

GENDER MAINSTREAMING IM VERKEHRSWESSEN

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

INHALTSVERZEICHNIS

	Folien
• Anforderungen	3 – 4
• Zielgruppen	5 – 9
• Instrumente der Nahverkehrsplanung	10 – 15
• Instrumente im Betrieb	16 – 33
• Herausforderungen durch Innovationen	34 – 36
• Quellen/ Literatur	37 – 40

ANFORDERUNGEN AN DEN ÖPNV



ANFORDERUNGEN

- **Angebotsgestaltung: Dichte Erschließung, ergänzende tangentielle Verbindungen und gute Abstimmung zwischen Verkehrsträgern**, hoher Nahraumbezug, komplexe Wegeketten
 - **Platzbedarf und Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen**: oft in Begleitung unterwegs, mit Einkäufen, Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator
 - **Soziale Sicherheit im öffentlichen Raum**: kurze Wege, attraktive Gestaltung, übersichtlich und einsehbar, ausreichend beleuchtet, soziale Kontrolle durch Belebung, gute Orientierung, keine dunklen Ecken, denn Sicherheitsempfinden ist subjektiv
 - **Tarifgestaltung** unter Berücksichtigung von Freizeit-, Alltags-, Gelegenheits- und Gruppenverkehren
 - **Zuverlässige Echtzeitinformation**, insbesondere im Störfall
- ➔ Mit der Realisierung dieser Anforderungen wird für viele Nutzungsgruppen eine sichere und selbstständige Teilhabe am öffentlichen und sozialen Leben und an unterschiedlichen Aktivitäten ermöglicht.

ZIELGRUPPEN



ZIELGRUPPEN

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

- Kinder und Jugendliche außerhalb der Schulzeiten
- Personen mit Familien-/ Erziehungsarbeit
- Alte und hochbetagte Menschen
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (physisch und kognitiv)
- Menschen in prekären Lebensverhältnissen
- Menschen, die mit Rassismus und Sexismus konfrontiert werden oder verbalen und physischen Übergriffen besonders ausgesetzt sind



Zielgruppen

MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN

- 7,9 Mio. Menschen haben einen Schwerbehindertenausweis (Destatis 2024), diese sind nicht alle mobilitätseingeschränkt.
- Menschen
 - sind blind oder sehbehindert, hörbehindert,
 - sind gehbehindert (z. B. im Rollstuhl, mit Rollator),
 - sind herzkrank, lungenkrank,
 - haben kognitive oder auch psychische Beeinträchtigung, etc.
- 7% der Gesamtbevölkerung haben mit gesundheitlichen Einschränkungen zu tun, die die Mobilität beeinträchtigen (infas, DLR, IVT und infas 360 2018).
- Es gibt auch weitere Mobilitätseinschränkungen durch Schwangerschaft, Gepäck, fehlende Ortskenntnis, Alter, u.a. – so gelten ein Drittel der Bevölkerung als mindestens zeitweise mobilitätseingeschränkt (FIS Verkehr und Mobilität 2022).



Zielgruppen

GEWALT & BELÄSTIGUNG IM ÖPNV & ÖFFENTLICHEN RAUM

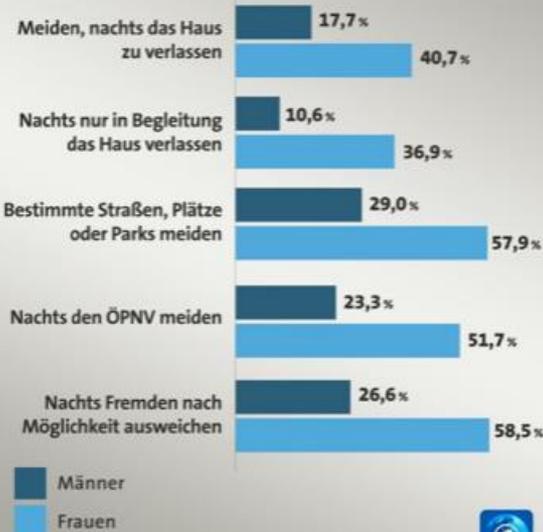
- Bahnhöfe und Haltestellen werden häufig als Brennpunkte von Bedrohung durch Gewalt oder Belästigung empfunden.
- **Dunkelfeldstudie – Sicherheit und Kriminalität in Deutschland des Bundeskriminalamtes:**
 - Um sich vor Kriminalität und Übergriffen zu schützen, meidet ein Großteil der Bevölkerung nachts bestimmte Orte (44 %) oder die Nutzung des ÖPNV (37 %) – dies gilt insbesondere für Frauen (58 % bzw. 52 %) (Bundeskriminalamt B, 2020, S. IX).
 - Mehr als die Hälfte der Bevölkerung (54%) fühlt sich nachts im ÖPNV unsicher. Bei Frauen ist dieser Anteil (66%) deutlich höher als unter Männern (40%) (Bundeskriminalamt B, 2020, S. VIII).
- **Gesetzeslage:**
 - Seit 2016 ist sexuelle Belästigung strafbar, aber nur bei körperlichen Übergriffen (§184i Strafgesetzbuch). Verbale Belästigung ist nicht strafbar, es sei denn, es handelt sich um eine eindeutige Beleidigung wie „Flittchen“ oder „Schlampe“ (Deutschlandfunk Kultur, 2023).

Zielgruppen

GEWALT & BELÄSTIGUNG IM ÖPNV & ÖFFENTLICHEN RAUM



Vorsichtsmaßnahmen aus Angst vor Verbrechen, nach Geschlecht



Vorsichtsmaßnahmen aus Angst vor Verbrechen, nach Geschlecht



INSTRUMENTE DER NAHVERKEHRSPLANUNG



Instrumente der Nahverkehrsplanung

NAHVERKEHRSPLANUNG ALLGEMEIN

- Regionalisierung 1996: Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV auf Bundesländer, für den sonstigen ÖPNV auf kreisfreie Städte und Kreise/ Aufgabenträger übertragen
→ *so entstand ein komplexes Netzwerk an Zuständigkeiten, das es für Interessensvertretungen schwieriger macht, bundesweit einheitliche Regelungen zum Gender Mainstreaming einzufordern*
- Für den ÖPNV ist der Nahverkehrsplan als Rahmenplan durch das ÖPNV-Gesetz des jeweiligen Bundeslandes und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gesetzlich vorgeschrieben, die Vorgaben des Nahverkehrsplans müssen bei der Konzessionserteilung berücksichtigt werden.
- Für den SPNV: § 2 (3) EBO: „Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten **ohne besondere Erschwernis ermöglicht** wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, **eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.**“

Instrumente der Nahverkehrsplanung

BERÜCKSICHTIGUNG VON GENDER-ASPEKTEN IN NAHVERKEHRSPLÄNEN

Zuständigkeiten und Veranlassung

- In allen ÖPNV-Gesetzen auf Bundesländerebene wird die „besondere Berücksichtigung“ bestimmter Nutzungsgruppen (in den meisten Fällen werden die Frauen genannt) und die Anhörung ihrer Interessensvertretungen bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen explizit verlangt, die tatsächliche Ausgestaltung dieser Berücksichtigung variiert.
- Es obliegt also Aufgabenträgern, in welcher Form und mit welchen Inhalten Gender-Aspekte berücksichtigt werden, dies ist bei allen Arbeitsschritten eines Nahverkehrsplans erforderlich.
- **Bestandsaufnahme:** Strukturdaten nach Alter und Geschlecht, für Versorgungsarbeit relevante Wegeziele und deren Erreichbarkeit, Anforderungen durch Versorgungsarbeit.
- **Zielsetzung:** Integration gender-relevanter Ziele in die Zielvorgaben, beispielsweise die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen im gesamten Planungsraum.

Instrumente der Nahverkehrsplanung

BERÜCKSICHTIGUNG VON GENDER-ASPEKTEN IN NAHVERKEHRSPLÄNEN

Vorgehensweise

- **Mängelanalyse:** Bestand an o.g. Anforderungen messen, Mängel aus Gender-Sicht benennen, Nutzende miteinbeziehen
- **Konzept und Maßnahmen:** Ziele und Anforderungen berücksichtigen, (nicht-)Berücksichtigung der Anforderungen dokumentieren, Sicherheitsaspekte besonders berücksichtigen, verkehrliche Bewertung für verschiedene Nutzungsgruppen am Gebrauchswert für Alltag und Versorgungsarbeit orientieren
- **Beteiligung:** frühzeitig, kontinuierlich, Workshops, „Runde Tische“ und Zukunftswerkstätten haben sich als Format bewährt, Beteiligung von ÖPNV-Nutzenden und Gleichstellungsbeauftragten bei der Definition der Kriterien zur Bewertung des Mängelbestands

Instrumente der Nahverkehrsplanung

BERÜCKSICHTIGUNG VON GENDER-ASPEKTEN IN NAHVERKEHRSPLÄNEN

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.
- Die anerkannten Standards der VDV-Schrift 4 Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV sollten mindestens eingehalten werden.
- Umsteigefreie Verbindung zum nächsten Zentrum bzw. zum übergeordneten Zentrum (im ländlichen Raum).
- Ergänzende tangentielle Verbindungen.
- Bei Umsteigenotwendigkeit: Barrierefreie Verknüpfung und Anschlusssicherheit.

Instrumente der Nahverkehrsplanung

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 flexiblen Arbeitszeiten und Teilzeitarbeitszeiten sowie Öffnungszeiten von Kinderbetreuungseinrichtungen etc..
- Vor allem in ländlichen Räumen: Verbindungen zu zentralen Orten in kurzen Reisezeiten.
- Fahrtalternativen aufzeigen (z.B. mit barrierefreiem Zugang, andere Verkehrsmittel z.B. Bike-Sharing, ggf. Fußweg zu nahegelegener Haltestelle ohne Umsteigebedarf oder mit häufigerer Bedienung...).



INSTRUMENTE IM BETRIEB



Instrumente im Betrieb

HALTESTELLEN

- Lage der Haltestelle in einem belebten Umfeld, in der Nähe anderer Nutzungen (kurze Wege, soziale Kontrolle), ausreichende Beleuchtung.
- lichtundurchlässige Überdachung (Sauberkeit, Schattenbildung im Sommer), Klimaanpassung
- Notrufmöglichkeit
- Kurze, barrierefreie Umsteigewege

→ Komplexes Akteursgeflecht im Haltestellenumfeld zwischen Kommune, ggf. abweichender Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Interessensvertretungen und Anliegern (privat und gewerblich) erfordert Koordination (HVV 2019)



Instrumente im Betrieb

HALTESTELLEN

- Barrierefreiheit der Haltestelle und der Zuwege (z. B. taktile Leitsysteme und abgesenkte Borde im Zugang, möglichst ebenerdiger Einstieg ins Fahrzeug)
→ Auch während Baustellen zu gewährleisten (HVV 2019)
- barrierefreie Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip)
- barrierefreier Fahrscheinerwerb (Münzeinwurfhöhe für Rollstuhlfahrende, Bildschirmlesbarkeit für Sehbehinderte, ...)
- ausreichend große und witterungsgeschützte Warteflächen und Sitzmöglichkeiten (z. B. Aufstellflächen für Kinderwagen und Rollstuhlfahrende)
- Seitenwände transparent aber für Sehbehinderte wahrnehmbar.



Praxisbeispiel Darmstadt:

BARRIEREFREIE HALTESTELLEN

- Ziel: Ein- und Aussteigen mobilitätseingeschränkter Personen erleichtern
- Herausforderungen bei der Umsetzung:
 - Anforderungen je nach Einschränkung ggf. widersprüchlich
 - verschiedene Fahrzeughöhen nach Verschleiß, Belastung, ...
 - technische Anforderungen (Spaltmaß)
- Provisorische Lösung für punktuelle Erhöhungen gesucht, Praxistest und Austausch mit Zielgruppen
- Installation von Kunststofframpen im Langzeittest in Darmstadt
- Evaluation mit positiven Ergebnissen



Instrumente im Betrieb

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



© plan&rat

Instrumente im Betrieb

FAHRZEUGE

- Komfortabler, barrierefreier Ein- und Ausstieg: ebenerdig, geringe Spaltenbreite
- barrierefreie Fahrscheinautomaten
- Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder durch ausreichend große Mehrzweckbereiche (+ Ansnallmöglichkeiten, Sitzplätze in der Nähe für Begleitpersonen)
- Signaltöne für Türöffnungs- und Schließvorgänge.
- Für Busse sind grundlegende Anforderungen der EU in der RICHTLINIE 2001/85/EG für Fahrzeuge zur Personenbeförderung niedergelegt.



Instrumente im Betrieb

FAHRGASTINFORMATION VOR DER REISE

- Stationspläne auch mit Angaben zur Barrierefreiheit (z.B. rollstuhlgeeignet im Zugang und Einstieg)
- Informationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten und zur gesamten Wegekette, je nach Einschränkung (Zugänglichkeit der Haltestellen, angepasster Zeitbedarf für das Umsteigen).
- Informationen zu aktuellen Störungen (z. B. der Aufzüge und Rolltreppen).
- Statische Fahrplanaushänge: große Schrift, hoher Kontrast, beleuchtet, gut lesbar: keine beschlagenen Scheiben der Vitrine, keine durch Reinigung milchigen Kunststofftafeln etc..
- Elektronische «Aushänge» ggf. anpassbar mit interaktivem Bildschirm.
- dynamische Fahrgastinformation an der Station:
 - Ansagen (deutlich ohne Nebengeräusche)
 - Anzeigen (gut lesbar, hoher Kontrast auch bei Sonneneinstrahlung, 2-Sinne-Prinzip: Vorlesen durch Sprachmodul)

Instrumente im Betrieb

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.
- Anzeige von Anschlussfahrten in Echtzeit mit Angabe des Bus-/Bahnsteigs.
- Liniennetz und Streckenverlauf in lesbarer Form.
- Akustisches und optisches Signal zur Türöffnung und –schließung bei automatischen Türen.

Instrumente im Betrieb

TARIFGESTALTUNG

- Zeitbezogene statt streckenbezogene Einzelfahrscheine ermöglichen die Bildung von Wegeketten.
- Prinzip: Preis für Hin- und Rückfahrt = Tagesticket.
- 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).
- Die aktuellen Entwicklungen der Tarifgestaltung wie das Deutschlandticket, das Jugendticket und länderspezifisch auch das Seniorenticket (MV) erfüllen viele dieser Forderungen.
- Im Hinblick auf begleitete Wege und Familienfahrten sollten aber die Mitnahmeregelungen in den Verkehrsverbänden beim Deutschlandticket beibehalten werden.
- Ein kostenloses Seniorenticket bietet die Stadt Stralsund ihren Bürgern und Bürgerinnen über 70 Jahre an.

Instrumente im Betrieb

DIGITALE INFORMATIONS- UND TICKETSYSTEME

- Digitale Informations- und Ticketsysteme bieten die Möglichkeit, verschiedene Mobilitätsangebote auf einer Plattform zu bündeln und ggf. sogar tariflich zu integrieren. Hierfür gibt es verschiedene öffentliche und private Anbieter.
- Einfacher, aber nicht ausschließlicher Zugang zu elektronischen Tickets ist einzurichten. Auch Personen ohne Smartphone müssen die neuen Ticketarten nutzen können (z.B. Chipkarte).
- Die Umsetzung in der Praxis ist jedoch, insbesondere für öffentliche Anbieter, eine große Herausforderung, aufgrund der vielfältigen Akteure (Wolking & Trölsch, 2023).

Instrumente im Betrieb

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

- Sensibilisierung: Durch gezielte Kampagnen und Schulungen kann der ÖPNV-Anbieter sowohl die Sensibilisierung bei Fahrgästen als auch bei den Mitarbeitenden für Themen wie sexuelle Belästigung oder rassistische Übergriffe erhöhen.
- Kommunikation einer Nulltoleranz-Politik in Form von Plakaten, Durchsagen, Broschüren oder Social-Media-Kampagnen.
- Bereitstellung von Meldekanälen: Öffentlichkeitsarbeit kann die Verfügbarkeit und Nutzung (!) von sicheren und anonymen Meldekanälen fördern, diese sollten einfach und vertraulich sein.
- Empowerment von Opfern: Informationen über Unterstützungsdienste und Ressourcen für Opfer bereitstellen, um sicherzustellen, dass sie wissen, wo sie Hilfe finden können.

Instrumente im Betrieb

SICHERHEITSMECHANISMEN UND SCHULUNGEN

- Schulung des Fahr- und Aufsichtspersonals & weiterer Mitarbeitender: Das Personal des ÖPNV-Anbieters sollte in der Erkennung der Belästigung der Fahrgäste und der eigenen Person sowie zur angemessenen Reaktion geschult werden.
- Gemeinschaftliche Zusammenarbeit: ÖPNV-Anbieter können in Zusammenarbeit mit Kommunen und Aufgabenträgerorganisationen Maßnahmen zur Verhinderung von sexueller Belästigung oder rassistischen Übergriffen entwickeln und fördern. Dies kann dazu beitragen, die Problematik aus verschiedenen Perspektiven anzugehen.
- Bewährt haben sich auch Informationsangebote und praktische Schulungen bzw. Sicherheitstrainings für ältere Fahrgäste.
- Fahrgäste mit Behinderungen und Fahrpersonal profitieren vom Austausch im Rahmen von Trainings, die die Verkehrsbetriebe.

Praxisbeispiel Region Hannover:

SICHERHEIT FÜR FAHRGÄSTE IM ÖPNV – SICHER MIT BUS UND BAHN

Einführung

- Sicherheit im öffentlichen Verkehr oder Personennahverkehr (ÖPNV) wird häufig auf den Schutz vor massiven Gewalttaten reduziert. Die Region Hannover ist überzeugt, dass eher angesetzt werden muss: Fahrgäste fühlen sich durch alltägliche Situationen wie Anstarren, Beleidigen oder Nachgehen verunsichert – das ist ernst zu nehmen. Sie sollen sich in Fahrzeugen und Stationen wohlfühlen können. Situationen, in denen Fahrgäste sich unsicher fühlen, sind nicht völlig auszuschließen. Deshalb müssen auch Strategien für den Umgang mit Unsicherheit angeboten werden.



Sicher mit Bus und Bahn
Mit gutem Gefühl unterwegs

GVH | Unterwegs im Leben

GVH - Großraum-Verkehr Hannover GmbH
Kundenzentrum
Karmarschstraße 30/32
30159 Hannover
Mo.-Fr. 09:30-20:00 Uhr,
Sa. 09:30-18:00 Uhr
Fax: 0511 1668-2019
info@gvh.de : gvh.de
Telefon: 0511 590-8000
Mo.-Fr. 06:00-23:00 Uhr,
Sa. 06:00-20:00 Uhr,
So. 07:00-20:00 Uhr
nähere info@unterwegs.de

Verkehrsunternehmen im GVH

ÜSTRA | ÜSTRA Hannoverische Verkehrsbetriebe Südniederrheinische
Telefon: 0511 3655-0
info@ustra.de : www.ustra.de

regiobus | regiobus Hannover GmbH
Telefon: 0511 3655-790
info@regiobus.de : www.regiobus.de

DB | DB Regio AG, Region Nord
kundenzentrale-nord@dbregio.de
www.dbregio.de
DB Reisebüro/ Buchung und Reservierung
Telefon: 0180 996623*

metronom | metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Telefon: 021 9734-154
kundenzentrum@metronom.de
www.metronom.de

erixX | erix GmbH
Telefon: 051 9994-150
kundenzentrum@erix.de : www.erix.de

WestfalenBahn | WestfalenBahn GmbH
Telefon: 023 3377745
info@westfalenbahn.de : www.westfalenbahn.de

* DB Fernverkehr hat dem Dr. Faeser, mehr als 600.000 Fahrgästen den Mobilfunknummern 0180 996623 und 0180 996624 zur Verfügung gestellt.

Praxisbeispiel Region Hannover:

SICHERHEIT FÜR FAHRGÄSTE IM ÖPNV – SICHER MIT BUS UND BAHN

Sicher mit Bus & Bahn – worin besteht das **Problem?**

- Fahrgäste wollen sich sicher fühlen können
- Unsicherheit beginnt mit Grenzverletzungen
- Objektive Lage und Sicherheitsempfinden

Strategie

- Leitlinie: Wohlbefinden fördern
- Leitlinie: Fahrverbot für Grenzverletzungen
- Leitlinie: Fahrgästen Handeln ermöglichen

- Lösungen müssen zum Problem passen:
wirkungsorientierte Prävention

Region Hannover FAKTENBLATT - SICHERHEIT FÜR FAHRGÄSTE IM ÖPNV

Praxisbeispiel Region Hannover:

SICHERHEIT FÜR FAHRGÄSTE IM ÖPNV – SICHER MIT BUS UND BAHN

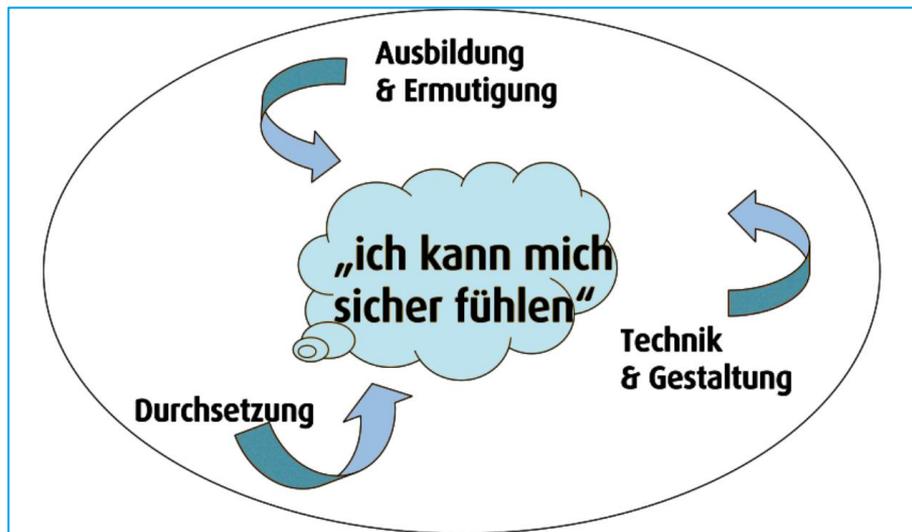


Abbildung 3: Handlungsfelder

Die Region Hannover hat einen umfangreichen Instrumentenkatalog in den oben dargestellten Handlungsfeldern entwickelt.

Die Region hat als Aufgabenträgerin des ÖPNV Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan sowie in den Verkehrsverträgen für die Verkehrsunternehmen bindend gemacht

- Standard: Unsicherheits-Monitoring
- Standard: Sicherheitskonzept für jedes Verkehrsunternehmen (Handlungskonzept und Kommunikationskonzept)
- Standard: Erfolgskontrolle

Praxisbeispiel Osnabrück:

SICHERHEIT FÜR FAHRGÄSTE IM ÖPNV – FRAUEN NACHT TAXI

- Mit dem FrauenNachtTaxi bietet die Stadt Osnabrück - nach ca. 15-jähriger Pause – seit dem 1. Juli 2024) einen Beitrag für den sicheren Heimweg für Frauen, queere Menschen und Mädchen an. Mit einem fixen Eigenbetrag (7 €) können sich die Nutzenden innerhalb des Stadtgebietes an eine Wohnadresse bringen lassen. Den Differenzbetrag zahlt die Stadt. Der Ruf erfolgt über Taxizentrale oder App und ist als „AKTION: Frauen-Nacht-Taxi“ anzumelden.
- Für die Beförderung werden nur Taxifahrende zugelassen, die eine Kurzschulung durch das Gleichstellungsbüro der Stadt Osnabrück erhalten haben. So müssen die Taxifahrenden die Nutzungsbedingungen gut kennen und grundlegend zum Thema geschlechtsspezifische Gewalt sensibilisiert sein. Zudem soll so die Wahrscheinlichkeit minimiert werden, dass die Nutzenden während der Taxifahrt selbst übergriffiges Verhalten erleben müssen.
- Auf der Webseite „Osnabrück gegen Gewalt“ werden zudem Hilfefonnummern, Sicherheitstipps und Kontakte für die Mobilität im Nachtleben in und um Osnabrück gegeben wie z.B. Standortverfolgung durch Personen des Vertrauens, Nachtbushalte zwischen den Haltestellen auf Wunsch, Anschlusstaxi (Taxiruf zur Bushaltestelle).



Praxisbeispiel Osnabrück:

SICHERHEIT FÜR FAHRGÄSTE IM ÖPNV – FRAUEN NACHT TAXI

- **Warum gibt es das FrauenNachtTaxi?**

- Frauen und Mädchen sowie Queere Personen erleben viel öfter sexuelle Belästigung und sexualisierte Gewalt als Männer. Häufig findet diese Gewalt nachts statt oder wenn es dunkel ist. Deswegen fühlen sich viele Frauen und Queers zum Beispiel auf dem Heimweg unsicher. Manche bleiben deswegen auch zu Hause. Damit es weniger sexualisierte Übergriffe gegenüber Frauen und Queeren Menschen auf dem Heimweg gibt und diese sich sicherer fühlen und am Nachtleben teilnehmen können, gibt es in Osnabrück jetzt wieder das FrauenNachtTaxi.

- **Wer darf das FrauenNachtTaxi nutzen?**

- Personen ab 14 Jahre mit der folgenden Geschlechtsidentität dürfen das FrauenNachtTaxi nutzen:
 - Frauen
 - Trans*Personen
 - intergeschlechtliche Personen
 - nicht-binäre Personen
- Kinder und Jugendliche jeden Geschlechts dürfen bis zu einem Alter von 14 Jahren mitgenommen werden.

Praxisbeispiel Osnabrück:

SICHERHEIT FÜR FAHRGÄSTE IM ÖPNV – FRAUEN NACHT TAXI

- **Welche Beförderungsbedingungen gelten für eine Fahrt mit dem FrauenNachtTaxi?**
 - Die Beförderungszeiten richten sich nach den Jahreszeiten:
 - April bis September: 21 Uhr bis 5 Uhr
 - Oktober bis März: 19 Uhr bis 6 Uhr
 - Eine Beförderung ist ausschließlich innerhalb des Stadtgebiets von Osnabrück zulässig. Das Ziel muss zudem zwingend eine Wohnadresse sein. Die Taxifahrerinnen und Taxifahrer müssen nach Ankunft so lange warten, bis die beförderte Person das Haus oder die Wohnung sicher betreten hat.
 - Die Wartezeit für eine Fahrt mit dem FrauenNachtTaxi beträgt maximal 20 Minuten.
 - Grundsätzlich bezahlen die Nutzerinnen und Nutzer für eine Fahrt einen Festbetrag von 7 Euro. Der Restbetrag wird von der Stadt Osnabrück erstattet. Für alle Verzögerungen, Verspätungen und Unterbrechungen, die die zu befördernde Person verschuldet, trägt diese die zusätzlichen Kosten.
 - Bei Sammelfahrten sind nur einmalig 7 Euro zu entrichten, sofern die Start- und Zieladresse identisch sind.

HERAUSFORDERUNGEN DURCH INNOVATIONEN



Herausforderungen durch Innovationen

- Neue Shared Mobility Angebote, werden zunächst hauptsächlich von Männern («early adopter») genutzt. Anforderungen aus Gendersicht sollten bei der Gestaltung mitgedacht werden, wie z.B. die Mitnahme von Gegenständen und / oder Personen (Kawgan-Kagan, 2021)
- Die Nutzung von Datenanalyse und Algorithmen zur Planung und Steuerung des Verkehrs kann zur Verstärkung von Geschlechterungleichheit führen, wenn die Daten, auf denen diese Technologien basieren, geschlechtsblind sind oder bestimmte Geschlechtergruppen benachteiligen (Ramboll, 2021).
- Ebenso kann der Einsatz von künstlicher Intelligenz auf Basis verfügbarer Daten zu einseitigen Auswertungen und Schlussfolgerungen führen.

Herausforderungen durch Innovationen

- Autonomes Fahren
 - Sicherheitsgefühl durch Fahren in einem Fahrzeug ohne Fahrpersonal.
 - Konsequenzen für die Straßenraumgestaltung bei Bevorrechtigung autonomer Fahrzeuge.
- On-Demand-Verkehre
 - Möglichkeit der Mitnahme von Babys und Kindern: z.B. Kindersitze und Kinderwagen.
 - Barrierefreiheit: z.B. leichter Einstieg, Rollstuhlmitnahme, aber auch Lösungen für andere Mobilitätseinschränkungen.
 - Subjektive Sicherheit: Fahrzeuge mit wenigen Sitzplätzen, «ridepooling» mit anderen Fahrgästen, Unsicherheitsgefühl insbesondere nachts oder in abgelegenen Gebieten
 - Transport von Gepäck, Einkäufen, Kinderwagen, Mobilitätshilfen.
 - Tarifintegration in den ÖPNV

A decorative graphic consisting of four rounded rectangular shapes arranged in a cross pattern. The top shape is light blue, the bottom is dark blue, and the right and left shapes are orange. The text 'QUELLEN/ LITERATUR' is centered horizontally across the middle of these shapes.

QUELLEN/ LITERATUR

QUELLEN

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2008). Hinweise – Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Heft direkt 64/2008. Bremerhaven
- Bundeskriminalamt B. (2020). SKiD - Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – Dunkelfeldstudie
- Deutscher Bundestag. (2020). Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage u.a. der FDP Fraktion. Von <https://dserver.bundestag.de/btd/19/174/1917436.pdf>
- DESTATIS (2024). Menschen mit Behinderung
- Deutschlandfunkkultur (2023). Sexuelle Belästigung - Von Rechtslücken und Gegenstrategien. Von <https://www.deutschlandfunkkultur.de/sexuelle-belaestigung-102.html>
- DIN 18024-1 (1998). Barrierefreies Bauen. Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze. Berlin
- Region Hannover, Fachbereich Verkehr (2019).Faktenblatt Sicherheit für Fahrgäste im ÖPNV. Hannover https://www.hannover.de/content/download/715706/file/20180517_Faktenblatt_Sicherheit_fuer_Fahrgaeste.pdf

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011). [Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen](#). Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2022): E Klima 2022 – Steckbriefe. Köln.
- Forschungs- und Informationssystem Verkehr und Mobilität (2022) [Barrierefreie Mobilität](#)
- HVV (2019). [Mobilität weiterdenken!](#) Barrierefreie Wegeketten – Ideen für die Praxis
- Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018). [Mobilität in Deutschland](#) (im Auftrag des BMVI). Bonn/ Berlin
- Kawgan-Kagan, Ines (2021). [Gender inequality of innovative and sustainable mobility solutions](#): development of measures to bridge the gender mobility gap to overcome socially constructed gender-typical obstacles by means of free-floating e-carsharing in urban areas.
- Krause, Juliane (2020). Genderbelange in der Verkehrsplanung. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung HKV (Hg.: Gies, Jürgen; Huber, Felix; Mietzsch, Oliver et al.), 88. Ergänzungslieferung Kap. 3.2.6.5, S. 1-29. VDE Verlag GmbH. Berlin.
- Krause, Juliane; Striefler, Katja (2022). Genderbelange im öffentlichen Verkehr. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung HKV (Hg.: Gies, Jürgen; Huber, Felix; Mietzsch, Oliver et al.), 94. Ergänzungslieferung Kap. 3.4.8.4, S. 1-30. VDE Verlag GmbH. Berlin.
- Kreis Stormarn (Hrsg.) (2021). (Bearbeitung: Groth, Kristin; Kiriakidis, Panagiotis; Krause, Juliane; Ockel, Ina; Wotha, Brigitte): Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten. Download: <https://www.kreis-stormarn.de/lvw/forms/5/52/MobilitaetsbeduerfnisseOePNVGenderKreisStormarnEndbericht.pdf>.

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- Ramboll (2021). [Gender and \(smart\) mobility](#). Green Paper 2021
- Wolking, Christina & Trölsch, Justus. (2023). [Multimodale Mobilitätsplattformen in öffentlicher Hand](#). Herausforderungen auf dem Weg von der Theorie in die Praxis.
- [Mit 70+ Jahren kostenfrei den Stadtverkehr Stralsund nutzen!](#) Abruf am 26.06.2024
- Striefler, Katja. Region Hannover FAKTENBLATT - SICHERHEIT FÜR FAHRGÄSTE IM ÖPNV; Hannover 2017, veröffentlicht in: Holger Floeting (Hrsg.): Sicherheit in der Stadt. Rahmenbedingungen, Praxisbeispiele, internationale Erfahrungen. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 2015, S. 215-234
- <https://www.osnabrueck-gegen-gewalt.de/sicher-durchs-nachtleben-osnabrueck/> Abruf am 03.08.2024

IMPRESSUM

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

Mitarbeit an der aktualisierten Fassung:

- Dr.-Ing. Annette Albers, Reutlingen
- M.Sc. Ann-Kathrin Bersch, Darmstadt
- M.Sc. Katrin Gast, Essen
- Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen
- Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig
- Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt
- Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Bochum
- M.Sc. Viviane Weinmann, Eschborn