

**„Kurzfassung zum Gutachten:
Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter
Einbeziehung von Genderaspekten“**

Ihre Ansprechpartnerinnen, die Gleichstellungsbeauftragten:

Kreis Stormarn: Dr. Sophie Olbrich, Tel.: 04531/160 15 37

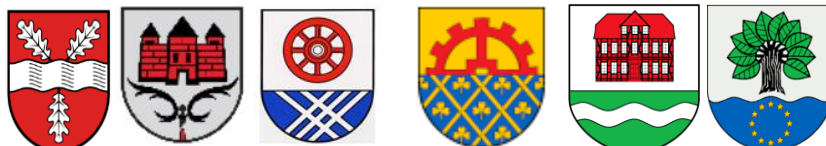
Stadt Bargteheide: Anna Roggensack, Tel.: 04532/4047903

Stadt Ahrensburg: Jasna Makdissi, Tel: 04102/77193

Stadt Glinde: Kerstin Schoneboom, Tel.: 040/71002506

Stadt Reinbek: Maria de Graaff-Willemsen, Tel.: 040/72750265

Amt und Gemeinde Trittau: Inge Diekmann, Tel.: 04154/807941



Kurzfassung zum Gutachten

„Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten“

Ausgangslage

Im vierten Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP 2017-2021) des Kreises Stormarn wurde die Berücksichtigung des Genderaspektes als Zielgröße im ÖPNV mit einbezogen.

Dieser Ansatz ist zwar bereits in dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) verankert, hat allerdings auf kommunaler Ebene bislang noch keine Beachtung gefunden.

Dabei geht es um die Teilhabemöglichkeiten für bislang in der Verkehrsplanung weniger berücksichtigte Gruppen wie z.B. Menschen mit Betreuungsaufgaben, Mobilitätseinschränkung, Migrationshintergrund sowie Jüngere und Ältere, Menschen mit schwierigen sozioökonomischen Verhältnissen wie alleinerziehende, geringverdienende Frauen.

Auf Initiative der hauptamtlichen Gleichstellungsbeauftragten und in enger Zusammenarbeit mit dem Fachdienst Planung und Verkehr des Kreises Stormarn wurde eine tiefere Untersuchung beauftragt, die im Sinne des Gender Mainstreaming die Bedarfe an den ÖPNV für die bislang in der Verkehrsplanung weniger berücksichtigte Zielgruppen erarbeitet.

Das Projekt wurde von den hauptamtlichen Gleichstellungsbeauftragten des Kreises Stormarn und vom Fachdienst Planung und Verkehr des Kreises Stormarn in einer Lenkungsgruppe begleitet. Die Umsetzung des Projektes erfolgte mit der Unterstützung des Büros für Stadt- und Regionalplanung Professorin Dr.in Brigitte Wotha, Strande und des Büros plan&rat Juliane Krause, Braunschweig.

Auswahl der Pilotregion

Als repräsentative Pilotregion wurde die Stadt Bargteheide und Amt Bargteheide ausgewählt. In der Pilotregion sind beide Regionstypen der Metropolregion (städtisch und ländlich) vertreten. Deshalb wurden sie als besonders vergleichbar mit dem restlichen Kreis eingestuft.

Das Gutachten soll in die Vorbereitungen des nächsten Regionalen Nahverkehrsplan, der ab 2020 zusammen mit den benachbarten Kreisen entsteht, einfließen.

Datengrundlage

Im Projekt wurden bestehende Untersuchungen wie die große bundesweite Untersuchung Mobilität in Deutschland (MID) und weitere Untersuchungen zur genderspezifischen Fragestellungen ausgewertet.





Ein weiterer Fokus lag auf dem Erarbeiten der typischen Genderziele für einzelne Gruppen, um deren Erreichbarkeit zu bewerten und Lücken zu erkennen. Das Mobilitätsverhalten wurde in einer umfänglichen Online-Befragung von Personen über 18 Jahren im März 2020 in 658 Fragebögen erfasst. Untersucht wurden ab dem 9. März 2020 die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger:innen im Rahmen einer Online-Befragung in der Stadt Bargteheide und im Amt Bargteheide Land

Neben Fragen zum Mobilitätsverhalten (Alter, Geschlecht, Wegeketten, Anzahl und Art der Wege, Verkehrsmittelverfügbarkeit, ökonomischer Status, Betreuungsaufwand etc.) wurde auch die Frage gestellt, welche Faktoren wichtig sind, damit der ÖPNV in Zukunft stärker genutzt wird.

Anschließend und ergänzende Expert:innengespräche (Telefoninterviews) dienten dazu, einen intensiveren Austausch mit den Nutzer:innengruppen zu führen, die durch die Online-Befragung nicht umfänglich erfasst wurden.

Handlungsempfehlungen – neue Wege suchen für eine Mobilitätswende

1. Tarifgestaltung

Teilhabe an der Gesellschaft muss für alle möglich sein. Allerdings gibt es nach wie vor eine große soziale Ungleichheit, beispielweise bei Altersarmut, die meist Frauen betrifft, da sie mehr Sorgearbeit (Betreuung von Kindern und Älteren) geleistet und im Lebenslauf geringere Einkommen als Männer erwirtschaften konnten haben und diese nicht vergütet/ angerechnet wird.

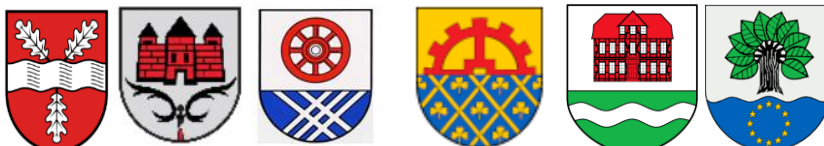
Die Nutzung von Verkehrsmitteln muss für alle bezahlbar sein oder bezahlbar gemacht werden, um gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten und eine attraktive Alternative zum Pkw darzustellen, auch als Beitrag zum Klimaschutz.

2. Einrichten einer kontinuierlichen Fahrgästabeteiligung

Zur Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV ist es wichtig, die Interessen aller Fahrgäste im Kreis zu berücksichtigen. So kann ein, möglichst paritätisch besetzter Fahrgästeberrat, wenn er die Nutzer:innengruppen vertritt, Anregungen zur Verbesserung der Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV geben (siehe ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein).

3. Stärkere Berücksichtigung des Aspektes (subjektive) Sicherheit

Sicherheit im ÖPNV wird häufig auf den Schutz vor Gewalttaten reduziert. Die Unsicherheit der Fahrgäste beginnt aber nicht erst bei befürchteten Straftaten (Überfälle etc.), sondern viel früher: bei alltäglichen „Grenzverletzungen“ wie Anstarren, Beleidigen oder Nachgehen.





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

4. Haltestellen und Zuwegung zu den Haltestellen

Haltestellen sind der Zugang zum ÖPNV. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad beeinflussen in besonderem Maße die Entscheidung, das öffentliche Verkehrsangebot zu akzeptieren und zu nutzen. Zuwegung, Lage und Ausstattung müssen daher den Erwartungen an Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit entsprechen. Kartierung der Zuwege zu den Haltestellen (Breite, Oberflächenbeschaffenheit, soziale Kriterien¹). Dabei könnten die Kommunen in Zusammenarbeit mit den Gleichstellungsbeauftragten und weiteren Akteur:innen (z. B. Menschen mit Behinderung/Senior:innenbeiräte, Kinder- und Jugendbeiräte etc.) eine Prioritätenliste erstellen.

5. Taktfrequenz und Netzgestaltung

Verbesserung der Bedienungshäufigkeiten außerhalb der Schulverkehre, insbesondere in den Randzeiten abends und an den Wochenenden.

Prüfung von notwendigen Anbindungen mit tangentialen Verbindungen bzw. weiterer Haltestellen (z. B. Flüchtlingsunterkünfte in Elmenhorst oder Delingsdorf). KITAS, Krankenhäuser etc.).

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

¹ In den ländlichen Regionen ist z. B. besonders auf die Zuwegung der Haltestellen zu achten.





6. ÖPNV-Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit: Die Aktivitäten des HVV-Verbundmarketing sind verstärkt in der Pilotregion einzusetzen.

Zielgruppenspezifische Kund:innenpflege und zielgruppenspezifisches Marketing sind deshalb besonders wichtig. Der HVV hält dazu eine ganze Reihe von Produkten (Schulungen, Print-medien etc.) bereit. Diese werden noch nicht umfänglich genutzt.

Dazu gehören:

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

Das methodische Vorgehen bei der Verkehrsplanung sollte um die Kartierung der Alltagsziele mit Genderrelevanz und ihrer Erreichbarkeit durch den ÖPNV ergänzt werden. Die Qualität des ÖPNVs sollte anhand des Bewertungsrasters mit den Kriterien

- 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)
- überprüft werden.

7. Ausweitung des Konzeptes Gewerbebus

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





8. Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Inter- und Multimodalität)

Wie die Auswertung der Wegeketten in der Onlineerhebung belegt wird, bedingt durch neue Lebensstile, Arbeitsformen und neuer Kommunikationsmöglichkeiten, die Wahl des Verkehrsmittels aus Sicht der Nutzer:innen zunehmend flexibler und effizienter. Immer mehr Menschen nutzen situationsabhängig je nach Wegezweck, Strecke, Zeitpunkt, Transportbedarf und persönlichen Präferenzen unterschiedliche Verkehrsmittel im Laufe eines Tages (multimodal) oder auf einem einzigen Weg (intermodal).

Schlussworte

Mit diesem von der Politik beschlossenen und in Zusammenarbeit mit vielen Akteur:innen nun beendeten Projekt geht der Kreis Stormarn weiter in Richtung eines zukunftsfähigen und angemessenen ÖPNV-Angebotes für alle. Die Versorgung und das Angebot im Öffentlichen Nahverkehr des Kreises Stormarn sind insgesamt als gut zu bezeichnen. Doch gibt es gerade in den eher ländlich geprägten Teilen des Kreises sowie in der Anpassung an spezifische Zielgruppen nicht erfüllte Bedarfe und entscheidende Lücken im Angebot.

Wir erleben alle gesellschaftlichen Wandel nicht nur in Zeiten von Pandemien, aber in dieser besonderen Situation bekommen wir alle den Wandel gerade intensiv mit.

Deswegen ist es wichtig auch in Zukunft die Bedarfe des Nahverkehrs zu evaluieren und anzupassen, um allen Menschen eine Teilhabe zu ermöglichen und den Kreis Stormarn als eine zukunftsorientierte Region mit zu gestalten.

Die in der Kurzfassung genannten Inhalte geben nur einen Teil des Gutachtens wieder (das komplette Dokument ist u.a. zu finden unter, Link: <https://www.kreis-stormarn.de/service/lvw/formulare/index.html?fb=9&fd=14>)

