen Einrichtung oder in HVV-eigenen Schulungsräumen der Innenstadt durchgeführt. Das regelmäßige Schulungsprogramm beinhaltet einen 90-minütigen Vortrag zur Nutzung von Bus und Bahn; HVV erfahrene Senioren unterstützen dabei. Das Veranstaltungsprogramm ist differenziert nach</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrkarten, Preise, Automatenbedienung,</li><li>• Sicherheit und Ordnung,</li><li>• sicher mit Rollator im HVV unterwegs,</li><li>• Praxistraining, u.a. Trainings zum sicheren Ein- und Aussteigen mit Rollstuhl oder Rollator</li><li>• Einzeltrainings der Hamburger LAG e.V. für behinderte Menschen mit Einschränkungen im Bereich Mobilität, Orientierung, Wahrnehmung und/oder Kommunikation</li></ul>

Materialband A

Einfache Anmeldung im Internet zu Terminen im regelmäßigen Schulungsprogramm oder nach individueller Vereinbarung.

**Finanzierung/ Kosten und ggfs. Förderung**

Das Projekt - in Kooperation mit der LAG (LAG e.V.), ehrenamtlichen Senioren und weiteren Sozial-einrichtungen – wird durch die HVV finanziert, der Zugang für alle Teilnehmer\*innen ist kostenfrei. Ehrenamtliche erhalten eine Aufwandsentschädigung.

**Erfahrungen und Erfolgsfaktoren**

Das Schulungsangebot des HVV besteht seit 2012, ist stetig gewachsen und hat sich bis heute bewährt. Die Nachfrage ist sehr groß, die Notwendigkeit für Schulungen unbedingt gegeben. Ca. 70-75 Schulungsvorträge und 12-15 Trainingsveranstaltungen zur Nutzung von Bus und Bahn mit dem Rollstuhl oder Rollator werden im Jahr durchgeführt sowie weitere Sonderveranstaltungen bei Messen oder Stadtteilstesten. Empfehlungen für solche Schulungen verlaufen überwiegend individuell auf privatem Weg und von Mund zu Mund.

Erfolgsfaktoren können unmittelbar „gemessen“ werden, wenn sich mehr Senioren und Seniorinnen frei und sicher mit und im ÖPNV bewegen.

**Übertragbarkeit auf den Kreis Stormarn**

Der Kreis Stormarn liegt innerhalb des HVV Einzugsgebietes. Die Angebote können bereits jetzt genutzt werden bzw. wurden lt. Auskunft der zuständigen Stelle im HVV bereits Schulungsveranstaltungen im Kreis Stormarn durchgeführt. Sie können je nach Nachfrage und Anforderung intensiviert und ausgebaut werden. Wichtig ist das Einbeziehen der Seniorenbüros vor Ort. Seniorenbüros und Sozialeinrichtungen einbinden → Kommunikation/Bewerbung durch Flyer und Internet → Ehrenamtliche gewinnen

Fotos/ Abbildungen

WEITERE ANGEBOTE

Schulungsinhalte nach Bedarf

Sprechen Sie uns einfach an und wir erstellen Veranstaltungen zu Themen ganz nach Ihrem Wunsch. Lernen Sie etwas über die Geschichte des Hamburger Nahverkehrs in der HVV-Zeitreise oder wir stellen Ihnen attraktive Reiseziele im HVV-Gebiet vor, welche Sie bequem mit Bus, Bahn und Fähre erreichen können.

Individuelles Training

Die Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen bietet nach Absprache individuelle Einzeltrainings im Nahverkehr für Menschen mit Einschränkungen in ihrer Mobilität, Orientierung, Wahrnehmung oder Kommunikation an.

Nähere Informationen:

Hamburger Arbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen (LAG) e.V.  
 Stromenstraße 163 | 22769 Hamburg  
 Telefon 040/650 40 127  
 post@lagh-hamburg.de | www.lagh-hamburg.de



TRAINING VOR ORT

Besuchen Sie unser Praxistraining

Neben den theoretischen Schulungen bieten wir auch Praxistrainings vor Ort an. Dort können Sie in aller Ruhe das sichere Einsteigen, Platzieren im Bus und Aussteigen unter professioneller Begleitung ausprobieren und üben.

Die aktuellen Termine finden Sie online unter: [hvv.de](http://hvv.de) -> Service -> Mobilität für alle

Oder rufen Sie uns einfach an:  
 dienstags 9-12 Uhr + donnerstags 14-17 Uhr  
 040/68 98 98 68



INFORMATION

Stand: 01.07.2018

Sie fragen, wir antworten.

Wenn Sie Fragen zu unserem Veranstaltungsprogramm haben, stehen wir gerne zur Verfügung:

dienstags 9-12 Uhr  
 donnerstags 14-17 Uhr  
 040/68 98 98 68

[hvv.de/senioren](http://hvv.de/senioren)

[senioren@hvv.de](mailto:senioren@hvv.de)

Für allgemeine Fragen zu Fahrplänen oder Fahrkarten wenden Sie sich bitte an die HVV-Infoline:

[hvv.de](http://hvv.de)  
 Information - Fahrpläne | Timetable - Service  
 040/19 449

Mobilitätsberatung für Senioren



Blieben Sie mit uns mobil

Komm gut nach Hause **HVV**

GUTEN TAG

Liebe Seniorinnen und Senioren,

mit Bus und Bahn lässt sich sowohl in Hamburg als auch im Umland nahezu jedes Ziel einfach, sicher und bequem erreichen.

Der HVV ist daher eine echte Alternative oder praktische Ergänzung zum eigenen Auto.

Die HVV-Mobilitätsberatung für Senioren bietet in Seniorenwerkstätten, kirchlichen Einrichtungen oder Stadteiltreffs Schulungsangebote zu verschiedenen Themen des Hamburger Nahverkehrs, welche wir in diesen Flyer vorstellen möchten.

Die Veranstaltungen sind für Sie kostenfrei und werden zusammen mit ehrenamtlichen Seniorinnen und Senioren mit Erfahrung im HVV bei Ihnen vor Ort durchgeführt.



Fahrkarten, Preise und Automatenbedienung

Diese und weitere Fragen werden im Verlauf dieser Veranstaltung beantwortet:

- ▶ Welche Fahrkartenangebote gibt es für Seniorinnen und Senioren?
- ▶ Wie bediene ich den Fahrkartenselbstbedienungsautomaten?
- ▶ Was ist die HVV-Card?
- ▶ Wozu benötige ich Ergänzungskarten?
- ▶ Wie kaufe ich Fahrkarten über die HVV-App?



Sicherheit und Orientierung

Um sich im HVV gut zurechtzufinden, werden folgende Themen bei dieser Veranstaltung behandelt:

- ▶ Wie orientiere ich mich während meiner Fahrt?
- ▶ Wie plane ich meine Fahrt?
- ▶ Wo erhalte ich weiterführende Informationen?
- ▶ Wie orientiere ich mich an Haltestellen?
- ▶ Welche Einrichtungen dienen meiner Sicherheit?
- ▶ Wie nutze ich Notruf- und Informationsäulen?



Busfahren mit Rollator

In dieser Veranstaltung lernen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer alles über die Mitnahme von Rollatoren im Bus:

- ▶ Wie steige ich sicher in den Bus ein und aus?
- ▶ Wo platziere ich mich am sichersten im Bus?
- ▶ Wie verhalte ich mich während der Fahrt?
- ▶ Wie plane ich meine Fahrt barrierefrei?
- ▶ Wie erwerbe ich eine Fahrkarte?
- ▶ Welche weiterführenden Hilfen gibt es?



Literatur/ Links

[www.hvv.de/senioren](http://www.hvv.de/senioren)

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

### **Beschreibung**

Zur Analyse des Mobilitätsverhaltens von Frauen im ländlichen Raum und in unterschiedlichen Lebenssituationen wurde eine umfassende Studie erstellt, die Aufschluss über ihre Mobilitätsbedürfnisse und einen Abgleich zum ÖPNV-Angebot in der Stadt Ronnenberg (mit 7 Ortsteilen) geben sollte. Ausgangspunkt war eine vorangegangene Recherche im ländlichen Raum, die belegt, dass insbesondere Frauen unzureichende Mobilitätschancen haben aufgrund des vorherrschenden ÖPNV-Angebotes. Außerdem wurde festgestellt, dass das Wissen - bei Planenden wie bei Entscheidungsträger\*innen - über das Mobilitätsverhalten von Frauen unzureichend ist.

### **Ziele des Projekts**

- Umgestaltung des öffentlichen Verkehrs entsprechend den Bedürfnissen von Frauen.
- Verbesserung der Erreichbarkeit ihrer Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln und damit die Erhöhung der Chancen von Frauen für ihre Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

### **Beteiligte Akteure**

Projektleitung: Katja Striefler (Kommunalverband Großraum Hannover) mit Büro StetePlanung Darmstadt (Gisela Stete).

Kooperationen: Frauenbeauftragte Stadt Ronnenberg sowie weitere Ortsbürgermeisterinnen.

Weitere Akteure: „Schlüsselfrauen“, die an entscheidenden Schnittstellen wiederum Zugang zu speziellen örtlichen Strukturen hatten und somit weitere Frauen mobilisieren konnten.

### **Lösungsansatz/ Arbeitsschritte/ Vorgehensweise**

Im Rahmen einer umfassenden Studie wurden die Bedarfe und die Angebote des öffentlichen Verkehrs aus Frauensicht nach sozial- und verkehrswissenschaftlichen Methoden überprüft. Dabei wurden die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur, Lebenssituation und Verkehrsangeboten untersucht. Kernstück der Studie bildet die Analyse der baulich-räumlichen und der verkehrlichen Situation sowie des Infrastrukturangebotes.

Die örtlichen Situationen wurden einzeln erfasst und kartiert, Fahr- und Liniennetzpläne ausgewertet sowie eigene Erhebungen - wie flächendeckende Begutachtung von Haltestellen und Umsteigesituationen, Aufnahme des Bestandes an Infrastruktur in ausgewählten Ortsteilen - erstellt.

Untermuert wurden die Studienergebnisse durch Gruppendiskussionen mit Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen zu ihrem spezifischen Mobilitätsbedarf. Erreicht wurden weibliche Jugendliche, nicht-erwerbstätige und erwerbstätige Mütter und alte Frauen.

Um breit angelegte und auf spezifische Frauengruppen zugeschnittene repräsentative Aussagen zum Mobilitätsverhalten und zu Mobilitätsbedürfnissen zu erhalten, wurde anlässlich der Studie ein Beteiligungskonzept entwickelt, das sich deutlich unterscheidet von den traditionellen Methoden der Beteiligungsarbeit zur Bedarfsermittlung.

Mit Hilfe intensiver Pressearbeit, der Verteilung von Handzetteln, direkter Ansprache von Frauen, z.T. über „Schlüsselfrauen“, der Durchführung von Bürgerinnenwerkstätten in einzelnen Ortsteilen und von zielgruppenspezifischen Gruppendiskussionen konnte eine Beteiligung mit großer Breite und Tiefe erreicht werden.

### **Finanzierung/ Kosten und ggfs. Förderung**

Eigenmittel

Vergabe eines Gutachtens an das Büro StetePlanung

### **Erfahrungen und Erfolgsfaktoren**

Durch die Studie und die erstmalige Zusammenstellung der Hauptdefizite hinsichtlich der Anforderungen von Frauen an Mobilität konnte konkreter Handlungsbedarf ermittelt werden.

Die Ergebnisse der Befragung stützten im Wesentlichen die Ergebnisse der baulich-räumlichen, verkehrlichen und infrastrukturellen Situationsanalyse und zeigten damit weitgehende Übereinstimmung in der Bewertung des Mobilitätsbedarfs und der Mobilitätschancen von Frauen in Ronnenberg. Die Beteiligungswerkstatt „Von Ort zu Ort. Ihme-Roloverinnen werden mobil“ hat zu einem tieferen Verständnis der Anforderungen von Frauen aus eher ländlich geprägten Orten an den öffentlichen Verkehr beigetragen. Die Frauen des Ortsteils erhielten Gelegenheit, ihre Situation und ihre Bedürfnisse mitzuteilen – und nutzten sie.

Die Ergebnisse wurden als Leitlinien für die Aufstellung des Nahverkehrsplans 1997 definiert.

### **Übertragbarkeit auf den Kreis Stormarn**

Die Übertragbarkeit auf den Kreis Stormarn in Bezug auf die Themenstellung des Projektes sowie auf die ländliche Struktur ist gegeben. Notwendig sind der politische Wille und eine entsprechende Entscheidung, um eine vergleichbare Studie durchzuführen. Notwendig ist die Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel. Den Gleichstellungsbeauftragten kommt dabei eine wichtige Funktion zu.

### **Literatur/ Links**

STRIEFLER, KATJA (1998). Erreichbarkeits- und Mängelanalyse aus Frauensicht in ÖPNV-Angebotskonzepten. In: Handbuch für kommunale Verkehrsplanung (HKV). 23. Ergänzungslieferung 11/98, Kap. 3.4.8.2, S. 1-34. Berlin

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2004): Hinweise zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen. Köln

### **Beispiel 3: „Fahren Sie Probe!“ Garbsenerinnen testen das neue Buskonzept für Garbsen**

#### **Beschreibung**

Garbsen ist eine Stadt im Nordwesten von Hannover mit fünf zentral definierten und sechs weiteren, teil ländlich geprägten Ortsteilen (ca. 62.000 EW). In Garbsen erhielt ein repräsentativer Querschnitt von Garbsener Frauen die Möglichkeit, ein neu eingeführtes Buskonzept zu erproben und zu beurteilen. Dazu wurde die Beteiligungsform des Probefahrens („Fahren Sie Probe!“) entwickelt und durchgeführt. Aufgrund eines bereits fortgeschrittenen Planungsprozesses im Rahmen der Linienbereinigung wegen der Stadtbahnverlängerung nach Garbsen war eine differenzierte Beteiligungsform speziell für Frauen nur nach Einführung des neuen Buskonzeptes möglich.

Nach einem Aufruf durch die Initiator\*innen und einem Bewerbungsverfahren erhielten 50 Garbsenerinnen eine Monatskarte, mit der sie in Garbsen und dem Großraum Hannover fahren konnten. Voraussetzung war die Bereitschaft, an der Überprüfung mitzuwirken und zu Beginn und am Ende des Probefahrens entsprechende Fragebögen auszufüllen.

#### **Ziele des Projekts**

- Analyse des neuen Angebotes des Buskonzeptes auf die frauenrelevanten Ziele und deren Erreichbarkeit.
- Ziel war es zu erfahren, welche Erfahrungen jugendliche Mädchen, ältere Frauen, Frauen mit und ohne Erwerbsarbeit, Frauen mit und ohne Kinder mit Bussen und Bahnen in Garbsen machen
- Es war die Frage zu beantworten „Wird das neue Buskonzept tatsächlich den Bedürfnissen von Frauen in verschiedensten Lebenssituationen gerecht?“

#### **Beteiligte Akteure**

Projektleitung: Kommunalverband Großraum Hannover (KGH), Marketingabteilung.

Kooperationen: Katja Striefler Kommunalverband Großraum Hannover (KGH), Frauenbeauftragte der Stadt Garbsen.

Weitere Akteure: Garbsenerinnen für das Probefahren.

#### **Lösungsansatz/ Arbeitsschritte/ Vorgehensweise**

Eine erste Überprüfung des Konzepts erfolgte durch eine Kartierung, in der z.B. Gewerbegebiete mit einem hohen Anteil an weiblichen Beschäftigten, Ortsteile mit und ohne Einkaufsstrukturen, Volkshochschulen oder Jugendzentren festgehalten wurden.

Im nächsten Schritt mussten 50 Frauen für das Projekt gewonnen werden. Nach einem Presseaufruf konnten sich Frauen unter Angabe von Wohnort/Ortsteil, Lebenssituation und Hauptverkehrsmittel formlos bewerben. Nach einer Auswahl sollten alle Frauen einen Monat lang genau jene Fahrten unternehmen, die sie sonst im Alltag erledigen und dabei ihre Erfahrungen in den vorbereiteten Fragebögen zu Beginn und am Ende des Probefahrens festhalten.

Die Auswertung der Fragebögen mit Methoden der traditionellen Marktforschung ergab eine erstaunlich hohe Zufriedenheit der Probefahrerinnen. Bei näherer Betrachtung der Ergebnisse konnten jedoch gravierende Widersprüche zwischen sehr kritischen Bewertungen in Einzelfragen und positiver Gesamteinschätzung festgestellt werden.

Daher wurde eine tiefergehende, quantitative Auswertung nachgeschaltet. Einzelfragen wurden nochmals anders ausgewertet, um zu klären, inwieweit Widersprüche in den einzelnen Antworten

Materialband A

auftauchen und wo mögliche Ursachen zu finden sind. Verschiedene Fragen wurden miteinander in Beziehung gesetzt: Wo gab es Widersprüche, wo Verbindungen?

Dabei ging es vor allem um Fragen der subjektiven Sicherheit, der Reisezeit, der Pünktlichkeit, von Umsteigebedingungen.

**Finanzierung/ Kosten und ggfs. Förderung**  
-----

**Erfahrungen und Erfolgsfaktoren**

- Die Beschränkung auf 50 Teilnehmerinnen (Kostengründe) konnte nicht zu repräsentativen Ergebnissen führen. Durch die Auswahl der Testfahrerinnen aus möglichst vielen Ortsteilen konnte jedoch eine breite Streuung der benutzten Buslinien erreicht werden.
- Rein quantitative Methode sind wenig geeignet, die Lebenswirklichkeit von Frauen vollständig zu erfassen → besser sind die in der Frauenforschung bevorzugten qualitativen, „offenen“ Erhebungstechniken, um dem Anspruch gerecht zu werden, ein flächendeckendes Busnetz mit guten Verbindungen zwischen den Stadtteilen und schnell erreichbare Ein- und Ausstiegsstellen zur Verfügung zu stellen.
- Standardisierte Frage(bögen) ermöglichen keine eigenen Formulierungen; bei rein zahlenmäßiger Betrachtung gehen wichtige Inhalte verloren
- Differenzierte Antworten zu Fragen komplexerer Lebensverhältnisse erfordern das Einbeziehen der alltäglichen Lebenssituationen von Frauen. Ggf. bewerten Frauen mit Pkw die Sicherheit im ÖPNV und deren Haltestellen und Zuwege anders als eine Frau, die auf den ÖPNV angewiesen ist. Oder: Wie bewertet eine alleinerziehende, erwerbstätige Frau ohne Pkw die Frage der Erreichbarkeit, wenn sie abends zu einem Elternabend geladen ist?
- Daher ist es wichtig, dass Einzelfragen nicht unabhängig voneinander betrachtet werden.

**Übertragbarkeit auf den Kreis Stormarn**

Das Probefahren ist ein gutes und niederschwelliges Teilnehmungsformat, um die unterschiedlichen Nutzungsgruppen - und speziell die Gendergruppen - zu erreichen und Alltagswissen abzufragen. geeignet, um bestehende Systeme ganz praktisch zu hinterfragen. Die hier gemachten Erfahrungen hinsichtlich Repräsentanz und Auswertungsmethode sind gut übertragbar. Empfohlen werden kann eine Kombination mit dem Beispiel 2 „Bedarfs- und Angebotsüberprüfung aus Frauensicht“, in dem die Analyseergebnisse mittels Ortsbegehung und Kartierung durch differenzierte Diskussionen und Werkstätten untermauert wurden.

**Literatur/ Links**

STRIEFLER, KATJA (1998). Erreichbarkeits- und Mängelanalyse aus Frauensicht in ÖPNV-Angebotskonzepten. In: Handbuch für kommunale Verkehrsplanung (HKV). 23. Ergänzungslieferung 11/98, Kap. 3.4.8.2, S. 1-34. Berlin

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2004): Hinweise zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen. Köln

### Beispiel 4: „LandEi mobil“ Mühlenkreis Minden-Lübbecke

#### Beschreibung

Im Mühlenkreis Minden-Lübbecke wird im Rahmen eines aktuellen Förderprojektes das öffentliche Mobilitätsangebot auf seine „Zukunftstauglichkeit“ geprüft. Ein für den Projektzeitraum entwickeltes besonderes Abonnement ermöglicht es im Mühlenkreis lebenden Menschen ab 21 Jahren mit einem einzigen Ticket (EiTicket) innerhalb des gesamten Kreises mit seinen 6 Kommunen mit Bus und Bahn unterwegs zu sein. Das Jahres-Abo ist uneingeschränkt 7 Tage die Woche und 24h nutzbar und kostet 36,- €/Monat. Ein zusätzlicher Projektbaustein bildet das EiBike. In Kombination mit dem EiTicket kann es für 79,50 €/Monat (incl. Radmitnahme in Bus und Bahn) genutzt werden und ermöglicht damit die Mobilität unabhängig vom Fahrplan bzw. die Erreichbarkeit von Bus- und Bahnhaltstellen. Zur Verfügung gestellt wird ein Pedelec, dessen Schloss über ein Smartphone bedient werden kann. Mit einem zusätzlichen €/Tag kann es auch für Reisen außerhalb des Projektgebietes genutzt werden.

#### Ziele des Projekts

Ziel ist es, die Mobilität von Menschen im ländlichen Raum zu verbessern (Mobilitätssicherung) und praktikable Alternativen zum Pkw zu bieten. Damit kann auf gesellschaftliche Veränderungen wie dem demografischen Wandel oder sich ändernde Mobilitätsansprüche (insbesondere ältere Menschen verzichten auf Pkw) reagiert werden.

#### Beteiligte Akteure

Projektleitung: Minden Herforder Verkehrsgesellschaft mbH Bad Oeynhausen.

Kooperationen: Land NRW, MKB Mühlenkreis Bus GmbH, Mühlenkreis Minden-Lübbecke, Westfalentarif.

Weitere Akteure: i:SY Fahrradentwicklung Hüllhorst (ortsansässiger Fahrradhersteller).

#### Lösungsansatz/ Arbeitsschritte/ Vorgehensweise

Das Projekt wurde als ein besonderer Handlungsschwerpunkt im Zuge der lokalen Entwicklungsstrategie „Mobiler Mühlenkreis – Wir bewegen die Menschen“ entwickelt. Es ist eingebettet in eine Gesamtmobilitätsstrategie für den Mühlenkreis.

Entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung des Projektes, für den ÖPNV und für die neuen Abos ist eine professionelle Vermarktung des Angebotes. Dazu wurde im Jahr 2019 eine Roadshow LandEi mobil durchgeführt mit einem Stopp in jeder der sechs Kommunen.

#### Finanzierung/ Kosten und ggfs. Förderung

Das Projekt mit einer Laufzeit von zunächst 4 Jahren (2017 – 2021) wird im Rahmen des Landesprogrammes NRW „VITAL.NRW“ (Förderung lokaler Entwicklungsstrategien in NRW) gefördert und zu 100% durch eine Tarifgemeinschaft des Mühlenkreis Minden-Lübbecke finanziert.

### Erfahrungen und Erfolgsfaktoren

Erste Erfahrungen im Mühlenkreis zeigen, dass eine Teilnahme und Nutzung des Angebotes noch recht verhalten ist. Begründet wird dies zum einen mit dem nicht gut ausgebauten ÖV-Netz: von den sechs Kommunen im Landkreis haben nur vier eine Anbindung an den Schienenverkehr (SPNV); zwei Kommunen nur eine Busanbindung. Die Taktdichte ist zu gering. Da die Idee und das Konzept jedoch sehr gut sind, könnte es in anderen Regionen mit dichter getaktetem ÖV erfolgreicher sein. Modifizieren ließe sich das Angebot z.B., indem das Pedelec durch einen Leasingvertrag in den Besitz des Abonnenten übergeht und diese sich das Pedelec selbst aussuchen können. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist eine konsequente und dauerhafte Vermarktung des Angebotes. (Quelle: Interview mit Fachfrau aus der Projektleitung Minden Herforder Verkehrsgesellschaft).

### Übertragbarkeit auf den Kreis Stormarn

„LandEi mobil“ wurde für den Alltagsverkehr auf dem Land entwickelt – eine Übertragbarkeit des Projektes bzw. seine Erprobung lässt sich aufgrund ähnlicher Siedlungsstrukturen und Problemstellungen ableiten. Wichtigste Grundvoraussetzungen sind jedoch ein gut ausgebauter ÖV (s.o.) und die Einbindung des Projektes in ein gutes Marketingkonzept. Vor allem die Kombination Pedelec/ ÖV stellt in Bezug auf die Genderrelevanz ein flexibleres Modell in der Alltagsmobilität insbesondere für Frauen dar. Ältere Menschen bleiben auch ohne Pkw mobil.

### Fotos/ Abbildungen



Bildquelle: <https://www.mhv-info.de/landei-mobil-im-muehlenkreis-laeuftrund-2/>

### Literatur/ Links

[www.land-mobil.de](http://www.land-mobil.de)

Minden Herforder Verkehrsgesellschaft

## Beispiel 5: Schülerbeförderung Stadt Olfen im Münsterland

### Beschreibung

Das Pilotprojekt „Bedarfsorientierter Schulbusverkehr“ wurde im Rahmen eines Wettbewerbs des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Menschen und Erfolge - In Ländlichen Räumen mobil!“ 2011-2013 entwickelt. Das Projekt wurde mit dem ersten Preis ausgezeichnet und findet aufgrund seines Erfolges bis heute Anwendung. Ausgangspunkt waren der Rückgang der Zahl der Schüler\*innen im ländlichen Raum sowie die Veränderung der Schullandschaft mit uneinheitlichen Schulzeiten, was bei strenger Bindung an die Linienführung zu extrem ineffizienten Schulbusfahrten führte. Die Schüler\*innen mussten weite Fahrten in teilweise leeren Bussen hinnehmen.

Kernidee ist die Entwicklung und Anwendung der sogenannten Olfen-Karte, einer Chipkarte als georeferenzierter Ausweis (mit Namen, Wohnort, Foto, Schule), mit der die Route der Schüler\*innen im Bus errechnet und optimiert werden kann. Die Schüler\*innen werden ihren Bedürfnissen entsprechend frei vom Linienweg auf möglichst direktem Weg zu ihrer Haltestelle befördert. Die Fahrten werden optimiert, Leerfahrten reduziert.

### Ziele des Projekts

Bessere Auslastung der Schulbusse bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung des Mobilitätsangebotes. („Wir müssen dahinfahren, wo die Kinder hinwollen.“), Kostenreduktion und Senkung der CO2-Emissionen.

### Beteiligte Akteure

Projektleitung: Stadt Olfen

Kooperationen: Regionalverkehr Münsterland (RVM), Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)

Weitere Akteure: Schulen und Schulbehörde der Region

### Lösungsansatz/ Arbeitsschritte/ Vorgehensweise

- Überprüfung des regionalen Schülerbeförderungssystems.
- Austausch und Kooperationen mit regionalen Verkehrsbetrieben.
- Einbinden aller Verwaltungen und Institutionen, die beim Schülerverkehr mitreden.
- Softwareentwicklung / Entwicklung Chipkartensystem  
 Personenbezogene Daten der Schüler\*innen werden im Optimo-System gespeichert → Schüler\*innen scannen ihre personalisierte Chipkarte im Schulbus → RFID Nummer der Chipkarte übermittelt personenbezogene Daten an das iPad des Fahrers (Name und Haltestelle des Schülers/der Schülerin) → Nach Einstieg des letzten Schülers/der letzten Schülerin wird die Route „just in time“ berechnet → Navigation berücksichtigt ausschließlich Haltestellen der eingestiegenen Schüler\*innen.
- Chipkartenmanagement übernimmt Stadt Olfen: Abfrage der Strecken bei Schüler\*innen/Eltern und Erstellung der Chipkarte.
- Ggf. Kombi mit Schülerticket (s. Schülerfahrkostenverordnung der jeweiligen Bundesländer).

### Finanzierung/ Kosten und ggfs. Förderung

Finanzierung Stadt Olfen, Regionalverkehr Münsterland (RVM), Zweckverband Münsterland (ZVM)  
 Preisgeld und Publikation im Rahmen des Wettbewerbs 2011-2013

Materialband A

**Erfahrungen und Erfolgsfaktoren**

Die bisherigen Erfahrungen der Stadt Olfen mit dem System sind durchweg positiv, die bedarfsorientierte Schülerbeförderung unter Anwendung der Olfenkarte (Chipkarte) hat sich etabliert. Bei den betroffenen Linien wird erwartet, dass die Kilometerleistung um etwa ein Drittel reduziert werden kann. Damit sind erhebliche Einsparungen von Fahrzeiten und Co2-Emissionen verbunden. Aktuell wird dieser Ansatz durch den Einsatz kostengünstiger Standardprodukte und Standardsoftware weiterentwickelt. Die Erfolge aus Olfen sollen auf interessierte Gemeinden und Städte im Münsterland übertragen werden. (Quelle: Interview Stadt Olfen)

**Übertragbarkeit auf den Kreis Stormarn**

Vor dem Hintergrund, dass ähnliche Problemstellungen und Handlungsbedarfe im Kreis Stormarn bestehen, wäre eine Übertragung möglich unter der Voraussetzung, dass regionale Verkehrsbetriebe und (Schul-)Verwaltungen gewonnen werden können. Das Olfen-Projekt war ein Pilotprojekt des Bundes und als solches dafür vorgesehen, Impulse in andere Bundesgebiete auszustrahlen. Ggf. kann eine Förderung des Landes in Anspruch genommen werden. Mit der Optimierung der Fahrstrecken lassen sich bisher bestehende Hürden bei der Inanspruchnahme von Schulbussen reduzieren, der Hol- und Bringdienst durch Eltern - in der Regel durch die Mütter - kann weitestgehend entfallen und führt zu deren Entlastung.

**Fotos/ Abbildungen**



**Bedarfsorientierte Schülerbeförderung Olfen**

1. Kernerer, der Stadt, im Auftrag des Bundes (BZ 02/13) KNT/2013  
 2. In der Maßnahme "Bedarfsorientierte Schülerbeförderung Olfen" werden die Schülerbeförderungslinien im Kreis Olfen bedarfsorientiert umstrukturiert. Die Schülerbeförderung wird durch die Olfenkarte (Chipkarte) ermöglicht. Die Schülerbeförderung wird durch die Olfenkarte (Chipkarte) ermöglicht. Die Schülerbeförderung wird durch die Olfenkarte (Chipkarte) ermöglicht.

**Ausgangslage**

- Demographischer Wandel
- Weniger SchülerInnen müssen über weite Strecken befördert werden
- Kosten sinken
- Zeit sparen
- Die Verkehrsbelastung des Schulbusses (Mengen gebundene Verkehrsmittel) wird geringfügig reduziert
- Alle Haltestellen werden angefahren (SchülerInnen sind nicht mehr gezwungen, auf den Schulbus zu warten)

**Ziele**

- Nachteilige, aber notwendige, Linien werden gestrichelt, wenn es sich um Linien handelt, die nur wenige SchülerInnen befördern
- Haltestellen für Schüler werden verkürzt
- Kosten einsparen durch mehr Platz in den Schulbussen
- Lernzeiten werden frei

**Umsetzung**

- Personalfrage für Eltern der SchülerInnen um einen Chipkarte-System einzuführen
- SchülerInnen erhalten eine personalisierte Chipkarte im Schulbus
- RFID-Chipkarte ermöglicht automatische Erfassung der Fahrten (Mitarbeiter der SchülerInnen-Schulbusse)
- Nachfrager, die keinen Schulbus mehr benötigen, sind die Eltern, die keine Karte mehr benötigen
- Ausgabepersonal, ausschließlich Mitarbeiter der eingesetzten SchülerInnen
- Detaillierte Akquise der Olfen, Zusammenfassung der Maßnahmen in Form eines Info-Blattes (PDF-Datei, Eigenentwicklung, Maßnahme Nr. 41/2013)

**Erfolge**

- Statt 3600 Buskilometer werden nachstrukturiert 2300 Buskilometer angefahren
- Ca. 50% der Nutzkilometer werden eingespart
- Weniger CO<sub>2</sub> Ausstoß
- Kosten sparen

Jahr	Linien	Haltestellen	Buskilometer	CO <sub>2</sub> -Emissionen (t)
2011	3600	1200	3600	1200
	2300	770	2300	770
2012	2300	770	2300	770
	2300	770	2300	770
2013	2300	770	2300	770
	2300	770	2300	770

Quelle Fotos/ Links: Broschüre BMVBS „Menschen und Erfolge“ Wettbewerb 2011-2013 Aktiv für ländliche Infrastruktur

Quelle Plakat Rechts: [https://www.lag21.de/files/default/pdf/Themen/NN/1.KNT/Mobilitaet/Poster\\_Olfen.pdf](https://www.lag21.de/files/default/pdf/Themen/NN/1.KNT/Mobilitaet/Poster_Olfen.pdf)

**Literatur/ Links**

<https://www.olfen.de/rathaus-buergerservice/mobilitaet/schuelerbefoerderung>

## Beispiel 6: DADINA Fahrgastbeirat

### Beschreibung

Der Fahrgastbeirat ist das Forum für Fahrgäste. Er ist Bindeglied zwischen Fahrgästen und der Nahverkehrsorganisation DADINA, wird im Rahmen einer verbindlichen Geschäftsordnung tätig und dabei von der DADINA unterstützt.

Er ist neben dem Vorstand, Verbandsversammlung und Städte- und Gemeinderat aktives Gremium der DADINA, der Darmstadt-Dieburger Verkehrsorganisation. Die DADINA organisiert als Zweckverband den ÖPNV in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg. In der Geschäftsstelle werden die Verwaltungsabläufe für alle Gremien der DADINA gebündelt, so auch für den Fahrgastbeirat.

Der Fahrgastbeirat hat beratende und vorbereitende Funktion und ist berechtigt, Anträge und Anfragen gegenüber dem DADINA-Vorstand einzubringen, insbesondere in folgenden Bereichen: Netzgestaltung, Linienführung, flexible Bedienungsformen, Betriebsabwicklung, Fahrplan(abstimmung), Beförderungs- und Tarifbestimmungen, Infrastruktur, Fahrgastsicherheit, Fahrgastinformationssysteme, Kundenservice, Verbundverkehr. Er kann Ideen und Kundenwünsche (Anregungen und Kritik) in allen Bereichen des ÖPNV einbringen und unterbreitet selbst Vorschläge.

### Ziele des Projekts

Wesentliches Ziel des Fahrgastbeirates ist die Berücksichtigung der Fahrgastinteressen in der Ausgestaltung und Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs. Der Fahrgastbeirat gibt Anregungen zur Verbesserung der Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV im Gebiet der DADINA. Im Rahmen seiner beratenden Funktion schlägt er entsprechende Maßnahmen vor. Er wird frühzeitig über die geplanten Maßnahmen im ÖPNV informiert und dadurch in die Lage versetzt, die Meinung der Fahrgäste bereits im Vorfeld einzubringen. Der Fahrgastbeirat zeigt Problembereiche und Schwachstellen des ÖPNV auf.

### Beteiligte Akteure

Siehe Grafiken unten (DADINA Gremienzusammensetzung und Fahrgastbeirat Zusammensetzung)

### Lösungsansatz/ Arbeitsschritte/ Vorgehensweise

Die Zusammensetzung des Fahrgastbeirates soll einerseits ein repräsentatives Abbild der ÖPNV Nutzer\*innen darstellen und andererseits sicherstellen, dass die Interessen relevanter Fahrgastgruppen vertreten sind. Der Fahrgastbeirat der DADINA setzt sich aus elf Organisations- und Interessenvertretern sowie acht Fahrgastmitgliedern und einem/r Vertreter\*in aus der DADINA-Verbandsversammlung zusammen (s. Organigramm). Jedes Mitglied muss selbst aktiv den ÖPNV nutzen. Die DADINA Geschäftsstelle legt dem DADINA Vorstand eine Besetzungsliste für den Fahrgastbeirat zur Beschlussfassung vor. Die DADINA Verbandsversammlung wird darüber informiert. Fahrgastmitglieder können sich persönlich bei der DADINA bewerben. (Wahlperioden sind dem Kommunalwahlgesetz angepasst).

## Materialband A

Es werden zwei Vorsitzende aus der Mitte des Fahrgastbeirates gewählt. Sie vertreten den Fahrgastbeirat nach außen und gegenüber den anderen Verbandsgremien der DADINA. Der Fahrgastbeirat kann verschiedene Arbeitskreise einrichten, ständiger Arbeitskreis ist der Hauptausschuss.

Zu seinen Aufgaben gehören: Erarbeitung von Beschlussvorschlägen für die Fahrgastbeiratssitzungen, vorbereitende Erörterung von künftigen Fahrplan- und Tarifänderungen sowie sonstige ÖPNV Planungen.

Im Rahmen der Hauptausschuss-Sitzung berichtet die DADINA Geschäftsstelle über Planungen. Der Hauptausschuss tagt i.d.R. drei Wochen vor jeder Fahrgastbeirats-Sitzung. Sitzungs- und Arbeitsergebnisse des Fahrgastbeirates werden in Protokollen festgehalten.

Der/die Vorsitzende bereitet in Abstimmung mit der DADINA die Tagesordnung vor.

Bei Bedarf werden Sondersitzungen oder Besichtigungen angesetzt. Der Fahrgastbeirat wird dabei von der DADINA Geschäftsstelle unterstützt.

Die Sitzungen des Fahrgastbeirates sind öffentlich.

Beschlüsse und Anliegen des Fahrgastbeirates werden mit Empfehlungen der DADINA Geschäftsstelle an die Verbandsversammlung weitergegeben (s. Organigramm).

### **Finanzierung/ Kosten und ggfs. Förderung**

Die Mitglieder des Fahrgastbeirates arbeiten ehrenamtlich, sie erhalten keine Vergütung. Fahrkosten für den ÖPNV aus Anlass von Sitzungen des Fahrgastbeirates werden von der DADINA erstattet.

### **Erfahrungen und Erfolgsfaktoren**

Der Fahrgastbeirat gehört zu den ersten seiner Art und besteht bereits seit der DADINA Gründung im Jahr 1997, der ursprüngliche Beirat besteht sogar noch länger – dies bestätigt seine wichtige Funktion als „unabhängiges Sprachrohr“ im ÖPNV und in der lokalen Verkehrsorganisation. Seine Gründung beruhte auf dem Wunsch nach stärkerer Einbindung verschiedener Interessengruppen.

Der Fahrgastbeirat hat sich als funktionierende Plattform für Fahrgäste sehr bewährt, seine Stimme findet in der Öffentlichkeit Gehör. Trotz hohem Betreuungsaufwand trägt der Einfluss des Beirates zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den aktuellen Themen des ÖV bei.

Seit der Gründung lässt sich eine Veränderung der Beteiligungsaktivität beobachten: von Beginn an war eine differenzierte Fahrgaststruktur im Beirat vorgesehen und gewollt; war in der Vergangenheit jede der Interessengruppen auch durch ein Mitglied vertreten, so lässt sich aktuell eher eine „Auflösung“ beobachten. Frauen, Schüler\*innen und Studierende sind weniger präsent als früher bzw. wechselt die Mitgliedschaft dieser Gruppen häufiger (was u.a. mit dem Alter des Gremiums, aber auch mit einem hohen Arbeitsaufwand und der Bereitschaft zur ehrenamtlichen Tätigkeit in Abendstunden zusammenhängt). Diese Gruppen werden weiterhin zur Beteiligung angeschrieben und beworben.

Die Neugründung eines Fahrgastbeirates könnte – wenn er von jungen Menschen besetzt ist – eine dynamische Wirkung entfalten. Der Erfolg hängt sehr stark von den Mitgliedern ab. Mitglieder, die einerseits die formalen (Verwaltungs-)Abläufe akzeptieren, Gremien ernst nehmen und sich andererseits frei entwickeln, perspektivisch und zukunftsorientiert arbeiten wollen – unabhängig von tagespolitischen Details. Die deutschlandweite Plattform [www.fahrgastbeiräte.de](http://www.fahrgastbeiräte.de) kann in diesem Zusammenhang zu einer weiteren Verbreitung der Idee beitragen und Netzwerke schaffen.

Quelle: Interview DADINA Geschäftsstelle

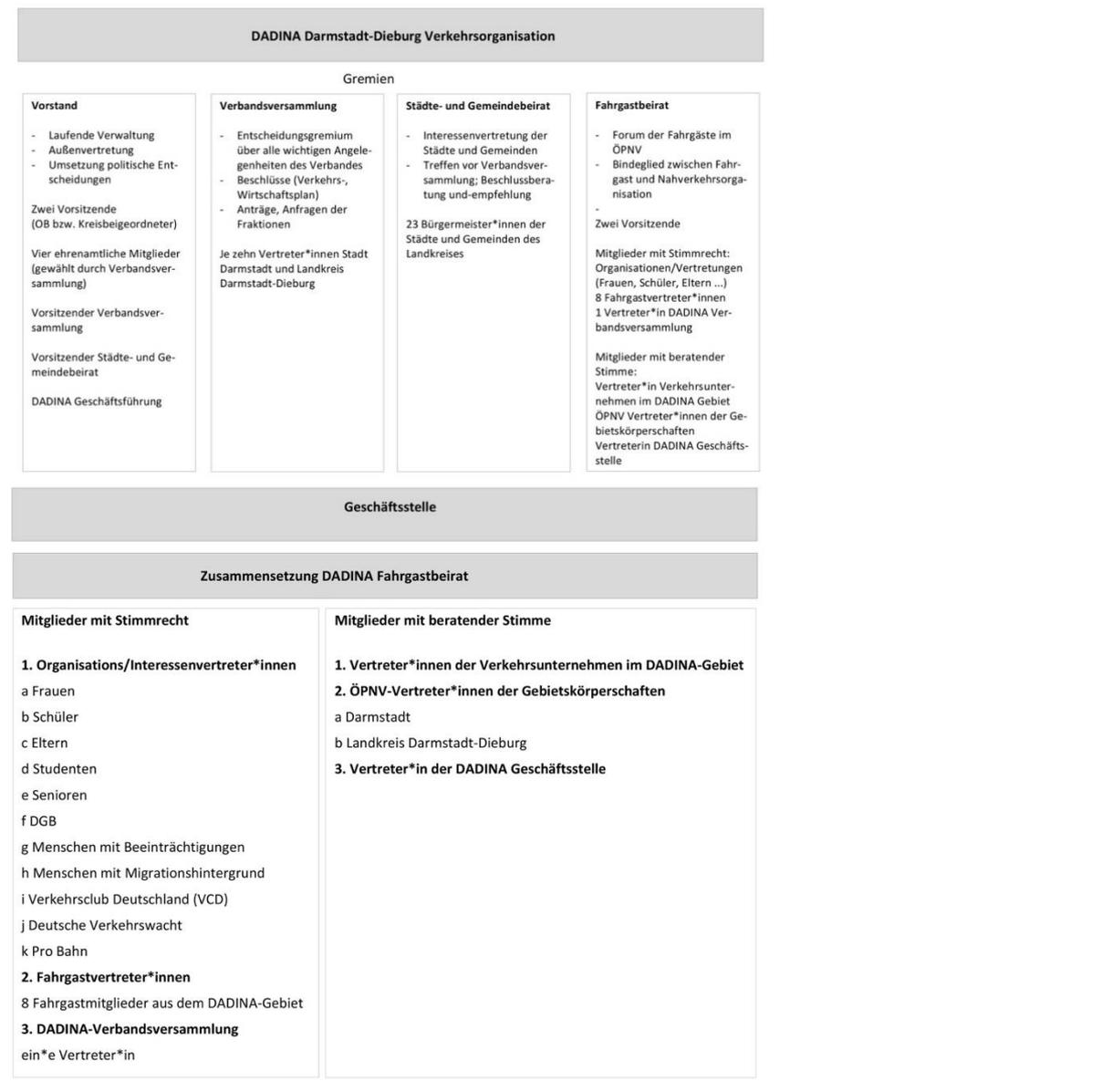
### **Übertragbarkeit auf den Kreis Stormarn**

Materialband A

Die Einrichtung erfolgt meistens auf freiwilliger Basis (keine Verpflichtung). Sie bedarf daher eines starken Grundinteresses in der Bevölkerung, sich aktiv für den ÖPNV und für moderne Mobilität einzusetzen. Mitglieder sollten bereit sein, formale Abläufe zu akzeptieren, sich aber frei genug fühlen, um Verbesserungsmöglichkeiten zu kommunizieren.

Eine Übertragbarkeit ist in Bezug auf die Genderrelevanz hinsichtlich des differenzierten Mitgliederkreises (mit Stimmrecht) im Fahrgastbeirat gegeben. Bei der Besetzung des Fahrgastbeirates sollte sich an der Struktur von DADINA orientiert werden. Je breiter und differenzierter der Beirat aufgestellt ist, desto mehr lässt sich die Gesellschaft dort abbilden, desto stärker können die Interessen der jeweiligen Gendergruppen vertreten werden.

**Fotos / Abbildungen**



**Literatur/ Links**

<https://www.dadina.de/die-dadina/gremien/fahrgastbeirat/>

<https://www.fahrgastbeiräte.de>

### 3. Kapitel

#### Anlage 3-1 ÖPNV-Liniennetz im Kreis Stormarn

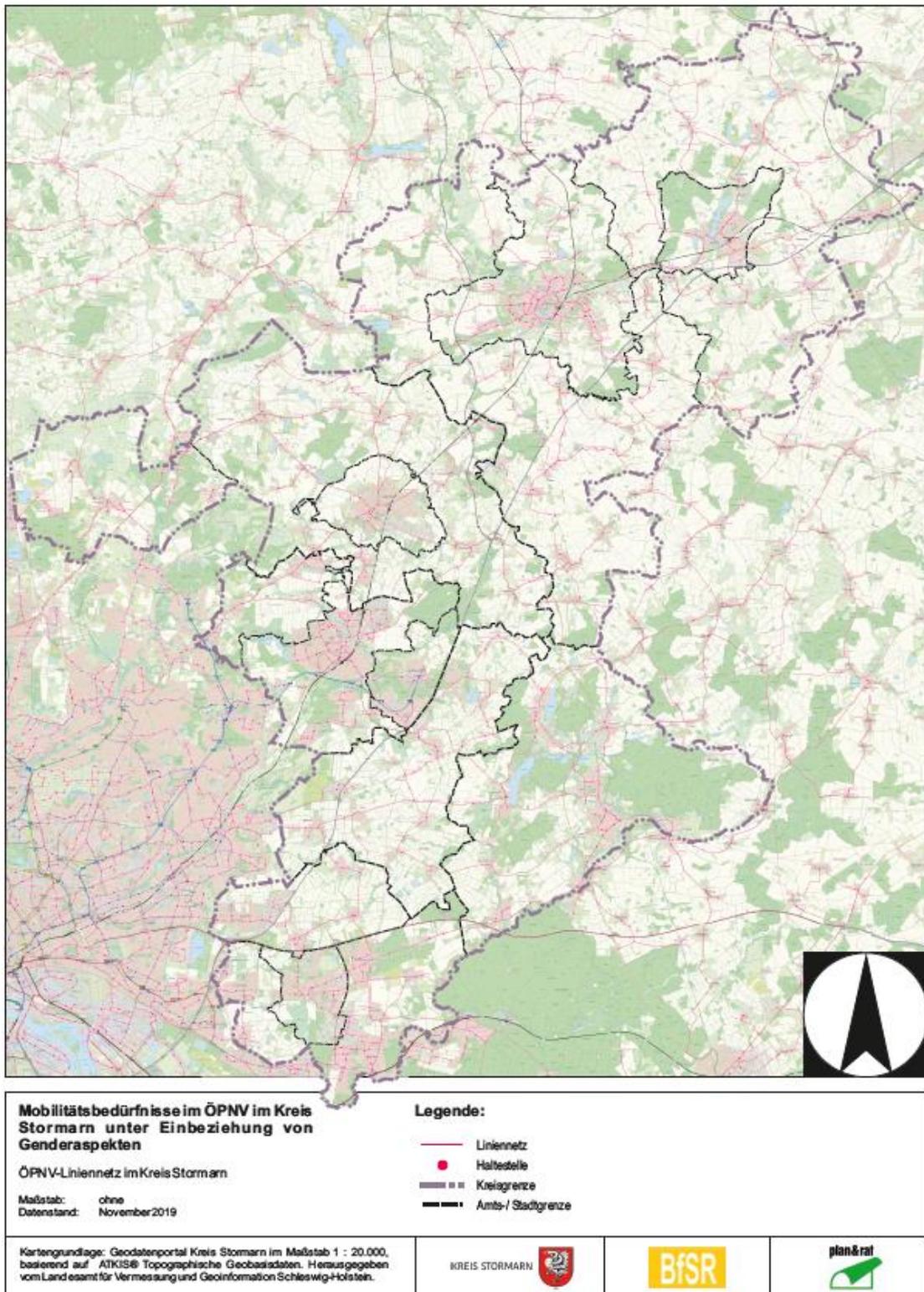


Abbildung 3-1 ÖPNV-Liniennetz im Kreis Stormarn (Quelle eigene Darstellung)

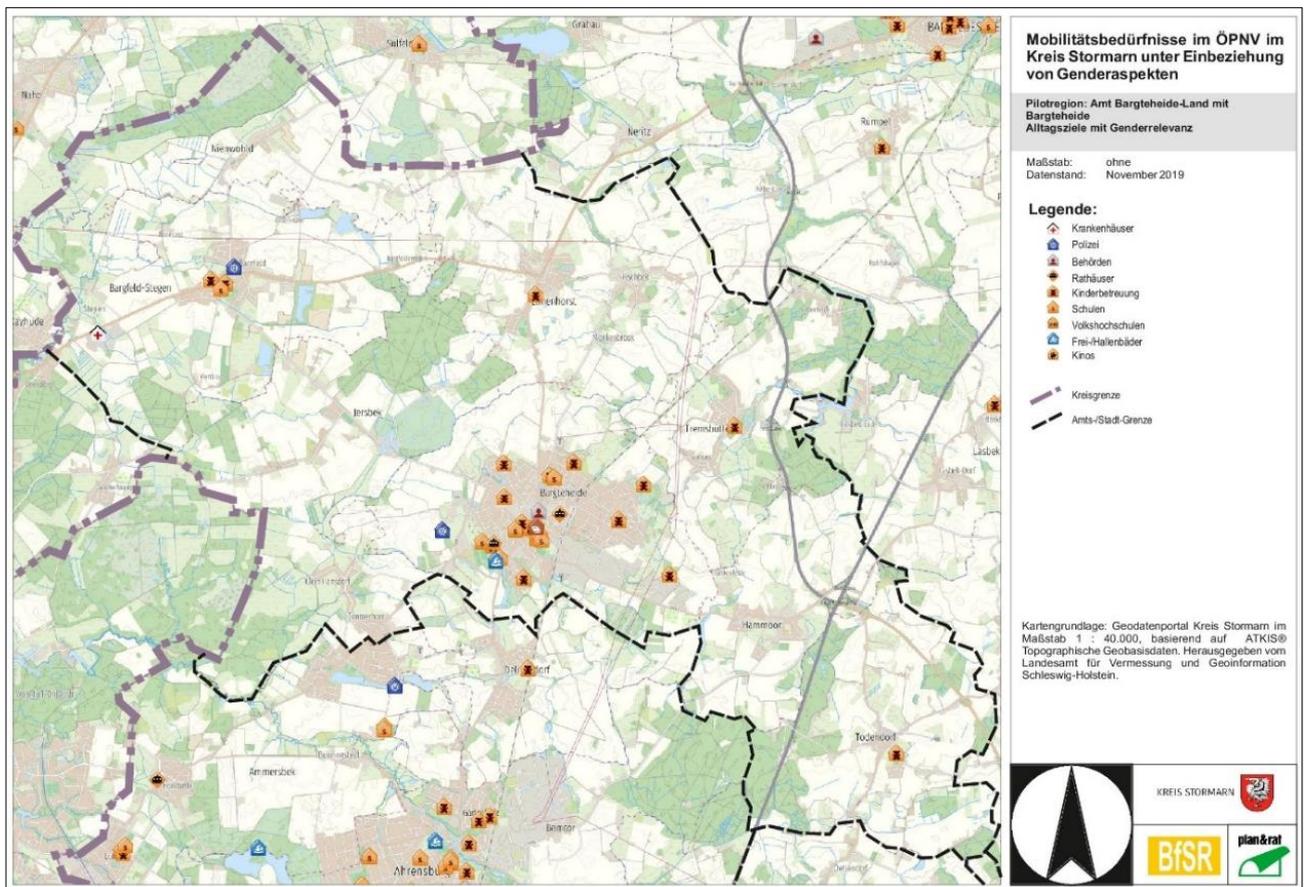


Abbildung 3-2 Genderrelevante Ziele im Amt Bargtheide Land mit Bargtheide Stadt (Quelle Geodatenportal Kreis Stormarn)

## 4. Kapitel

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

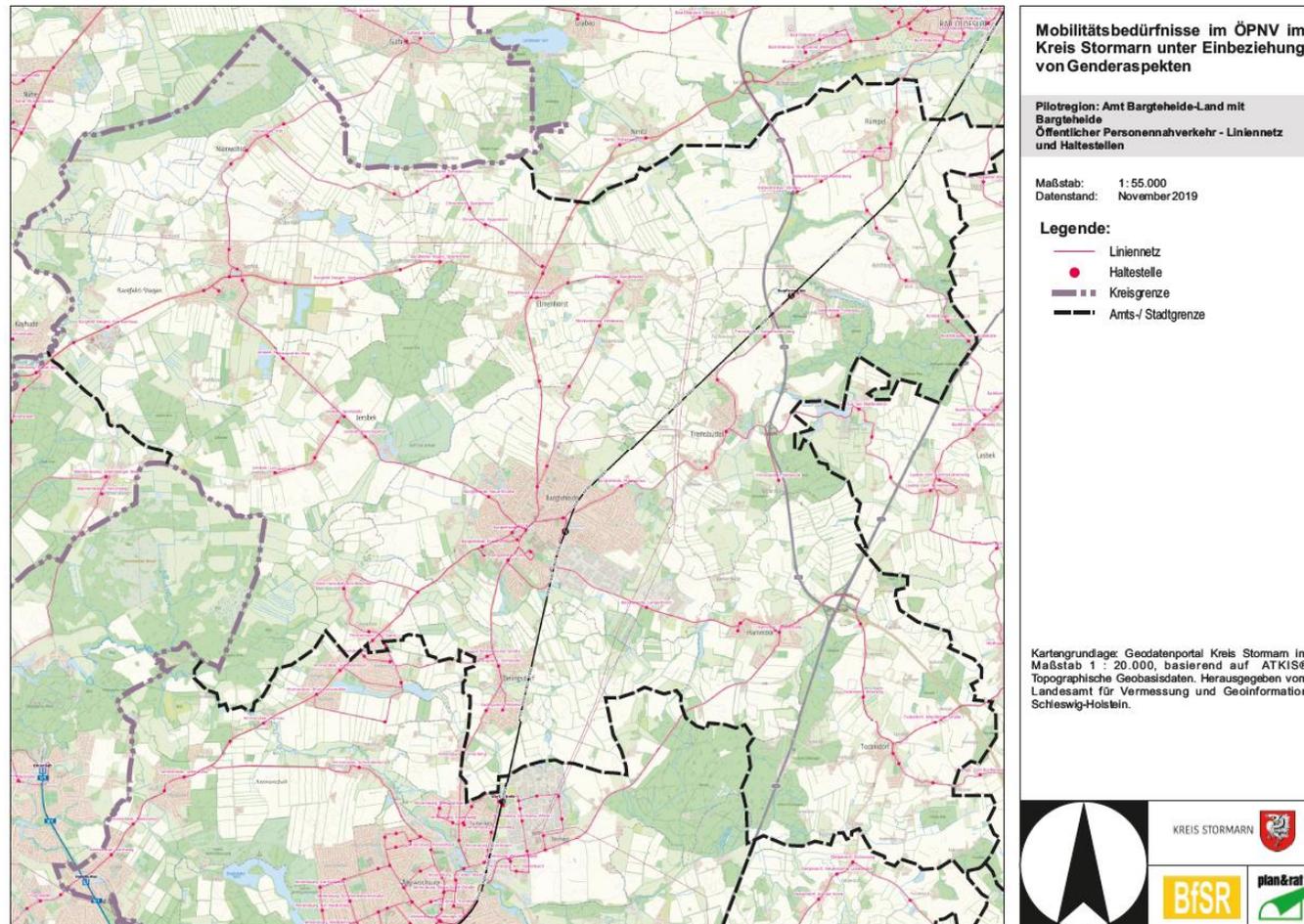


Abbildung 4-1 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Kreis Stormarn (Quelle eigene Darstellung)

Materialband A

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

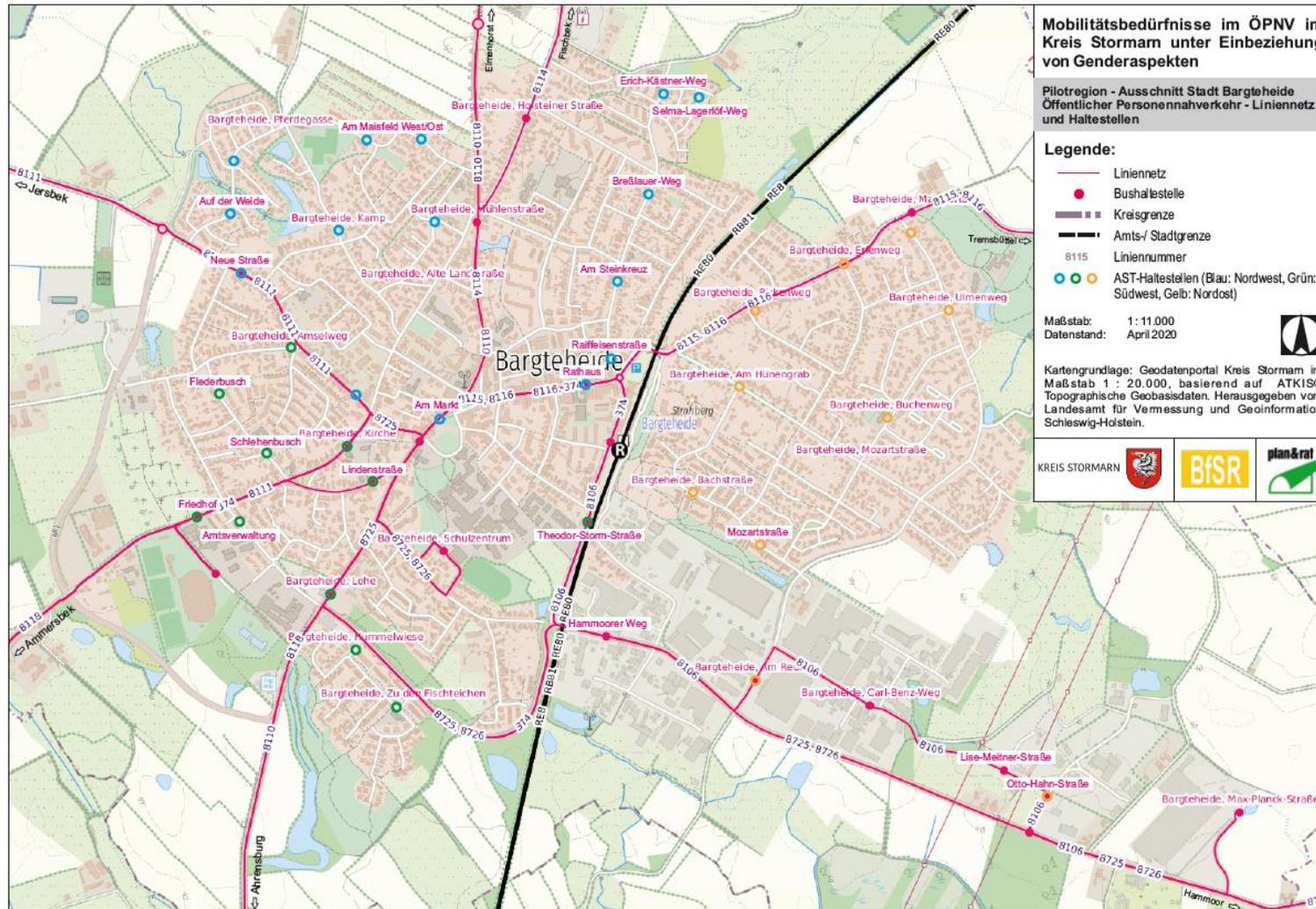


Abbildung 4-2 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Stadt Bargteheide (Quelle eigene Darstellung)

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

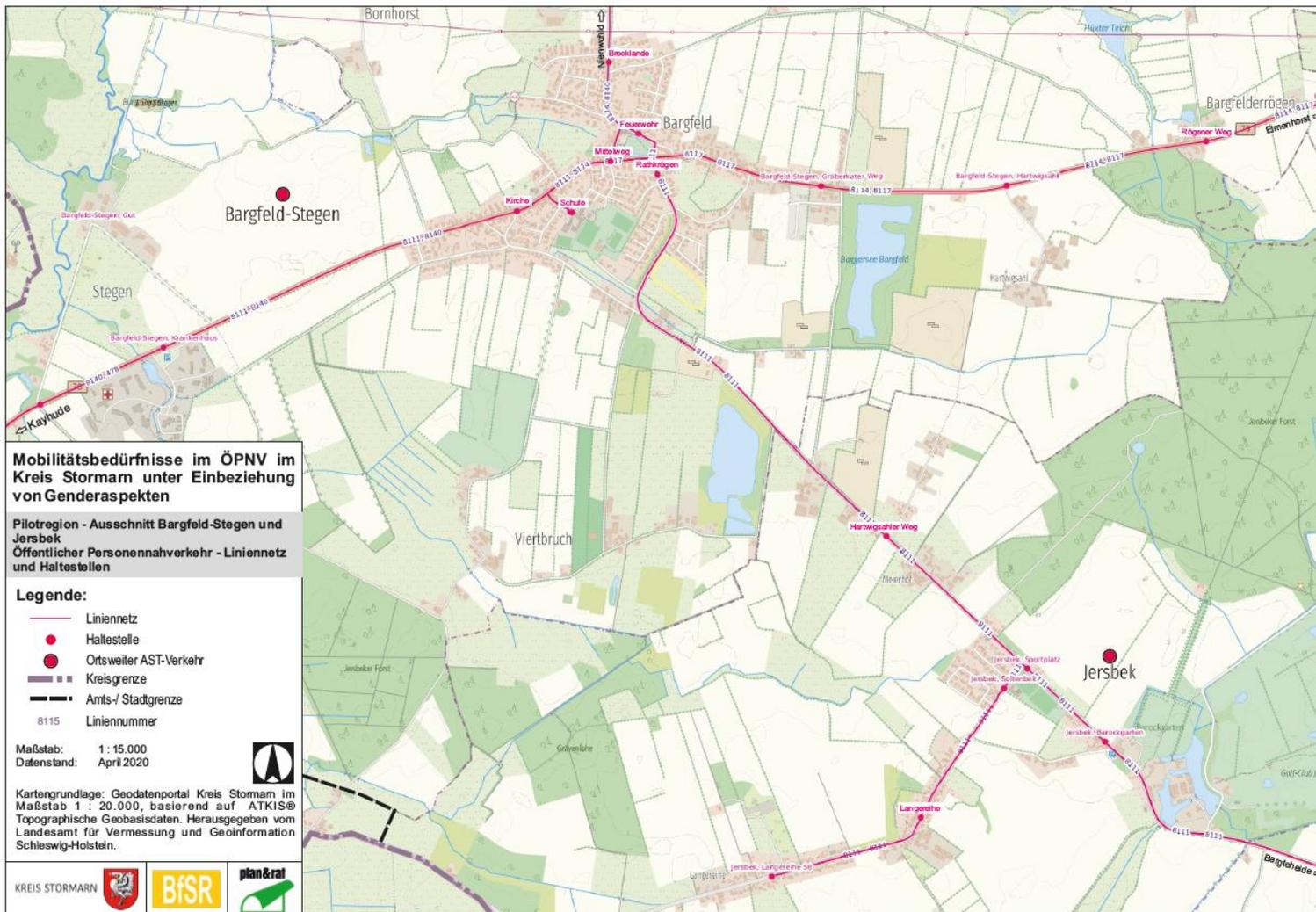


Abbildung 4-3 Liniennetz und Haltestellen - Bargfeld-Stegen und Jersbek (Quelle eigene Darstellung)

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

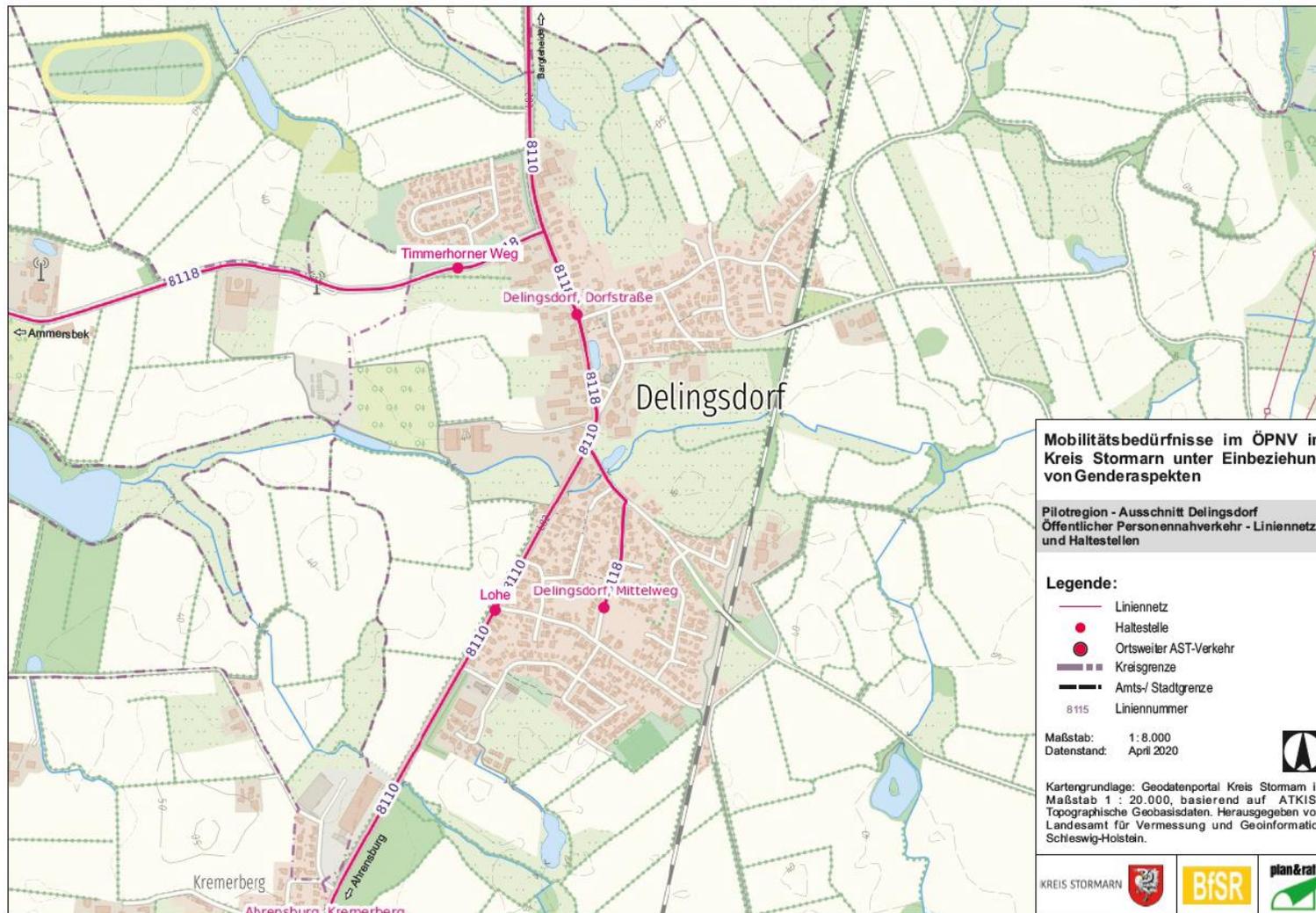


Abbildung 4-4 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Delingsdorf (Quelle eigene Darstellung)

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

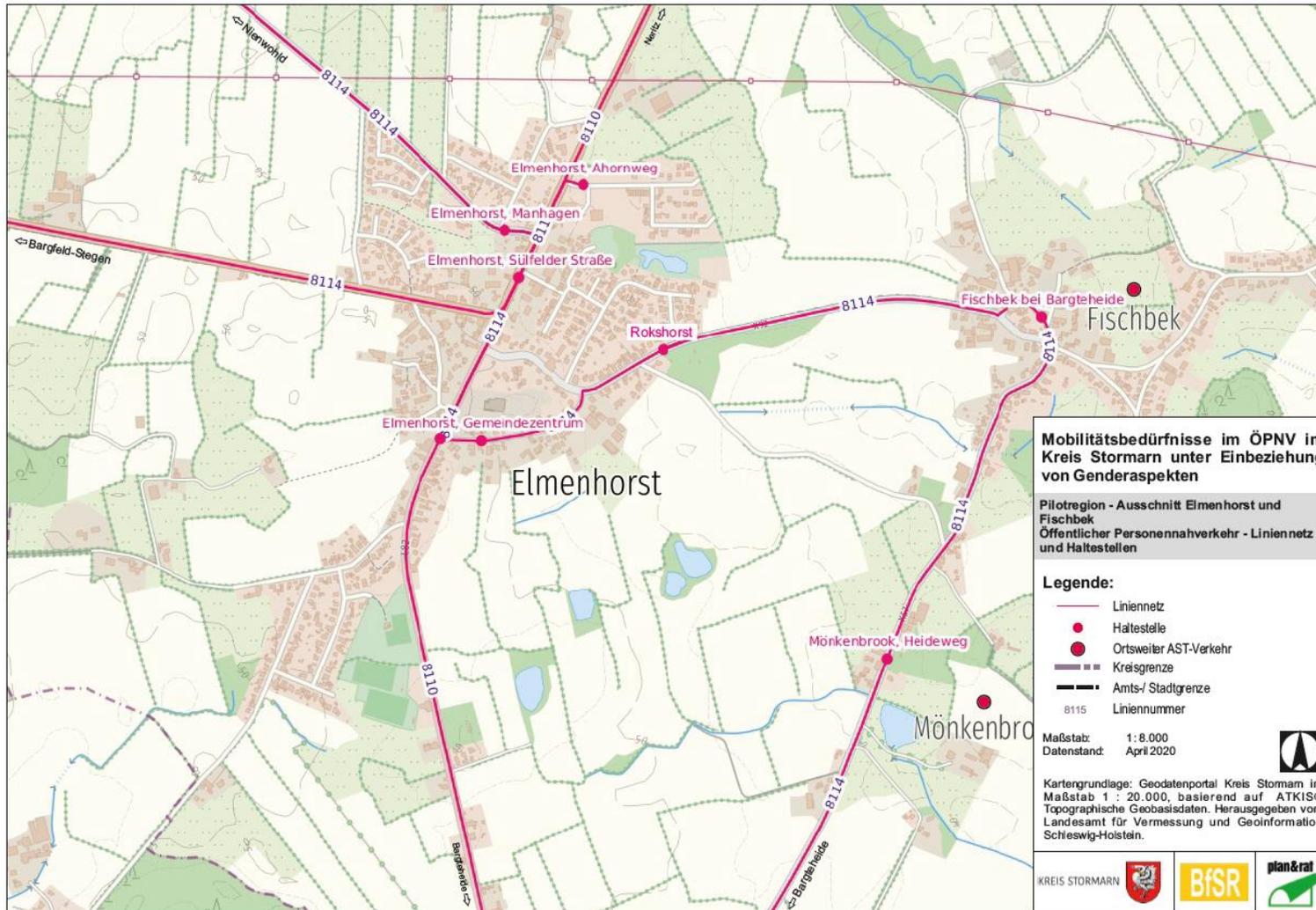


Abbildung 4-5 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Elmenhorst und Fischbek (Quelle eigene Darstellung)

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

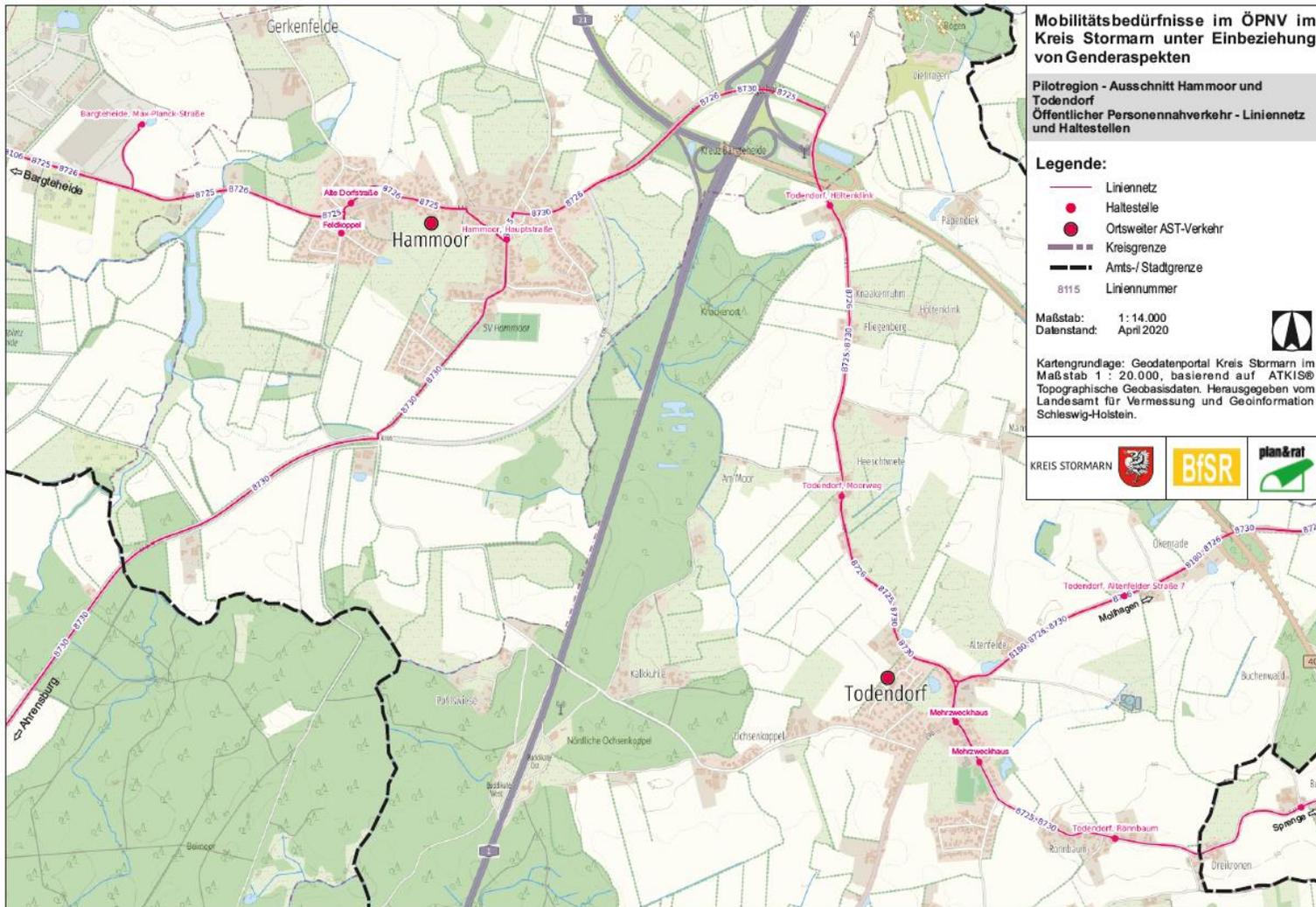


Abbildung 4-6 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Hammoor und Todendorf (Quelle eigene Darstellung)

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

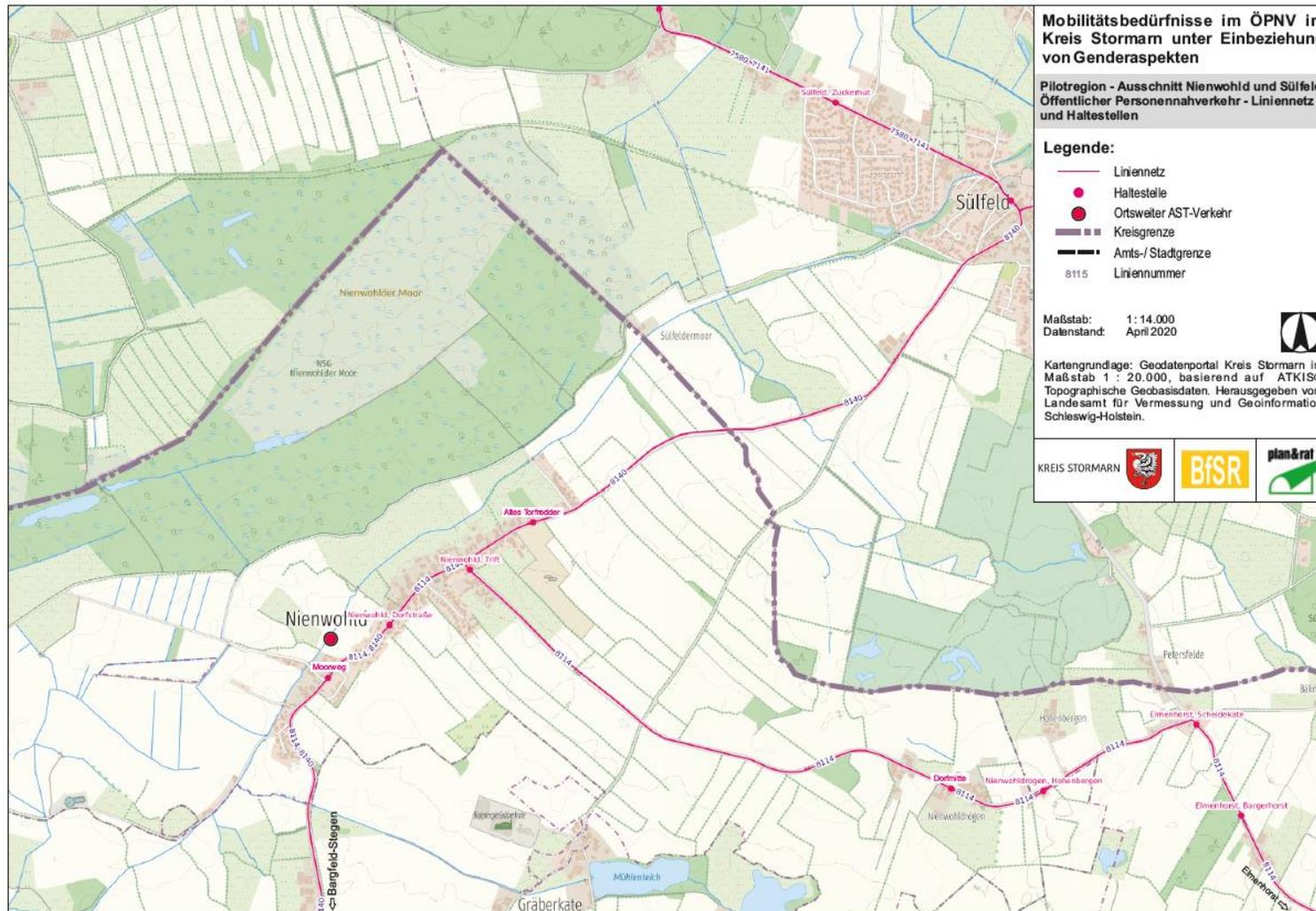


Abbildung 4-7 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Nienwohld und Sülfeld (Quelle eigene Darstellung)

Materialband A

Anlage 4-8 Tremsbüttel - ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen

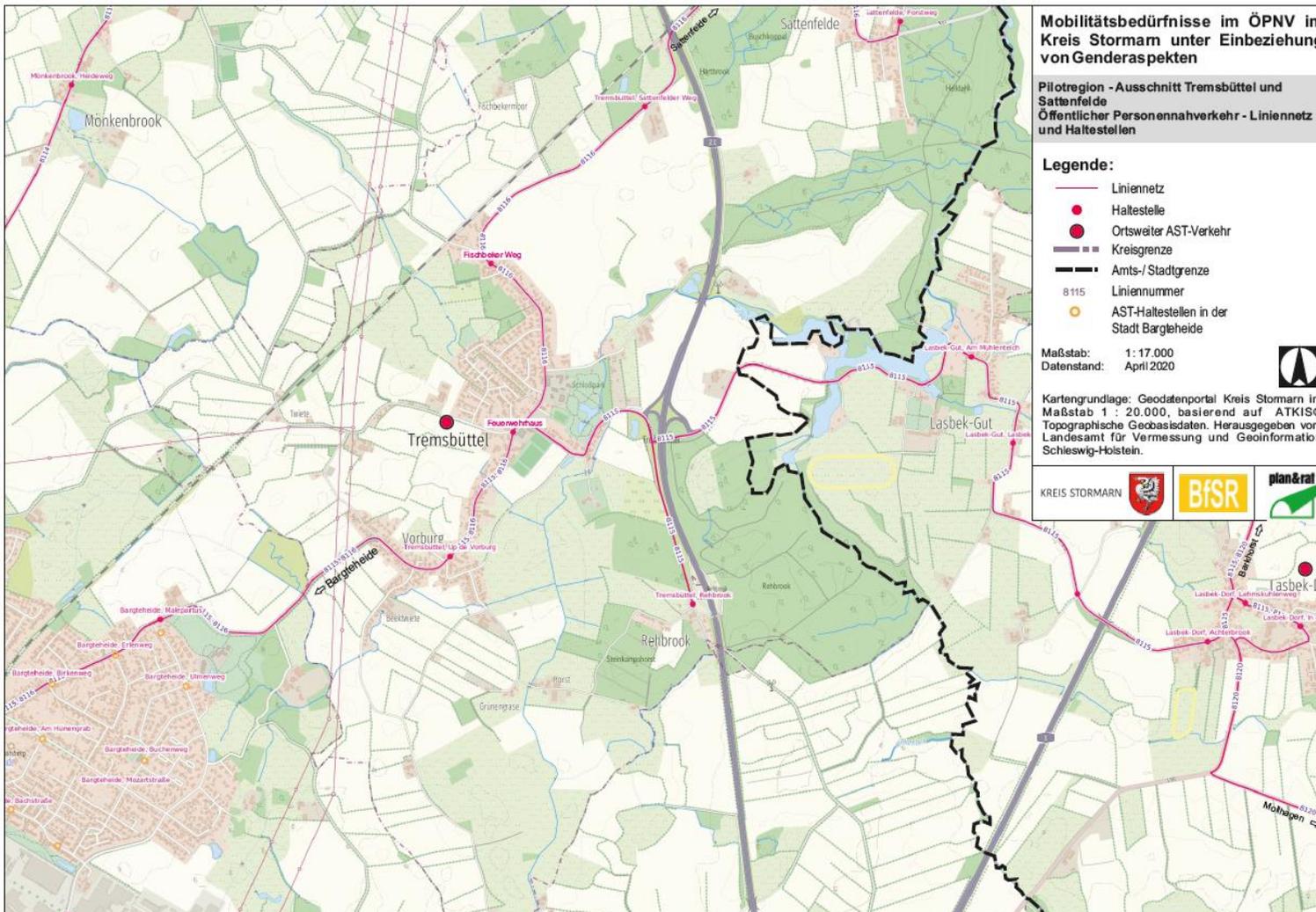


Abbildung 4-8 ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen - Tremsbüttel (Quelle eigene Darstellung)

**Anlage 4-9 Alltagsziele mit Genderrelevanz**

**Genderrelevante Alltagsorte im Amt Bargteheide-Land und im Stadtgebiet der Stadt Bargteheide (Stand 20.05.2020)**

Ortschaften	Anzahl an Einwohner*innen
Stadt Bargteheide	16.109
Bargfeld-Stegen	2.988
Delingsdorf	2.191
Elmenhorst	2.709
Hammoor	1.295
Jersbek	1.727
Nienwohld	485
Todendorf	1.248
Tremsbüttel	1.965

Tabelle 4-1 Anzahl der Einwohner\*innen Stadt Bargteheide und Amt Bargteheide-Land (Quelle Statistik Nord)

**Kindertagesbetreuung**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Bargteheide</li> </ul>	<p><b>Kindergärten, Kindertagesstätten:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Kindergarten Eckhorst</i> 36, 22941 Bargteheide</li> <li><i>Kindergarten Am Krögen</i> Wilhelm-Hauff-Weg 19; 22941 Bargteheide</li> <li><i>Kindergarten und Krippe Am Mühlentor</i> Lauenburger Straße 2; 22941 Bargteheide</li> <li><i>Kindergarten An den Fischteichen</i> Zu den Fischteichen 49; 22941 Bargteheide</li> <li><i>Kindergarten Eichenweg</i> Eichenweg 9; 22941 Bargteheide</li> <li><i>Kindergarten und Krippe Kruthorst</i> Am Maisfeld 56, 22941 Bargteheide</li> <li><i>Kindergarten und Krippe Lindenstraße</i> Lindenstr. 2 b; 22941 Bargteheide</li> <li><i>Kindergarten und Krippe Malepartus</i> Tremsbütteler Weg 104; 22941 Bargteheide</li> <li><i>Waldorfkindergarten Bargteheide</i> Jersbeker Straße 7; 22941 Bargteheide</li> <li><i>Krippe Otto-Hahn-Straße</i> Otto-Hahn-Straße 32; 22941 Bargteheide</li> </ul>

Materialband A

	<p><b>Tagesmütter:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tagesmutter Gesa Rosebrock Lübecker Str. 17, 22941 Bargteheide</li> <li>• Mäusehaus Tagesmutter Deviller Str. 2A, 22941 Bargteheide</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<p><b>Kindergärten, Kindertagesstätten:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Kindergarten Haus der Kinder</i> Schulstraße 15, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• <i>Kindertagesstätte Gänsestieg</i> Gänsestieg 1, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• <i>Kindergarten Lütten Hus</i> An der Friedenslinde 1, 22941 Delingsdorf</li> <li>• <i>DRK Kindergarten Elmenhorst</i> Schulstraße 1, 23869 Elmenhorst</li> <li>• <i>DRK Kita Farbenland</i> Schulstraße 4, 23869 Elmenhorst</li> <li>• <i>Kindergarten Hammoor</i> Kamp 35, 22941 Hammoor</li> <li>• <i>Kindergarten Todendorf</i> Rönnsbaum 14, 22965 Todendorf</li> <li>• <i>Waldkindergartengruppe</i> Waldweg 42A, 22965 Todendorf</li> <li>• <i>DRK-Kindergarten Tremsbüttel</i> Lasbeker Straße 2, 22967 Tremsbüttel</li> <li>• <i>Großtagespflegestelle,</i> Allee 13a. 22941 Jersbek</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angrenzend an das Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<p><b>Kindergärten, Kindertagesstätten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Kindergarten „Beste Freunde“</i> Oldesloer Str. 5A, 23867 Sülfeld</li> </ul>

Tabelle 4-2 Alltagsziele mit Genderrelevanz Kindertagesbetreuung (Quelle eigene Darstellung)

**Schulen/Bildungsstätten**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<p><b>Allgemeinbildende Schulen:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Anne-Frank-Schule</i> Emil-Nolde-Straße 9, 22941 Bargteheide</li> <li>• <i>Carl-Orff-Schule</i> Segeberger Straße 1, 22941 Bargteheide</li> <li>• <i>Dietrich-Bonhoeffer-Gemeinschaftsschule</i> Am Schulzentrum 11, 22941 Bargteheide</li> <li>• <i>Emil-Nolde-Schule</i> Am Schulzentrum 11 a, 22941 Bargteheide</li> <li>• <i>Freie Waldorfschule Bargteheide</i> Alte Landstraße 89 f, 22941 Bargteheide</li> <li>• <i>Gymnasium Eckhorst</i> Eckhorst 64, 22941 Bargteheide</li> <li>• <i>Johannes-Gutenberg-Schule Grund- und Hauptschule</i> Alte Landstraße 79, 22941 Bargteheide</li> <li>• <i>Kopernikus-Gymnasium / Am Schulzentrum</i> Am Schulzentrum 13, 22941 Bargteheide</li> </ul>

Materialband A

	<p><b>Förderschulen:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Albert-Schweitzer-Schule Alte Landstraße 55, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Volkshochschulen:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VHS Bargteheide Am Markt 4, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Musikschulen:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Musikschule Thomas Lass: Wurth 7, 22941 Bargteheide</li> <li>• Musisches Forum Bargteheide e. V.: Jersbeker Str. 3 und Theodor-Storm-Straße 16, 22941 Bargteheide</li> <li>• Bargteheider Stadtmusikanten Amselweg 11, 22941 Bargteheide</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<p><b>Allgemeinbildende Schulen:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundschule Alte Alster Schulstraße 10, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• „Campus“ der Anne-Frank-Schule (Außenlernfläche) nahe Wiebüschen am östlichen Ortsrand, 22941 Delingsdorf</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angrenzend an das Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<p><b>Allgemeinbildende Schulen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundschule Mollhagen Eichedeer Straße 16, 22964 Steinburg (für Todendorf)</li> <li>• Schule im Alsterland (u.a. für Nienwohld) Oldesloer Straße 9, 23867 Sülfeld</li> </ul>

Tabelle 4-3 Alltagsziele mit Genderrelevanz Schulen/Bildungsstätten (Quelle eigene Darstellung)

**Schulkinderbetreuung**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hort Am Mühlentor Lauenburger Straße 2; 22941 Bargteheide </li> <li>• Hort Eckhorst Eckhorst 34; 22941 Bargteheide</li> <li>• Hort Lindenstraße Lindenstr. 2 b; 22941 Bargteheide</li> <li>• Ganztagsbetreuung an der Carl-Orff-Schule Segeberger Straße 1; 22941 Bargteheide</li> <li>• Offene Ganztagschule Johannes-Gutenberg-Schule, Alte Landstraße 79, 22941 Bargteheide</li> <li>• Kinderhaus Blauer Elefant Alte Landstraße 53, 22941 Bargteheide</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offene Ganztagschule Grundschule Alte Alster, Schulstraße 10, 23863 Bargfeld-Stegen </li> </ul>

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

Materialband A  
**Krankenhäuser**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargtheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heinrich-Sengelmann-Krankenhaus Kayhuder Straße 65, 23863 Bargfeld-Stegen </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Außerhalb Amt Bargtheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asklepios Klinik Schützenstraße 55, 23863 Bad Oldesloe</li> <li>• Park Klinik Manhagen Sieker Landstraße 19, 22927 Großhansdorf</li> </ul>

Tabelle 4-5 Alltagsziele mit Genderrelevanz Krankenhäuser (Quelle eigene Darstellung)

**Ärztliche Versorgung**

Ortschaft	Arztpraxen (sortiert nach Straße)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargtheide</li> </ul>	<p><b>Alte Landstraße:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alte Landstr. 72, 22941 Bargtheide Arzt für Allgemeinmedizin Menck, Johannes Dr.med.</li> <li>• Alte Landstr. 47, 22941 Bargtheide; Zahnärztin Stempell, Christine</li> <li>• Alte Landstr. 104, 22941 Bargtheide; Tierärzte Dr. Horchler-Jahn, Heike u. Dr. Schwarzenberg, Almuth.</li> </ul> <p><b>Am Markt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Markt 6B, 22941 Bargtheide; Zahnarztpraxis Mertens, Uwe.</li> </ul> <p><b>Bahnhofstr.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofstr. 1, 22941 Bargtheide; Hals- Nasen- Ohrenarzt Dr. med. Freyer, Karl.</li> <li>• Bahnhofstr. 1, 22941 Bargtheide; Dr. Ostwald, Jens. Zahnarzt für Kieferorthopädie.</li> <li>• Bahnhofstr. 2, 22941 Bargtheide; Arzt für Allgemeinmedizin Dr.med. Thomä, Jens.</li> <li>• Bahnhofstr. 2, 22941 Bargtheide; Internist Dr. med. Herbst, Eckhard.</li> <li>• Bahnhofstr. 3A, 22941 Bargtheide; Ärztin für Allgemeinmedizin Dr.med. Westermann, Anke.</li> </ul> <p><b>Hamburger Str.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hamburger Str. 5, 22941 Bargtheide; Zahnärzte Terstappen Michael, Dr. Rehfeld, Edda.</li> </ul> <p><b>Jersbeker Str.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jersbeker Str. 9, 22941 Bargtheide; Richter, Michael Chirurg, Carola prakt. Ärztin.</li> <li>• Jersbeker Str. 5, 22941 Bargtheide; Hautarztpraxis Dr. Pajouh, Parisa.</li> <li>• Jersbeker Str. 3, 22941 Bargtheide; Zahnarzt Dr. Marcks, Reinhart.</li> <li>• Jersbeker Str. 12, 22941 Bargtheide; Frauenarzt Dr. med. Höhn, Wulfram.</li> <li>• Jersbeker Str. 12, 22941 Bargtheide; Arzt für Allgemeinmedizin Dr. med. Wismar, Joachim.</li> </ul> <p><b>Kaffeegang:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaffeegang 15, 22941 Bargtheide; Tierarzt Dr. Heilmann, Markus.</li> </ul>

Materialband A

	<p><b>Mittelweg:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittelweg 10, 22941 Bargteheide; Facharzt für Innere Medizin Lauterbach, Ulrich.</li> </ul> <p><b>Rathausstr.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rathausstr. 9, 22941 Bargteheide, Zahnarzt Dr. Dessauer, Till.</li> <li>• Rathausstr. 7, 22941 Bargteheide; Arzt für Allgemeinmedizin und Sportmedizin Dr. Rüttershoff, Ralf.</li> <li>• Rathausstr. 33A, 22941 Bargteheide; Praxis für Kinder- und Jugendmedizin Dr.med. Nagel, Sandra.</li> <li>• Rathausstr. 33A, 22941 Bargteheide; Arzt für Allgemeinmedizin Dr.med. Kotseronis, Nicolas.</li> <li>• Rathausstr. 33, 22941 Bargteheide; Frauenarzt Dr. med. Wex, Johannes.</li> <li>• Rathausstr. 32, 22941 Bargteheide; Zahnärzte Dr. Schultze, Hanna und Gehlen, Oliver</li> <li>• Rathausstr. 32, 22941 Bargteheide; Innere Medizin Hinderer Reinhard</li> <li>• Rathausstr. 16, 22941 Bargteheide; Ärztin für Allgemeinmedizin Ahlers, Karin Dr.med.</li> <li>• Rathausstr. 11, 22941 Bargteheide; Zahnärzte Kreuzer Gerd, Heeren u. Dres, Jörn.</li> </ul> <p><b>Wurth:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wurth 3, 22941 Bargteheide; Praxis für Zahnheilkunde Nivalis Inh. Christian Möhlmann</li> <li>• Wurth 3A, 22941 Bargteheide; Praxis für Neurologie Saeid Abdi-Irdmoussa</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<p><b>Bargfeld-Stegen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Physiofit Physiotherapie Mittelweg 1, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• Zahnarzt Dr. Jörg Schumacher Mittelweg 1, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• Praktische Ärzte Dr. Straubinger Mittelweg 7, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• Tierarzt Rüdiger Stein-Schomburg Jersbeker Str. 13, 23863 Bargfeld-Stegen</li> </ul> <p><b>Delingsdorf:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Heilpraktikerin Rita Griesheimer Nelkenweg 4, 22941 Delingsdorf</li> <li>• Chiropraktiker Christian Lemche Palmer College of Chiropractic USA Op de Barg 5, 22941 Delingsdorf</li> <li>• Tierärztliche Gemeinschaftspraxis Jan Fiedler und Petra Scherer Lübecker Straße 30, 22941 Delingsdorf</li> </ul> <p><b>Elmenhorst:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Physiotherapeutische Praxis Britta Möller Heisch 1, 23869 Elmenhorst</li> <li>• Praktische Ärzte Nancy Schulz-Klauß, Alte Dorfstraße 3, 23869 Elmenhorst</li> </ul> <p><b>Timmerhorn:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Krankengymnastik-Praxis Uwe Wolfgram Weg zu den Tannen 1A, 22949 Ammersbek</li> </ul>

Materialband A

Ortschaft	Hebammen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Bargteheide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hebammenpraxis in Bargteheide Lübecker Str. 22, 22941 Bargteheide</li> <li>Cindy Huthmann Hebamme Tremsbütteler Weg 57, 22941 Bargteheide</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hebammenpraxis Susanne Karwehl Lübecker Str. 7, 22941 Delingsdorf</li> </ul>

Tabelle 4-6 Alltagsziele mit Genderrelevanz Ärztliche Versorgung (Quelle eigene Darstellung)

**Seniorenheime, Pflegeheime**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bargteheide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fasanenhof Bargteheide Alten- und Pflegeheim Hasselbusch 4-6, 22941 Bargteheide</li> <li>Pflegezentrum im Seniorendorf Bahnhofstr. 32, 22941 Bargteheide</li> <li>Seniorenzentrum Bargteheide Lübecker Str. 2, 22941 Bargteheide</li> <li>Wohnpark Malepartus Anschrift Tremsbütteler Weg 100, 22941 Bargteheide</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seniorenwohnpark Klein Hansdorf Dorfstr. 3, 22941 Jersbek (Klein Hansdorf)</li> <li>Alten- und Pflegeheim Forsthaus Kupfermühler Weg 5-6, 22967 Tremsbüttel</li> </ul>

Tabelle 4-7 Alltagsziele mit Genderrelevanz Seniorenheime, Pflegeheime (Quelle eigene Darstellung)

**Sozialverbände**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sozialverband Deutschland e. V. Finkenweg 7, 23869 Elmenhorst</li> <li>Sozialverband Reichsbund e.V. (Todendorf) Marga Peemöller Hauptstraße 27, 22965 Todendorf</li> </ul>

Tabelle 4-8 Alltagsziele mit Genderrelevanz Sozialverbände (Quelle eigene Darstellung)

**Nahversorgung**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Bargteheide</li> </ul>	<p><b>Supermärkte, Drogerien, Lebensmittelgeschäfte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>REWE</i> Am Markt 9, 22941 Bargteheide</li> <li><i>PENNY</i> Rathausstraße 11, 22941 Bargteheide</li> <li><i>BUDNI Drogeriemarkt</i> Rathausstraße 13, 22941 Bargteheide</li> <li><i>EDEKA Süllau</i> Rathausstraße 20, 22941 Bargteheide</li> <li><i>Reformhaus Zündorf</i> Rathausstraße 28, 22941 Bargteheide</li> <li><i>BioOase Bargteheide</i> Theodor-Storm-Straße 1, 22941 Bargteheide</li> <li><i>Netto Filiale</i> Alte Landstraße 36, 22941 Bargteheide</li> <li><i>Lidl</i> Zu den Fischeichen 1a, 22941 Bargteheide</li> </ul>

Materialband A

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>famila</i> Am Redder 2, 22941 Bargteheide</li> <li>• <i>Aldi</i> Otto-Hahn-Straße 2, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Wochenmarkt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf dem Marktplatz, freitags von 14 – 18 Uhr</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<p><b>Supermärkte, Drogerien, Lebensmittelgeschäfte</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Frischemarkt Harwardt</i> Kayhuder Str. 2, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• <i>Alster-Apotheke</i> Mittelweg 7, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• <i>ALDI Delingsdorf</i> Poggensiek 2, 22941 Delingsdorf</li> <li>• <i>ALDI Elmenhorst</i> Bundesstraße 7, 23869 Elmenhorst</li> <li>• <i>Markant-Markt</i> Bundesstraße 7, 23869 Elmenhorst</li> <li>• <i>Klevertof (Biomarkt und Poststelle)</i>, Mönkenbrook 26, 23869 Elmenhorst</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angrenzend an das Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Netto</i>, Weg zu den Tannen 1, 22949 Ammersbek (für Klein Hansdorf/Timmerhorn)</li> <li>• <i>Edeka Wittorf</i> Neuer Weg 14, 23867 Sülfeld (für Nienwohld)</li> </ul> 

Tabelle 4-9 Alltagsziele mit Genderrelevanz Nahversorgung (Quelle eigene Darstellung)

**Sportstätten**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitzentrum Lohe Halle für Tennis, Bowling, Squash und Kegeln Robert-Bosch-Weg 2, 22941 Bargteheide</li> <li>• Sportzentrum Alte Landstraße 81, 22941 Bargteheide</li> <li>• Kopernikus-Gymnasium (KGB) Halle Louise-Zietz-Weg, 22941 Bargteheide</li> <li>• Kopernikus-Gymnasium (KGB) Sportplatz Louise-Zietz-Weg 9, 22941 Bargteheide</li> <li>• Dietrich-Bonhoeffer-Schule (DBS) Halle Am Schulzentrum 7, 22941 Bargteheide</li> <li>• Bargteheider Tennis-Club von 1965 e.V. Kruthorst 54; 22941 Bargteheide</li> <li>• Hof Ohana Reitstall Alte Landstraße 111, 22941 Bargteheide</li> <li>• Hof Hasselbusch Reit-/Pensionsstall Glindfelder Weg 29, 22941 Bargteheide</li> <li>• Gestüt Inge Bastian Kruthorst 52, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Fitnesscenter, Wellness:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medifit; Am Markt 9, 22941 Bargteheide</li> <li>• gym4us premium; Am Redder 1; 22941 Bargteheide</li> </ul>

Materialband A

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yoga Kala; Mittelweg 10, 22941 Bargteheide</li> <li>• Fit&amp;Entspannt; Am Markt 15, 22941 Bargteheide</li> <li>• La vida Fitnessstudio; Hammoorer Weg 24, 22941 Bargteheide</li> <li>• ACTIVE LADIES (exklusiv für Frauen) Am Markt 8, 22941 Bargteheide</li> <li>• Sporteve Frauenfitness (exklusiv für Frauen) Am Markt 8, 22941 Bargteheide</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bargfelder Sportverein e.V. 1967 Waldweg, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• Delingsdorfer Sportverein von 1974 e.V. Lohe 44, 22941 Delingsdorf</li> <li>• Elmenhorster Tennis-Club e.V. Finkenweg 13, 23869 Elmenhorst</li> <li>• Jugend und Sportverein Fischbek e.V. Lohe 30, 23869 Elmenhorst</li> <li>• Reit -und Fahrverein Mittelstormarn Mönkenbrook 12, 23869 Elmenhorst</li> <li>• Sportplatz Elmenhorst Siebenbergen 2, 23869 Elmenhorst</li> <li>• Reitanlage Oppen Sand Oppen Sand 1, 23869 Elmenhorst</li> <li>• Sportverein Hammoor e.V. von 1931 Kamp 31, 22941 Hammoor</li> <li>• Reiten und Fahren e. V. Allee 34, 22941 Jersbek</li> <li>• Golf-Platz Oberteicher Weg 1a, 22941 Jersbek</li> <li>• Sportplatz Todendorf Rönbaum 16, 22965 Todendorf</li> <li>• Sportplatz Tremsbüttel Hauptstraße 66, 22967 Tremsbüttel</li> <li>• Tennisplatz am Schlosspark Im Hofgarten, 22967 Tremsbüttel</li> <li>• Reitstall Tödt Wiesenweg 24a, 22967 Tremsbüttel</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angrenzend an das Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Golf-Park Süfeld Petersfelde 4a, 23867 Süfeld</li> <li>• Sportplatz Gemeinde Süfeld Oldesloer Str. 11, 23867 Süfeld</li> </ul>	

Tabelle 4-10 Alltagsziele mit Genderrelevanz Sportstätten (Quelle eigene Darstellung)

**Vereine mit Sport- und/oder Gender-Bezug**

Ortschaft	Vereine
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bargteheider Squash Club Robert-Bosch-Weg 2, 22941 Bargteheide</li> <li>• Gehörlosen-Sport- und Freizeitclub Bargteheide von 1996; Hoppensack 12a, 22941 Bargteheide</li> <li>• Surf &amp; Skiclub Hanse e. V. Lindenstr. 17, 22941 Bargteheide</li> <li>• Reit- und Fahrverein Bargteheide e.V. Hasselbusch 8h, 22941 Bargteheide</li> <li>• DLRG Bargteheide e.V. Alter Sportplatz 8; 22941 Bargteheide</li> </ul>

Materialband A

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleingartenverein Bargtheide e.V. Wurth 14, 22941 Bargtheide</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargtheide-Land</li> </ul>	<p><b>Bargfeld-Stegen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reit- und Fahrgemeinschaft Bargfeld-Stegen e.V. Geschäftsstelle: Bachstraße 65, 22941 Bargtheide</li> <li>• Familientreff Bargfeld-Stegen e.V. c/o Sven Reutter Jersbeker Str. 2a, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• Frauengesangverein von 1983 Luise Gerckens, Bornhorster Weg 3, 23863 Bargfeld-Stegen</li> </ul> <p><b>Delingsdorf:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kulturverein Delingsdorf e.V. Lohe 42; 22941 Delingsdorf</li> </ul> <p><b>Elmenhorst:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sportclub SC - Elmenhorst von 1948 e.V. Siebenbergen 2, 23869 Elmenhorst</li> </ul> <p><b>Jersbek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Golf-Club Jersbek e.V. Oberteicher Weg 1a, 22941 Jersbek</li> <li>• Spiel und Sportverein Jersbek Langereihe 5 b, 22941 Jersbek</li> <li>• Square-Dance-Gruppe und Senioren-Gymnastik-Gruppe Langereihe 35, 22941 Jersbek</li> </ul> <p><b>Nienwohld:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Männerfrühstück für Herren ab 60 Trift 8, 23863 Nienwohld</li> <li>• Frauenfrühstück Dorfstr. 42, 23863 Nienwohld</li> <li>• Treff der Feuerwehrfrauen Dorfstr., 23863 Nienwohld</li> </ul> <p><b>Todendorf:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tennis Club Todendorf Rübland 9, 22965 Todendorf</li> <li>• Verein für Rasensport Todendorf von 1931 e.V. Am Wiesengrund 4, 22965 Todendorf</li> <li>• Musikzug der Freiwilligen Feuerwehr Rönbaum 11 c, 22965 Todendorf</li> <li>• Theatergruppe der Feuerwehr Hauptstraße 15, 22965 Todendorf</li> </ul> <p><b>Tremsbüttel:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verein für Leibesübungen (VfL) Tremsbüttel Hauptstraße 66, 22967 Tremsbüttel</li> </ul>

Materialband A

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemischter Chor "Harmonie" Tremsbüttel Schloßstraße 13, 22967 Tremsbüttel</li> <li>• Theatergruppe der Freiwilligen Feuerwehr Tremsbüttel Twiete 15b, 22967 Tremsbüttel</li> <li>• Verein Tremsbütteler Kate Hauptstr. 31, 22967 Tremsbüttel</li> </ul>
--	--

Tabelle 4-11 Alltagsziele mit Genderrelevanz Vereine mit Sport und/oder Gender-Bezug (Quelle eigene Darstellung)

**Gewerbegebiete**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage im Südosten der Stadt. Erstreckt sich auf einer Fläche von 65 Hektar. Angrenzend an das bestehende Gewerbegebiet werden weitere 40 Hektar neu ausgewiesen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bargfeld-Stegen: Gewerbegebiet am östlichen Ortsrand mit 12 Gewerbegrundstücken (noch in Planung)</li> <li>• Elmenhorst: Gewerbegebiet Ulmenweg/ Ahornweg</li> <li>• Hammoor: Gewerbegebiet und Autohof am Autobahnkreuz Bargteheide (noch in Planung)</li> <li>• Tremsbüttel: Planung eines Gewerbegebiets für ortsansässige Unternehmen, Sportplatz und freiwillige Feuerwehr</li> </ul>

Tabelle 4-12 Alltagsziele mit Genderrelevanz Gewerbegebiete (Quelle eigene Darstellung)

**Größere Arbeitsstätten mit Genderrelevanz**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<p><b>Produzierendes Gewerbe:</b> <span style="float: right;">(G)</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Backring Nord E. May GmbH &amp; Co. KG; Am Redder 9, 22941 Bargteheide</li> <li>• Getriebebau NORD GmbH &amp; Co. KG; Getriebebau-Nord-Straße 1, 22941 Bargteheide</li> <li>• Flexi-Bogdahn International GmbH &amp; Co. KG; Carl-Benz-Weg 13, 22941 Bargteheide</li> <li>• Lindab GmbH; Carl-Benz-Weg 18, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Handel:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CHEMOFORM AG (unipool) Niederlassung Bargteheide; Rudolf-Diesel-Str. 16, 22941 Bargteheide</li> <li>• Aldi GmbH &amp; Co. Logistikzentrum; Max-Planck-Straße 3, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Dienstleistungen und öffentlicher Dienst:</b> <span style="float: right;">(G)</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulzentrum Bargteheide; Am Schulzentrum 1, 22941 Bargteheide</li> <li>• Stadtverwaltung Bargteheide; Rathausstraße 24-26, 22941 Bargteheide</li> <li>• Amtsverwaltung Bargteheide-Land, Eckhorst 34, 22941 Bargteheide</li> </ul>

Tabelle 4-13 Alltagsziele mit Genderrelevanz Größere Arbeitsstätten mit Genderrelevanz (Quelle eigene Darstellung)

**Öffentliche Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen**

Ortschaft	Einrichtungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt Bargteheide</li> </ul>	<p><b>Verwaltung, öffentliche Dienste:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtbibliothek: Am Markt 4, 22941 Bargteheide</li> <li>• Polizeistation: Alte Landstraße 68, 22941 Bargteheide</li> <li>• Rathaus: Rathausstraße 24-26, 22941 Bargteheide</li> <li>• Bahnhof: Bahnhofsstraße, 22941 Bargteheide</li> <li>• Amtsverwaltung Bargteheide Land: Eckhorst 34, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Museen:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Orts- und Volkskundliche Sammlung: Hamburger Str. 3, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Kultur und Freizeit:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleines Theater Bargteheide Hamburger Straße 3, 22941 Bargteheide</li> <li>• Kino im kleinen Theater Hamburger Straße 3, 22941 Bargteheide</li> <li>• Freizeitzentrum Lohe Robert-Bosch-Weg 2, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Schwimmbäder:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beheiztes Freibad Bargteheide Am Volkspark 1, 22941 Bargteheide</li> <li>• Therapiebad im Seniorenzentrum Bargteheide Lübecker Straße 2, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Friedhöfe:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtischer Friedhof: Glindfelder Weg 15, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Parks:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parks an den Fischteichen: Schilfweg, 22941 Bargteheide</li> <li>• Park Innenstadt Am Markt, 22941 Bargteheide</li> <li>• Park am Malepartus Tremsbütteler Weg 100, 22941 Bargteheide</li> <li>• Park hinterm Seniorenzentrum Am Steinkreuz/Mühlenstraße, 22941 Bargteheide</li> <li>• Hundeerlebnispark: Glindfelder Weg 18, 22941 Bargteheide</li> <li>• Hünengrab – Bronzezeitlicher Grabhügel: Am Hünengrab 6, 22941 Bargteheide</li> </ul>

Materialband A

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<p><b>Verwaltung öffentlicher Dienst:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhof Kupfermühle In de Butz 1; 22967 Tremsbüttel</li> </ul> <p><b>Friedhöfe:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Begräbniswald Waldfrieden am Barockpark: Oberteicher Weg 4, 22941 Jersbek</li> <li>• Friedhof der ev.-luth. Kirchengemeinde Bargfeld, Kayhuder Straße 16, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• <i>Angrenzend an das Amt Bargteheide-Land:</i> Friedhof Sülfeld Neuer Weg, 23867 Sülfeld</li> </ul> <p><b>Kultur:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schloss Tremsbüttel Schloßstraße 10, 22967 Tremsbüttel</li> <li>• Burg Stegen Nördlich von Gut Stegen, 23863 Bargfeld-Stegen</li> </ul> <p><b>Parks</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ehrendenkmal: Nienwohlder Str., 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• Maislabyrinth Hamburg: Allee 29, 22941 Jersbek</li> <li>• Barockgarten: Allee 16, 22941 Jersbek</li> <li>• Schlosspark: Lasbeker Str., 22967 Tremsbüttel</li> </ul>
--	--

Tabelle 4-14 Alltagsziele mit Genderrelevanz Öffentliche Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen (Quelle eigene Darstellung)

**Spielplatz, Jugendplatz, Bolzplatz, Skateanlage**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skateanlage Am Westring, auf dem Gelände des Sportzentrums </li> <li>• Spielplatz Amselweg Amselweg 21, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz am Krögen Am Krögen 2, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz Rosenweg Gegenüber Rosenweg 16, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz Fliederbogen Fliederbogen 5, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz Libellenweg Libellenweg 21. 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz an der Bahnhofstraße zwischen Bahnhofstraße und Stadtverwaltung gelegen, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz Brahmsstraße Brahmsstraße, 22941 Bargteheide</li> </ul>

Materialband A

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spielplatz Beethovenstraße Beethovenstraße, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz Ulmenweg Kastanienweg 3, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz Alter Sportplatz Alter Sportplatz, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz Am Maisfeld Am Maisfeld 30, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz am langen Zügel Am langen Zügel, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz auf der Weide Auf der Weide, 22941 Bargteheide</li> <li>• Spielplatz Bachstraße Bachstraße 82, 22941 Bargteheide</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spielplatz Waldweg Waldweg 2, 23863 Bargfeld-Stegen </li> <li>• Spielplatz Langenrieh Langenrieh 16, 22941 Delingsdorf</li> <li>• Spielplatz Op de Barg zwischen Op de Barg und Schlehenweg, 22941 Delingsdorf</li> <li>• Spielplatz Delingsdorf Schäferkoppel Schäferkoppel 11, 22941 Delingsdorf</li> <li>• Spielplatz Elmenhorst Heisch 17a, 23869 Elmenhorst</li> <li>• Spielplatz am Sportplatz Siebenbergen 2, 23869 Elmenhorst</li> <li>• Spielplatz Wiesenhof Wiesenhof 31, 22941 Hammoor</li> <li>• Spielplatz Wischhoff Wischhoff, 22941 Hammoor</li> <li>• Racker-Acker Honbrook, 23863 Nienwohld</li> <li>• Spielplatz am Bürgerhaus Timmerhorn Heideweg 1, 22941 Jersbek</li> <li>• Spielplatz Hauptstraße Hauptstraße 66, 22967 Tremsbüttel</li> <li>• Spielplatz Claudiusstraße Claudiusstraße 27-31, 22967 Tremsbüttel</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angrenzend an das Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spielplatz Lindenweg/ Zuckerhut zwischen Zuckerhut und Lindenweg, 23867 Süfeld</li> </ul>

Tabelle 4-15 Alltagsziele mit Genderrelevanz Spielplatz, Jugendplatz, Bolzplatz, Skateanlage (Quelle eigene Darstellung)

**Neubauggebiete**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ökosiedlung westlich und parallel vom bzw. zum Selma-Lagerlöf-Weg im Norden von Bargteheide </li> </ul>

Tabelle 4-16 Alltagsziele mit Genderrelevanz Neubauggebiete (Quelle eigene Darstellung)

**Flüchtlings- und Obdachlosenunterkünfte**

Ortschaft	Verortung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elmenhorster Straße 16b, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• Fasanenweg 14, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• Tonnenteich 17, 23863 Bargfeld-Stegen</li> <li>• Wiesenstraße 24, 22941 Delingsdorf</li> <li>• Finkenweg 6, 23869 Elmenhorst</li> <li>• Moorweg 35, 22941 Hammoor</li> <li>• Allee 13, 22941 Jersbek</li> <li>• Hauptstraße 67, 22967 Tremsbüttel</li> </ul>

Tabelle 4-17 Alltagsziele mit Genderrelevanz Flüchtlings- und Obdachlosenunterkünfte (Quelle eigene Darstellung)

**Weitere Einrichtungen**

Ortschaft	Beratungsstellen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Familienzentrum Bargteheide und Bargteheide-Land; Lindenstraße 2, 22941 Bargteheide</li> <li>• Evangelische Stiftung Alsterdorf Bahnhofstraße 7, 22941 Bargteheide</li> <li>• Blauer Elefant Kinderhaus Bargteheide; Alte Landstraße 53; 22941 Bargteheide</li> </ul>
Ortschaft	Begegnungsstätten
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Bargteheide</li> </ul>	<p><b>Seniorentreffs:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Senioren Begegnungsgesellschaft Bargteheide mbH Lübecker Str. 2, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Jugendtreffs:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autonomes Jugendhaus Bargteheide Am Volkspark 1, 22941 Bargteheide</li> <li>• Jugendarbeitsteam Rathausstraße 24-26, 22941 Bargteheide</li> <li>• Landeskirchliche Gemeinschaft: Kinder-, Jugend und Gruppenräume, Gemeindebüro (Vitamin C) Alte Landstraße 39, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Flüchtlings- und Obdachlosenunterkünfte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flüchtlingsunterkunft Bargteheide Hammoorer Weg 18, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Tafel:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausgabestelle Bargteheide Hamburger Straße 7, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>Soziales Kaufhaus/ Second-Hand-Laden:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Findling Bahnhofstraße 5a, 22941 Bargteheide</li> </ul>

Materialband A

	<p><b>AWO Soziale Dienstleistungen GmbH:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ortsverein Bargteheide, Schlossstraße 74, 22941 Bargteheide</li> </ul> <p><b>DRK Sozialstationen:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>DRK-Sozialstation Bargteheide Baumschulenstraße 24, 22941 Bargteheide</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amt Bargteheide-Land</li> </ul>	<p><b>Gemeindehäuser:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bargfeld-Stegen: Mittelweg</li> <li>Delingsdorf: An der Friedenslinde 1</li> <li>Elmenhorst: Schulstraße 3</li> <li>Hammoor: Kamp 31</li> <li>Jersbek, OT Jersbek: Langereihe 1</li> <li>Jersbek, OT Klein Hansdorf/Timmerhorn: Heideweg 1</li> <li>Nienwohld, Alte Schule, Dorfstraße 32</li> <li>Tremsbüttel: Hauptstraße 67a</li> <li>Todendorf: Rönnsbaum 17</li> </ul> <p><b>Jugendtreffs:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Elmenhorst Jugendclub im alten Gemeindezentrum Schulstraße 1, 23869 Elmenhorst</li> <li>Hammoorer Jugendkeller im Mehrzweckhaus Kamp 31, 22941 Hammoor</li> </ul> <p><b>Seniorenkreise:</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Senioren - Union Bargfeld-Stegen Mittelweg, 23863 <b>Bargfeld-Stegen</b></li> <li>Gut Stegen Krögesweg, 23863 <b>Bargfeld-Stegen</b></li> <li>Seniorenklönschnack Delingsdorf An der Friedenslinde 1, 22941 <b>Delingsdorf</b></li> <li>Gemeindliche Angebote für Senioren in Elmenhorst Schulstraße 3, 23869 <b>Elmenhorst</b></li> <li>Senioren - Union Elmenhorst Schulstraße 3, 23869 <b>Elmenhorst</b></li> <li>Seniorenkreis Hammoor Kamp 31, 22941 <b>Hammoor</b></li> <li>Seniorenkreis <b>Jersbek</b> OT Jersbek: Langereihe 1 OT Klein Hansdorf/Timmerhorn: Heideweg 1</li> <li>Gemeindliche Seniorenbetreuung Todendorf Rönnsbaum 17, 22965 <b>Todendorf</b></li> <li>Seniorenklönschnack Tremsbüttel Hauptstraße 67a, 22967 <b>Tremsbüttel</b></li> </ul>

Tabelle 4-18 Alltagsziele mit Genderrelevanz weitere Einrichtungen (Quelle eigene Darstellung)

Anlage 4-10 Bargteheide (Kernstadt) – Genderrelevante Alltagsorte

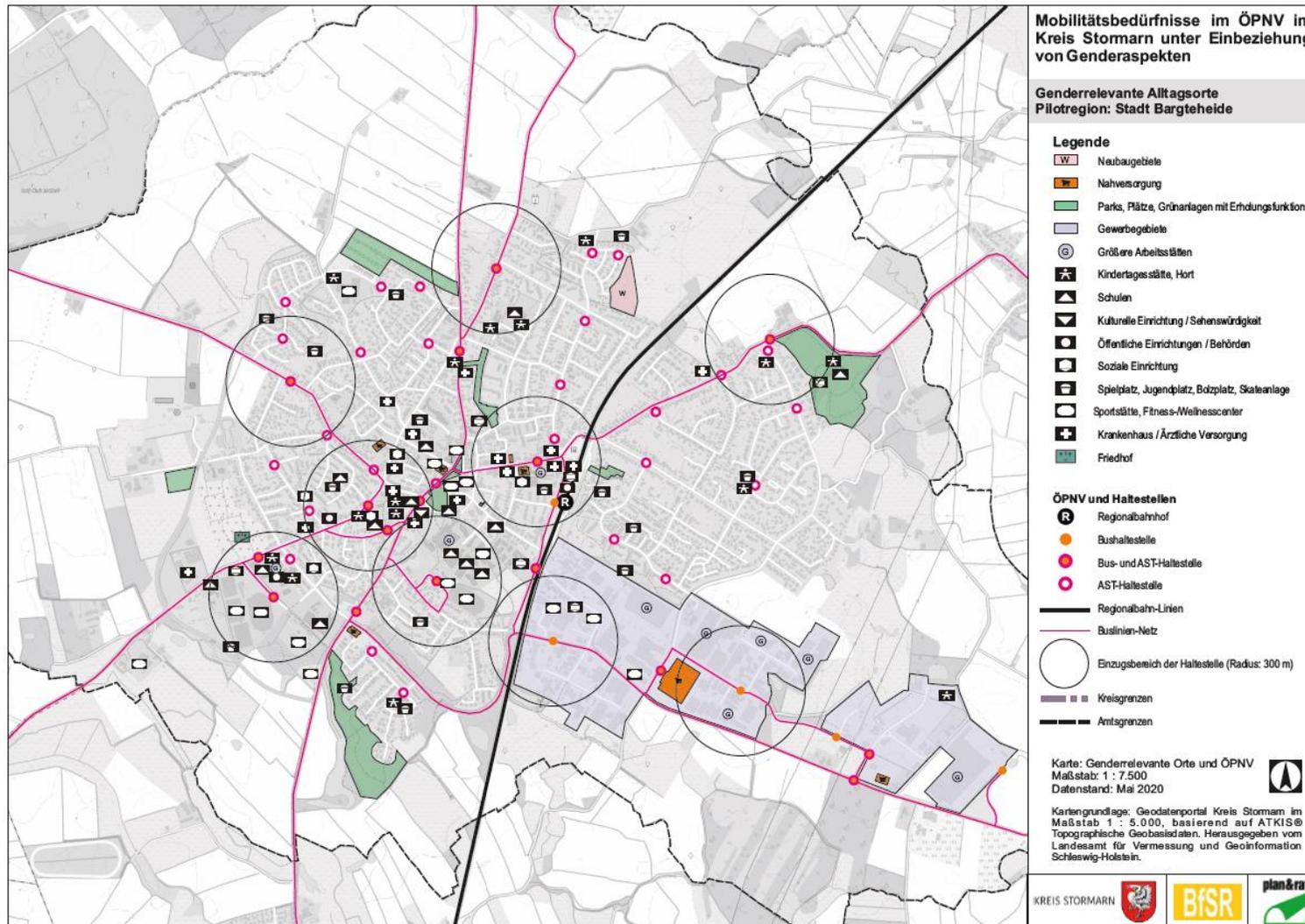


Abbildung 4-9 Genderrelevante Alltagsorte - Bargteheide (Quelle eigene Darstellung)

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

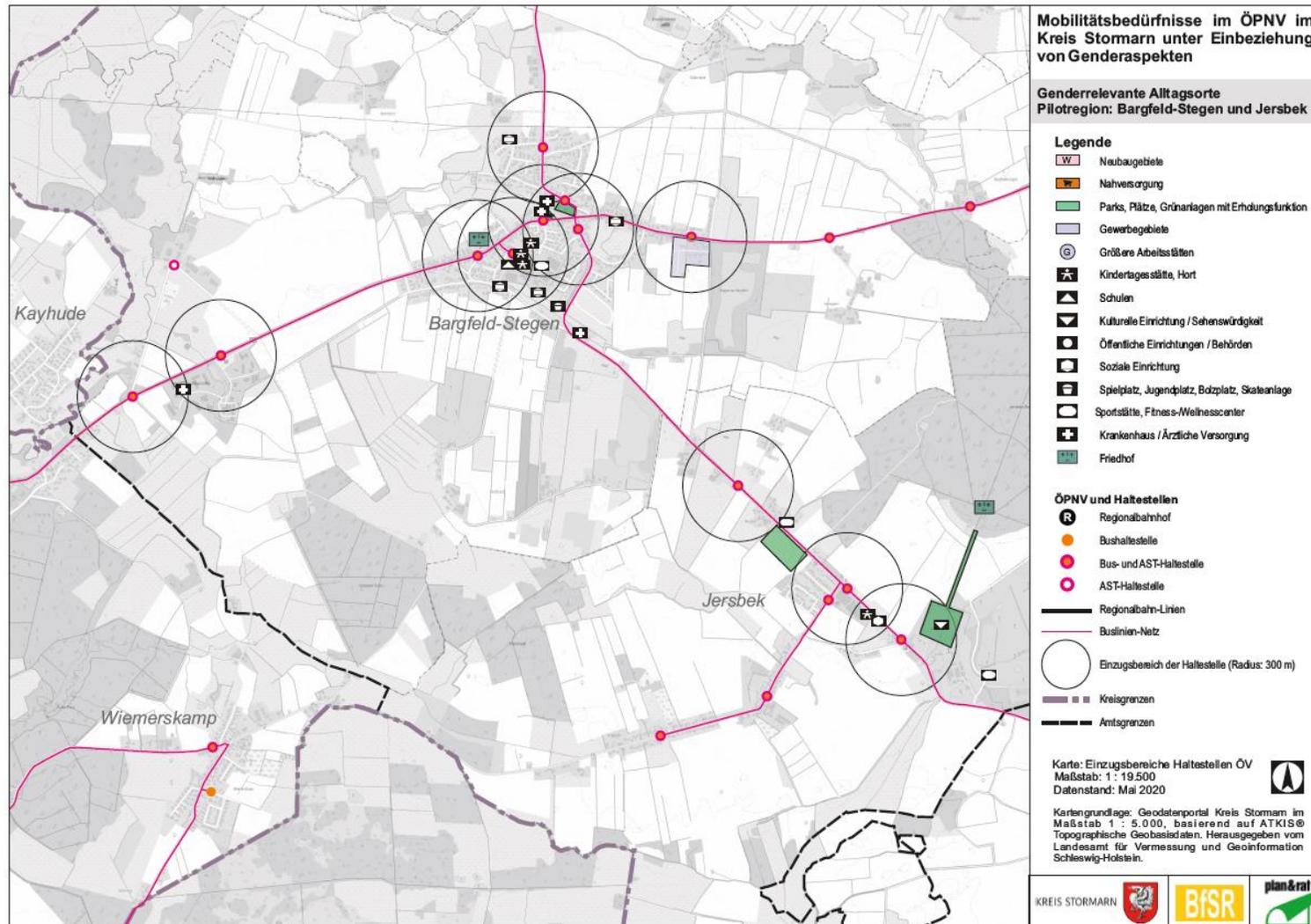


Abbildung 4-10 Genderrelevante Alltagsorte - Bargfeld-Stegen und Jersbek (Quelle eigene Darstellung)

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

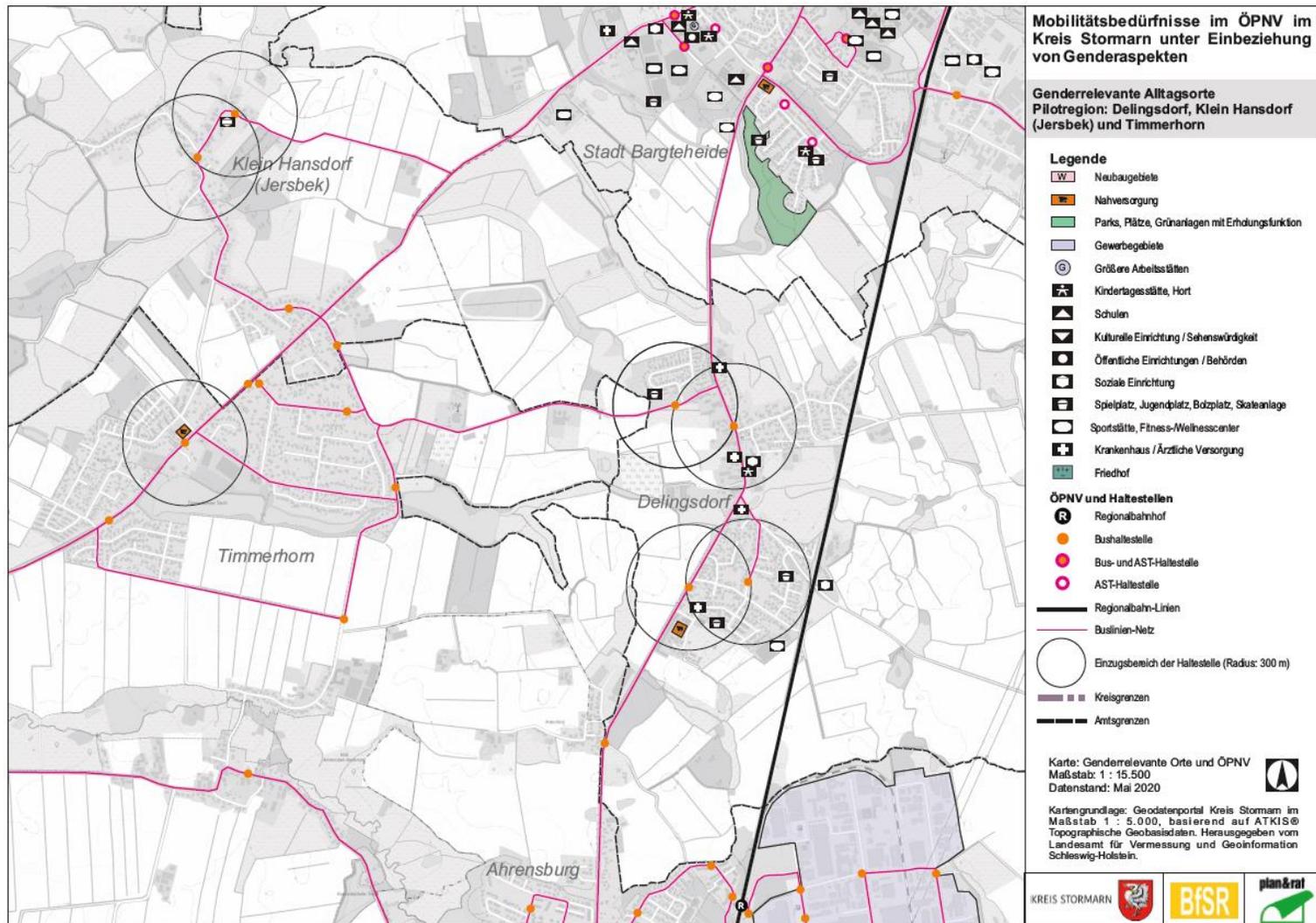


Abbildung 4-11 Genderrelevante Alltagsorte - Delingsdorf, Timmerhorn und Klein Hansdorf (Quelle eigene Darstellung)

Anlage 4-13 Elmenhorst und Fischbek – Genderrelevante Alltagsorte

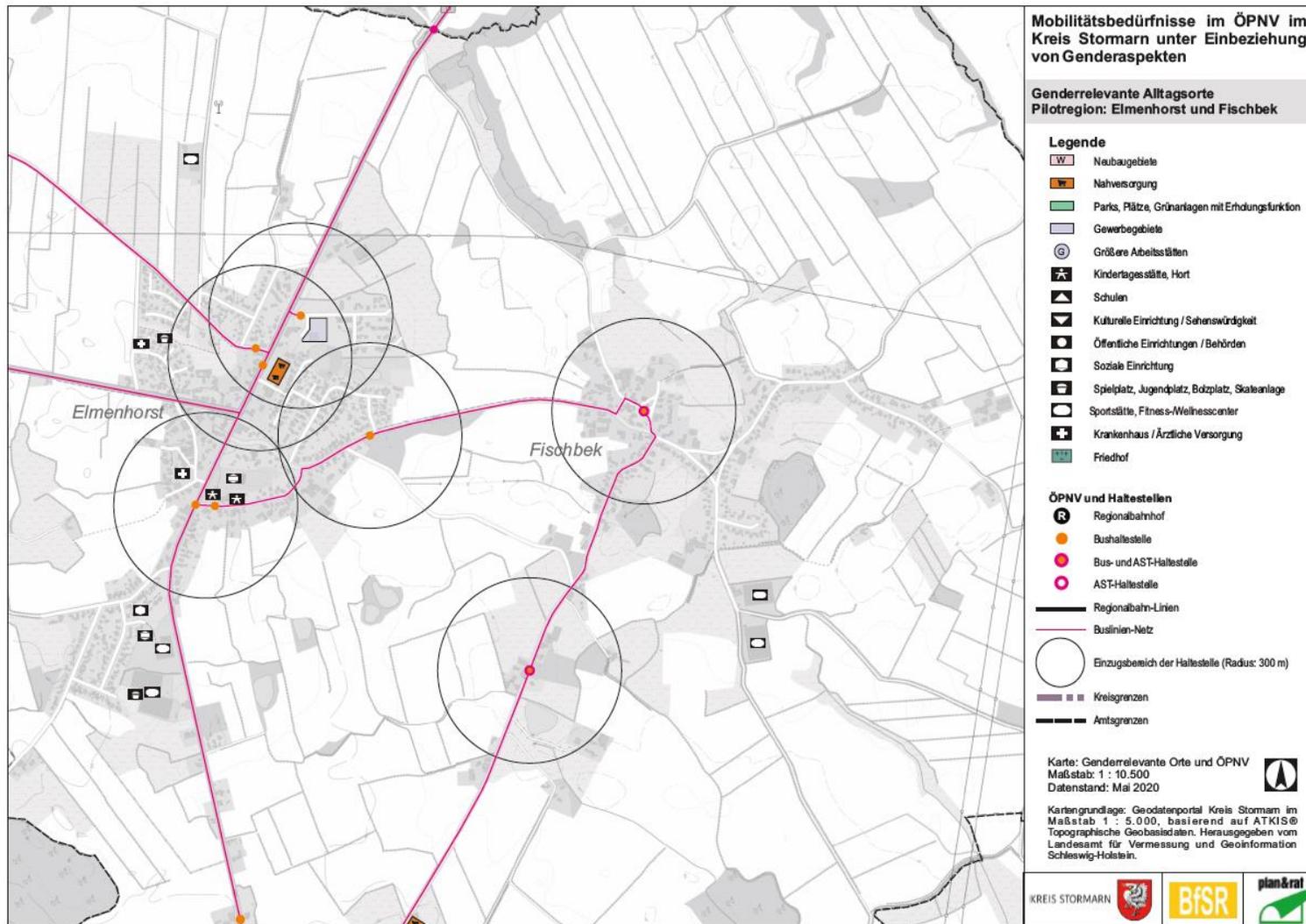


Abbildung 4-12 Genderrelevante Alltagsorte - Elmenhorst und Fischbek (Quelle eigene Darstellung)

Anlage 4-14 Hammoor und Todendorf – Genderrelevante Alltagsorte

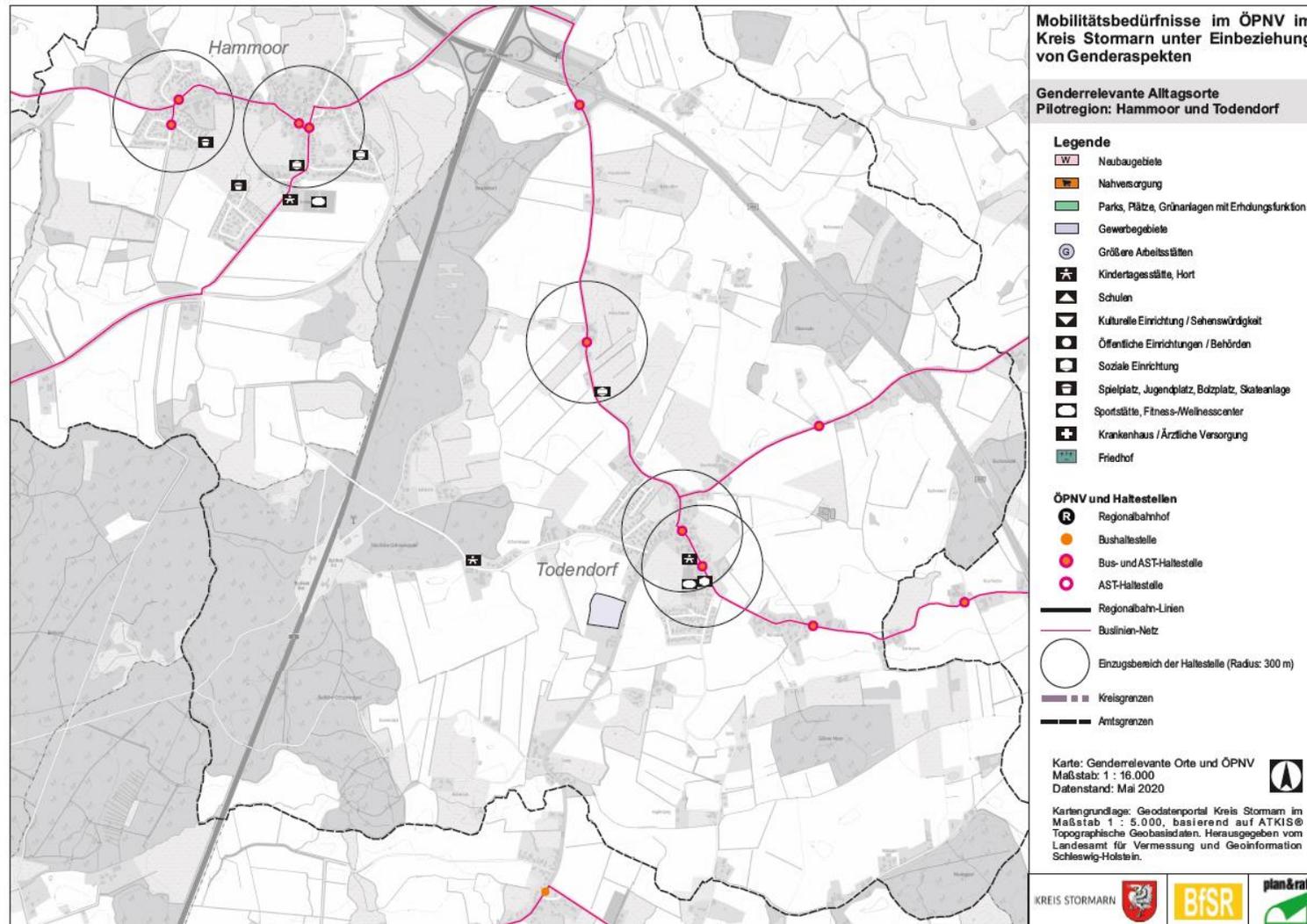


Abbildung 4-13 Genderrelevante Alltagsorte - Hammoor und Todendorf (Quelle eigene Darstellung)

Anlage 4-15 Nienwohl und Sülfeld – Genderrelevante Alltagsorte

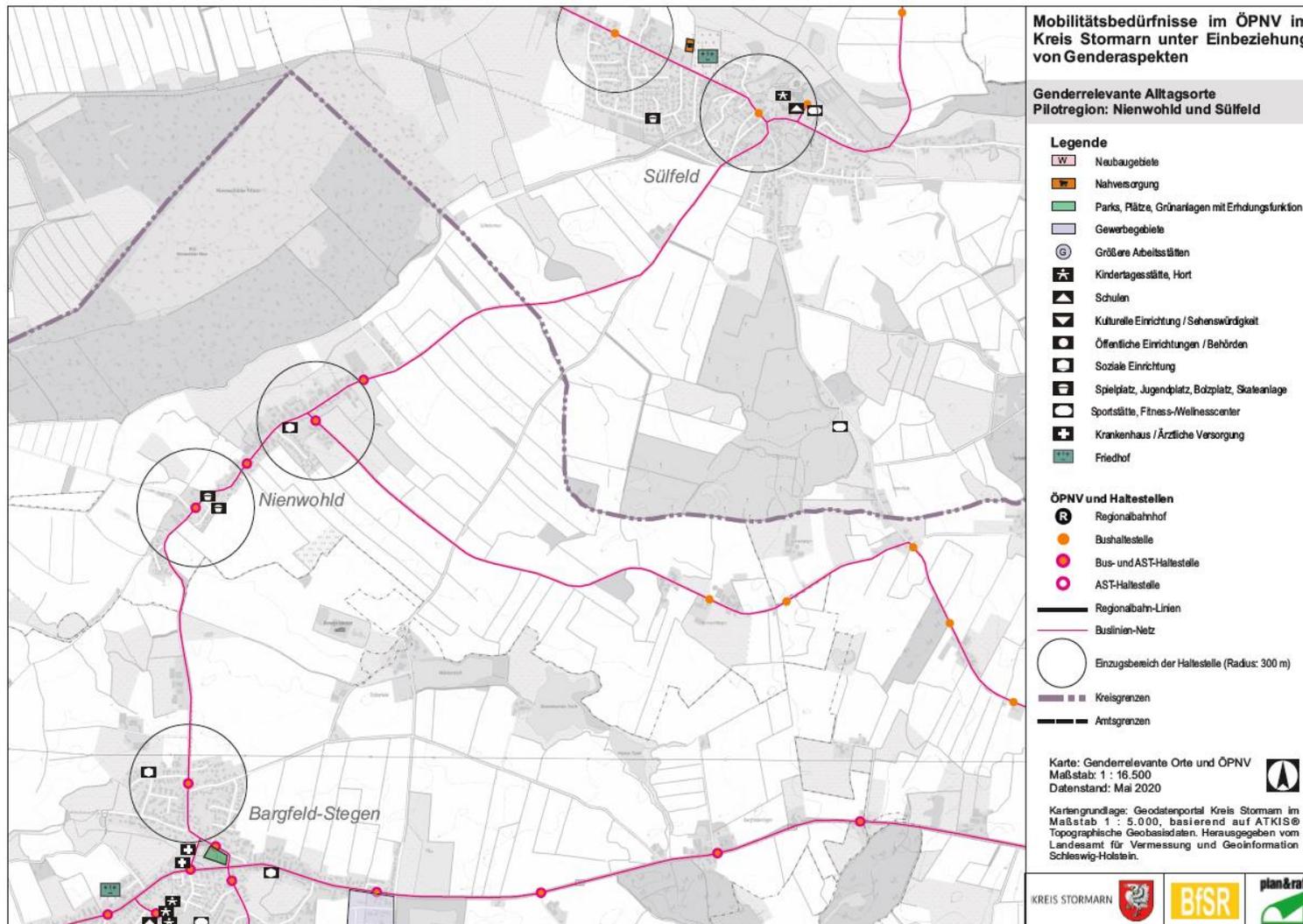


Abbildung 4-14 Genderrelevante Alltagsorte - Nienwohl und Sülfeld (Quelle eigene Darstellung)

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

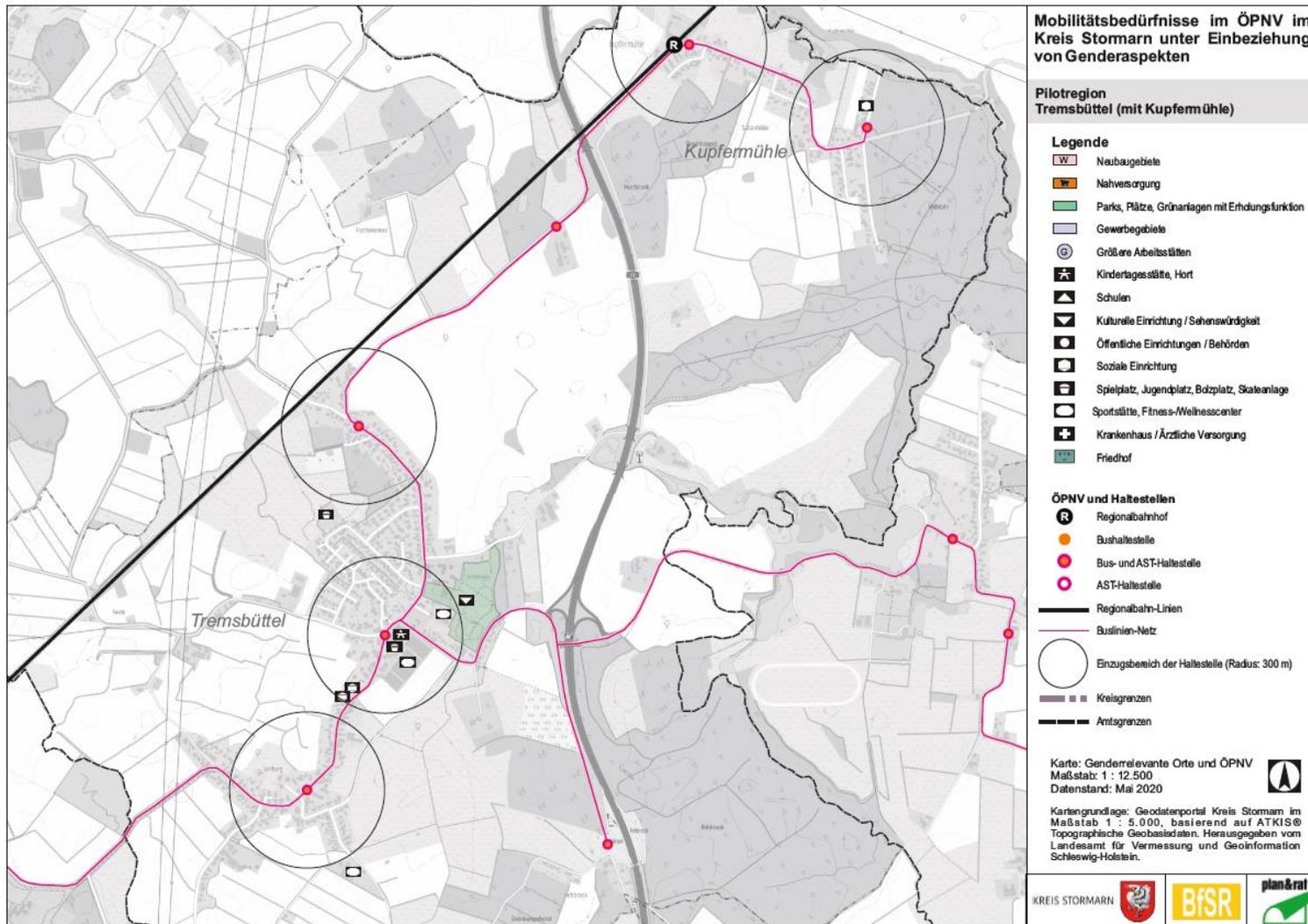


Abbildung 4-15 Genderrelevante Alltagsorte - Tremsbüttel (Quelle eigene Darstellung)

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

Linie	Linienführung	Taktung				Betreiber
		Mo-Fr	Sa	So	Schultage	
374	Bf. Bargteheide - S Poppenbüttel (Wentzelplatz)	Alle 60 min von 09:00 - 16:00 Uhr	Alle 60 min von 06:00 - 16:00 Uhr	Alle 120 min von 10:00 - 20:00 Uhr	-	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)
478	Bargfeld-Stegen Krankenhaus - Rade – Lohe – Tangstedt	Alle 60 min von 15:00 – 19:00 Uhr	-	-	-	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)
8106	Bf. Bargteheide – Bargteheide, Max-Planck-Straße	Alle 30 min von 06:00 – 21:00 Uhr	-	-	-	Autokraft GmbH (AK)
8110	Bad Oldesloe, Bargteheide, Ahrensburg	Alle 60 min von 04:00 – 05:00 Uhr  Alle 30 min von 05:00 – 21:00 Uhr	Alle 60 min von 06:00 – 20:00 Uhr	Alle 120 min von 11:00 – 18:00 Uhr	-	Autokraft GmbH (AK)
8110	Ahrensburg, Bargteheide, Bad Oldesloe	Alle 30 min von 06:00 – 22:00 Uhr	Alle 60 min von 06:00 – 20:00 Uhr	Alle 120 min von 11:00 – 19:00 Uhr	-	Autokraft GmbH (AK)
8111	Bargteheide – Jersbek – Barg- feld-Stegen	-	-	-	Unregelmäßige Fahrt- zeiten. Entsprechen in etwa den Unterrichts- zeiten.	Autokraft GmbH (AK)
8112	U Hoisbüttel – Bargteheide, Schulzentrum und zurück	-	-	-	Unregelmäßige Fahrt- zeiten. Entsprechen in etwa den Unterrichts- zeiten.	Autokraft GmbH (AK)

## Materialband A

Linie	Linienführung	Taktung				Betreiber
		Mo-Fr	Sa	So	Schultage	
8113	Klein Hansdorf – Ammersbek – Bargteheide und zurück	-	-	-	Unregelmäßige Fahrzeiten. Entsprechen in etwa den Unterrichtszeiten.	Autokraft GmbH (AK)
8114	Bargfeld-Stegen, Schule – Bargteheide, Am Volkspark und zurück	-	-	-	Unregelmäßige Fahrzeiten. Entsprechen in etwa den Unterrichtszeiten.	Autokraft GmbH (AK)
8115	Bad Oldesloe – Lasbek – Bargteheide	-	-	-	Unregelmäßige Fahrzeiten. Entsprechen in etwa den Unterrichtszeiten.	Autokraft GmbH (AK)
8115	Bargteheide – Lasbek – Bad Oldesloe	-	-	-	Unregelmäßige Fahrzeiten. Entsprechen in etwa den Unterrichtszeiten.	Autokraft GmbH (AK)
8116	Sattenfelde – Tremsbüttel – Bargteheide und zurück	Mo-Do: zusätzlich zurück um 16:00 & 17:00 Uhr	-	-	Hin: 07:30 & 8:20 Uhr Zurück: ca. alle 60 min 11:30 – 15:20 Uhr	Autokraft GmbH (AK)
8117	Bargfelder Rögen – Bargfeld-Stegen und zurück	-	-	-	Hin: 07:00 Uhr Zurück: ca. alle 60 min von 13:00 – 17:00 Uhr	Autokraft GmbH (AK)

## Materialband A

Linie	Linienführung	Taktung				Betreiber
		Mo-Fr	Sa	So	Schultage	
8118	Delingsdorf – Bargteheide und zurück	Mo-Do: zusätzlich zurück um 16:00 & 17:00 Uhr	-	-	Hin: 07:30 & 8:20 Uhr Zurück: ca. alle 60 min 11:30 - 15:20 Uhr.	Autokraft GmbH (AK)
8119 AST	Bargteheide Stadtgebiet	Alle 60 min von 07:30 - 21:30 Uhr	Alle 60 min von 08:30 - 23:30 Uhr	-	-	Autokraft GmbH (AK)
8119 AST	Umland Bargteheide	Alle 60 min von 07:30 - 23:30 Uhr	Alle 60 min von 08:30 - 23:30 Uhr	-	-	Autokraft GmbH (AK)
8119 AST	Umland Bargteheide (Gegenrichtung)	Alle 60 min von 07:00 - 21:00 Uhr	Alle 60 min von 08:00 - 21:00 Uhr und um 23:00 Uhr	-	-	Autokraft GmbH (AK)
8140	Bad Oldesloe – Kayhude, Segeberger Straße	Ca. alle 60 min von 06:00 – 18:00 Uhr	Ca. um 09:00, 13:00 & 16:00 Uhr	-	-	Autokraft GmbH (AK)
8140	Kayhude, Segeberger Straße – Bad Oldesloe	Ca. alle 60 min von 07:00 – 19:00 Uhr	Ca. um 09:00, 13:00 & 16:00 Uhr	-	-	Autokraft GmbH (AK)
8180	Bad Oldesloe – Groß Boden – Todendorf	Abweichung an Schulfertagen	Um 11:30 & 14:30 Uhr	-	Alle 60 – 120 min von 06:30 – 18:30 Uhr	Autokraft GmbH (AK)
8180	Todendorf – Groß Boden – Bad Oldesloe	Abweichung an Schulfertagen	Um 08:30 & 11:30 Uhr	-	Alle 60 – 120 min von 06:30 – 18:30 Uhr	Autokraft GmbH (AK)
8725	Mollhagen – Sandesneben – Bargteheide und zurück	-	-	-	Unregelmäßige Fahrzeiten. Entsprechen in etwa den Unterrichtszeiten.	Autokraft GmbH (AK)

Materialband A

Linie	Linienführung	Taktung				Betreiber
		Mo-Fr	Sa	So	Schultage	
8726	Klinkrade – Sandesneben – Mollhagen – Bargtheide und zurück	-	-	-	Unregelmäßige Fahrzeiten. Entsprechen in etwa den Unterrichtszeiten.	Autokraft GmbH (AK)
8730	Bf. Ratzeburg – Nusse – Sandesneben – Bf. Ahrensburg	Ca. alle 60 min von 05:30 - 19:30 Uhr	Um 07:30 Uhr und alle 120 min von 08:30 - 18:30 Uhr	Alle 120 min von 08:30 - 18:30 Uhr	-	Autokraft GmbH (AK)
8730	Bf. Ahrensburg – Sandesneben – Nusse – Bf. Ratzeburg	Ca. alle 60 min von 05:30 - 20:30 Uhr	Alle 120 min von 08:30 - 18:30 Uhr	-	-	Autokraft GmbH (AK)

Tabelle 4-19 Buslinien und AST-Verkehre in der Pilotregion (Quelle eigene Darstellung)

## 5. Kapitel

### Anlage 5-1 Kurzübersicht – Ergebnisse der Onlineumfrage nach Geschlecht

Diese Zusammenstellung wurde aus einem bereinigten Datensatz generiert. Hierfür wurden Antworten entfernt, die offensichtlich Plausibilitätslücken hatten, Personen unter 18 Jahren herausgenommen und nur die Personen berücksichtigt, die in der Pilotregion leben.

**659 Antworten**, davon 307 aus dem Amt Bargteheide-Land (Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum) und 352 aus der Stadt Bargteheide (Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum)

- Weiblich: 362 (55%)
- Männlich: 296
- Ich fühle mich keinem der Geschlechter zugehörig: 1<sup>1</sup>

#### Wohnort:

Wohnort	Weiblich	Männlich	Total
Stadt Bargteheide	174	178	352
Amt Bargteheide-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 Teilnehmenden nach Wohnort und Geschlecht (Quelle eigene Erhebung)

<sup>1</sup> Im Folgenden werden alle Daten ohne die Person, die sich keinem Geschlecht zugehörig fühlt, aufgeführt, da die Anonymität sonst nicht garantiert wäre.

Materialband A  
Wegeprotokolle

- Weiblich: 324 - Männlich: 272

713 freie Antworten

- Weiblich: 402 - Männlich: 311

**Altersstruktur:**

Alter	Weiblich	Männlich	Total	%
<b>18 bis 25 Jahre</b>	19	15	34	5,2 %
<b>26 bis 35 Jahre</b>	55	40	95	14,4 %
<b>36 bis 47 Jahre</b>	112	84	196	29,8 %
<b>48 bis 57 Jahre</b>	98	86	184	28,0 %
<b>58 bis 67 Jahre</b>	52	39	91	13,8 %
<b>67 bis 80 Jahre</b>	23	28	51	7,8 %
<b>älter als 80 Jahre</b>	3	4	7	1,1 %

Tabelle 5-2 Altersstruktur der Teilnehmenden nach Geschlecht (Quelle eigene Erhebung)

Die Gruppe der älter als 67Jährigen ist deutlich unterrepräsentiert.

**Weitere Rahmenbedingungen im Haushalt:**

	Weiblich	Männlich	Total
<b>Alleinerziehend</b>	23	7	30
<b>Ledig</b>	48	38	88
<b>Verheiratet</b>	248	225	473
<b>in Lebensgemeinschaft lebend</b>	40	20	60
<b>Verwitwet</b>	5	5	10

Tabelle 5-3 Rahmenbedingungen im Haushalt der Teilnehmenden nach Geschlecht (Quelle eigene Erhebung)

**Familiäre Betreuungsaufgaben:**

- hatten 350 Befragte: davon weiblich: 205 männlich: 144
- 15 Personen betreuen Kinder und ältere Personen
- 16 Alleinlebende zwischen 18 und 67

Mobilitätseinschränkung aus gesundheitlichen Gründen:

- 33 Menschen waren körperlich eingeschränkt.
  - Weiblich: 15 (7 älter als 67)
  - Männlich: 18 (6 älter als 67)

**Angaben zur Haupttätigkeit**

Haupttätigkeit	Weiblich	Männlich	Total
<b>Erwerbstätig – Teilzeit mit weniger als 20 Stunden</b>	53	2	55
<b>Erwerbstätig – Teilzeit mit mehr als 20 Stunden</b>	225	228	453
<b>In der Schule/Ausbildung</b>	12	8	20
<b>In Rente oder in Pension</b>	43	48	92
<b>Hausfrau oder Hausmann oder in Elternzeit</b>	20	0	20
<b>erwerbsarbeitssuchend</b>	3	2	5

Tabelle 5-4 Haupttätigkeit der Teilnehmenden nach Geschlecht (Quelle eigene Erhebung)

**Angaben zur Einkommensstruktur (wurde in Nettoäquivalenzeinkommen umgerechnet)**

Gehalt €/Monat	Weiblich	Männlich	Total
<b>weniger als 800 €</b>	8	5	13
<b>zwischen 800 € und 1500 €</b>	34	7	41
<b>zwischen 1500 € und 2500 €</b>	57	38	95
<b>zwischen 2500 € und 3500 €</b>	67	59	126
<b>mehr als 3500 €</b>	119	144	263
<b>keine Angabe</b>	77	43	120

Tabelle 5-5 Einkommensstruktur der Teilnehmenden nach Geschlecht (Quelle eigene Erhebung)

**Ökonomischer Status des Haushalts:**

<b>Ökonomischer Status des Haushalts</b>	<b>Weiblich<sup>2</sup></b>	<b>Männlich</b>	<b>Total</b>
<b>Niedriger ökonomischer Status</b>	51	16	67
<b>Mittlerer ökonomischer Status</b>	163	163	326
<b>Hoher ökonomischer Status</b>	71	74	145

Tabelle 5-6 Ökonomischer Status des Haushalts der Teilnehmenden nach Geschlecht (Quelle eigene Erhebung)

<sup>2</sup> Das Geschlecht bezieht sich auf die Person des Haushalts, welche an der Umfrage teilgenommen hat.

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

Im folgenden Abschnitt werden die freien Antworten 1-5 zu der Frage „Welche weiteren konkreten Anregungen haben Sie für Bargteheide und die Gemeinden des Amtes Bargteheide-Land, um den öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern?“ qualitativ ausgewertet. Es wurden insgesamt 713 Antworten zu dieser Frage abgegeben. Die Antworten wurden mit Hilfe von Codes gruppiert und anschließend qualitativ ausgewertet. Einigen Antworten wurden mehrere Codes zugeteilt, da mehrere Anregungen in einer Antwort genannt wurden.

<b>Code</b>	<b>Definition</b>	<b>Nennungen</b>
Taktung erhöhen	Eine erhöhte Taktung	177
Route	Neue Routen, Verbesserungen von Routen	148
Fahrrad-Infrastruktur	Fahrradwege, Fahrradständer, etc.	71
Preise	Preisanpassungen und –senkungen, Tarife	50
Wochenende & Ferien	Regelmäßiger Busverkehr auch am Wochenende und in den Ferien	41
Alternativen	Alternative Vorschläge zum bisherigen Angebot	38
Zuverlässigkeit	Pünktlichkeit, Einhaltung der Pläne	38
Nacht- & Abendfahrten	Taktung erhöhen oder verlängern am Abend und in der Nacht	35
Umsteigen/Abstimmen	Erreichen von Anschlüssen, Bus- und Bahn/S-Bahntaktung aufeinander abstimmen, Abstimmen mit Schulzeiten	34
Sicherheit	Sicherheitsbedürfnis im ÖPNV	29
Neue Haltestellen	Vorschläge für neue Haltestellen oder flexible Haltepunkte	19
Gestaltung Haltestellen	Ausstattung der Haltestellen	18
Barrierefreiheit	physische und kognitive Barrierefreiheit	12
Fahrgastinformationen	Gestaltung der Fahrgastinformationen	9
Sonstige Anregungen	Anregungen, die nicht in Bezug zum ÖPNV stehen	44

Tabelle 5-7 Codetabelle - Anregungen zur Verbesserung des ÖPNV Angebots (Quelle eigene Erhebung)

### **Wochenende & Ferien**

Der eingeschränkte Busverkehr in den Schulferien so wie die AST Verfügbarkeit am Wochenende wurde bemängelt. Die Taktung der Busse und des AST sollte laut der Teilnehmenden am Wochenende und in den Schulferien erhöht werden. Besonders in den umliegenden Gemeinden von Bargteheide wurde der Wunsch geäußert, häufiger mit dem Bus oder AST in die Stadt oder umliegende Gemeinden fahren zu können.

### **Nacht- & Abendfahrten**

Eine verbesserte Verfügbarkeit des ÖPNV am Abend und in der Nacht wurde ergänzend zu den Fahrten am Wochenende und in den Ferien genannt. Hierfür sollte die Taktung am Abend erhöht und verlängert werden, sodass zum Beispiel Kinder nach dem Vereinssport mit dem ÖPNV nach Hause fahren können. Wichtig ist auch ein späterer Bus nach Bargfeld-Stegen am Freitag, um die Tafel aufsuchen zu können.

Zudem sollten Busse, AST und Bahn am Wochenende länger fahren. In diesem Zusammenhang wurde häufiger die Verbindung zum Bahnhof in Bargteheide angesprochen.

### **Umsteigen/Abstimmen**

Mehrmals wurde vorgeschlagen, die Bustaktung besser mit den Schulzeiten abzustimmen, damit Schüler\*innen rechtzeitig zur Schule kommen und nach der Schule nicht lange warten müssen. Explizit wurde die Linie 8725 angesprochen, welche erst 40 Minuten nach Schulschluss abfährt. Außerdem sollte die Bustaktung mit den Abfahrzeiten der Bahn abgestimmt werden, um reale und nicht zu lange Umsteigezeiten zu realisieren. Hervorgehoben wurde die mit 3 min. zu kurze Umsteigezeit aus der Linie 374 zum RE nach Hamburg. Zudem wurde der Wunsch geäußert, die Abfahrtszeiten des AST Bargteheide um 5 Minuten zu verschieben, damit ein schnellerer Übergang zur Regionalbahn nach Hamburg möglich wird.

Busse die auf der gleichen Strecke wie die Bahn fahren, sollten zeitlich versetzt zum Bahntakt fahren. Außerdem sollte der Busverkehr für Pendler\*innen und Schüler\*innen früher am Morgen starten.

### **Neue Haltestellen**

Laut der Umfrage wünschen sich die Bürger\*innen eine erhöhte Dichte an Bushaltestellen. Explizit wurden Bushaltestelle bei Familia/Aldi und AST-Haltestellen beim Ernst-Wagner-Stadion Eichede und allgemein in Wohngebieten genannt. Außerdem wurde ein Halt des RE80/8/83 in Bargteheide und eine Bahnhaltstelle in Tremsbüttel gefordert.

Des Weiteren wurden flexible Haltestellen genannt, vor allem am Abend und am Wochenende.

## **Gestaltung Haltestellen**

Teilnehmende der Umfrage merkten an, dass Bushaltestellen besser mit Bänken und Mülleimern sowie mit einem Wartehäuschen beziehungsweise einem Wetterschutz ausgestattet sein sollten. Außerdem wären Fahrradabstellmöglichkeiten und P&R Stellplätze an Knotenpunkten und Haltestellen außerhalb der Stadt wünschenswert. Die Lage der Bushaltestellen soll sich stärker an den Wohngebieten und auch an den AST-Haltestellen orientieren (Umsteigen).

## **Barrierefreiheit**

Ein weiteres Thema, ist die barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigen und Haltestellen vom Bus und AST sowie deren Positionierung in der Nähe zu medizinischen Dienstleistungen. Für Bahnsteige wurde der Wunsch geäußert, Fahrstühle zu allen Gleisen zu integrieren und der konkrete Vorschlag, die Einstiegshöhe von Gleis 3 in Bargteheide zu verringern.

Für den AST und Busverkehr wurde vorgeschlagen, Begleitfahrer\*innen zu etablieren und mehr Platz für Menschen mit Behinderungen zu schaffen.

Außerdem wurde eine vereinfachte Darstellung von Fahrplänen für den öffentlichen Personennahverkehr angemerkt.

## **Alternativen**

Teilnehmende der Umfrage haben auch Anregungen für alternative Lösungen angegeben. Hierzu gehört zum Beispiel die Implementierung von Bürgerbussen/Dorfbussen und Bürgertaxis aber auch Bike- und Carsharing sowie On-Demand-Angebote (z.B. Moia, IOKI). Mitfahrbänke/-haltestellen wurden sowohl kritisch als auch positiv bewertet. Für den Aufbau einer neuen Mitfahrbank in Hammoor wurde ein Grundstück angeboten („ich biete an unserem Grundstück Hauptstr. 32 den Platz für die Sitzbank an“). Zudem wurde angemerkt, es könne ein Stadtverkehr mit Kleinbussen für vornehmlich ältere Personen und mobilitätseingeschränkte Personen etabliert werden.

Einige der Teilnehmenden forderten, den AST durch Minibusse mit regelmäßigen Abfahrtszeiten zu ersetzen und die Haltestellen am Abend und am Wochenende flexibel zu gestalten. Des Weiteren wurden ein Ringbussystem und zentraler Busbahnhof für die Stadt Bargteheide vorgeschlagen.

## **Sicherheit**

Um das Sicherheitsgefühl bei der Nutzung des ÖPNV zu steigern, wurde mehrmals die Beleuchtung von Haltestellen genannt, die Möglichkeit, einen Notruf an der Haltestelle zu tätigen und Sicherheitspersonal bei Nachtfahrten. Des Weiteren ist vielen Teilnehmenden wichtig, dass die Schulbusse über ausreichend Sitzplätze verfügen und damit ein sicherer Schulweg für Kinder garantiert ist (ein Sitzplatz für jedes Kind).

## Materialband A

Weiterhin wurde angemerkt, dass eine verbesserte Zuwegung den ÖPNV sicherer machen würde. Zum Beispiel durch den Bau oder Ausbau von Fuß- und Radwegen, welche zu den Haltestellen führen, Aufstellen von Ampeln und eine Reduzierung des Tempolimits.

### **Fahrgastinformationen**

Die befragten Personen gaben an, dass Änderungen der Fahrgastinformation die Attraktivität des ÖPNV steigern würden. Hierzu zählen vor allem digitale und aktuelle Fahrzeuginformationen an den Haltestellen, Liniennetzpläne, detaillierte Informationen über Buslinien und die Planung und Auskunft über eine App. Teilnehmende äußerten den Wunsch nach einer App für eine vereinfachte Fahrgastinformation und den Erwerb von Online-Tickets.

### **Fahrrad-Infrastruktur**

Die Teilnehmenden äußerten häufig den Wunsch, die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn zu erleichtern und kostenlos zu gestalten. Außerdem werden mehr und sicherere Fahrradabstellplätze am Bahnhof und an den Haltestellen gefordert. Hierzu gehören einfache Fahrradständer, Fahrradboxen, Ladestationen, etc.. Außerdem wünschen sich viele bessere oder überhaupt Fahrradwege um zu den ÖPNV-Haltestellen zu gelangen.

### **Preise**

Grundsätzlich wünschen sich die Teilnehmenden, dass die Preise für Bus, Bahn und AST sinken (zum Beispiel durch einen Einwohnerzuschuss) und dass das Tarifsystem an den des HVV angelehnt wird. Außerdem wurde mehrmals angesprochen, den Tarifrings des HVV bis Bargtheide Stadt auszuweiten. Das Tarifsystem sollte zudem für Bus und AST einheitlich gestaltet sein. Außerdem werden tarifliche Anreize durch zum Beispiel Wochenkarten oder 10+1 Tickets vorgeschlagen. Explizit wurden das Senienticket und Tickets für Schüler\*innen und Studierenden angesprochen. Diese sollten ein besonders günstiges oder kostenfreies Ticket bekommen. Zudem wurde angemerkt, der Preis des AST für Jugendliche wäre zu hoch und Dauerkartenbesitzer sollten nicht zuzahlen müssen.

### **Routen**

Es wurden allgemein bessere Anbindungen der Wohngebiete, der Zentren (z.B. Bargtheide, Ahrensburg, Bad Oldesloe, Norderstedt) und Hamburg gefordert. Auch die ÖPNV Verbindungen zwischen den Gemeinden außerhalb der Zentren (Tangentialverbindungen), zum Beispiel zwischen Elmenhorst und Sülfeld. Eine Liste mit konkreten Routen wird der Kreisverwaltung zur Verfügung gestellt.

### **Taktung erhöhen**

Eine erhöhte Taktung des ÖPNV wurde mit Abstand am häufigsten thematisiert. Besonders häufig wurden eine erhöhte Taktung von den Umlandgemeinden nach Hamburg, Bargtheide

Materialband A

und Ahrensburg und eine höhere Taktung der Tangentialverbindungen auch außerhalb der Schulzeiten.

Konkret wurden die Linien 8110 und 374 genannt. Außerdem ist herausgestochen, dass für die Fahrten zwischen Nienwohld - Bargteheide, Bargfeld – Bargteheide und Tremsbüttel - Bargteheide eine höhere Taktung gewünscht wird. Wichtig sei hierbei auch, dass die Buslinien nicht nur zu den Schulzeiten fahren sondern über den Tag verteilt, da zum Beispiel Arztpraxen in der Stadt in der Regel nicht vor 8 Uhr öffnen.

### **Zuverlässigkeit**

Im Rahmen der Zuverlässigkeit des ÖPNVs wurde hauptsächlich die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Bahn bemängelt. Nur vereinzelt wurde angemerkt, dass Busse und der AST zuverlässiger und pünktlicher sein sollten.

### **Sonstige Anregungen**

Der Ausbau, von Fuß- und Radwegen, der Bau von P&R Stellplätzen und eine Verkehrsberuhigung der Rathausstraße in Bargteheide wurden häufig aufgelistet. Außerdem wurde eine Förderung des Radverkehrs und des AST gefordert.

**Anlage 5-3 Exemplarische Auswertung von Wegeketten**

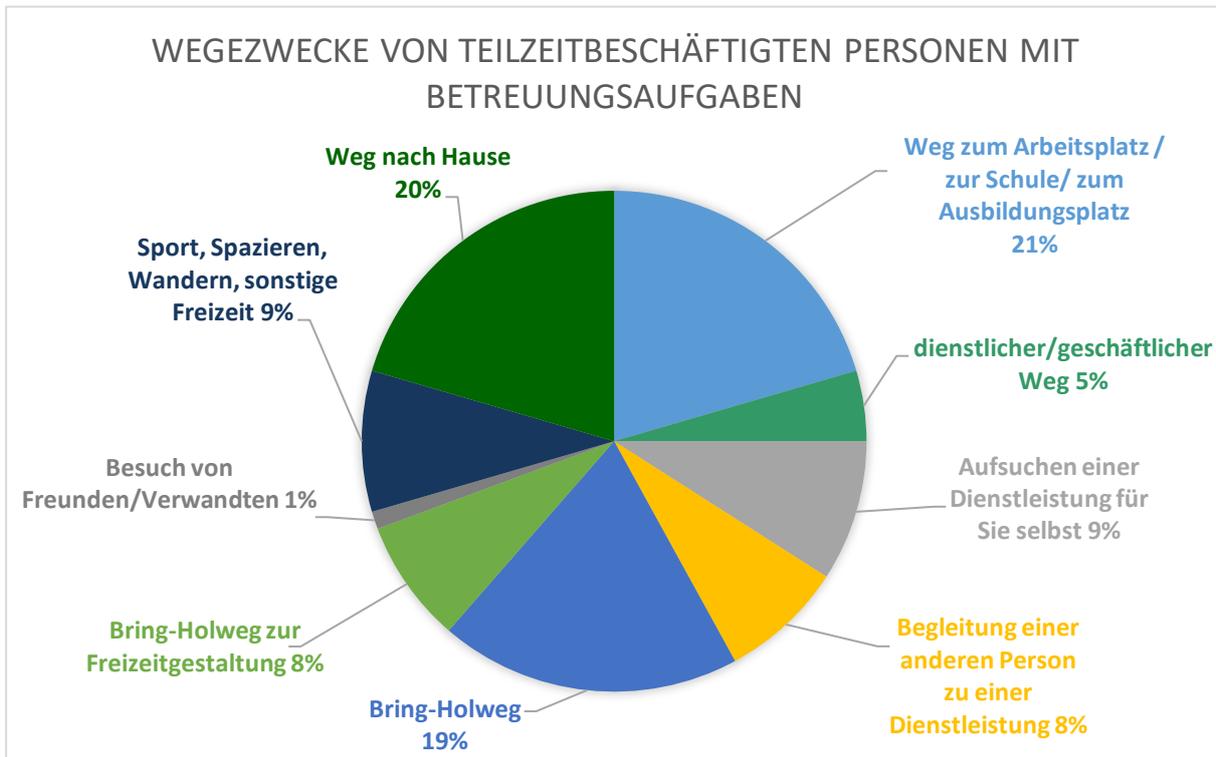


Abbildung 5-1 Wegezwecke am Stichtag von teilzeitbeschäftigten Personen mit Betreuungsaufgaben (Quelle eigene Erhebung, n=18)

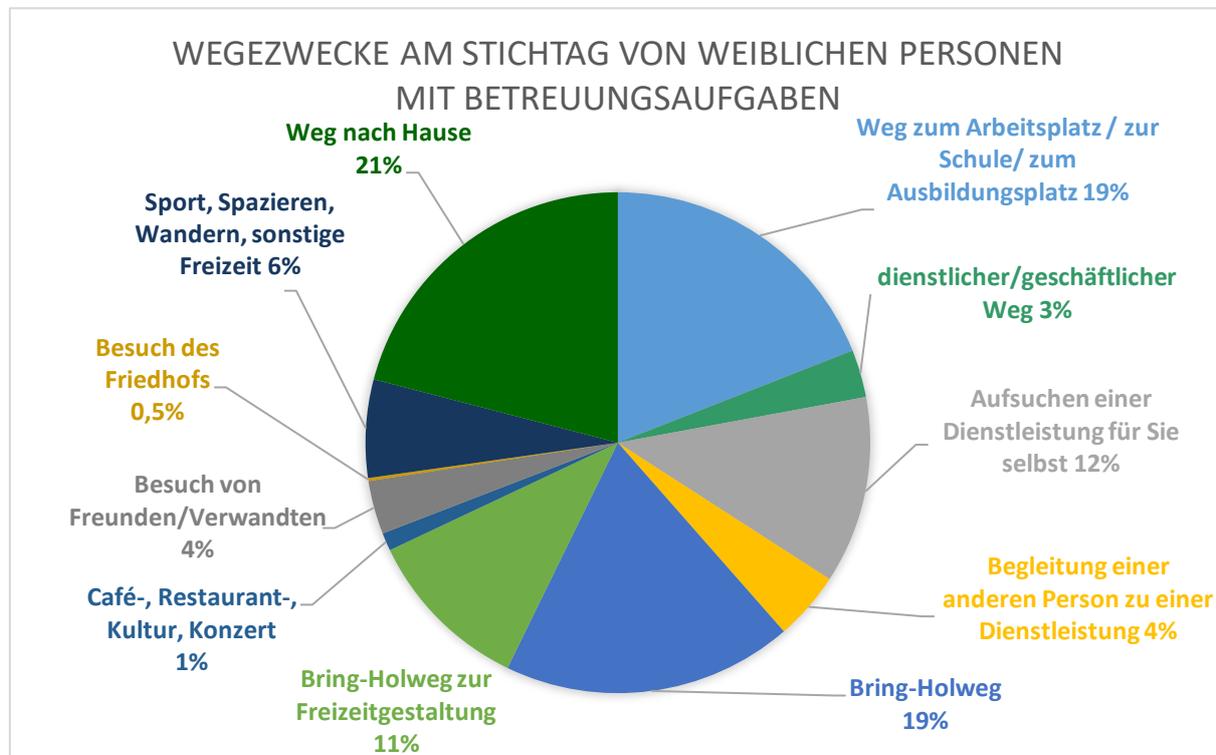


Abbildung 5-2 Wegezwecke am Stichtag von weibliche Personen mit Betreuungsaufgaben (Quelle eigene Erhebung, n=110)

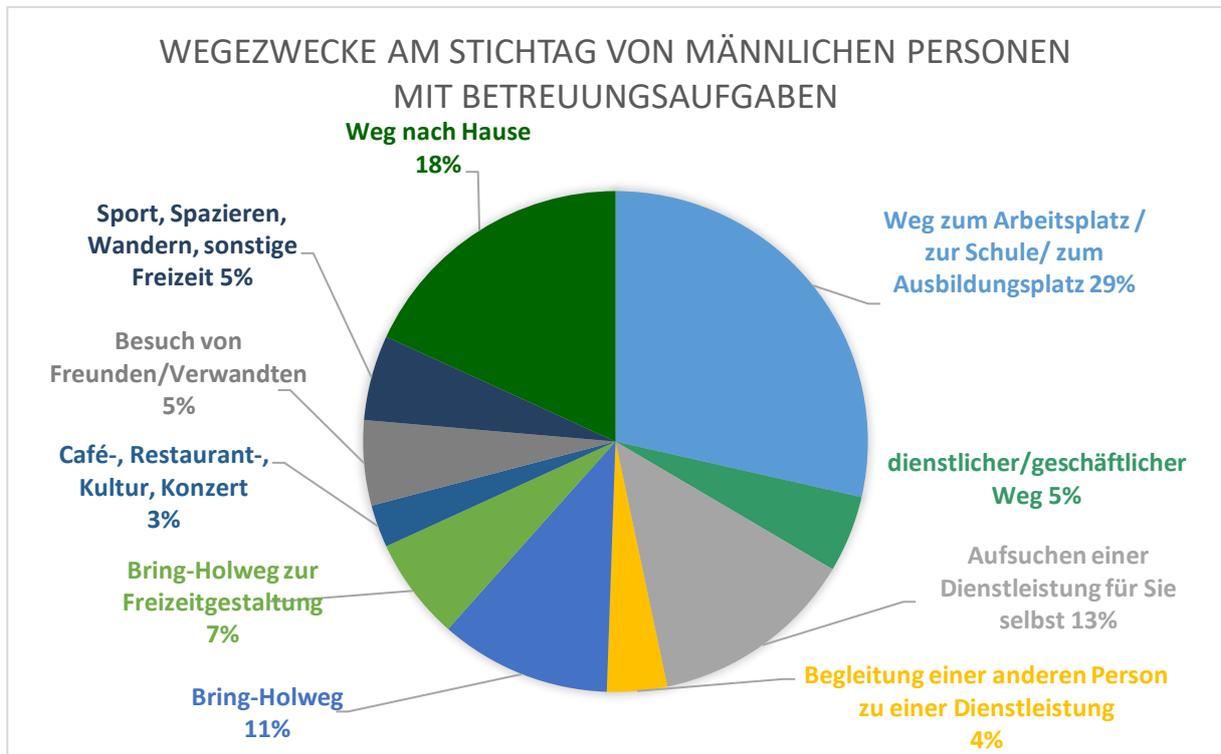


Abbildung 5-3 Wegezwecke am Stichtag von männlichen Personen mit Betreuungsaufgaben (Quelle eigene Erhebung, n=45)

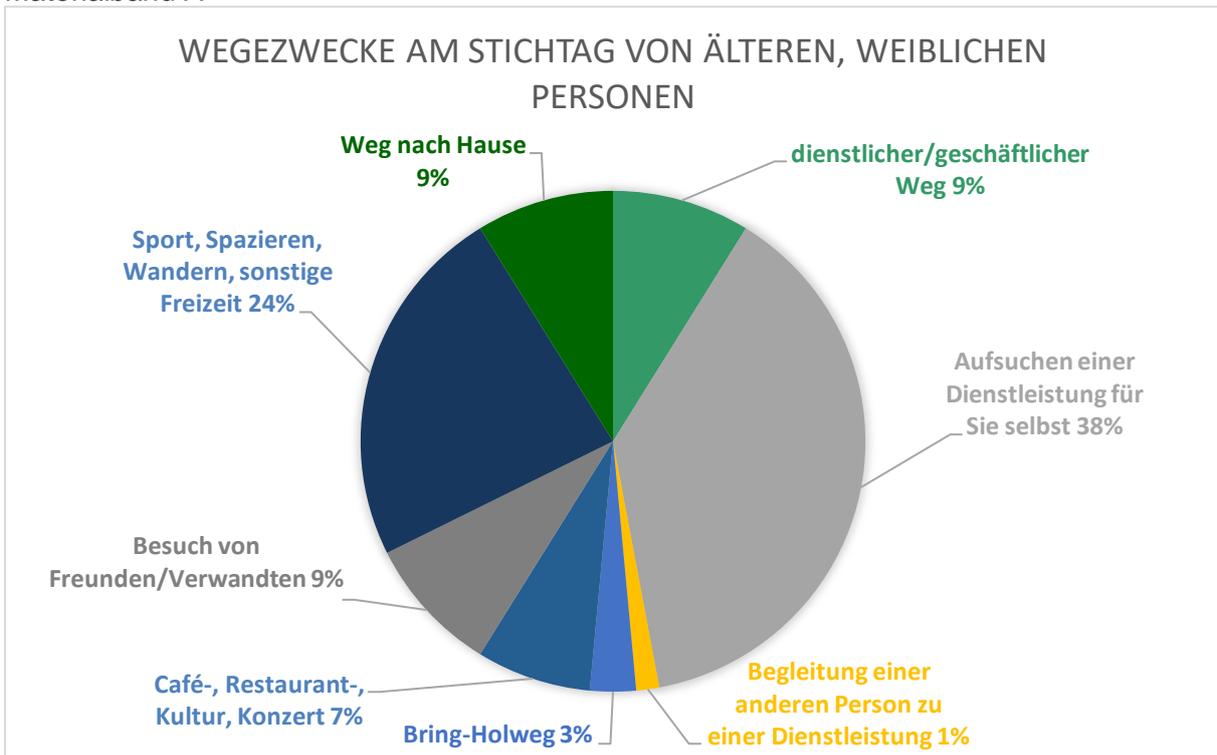


Abbildung 5-4 Wegezwecke am Stichtag von älteren, weiblichen Personen (Quelle eigene Erhebung, n=22)

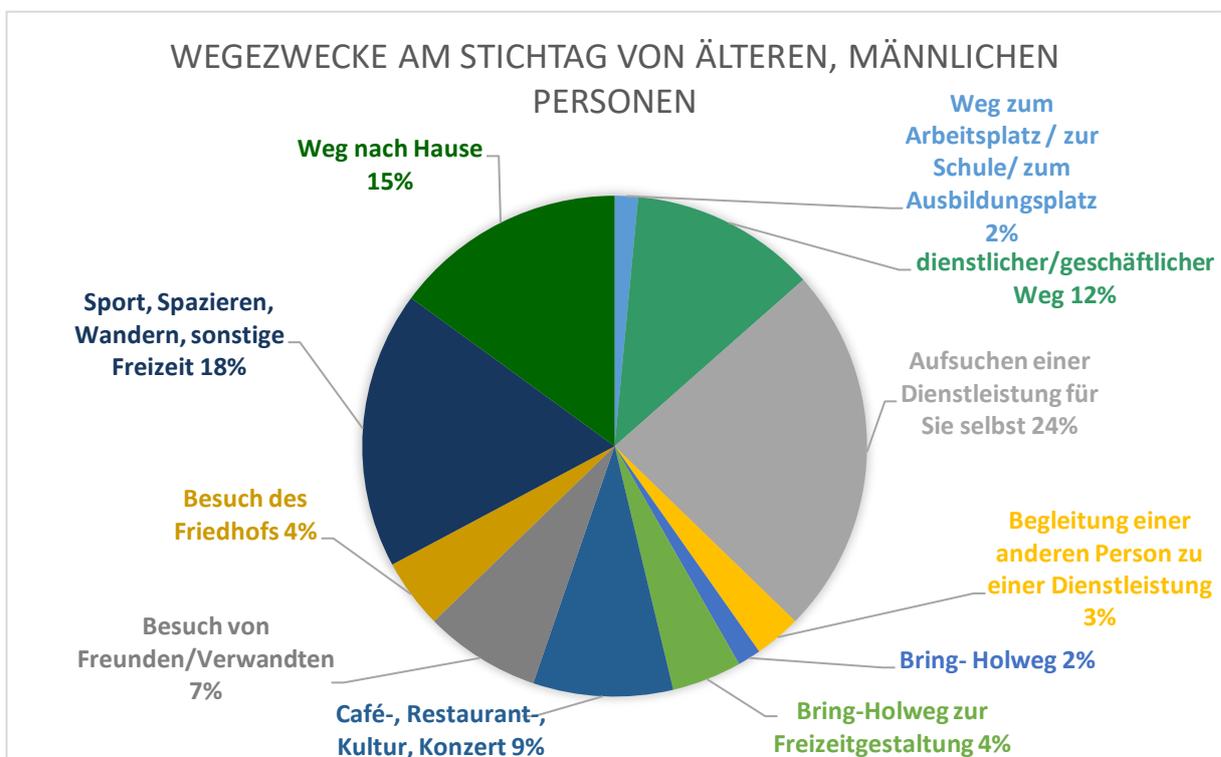


Abbildung 5-5 Wegezwecke am Stichtag von älteren, männlichen Personen (Quelle eigene Erhebung, n=22)

**Anlage 5-4 Fragebogen – Onlineumfrage**

Willkommen zur Befragung Stormarn mobil -  
Vielen Dank, dass Sie sich 5 Minuten Zeit nehmen!

**Liebe Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bargteheide und des Amtes Bargteheide-Land,**

der Kreis Stormarn führt mit dieser Befragung ein Modellprojekt durch, um zu erfassen, wie Personen mit unterschiedlichen Bedürfnissen den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Mit dieser Datengrundlage soll das ÖPNV-Angebot in Ihrer Stadt und der Region verbessert werden. Dabei sind besonders die Gruppen gefragt, die sonst eher wenig in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden: die ganz Jungen, die Älteren, die in ihrer Mobilität Eingeschränkten und die Menschen, die wenig Geld haben und über kein Auto verfügen. Aber auch diejenigen, die Betreuungsaufgaben für andere, z.B. Kinder oder Pflegebedürftige übernehmen. Wir wollen wissen, an welchen Stellen ein öffentlicher Personennahverkehr Ihr Leben erleichtern kann.

**Der Fragebogen ist drei Teile geteilt:**

- 1. Persönliche Angaben**
- 2. Angaben zu Ihren Fahrgewohnheiten**
- 3. Ihre Verbesserungsvorschläge für den öffentlichen Nahverkehr**

Bitte füllen Sie den Fragebogen für sich oder andere Mitglieder in Ihrem Haushalt aus. Sie können ihn auch gerne weiterleiten. Die Befragung ist vom 9.3. bis zum 30.3.2020 online.

**Wir freuen uns auch über Anregungen per Email**

**Herzlichen Dank  
im Auftrag des Kreises Stormarn**

**Prof. Dr. Brigitte Wotha und Kristin Groth, B.Sc., Büro für Stadt- und Regionalentwicklung in  
Zusammenarbeit mit Juliane Krause, plan&rat, Braunschweig**

**Email: stormarnmobil@bfsr.info**

\* 1. Informationen zum Datenschutz nach der EU-DGSVO

Mit der Teilnahme an der Umfrage erklären Sie sich einverstanden, dass wir im Rahmen des Modellprojektes Ihre Angaben über das Programm Surveymonkey sammeln und im Zuge des Projektes anonymisiert auswerten. Die Auswertung erfolgt ausschließlich durch das Team des Büros für Stadt- und Regionalentwicklung. Zur Datenerhebung verwenden wir das Programm Surveymonkey. Die erhobenen Daten werden nach Abschluss des Modellprojektes gelöscht. Hier erhalten Sie Hinweise zum Datenschutz bei Surveymonkey: <https://de.surveymonkey.com/mp/legal/privacy-policy/>.

Ich akzeptiere die Datenschutzbestimmung

**Teil 1: Zunächst zu Ihrer Person.**

**Bitte teilen Sie uns zunächst mit, in welcher Gemeinde Sie wohnen und wie Ihre persönlichen Lebensumstände sind.**

\* 1. Wo wohnen Sie?

- Stadt Bargteheide
- Bargfeld-Stegen
- Delingsdorf
- Elmenhorst
- Hammoor
- Jersbek
- Nienwohld
- Todendorf
- Tremsbüttel
- Ich wohne nicht in der Stadt Bargteheide oder in einer Gemeinde des Amtes Bargteheide-Land

\* 2. Wie groß ist Ihr Haushalt? In meinem/unserem Haushalt leben....

	Anzahl
Anzahl Personen ab 18	<input type="text"/>
Anzahl Kinder und Jugendliche unter 18	<input type="text"/>

3. Weitere Rahmenbedingungen in meinem Haushalt. Ich bin....

- alleinerziehend
- ledig
- verheiratet
- in Lebensgemeinschaft lebend
- verwitwet

4. Ich selbst bin aus gesundheitlichen Gründen in meiner Mobilität eingeschränkt...\*

\*(bei Nichtzutreffen die Frage überspringen)

- und zwar durch eine Geheinschränkung.
- und zwar durch eine Seheinschränkung.

durch eine andere Einschränkung (bitte eingeben):

Materialband A

\* 5. Ich bin....

- weiblich
- männlich
- fühle mich keinem der beiden genannten Geschlechter zugehörig

\* 6. Mein Alter ist....

- 12 Jahre bis 18 Jahre
- 18 bis 25 Jahre
- 26 bis 35 Jahre
- 36 bis 47 Jahre
- 48 bis 57
- 58 bis 67
- 67 bis 80
- älter als 80 Jahre

7. Ich/wir betreuen folgende Personen mit familiären Betreuungsaufgaben\*:

\*(bei Nichtzutreffen die Frage überspringen)

Kinder unter 12 Jahren	<input type="checkbox"/>
Kinder unter 18 Jahren	<input type="checkbox"/>
pflegebedürftige ältere Personen, die bei mir/bei uns im Haushalt leben	<input type="checkbox"/>
pflegebedürftige ältere Personen, die nicht bei mir/bei uns leben	<input type="checkbox"/>

\* 8. Was ist derzeitig Ihre **Haupttätigkeit**? Ich bin...

- erwerbstätig - Teilzeit mit **weniger als 20** Stunden
- erwerbstätig - mit **mehr als 20** Stunden
- in der Schule/ in der Ausbildung
- in Rente oder in Pension
- Hausfrau oder Hausmann oder in Elternzeit
- auf Arbeitssuche
- Sonstiges (bitte angeben)

\* 9. Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushaltes insgesamt - also nach Abzug von Steuern und Sozialversicherung?\*

\* Diese Frage dient der Analyse des Einflusses des Einkommens auf das Mobilitätsverhalten

- weniger als 800 € im Monat
- zwischen 800 € und 1500 € im Monat
- zwischen 1500 € und 2500 € im Monat
- zwischen 2500 € und 3500 € im Monat
- mehr als 3500 € im Monat
- keine Angabe

## Teil 2: Ein Wegeprotokoll für einen typischen Werktag

Bitte beschreiben Sie nacheinander alle Wege, die Sie an einem typischen Werktag gemacht haben. So können wir herausfinden, wie Ihre Wege aussehen. Zunächst drei allgemeine Fragen.

\* 1. Mein Wegeprotokoll fand statt am

Bitte wählen Sie ein Datum aus, z.B. 9.3.2020

Datum

TT/MM/JJJJ

2. Stand Ihnen an diesem Tag eines der folgenden Fahrzeuge zur Verfügung?

	jederzeit	teilweise bzw. nach Absprache	gar nicht
PKW/Moped/Motorrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Waren Sie an diesem Tag für die Betreuung von anderen Familienangehörigen zuständig?

- nein
- ja, bitte Anzahl der Stunden eintragen

**Teil 2: 1. bis 10. Weg und weitere Wege**

**Auf dieser Seite können Sie jetzt die einzelnen Wege nacheinander eintragen, die Sie an dem Tag gemacht haben. Jeder Eintrag besteht aus dem Hauptwegezweck und dem gewählten Verkehrsmittel. Bitte tragen Sie jeden Weg einzeln ein. Falls es mehr als 10 Wege sind, benutzen Sie bitte die Tabelle am Ende. Falls es weniger als 10 sind, überspringen Sie die Abfrage der Wege, die Sie nicht brauchen.**

1. Was war der Hauptzweck Ihres 1. Weges? (nur eine Nennung)

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

2. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem 1. Weg gewählt?

- PKW oder Motorrad als Fahrerin oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

3. Was war der Hauptzweck Ihres **2. Weges**? (nur eine Nennung)

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

4. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem **2. Weg** gewählt?

- PKW oder Motorrad als Fahrerin oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

5. Was war der Hauptzweck Ihres **3. Weges**? (nur eine Nennung)

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

6. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem **3. Weg** gewählt?

- PKW oder Motorrad als Fahrerin oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

7. Was war der Hauptzweck Ihres **4. Weges**? (nur eine Nennung)

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

8. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem **4. Weg** gewählt?

- PKW oder Motorrad als FahrerIn oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

9. Was war der Hauptzweck Ihres **5. Weges**? (nur eine Nennung)

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

10. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem **5. Weg** gewählt?

- PKW oder Motorrad als FahrerIn oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

**11. Was war der Hauptzweck Ihres 6. Weges? (nur eine Nennung)**

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

**12. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem 6. Weg gewählt?**

- PKW oder Motorrad als Fahrerin oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

13. Was war der Hauptzweck Ihres **7. Weges**? (nur eine Nennung)

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

14. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem **7. Weg** gewählt?

- PKW oder Motorrad als Fahrerin oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

15. Was war der Hauptzweck Ihres **8. Weges**? (nur eine Nennung)

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

16. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem **8. Weg** gewählt?

- PKW oder Motorrad als FahrerIn oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

17. Was war der Hauptzweck Ihres **9. Weges**? (nur eine Nennung)

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

18. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem **9. Weg** gewählt?

- PKW oder Motorrad als Fahrerin oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

19. Was war der Hauptzweck Ihres **10. Weges**? (nur eine Nennung)

- Weg zum Arbeitsplatz / zur Schule/ zum Ausbildungsplatz
- dienstlicher/geschäftlicher Weg (z.B. Meeting, Besorgung)
- Aufsuchen einer Dienstleistung für Sie selbst (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Begleitung einer anderen Person zu einer Dienstleistung (z.B. Rathaus, Arzt/Ärztin, Einkaufen)
- Bring-Holweg (z.B. Kind zur Schule, PartnerIn von Arbeit)
- Bring-Holweg zur Freizeitgestaltung (Sport, Musikschule, Bibliothek)
- Café-, Restaurant-, Kultur, Konzert
- Besuch von Freunden/Verwandten
- Besuch des Friedhofs
- Sport, Spazieren, Wandern, sonstige Freizeit
- Weg nach Hause
- Sonstiges (bitte angeben)

20. Welches Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem **10. Weg** gewählt?

- PKW oder Motorrad als FahrerIn oder Fahrer
- PKW oder Motorrad als Mitfahrende
- Bus
- Anruf-Sammeltaxi
- Bahn
- Fahrrad
- zu Fuß
- Sonstiges (bitte angeben)

21. Welche Hauptzwecke und welches Verkehrsmittel haben Sie auf den Wegen 11 bis 15 verfolgt. Bitte tragen Sie die Wegezwecke und Verkehrsmittel in die Tabelle ein.

Hauptzweck und  
Verkehrsmittel Nr. 11

Hauptzweck und  
Verkehrsmittel Nr. 12

Hauptzweck und  
Verkehrsmittel Nr. 13

Hauptzweck und  
Verkehrsmittel Nr. 14

Hauptzweck und  
Verkehrsmittel Nr. 15

Hauptzweck und  
Verkehrsmittel Nr. 16

Hauptzweck und  
Verkehrsmittel Nr. 17

Teil 3: Was kann getan werden, damit der Öffentliche Personennahverkehr besser wird?

Jetzt ist Ihre Meinung gefragt! Was brauchen Sie, damit der öffentliche Nahverkehr für Sie attraktiver wird?

\* 1. Was ist für Sie wichtig, damit Sie in Zukunft den **Öffentlichen Nahverkehr stärker** nutzen? Sie können bis zu fünf Antworten auswählen

- die Nutzung ist **einfach** (Ticketkauf, Tarif)
- Busse verkehren **zuverlässig**
- die Gesamtfahrzeit **verkürzt** sich, da **Umsteigezeiten** kurz sind und das Warten wegfällt
- die Fahrpreise und Tarife werden **günstiger**
- Barrierefreiheit** an den Haltestellen durch vereinfachte Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren
- Informationen** über den Fahrplan sind **leicht** zu erhalten (an Haltestellen, an wichtigen Punkten)
- Sicherheit** (beleuchtete Haltestellen, Haltestellen vor belebten Orten)
- Informationen über den Fahrplan sind **digital** zu erhalten
- die **Entfernung** zur **nächsten Bushaltestelle** wird kürzer
- die **Häufigkeit** und Taktung der Abfahrten nimmt zu
- das Busnetz wird um bestimmte **Fahrtziele** ergänzt
- Abend- und **Nachtfahrten**
- Vereinfachte **Fahrradmitnahme**
- Bessere **Fahrradabstellmöglichkeiten** an den Haltestellen
- Welche Faktoren sind für Sie noch wichtig?

2. Wie **oft** nutzen Sie den Öffentlichen Personennahverkehr?

- Sehr häufig (täglich bzw. mehrmals täglich)
- Häufig (wöchentlich bzw. mehrmals in der Woche)
- Selten (mehrmals im Monat bzw. monatlich)
- nie

3. Welche weiteren konkreten Anregungen haben Sie für Bargteheide und die Gemeinden des Amtes Bargteheide-Land, um den öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern?

1

2

3

4

5

**Vielen Dank,**

**dass Sie sich die Zeit genommen haben, an unserer Befragung mitzumachen. Die Ergebnisse der Befragung fließen in die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes mit ein und werden über die Kreisverwaltung des Kreises Stormarn und die hauptamtlichen Gleichstellungsbeauftragten zugänglich gemacht.**

## **Anlage 5-5 Kurzprotokolle Expert\*innengespräche**

### **Interview 1 Kinder und Jugendliche**

Kinder- und Jugendbeirat Bargteheide (**JugendArbeitsTeam JAT**)

---

#### **Interview - Leitfaden**

**Anmerkung vorab zur Beantwortung der Fragen hinsichtlich der Differenzierung zwischen Frauen und Männern: Frau Störte sieht bei der Betrachtung der einzelnen Fragen keine wesentlichen Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen in ihrem Mobilitätsverhalten. Generell tun Kinder - Mädchen wie Jungen - viel, um mobil zu sein. Mädchen sind ab der Mittelstufe evtl. früher mobil als Jungs, die Jungs werden ab 16 Jahren mobiler. Ein Unterschied ist, dass die Fürsorge der Eltern für (heranwachsende) Mädchen eine andere, größere ist. „Wenn ein 14-jähriges Mädchen abends allein zur Haltestelle geht, gucken die Eltern anders hin.“**

#### **Einleitung**

- Vorstellung Person und Arbeitsgebiet

Frau Störte übt eine sozialpädagogische Tätigkeit aus und arbeitet seit vier Jahren in Bargteheide Stadt als sozialpädagogische Assistentin. Sie hat eine Zusatzausbildung zur Fachkraft für Kinder- und Jugendpartizipation und außerdem an der Gründung eines landesweiten Kinder- und Jugendbeirates mitgewirkt.

Frau Störte lebt am Rand der Stadt Bargteheide (ländlich geprägt) auf einem Biolandbauernhof und hat drei Kinder im Alter von acht, 14 und 20 Jahren. Mit dem Fahrrad sind es zur nächsten Bushaltestelle vier min. Ihre Kinder nutzen den ÖPNV sehr stark.

- Nutzen Sie persönlich den öffentlichen Personennahverkehr im Kreisgebiet?

Im Kreis Stormarn wird der ÖPNV von ihr nicht genutzt, hier nutzt sie das Auto. In Richtung Hamburg wird von ihr auch der ÖPNV in Anspruch genommen, da Zug- und Busanbindungen gut funktionieren.

Die nachstehenden Fragen gelten jeweils für die Stadt Bargteheide und das Amt Bargteheide – Land (die Situation kann unterschiedlich sein).

#### **Eigenständig unterwegs sein**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Mädchen und Jungen.)

- Haben Kinder und Jugendliche im ländlichen Raum einen anderen Bezug zur Mobilität, insbesondere zum ÖPNV, als Kinder und Jugendliche in Städten?

#### Materialband A

Definitiv ja. Schulkinder im Amt Bargteheide-Land nutzen den Bus intensiv für den Weg zur Schule hin und zurück. Sie besitzen ein kostenfreies Schülerticket.

Schulkinder der Stadt Bargteheide nutzen den ÖPNV nicht so intensiv, da für sie kein Schülerticket zur Verfügung steht. Sie nehmen eher das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Doch auch, wenn ein Kind in der Stadt Bargteheide wohnt und zur Schule geht, kann der Schulweg lang und die ÖPNV Nutzung relevant sein, wenn der Wohnort eine Stadtrandlage („schon ländlich“) hat.

In einigen Schulen wird den Schüler\*innen ab der 5. Klasse ein HVV-Tag in Hamburg angeboten (HVV-Ticket-Day). Ihnen wird an diesem Schultag der Umgang mit dem ÖPNV nähergebracht, indem sie nach einer Aufgabenstellung ein vorgegebenes Ziel mit Bus und Bahn erreichen sollen.

- Sind Kinder ab dem Eintritt in das Grundschulalter eigenständig im ÖPNV unterwegs oder werden sie von Müttern/ Vätern begleitet?

Kinder aus dem Amt Bargteheide-Land sind es eher gewohnt eigenständig unterwegs zu sein (s.o. Schülerticket). Nach Einschätzung von Frau Störte sind etwa 40 % eigenständig unterwegs und 60 % werden im Auto gefahren oder begleitet.

- Wie würden Kinder und Jugendliche diese Fragen beantworten?

Bei Kindern ab der 5. Klasse würden 50 % die Frage mit „ja“, 50 % würden sie mit „nein“ beantworten. Im darunter liegenden Alter sind die Kinder noch nicht so eigenständig unterwegs – die Frage würde von einer größeren Mehrheit mit „nein“ beantwortet werden.

#### Elternchauffierdienste

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Mädchen und Jungen.)

- Wie hoch schätzen Sie den Anteil von Chauffierdiensten mit dem Pkw von Eltern für Wege von Kindern und Jugendlichen in Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land ein? Gibt es Unterschiede zwischen Schul- und Freizeitwegen?

In den Herbst- und Wintermonaten sind Schüler\*innen eher geneigt, sich chauffieren zu lassen. Insgesamt gibt es schätzungsweise 1000 Schüler\*innen in der Stadt Bargteheide. Wenn ein Großteil chauffiert wird, ist das Verkehrsaufkommen sehr hoch. Tatsächlich ist dies auch im Stadtverkehr von Bargteheide spürbar und es gibt aus diesem Grund häufig Verkehrschaos.

Ab der 5. Klasse gehen die Schüler\*innen aus Bargteheide-Stadt und Amt Bargteheide-Land auf gleiche Schulen → dann besteht für Schüler\*innen aus Bargteheide-Land die Möglichkeit des Fahrens mit dem Bus in die Stadt Bargteheide, doch leider werden dennoch Schüler\*innen chauffiert.

Chauffierdienste sind eher in Familien der Oberschicht zu beobachten. Eltern aus unteren Schichten kümmern sich weniger darum, wie die Kinder zur Schule oder woandershin kommen.

Materialband A

- In den Ferien gibt es Reduzierungen im Busverkehr. Wie sieht der Bedarf in der Ferienzeit für Kinder und Jugendliche aus (Zeiten, Erreichbarkeit von Zielen)?

Nach Hamburg (Hauptziel vor allem für Jugendliche) verkehrt der ÖPNV regelmäßig → keine Probleme. Eine Lücke besteht in der Ferienzeit aber innerhalb des Amtes Bargtheide-Land → zu wenig Busverkehr. Ab 5. Klasse besitzen fast alle Kinder ein Mobiltelefon und sie können via App ihre Fahrten damit gut organisieren (Anm.: bestehender Mangel wird also über stärkeren Organisationsaufwand für Fahrtenplanungen kompensiert). Kinder unterhalb der 5. Klasse nutzen den ÖPNV nicht stark und noch nicht allein, aber sie nehmen eher den Roller und das Fahrrad.

- Würden Kinder und Jugendliche, wenn sie die Möglichkeit hätten, eigenständig unterwegs zu sein (mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad) den Vorzug geben gegenüber dem chauffiert werden (Stichwort Selbständigkeit)?

Ja, vor allem Jugendliche. Sie sind gern unterwegs und gern selbständig unterwegs. Kinder im Grundschulalter sind da verhaltener, nehmen eher den Chauffierdienst in Anspruch.

- Fühlen Kinder und Jugendliche sich benachteiligt, wenn kein Pkw im Haushalt zur Verfügung steht und sie auf den ÖPNV angewiesen sind? Falls ja, wie kann dieses „Statusdenken“ im Sinne einer stärkeren ÖPNV-Nutzung überwunden werden?

Bargtheide ist eine verhältnismäßig reiche Stadt. In den meisten Haushalten gibt es ein Auto, aber in vielen Haushalten gibt es auch mehr als ein Auto → ländlicher Raum, größere Familien, die verschieden unterwegs sind. Ist der Status geringer, nehmen die Kinder das Fahrrad.

Familien aus Unterschichten ist die Mobilität ihrer Kinder nicht so wichtig („Sieh zu wie Du dahin kommst.“). Die Kinder schauen jedoch, womit man gefahren wird, mit welchem man Auto kommt → fördert das Statusdenken.

Das Statusdenken könnte überwunden werden, wenn z.B. alle Kinder und Jugendlichen die Schülerkarte nutzen könnten → würde zu einer Gleichbehandlung führen.

### **Liniennetz und Lage der Haltestellen/ Erreichbarkeit**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Mädchen und Jungen.)

- Gibt es außer den Schulen bestimmte Ziele, die von Kindern/ Jugendlichen häufig aufgesucht werden? Welche Ziele sind das?

Wichtige Ziele außerhalb der Schule sind vor allem für die Jugendlichen das Alstereinkaufszentrum (AEZ) Hamburg Poppenbüttel, Hamburgs Innenstadt, die Ostsee. Je älter die Jugendlichen, desto stärker ist das Interesse nach Hamburg oder auch nach Lübeck gerichtet. In Bargtheide selbst sind die Einkaufsmöglichkeiten nicht groß.

Bei jüngeren Schüler\*innen ist der Bewegungsradius noch eingeschränkter, sie bleiben in Bargtheide.

Materialband A

- Gibt es bestimmte Linien, die von Kindern/ Jugendlichen häufig genutzt werden?

Bargtheide Stadt → Poppenbüttel (Linie 374/VHH) → fährt im 1h-Takt → wird samstags stark genutzt; Zugverbindung Richtung Hamburg City oder Bad Oldesloe, Buslinien Richtung Ahrensburg.

- Liegen die Haltestellen in angemessener Entfernung zu den Zielen?

Ja, man kommt in der Regel von überall gut weg (auch wenn die Busse nicht so häufig fahren). Jede Gemeinde hat mindestens eine Haltestelle. Vor allem: Kinder/ Jugendliche müssen – wenn sie z.B. in Jersbek wohnen und zunächst eine Anbindung an eine Hauptverbindung suchen – ihre Fahrten gut koordinieren und können das auch sehr gut.

Im Stadtgebiet von Bargtheide wurde die Möglichkeit der Mitnahme an sogenannten Mitfahrbänken eingerichtet. Frau Störte hat dort „noch niemanden gesehen“ und geht davon aus, dass diese überhaupt nicht genutzt werden (vermutlich Unsicherheitsgefühl).

- Können die Ziele zu den gewünschten Zeiten erreicht werden?

Ja. Die Hauptverbindungen werden im 1h-Takt bedient. Gut. Die Kinder „grooven sich ein“, organisieren sich und die Fahrt. Wenn gar nichts mehr geht werden sie von Eltern auch abgeholt → Abendstunden sind problematisch. Es gab mal die Überlegung zu einem „Discobus“, um die Jugendlichen abends wieder zurückzuholen → wurde nicht weiterverfolgt.

- Werden von Kindern/ Jugendlichen auch die AST-Verkehre genutzt (Bekanntheitsgrad, Verfahren zur Anforderung)? Wie werden sie beurteilt?

Nein, sie werden nicht genutzt. Wenn, dann kommt das als Anregung eher von den Eltern, sie kommen da aber nicht von allein drauf.

### Zugänge (Auskunft, Technik), Tarife

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Mädchen und Jungen.)

- Wie werden die Auskunftssysteme (Fahrgastinformationen vor der Reise wie Internet, Apps, Printprodukte, an den Haltestellen, im Fahrzeug) genutzt? Wie werden sie bewertet?

Die ausgehängten Fahrpläne an den Haltestellen oder andere Printprodukte werden so gut wie gar nicht mehr genutzt von den Kindern/ Jugendlichen. Ab der 5. Klasse nutzen alle ein Handy und die zur Verfügung stehenden Apps. Grundschüler\*innen – noch ohne Handy – nutzen ohnehin nur die Schulbusse und kennen deren Fahrzeiten.

- Sind die Auskunftssysteme ausreichend auch auf die Personengruppe der Kinder/ Jugendlichen ausgerichtet?

Ja, sie sind ausreichend → Handy- / App-Nutzung

## **Bewertung ÖPNV insgesamt / Verbesserungsvorschläge**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Mädchen und Jungen.)

- Wie bewerten Sie den ÖPNV in Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land aus Sicht der Kinder/ Jugendlichen insgesamt? Kommen sie zurecht?

Kinder/ Jugendliche kommen gut zurecht, würden sich aber noch eine bessere Taktung wünschen. Was es gibt, ist gut. Es könnte aber auch noch verbessert werden. Aber die Kinder schaffen und regeln das.

- Welche Mängel gibt es? Was fehlt?

Wesentlicher Mangel ist die Differenzierung zwischen Stadt- und Landkindern bei der Vergabe des Schülertickets. Schüler\*innen der Stadt Bargteheide sind benachteiligt, vor allem, wenn sie am Stadtrand wohnen.

- Was ist besonders positiv?

Die Stadt Bargteheide liegt sehr zentral und ist sehr gut angebunden. Wenn sich die Kinder und Jugendlichen mit den Möglichkeiten des ÖPNV und den Verbindungen beschäftigen, können alle Ziele erreicht werden.

- Was meinen Sie, welche Bedingungen müssten vorhanden sein, damit Kinder und Jugendliche eigenständig mit dem ÖPNV unterwegs sein können (auch nicht nur zur Schulzeit)?

Siehe Antwort zu Mängeln → Einrichtung des Schülertickets für alle gleich. Dadurch kann der ÖPNV auch noch stärker genutzt und der Umgang damit gut gelernt werden.

Das Schulungsangebot des HVV (bereits oben erwähnt) könnte ausgeweitet werden. Nicht jede Schule nutzt es bisher und es wird auch nicht als Pflichtveranstaltung durchgeführt. Die Durchführung eines ganzen Schultages an jeder Schule, mit konkreten zu lösenden Aufgabenstellungen für Kinder und Jugendliche wäre sehr gut.

- Haben Sie konkrete Vorschläge?

Jedes Dorf hat eine, manchmal sogar zwei Haltestellen. Die Wege dorthin dauern maximal 15 min, das ist ok. Sie sind gut beleuchtet, sicher und gut ausgestattet. Hier gibt es nach Einschätzung von Frau Störte keinen Handlungsbedarf. Ggf. könnte man die Haltestellen mit Unterständen ausstatten (Überdachung).

Für Schüler\*innen aus Bargteheide → Schülerticket (s.o.)

Verbesserung des ÖPNV-Angebotes am Abend

## **Weitere Anmerkungen / Empfehlungen**

- Gibt es weitere Anmerkungen/ Empfehlungen aus Ihrer Sicht?

Nein.

Materialband A

Frau Störte würdigt die Untersuchung zu den Mobilitätsbedürfnissen und die Differenzierung der Gendergruppen und hat gern Unterstützung gegeben für dieses wichtige Thema.

## **Interview - Leitfaden**

**Anmerkung vorab zur Beantwortung der Fragen hinsichtlich der Differenzierung zwischen Frauen und Männern: Herr Steinfeldt hat bezüglich der speziellen Einzelfragen keine nennenswerten Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Frauen und Männern beobachtet bzw. es lassen sich jeweils für Frauen und Männer keine pauschalisierten Aussagen machen. Die Nutzung des ÖPNV in Verbindung mit einer Behinderung/ Mobilitätseinschränkung bewältigen Frauen und Männer ähnlich. In Bezug auf eine wegen der Behinderung erforderliche Unterstützung beschreibt er Frauen eher als die Aktiveren, Männer in manchen Situationen als die Hilfloseren. Andererseits verhalten sich behinderte Frauen möglicherweise unsicherer, Männer dagegen nehmen Gefahren und Unsicherheiten eher als gegeben hin (z.B. Verhalten im Straßenverkehr → Querung Straßen, um zu Haltestellen zu gelangen; Wegeketten).**

### **Einleitung**

- Vorstellung Person und Arbeitsgebiet

Herr Steinfeldt (73) ist seit 50 Jahren Vorsitzender im Sozialverband Elmenhorst und seit sechs Jahren Kreisbehindertenbeauftragter. Er selbst ist wegen einer Behinderung (Polio) an den Rollstuhl gebunden und Sprecher der Polio-Gruppe Lübeck und Umland. Bis zum Jahr 2000 war er 25 Jahre lang als Maschinebautechniker in Reinfeld tätig, davon 14 Jahre Betriebsratsvorsitzender. Er ist Rentner und sozialpolitisch sehr aktiv.

In seiner Tätigkeit als Behindertenbeauftragter bietet er einmal wöchentlich eine Sprechstunde in der Kreisverwaltung an. Außerdem nimmt er in dieser Funktion an den Ausschusssitzungen des Kreistages teil und hat hier eine beratende Stimme.

- Nutzen Sie persönlich den öffentlichen Personennahverkehr im Kreisgebiet?

Herr Steinfeldt fährt Auto, probiert aber das Fahren mit Bus und Bahn ab und an aus.

Er selbst lebt in Elmenhorst. Elmenhorst ist angebunden an die Buslinie 8110, die im Stundentakt bedient wird. Aufgrund seiner Beobachtungen zur Barrierefreiheit stellt er fest, dass es zwar positive Entwicklungen gibt, um die Mobilität für Behinderte zu verbessern – vor allem an den Hauptstrecken von Bus und Bahn. Abseits davon sind jedoch im Amt Bargtheide-Land Mängel festzustellen: nicht jede Haltestelle ist behindertengerecht umgebaut, nicht jede Gemeinde zeigt Engagement, einen Umbau zu bewirken.

Die nachstehenden Fragen gelten jeweils für die Stadt Bargtheide und das Amt Bargtheide – Land (die Situation kann unterschiedlich sein)

### **Eigenständig unterwegs sein**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Können Menschen mit Mobilitätseinschränkungen / Behinderungen eigenständig (ohne fremde Hilfe durch begleitende Personen) im ÖPNV unterwegs sein oder benötigen sie in der Regel Unterstützung?

Die Eigenständigkeit ist von Mensch zu Mensch und von Behinderung zu Behinderung verschieden. In der Regel sind die technischen Voraussetzungen gegeben. Es ist eher die Frage, ob behinderte Menschen diese nutzen. Einige benötigen Hilfe, einige nicht. Nach seinen Beobachtungen schätzt er Männer eher hilfloser als Frauen ein, Frauen sind manchmal aktiver. Es gibt aber nicht nur Abhängigkeiten von technischen Einrichtungen oder begleitenden Angehörigen, sondern auch vom Bus- oder Bahnpersonal. Mal wird die Rampe heruntergeklappt, mal nicht. Dann muss man sich bemerkbar machen.

- Wie ist Ihre Einschätzung zu barrierefreien Wegeketten? Gibt es die in der Stadt Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land? (*Hinweis: unter barrierefreien Wegeketten werden durchgängig barrierefreie Verbindungen von der Haustür bis zur Haltestelle, im Fahrzeug und weiter zum Ziel verstanden*)

Nach Einschätzung von Herrn Steinfeldt gibt es keine vollständig barrierefreien Wegeketten. Insbesondere bemängelt er Kopfsteinpflaster als Gehwegbelag (z.B. Markt Bargteheide). Kopfsteinpflaster ist schlecht begeh- und befahrbar und bei Nässe sehr glatt. Außerdem sind Türen oder Zugänge, die auf dem Weg zu queren sind, nicht immer leicht bzw. behindertengerecht bedienbar.

Nach langer Wartezeit wird aktuell der Bahnhof Bargteheide behindertengerecht umgebaut, d.h. der Hauptbahnsteig wird für ein komfortableres Ein- und Aussteigen erhöht. Es gibt jedoch keine Aufzüge, sondern die vorhandenen Höhenunterschiede werden mit Rampen ausgeglichen, die mit dem E-Rollstuhl zu nehmen sind. Diese Rampe mit einem normalen Rollstuhl zu befahren, sei kraftaufwändig und schwierig.

### **Liniennetz und Lage der Haltestellen/ Erreichbarkeit**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Gibt es bestimmte Ziele, die von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. Behinderungen häufig aufgesucht werden?

Generell: Gemeinschaftsräume, Ärzte und Kliniken, Einkaufszentren. In Bargteheide sind diese gut erreichbar, auch mit einem Rollstuhl. Mit dem Rollstuhl sind ohnehin 200 bis 300 m ohne zusätzliches Verkehrsmittel problemlos zu schaffen.

Es ist wichtig, dass auch auf dem Land eine gute Infrastruktur besteht, etwa die Versorgung und das soziale Leben gesichert sind (Ärzte, Einkauf, Gemeinschaftsräume). Im Amt Bargteheide-Land ist das nicht in jeder Gemeinde gegeben. Bei guter Infrastruktur bestünde nicht so eine starke Abhängigkeit vom Mobilitätsangebot.

Materialband A

- Gibt es bestimmte Linien, die von diesen Personengruppen häufig genutzt werden?

Hier bestehen keine genauen Kenntnisse. Welche Linien genutzt werden hängt von der Lage des Wohnortes ab und die ist sehr individuell. In Elmenhorst gibt es eine Behindertenwohnstätte – hier wären die Verbindungen aus bzw. nach Elmenhorst gefragt.

- Gibt es Hinweise auf umwegige Linienführungen?

Ziele wie die größeren Städte Bargteheide, Ahrensburg, Bad Oldesloe sind ziemlich direkt und geradlinig. Keine weiteren Kenntnisse.

- Liegen die Haltestellen in angemessener Entfernung zu den Zielen?

Ja. Keine besonders unangemessenen Entfernungen bekannt.

- Können die Ziele zu den gewünschten Zeiten erreicht werden?

Linien mit 1h Taktung sind in Ordnung. Problematisch sind Ziele, die in den Abendstunden erreicht werden sollen. Ein Schulbus, der nur vormittags und nicht in der schulfreien Zeit fährt, ist nicht ausreichend. Dann ist man schnell abgehängt.

- Wie werden von der Personengruppe die AST-Verkehre beurteilt (Bekanntheitsgrad, Verfahren zur Anforderung, Nutzungshäufigkeit)?

AST-Verkehre, insbesondere der AST Verkehr mit einem PKW, in dem eine Person im Rollstuhl mitgenommen werden kann (über eine Art Lift), funktionieren gut und werden z.B. für den Einkauf in Bargteheide angenommen. Häufig bestehen persönliche Kontakte zu den Taxi-Fahrer\*innen, die wegen der Kenntnis über individuelle Bedürfnisse sehr hilfreich sind.

AST-Verkehre in Kleinbussen sind dagegen ein „Flop“. Ein Rollstuhlfahrer, der den Rollstuhl überhaupt nicht verlassen kann und keine weitere Hilfestellung hat, kann dieses Taxi nicht benutzen. Diese müssten erst technisch ausgerüstet werden (Lift, Kran, Rampe).

### **Erreichbarkeit/ Gestaltung der Haltestellen**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie zufrieden sind die Personengruppen mit den überwiegend genutzten Haltestellen (Barrierefreiheit, Witterungsschutz Sitzmöglichkeit, Informationen etc.)?

Hierzu gibt es wenig Rückmeldungen. Aktuell wird eine der Haupthaltestellen in Elmenhorst neu überdacht. Die Standardhaltestellen sind leider nicht überdacht. Auf einer Skala von 1-10 würde Herr Steinfeldt die Zufriedenheit mit 5 beschreiben.

#### Materialband A

- Wie sieht es mit den Zu- und Abwegen von den Haltestellen aus?

Wenn der Weg zu einer Hauptanbindung weiter weg ist und über dichten Straßenverkehr führt, kann es Unsicherheiten geben (insbesondere für Blinde). Eine Differenzierung zwischen Frauen und Männern kann zwar nicht pauschalisiert werden, doch nach seiner Einschätzung sind Frauen schneller oder eher verunsichert. Männer nehmen Unwägbarkeiten eher als gegeben an, Frauen sind teilweise sensibilisierter.

- Wie sieht es mit dem barrierefreien Zugang von der Straße/ Gehweg zum Fahrzeug aus?

In der Regel funktioniert der Zugang gut. In Gemeinden im Amt Bargtheide-Land besteht an Haltestellen allerdings ein Mangel an behindertengerechten Zugängen.

### **Sicherheitsempfinden / Barrierefreiheit**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie stark beeinflusst das Sicherheitsempfinden die Nutzung des ÖPNV?

Kaum Rückmeldungen bzw. keine Auffälligkeiten. Nach seiner Einschätzung beeinflusst das Sicherheitsempfinden die ÖPNV-Nutzung nicht. Der ÖPNV wird genutzt.

- Hat das Sicherheitsempfinden Auswirkungen auf die genutzten Wege (Wegekettten)? Welche?

Ja. Wenn Sicherheitsbedürfnis hoch, wird Begleitung gesucht – was zum Gefühl von Abhängigkeit führt. Problematisch ist der stärker werdende Verkehr mit Elektro-Fahrzeugen (große Unsicherheit für Blinde), wenn sie Wegekettten kreuzen.

- Gibt es unsichere Orte (Haltestellen, Wege zu den Haltestellen etc.), die eher gemieden werden?

Nein.

### **Fahrzeuge**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie werden die Fahrzeuge (Linienbusse, Kleinbusse bzw. Taxen im AST-Verkehr, Regionalbahn) aus Sicht der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. Behinderungen beurteilt (Barrierefreiheit, Sitzmöglichkeiten, Informationen)

Der Platz bzw. die Stellfläche in einem normalen Bus ist begrenzt. Bei zwei Rollstuhlfahrer\*innen oder ein Rollstuhlfahrer und ein Kinderwagen in einem Bus, ist der Bus voll. In den meisten Fällen regelt sich die Nutzbarkeit aber von selbst.

## Materialband A

Zu den AST-Verkehren: Im Großraum PKW/Kleinbus kann ein Rollstuhlfahrer\*in nicht mitfahren. Der AST-Verkehr könnte noch besser funktionieren mit Taxentypen zum Reinrollen. (s.a. Antwort zu AST-Verkehr oben).

### Zugänge (Auskunft, Technik), Tarife

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie bewerten Sie die Auskunftssysteme (Fahrgastinformationen vor der Reise wie Internet, Apps, Printprodukte, an den Haltestellen, im Fahrzeug), auch hinsichtlich der Barrierefreiheit? Sind sie ausreichend für die Gruppe Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. Behinderungen?

Für Rollstuhlfahrer\*innen sind die Fahrpläne leider häufig zu hoch angebracht und dann nicht lesbar. Für Senior\*innen, 75 - 80jährige, ist eine Handynutzung schwierig – der Zugang daher erschwert. In jedem Fall ist bei größeren, nicht routinemäßigen Fahrten eine längere Vorbereitungszeit notwendig und u.U. auch Hilfestellung durch die Enkel erforderlich. Digitale Schulungen, Schulungen für Senioren nach dem Beispiel im HVV wären sehr hilfreich und eine gute Maßnahme.

- Wie zufrieden sind Sie mit dem Tarifsystem? Gibt es Änderungsvorschläge?

Keine Kenntnisse vorhanden.

Mit dem Schwerbehindertenausweis ist die Nutzung des ÖPNV für mich kostenfrei. Einige kennen ihre Rechte als Schwerbehinderte nicht. Hier ist Aufklärungsarbeit wichtig.

(Anm.: Für Schwerbehinderte mit bestimmten Merkzeichen – wie G für Gehbehinderung – ist die Nutzung des ÖPNV kostenfrei bzw. kostenreduziert.)

### Bewertung ÖPNV insgesamt / Verbesserungsvorschläge

- Wie bewerten Sie den ÖPNV in Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land insgesamt?

Herr Steinfeldt hat zu diesem Thema keine konkreten Beschwerden entgegengenommen. Persönlich bewertet er den ÖPNV in Bargteheide als gut. Denn: „... es wird ja immer besser. Es gibt ja keine Stagnation (Anm.: beim Thema Inklusion und Schwerbehinderung). Derzeit wird vieles besser als früher.“

- Welche Mängel gibt es? Was fehlt?

Das Weiterbildungsangebot für Schwerbehinderte/ Senioren (u.a. digitale Schulungen s.o.) könnte verbessert werden → Beispiel HVV (Seniorenschulungen). Nach der Auskunft der Interviewerin, dass es beim HVV z.B. Rollatorentaining im ÖPNV gibt, sagt Herr Steinfeldt: „Ja, sehr gut! Wer mutig ist, macht so etwas. Es ist eben auch eine Typ- oder Mentalitätsfrage ...“ (Ergänzung: ... wie weit man sich in das öffentliche Leben wagt.)

Auch Aufklärungsarbeit in der Gesamtbevölkerung zum Thema Schwerbehinderung ist wichtig, damit die Menschen dafür sensibilisiert werden.

Materialband A

„Ich teste z.B. die Freundlichkeit der Zugführer (Anm.: gegenüber Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/Behinderungen). Wenn jemand freundlich ist und Hilfestellung leistet, ist viel gewonnen.“

- Was ist besonders positiv?

„Wir sind auf einem guten Weg.“ → Wahrnehmung und Anerkennung wird größer, es gibt immer mehr Verbesserungen für die Schwerbehinderten.

- Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge?

Keine wesentlichen Verbesserungsvorschläge. Herr Steinfeldt erkennt die gegenwärtigen Verbesserungen an. Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Schwerbehinderten sei sehr wichtig, z.B. auch bei den Entscheidungsträgern → „Wenn ein Ortsbürgermeister immer noch sagt: Ick häv hier keen Behinderten, ist das nicht gut.“ Außerdem ist die Anpassung der Bushaltestellen in den Dörfern wichtig (technischer Umbau → „ranfahren + reinrollen“).

Bestehen bei behinderten Menschen Unsicherheiten und Ängste und entwickeln sie ein Meinungsverhalten, sind sie bald abgehängt → Behinderung verpflichtet zur Information und zur Öffentlichkeitsarbeit (z.B. über Behindertenbeiräte), um die Verhältnisse im öffentlichen Raum zu verbessern.

### Weitere Anmerkungen / Empfehlungen

- Gibt es weitere Anmerkungen/ Empfehlungen aus Ihrer Sicht?

Keine weiteren Empfehlungen zum ÖPNV, aber zu Wegen im Allgemeinen: Behinderte haben auch einen Bedarf an Freizeit und Vergnügen wie Spaziergänge oder -fahrten – Wege brauchen festen, glatten und ebenen Untergrund, die Wegebreite sollte mind. 1,60 m betragen, abgesenkte Borde seien gut – doch Rollstuhlfahrer bleiben immer noch mit den Vorderrädern (sind kleiner) in der Regenrinne hängen → nicht ideal.

Die Bedingungen in der Stadt und auf dem Land sollten angeglichen werden.

## **Interview - Leitfaden**

**Anmerkung vorab zur Beantwortung der Fragen hinsichtlich der Differenzierung zwischen Frauen und Männern: Frau Hegenbart hat bezüglich der speziellen Einzelfragen keine nennenswerten Unterschiede zwischen Frauen und Männern im Mobilitätsverhalten erkannt. Unabhängig von einzelnen Beurteilungen stellt sie für die Gruppe Geflüchtete/ Asylsuchende Folgendes fest: die Männer leben eher nach außen, sind aktiver und nutzen entsprechend den ÖPNV stärker. Die Frauen leben nach innen, sie bekommen und betreuen (tlw. viele) Kinder. Sie sind eher mit der Familie und in Begleitung der Männer und der Kinder unterwegs. Es gibt jedoch je nach Herkunft auch Unterschiede zwischen den Frauen hinsichtlich der Selbständigkeit. Teilweise dürfen und wollen Frauen nicht unterwegs sein, zu Hause sein ist ihnen genug (kulturelle Frage). Jüngere Frauen dagegen, unverheiratet und < 30 Jahren, sind selbständiger unterwegs.**

### **Einleitung**

- Vorstellung Person und Arbeitsgebiet

Frau Hegenbart ist 1. Vorsitzende des Vereins „Bunte Vielfalt Bargteheide Stadt und Land“ e.V. Den Vorsitz hat sie mit der Gründung im Jahr 2016 übernommen. Sie ist seit Eintritt ins Rentenalter sozial engagiert, zunächst im Kinderschutzbund, dann im Verein „Bunte Vielfalt“.

Der Verein betreut Begegnungsstätten, betreibt eine Fahrradwerkstatt, ein Internationales Frauencafé und eine Teestube, pflegt Öffentlichkeitsarbeit, bietet Hilfestellungen an (Arbeit & Beruf, Behördengänge, Sprachkurse etc.), organisiert Feste und Veranstaltungen. Frau Hegenbart übernimmt hierfür die Gesamtorganisation.

Aktuell gibt es insgesamt ca. 500 Geflüchtete in Bargteheide Stadt (50%) und Amt Bargteheide-Land (50%). Es ist jedoch eine Abwanderung vom Land zur Stadt Bargteheide zu beobachten. Grund dafür ist der schwach ausgebaute ÖPNV im Amt Bargteheide-Land und die damit verbundene Mobilitätseinschränkung.

- Nutzen Sie persönlich den öffentlichen Personennahverkehr im Kreisgebiet?

Frau Hegenbart selbst nutzt den ÖPNV weniger. Sie wohnt auf dem Land und ist daher auf den Pkw angewiesen.

Die nachstehenden Fragen gelten jeweils für die Stadt Bargteheide und das Amt Bargteheide – Land (die Situation kann unterschiedlich sein)

### **Eigenständig unterwegs sein/ wie sind sie unterwegs?**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie ist die Gruppe der Geflüchteten/ Asylsuchenden in der Regel unterwegs? Welche Rolle spielt der ÖPNV?

Die Gruppe der Geflüchteten ist auf den ÖPNV stark angewiesen. Sie nutzen den ÖPNV intensiv und soweit es ihnen möglich ist (s.o., schwach ausgebauter ÖPNV in ländlicher Region). Viele Busse fahren nur in den Schulzeiten (und dann nur vormittags), in den Ferienzeiten besteht keine Verbindung zu umliegenden Gemeinden wie z.B. Tremsbüttel, Nienwohld, Jersbek, Todendorf. Findet z.B. ein Treffen in der Begegnungsstätte in Bargteheide am Spätnachmittag bis Abend statt, gibt es keine Anbindung und damit keine Möglichkeit der Teilnahme. In den Sommermonaten wird z.T. auf das Fahrrad umgestiegen.

AST-Verkehre werden wegen sprachlicher Barrieren kaum genutzt. (Die Flüchtlinge kommen überwiegend aus dem Iran, Irak, Eritrea, Syrien). Sie werden nicht so schnell in ihr Heimatland zurückkehren können und erhalten einen Integrationskurs. Geflüchtete aus Afghanistan werden z.T. für den Integrationskurs abgewiesen, da sie in ihre Heimat zurückgeschickt werden könnten. (Unsichere Bleibeperspektive)

(Anm.: Das Amt Bargteheide-Land unterhält Unterkünfte für Asylbewerber\*innen in Bargteheide Stadt, vier in Bargfeld-Stegen, Elmenhorst, Hammoor, Jersbek, Nienwohld, zwei in Tremsbüttel)

- Können Geflüchtete/ Asylsuchende eigenständig im ÖPNV unterwegs sein oder benötigen sie in der Regel Hilfestellung?

Ja, Geflüchtete sind eigenständig unterwegs und in Bezug auf die ÖPNV-Nutzung in der Regel sehr selbständig. Sie besorgen sich einen Fahrplan (oder werden dabei unterstützt) und fahren los. Die meisten Geflüchteten sind schon länger in Deutschland und benötigen keine Hilfestellung.

- Wenn ja, wie sieht die Unterstützung aus bzw. inwiefern sind Sie als Organisation unterstützend dabei behilflich?

In Bezug auf die ÖPNV-Nutzung ist die Organisation kaum aktiv. Es gibt in Bezug auf ÖPNV kaum Hilfestellung. Fast alle besitzen ein Mobiltelefon und können sich darüber informieren. Sollte doch Hilfe benötigt werden, werden meist Angehörige und Kinder dazu kontaktiert.

- Auf welche Hürden stoßen sie außerdem?

Keine weiteren Hürden bekannt.

### **Liniennetz und Lage der Haltestellen/ Erreichbarkeit**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

Materialband A

- Gibt es bestimmte Ziele, die von der Gruppe der Geflüchteten/ Asylsuchenden häufig aufgesucht werden? Welche Ziele sind das?

Die ersten drei Monate dürfen Geflüchtete den Ort nicht verlassen, danach können sie sich normal bewegen. Folgende Ziele werden regelmäßiger aufgesucht:

- Hamburg Hbf → Steindamm → Einkauf Lebensmittel aus ihrer Heimat
- Bad Oldesloe oder Bargteheide-Stadt → Behördengänge
- Verwandte besuchen (je nach Wohnort)
- Arztbesuche Bargteheide

- Gibt es bestimmte Linien, die von diesen Personengruppen häufig genutzt werden?

- Bus-Linie 8110 (Ahrensburg – Bad Oldesloe), fährt im 1h-Takt und über Elmenhorst und Delingsdorf
- Bus-Linie 8115 (Bargteheide – Bad Oldesloe)
- Bus-Linie 8140 (Bargfeld-Stegen – Bad Oldesloe)

Generell Busse, die Bahnhöfe zum Ziel haben → Weiterfahrt mit der Bahn

- Liegen die Haltestellen in angemessener Entfernung zu den Flüchtlingsunterkünften bzw. Wohnungen und den Zielen? Gibt es Unterschiede in der Gruppe der Geflüchteten/ Asylsuchenden (Alter, Geschlecht, Grad der Anerkennung)?

Ja, sie liegen in angemessener Entfernung. Die Ortschaften sind nicht groß. (s. Seite vor)

- Können die Ziele zu den gewünschten Zeiten erreicht werden?

Nein (s.o.), mit Ausnahme von Bargteheide-Stadt mit DB-Anbindung nach Hamburg und Bad Oldesloe sowie Elmenhorst und Delingsdorf (Bus 8110 im 1h Takt). Orte wie Todendorf, Hammoor, Tremsbüttel, Nienwohld, Bargfeld-Stegen, Jersbek sind nicht gut zu den gewünschten Zeiten zu erreichen.

- Wie werden von der Personengruppe die AST-Verkehre genutzt bzw. beurteilt (Bekanntheitsgrad, Verfahren zur Anforderung, Nutzungshäufigkeit)?

AST-Verkehre werden kaum genutzt bzw. es besteht keine Kenntnis darüber. Gegebenenfalls sollte man für genauere Infos beim Träger für die AST-Verkehre nachfragen. Die AST-Nutzung ist möglicherweise auch eine Mentalitätsfrage. Dazu kommen Sprachbarrieren und auch das Prinzip muss verstanden werden.

Materialband A

### **Zugänge (Auskunft, Technik), Tarife**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie werden die Auskunftssysteme (Fahrgastinformationen vor der Reise wie Internet, Apps, Printprodukte, an den Haltestellen, im Fahrzeug) genutzt? Wie werden sie bewertet?

Die Fahrpläne werden an den Haltestellen und im Internet genutzt. Das Mobiltelefon findet häufig Einsatz, die HVV-App wird eher nicht angewendet. Das Ticket wird selbständig gezogen. Probleme mit bzw. Bewertungen zu den Auskunftssystemen sind nicht bekannt.

- Sind die Auskunftssysteme mehrsprachig bzw. ausreichend für die Personengruppe der Geflüchteten/ Asylsuchenden?

Es besteht keine Kenntnis darüber. (Die Heimatsprache ist arabisch oder Farsi. Ggf. sprechen einige englisch?)

- Wie zufrieden sind sie mit dem Tarifsystem? Gibt es Änderungsvorschläge?

Es besteht keine Kenntnis darüber.

Frau Hegenbart berichtet von einem ihr bekannten Fall einer Geflüchteten, die einen Fortbildungskurs in Ahrensburg besucht, dafür täglich mit der Bahn fährt und die Fahrtkosten selber tragen muss. Für diese Frau sei es schwer, das Geld aufzubringen. Kosten/Ausgaben für den ÖPNV stehen in Relation zu den monatlichen Einnahmen. Fahrtkosten zu Integrationskursen werden allerdings erstattet.

### **Bewertung ÖPNV insgesamt / Verbesserungsvorschläge**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie bewerten Sie den ÖPNV in Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land aus Sicht der Personengruppe der Geflüchteten/ Asylsuchenden insgesamt? Kommen sie zurecht?

Das Angebot im ÖPNV in der Stadt Bargteheide ist gut. Das Angebot im Amt Bargteheide-Land ist nicht zufrieden stellend (s.o.) Die Geflüchteten/Asylsuchenden kommen gut zurecht, das Angebot aber ist unzureichend.

- Welche Mängel gibt es? Was fehlt?

Im Winter sind die Schulbusse sehr voll. Mütter mit Kinderwagen haben kaum Chancen dann mit zu fahren. Weitere Mängel sind nicht bekannt.

- Was ist besonders positiv?

Dass es den ÖPNV überhaupt gibt!

- Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge?

Materialband A

Erhöhung der Taktung, häufigere und regelmäßige über den ganzen Tag verteilte Fahrten, auch in den schulfreien Zeiten.

Für AST-Verkehre: ggf. eine Einrichtung anbieten, die dem Taxi Ruf entspricht (Rufsäule, AST Auskunftsstation)

Nur noch wenige Geflüchtete sind hilflos und kommen nicht zurecht.

**Weitere Anmerkungen / Empfehlungen**

- Gibt es weitere Anmerkungen/ Empfehlungen aus Ihrer Sicht?

Nein, keine weiteren.

### **Interview - Leitfaden**

**Anmerkung vorab zur Beantwortung der Fragen hinsichtlich der Differenzierung zwischen Frauen und Männern: Frau Steffen sieht bei der Betrachtung der einzelnen Fragen kaum wesentlichen Unterschiede zwischen alleinerziehenden Müttern und alleinerziehenden Vätern in ihrem Mobilitätsverhalten. In ihrem Arbeitsumfeld des DKSB wird der ÖPNV von den Eltern kaum thematisiert. Daher beruhen die untenstehenden Antworten eher auf Einschätzungen aufgrund der Kenntnis von Alleinerziehenden und deren Lebenssituation sowie aufgrund des regelmäßigen Kontaktes mit ihnen. Gezielte Befragungen gab es dazu nicht. Den Anteil der Mütter und Väter an alleinerziehenden Elternteilen schätzt Frau Steffen mit 70 % bzw. 30% ein. Wesentlicher Unterschied: Alleinerziehende Väter stehen dabei häufiger in einem Arbeitsverhältnis als Frauen in gleicher Situation und sind damit finanziell besser aufgestellt, weniger auf den ÖPNV angewiesen und auch (auto)mobiler.**

### **Einleitung**

- Vorstellung Person und Arbeitsgebiet

Frau Steffen ist Psychologin und arbeitet beim Deutschen Kinderschutzbund (DKSB) in der Kinderschutzzentrale in Bargteheide. Ihr Aufgabengebiet sind die begleiteten und betreuten Umgänge<sup>3\*</sup>. Bei den begleiteten Umgängen handelt es sich um ein Hilfsangebot, dass die Eltern freiwillig nutzen können. Bei den betreuten Umgängen erhalten Eltern (z.B. mit psychischen Erkrankungen oder Suchterkrankungen) entweder aufgrund gerichtlicher Empfehlung oder auf Empfehlung des Jugendamtes längerfristige Unterstützung vom DKSB. Frau Steffen betreut im DKSB außerdem das Kinder- und Jugendtelefon und gibt Elternkurse („Starke Eltern – Starke Kinder“, „Kinder-im-Blick“-Kurse für getrennte Eltern).

- Nutzen Sie persönlich den öffentlichen Personennahverkehr im Kreisgebiet?

Ja. Frau Steffen legt alle Arbeitsstrecken mit Bahn und Bus zurück. Sie pendelt regelmäßig zwischen dem Wohnort Ahrensburg und dem Arbeitsort Bargteheide und nutzt entweder die Regionalbahn RE80 oder die Buslinie 8110 (Ahrensburg – Bad Oldesloe). Allerdings ist sie zurzeit auf das Auto umgestiegen, da nach ihrer persönlichen Erfahrung im ÖPNV die Maskenpflicht nicht konsequent eingehalten wird (dabei sind Bahn und Bus oft sehr voll!).

Für Dienstfahrten wird im DKSB ein Pkw benutzt, um Termine bei Klienten, die auf dem Land leben, pünktlich und zuverlässig erreichen zu können. Weder mit der Bahn noch mit dem Bus ist diese Zuverlässigkeit gegeben: die Regionalbahn hat häufig Verspätungen, nur wenige Busse fahren im 1h Takt, Schulbusse fahren nur vormittags, auch Busse sind häufig verspätet oder fallen ganz aus. Für eine verlässliche Betreuung der Klienten ist das sehr unbefriedigend. Will sie z.B. eine Familie in Fischbek besuchen, fährt der Bus nur dreimal am Tag dorthin und

---

<sup>3</sup> Begleiteter Umgang ist ein Begriff aus dem deutschen Familienrecht. Dabei begleitet eine neutrale dritte Person den Umgang zwischen den Eltern bzw. einem Elternteil mit dem Kind oder den Kindern, welche den Umgang überwacht und dafür sorgt, dass er zum Wohl des Kindes verläuft.

## Materialband A

nur vormittags. Dagegen liegen die Besuchstermine außerhalb der Arbeits- und Schulzeit - dann, wenn keine Verbindung mehr besteht.

Auch für private Wege nutzt Frau Steffen Bahn und Bus oder das Fahrrad.

Die nachstehenden Fragen gelten jeweils für die Stadt Bargteheide und das Amt Bargteheide – Land (die Situation kann unterschiedlich sein)

Frage vorab: gibt es in der Stadt Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land alleinerziehende Männer, die Ihnen bekannt sind?

Ja.

## Unterwegssein

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie und mit welchen Verkehrsmitteln bewältigen Alleinerziehende in Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land ihren Mobilitätsalltag (Stichwort Wegekettens: Arbeit - Kita - Schule - Pflege - Einkauf - Abendveranstaltung)?

Wenn Alleinerziehende mit etwas Glück in einer Wohnung in der Stadt Bargteheide leben, gehen sie eher zu Fuß. Leben sie außerhalb, nehmen sie das Auto, um zum Arbeitsort zu gelangen oder andere Wege zu bewältigen. Die Busnutzung ist viel zu unflexibel. Es bedeutet einen hohen Planungsaufwand für Alleinerziehende, erforderliche Wegekettens mit dem ÖPNV zu bewältigen. Der Wegefluss ist mit dem ÖPNV nicht gegeben. Wird z.B. eine Abendveranstaltung des DKSB besucht und sind die Besucher\*innen mit dem Bus gekommen, wird die Veranstaltung grundsätzlich eine viertel Stunde vor dem Ende verlassen, um pünktlich die Bushaltestelle zu erreichen. Im anderen Fall, muss eine lange Wartezeit in Kauf genommen werden (an der u.U. noch Weiteres folgt, wie: Babysitter muss länger bleiben → Kosten für Babysitter höher → aus psychologischer Sicht entsteht ein hoher Druck).

Auch die Kinder kommen, wenn der Schultag länger ist und sie auf dem Land wohnen (z.B. Fischbek), nicht nach Hause, da der Schulbus nur vormittags fährt. Dies kann für Alleinerziehende eine zusätzliche Belastung werden.

- Haben Sie eine Einschätzung, wie hoch der Anteil Führerscheinbesitz bei den Alleinerziehenden ist?

Schätzungsweise 90% sind im Besitz eines Führscheins. Frau Steffen schätzt den Führerscheinbesitz für Frauen und Männer gleich ein.

- Haben Sie eine Einschätzung, wie hoch der Anteil Pkw-Besitz bei den Alleinerziehenden ist?

Der Pkw-Besitz ist für Frau Steffen schwer einzuschätzen. Sie tippt den Anteil auf etwa 50%. Deutlich aber ist, dass für ein Auto gespart und dafür auch auf Anderes verzichtet wird, um die Selbständigkeit zu behalten.

- Welche Rolle spielt der ÖPNV (Busse, AST-Verkehre) im Unterwegssein von Alleinerziehenden?

## Materialband A

Frau Steffen sagt, dass der ÖPNV eigentlich eine große Rolle im Unterwegssein für Alleinerziehende spielt, da er das Alltagsleben erleichtern kann. Tatsächlich aber würde er vermutlich mehr genutzt werden, wenn die Bedingungen bessere wären (Fahrzeiten, Taktung). Andererseits kann der ÖPNV für Alleinerziehende sehr teuer werden, wenn man täglich unterwegs ist. Der Kostenunterschied für ein Auto im Vergleich zu einem Abo im ÖPNV ist eher gering. Die Nutzung eines Abos, kann sogar teurer sein, als die Unterhaltung eines Autos. Insbesondere dann, wenn die Kinder aufgrund des Alters ein eigenes Abo zahlen müssen

Die Erreichbarkeit von Zielen, u.a. von Abendkursen, ist sehr wesentlich für Alleinerziehende: Kontakte bedeuten Teilhabe an der Gemeinschaft und damit die Reduktion von Stress. Das Stresslevel ist bei Alleinerziehenden ohnehin sehr groß, da die ganze Last allein auf ihren Schultern liegt. Kommt z.B. der Bus nicht, wenn Alleinerziehende zum Arzt und danach zu ihrer Arbeitsstelle müssen, erzeugt das hohen Druck.

- In den Ferien gibt es Reduzierungen im Busverkehr. Wie sieht der Bedarf in der Ferienzeit für Kinder und Jugendliche aus (Zeiten, Erreichbarkeit von Zielen)?

Der Bedarf ist in jedem Fall auch in der Ferienzeit da. In der Kernstadt wird das Fahrrad genommen. Zum Beispiel hat das Freibad in Bargtheide große Anziehungskraft. Lebt man außerhalb, sind Kinder und Jugendliche auch schon mal abgehängt → die Kinder werden unzufrieden, was wiederum Druck auf Mütter und Väter erzeugt. Für Jugendliche, die außerhalb der Stadt wohnen und in einem Alter sind, in dem sie auch abends sich noch mit Freund\*innen treffen bedeutet dies oft, dass sie nur mit dem Fahrrad heimkommen, da Busse abends zum Teil nicht mehr fahren. Dies erhöht die Gefahren für Kinder Alleinerziehender ohne Auto und bedeutet wiederum Stress/Sorge für die Eltern

## Liniennetz und Lage der Haltestellen/ Erreichbarkeit

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Gibt es bestimmte Ziele, die von Alleinerziehenden häufig aufgesucht werden?

In der Regel sind das Ziele in der Kernstadt von Bargtheide: Ärzte, Schule/ Kita, Kleiderkammer, Tafel, Elternkurse (DKSB: abends zwischen 18 und 21 Uhr), Elternabende.

Die ärztliche Versorgung ist in Bargtheide Stadt gegeben → Eltern von außerhalb müssen fahren.

Die Schulen konzentrieren sich ab der 5. Klasse in der Stadt Bargtheide, auch sie müssen von überall her angefahren werden. Die Kitas sind eher auf den Dörfern gleichmäßig verteilt, doch in Fischbek z.B. gibt es keine Kita. Die Kinder von dort gehen in Elmenhorst zur Kita, die etwa 3,5 km entfernt und schwer zu erreichen ist.

Und Beispiel Hammoor: Der Ort ist sehr schlecht angebunden. Es gibt hier eine Flüchtlingsunterkunft, zur nächsten Einkaufsmöglichkeit, ein Aldi, sind es 2,8 km (Bewohner\*innen müssen zu Fuß gehen), nach Bargtheide sogar 5 – 6 km.

- Gibt es bestimmte Linien, die von dieser Personengruppe häufig genutzt werden?

#### Materialband A

Die Linie 8110 wird häufig genutzt, da sie regelmäßig im 1h-Takt fährt. Manche nehmen einen Umweg zu Fuß in Kauf, um eine Haltestelle der Linie 8110 zu nehmen, obwohl eine Haltestelle einer anderen Linie näher läge (aber im Laufe des Tages nicht mehr bedient wird).

- Gibt es Hinweise auf umwegige Linienführungen?

Nein, es gibt keine Kenntnis darüber. Aber wichtiger wäre, wenn es überhaupt eine Anbindung abgelegener Ortschaften gäbe, auch, wenn das eine umwegige Busroute bedeutet.

- Liegen die Haltestellen in angemessener Entfernung zu den Zielen?

Die Haltestellen, die es gibt, liegen günstig (z.B. Schule Elmenhorst). In der Stadt Bargteheide sind alle Haltestellen gut erreichbar und liegen in angemessener Entfernung zu Einkaufszentren oder Ärzten). An den Rändern der Stadt oder außerhalb liegen die Bushaltestellen immer weiter auseinander, sodass zum Teil lange Fußwege nötig sind, um zu einer Bushaltestelle zu gelangen.

- Können die Ziele zu den gewünschten Zeiten erreicht werden?

Leider nicht. (siehe Ausführungen oben: Taktung, Verlässlichkeit, Kosten sind nicht zufriedenstellend)

- Wie werden von den Alleinerziehenden die AST-Verkehre beurteilt (Bekanntheitsgrad, Verfahren zur Anforderung, Nutzungshäufigkeit)?

Frau Steffen hat bisher nur von einer einzigen Person gehört, die den AST-Service genutzt hätte. Ansonsten sei das Prinzip eher unbekannt und wird vermutlich selten genutzt. Es bräuchte mehr Werbung und mehr Infos zu Nutzung.

Möglicherweise besteht bei Frauen auch eine Hemmschwelle in Bezug auf die Nutzung (allein mit meist männlichem Fahrer im Bus).

#### **Erreichbarkeit/ Gestaltung der Haltestellen**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie zufrieden sind die Gruppe der Alleinerziehenden mit den überwiegend genutzten Haltestellen (Witterungsschutz, Sitzmöglichkeit, Informationen etc.)?

Die ländlich gelegenen Haltestellen sind nicht überdacht, nicht alle haben eine Sitzmöglichkeit, manchmal wirken sie auch heruntergekommen.

Ein Mangel sei aus Sicht von Frau Steffen fehlende Fahrkartenautomaten. Normalerweise werden Busfahrkarten bei dem Fahrer bzw. der Fahrerin gekauft. Jetzt, während der Pandemie, ist dies ausgeschlossen. Busfahrkarten (aber auch Fahrkarten der DB) müssen online erworben werden und setzen den Zugang zum Internet, einen Drucker oder ein Smartphone voraus. Nicht jede/r hat Internetzugang oder besitzt Drucker oder Smartphone. Außerdem ist die Internetnutzung in ländlichen Gegenden nicht immer stabil. Der Bahnhof muss erstmal erreicht werden, um eine Fahrkarte zu erwerben. Eine Information, wo Fahrkarten zu erwerben sind, fehlt an den Haltestellen.

- Wie sieht es mit den Zu- und Abwegen von den Haltestellen aus?

In der Regel sind die Zu- und Abwege gut befestigt, man kommt gut hin und weg.

## **Sicherheitsempfinden / Barrierefreiheit**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie stark beeinflusst das Sicherheitsempfinden die Nutzung des ÖPNV?

Das Sicherheitsempfinden ist abhängig von der Tageszeit. Möglicherweise empfinden alleinerziehende Mütter die Nutzung des AST-Verkehrs - je nach Tageszeit - als unsicher. Auch, wenn abends lange Wartezeiten bei Bus und Bahn bestehen, könnte das Sicherheitsbedürfnis bei Frauen ein größeres sein. Doch die Nutzung des ÖPNV wird es eher nicht beeinflussen, sie nutzen den ÖPNV dennoch – möglicherweise unentspannter.

- Hat das Sicherheitsempfinden Auswirkungen auf die genutzten Wege (Wegekettten)? Welche?

Frau Steffen kann sich nicht vorstellen, dass es Auswirkungen gibt, da keine Alternativen bestehen. Es ist möglich, dass aus Gründen des Sicherheitsempfindens die Wahl eher auf das Auto fällt bzw. versucht wird, das Auto zu halten.

- Gibt es unsichere Orte (Haltestellen, Wege zu den Haltestellen etc.), die eher gemieden werden?

Keine Kenntnis darüber. Frau Steffen vermutet, dass eine Haltestelle am Bahnhof von Bargtheide ggf. eher gemieden werden könnte. Hier gäbe es Gerüchte über einen Drogen-Hotspot.

## **Fahrzeuge**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie werden die Fahrzeuge (Linienbusse, Kleinbusse bzw. Taxen im AST-Verkehr, Regionalbahn) aus Sicht der Gruppe der Alleinerziehenden beurteilt (Barrierefreiheit, Sitzmöglichkeiten, Informationen)?

Die Regionalbahn (aber auch der Bus) kann zeitweise sehr voll, die Aufstellflächen mit Fahrrädern o.a. belegt sein. Dann allein mit einem Kinderwagen oder Rollstuhl unterwegs zu sein, kann eine große Herausforderung sein. Als Alleinerziehende/r ist solche Situation - ohne Sitzplatz und im Beisein des Kindes / der Kinder - noch deutlich unentspannter (Partner\*in fehlt, um sich gleichzeitig um die Kinder und die Platzfrage zu kümmern).

## **Zugänge (Auskunft, Technik), Tarife**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie bewerten Sie die Auskunftssysteme (Fahrgastinformationen vor der Reise wie Internet, Apps, Printprodukte, an den Haltestellen, im Fahrzeug)? Sind sie hilfreich bzw. ausreichend für die Gruppe der Alleinerziehenden?

Die HVV App funktioniert gut. Auch Verspätungen werden angezeigt. Die Fahrpläne an Haltestellen sind immer aktuell. Es gibt Aushänge, wenn eine Linie einmal nicht bedient wird. Wenn es Auskünfte gibt, werden diese auch recht gut übermittelt. Nur sie kommen manchmal zu spät

Materialband A

oder sind diffus bzw. erzeugen Chaos (Stichwort: Verlässlichkeit Bahn). Speziell an der Regionalbahn Bargteheide gibt es widersprüchliche oder verwirrende Durchsagen am Gleis oder es wird gar nicht informiert.

- Wie zufrieden sind die Alleinerziehenden mit dem Tarifsystem? Gibt es Änderungsvorschläge?

Wenn Alleinerziehende täglich auf den ÖPNV angewiesen sind, ist dieser nicht erschwinglich.

### **Bewertung ÖPNV insgesamt / Verbesserungsvorschläge**

(Bitte beantworten Sie nachstehende Fragen jeweils getrennt für Frauen und Männer.)

- Wie bewerten die Alleinerziehenden den ÖPNV in Bargteheide und im Amt Bargteheide-Land insgesamt?

Frau Steffen kann nicht für alle pauschal sprechen, doch sie kann sich vorstellen, dass der ÖPNV in der Stadt Bargteheide gut (höhere Taktung, größere Verlässlichkeit) und im Amt Bargteheide-Land geringer bewertet wird. Ihrer Meinung nach würde diese Frage von Frauen und Männern gleich bzw. ähnlich beantwortet werden.

- Welche Mängel gibt es? Was fehlt?

Siehe oben: zu wenig Linien und Haltestellen, die angefahren werden; zu geringe Taktung, Tarife zu teuer.

Auch für diese Fragen würden sich die Antworten von Frauen und Männer kaum unterscheiden.

- Was ist besonders positiv?

Grundsätzlich ist es natürlich positiv, dass es eine Regionalbahn gibt, die in die Großstädte fährt und dass es Bus- und Bahnanbindungen überhaupt gibt.

Frau Steffen hebt hervor, dass sie es sehr positiv findet, dass sich diese Untersuchung damit auseinandersetzt, wie der ÖPNV in Bezug auf verschiedene Nutzergruppen verbessert werden kann.

- Gibt es konkrete Verbesserungsvorschläge seitens der Gruppe der Alleinerziehenden?

Siehe oben (Mängel): allgemein besteht der Wunsch nach besserer Anbindung der Gemeinden im Amt Bargteheide-Land → höhere Taktung verteilt über den ganzen Tag (Zielerreichung auch in den Abendstunden) → größere Verlässlichkeit, besserer Fluss → Überprüfen der Tarife insbesondere für Alleinerziehende/Geringverdienende).

**Weitere Anmerkungen / Empfehlungen**

- Gibt es weitere Anmerkungen/ Empfehlungen aus Ihrer Sicht?

Frau Steffen weist auf die aktuelle Corona-Situation hin: das Tragen des Mund-Nasen-Schutzes müsste im ÖPNV viel stärker kontrolliert werden (dass viele Menschen keine Maske tragen, sei der Grund, warum sie persönlich gerade Pkw fährt). Für Menschen, die unsicher sind oder sich schwächer fühlen, sei es eine Hürde, Menschen darauf anzusprechen, dass sie gegen Regeln verstoßen. Sie meiden aus diesem Grund vielleicht den ÖPNV. Frauen könnten möglicherweise eher davon betroffen sein. Generell seien Schwächere in dieser Situation benachteiligt.

**Telefongespräch am 11.08.2020**

**mit Frau Heekt (SoVD Stormarn) und Herrn Schultz (SoVD Schleswig Holstein)**

Im Rahmen der Projektbearbeitung Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten sollte in Abstimmung mit der Lenkungsrunde auch ein Interview mit dem Sozialverband Stormarn zu den Mobilitätsbedürfnissen der Gruppe „Geringverdienende Frauen“ geführt werden.

Hierzu habe ich Frau Heekt vom SoVB kontaktiert.

Frau Heekt teilte mit, dass sie von der Gleichstellungsbeauftragten Frau Roggensack über die Absicht, sie in ein Interview einzubinden, informiert wurde. Jedoch könnte sie speziell über die Gruppe der Geringverdienenden (Frauen) keinerlei Auskünfte geben. Sie könne lediglich über Ältere, Behinderte, Blinde ... Auskunft geben. Zudem sagte sie, dass sie auch aus rechtlichen Gründen nicht befugt sei, Informationen – auch im Rahmen eines Interviews, das von der öffentlichen Hand beauftragt wurde – weiterzugeben.

Frau Heekt nennt Herrn Schultz vom SoVD Landesverband Schleswig Holstein als möglichen Ansprechpartner. Herr Schulz wurde von mir kontaktiert: auch ihm sind keine Personen im SoVD bekannt, die zur Fragestellung ÖPNV und die Nutzergruppe Geringverdienende Frauen spezielle Informationen und Kenntnisse hätten. Herr Schultz sagte: „Darüber wird nicht geredet.“ (ÖPNV)

Ina Ockel