

Gender Mainstreaming im Verkehrswesen

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Inhaltsverzeichnis**Folien**

Nutzungsgruppen

3 - 4

Nahverkehrsplanung

5 - 6

Netzplanung

7

Systeme und räumliche Erschließung

8

Systeme aus Gendersicht

9

Zeitliche Erschließung

10

Haltestellen

11 - 13

Inhaltsverzeichnis

Folien

Fahrzeuge	14 - 15
Fahrgastinformation vor der Reise	16
Fahrgastinformation an Haltestellen	17
Fahrgastinformation im Fahrzeug	18
Tarifgestaltung	19
Literatur	20

Wichtige Nutzungsgruppen im ÖPNV

Neben Fahrgästen im Berufs- und Ausbildungsverkehr sind aus Gendersicht relevant:

- Kinder und Jugendliche (außerhalb der Schulzeiten)
- Personen mit Familien-/ Erziehungsarbeit
- Rentnerinnen und Rentner
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Menschen mit Migrationshintergrund



Nutzungsgruppen mit besonderen Anforderungen

- 6 Mio. Menschen haben einen Behindertenausweis.
- Menschen sind
 - blind oder sehbehindert, hörbehindert,
 - gehbehindert (z. B. im Rollstuhl, mit Rollator),
 - herzkrank, lungenkrank,
 - kleinwüchsig, etc.
- 20 bis 25% der Menschen gelten mobilitätseingeschränkt.
- Weitere 5 bis 10% unterliegen zeit-Mobilitätseinschränkungen.



Nahverkehrsplanung / Nahverkehrspläne

- Regionalisierung 1996: Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV auf Bundesländer, für den sonstigen ÖPNV auf kreisfreie Städte und Kreise/ Aufgabenträger übertragen
- Nahverkehrsplan als Rahmenplan gesetzlich vorgeschrieben, Aussagen müssen bei der Konzessionserteilung berücksichtigt werden
- In allen ÖPNV-Gesetzen auf Bundesländerebene wird die Berücksichtigung bestimmter Nutzungsgruppen (in den meisten Fällen werden die Frauen genannt) explizit verlangt

Nahverkehrspläne: Beteiligung

- Eine gezielte Beteiligung von Gendergruppen ist gesetzlich in den meisten Ländern nicht vorgeschrieben. Die Ausgestaltung liegt im Ermessen des Aufgabenträgers.
- Wie Genderbelange in Nahverkehrsplänen sinnvoll berücksichtigt werden können, zeigen die „Hinweise zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen“ FGSV, 2004, anhand der einzelnen Arbeitsschritte und von positiven Beispielen.

ÖPNV-Netzplanung

- Erschließung von Wohngebieten, Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen (Einkauf, Kinderbetreuung, medizinische Versorgung, Einrichtungen für alte/ ältere Menschen, ...) auch in peripheren Lagen
- dichtes Haltestellennetz, geringe Haltestelleneinzugsbereiche
- umsteigefreie Verbindung zum nächsten Zentrum bzw. zum übergeordneten Zentralen Ort (im ländlichen Raum)
- ergänzende tangentielle Verbindungen
- barrierefreie Verknüpfung bei Umsteigenotwendigkeit und Anschlusssicherheit

Systeme im ÖPNV und ihre räumliche Erschließung

- Stadtschnellbahnen: S-Bahnen, U-Bahnen
- Straßenbahnen / Stadtbahnen
- Buslinienverkehr / Bedarfsverkehre
- Die Haltestellenabstände nehmen von den Schnellbahnen (innerstädtisch 500 – 1.000m) bis zur Busbedienung ab, die Haltestelleneinzugsbereiche werden entsprechend kleiner und die Beförderungsgeschwindigkeiten sinken.
- Dichte Haltestellennetze im Nahbereich und eine gute Abstimmung zwischen den ÖPNV-Systemen ermöglichen ein Angebot für viele Nutzungsgruppen und Mobilitätsbedürfnisse.

Systeme im ÖPNV aus Gendersicht

- Für die Hauptnutzungsgruppen ist charakteristisch, dass sie kürzer und oft in Wegekettensystemen unterwegs sind, teils in ihrer Mobilität eingeschränkt und bezüglich der sozialen Sicherheit besonders sensibel sind.
- Geringe Haltestellenabstände und –einzugsbereiche, Tangentialverbindungen und die Berücksichtigung der spezifischen Ziele kommen diesen Mobilitätsbedürfnissen entgegen.
- Ebenerdige Zugänge (oder Aufzüge), ebenerdige statt unterirdische Fahrwege und soziale Belebung (auch durch Servicepersonal) sind ebenfalls wichtige Kriterien.

Zeitliche Erschließung (Fahrpläne)

- lange Bedienungszeiträume; merkbarer Takt und Fahrtenangebote, auch in schwachen Bedienungszeiten und auch in den Schulferien
- Takt / Integraler Taktfahrplan mit zeitlich optimierter Verknüpfung an den Umsteigepunkten mit Anschlusssicherung zur Sicherstellung der gesamten Wegekette
- Orientierung an Frauenarbeitszeiten, Öffnungszeiten von Kinderbetreuungseinrichtungen ...
- vor allem in ländlichen Räumen Verbindungen zu zentralen Orten in kurzen Reisezeiten

Haltestellen: Barrierefreiheit

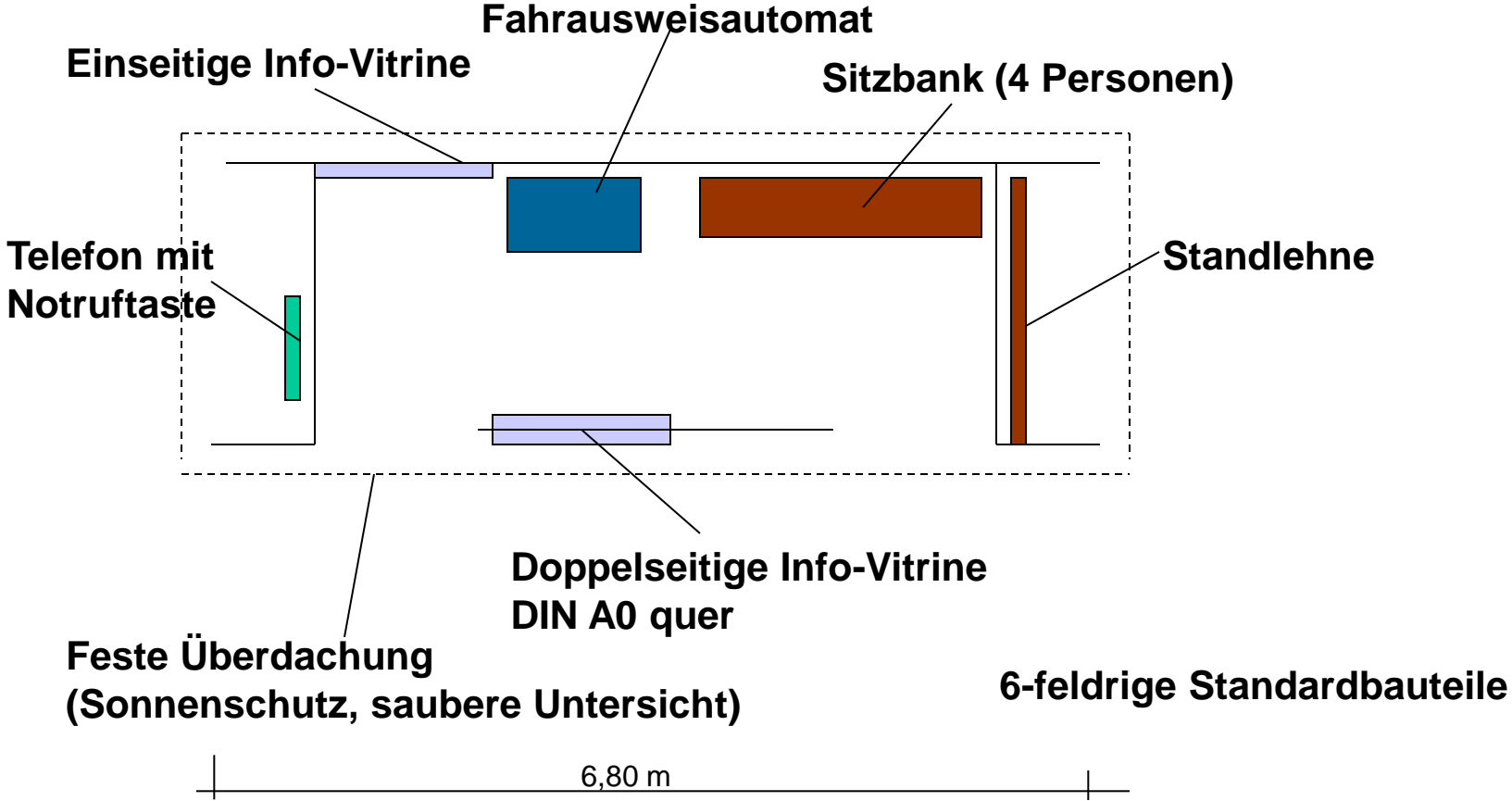
- Barrierefreiheit der Haltestelle und der Zuwege (z. B. taktile Leitsysteme)
- komfortables Ein- /Aussteigen ist für alle
- barrierefreie Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip)
- barrierefreier Fahrscheinerwerb (Münzeinwurfhöhe für Rollstuhlfahrende, Bildschirmlesbarkeit für Sehbehinderte, ...)
-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



Haltestellen: weitere Gestaltungsmerkmale

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

Beispiel: Grundriss der Info-/Warte-Insel im Rhein-Main-Verkehrsverbund



Fahrzeuge

- Komfortabler, barrierefreier Ein- und Ausstieg: ebenerdig, geringe Spaltenbreite
- barrierefreie Fahrscheinautomaten
- Platz für Rollstühle, Kinderwägen und Fahrräder durch ausreichend große Mehrzweckbereiche (+ Ansnallmöglichkeiten, Sitzplätze in der Nähe für Begleitpersonen)



Fahrzeuge

- Komfort während der Fahrt (bequeme Sitze, angenehme Temperatur, Ablagemöglichkeiten)
- Soziale Sicherheit (Sprech-Kontakt zu Fahrpersonal und anderen Personen)
- Haltewunschtasten in ausreichender Zahl und auch für Rollstuhlfahrende und Kinder erreichbar
- Ansage und Anzeige der Ausstiegsseite
- Durchgangsmöglichkeiten in S- und U-Bahnen



Fahrgastinformation vor der Reise

Erforderliche Inhalte:

- Stationspläne (Rollstuhlgeeignet?)
- Informationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten
- Informationen zur gesamten Wegeketten, je nach Einschränkung (Zugänglichkeit der Haltestellen, angepasster Zeitbedarf für das Umsteigen).
- Informationen zu aktuellen Störungen (z. B. der Aufzüge und Rolltreppen)

Fahrgastinformation an Haltestellen

- statische Fahrplanaushänge: große Schrift, hoher Kontrast, beleuchtet, keine beschlagenen Scheiben der Vitrine, keine durch Reinigung milchigen Kunststofftafeln,...
- dynamische Fahrgastinformation an der Station:
 - Ansagen (deutlich, möglichst keine Nebengeräusche)
 - Anzeigen (gut lesbar, hoher Kontrast, auch bei Sonneneinstrahlung, Zwei-Sinne-Prinzip: Vorlesen durch Sprachmodul)

Fahrgastinformation im Fahrzeug

- Ansage und Anzeige der nächsten Haltestelle, ggf. Informationen zur Zielstation/Richtung oder zum Umstieg (Linien, Richtung, Bahnsteignummer) und zur Eignung der Haltestelle für Rollstuhlfahrende; Ansage der Ausstiegsseite
- Anzeigen: gut lesbar, hoher Kontrast, angepasste Geschwindigkeit der Laufschrift
- Liniennetz und Streckenverlauf in lesbarer Form
- Akustisches und optisches Signal zur Türöffnung und –schließung bei automatischen Türen

Tarifgestaltung

- Zeitbezogene statt streckenbezogene Einzelfahrscheine ermöglichen die Bildung von Wegekettten.
- Kurzstreckenfahrkarten sind eine sinnvolle Ergänzung.
- Mehrfahrtenkarten und reduzierte Karten außerhalb der Hauptverkehrszeiten ermöglichen günstige Fahrten im so genannten Gelegenheitsverkehr.
- Mitnahmeregelungen machen Begleitmobilität möglich (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen).



Literatur

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2008): Hinweise – Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Heft direkt 64/2008. Bremerhaven
- DIN 18024-1 (1998): Barrierefreies Bauen. Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze. Berlin
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA. Entwurf 2010. Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2004): Hinweise zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen. Köln

Impressum

Der Foliensatz wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt.

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Annette Albers, Stuttgart

Dr.-Ing. Karin Arndt, Hofheim am Taunus

Prof. Dr.-Ing. Solveigh Janssen, Hannover

Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen

Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig

Dipl.-Geogr. Ursula Lehner-Lierz, Männedorf/Zürich (CH)

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt

Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Dortmund