



Die Verbesserung des öffentlichen Personen-  
nahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte  
Personengruppen mithilfe von Gender Planning  
am Beispiel der Region Stuttgart

Monika Herrmann-Lobreyer

Dissertation | 2007



**Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots  
für mobilitätseingeschränkte Personengruppen  
mithilfe von Gender Planning am Beispiel der Region Stuttgart**

**Von der Fakultät für Geo- und Biowissenschaften der Universität Stuttgart  
zur Erlangung der Würde einer Doktorin der Naturwissenschaften (Dr. rer. nat.)**

**genehmigte Abhandlung**

**von Dipl.-Geogr. Monika Herrmann-Lobreyer**

**aus Hemer**

**Hauptberichter: Prof. Dr. Dr. Roland Hahn**

**Mitberichter: Prof. Dr. Wolf Gaebe**

**Tag der mündlichen Prüfung 11.07.2007**

**Institut für Geographie der Universität Stuttgart**

**2007**

Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen – mithilfe von Gender Planning am Beispiel der Region Stuttgart/  
Monika Herrmann-Lobreyer. Abhandlung zur Erlangung der Würde einer Doktorin der  
Naturwissenschaften (Dr. rer. nat.) der Universität Stuttgart, 2007.

*The improvement of public transport for disabled persons – by use of gender planning in Stuttgart Region. Monika Herrmann-Lobreyer, PhD thesis, Institute for Geography, University of Stuttgart 2007.*

Diese Abhandlung ist im Internet zu finden unter: (<http://elib.uni-stuttgart.de/opus/volltexte/2007/>)

Schlagwörter:

- [•] Region Stuttgart/ Gender Planning im ÖPNV
- [•] differenzierte Datenerhebung im ÖPNV
- [•] mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen
- [•] Beteiligung
- [•] Verbesserung des ÖPNV-Angebots

© Monika Herrmann-Lobreyer. – Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist durch das Gesetz urheberrechtlich geschützt (UHRG). Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung bleiben vorbehalten. Es darf weder das Werk als Gesamtes noch einer seiner Teile in irgendeiner Form per Fotokopie, Mikrofilm oder anderen Verfahren ohne vorherige ausdrückliche, schriftliche Genehmigung der Autorin reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

---

## Kurzfassung

Diese Arbeit geht davon aus, dass gleichberechtigte Planung und Gender Planning nur Sinn machen, wenn für alle mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Personengruppen ausreichende Daten vorliegen und allen Gruppen gleicher Zugang zur Beteiligung am Planungsprozess ermöglicht wird. Somit können Diskussionen um Gender Planning nur dann erfolgreich sein, wenn sie diese Aspekte berücksichtigen, die eine Basis für alle weiteren analytischen und empirischen Arbeiten darstellen, auf die aufgebaut werden kann.

In der vorliegenden Arbeit geht es im Einzelnen um die Beantwortung der Fragen, welche Möglichkeiten zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen bestehen und welche Rolle Gender Planning dabei einnehmen kann. Zuerst wird die Problemlage skizziert und dargestellt, welche Anforderungen mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen an den ÖPNV stellen (Kapitel 2.1) und welche Defizite (Kap. 2.2) diesbezüglich in der Literatur dargestellt werden. Danach wird auf die Möglichkeiten eingegangen, die Gender Planning zur Lösung der genannten Defizite beitragen könnte (Kapitel 2.3). Anschließend wird die These formuliert (Kapitel 2.4), nach der für eine besondere Ausprägung der lokalen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot vor allem das Alter, das Geschlecht, der Lebensstil bzw. das Rollenverhalten, Erwerbstätigkeit, Einkommensverhältnisse, Anzahl der Kinder bzw. Enkel, etwaige Mobilitätseinschränkungen sowie äußere Zwänge ausschlaggebend zu sein scheinen. Abschließend werden Handlungsempfehlungen unterbreitet, wie die Anforderungen mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Personengruppen an den ÖPNV insbesondere im Bereich der Datenerhebung und der Beteiligung am Planungsprozess künftig kontinuierlicher Bestandteil der Planung sein könnten.

Eine Grundlage hierfür ist die Annahme, dass es Personengruppen gibt, die durch die derzeitigen lokalen und regionalen Erhebungsmethoden und Erhebungsstandards nicht repräsentativ erfasst und im Planungsprozess nicht gemäß den gleichstellungsrechtlichen Vorgaben und den Vorgaben der Landesnahverkehrsgesetze (ÖPNV-Gesetze) in ihren Bedürfnissen berücksichtigt werden. Insbesondere in Hinblick auf demografisch bedingte Veränderungen der wichtigsten Nutzergruppen des ÖPNV sollte eine differenzierte Datenerhebung selbstverständlich sein, die zumindest die Kriterien Alter, Geschlecht und soziodemografische Situation berücksichtigt. Ein besonderer Einfluss auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Personengruppen an den ÖPNV wird den rechtlichen Rahmenbedingungen, den Erhebungsstandards seitens des VDV, instrumentellen Rahmenbedingungen des Gender Planning / der Gender-Kompetenz, prozessbezogenen Rahmenbedingungen und bei den gruppen-, organisations- und personenbezogenen Faktoren nachgewiesen.

Die Arbeit beschäftigt sich intensiv mit den rechtlichen Voraussetzungen für die gleichberechtigte Berücksichtigung und Einbeziehung mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Personengruppen im Rahmen von Erhebungen und bei der Fortschreibung von Nahverkehrsplänen und anderen ÖPNV-Planungen (Kapitel 3.1.2). Dabei soll geklärt werden, welche Möglichkeiten die bestehende Rechtsprechung zur Berücksichtigung von Gender-Aspekten im ÖPNV beinhaltet. Ein weiteres Element ist die Analyse der bestehenden Erhebungsverfahren hinsichtlich einer Berücksichtigung der Gender-Gruppen (Kapitel 3.1.3). Während die bundesweiten Erhebungen zur Mobilität (Mobilität in Deutschland) mittlerweile Differenzierungen nach Alter, Geschlecht, Lebenssituation und ggf. auch Gründen für Mobilitätsbehinderungen vornehmen, verwenden die Erhebungen vor Ort weder alters- noch geschlechtsdifferenzierende Erhebungsformen.

Am Beispiel der Region Stuttgart (Kapitel 4) wird auf der Basis verschiedener Veranstaltungen mit Betroffenen und Akteuren aller Ebenen der Nahverkehrsplanung geschildert (Kapitel 5), in welcher Form

mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen durch die Datenerhebung und Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden, welche besonderen Anforderungen sie stellen und wie sie sich eine gleichberechtigte Planung vorstellen. Es werden Strategien entworfen und diskutiert, die den betroffenen Personenkreisen eine Kommunikation und Einforderung einer differenzierteren Datenerhebung im Öffentlichen Personennahverkehr ermöglichen sollen.

Im Ergebnis (Kapitel 6) wird eine Ergänzung der bisherigen Standarderhebungen als Minimallösung vorgeschlagen, die ergänzt werden sollte durch die durchgängige Einbeziehung mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Personengruppen bei der Nahverkehrsplanung. Als Handlungsempfehlung für die Verkehrswissenschaft ergibt sich die Forderung nach einer Neuauflage des Standardwerkes »Verkehrserhebungen« des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unter Berücksichtigung des Gender-Aspekts. Die wichtigste Voraussetzung ist die Bundesverkehrspolitik, die dafür sorgen muss, dass der Gender-Aspekt explizit und verpflichtend Eingang in die verkehrsrelevanten Gesetzestexte findet –genauso wie im Bereich der Berücksichtigung behinderter Menschen. Wünschenswert wäre in diesem Zusammenhang die Einrichtung eines Frauenfachbeirats bzw. Gender-Fachbeirats auf Landes- und Bundesebene im Verkehrswesen (Kapitel 7).

Welche Hemmnisse einer gleichberechtigten Einbeziehung der vorgenannten Personengruppen in die Planung trotz vielfacher Bekundungen zum Gender Planning immer noch gegenüberstehen, wird am Fallbeispiel der Region Stuttgart verdeutlicht. Am Ende wird sich zeigen, dass mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen durchaus ein Interesse an der Einbeziehung in die ÖPNV-Planungen haben, aber sie müssen auch dazu zugelassen und dabei unterstützt werden. Ob diese Kompetenzen Eingang in die Planung finden, hängt einerseits von den sehr unterschiedlichen Voraussetzungen der einzelnen Gruppen, aber noch viel mehr von verbindlichen politischen Vereinbarungen und anderen Einflüssen ab. Allein verbaler »good will« zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter und -behinderter Menschen und zum Gender Planning reicht nicht, es müssen auch Entscheidungen und Umsetzungen folgen (Kapitel 7). Vor diesem Hintergrund könnte die Europäische Union zu einer kurzfristigen Implementierung beitragen, wenn sie diesbezügliche Forschungsprojekte und Umsetzungen in ihre Förderprogramme aufnehmen würde.

---

## **Abstract**

This thesis assumes that planning – taking into account the different requirements of different groups of people, e.g. the handicapped, senior citizens, women with prams – is only useful if there is sufficient data for all persons whose mobility is impaired and all groups are able to participate equally in the planning process. Discussions about gender planning can therefore only be successful if they take those aspects into consideration that constitute a basis for all further analytical and empirical studies.

The present study is concerned specifically with providing answers to the questions of what possibilities exist to improve public transport facilities for persons whose mobility is impaired, and of the role gender planning can play in this context. First, the problems are outlined and the requirements of groups with restricted mobility with regard to public transport (Chapter 2.1) are described, and an analysis is provided of the deficits (Chapter 2.2) as portrayed in the specialist literature. Then the possibilities are examined regarding the contribution that gender planning could make to eliminate the stated deficits (Chapter 2.3). The next step is to formulate the thesis (Chapter 2.4) according to which, for a special characterisation of local requirements regarding public transport facilities on the part of groups with impaired mobility, in particular age, gender, lifestyle or role behaviour, occupation, income, number of children or grandchildren, any restrictions in mobility and external constraints seem to be decisive. Finally, recommendations for action are presented as to how the requirements of groups with impaired mobility with regard to public transport can in future be continually integrated in the planning, especially in the context of data collection and participation in the planning process.

A basic premise is that there are groups of people who are not included in the current local and regional data collection methods and standards, and consequently their requirements are not taken into consideration in accordance with the equality laws and the state public transport laws. In particular with regard to the demographic changes in the most important public transport user groups, a differentiated data collection should be a matter of fact, at least taking into consideration the criteria of age, gender and socio-demographic situation. Proof is provided of the special influence on the consideration of the requirements of groups with impaired mobility with regard to public transport in the context of the legal framework, the data collection standards on the part of the VDV (Association of German Public Transport Companies), the instrumental framework conditions for gender planning, the process-specific framework conditions and other factors concerning individual groups, organisations and persons.

The study intensively analyses the legal prerequisites for the fair consideration and inclusion of groups with impaired mobility in future local public transport plans and other public transport planning (Chapter 3.1.2). At the same time, the study is intended to clarify what possibilities the existing legislation offers for the consideration of gender aspects in public transport. A further element is to analyse the existing data collection procedures with regard to the consideration of gender groups (Section 3.1.3). Whereas the federal data collection methods (Mobility in Germany) in the mean time distinguish according to age, gender, lifestyle and reasons for mobility impairment, the local planners use data collection methods which distinguish between neither age or gender.

Using the example of the Stuttgart region (Section 4), on the basis of various conferences, meetings and interviews with persons involved and decision-makers and planners on all levels of local transport planning (Chapter 5), an analysis is made of the manner in which groups with impaired mobility are taken into consideration in the data collection and local transport planning, of their special requirements, and of how they themselves envisage fair participation. Strategies are devised and discussed which are aimed at providing the affected groups with possibilities for communication and for demanding differentiated public transport data collection methods.

The conclusion (Chapter 6) suggests as a minimum the supplementation of the previous data collection standards by comprehensive participation of groups with impaired mobility in local transport planning. As a recommendation for action for transport science, a new edition of the standard framework “Verkehrserhebungen” (public transport survey) of the VDV (Association of German Public Transport Companies) is required to consider gender issues. Federal transport policy should make sure that gender aspects become an explicit and obligatory part of laws relevant to public transport– as well as for handicapped persons. In this context, the establishment of an advisory council for women or gender issues in public transport on a state or federal level would be desirable.

The remaining constraints on the equal participation of the above-stated groups of people, despite many claims of gender planning, are made clear by using the example of the Stuttgart region. As a conclusion it will be shown that groups with impaired mobility and groups of handicapped people are still interested in participating in local public transport planning but they need to be supported and empowered to participate. Whether these competences can become part of planning depends on the very different situations of the various groups, and much more on binding political agreements and other effects. Verbal agreements concerning the consideration of the requirements of groups with impaired mobility and groups of handicapped people are not enough – decisions and implementation must follow. Against the background of inadequate laws in Germany concerning gender planning in public transport, the European Union (EU) could contribute to stronger implementation by integrating in its promotion programme the issue of gender planning projects in public transport.



# Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen mithilfe von Gender Planning am Beispiel der Region Stuttgart

## Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	IV
Abstract	VI
Abbildungsverzeichnis	X
Tabellenverzeichnis	XII
Abkürzungsverzeichnis	XIII
Verzeichnis der Anlagen im Anhang	XVI
Vorwort	XVIII
<b>1 Einführung</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Forschungsfragen und Zielsetzung</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Aufbau der Arbeit</b>	<b>5</b>
<b>2 Das öffentliche Personennahverkehrsangebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen</b>	<b>6</b>
<b>2.1 Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV</b>	<b>9</b>
2.1.1 Erklärungsansätze aus der Forschung	10
2.1.2 Anforderungen an das ÖPNV-Angebot und an Mobilität	16
2.1.3 Anforderungen an Beteiligung, Kommunikation und repräsentative Datenerhebung durch die regionale Nahverkehrsplanung	26
2.1.4 Relevanz und Potenziale dieser Personengruppen heute und in Zukunft	30
<b>2.2 Defizite im ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen</b>	<b>33</b>
2.2.1 Defizite im ÖPNV-Angebot aus der Perspektive mobilitätseingeschränkter Personengruppen	33
2.2.2 Äußere Einflussfaktoren auf Angebot, Datenerhebung und Partizipation am ÖPNV	41
2.2.3 Raum- und Versorgungskomponenten des ÖPNV-Angebots – Bewertungsansätze im Kontext sozioökonomischer Probleme	45
<b>2.3 Gender Planning als Instrument zur Verbesserung des regionalen ÖPNV-Angebots</b>	<b>47</b>
2.3.1 Einführung und Begriffabgrenzungen	47
2.3.2 Analyseverfahren, Planungsprozess und Akteure, Praxisbeispiele und Erwartungen	48
2.3.3 Differenzierte Datenerhebung im ÖPNV als Grundlage für Gender Planning	57
2.3.4 Analysemodell der Untersuchung	64
2.3.4.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	67
2.3.4.2 Rahmenbedingungen durch Normen und (bestehende) Standards	68
2.3.4.3 Instrumentelle Rahmenbedingungen des Gender Planning	69
2.3.4.4 Prozessbezogene Rahmenbedingungen und Beteiligung	70
2.3.4.5 Gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren	71
<b>2.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die empirische Untersuchung</b>	<b>74</b>
<b>3 Empirische Analyse</b>	<b>77</b>
<b>3.1 Erfassung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot unter den Aspekten von Gender Planning und regionalräumlicher Verteilung</b>	<b>79</b>
3.1.1 Operationalisierung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot	79

3.1.2	Gesetze und Instrumentarien zur differenzierten Datenerhebung und Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen an der Angebots- und Netzgestaltung	81
3.1.2.1	Gesetze zur Gleichstellung	81
3.1.2.2	Gesetze im ÖPNV-Bereich	84
3.1.2.3	Regelungen des Ausgleichs und der Förderung	97
3.1.3	Datenquellen zur Erfassung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen und genderdifferenzierter Daten	99
3.1.4	Mögliche Beteiligungsverfahren und Grundvoraussetzungen der Gruppen	113
<b>3.2</b>	<b>Analyse der Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitäts- eingeschränkter Personengruppen am ÖPNV-Angebot und an Gender Planning</b>	<b>126</b>
3.2.1	Diskursive Veranstaltungen	126
3.2.2	Experteninterviews und Interviews mit Gruppenvertretern	127
3.2.3	Schriftliche Befragungen	128
<b>4</b>	<b>Der Untersuchungsraum: der ÖPNV in der Region Stuttgart</b>	<b>129</b>
<b>4.1</b>	<b>Die Wahl der Region Stuttgart als Untersuchungsraum und Fallbeispiel</b>	<b>129</b>
<b>4.2</b>	<b>Strukturelle Rahmenbedingungen des Verkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen in der Region Stuttgart</b>	<b>129</b>
<b>4.3</b>	<b>ÖPNV-Strukturen und Tarif-Angebote für mobilitätseingeschränkte Personengruppen</b>	<b>123</b>
<b>4.4</b>	<b>Mobilitätseingeschränkte Personengruppen heute und in Zukunft</b>	<b>142</b>
<b>5</b>	<b>Analyse der Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseinge- schränkte Gruppen mithilfe von Gender Planning am Beispiel der Region Stuttgart</b>	<b>151</b>
<b>5.1</b>	<b>ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen, bestehende Defizite, Vertretung der Gruppen und räumliche Verteilung</b>	<b>151</b>
5.1.1	Das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen in der Region Stuttgart	151
5.1.2	Die Vertretung mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Personengruppen in der Region Stuttgart nach Institutionen und räumlicher Verteilung	159
5.1.3	Mobilitätseingeschränkte Personengruppen und ihr Bezug zur regionalen Nahverkehrsplanung	163
<b>5.2</b>	<b>Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengrup- pen an den ÖPNV im Zeitraum von 1996 – 2006</b>	<b>165</b>
<b>5.3</b>	<b>Qualitative Aussagen zu den Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Gruppen an den ÖPNV unter dem Aspekt des Gender Planning</b>	<b>171</b>
5.3.1	Anforderungen an das ÖPNV-Angebot und Defizite	174
5.3.2	Recht und Förderung	182
5.3.3	Differenzierte Datenerhebung und Beteiligung in der Region Stuttgart	185
5.3.4	Gender Planning als Analyseinstrument	190
5.3.5	Prozessbezogene Faktoren am Beispiel der Nahverkehrspläne	193
5.3.5.1	<i>Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung von Anforderungen</i>	193
5.3.5.2	<i>Einflussfaktoren auf die Einbeziehung von Gruppen und Daten in den Nahverkehrsplan</i>	194
5.3.5.3	<i>Einflussfaktoren auf die räumliche Verteilung von Maßnahmen</i>	197
5.3.6	Gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren	199
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse</b>	<b>205</b>
<b>7</b>	<b>Handlungsempfehlungen für die Planung und Vorschläge für die weitere Forschung</b>	<b>212</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>214</b>
	<b>Anhang</b>	<b>A-1</b>

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Abb. 1: Aufbau der Arbeit	4
Abb. 2: Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV – Themenbereiche	9
Abb. 3: Trends in Gesellschaft und Wirtschaft	10
Abb. 4: Analyse der Verkehrsentstehung in der klassischen Verkehrsplanung	12
Abb. 5: Handlungssituationen nach Butzin	14
Abb. 6: Anforderungen an den ÖPNV bei der Entstehung von Verkehrsverhalten	15
Abb. 7: Anforderungen von Senioren an den ÖPNV	17
Abb. 8: Kriterien der Verkehrsmittelwahl älterer Frauen und Männer im Vergleich	17
Abb. 9: Mobilität für alle	21
Abb. 10: Jugendliche im Bus	22
Abb. 11: Gleiche Mobilitätschancen für alle!	23
Abb. 12: Wegebeziehungen von Personen mit und ohne Versorgungsarbeit	24
Abb. 13: Frauentypen und deren Anforderungen an die Planung	24
Abb. 14: Fehlende Rampe	25
Abb. 15: Grafik zu Entschließung Nr. 4 der Themengruppe 1	27
Abb. 16: Anteile von Menschen mit funktionalen Einschränkungen an Altersklassen in Deutschland	30
Abb. 17: Die demografische Zeitenwende in Baden-Württemberg	31
Abb. 18: Qualitätskreis im ÖPNV	34
Abb. 19: Gender-Relevanz-Prüfung mit Gender Impact Assessment	49
Abb. 20: The ‘desk top’ Toolkit	50
Abb. 21: Prozess der Verkehrsplanung nach FGSV 2001	51
Abb. 22: Fragen einer Gender-Budgeting-Analyse für den ÖPNV	54
Abb. 23: Grundschemata der erklärenden Soziologie	65
Abb. 24: Prozessablauf einer Gender-Planning-Analyse – Schwerpunkte der Untersuchung	65
Abb. 25: Vermutetes Defizit – fehlende Abstimmung von Anforderungen und Basisdaten im Planungsprozess	76
Abb. 26: Methodische Vorgehensweise	78
Abb. 27: Differenzierung der Anforderungen an das ÖPNV-Angebot	79
Abb. 28: Gender Mainstreaming in allen Politik- und Handlungsfeldern	84
Abb. 29: Sitzplätze für behinderte u. andere sitzplatzbedürftige Personen	87
Abb. 30: Gesetzesänderungen infolge des Behindertengleichstellungsgesetzes	92
Abb. 31: Inhalte der Studie »Mobilität in Deutschland«	106
Abb. 32: Bevölkerungsgruppen – Anteil Männer/Frauen und Dauer der Verkehrsbeteiligung nach Hauptverkehrsmittel 2002	109
Abb. 33: Westdeutsche Bevölkerung nach Lebenszyklusgruppen 1982 u. 2002	110
Abb. 34: frühzeitige und konzeptionelle Beteiligung der Gender-Gruppen	113
Abb. 35: Verkehrsforum: Informationsflüsse und Arbeitsweise	116
Abb. 36: Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in Landesgesetzen	118
Abb. 37: Anforderungen an Beteiligungsverfahren für Frauen	124
Abb. 38: Die Region Stuttgart – im Herzen Europas und Einwohnerverteilung	131
Abb. 39: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler in der Region Stuttgart am 30.06.95	134
Abb. 40: modal split in den Szenarien des Regionalverkehrsplans der Region Stuttgart	135
Abb. 41: Aufgabenträger des ÖPNV in der Region (heute)	136
Abb. 42: Die S-Bahn in der Region	139
Abb. 43: Künftige Entwicklung der Bevölkerung in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2050	142
Abb. 44: Heutige und künftige Altergliederung in der Region Stuttgart in Abhängigkeit von der Geburtenrate	143
Abb. 45: Alter der Bevölkerung in den Gemeinden am 01.01.2005	144

---

Abb. 46:	Schwerbehinderte Menschen in Baden-Württemberg nach Altersgruppen und Geschlecht	147
Abb. 47:	Schwerbehinderte Menschen. Stadt- und Landkreise Baden-Württemberg	147
Abb. 48:	Veränderung der wichtigsten Nutzergruppen im ÖPNV in Baden-Württemberg durch die demografische Entwicklung	148
Abb. 49:	Bevölkerung 1990 – 2000 sowie Entwicklung bis 2050	150
Abb. 50:	Tägliche Weglängen der Bevölkerung Baden-Württembergs 2002 nach Verkehrsmitteln und Altersklassen	150
Abb. 51:	ÖPNV-Erschließung in der Region Stuttgart	152
Abb. 52:	Durchschnittliche Fahrtzeiten im ÖPNV zu Zielen in der Region Stuttgart	154
Abb. 53:	Höhen-/Spaltproblematik bei der S-Bahn	155
Abb. 54:	Verteilung der Vertretungen mobilitätseingeschränkter u. -behinderter Personengruppen in der Region Stuttgart nach Landkreisen und Gruppenhierarchie	162
Abb. 55:	Organisationsüberblick der Seniorenräte	164
Abb. 56:	Stellung des Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte Baden-Württemberg	165
Abb. 57:	Arbeitsstruktur des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V.	166
Abb. 58:	Unterrepräsentierte Personenkreise, Workshop »Kommunen«	175
Abb. 59:	Unterrepräsentierte Personenkreise – Befragung »ÖPNV-Planung für alle!«	175
Abb. 60:	Besondere Ansprüche mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Gruppen	180
Abb. 61:	Einflüsse auf Anforderungen an das ÖPNV-Angebot in der Region Stuttgart werden nicht erhoben – das ÖPNV-Angebot wird aus dem Verkehrsverhalten rekonstruiert	206
Abb. 62:	Fehlende Abstimmung von Anforderungen und Basisdaten im Planungsprozess	209

<b>Tabellenverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
Tab. 1:	Bedeutung von Entscheidungskriterien der Verkehrsmittelwahl für Ältere	18
Tab. 2:	Personenkreise mit Nutzungsschwierigkeiten	20
Tab. 3:	Differenzierte Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an den ÖPNV	22
Tab. 4:	Angewandte Kommunikations- und Beteiligungsformen bei Verkehrsplanungen	28
Tab. 5:	Bausteine für ein Kundenmarketing im ÖPNV	45
Tab. 6:	Akteursgruppen in der Verkehrsplanung	53
Tab. 7:	Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung des Gender Planning	67
Tab. 8:	Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung des Gender Planning – Annahmen zum Einfluss	75
Tab. 9:	Der Rechtsrahmen für den Nahverkehrsplan	91
Tab. 10:	Inhalt soziodemographischer Teil des Haushaltsbogens	101
Tab. 11:	Erhebungssysteme im Vergleich	102
Tab. 12:	Beschreibung der Haushaltstypen beim Mobilitätspanel	104
Tab. 13:	Ebenen der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen	118
Tab. 14:	Akzeptanz seniorenfreundlicher Maßnahmen	122
Tab. 15:	Verwaltungsgliederung und Gemeindegrößenverteilung in der Region Stuttgart	132
Tab. 16:	Nahverkehrsmittel im Verbundgebiet	138
Tab. 17:	Verkehrsverbände im Vergleich	138
Tab. 18:	Nutzergruppen im Bereich des VVS	145
Tab. 19:	Schwerbehinderte Menschen mit gültigem Ausweis in den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs und dem VVS-Geltungsbereich am 31.12.2001 nach Geschlecht	146
Tab. 20:	Schwerbehinderte Menschen mit gültigem Ausweis in Baden-Württemberg 1993 – 2001 nach Altersgruppen	148
Tab. 21:	Bevölkerung der Region Stuttgart am 31.12.2002 nach Altersjahren, Nationalität und Geschlecht und ÖPNV-Nutzergruppen	149
Tab. 22:	Barrierefreiheit im Verbund-Schienennetz des VVS unter dem Aspekt von Einschränkungen	157
Tab. 23:	Mögliche Vertretung mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Menschen durch Verbände in der Nahverkehrsplanung in der Region Stuttgart	160
Tab. 24:	Zuständigkeit für Frauenbelange in Nahverkehrsplänen	161
Tab. 25:	Situation und Organisation der Umwelt- und Verkehrsverbände	163
Tab. 26:	Jugendgemeinderäte in der Region Stuttgart und ihr Engagement für den ÖPNV	165
Tab. 27:	Stationen auf dem Weg zum Gender Planning im ÖPNV der Region Stuttgart	171
Tab. 28:	Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung des Gender Planning – abschließende Bewertung 1	207
Tab. 29:	Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung des Gender Planning – abschließende Bewertung 2	210

---

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
ABS/ZsL e.V.	Aktives Behinderten Stuttgart/Zentrum selbstbestimmt Leben e. V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
AstA	Allgemeiner Studierendenausschuss
Aufl.	Auflage
BAG-SPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V.
Bay	Bayern
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
Bd.	Band
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMA	Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung
BMGS	Bundesministerium für Gesundheit und soziale Sicherung
BMJ	Bundesministerium für Justiz
BMRBS	Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau
BMV	Bundesverkehrsministerium
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen
BMVEL	Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft
bspw.	beispielsweise
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz e. V.
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
BW	Baden-Württemberg
BWÖPNVG	ÖPNV-Gesetz für Baden-Württemberg
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
DB	Deutsche Bahn (seit 01.01.1994), davor Deutsche Bundesbahn
DBR	Deutscher Behindertenrat
DEG	Deutsche Eisenbahngesellschaft
ders.	derselbe
DGfG	Deutsche Gesellschaft für Geographie
DING	Donau-Iller-Nahverkehrsverbund
DGleig	Gleichstellungsdurchsetzungsgesetz
DIPB	Dachverband integriertes Planen und Bauen
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DVWG	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V.
e. V.	eingetragener Verein
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EDF	European Disability Forum
EFA	elektronische Fahrplanauskunft
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
FAW	Forschungsinstitut für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung
f. und ff.	folgende

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FOPA	Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen
FRS	FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V.
GBI	Gesetzblatt
gem.	gemäß
GG	Grundgesetz
GK	Gender-Kompetenz
GM	Gender Mainstreaming
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GP	Gender Planning
GUVU	Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e. V.(GUVU)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan
HBF	Institut für Hochbauforschung (HBF)
Hrsg.	Herausgeber
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
i. d. F.	in der Fassung
IfV	Institut für Verkehrswesen
ILS	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW
INFAS	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
ISB	Institut für Stadtbauwesen u. Stadtverkehr, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (RWTH) Aachen
ISOE	Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH
IV	Individualverkehr
KBV	Körperbehindertenverein e. V.
Kfz	Kraftfahrzeug
KiJuPa	Kinder- und Jugendparlament
km	Kilometer
KONTIV	kontinuierliche Verkehrsbefragung
LA 21	Lokale Agenda 21
LAG	Landesarbeitsgemeinschaft der kommunalen Frauenbeauftragten in Baden-Württemberg
LEP	Landesentwicklungsplan
LPIG	Landesplanungsgesetz
LRA	Landratsamt
MiD 2002	»Mobilität in Deutschland 2002«
Lü	Lademaßüberschreitung
min	Minute
Mio.	Millionen
MIV	motorisierter Individualverkehr
MOA	Mobil ohne Auto
MOP	Deutsches Mobilitätspanel
Mrd.	Milliarden
MUVM BW	Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg
MVV	Münchener Verkehrsverbund
NABU	Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.
NDP	National Department of Gender Equality, Irland
NMIV	nichtmotorisierter Individualverkehr
Nr.	Nummer

---

NRW	Nordrhein-Westfalen
NV	Nahverkehr
NVG	Nahverkehrsgesetz
o. J.	ohne Jahreszahlangebe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PbefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
PRO BAHN	Fahrgastverband Pro Bahn e. V.
RaRi GVP	Rahmenrichtlinien für die Generalverkehrsplanung
rd.	rund
RegionalisierungsG	Regionalisierungsgesetz
RegionG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg
RVP	Regionalverkehrsplan
S.	Seite
SchwG	(Bundes-)Schwerbehindertengesetz i. d. F. vom 26.08.1986
SGB IX	Sozialgesetzbuch, neuntes Buch
sog.	sogenannt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRL	Vereinigung f. Stadt-, Regional- und Landesplanung – SRL e. V.
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
Tab.	Tabelle
u. a.	unter anderem
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UITP	International Association of Public Transport
v.	vom
Vbl	Verwaltungsblätter
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
VDK	Sozialverband VdK Deutschland e. V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
vgl.	vergleiche
VGS	Verkehrsgemeinschaft Stauferkreis
VO	Verordnung
VRS	Verband Region Stuttgart
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
WBO	Verband baden-württembergischer Omnibusunternehmer
WEG	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft
WRS	Wirtschaftsförderungsgesellschaft Region Stuttgart
WZB	Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil



<b>Verzeichnis der Anlagen im Anhang</b>	<b>Seite(n) im Anhang</b>
Anforderungen von Frauen an den ÖPNV	A-1
Anforderungen von Frauen an Haltestellen	A-2
Checklisten für Nahverkehrspläne	A-2
Praxisbeispiele Gender Planning im ÖPNV-Nahverkehrsplan und Gender-Aspekte am Beispiel der Nahverkehrspläne des Zweckverbandes Großraum Braunschweig	A-3
Gender Mainstreaming in der kommunalen Praxis am Beispiel der Verkehrspolitik	A-4-5
Frauen gestalten den ÖPNV/Nordrhein-Westfalen	A-6
Differenzierung des Wegezwecks nach Kategorien	A-7
Kriterien an Partizipation	A-8
Beispiele für Analytische Instrumente im Nahverkehrskontext	A-9
Erhebungsmethoden im öffentlichen Personenverkehr und ihre Relevanz für genderbezogene Daten	A-10-11
Formelle Beteiligungsverfahren unter dem Aspekt der Beteiligung von Gender-Gruppen in der Nahverkehrsplanung	A-12
Informelle Beteiligungsverfahren unter dem Aspekt der Beteiligung von Gender-Gruppen in der Nahverkehrsplanung	A-13-14
Anforderungen an eine funktionierende und akzeptierte Beteiligung – zehn Prüfsteine	A-15-17
Zentrale Orte und Entwicklungsachsen in der Region Stuttgart	A-18
Verkehrerschließung in der Region Stuttgart	A-19
Sozialversicherungspflichtig versicherte Pendler in der Region Stuttgart am 30. Juni 1995	A-20
Barrierefreie Haltestellen in der Region Stuttgart	A-21
Verbund-Schienennetz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	A-22
Verbund-Schienennetz	A-23
Nachtbuslinien in der Region Stuttgart	A-24
Netzfahrplan Verkehrsgemeinschaft Stauferkreis	A-25
Der Zusammenhang zwischen räumlichen Strukturen und Bahnanbindung in der Region Stuttgart	A-26
Erreichbarkeit in der Region Stuttgart	A-27
ÖPNV-Planung für alle!, Einladungsflyer des Workshops	A-28-29
Protokoll der Veranstaltung: Begrüßung	A-30-33
Gender Mainstreaming: Eine Strategie mit dem Ziel der Chancengleichheit von Frauen und Männern	A-34-35
Öffentlicher Personennahverkehr: Gestaltung und rechtliche Grundlagen	A-36-40
Beispiele erfolgreicher Einbindung von Gender-Belangen in Planungsprozesse: Die Nahverkehrsplanung in der Region Hannover	A-41-46
Das Instrument Nahverkehrsplan	A-47-50
Eingangsstatement zur Einführung in die Workshops	A-51-54
Ergebnisprotokoll zum Workshop »Region«	A-55-56
Ergebnisprotokoll zum Workshop »Kreise«	A-57-58
Ergebnisprotokoll zum Workshop »Kommunen«	A-59-60
Runder Tisch: Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität	A-61-66
Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen – Interviewleitfäden	A-67-69
Gender und ÖPNV? Ein Fragebogen zur Bilanz von fünf Jahren Engagement des Frauenratschlags Region Stuttgart e. V. für Gender Planning im ÖPNV im Geltungsbereich des VVS	A-70-73
ÖPNV für alle?	A-74-75
ÖPNV-Planung für alle? Anforderungen benachteiligter Gruppen an den ÖPNV und deren Berücksichtigung durch die Nahverkehrsplanung am Beispiel der Region Stuttgart	A-76-78
Fahrgastbeirat – ihre Meinung zählt! Befragung innerhalb des Frauenratschlags Region Stuttgart e. V.	A-79-80
Anfrage: Barrierefreiheit im Busverkehr des VVS	A-81
Anfrage: langfristige Erhebungskonzept des VVS	A-82
Anfrage: Fortschreibung Nahverkehrspläne beim VVS	A-83

---

Berücksichtigung mobilitätsbehinderter Fahrgäste, Protokoll Sitzung des Fahrgastbeirats am 25.10.2005	A-84
Protokoll der Sitzung des FrauenRatschlags vom 10.10.2005 zur Bilanz	A-85
Anfrage an den VDV zu Gender im ÖPNV	A-86
Antwort des VDV zu Erhebungen im ÖPNV	A-87-88
Protokoll der Sitzung des Fahrgastbeirats am 14.04.2005: 5. Fortschreibung der Nahverkehrspläne in der Region	A-89-90
Antrag des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V. an den Fahrgastbeirat des VVS	A-91
Brief vom VRS zu Gender Mainstreaming und Verkehrserhebungen des VVS	A-92
Anfrage an das BMVBW zu Gender im ÖPNV	A-93
Antwort des BMVBW zu Gender im ÖPNV	A-14
Antwort vom VVS auf die Anfrage des FrauenRatschlags vom August 2004	A-95-96
Anfrage des FrauenRatschlags an den VVS zu differenzierten Daten und Beteiligung	A-97-98
Protokoll der Sitzung des Fahrgastbeirats am 28.4.2004: 1. Beteiligung des Fahrgastbeirats bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen (Ausschnitt)	A-99-100
Ergebnis eines ausführlichen Gesprächs beim VVS zu differenzierten Erhebungen	A-101-102
Antwort des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) auf einige Themen, die bei der Umfrage 2000 im FrauenRatschlag angesprochen wurden (2001)	A-103-105
Verbesserungsvorschläge an den Fahrgastbeirat durch den FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. – aus der vorangegangenen Befragung zusammengestellt	A-106
Formular für die Stomerhebung des VVS	A-107
Leitfaden zur Bewertung geschlechtsspezifischer Auswirkungen (KOM 1998)	A-108-114
Glossar Gleichstellung	A-115-116
Lebenslauf	A-117

---

## Vorwort

»Der öffentliche Verkehrssektor muss sich als kundenorientierter und flexibler Dienstleister, der allgemeine Politikziele unterstützt, dabei aber auch die Bedürfnisse der einzelnen Bürger befriedigt, neu erfinden.«(UITP 2005:53).

Das Angebot und die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden in der Öffentlichkeit sowie in Wissenschaft und Politik immer wieder kontrovers diskutiert: Während die einen meinen, Subventionen müssten abgebaut werden, plädieren Umwelt- und Verkehrsverbände für einen stärkeren Ausbau des ÖPNV. Gleichwohl stehen dem öffentlichen Personennahverkehr – wie allen Bereichen unserer Gesellschaft – einschneidende Veränderungen, bedingt durch sich abzeichnende demografische, organisatorische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen, bevor. Hier sind Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in gleicher Weise gefordert, sich rechtzeitig auf die neuen Herausforderungen einzustellen.

Vor diesem Hintergrund geht es um die Möglichkeiten zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen. Für diese Gruppen, die nicht immer klar abzugrenzen sind, ist in den vergangenen Jahren viel getan worden, jedoch haben sich diese Angebotsverbesserungen überwiegend auf den Bereich der Barrierefreiheit beschränkt, der regional unterschiedlich weit fortgeschritten ist und für den in der Region Stuttgart weitere Verbesserungen absehbar sind. Wenn jedoch zu erwarten ist, dass sich die wichtigsten bestehenden Nutzergruppen des ÖPNV verringern werden, reicht es nicht mehr, sich nur um die Anforderungen vorhandener Kundinnen und Kunden zu kümmern. Die stärkere Einbeziehung von Kundengruppen, die bislang von Wissenschaft und Planung zu wenig in ihren Anforderungen berücksichtigt wurden, ist deshalb auch Ziel der Arbeit. Als ein Instrument dazu wird Gender Planning herangezogen.

Am Beispiel der Region Stuttgart sollen Einflussfaktoren sowohl auf die Anforderungen mobilitätseingeschränkter und –behinderter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot als auch deren Erfassung unter den Aspekten von Gender Planning und regionalräumlicher Verteilung untersucht werden. Dabei sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen durch eine detailliertere Datenerfassung und intensivere Beteiligung dieser Gruppen am Planungsprozess erreicht werden kann.

Beim 1. ÖPNV-Innovationskongress 2003, den der ehemalige Verkehrsminister Stefan Mappus 2005 als ein Fachforum für die Branche bezeichnete, wurde »Gender Mainstreaming im ÖPNV« zukünftig eine wichtige Rolle bescheinigt. Allerdings sei der Branche noch unklar, wie diese sogenannten »soft facts« in den Nahverkehrsplänen ihren Niederschlag finden könnten und wie ihre Überprüfung im Rahmen von »quality management« stattfinden könne (UVM BADEN-WÜRTTEMBERG 2003:2). Die Arbeit wird zeigen, dass die Praxis davon bislang weit entfernt ist, Hemmnisse und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen.

Die Veröffentlichung entstand im Rahmen der ehrenamtlichen Beteiligung des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V. an verschiedenen Fachgruppen und Veranstaltungen zum ÖPNV. Sie wurde in Teilen durch ein Forschungsstipendium der Universität Stuttgart unterstützt, wofür ihr an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt sei.

Einen wesentlichen Beitrag zur Entstehung dieser Arbeit leistete das Netzwerk des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V., durch das ich mich erstmals intensiver mit der Thematik Frauen und Verkehrsplanung sowie den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen beschäftigte und in deren Folge eine Stellungnahme zum Regionalverkehrsplan des Verband Region Stuttgart angefertigt und ich Vertreterin des FrauenRatschlags im Fahrgastbeirat des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart wurde. In diesem Kontext entstanden der im Jahr 2000 bewilligte Projektantrag und das Forschungskonzept für die Studie »Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg« (HERRMANN/SCHNEIDER-RAPP/TROMMER 1999, MARTENS 2001).

Maßgebliches Ziel der Arbeit ist ein Beitrag zur Attraktivierung des ÖPNV-Angebots, der zur Entlastung unserer Umwelt und zum Erhalt der Versorgung und Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs unverzichtbar ist, unter Verwendung zeitgemäßer Erhebungskriterien, die auch auf andere Verkehrsverbände übertragbar sein sollen.

Die vorliegende Arbeit wurde am 21.02.07 bei der Fakultät für Geo- und Biowissenschaften der Universität Stuttgart als Dissertation eingereicht und angenommen. Zum Entstehen hat eine große Anzahl von Personen beigetragen, die hier nicht alle erwähnt werden können. Ihnen sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt.

Ganz besonders herzlich möchte ich mich bei Herrn Prof. Dr. Roland Hahn für die Betreuung als Erstgutachter bedanken, der meine Arbeit noch kurz vor seiner offiziellen Verabschiedung annahm und mir inhaltliche Freiräume ließ, aber mit Rat und Tat zur Seite stand, wenn es nötig war. Für weitere Anregungen, die meine Arbeit sehr aufgewertet haben, bin ich Herrn Prof. Dr. Wolf Gaebe zu Dank verpflichtet.

Dem Verband Region Stuttgart und Herrn Dr. Vallée danke ich für die Durchführung und Unterstützung der von mir initiierten und vorbereiteten Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«. Dabei ist besonders die gute Zusammenarbeit mit der Abteilung von Herrn Dr. Vallée sowie der Gleichstellungsbeauftragten, Frau Geiser und ihrer Vertretung im Erziehungsurlaub, Frau Habermann, zu nennen.

Daneben gilt mein Dank den Vertreterinnen und Vertretern von Vereinen, die mobilitätseingeschränkte Personengruppen in der Region Stuttgart vertreten, allen voran die Fachfrauen vom FrauenRatschlag, außerdem Frau Pagel vom Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte, Herrn Schüle vom Stadt seniorenrat und Herrn Gschwind vom Körperbehindertenverein, die mir viele wertvolle Hinweise und Unterstützung gaben, und darüber hinaus den anderen Mitgliedern des Fahrgastbeirats beim VVS. Ich danke allen Personen, die sich für Befragungen und Interviews zur Verfügung gestellt haben. Herrn Knöller vom Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) danke ich für die ausführlichen Hintergrundinformationen zu den Nahverkehrsplänen und Erhebungsverfahren.

Das Korrekturlesen hat mit Isolde Bacher eine Fachfrau vom FrauenRatschlag übernommen, die gleichstellungspolitisch engagiert und als freie Lektorin (text\_dienst) tätig ist.

Meinen Kindern Carla, Lene und Jan und meinem Mann Stefan danke ich für das entgegengebrachte Verständnis, dass ich den »Erziehungsurlaub« für meine persönliche Entwicklung genutzt habe, und meinem Mann zusätzlich für die Bereitstellung der Technik in unserem Büro. Nicht zuletzt verdanke ich das Gelingen dem guten Betreuungsangebot der Tageseinrichtung Holdermannstraße in Stuttgart-Möhringen, das mir einen verlässlichen Rahmen geboten hat, ohne den ich die vorliegende Arbeit und meine berufliche Tätigkeit nicht hätte bewältigen können.

Stuttgart, den 21.02.2007

Monika Herrmann-Lobreyer

---

# 1 Einführung

## 1.1 Forschungsfragen und Zielsetzung

Das Verkehrsangebot ist für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) der entscheidende Faktor, um mit dem Individualverkehr (IV) konkurrieren zu können. Dabei ist es in hohem Maße von finanziellen, rechtlichen und strukturellen Rahmenbedingungen abhängig, die sich allesamt im Umbruch befinden (LEHMBROCK 2006) und neben nationalen auch europäischen Vorgaben unterliegen. Nicht zuletzt soll es auch einen Beitrag zur Mobilitätssicherung im Sinne der Daseinsvorsorge (SCHEELE u. STERZEL 2000:45) und zum Umweltschutz leisten. Vor dem Hintergrund dieser komplexen Problemzusammenhänge bezeichnet ABERLE (2003:1) den ÖPNV zu Recht als »eine gesellschaftliche, ökonomische und technische Herausforderung«.

Die Reformen der vergangenen 10 bis 15 Jahre haben zahlreiche finanzielle, organisatorische und strukturelle Änderungen nach sich gezogen, die auf das Verkehrsangebot Einfluss haben und deren Ziel es war, den ÖPNV wirtschaftlicher, wettbewerbsfähiger und die Ausgaben transparenter zu machen. Die Bahnstrukturreform ermöglichte den Rechtsrahmen für eine eigenverantwortlichere Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV-Angebots der Bundesländer durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), das Regionalisierungsgesetz (RegG) sowie eigene Landesnahverkehrsgesetze (ÖPNV-Gesetze) (KNIEPS 2000, SCHEELE u. STERZEL 2000, HERRMANN et al. 1997 a). Das ÖPNV-Angebot und seine Finanzierung auf Stadt- oder Landkreisebene werden gemäß PBefG in den Nahverkehrsplänen dargestellt.

Aufgrund der Bedeutung des ÖPNV für Gesellschaft, Umwelt, Verkehr und Wirtschaft ist es jedoch nicht möglich, den ÖPNV allein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu sehen (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAUEN UND WOHNEN/BMVBW 2002 a:5). Beim ÖPNV-Angebot besteht daher ein Interessenskonflikt aus staatlich gewünschtem Angebot und der autonomen Entscheidung von Verkehrsunternehmen. Dies gilt insbesondere bei der Berücksichtigung der Anforderungen behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen, deren Anteil an der Gesamtbevölkerung bereits heute je nach Definition auf 20 bis 30 Prozent geschätzt wird und der zukünftig aufgrund der demografischen Entwicklung noch steigen wird (ARNDT 2005, PFAFF 2004). Es wird vermutet, Mobilitätseingeschränkte könnten künftig den »Löwenanteil unter den ÖPNV-Nutzern« ausmachen (PAGEL 2006).

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel und die bereits erfolgten Kürzungen der Ausgleichszahlungen im Bereich der Schülerbeförderung und für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten (KOCH/STEINBRÜCK 2004:6) stellen »die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr«(BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ/ BMJ 2002 a) als einer Aufgabe der Daseinsvorsorge infrage. Hierin sehen Länder, Aufgabenträger und Gemeinden, aber auch Verkehrs- und Umweltverbände (VERKEHRSClub DEUTSCHLAND/VCD 2006), eine Gefährdung des vielerorts gerade erst verbesserten ÖPNV-Angebots (VERBAND DEUTSCHER VERKEHRsunTERNEHMEN/VDV 19.09.2005). Weitere Kürzungen könnten besonders mobilitätseingeschränkte Personengruppen treffen, die über weniger Wahlfreiheit im Mobilitätsbereich verfügen, und deren Basisversorgung infrage stellen (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PUBLIC TRANSPORT/UITP 2005:17).

Aus geografischer Sicht erscheint es insbesondere notwendig, darüber nachzudenken, wie sich die veränderten Rahmenbedingungen auf das Verkehrs- und Versorgungsangebot in unterschiedlich strukturierten Räumen auswirken werden. Während heute in städtischen Ballungsgebieten die Verkehrsangebote für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste häufig günstiger sind (STUTTGARTER STRASSENBAHNEN AG/SSB 2003), ist im ländlichen Raum ein weitreichender Mobilitätsverlust zu befürchten, wie wir ihn heute bereits in überalterten Gemeinden Ostdeutschlands mit hohem Wanderungsverlust junger Menschen finden (DEUTSCHE VERNETZUNGSSTELLE LEADER+/DVS 2006), der auch vor den Randgebieten von Ballungsräumen nicht haltmachen wird. Welche Personengruppen bleiben dem ÖPNV im ländlichen Raum, wenn die Schülerzahlen drastisch abnehmen (ABERLE 2003)? Kann die Daseinsvorsorge dort aufrecht erhalten werden, wo die Bedingungen für den Individualverkehr eindeutig besser sind? Wird sich diese Disparität verschärfen?

In den letzten Jahren ist das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen in manchen Bereichen durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG/BMJ 2002 a) spürbar verbessert worden. Im Bereich der Planung bewirkte das BGG Vorschriften zur Barrierefreiheit und ein Partizipationsgebot für Behinderte bei Neuplanungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Trotzdem finden Detailplanungen vielfach noch ohne Einbeziehung der örtlichen Behindertenverbände statt, weil Partizipation per Gesetz nur bei Neuplanungen vorgeschrieben ist.

Das Thema »Barrierefreiheit« wurde 2003 durch das Europäische Jahr der Menschen mit Behinderung besonders ins Blickfeld gerückt (BMVBW 2003 a, SSB 2003, STUVA 2003). Dabei darf nicht übersehen werden, dass die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sich nicht nur auf Barrierefreiheit beschränken, sondern die ganze Angebotspalette von Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, Liniennetz, Fahrtenhäufigkeit, Vertaktung, Kooperation zwischen Verkehrsverbänden, Kundenservice und Tarif betreffen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen/FGSV 2004, FGSV 1997). Für andere ebenfalls mobilitätseingeschränkte Gruppen fehlt ein explizites Partizipationsgebot (MARTENS 2002), obwohl die meisten ÖPNV-Gesetze deren besondere Berücksichtigung thematisieren (vgl. FGSV 2004:7, MUVW BW 1997). In der Wissenschaft und in der Planung ist Partizipation nicht unumstritten. Es scheinen jedoch die Vorteile zu überwiegen (VALLÉE 2003), die einen beschleunigten Planungsprozess und geringere Kosten aufgrund der Vermeidung von Einsprüchen und Planungsfehlern erwarten lassen.

Der soziodemografische Wandel und die gesamtwirtschaftliche Situation stellen strukturelle Veränderungen dar, die zu einer nur teilweise berechenbaren Veränderung des Kundenstamms des ÖPNVs führen werden (ABERLE 2003, ARNDT 2005, PFAFF 2004, MEISTER-SCHEUFELN 2004/2002, BERNDT u. BLÜMEL 2003:26). Als Konsequenz ergeben sich neue Anforderungen an die Datenerhebung als Basis für die Nahverkehrspläne und weitere Planungen im ÖPNV.

Tatsächlich werden für die Bestandsaufnahmen nach wie vor Methoden verwendet, die weder nach Alter, Geschlecht, Nationalität oder weiteren soziodemografischen Faktoren differenzieren (vgl. VDV 1992, KLEMM 1996), obwohl diesen – nicht nur unter dem Aspekt des Gender Planning – von verschiedensten Stellen hohe Bedeutung bescheinigt wird (FGSV 2004, FGSV 1997, KOM 1998 c). Die Erkenntnis positiver Auswirkungen auf die Gestaltung des ÖPNV-Angebots und die Erweiterung des Kundenstamms scheint zu fehlen. Die Abstimmung zwischen Angebot und Nachfrage durch die Verantwortlichen der ÖPNV-Planung erfolgt immer noch weitgehend ohne Einbeziehung der Nachfrager (vgl. UITP 2005:53, BERNDT u. BLÜMEL 2003:13) – und ohne Einbeziehung der Nichtkunden.

In letzter Zeit gibt es jedoch Anzeichen in Form von Forschungsprojekten und Fachseminaren, die darauf hindeuten, dass die Bedeutung der Beteiligung bei der Planung von Mobilitätsangeboten im ÖPNV stärker wahrgenommen wird (DVS 2006). Dazu trägt eine Sichtweise bei, die Partizipation nicht nur als eine neue Form der Kundenbindung versteht, sondern in ihr einen Beitrag sieht, neue kreative Lösungen zu finden.

Für die Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen scheinen zwei Grundvoraussetzungen notwendig: aussagekräftige differenzierte soziodemografische Daten und eine Bestandsaufnahme der tatsächlichen Anforderungen dieser Gruppen im Sinne einer Ermittlung der »latenten Nachfrage« (ARNDT 2005: 10). Das Datenproblem versucht erstmals die Studie »Mobilität in Deutschland«/MiD 2002 (INFAS u. DIW 2003) ansatzweise zu lösen. Es fehlen aber konkrete Zahlen zur Anzahl mobilitätseingeschränkter Personen vor Ort, deren räumlicher Verteilung und vor allem deren Anforderungen an den ÖPNV. Weiterhin scheint es so zu sein, dass mobilitätseingeschränkte Personengruppen am Planungsprozess nur unzureichend partizipieren und deren Anforderungen häufig pauschal angenommen werden. Hier sind zwei Kernelemente des Gender Mainstreaming bzw. dessen Umsetzung, des Gender Planning, betroffen (KOM 1998 c, vgl. Kap. 2).

So entstand die Vorstellung, mithilfe von Gender Planning die Kernelemente für eine Angebotsverbesserung für mobilitätseingeschränkte Gruppen – differenzierte Datenerhebung und Nutzerbeteiligung – in Bezug auf ihre Anwendung und Implementierung zu untersuchen. Gender Planning wird hier im Sinne von MARTENS (2002, 2001) und WOTHA (2000:2) nicht allein unter dem Aspekt einer stärkeren Berücksichtigung der Belange von Frauen, sondern unter dem Aspekt einer stärkeren Berücksichtigung aller Personen, die als Nachfrager des ÖPNV in ihren Anforderungen an den ÖPNV nicht gezielt und umfassend erfasst werden, betrachtet (vgl. VRS 2002 d).

In diesem Zusammenhang wird künftig von »mobilitätseingeschränkten Personen bzw. Personengruppen« (vgl. Kap. 5), bei MARTENS (2002) auch von »Gender-Gruppen« gesprochen. Gender Planning wird als politischer und rechtlicher Begründungsansatz zur Einführung eines Gebots zur Einbeziehung der Anforderungen anderer mobilitätseingeschränkter Gruppen – über die Behinderten hinaus – angesehen.

In diesem Kontext wurde Gender Planning auf dem ÖPNV-Innovationskongress 2003 als »politisches Thema« und »Innovation der nächsten Jahre« bezeichnet (MUV BW 2003:2). Dies belegen darüber hinaus bundesweit Veranstaltungen, Forschungsprojekte und Planungen (Kap. 2.3) sowie zahlreiche Aktivitäten in der Region Stuttgart (vgl. Kap. 5). Trotzdem gibt es bundesweit kaum Beispiele einer durchgängigen Umsetzung von Gender Planning im gesamten Prozess der Nahverkehrsplanung und bei der Festschreibung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen als Qualitätsstandards (BARTH 2002:15, HALLER 2000).

Für »die mangelnde Berücksichtigung von Gender-Belangen in der Verkehrsplanung« wird vor allem die »fehlende gesetzliche Verankerung in den entsprechenden Planungsnormen« verantwortlich gemacht (MARTENS 2002:58). Es wird Forschungsbedarf gesehen bei »der Konkretisierung und Spezifizierung von genderorientierten Planungsmaßnahmen und ihrer rechtlichen Verankerung« (MARTENS 2002:58).

Die Forderung nach einer geschlechtsspezifisch differenzierten Datenerhebung in der Verkehrsplanung – hier Nahverkehrsplanung – ist im Gegensatz zu der neuen Forderung, auch nach der Lebenssituation (Alter, soziodemografische Situation) zu unterscheiden, nicht neu. Dies gilt auch für die Forderung nach einer breiteren Beteiligung im Planungsprozess. Es fehlt jedoch für beide Forderungen an Strategien, Methoden und Kommunikation, diese einzufordern. Die gesetzlichen Grundlagen dafür sind vorhanden, auch von verkehrswissenschaftlicher Seite werden die Forderungen unterstützt (FGSV 1997, 2004). Was bislang fehlt, ist die Umsetzung durch die Planungspraxis. Die bestehenden Analysemethoden nützen nicht viel, wenn der wichtigste Baustein, die differenzierte Datenerhebung, fehlt. Diese voranzubringen ist Intention dieser Arbeit.

Die vorliegende Untersuchung soll einen Beitrag zur Implementierung von Gender-Elementen in die Nahverkehrsplanung liefern und Handlungsempfehlungen für Planung und Politik liefern, die dazu beitragen die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen an das ÖPNV-Angebot repräsentativer und nachfragebezogener zu berücksichtigen. Ziel dieser Arbeit ist es, unter Verwendung des Gender-Ansatzes die Bedingungen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen mithilfe von Gender Planning am Beispiel der Region Stuttgart zu untersuchen.

Am Beispiel des ÖPNV in der Region Stuttgart werden die folgenden zentralen Fragestellungen untersucht:

- Welche Anforderungen stellen mobilitätseingeschränkte Personengruppen an das ÖPNV-Angebot und welche Faktoren beeinflussen diese Anforderungen und deren Berücksichtigung? Werden sie analysiert?
- Welche Faktoren beeinflussen das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen?
- Welche Faktoren beeinflussen die repräsentative Erfassung dieser Gruppen durch Datenerhebung und ihre Beteiligung an der Nahverkehrsplanung?
- Welche Rolle spielt Gender Planning bei der Berücksichtigung der Anforderungen regionaler mobilitätseingeschränkter Personengruppen?
- Gibt es Regelmäßigkeiten in der räumlichen Verteilung der Gruppen? Gibt es Disparitäten im ÖPNV-Angebot hinsichtlich Datenerhebung und Beteiligung für mobilitätseingeschränkte Personengruppen?

Das Fallbeispiel der Region Stuttgart eignet sich für eine Untersuchung der Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen besonders gut, weil in der Region Stuttgart seit Längerem auf unterschiedlichsten gesellschaftlichen, planerischen, politischen und wissenschaftlichen Ebenen über die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV diskutiert wird. Die Region Stuttgart und auch die künftige Metropolregion Stuttgart besitzen neben den überwiegenden Eigenschaften als verkehrlich gut erschlossener Ballungsraum auch Randbereiche, die lediglich über eine unzureichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr verfügen.

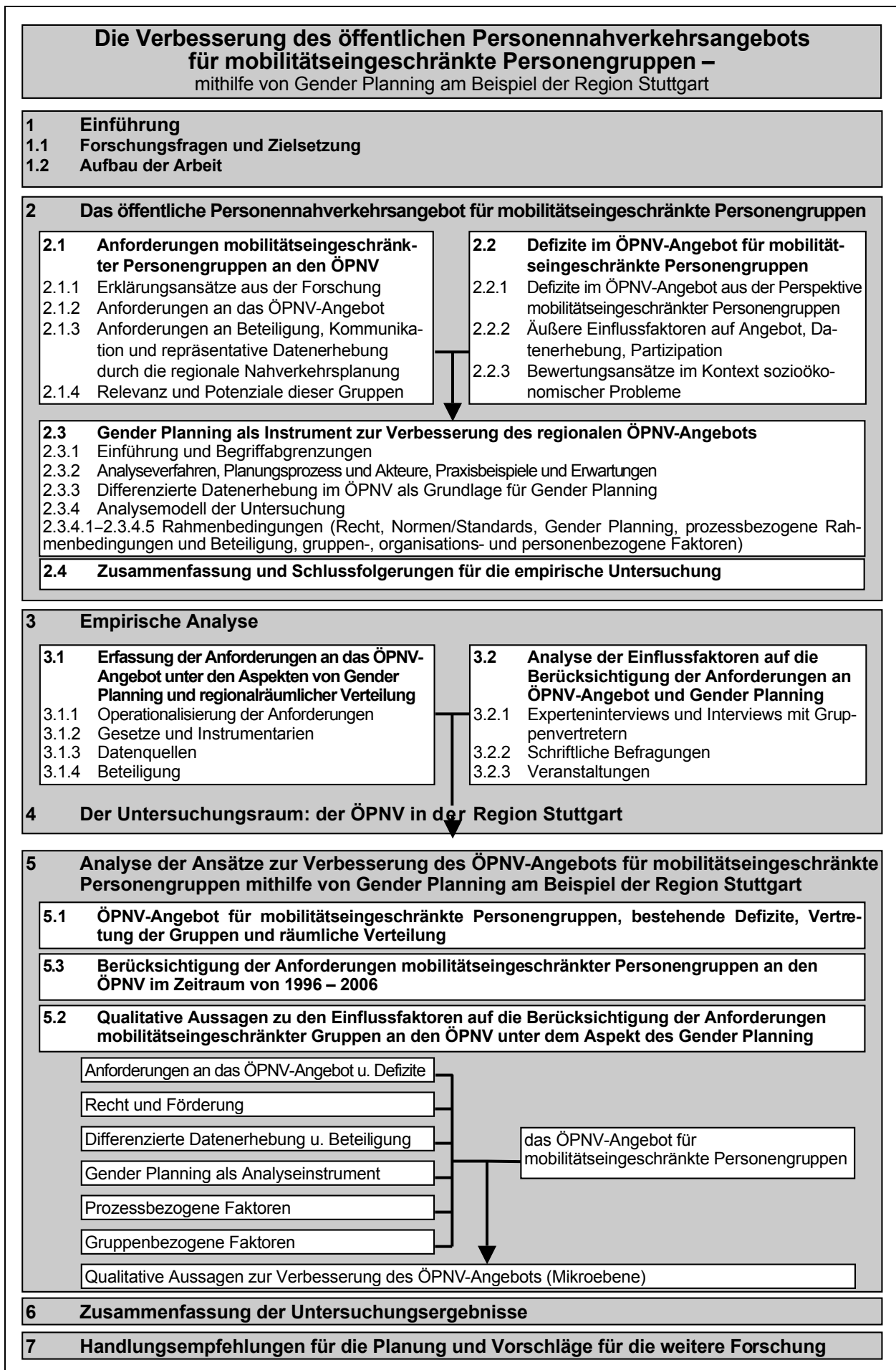


Abb. 1: Aufbau der Arbeit, eigene Darstellung



## 1.2 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit ist in sieben Kapitel gegliedert (vgl. Abb. 1). Das einführende *Kapitel 1* enthält Forschungsfragen, Zielsetzung sowie den Aufbau der Arbeit. In *Kapitel 2* werden anhand der Literatur die theoretischen Rahmenbedingungen der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot dargelegt, die in *Kapitel 5* empirisch anhand des Fallbeispiels des ÖPNV in der Region Stuttgart untersucht werden. *Kapitel 3* erläutert die methodische Vorgehensweise der empirischen Untersuchung, *Kapitel 4* stellt die Region Stuttgart als Untersuchungsraum für das Fallbeispiel vor.

*Kapitel 2* stellt in einer Literaturanalyse das Thema der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV und der Defizite im ÖPNV-Angebot in den thematischen und fachlichen Kontext, wobei Fragestellungen entwickelt und dargelegt werden. Insbesondere setzt sich das Kapitel kritisch mit den Bedingungen für die Beteiligung der Gruppen und den möglichen Beteiligungsverfahren für Planungsprozesse im ÖPNV auseinander. Gender Planning wird anhand von Ansätzen und differenzierten Erhebungen als ein Instrument zur Verbesserung des regionalen ÖPNV-Angebots vorgestellt.

In Kapitel 2 wird aus den wichtigsten Erklärungsansätzen der zeitgeografischen Forschung (Kap. 2.1), der Verkehrsverhaltensforschung (Kap. 2.2) und der Gender-Forschung (Kap. 2.3) ein Analysemodell abgeleitet. In einer Zusammenfassung (2.4) werden auf der Basis der wichtigsten theoretischen Erkenntnisse die Hypothesen der Arbeit als Grundlage für die Empirie formuliert.

Nach den einleitenden Kapiteln 1 und 2 bilden die *Kapitel 3 – 5* die empirische Analyse. In *Kapitel 3* werden die Grundlagen für die empirische Analyse auf der Mikroebene der Region Stuttgart geschaffen.

Dabei geht es in Kap. 3.1 um die Erfassung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot unter den Aspekten von Gender Planning und regionalräumlicher Verteilung. In einem ersten Schritt wird eine Operationalisierung vorgenommen (3.1.1).

Der nächste Schritt ist die Analyse der Gesetze und Instrumentarien des ÖPNV hinsichtlich einer differenzierten Datenerhebung und Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen an der Angebots- und Netzgestaltung (3.1.2). Die Gesetze und Instrumentarien des ÖPNV werden bezüglich ihrer Aussagen zu den Themen Gender Planning, differenzierte Datenerhebung und Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen analysiert. In der Arbeit wird dafür der Begriff »gender-orientierte Aspekte« verwendet (MARTENS 2002).

In Abschnitt 3.1.3 folgt eine Analyse der Datenquellen des ÖPNV, die zur Erfassung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen und genderdifferenzierter Daten dienen könnten. Dabei werden Standards und Erhebungsformen aus Gender-Perspektive kritisch betrachtet und herausgearbeitet, welche Untersuchungen differenzierte Daten erheben. Dadurch sollen Lücken in Datenerhebung und Methodik herausgestellt und die Eignung des vorhandenen Datenbestandes für den Gender-Ansatz im Nahverkehrskontext bewertet werden. Abschnitt 3.2 stellt die im Fallbeispiel durchgeführten Veranstaltungen und die verwendeten Methoden vor.

*Kapitel 4* begründet die Wahl der Region Stuttgart als Untersuchungsraum für das Fallbeispiel und schildert die wesentlichen Merkmale des Untersuchungsraumes, das bestehende ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen und die Entwicklung dieser Gruppen hinsichtlich Anzahl, Organisation und räumlicher Verteilung.

In *Kapitel 5* werden die Hypothesen der Arbeit mittels verschiedener qualitativer empirischer Erhebungsformen überprüft. Anhand des Fallbeispiels der Region Stuttgart werden die Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen mithilfe von Gender Planning, insbesondere die Aspekte einer differenzierten Datenerhebung und Beteiligung dieser Personengruppen, dargestellt und kritisch betrachtet. *Kapitel 6* fasst die Untersuchungsergebnisse zusammen und bewertet sie. *Kapitel 7* formuliert Handlungsempfehlungen für die Planung und Möglichkeiten zur Ergänzung der derzeitigen Beteiligung und Datenerhebung unter dem Gender-Aspekt sowie Vorschläge für die weitere Forschung.

---

## 2 Das öffentliche Personennahverkehrsangebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen

Ziel dieses Kapitels ist die Entwicklung von Handlungsempfehlungen für eine bessere Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot. Dabei wird zunächst die Thematik der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV in den theoretischen Kontext aus Geographie und Verkehrswissenschaften gestellt. In Abschnitt 2.1 werden die besonderen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot, repräsentative Datenerhebung und Partizipation dargestellt und verdeutlicht, welche Marktbedeutung und Relevanz diese Bevölkerungsgruppen für den ÖPNV haben. Auf dieser Grundlage werden in Abschnitt 2.2 Defizite des ÖPNV-Angebots für diese Gruppen abgeleitet. In einem weiteren Schritt soll in Abschnitt 2.3 ein Lösungsansatz zu den aufgezeigten Problemen und offenen Fragen auf der Grundlage von Gender Planning aufgezeigt werden. In einer Zusammenfassung (2.4) werden auf der Basis der wichtigsten theoretischen Erkenntnisse die Hypothesen der Arbeit als Grundlage für die Empirie formuliert.

### **Einführung, Begriffsbestimmungen und Eingrenzung der Thematik**

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat in den vergangenen Jahren große strukturelle Veränderungen erfahren, die sich in Teilen auch auf die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen niedergeschlagen haben. Ein Auslöser dieser Entwicklung war das Ziel der Europäischen Union, langfristig auch im ÖPNV-Bereich einen europaweiten Wettbewerb und eine Deregulierung des Verkehrsmarktes zu schaffen (SCHEELE u. STERZEL 2000:29). Die Bahnstrukturreform von 1993 benötigte als Voraussetzung für ihr Zustandekommen die Änderung des Art. 87e GG zur umfassenden Organisationsprivatisierung und beschränkten Aufgabenprivatisierung der Bundeseisenbahnen. Sie beinhaltete drei große Bereiche: die Privatisierung der bis dahin als Staatsbetrieb geführten Bahn zur Deutschen Bahn AG, die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und auf Drängen der Länder den Erlass des Regionalisierungsgesetzes (RegG) (vgl. HERRMANN et al. 1997 a).

Die wichtigsten Änderungen, die sich für diese Arbeit aus der Novellierung des PBefG ergeben, sind:

- der Vorrang von »eigenwirtschaftlichen« Verkehrsleistungen im ÖPNV gegenüber »gemeinwirtschaftlich« erbrachten Leistungen und
- die Pflicht zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen, die in den ÖPNV-Gesetzen der Länder im Detail geregelt werden (vgl. SCHEELE/STERZEL 2000).

Die Unterscheidung in »Eigenwirtschaftlichkeit« und »Gemeinwirtschaftlichkeit« war der erste Schritt in Richtung Wettbewerb im ÖPNV. Eigenwirtschaftlich gemäß § 8 Abs. 4 PBefG sind: »Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne« (SELLMANN/ZUCK 2001:15). »Gemeinwirtschaftlich« sind Verkehrsangebote, die aufgrund von auferlegten, vertraglich geregelten Verkehrsangeboten nicht kostendeckend sind, weil zusätzliche Verkehrsleistungen oder Qualitätsstandards (z. B. Niederflur) vereinbart werden. Voraussetzung ist, dass im Ausschreibungsverfahren das Unternehmen den Vorzug erhält, durch das der Allgemeinheit die geringsten Kosten entstehen. Grundsätzlich müssen Verkehrsleistungen im Nahverkehrsplan festgelegt werden und sollten vom Auftragnehmer (z. B. Busunternehmer) eingehalten und vom Aufgabenträger (Stadt, Landkreis, Bundesland) durch Qualitätsstandards überprüft werden. Dazu gehört z. B. die Kontrolle, ob vertraglich vereinbarte Fahrzeuge (z. B. Niederflurbusse) im Linienverkehr tatsächlich eingesetzt werden und nicht durch andere Fahrzeuge (z. B. Reisebusse), die für die Benutzer weniger komfortabel sind, ersetzt werden. Hierdurch entstehen für mobilitätseingeschränkte Menschen erhebliche Erschwernisse beim Ein- und Aussteigen.

Um den »Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)« gegenüber anderen Verkehrs- und Politikbereichen abzugrenzen, kann die im RegG von 1996 (BMJ 2003 b) verwendete Definition herangezogen werden. Öffentlicher Personennahverkehr ist nach § 8 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) »die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel

der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reichweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt« (SELLMANN u. ZUCK 2001:15).

Zum »ÖPNV« zählen sowohl straßengebundene öffentliche Verkehre, wie Busverkehr und andere differenzierte Bedienungsformen (z. B. Anrufsammeltaxis), als auch schienengebundene öffentliche Verkehre, zu denen Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen, Schnellbahnen (S-Bahnen) und auch der Regionalzugverkehr gerechnet werden. Das Regionalisierungsgesetz (§ 2, BMJ 2003 b) unterscheidet in »Straßenpersonennahverkehr« (StPNV) und »Schienenpersonennahverkehr« (SPNV). Für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV, z. B. Busse) ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die maßgebliche Gesetzesgrundlage (BMJ 2005 b), der Schienenpersonennahverkehr (SPNV, z. B. S-Bahnen) wird nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) genehmigt und der Straßenbahnverkehr durch die Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab).

Unter »öffentlich« wird verstanden, dass die Leistungen des ÖPNV von allen Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden können. SCHEELE und STERZEL (2000:15) weisen aber darauf hin, dass diese Leistungen von Unternehmen nicht als öffentliches Eigentum erbracht werden müssen und kein öffentliches Gut sind. Sie betonen die Hervorhebung der lokalen und regionalen Orientierung des ÖPNV in der Definition, die im Zusammenhang mit dem europaweit relevanten Subsidiaritätsprinzip Zweifel an der Regelungsbefugnis der europäischen Gemeinschaft stützen könnte.

»ÖPNV-Angebot« ist ein Oberbegriff. Unter diesem können im Hinblick auf die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen die Bereiche Fahrplan-, Linien- und Tarifangebot, Information und Infrastruktur subsumiert werden. Jeder dieser Bereiche besteht aus verschiedenen Unterbereichen, die in Bezug auf die Anforderungen der Gruppen in Abschnitt 2.1.2 detaillierter betrachtet werden. Das ÖPNV-Angebot wird durch die Planung bestimmt, deren wichtigste Grundlage für die Festlegung ökonomischer, sozialer und ökologischer Qualitätsziele (HERRMANN 2000 e, HERRMANN et al. 1997 a) im Nahverkehrsplan die Datenerhebung bildet. Auch Partizipation könnte in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen, wird jedoch selten und mit unterschiedlicher Einflussmöglichkeit der Akteure praktiziert (vgl. Kap. 3 und 5). Für die Verkehrsunternehmen sind bezüglich des ÖPNV-Angebots vor allem die Finanzierung und Organisation, aber auch Marketing und Kommunikation wichtig. Diese spielen in der vorliegenden Arbeit eine untergeordnete Rolle.

Der ÖPNV übernimmt die Aufgabe der Daseinsvorsorge, d. h. er soll die ausreichende Bedienung mit Verkehrsleitungen sicherstellen. »Dabei soll der öffentliche Personennahverkehr als Teil des Umweltverbundes

- dem Zusammenwirken von Zufußgehen, Fahrradverkehr und ÖPNV,
- den Interessen des Umweltschutzes,
- der Verkehrssicherheit,
- der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie
- der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen dienen und
- als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung stehen (vgl. BW ÖPNVG, Art. 2 Abs. 1; Bay ÖPNVG, Art. 1 Abs. 2 Satz 1; Hess ÖPNVG)« (SCHEELE/STERZEL 2000:45).

Der Begriff »mobilitätseingeschränkte Personen«, in der Literatur mitunter auch synonym als »mobilitätsbehinderte Personen« bezeichnet, wird in einem engeren oder weiteren Sinn verwendet. Zu der engeren Definition zählen alle Personen, »die aufgrund dauerhafter gesundheitlicher Einschränkungen in ihrer Mobilität gemindert sind. Dazu gehören Menschen: mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit, mit eingeschränkter Wahrnehmungsfähigkeit, mit Sprachbehinderung, mit geistiger Behinderung, mit psychischer Erkrankung, wobei auch Kombinationen dieser Einschränkungen (Mehrfachbehinderte) zu beachten sind« (BMVBW 2001 a:11, vgl. BMV 1997:11).

Als »mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinn« werden Personen bezeichnet, die altersbedingt oder zeitweilig mobilitätseingeschränkt sind oder sein können, wie »Senioren, Kinder, zeitweilig Geh-, Greif-, Seh- oder Hörbehinderte, klein- und großwüchsige Menschen, Personen mit Kinderwagen oder mit schwerem bzw. sperrigem Gepäck« (BMVBW 2001a:11), »ältere, übergewichtige, kleinwüchsige, großwüchsige Menschen, werdende Mütter, Personen mit vorübergehenden Unfallfolgen oder postoperativen Beeinträchtigungen sowie Personen mit Kinderwagen oder mit schwerem Gepäck, Analphabeten etc.« (BMV 1997:11) und Kinder

werden »wegen ihrer entwicklungsbedingten Leistungsgrenzen den zuletzt genannten Gruppen ähnlich« eingestuft (BMV 1997:11).

Während die »mobilitätseingeschränkten Personen im engeren Sinne« über die Zahl der Schwerbehindertenausweise und die Angaben der Sozialverbände annähernd genau ermittelt werden können, basiert der Anteil der mobilitätseingeschränkten Personen im weiteren Sinne auf Schätzungen. Die Größenordnung der gesamten Zielgruppe ohne Kinder dürfte auf der Grundlage der vorliegenden Angaben des statistischen Bundesamtes und der Schätzungen über 20 %, möglicherweise bei 30 % der Bevölkerung liegen. Dieser Wert wird wegen des zu erwartenden wachsenden Anteils älterer Personen an der Gesamtbevölkerung in den nächsten Jahren noch deutlich ansteigen (vgl. BMV 1997:13 und VDV 2003), denn mit zunehmendem Alter nähern sich die Lebensumstände zwischen der Gruppe der behinderten und nichtbehinderten Menschen häufig an (PFAFF et al. 2004).

BECKMANN gibt (2001:3) in seiner Definition über Nahraummobilität von Gruppen Anhaltspunkte dafür, welche Gruppen besonders in ihrer Mobilität eingeschränkt sind: »"Nahraummobilität" als Mobilität im räumlichen Nahraum wird derzeit überproportional ausgeübt von bestimmten Altersgruppen (Kleinkinder, Schüler, zum Teil Jugendliche, Hausfrauen/Hausmänner, Personen mit Betreuungsaufgaben, ältere Menschen), von Personen mit einer "doppelten" Arbeitsbeteiligung (z. B. erwerbstätige Hausfrauen und Mütter), von Personen mit erzwungener oder auch selbstbestimmter eingeschränkter Verkehrsmittelverfügbarkeit (...) z. B. Nichtmotorisierte« sowie »Personen mit spezifischen Lebensstilen und Lebensweisen« (BECKMANN 2001:3, GÖTZ et al. 1997). BECKMANN stellt auch heraus: »Gesellschaftlich wird darin nicht selten eine gewisse Benachteiligung dieser Gruppen gesehen, die bei quantitativen und qualitativen Angebotsmängeln im (räumlichen) Nahraum tatsächlich auch gegeben ist – fehlende Versorgungs- und Freizeitgelegenheiten, fehlende Arbeits- und Ausbildungsplätze, mangelbehaftete Straßen- und Freiräume usw.« (ders. 2001:3).

Nachdem als Folge des Bundesgleichstellungsgesetzes (BGG) »Barrierefreiheit« zum Pflichtthema im ÖPNV geworden ist (BMJ 2002 a), sind in letzter Zeit beträchtliche Anstrengungen zur Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung unternommen worden (vgl. STUVA 2003, BMVBW 2003 a, SSB 2003), wodurch vielen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln spürbar erleichtert werden kann, wenn gleichzeitig eine durchgängige Ausführung in den Bereichen Haltestellenzugang, Haltestelle und Fahrzeugzugang erfolgt (vgl. HERRMANN 2000 b, c, MARTENS 2002:45 und PAULS 2001). Das zentrale Anliegen des BGG meint nicht allein physische Barrieren wie Treppen, zu schmale Gänge und Türen, Stolperstufen usw., sondern auch »kommunikative Barrieren« für hörbehinderte oder blinde Menschen. Der Aspekt der Gleichstellung macht deutlich, dass es sich nicht um besondere Maßnahmen für eine kleinere Gruppe der Bevölkerung handelt, wie dies durch die früheren Begriffe »behindertengerecht« bzw. »behindertenfreundlich« den Anschein hatte, sondern es geht »im Sinne eines "universal design" um eine allgemeine Gestaltung des Lebensumfeldes für alle Menschen, die möglichst niemanden ausschließt und von allen gleichermaßen genutzt werden kann« (AKTIONSBÜNDNIS FÜR BARRIEREFREIE INFORMATIONSTECHNIK/ABI 2002, vgl. BMJ 2002 a). »Barrierefrei bedeutet, dass alle Einrichtungen für alle Menschen in jedem Alter und mit jeder Einschränkung oder Behinderung ohne technische oder soziale Abgrenzung nutzbar sind« (PHILIPPEN 1994:11 und MARTENS 2001:45).

Barrieren im ÖPNV-Angebot können auch auf fehlender Beteiligung und Interessensberücksichtigung im Planungsprozess beruhen. Beispielsweise haben viele ältere Menschen Probleme mit der Beschaffung von Informationen und dem Umgang mit den örtlichen Gegebenheiten (Fahrzeiten, Umsteigemöglichkeiten, Vorhandensein von Aufzügen oder Rampen, Haltestellenumgebung) und Probleme mit der Umstellung des Fahrkartenverkaufs auf Automaten, doch Seniorenverbände werden selten frühzeitig in die Angebots- oder Produktgestaltung einbezogen.

Die Herstellung von Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr bedeutet also nicht nur die Berücksichtigung behinderter Menschen, sondern die Berücksichtigung der »große(n) Gruppe von Menschen mit eingeschränkter Mobilität« (MELCHERT 2003).

## 2.1 Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV

Wenn es um die Artikulation oder die Einforderung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter oder mobilitätsbehinderter Menschen an das ÖPNV-Angebot geht, fällt meist der Begriff »Anforderung«, in den einschlägigen Gesetzestexten (INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2005) wird dagegen der Begriff »Belange« verwendet, der sich auf alles, was wichtig für jemanden ist, bezieht. Beide Begriffe meinen die besondere Berücksichtigung von Personengruppen in ihren Ansprüchen an den ÖPNV, die sich aus einer bestimmten Beeinträchtigung ergeben (DUDENVERLAG 2004). Was verstehen Wissenschaft und Planung unter Anforderungen an den ÖPNV?

Die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV sind vielschichtig, denn sie betreffen im Allgemeinen mehrere Planungsbereiche im Öffentlichen Personennahverkehr. In der Wirtschaft definiert eine Anforderung »einen Bedarf oder eine Bedingung für die spätere Umsetzung eines Konzepts oder einer Idee in ein Produkt oder einen Service« (SAP 2006). Daraus ergeben sich verschiedene Anforderungstypen, z. B. »Marktanforderungen«, »Technische Anforderungen« oder »Rechtliche Anforderungen« (vgl. Abb. 2), die sich wechselseitig beeinflussen. »Marktanforderungen« können sowohl aus Sicht mobilitätseingeschränkter Gruppen oder stellvertretender Verbände, aus Sicht der Wissenschaft oder Verkehrsunternehmen formuliert werden und sind deshalb von der Perspektive abhängig. Es ist zu unterscheiden zwischen den Anforderungen, wie sie z. T. in der Literatur von wissenschaftlicher und planerischer Seite formuliert werden (2.1.2), und wie diese Gruppen ihre Anforderungen selbst beschreiben (Kap. 5).

Anforderungstyp	Verwendung	Beispiel
Marktanforderung	Beschreibung einer Markt-, Geschäfts- oder Verbraucheranforderung, die in ein Produkt oder einen Service umgewandelt werden soll	Barrierefreier Einstieg in die S-Bahn
Technische Anforderung	Umsetzung von geschäftlicher Anforderung in technische Dimensionen, um die Marktanforderungen zu erfüllen	Der Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestellenrand darf maximal 5 cm betragen
Rechtliche Anforderung	Beschreibung der Einhaltung von rechtlichen Bestimmungen	BGG: Der ÖPNV soll barrierefrei nutzbar sein

Abb. 2: Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV – Themenbereiche, Quelle SAP (2006), thematisch angepasst

Für die Notwendigkeit einer Auseinandersetzung mit den besonderen Anforderungen mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Gruppen an die Planung des ÖPNV und insbesondere an die Datenerhebung gibt es verschiedene Begründungsansätze:

- »die langfristigen Effekte der demografischen Entwicklung, die Anforderungen aus der Alterung der Bevölkerung in Hinsicht auf veränderte Wohnformen, neue Dienste, Gestaltung des Wohnumfeldes, soziale Sicherheit, sind sowohl im kommunalen wie auch im raumordnerischen Bereich noch nicht konsequent untersucht« (BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG/ BBR 2003 a:14);
- Defizite traditioneller verkehrsplanerischer Methoden und Kriterien zur Beschreibung der Kundenvorstellungen und -bedürfnisse sind auf wissenschaftlicher Seite ausführlich thematisiert (Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft/DVWG 1997), in der Praxis sind kritische Standpunkte jedoch unberücksichtigt;
- unsichere Perspektiven erfordern die Initiierung neuer Kommunikationsverfahren unter Einbeziehung der relevanten Akteure, um auf der Basis von Leitbildern eine Entwicklung in Richtung Nachhaltigkeit zu steuern und in kooperativen Aushandlungsprozessen kontinuierlich anzupassen. Dafür sind geeignete Instrumente zu erproben (BBR 2003 a:15);
- die Forschung betont im Hinblick auf Marktforschung und Planung: »Unterschiedliche Lebensstile und deren Auswirkungen auf die Mobilität müssen in Zukunft in der Verkehrsforschung und -planung verstärkt berücksichtigt werden. Ein besseres Verständnis des Zusammenhangs zwischen Lebensstilen und Mobilitätsverhalten ist die Grundvoraussetzung für die Entwicklung differenzierter, zielgruppenorientierter Maßnahmen im Verkehr« (ILS NRW 2002);
- bislang sind keine Gleichstellungsansätze im ÖPNV-Sektor wahrnehmbar, durch die neue Werte und Perspektiven in den Planungsprozess eingebracht werden könnten, wenn die Erfahrungen von Frauen und Männern gleichermaßen berücksichtigt würden (vgl. KOM 1994);

- differenzierte Angebote für heterogene Gruppen: »Der Zusammenhang von Lebensstilen und dem Mobilitätsverhalten (z. B.) von Jugendlichen ist bislang jedoch lediglich ansatzweise (...) wissenschaftlich untersucht worden. Die vorliegenden Ergebnisse bestätigen die große Heterogenität der Gruppe der Jugendlichen, die es erfordert, differenzierte Angebote und Maßnahmen für die einzelnen Subgruppen bereitzustellen bzw. durchzuführen« (ILS 2002) und
- alle Lebensbereiche der Moderne sind aufgrund gesellschaftlicher Entwicklungen durch eine »ausgeprägte Differenzierung (z. B. Familienstrukturen, Globalisierung und Liberalisierung der Wirtschaft, steigender Anteil der Teilzeit-Arbeitsplätze, Suburbanisierungen, sinkende residenzielle Mobilität) und Beschleunigung (veränderte Arbeitszeit, verlängerte Ladenöffnungszeiten, spontaneres Freizeit- und Urlaubsverhalten ...) gekennzeichnet« (BERNDT u. BLÜMEL 2003:25 f., vgl. Abb. 3).

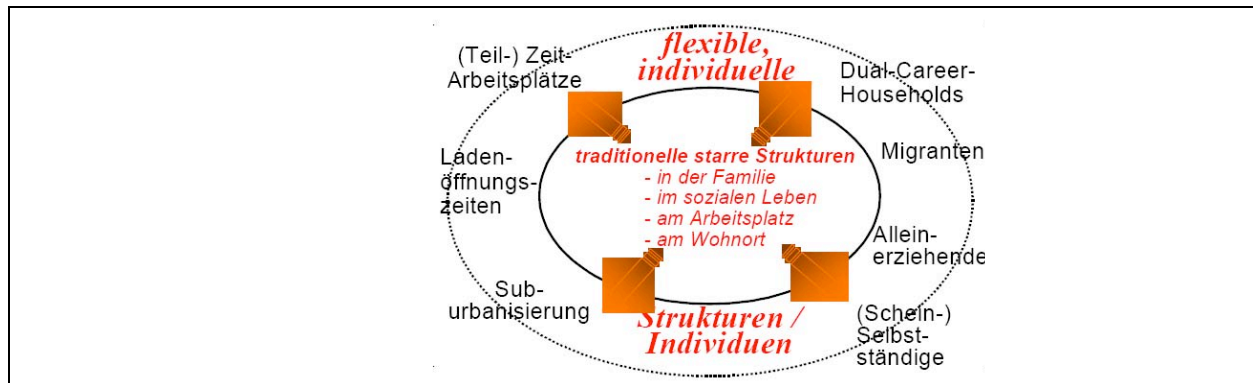


Abb. 3: Trends in Gesellschaft und Wirtschaft (BERNDT u. BLÜMEL 2003:26)

### 2.1.1 Erklärungsansätze aus der Forschung

In diesem Abschnitt geht es darum, darzustellen, welche Erklärungsansätze die Geographie und die Verkehrswissenschaften für die Begründung und Berücksichtigung individueller Mobilitätsanforderungen bestimmter Personengruppen haben und in welchem Zusammenhang diese zum tatsächlichen oder gewünschten, aber nicht realisierten, dem latenten Verkehrsverhalten stehen. Ansätze finden sich sowohl in der Verkehrsgeographie (z. B. SCHLIEPHAKE 1997, HÄGERSTRAND 1970) und in den Verkehrswissenschaften (STEINMEYER 1998, KUTTER 1985, 1970, STEIERWALD/KÜNNE/VOGT 2005, 1994) als auch in der feministischen (WOMEN AND GEOGRAPHY STUDY GROUP/WGSG 1984, 1997) und insbesondere der Gender-Forschung (SPITZNER 2005, GEBHARDT u. WARNEKEN 2003, MARTENS 2001, 2002).

In der geographischen Forschung und in der Verkehrsforschung bestehen sowohl gruppendifferenzierende als auch aktionsräumliche Ansätze (vgl. MAIER/ATZKERN 1992). Weniger erforscht ist bisher, wie bestehende Erhebungsverfahren im Nahverkehr modifiziert werden können, um auf regionale Entwicklungen der Bevölkerungsstruktur und Lebensstile reagieren zu können, die als Ursache einer bestimmten Form der Mobilitätsteilhabe erkannt wurden (z. B. Wegeketten von Frauen). Anlass dazu bieten nicht zuletzt die demografische Entwicklung und das generative Verhalten. Für die Themenkombination »ÖPNV und Gender Planning« besteht kein expliziter Forschungsbereich, deshalb sollen in diesem Abschnitt Ansätze der Verkehrsgeographie dargestellt werden, die zu einer Verbindung beider Themen herangezogen werden könnten. MAIER/ATZKERN (1992) unterscheiden drei neuere Ansätze wissenschaftlichen Arbeitens in der Verkehrsgeographie, die ab den 1970er- und 1980er-Jahren verstärkt Anwendung fanden:

- den aktionsräumlichen Ansatz,
- den entscheidungs- und konfliktorientierten Ansatz und
- den handlungsorientierten Ansatz.

Gender Planning im ÖPNV benötigt als Grundlage sowohl eine (geschlechts-)differenzierte Datenerhebung als auch eine angemessene Beteiligung der als benachteiligt identifizierten Gruppen im Planungsprozess (KOM 1998 b, c), deshalb verwendet die vorliegende Arbeit mit ihrem Schwerpunkt auf einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen durch Gender Planning, d. h. durch differenzierte Datenerhebung und Beteiligung im Planungsprozess des ÖPNV, Elemente aus allen drei Ansätzen. Die Darstellung von Planungs- und Entscheidungsabläufen und die Möglichkeiten einer Beteiligung und

Einflussnahme an Planungsprozessen (Abs. 2.3.2, Kap. 3.5) verfolgen einen entscheidungs- und konflikto-rientierten Ansatz. Gleichzeitig versucht die Arbeit mit der alleinigen Handlungsempfehlung einer differenzierten Datenerhebung (Kap. 7) »im verkehrspolitischen Bereich wertend Stellung zu beziehen« und »Politik und Planung zu beeinflussen«, wie MAIER/ATZKERN (1992:22) die wichtigsten Kriterien des handlungsorientierten Ansatzes beschreiben.

Weiteren Einfluss haben Elemente des aktionsräumlichen Ansatzes, den MAIER/ATZKERN (1992:18) als Wendepunkt von überwiegend funktionalen Ansätzen zu verhaltensbezogenen Ansätzen sehen. Dieser scheint nützlich durch die Betrachtung »menschlicher Gruppen und ihrer Aktionen bzw. Reaktionen im Raum« (MAIER/ATZKERN 1992: 18), wobei in der Geographie zumeist der Schwerpunkt auf raumdistanziellen Aspekten liegt (ders. 19). Für die vorliegende Arbeit sind die Definition bzw. Unterscheidung der Gruppen, ihre Anforderungen an den ÖPNV und ihre Einbeziehung in die Planung von Bedeutung.

### ***Erste Ansätze zur Analyse der Einflussgrößen auf das individuelle Verkehrsverhalten: Verhalten und verhaltenshomogene Gruppen***

Mit HÄGERSTRANDS (1970) Untersuchung »What about People in Regional Science«, die als erste die Menschen »und nicht nur den Raum in den Mittelpunkt regionalwissenschaftlichen Interesses rückte, wurde verstärkt das raum-zeitliche Verhalten von Individuen zum Untersuchungsgegenstand. Dabei stand die Frage nach der Definition sozialer Gruppen mit ähnlichem Verhalten im Vordergrund« (z. B. bei KUTTER 1972 und MAIER et al. 1977)«. Gleichzeitig rückte bei der Abschätzung der Nachfrage im städtischen Personenverkehr die Analyse des individuellen Verkehrsverhaltens in den Mittelpunkt.

Eine ähnliche Denkweise findet sich bei KUTTER (1972) und HEGGIE u. JONES (1978). Die Bedeutung der Aktivität bzw. Tätigkeit als Ursache des Verkehrs wurde nach HÄGERSTRANDS grundlegendem Werk immer deutlicher erkannt und damit auch Gegenstand der Forschung anderer Disziplinen. Vor allem die Aktivitäten von Personen standen im Mittelpunkt. Besonders untersucht wurde deren räumliche Verteilung (HOLZAPFEL 1980) und deren Häufigkeit durch PROGNOSE AG/SOCIALDATA (1980) und WERMUTH (1978).

Ausgehend von Teilmodellen wird in der Verkehrsplanung ein Gesamtmodell erstellt. Teilmodelle stellen die unterschiedlichen Parameter des Verkehrsverhaltens und die Interaktionen von Personen und das daraus resultierende Verkehrsverhalten dar (MENTZ 1984:24ff). Dabei schuf KUTTERS Arbeit über die »Demographischen Determinanten des Personenverkehrs« eine neue Dimension in der Verkehrsplanung: »Es wurde erkannt, dass die demographischen Merkmale der Personen weitgehend das Verkehrsverhalten bestimmen. Kutter fasste deshalb die Personen zu *verhaltenshomogenen Gruppen* zusammen und entwickelte Teilmodelle für diese Gruppen« (MENTZ 1984:29). Eine wichtige Kritik KUTTERS scheint heute noch auf viele Untersuchungen zuzutreffen: »Die meisten Methoden und Modelle der Verkehrsursachenforschung setzen [eine] ... Beständigkeit menschlichen Verhaltens stillschweigend voraus, wenn sie ... von Erhebungen an Stichtagen oder einer Analyse von Spitzenverkehrszeiten ausgehen. Die primären Ursachen ... also die „Verhaltensmuster“ von Personen oder Gruppen mit typischen Tagesablaufmerkmalen werden dabei aber in der Regel nicht näher untersucht« (KUTTER 1972: 2). Er folgerte daraus, dass diese Modelle wegen ihrer Konzentration auf Verkehr in seiner territorialen und zeitlichen Verteilung nicht auf andere Räume und veränderte Gesellschaften in der Zukunft angewendet werden können.

Darauf aufbauend, hat MENTZ (1984) in der Analyse des Verkehrsverhaltens im Haushaltskontext markante Unterschiede im Verkehrsverhalten zwischen Frauen und Männern festgestellt, die dem Prinzip der Wegekettens entsprechen. Er fordert daher, bei den Verkehrserhebungen weg von der Erfassung von Massendaten, hin zur Erhebung von wenigem, aber dafür qualitativ hochwertigem Datenmaterial zu gehen (MENTZ 1984). Ohnehin werden die Massendaten, bezogen auf den ÖPNV, heute weitgehend über Fahrkartenstatistik und Verkehrsstromerhebungen (vgl. Kap. 3) erhoben. HERZ (in: DVWG 1986) beschreibt einen Untersuchungsansatz zur Darstellung des Verkehrsverhaltens »verhaltenshomogener Gruppen« im zeitlichen und räumlichen Vergleich. In einer ersten Analyseebene untersucht er die Verhaltensänderungen elementarer Bevölkerungsgruppen: Jugendliche, Hausfrauen, erwerbstätige Frauen, erwerbstätige Männer und nicht-erwerbstätige Personen ab 60 Jahre.

Aus heutiger Sicht müssen an den Kategorisierungen der »Generationenfolge« (vgl. KUTTER 1972:31), den Einzelbeispielen (MENTZ 1984) und der Unterteilung der Gruppen (HERZ in: DVWG 1986) deutliche

Veränderungen vorgenommen werden, weil es zwischen den Gruppen der »Hausfrauen« und »erwerbstätigen Frauen« oder »erwerbstätigen Männern« mittlerweile zahlreiche Mischformen gibt, die besonders bei den Frauen erhebliche Anteile einnehmen (z. B. Teilzeitbeschäftigung und Versorgungsarbeit), sodass diese Einteilung nicht mehr zeitgemäß ist (STETE/KLINKHART 1997). Auch ist zu berücksichtigen, dass die Aggregation in Gruppen überschaubar bleiben muss und dass Gruppen und deren Verhalten veränderliche Faktoren sind (CERWENKA 1986).

### **Objektive und subjektive Einschätzungen als Einflussfaktor auf das Verkehrsverhalten**

STEINMEYER baut auf der Grundlage von KUTTER (1983, 1970) auf und sieht einen grundsätzlichen Unterschied in der Herangehensweise der Verkehrsursachenforschung, die eher quantitativ angelegt ist, und der qualitativen Sozialforschung: Für eine Analyse der Hintergründe und Ursachen der verschiedenen Verhaltensweisen sei »der Einsatz qualitativer Methoden von Nöten«, die über das »Sammeln von Zahlenmaterial hinausgehen und Hintergründe erfragen« (STEINMEYER 1998:13).

Das Verkehrsverhalten wird unterschieden in objektive und subjektive Einflussfaktoren: Objektive Einflussfaktoren dienen weitgehend zur Beschreibung und Festlegung der »Rolle einer Person in einer Gesellschaft und ihr daraus resultierendes Aktivitätenmuster«. Sie werden in einer ersten Gruppe als »demografische, sozioökonomische und soziokulturelle Merkmale der Person, ihres Haushalts und ihres weiteren sozialen Umfeldes« angesehen. Durch sie wird der Status einer Person deutlich und sie »eignen sich zur Charakterisierung der inneren Ursache der Verkehrsnachfrage der Person«. In der zweiten Gruppe objektiver Einflussfaktoren werden »räumliche, zeitliche und sachliche Merkmale des Aktionsraumes der Person mit dem Angebot an Einrichtungen zur Durchführung der Aktivitäten, d. h. Merkmale der ortsgebundenen Einrichtungen sowie des Verkehrssystems« aufgenommen. »Die räumlichen, zeitlichen und durch Zugehörigkeit zu einer gesellschaftlichen Schicht bedingten Grenzen des Aktionsraumes einer Person, innerhalb dessen Aktivitäten möglich sind, werden durch diese Faktoren festgelegt. Sie beschreiben somit äußere Bedingungen der Verkehrsnachfrage und geben den Rahmen« vor, der wesentliche Teile des täglichen Verhaltens bestimmt (STEINMEYER 1998:8).

Von weiterer beeinflussender Bedeutung für die Verkehrsverhaltensentscheidung sind »subjektive Einschätzungen, die maßgeblich durch den Informationsstand der Person geprägt werden. Der Einzelne fällt seine Entscheidung unter mehr oder weniger stark eingeschränktem Kenntnisstand über das Angebot an Einrichtungen und Verkehrsgelegenheiten, auf dieser Basis einer subjektiven Situation werden dann die Entscheidungen über den Tagesablauf, die aufzusuchenden Einrichtungen und die Verkehrsmittelnutzung getroffen. Unter Umständen können die Erfahrungen eines realisierten Verhaltens zu Korrekturen der Wahrnehmung und schließlich zu einem veränderten Verhalten führen. Als weitere subjektive Faktoren neben dem Informationsgrad beeinflussen Gewohnheiten oder soziale Werthaltungen das Verhalten. Eine Rolle spielt dies z. B. bei der Entscheidung für oder gegen bestimmte Freizeitaktivitäten, Ziele oder Verkehrsmittel. Die Verkehrsplanung verwendet dagegen vor allem Modelle zur Beschreibung von Systemzusammenhängen, diese sollen Auswirkungen, die aus Veränderungen von Randbedingungen resultieren, beschreiben« (STEINMEYER 1998:8).

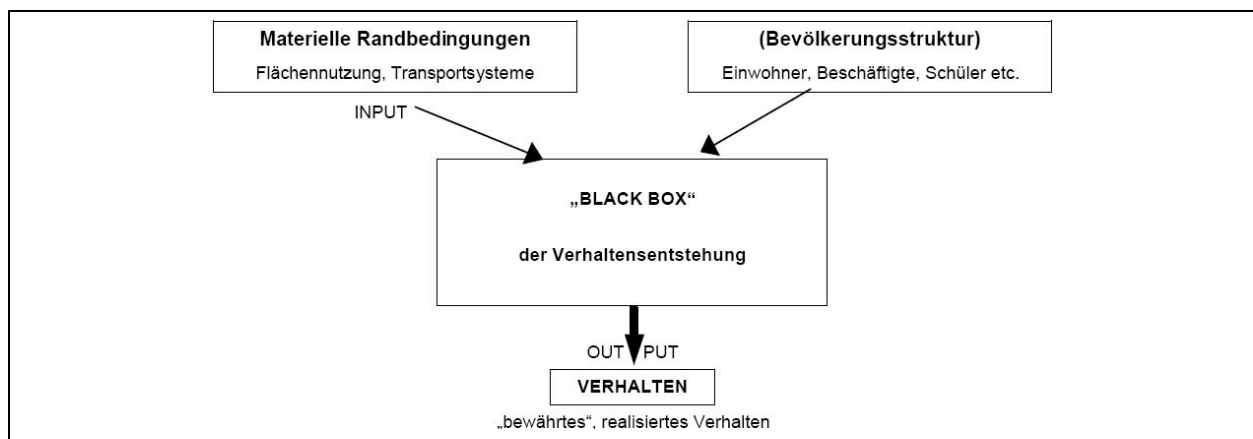


Abb. 4: Analyse der Verkehrsentstehung in der klassischen Verkehrsplanung;  
Quelle: nach KUTTER (1983:53), in: STEINMEYER (1998:12)



Es wird herausgestellt, dass zur Beurteilung der Randbedingungen und ihrer Wirkungszusammenhänge nicht nur Kenntnis der Einflussgrößen und des Gesamtsystems vonnöten ist, sondern »auch und gerade von Wirkungszusammenhängen individueller Wahrnehmungs- und Entscheidungsprozesse« (KUTTER 1983). Deren »Systemzusammenhänge sind bislang nicht vollständig erforscht, so dass hauptsächlich das folgende Grundmodell zur Beschreibung von Verkehrsentstehung zur Anwendung kommt« (STEINMEYER 1998:12). »Mit steigender Individualisierung der Gesellschaft wird jedoch das Wirkungsgefüge innerhalb der 'black box' immer komplexer, so dass die Notwendigkeit steigt, die Zusammenhänge dieses Bereichs zu erforschen« (STEINMEYER 1998:13, vgl. Abb. 4).

### ***Ansätze, Anforderungen und Verkehrsverhalten bestimmter Gruppen an Mobilität sind über Zwänge und Handlungsschranken zu erklären***

Aus der feministischen und postfeministischen Forschung sind Untersuchungen bekannt, die sich detailliert mit den besonderen Anforderungen von Frauen an Verkehr, Mobilität oder auch an das ÖPNV-Angebot beschäftigen (WOMEN AND GEOGRAPHY STUDY GROUP/WGSG 1984, 1997). Die Gender-Forschung (vgl. Abschnitt 2.3) erweitert den Blickwinkel um weitere Gruppen, deren Anforderungen an Verkehrsteilnahme ebenfalls aus bestimmten Gründen eingeschränkt ist (MARTENS 2001). Auch die Geographie beschäftigt sich mit Zwängen oder Handlungsschranken für das Verkehrsverhalten.

Für viele dieser Arbeiten (WGSG 1984, 1997), wie auch für die vorliegende, war der zeitgeographische Ansatz (engl. »time geography«) von HÄGERSTRAND (1970) von besonderer Bedeutung durch die Betrachtung von Zwängen (engl. »constraints«), die darüber entscheiden, in welcher Form und wann Aktivitäten ausgeübt werden können. Der Ansatz HÄGERSTRANDS sollte demonstrieren, wie menschliche Aktivitäten im Raum stärker durch Zwänge bzw. Begrenzungen oder Beschränkungen beeinflusst werden als durch unabhängige Entscheidungen räumlich und zeitlich unabhängiger Individuen. Er identifizierte drei Kategorien von Zwängen: capability, coupling, und authority. Diese wurden von HÄGERSTRAND selbst und von anderen Autoren diskutiert und weiterentwickelt (z. B. SOMMER 2004, GEBHARDT u. WARNEKEN 2003, HALLIN 1991, MENTZ 1984, BUTZIN 1981, PRED 1981).

SOMMER (2004) beschreibt HÄGERSTRANDS Kategorien unter dem verkehrlichen Aspekt als Restriktionen distanzieller Erreichbarkeit (capability constraints), Restriktionen zeitlicher Erreichbarkeit (coupling constraints) und Restriktionen sozialer Erreichbarkeit (authority constraints).

GEBHARDT u. WARNEKEN übertragen in »Stadt-Land-Frau« diesen Ansatz unter Einbeziehung des Gender-Aspekts auf eine Unterteilung der Einschränkungen (constraints), denen Frauen im Alltag unterliegen:

- *»individuelle und gesellschaftliche constraints«*; sie gehen von den Lebensbedingungen des Individuums aus, d. h. von Lebensumständen wie Alter, Familienstand, Geld oder Gesundheit, umfassen aber auch die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, in die die betreffende Person eingebunden ist. Hier sind u. a. die Sozialisation und die Rolle der Familie zu nennen;
- *zeitliche constraints*; darunter sind sowohl Einschränkungen wie Öffnungs- oder Arbeitszeiten zu erfassen, aber auch das Problem des Zeitbudgets der Akteurinnen, z. B. die Zeitknappheit von Frauen mit Kindern oder die Belastung durch lange Wegezeiten aufgrund unzureichender Verkehrsinfrastruktur;
- *räumliche constraints*; hierbei handelt es sich zum einen um Ausstattungsdefizite des Raumes, die bestimmte Aktivitäten unmöglich machen oder z. B. lange Wege zur nächsten Einrichtung erfordern, zum anderen um Selbsteinschränkungen, die aus der Wahrnehmung und Einschätzung von Räumen resultieren. Hier sind u. a. die Angsträume vieler Frauen zu nennen« (GEBHARDT u. WARNEKEN 2003:6f).

Aufgrund der geschlechtsspezifischen Fokussierung von GEBHARDT u. WARNEKEN blieben die Bedürfnisse anderer Personengruppen bewusst unberücksichtigt. Grundsätzlich lässt sich dieser Ansatz aber auch auf andere mobilitätseingeschränkte Personengruppen übertragen, z. B. ältere Menschen und Behinderte.

Weiterhin wird z. B. von SPITZNER kritisiert, dass verschiedenste »Dimensionen von Zeit« in versorgungsökonomischen Kontexten bisher keine angemessene Berücksichtigung finden. Zu diesen Zeitdimensionen gehören:

- Zeitknappheit („Doppelbelastung“),
- Zeit-Eingebundenheiten (Zeitklammern aus versorgungsökonomischen Synchronisationserfordernissen),

- Zeitempfindlichkeiten (Nicht-Substituierbarkeit durch personalen sozialen Bezug von Versorgung, keine zeitliche oder räumliche Verlagerbarkeit bei vielen Versorgungsleistungen u. a.),
- Gleichzeitigkeiten verschiedener Sorgetätigkeiten, wie z. B. Fahrkartenkauf und Sorge für ein spielfreudiges Kind, und
- Zeitrationalitäten: „relationale Zeitlichkeit“, d. h. sozial in Beziehung gestelltes Zeitbewusstsein, sozial kontextualisierte Zeiteinstellungen (vgl. SPITZNER 2005 35/36; RUNGE 2005, Mobilitätsarmut alleinerziehender Mütter).

BUTZIN (1981, vgl. Abb. 5) stellt die Handlungssituationen bei vorliegenden Handlungsschranken unter dem Einfluss endogener und exogener Faktoren dar. Dabei kritisiert er an früheren Entscheidungs- und konfliktorientierten Ansätzen, dass menschliches Handeln als konfliktfrei, zwischen Alternativen wählbar sowie bewusst und entscheidungsgesteuert angesehen wird. Seine Kernaussagen sind: Handlungen verlaufen innerhalb von Handlungsschranken, Handlungsschranken unterliegen exogenen und endogenen Einflüssen und Handlungen können aus verschiedenen Entscheidungsprämissen abgeleitet werden.

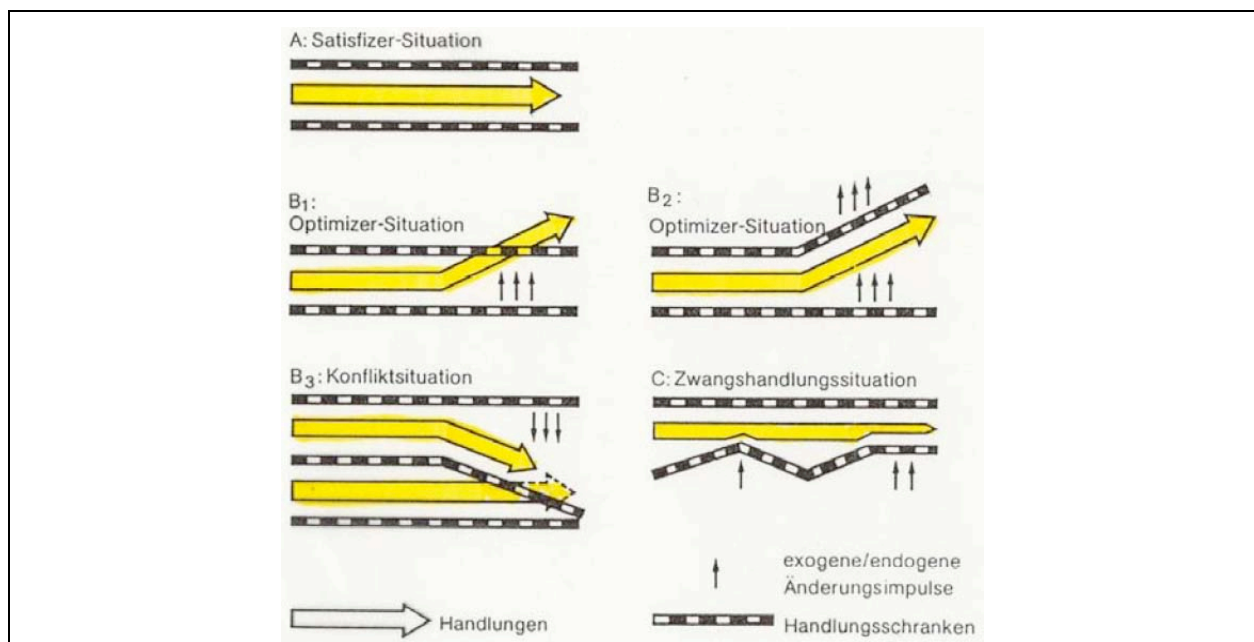


Abb. 5: Handlungssituationen nach BUTZIN (1982: 100), vgl. MAIER/ATZKERN (1992:20)

### ***Der Einfluss soziodemografischer Faktoren auf das Verkehrsverhalten – Zusammenfassung***

Der Ansatz von HÄGERSTRAND (1970) legt nahe, dass Anforderungen nicht aus der Nachfrage rückgeschlossen werden können. Sie entstehen aus einer bestimmten Lebenssituation, die ggf. Zwänge bedeutet und die das Mobilitätsverhalten einschränkt (z. B. SOMMER 2004, GEBHARDT u. WARNEKEN 2003, HALLIN 1991, MENTZ 1983, PRED 1981). KUTTER verdeutlichte den Zusammenhang von Verkehrsverhalten und demografischen Merkmalen der Personen (MENTZ 1984).

Spätere Untersuchungen, wie von STEIERWALD und KÜNNE (1994) stellen vermehrt das individuelle Verkehrsverhalten in den Mittelpunkt. STEINMEYER (1998, vgl. auch KUTTER 1983) greift dieses auf und stellt einen Zusammenhang zwischen Anforderungen, Zwängen und daraus resultierendem Verkehrsverhalten her. Das Verkehrsverhalten scheint sich nicht aus den Anforderungen allein, sondern aus einem Kompromiss aus Anforderungen und Zwängen zu begründen. Auch »subjektive Einschätzungen, die maßgeblich durch den Informationsstand der Person geprägt werden« (STEINMEYER 1998) fließen in das individuelle Verkehrsverhalten ein.

Besondere Anforderungen an die Mobilität und das verwendete Verkehrsmittel sind häufig durch das Geschlecht und das damit verbundene Rollenverhalten bedingt: Männer bewegen sich überwiegend nur zwischen Arbeitsplatz und Wohnung, Frauen bilden Wegeketten, um berufliche, reproduktive oder versorgende Tätigkeiten optimal miteinander zu verknüpfen (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002:7). Aus dem unterschiedlichen Rollenverhalten ergeben sich zwangsläufig andere Prioritäten bei der Beurteilung von Verkehrsmitteln und Verkehrssystemen.

In diesem Kontext sind ebenfalls prägend für das individuelle Verkehrsverhalten:

- persönliche Faktoren, z. B. Alter, Geschlecht, Gesundheit (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002)
- Anforderungen bzw. Ansprüche an Mobilität (Eigenschaften von Verkehrsmitteln, -systemen),
- verkehrs- und umweltpolitische Grundeinstellung: Wer das Autofahren grundsätzlich ablehnt, wird Wege finden, sein Leben so einzurichten, dass ein Verzicht auf das Auto zum persönlichen Gewinn wird. Andersherum wird ein passionierter Autofahrer auch bei optimalen Bedingungen für den ÖPNV nicht auf sein Fahrzeug verzichten (KLUESPIESS 1999).

Hinzu kommt: »Wünsche und die Einschätzung und Wahrnehmung der Möglichkeiten zu ihrer Befriedigung verändern sich in einem fortlaufenden Prozess, werden aneinander angepasst« (INSTITUT FÜR HOCHBAUFORSCHUNG/HBF 1979:15). Sie unterliegen Handlungsschranken, die in Abhängigkeit exogener und endogener Faktoren die Handlungen beeinflussen (BUTZIN 1981). Deswegen ist bei der Betrachtung der Anforderungen an den ÖPNV auch die Frage wichtig: Wie würde sich z. B. eine mobilitätseingeschränkte oder -behinderte Person im Netz des ÖPNV bewegen, wenn bestimmte ausschließende Faktoren entfielen (z. B. Treppen, unterschiedliche Einstiegshöhen bei Fahrzeugen)? Oder wenn die Person über einen besseren Informationsstand verfügen würde? Standardbefragungen fragen immer nach dem tatsächlichen Verkehrsverhalten der vorhandenen Fahrgäste, aber nicht: *Wie würden Sie fahren, wenn bestimmte Barrieren nicht vorhanden wären?* In diesem Kontext ergibt sich das Verkehrsverhalten als Folge des Zusammenwirkens der Anforderungen an den ÖPNV, der Zwänge bzw. Handlungsschranken und dem tatsächlichen ÖPNV-Angebot (vgl. Abb. 6).

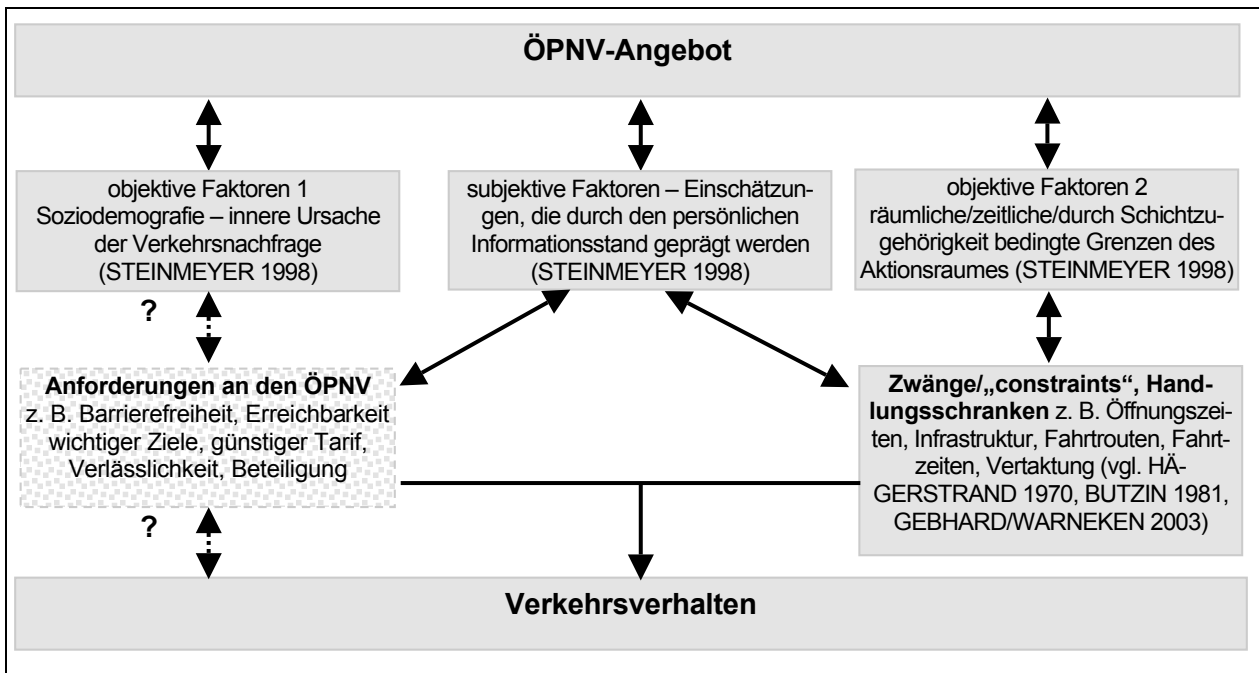


Abb. 6: Anforderungen an den ÖPNV bei der Entstehung von Verkehrsverhalten, eigene Darstellung

### 2.1.2 Anforderungen an das ÖPNV-Angebot und an Mobilität

Einzelne frühe Veröffentlichungen, die sich mit den Anforderungen und Verkehrsbedürfnissen bestimmter Nutzergruppen auseinandersetzen, waren bei genauerer Betrachtung eher technisch orientiert (SCHADE 1980, STUVA 1976). Generell lässt sich feststellen, dass sich die Literatur in besonderem Maße mit den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen an die Infrastruktur des ÖPNV beschäftigt, z. B. Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen (STUVA 2003: »Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Rechtlicher Rahmen, technische Standards und Empfehlungen«, BMVBW 2003: »Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Kongressdokumentation«, SSB: 2003 »Ungehindert Mobil«). Dies erscheint leichter zu bewältigen als zum Beispiel die Abstimmung der Anforderungen verschiedener Gruppen an das Fahrtangebot (Fahrplan, Linienführung, Vertaktung usw.). Anforderungen an Tarife werden überwiegend von Verkehrsverbänden formuliert (VCD 2006, 2004, 2003, 1999), seitens der Verkehrsunternehmen gibt es eher Marktuntersuchungen zur Akzeptanz bestimmter Maßnahmen (VVS Pressemitteilung 15.01.04).

In der Literatur der letzten zehn bis fünfzehn Jahre gewinnen auch die allgemeinen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen an den ÖPNV an Bedeutung: Dabei handelt es sich zumeist um die detaillierte Behandlung einzelner Nutzergruppen, z. B. Kinder, Jugendlicher oder jüngerer Menschen (TULLY u. BAIER 2006, BMVBW 2002 b, FGSV 1999, FLAIG u. GREINER 1999, GROSS 1998), Behinderter (GUVU 2003:2, DBR 2002, BMV 1997), Senioren (BECKMANN et al. in: ECHTERHOFF 2005, KASPER 2004, KASPER u. SCHEINER 2003, BMFSFJ 2001, BRIELER 1997) und Frauen (KRAUSE 1998, STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO 1999 a/b, FUHRMANN 1997/1996, FGSV 1997, RAU 1996, SPITZNER u. BEIK 1996, STETE 1996, STETE u. KLINKHART 1997, BMV/SNV 1990). Eine relativ umfassende Darstellung eines Verkehrs- und Verbraucherverbandes zum ÖPNV enthält die VCD-Sonderveröffentlichung (1999) »Königliche Verhältnisse in Bus und Bahn«.

Unter dem ÖPNV-Angebot werden in dieser Arbeit folgende Bereiche verstanden:

- *Fahrtangebot*: Fahrtzeiten, Vertaktung, Linienangebot, Linienführung (Tangentiale oder Durchmesserlinien), Haltestellenabstand,
- *Infrastruktur*: Fahrzeuge, Haltestellen, Schienenwege, im weiteren Sinne Barrierefreiheit von Fahrzeug, Haltestelle, Fahrkartenautomat und Information ...,
- *Tarif*: Fahrkarten- und Preisangebote vor Ort (z. B. für Schüler, Studenten, Senioren, Berufspendler ...), Tarifzonen, Gemeinschaftstarife mit angrenzenden Verkehrsverbänden.

Bei der Darstellung der Anforderungen der Nutzergruppen an den ÖPNV wird die vorhandene Literatur berücksichtigt, die aus unterschiedlichen Perspektiven formuliert wurde: aus Sicht der Wissenschaft, nicht immer leicht zu trennen von der Sicht der Planung, aus Sicht der Verbände (z. B. Verkehrsverbände, Behindertenverbände, Seniorenverbände) und aus Sicht der mobilitätseingeschränkten Gruppen (Behinderte, Senioren, Kinder und Jugendliche, Frauen). Ob sich die unterschiedlichen Möglichkeiten der Artikulation auch in der Art und der Tiefe der Beteiligung widerspiegeln, ist empirisch zu klären.

Wenn hier auch eine Unterteilung in Gruppen vorgenommen wird, so ist dennoch klar, dass es sich bei keiner dieser Gruppen um eine homogene Gruppe handelt. Vor 25 Jahren wurden die wesentlichen Nutzergruppen des ÖPNV häufig mit den sog. »drei A« in Verbindung gebracht, die den dominierenden Kundentypen umschreiben sollten: Arme, Alte, Ausländer« (ABERLE 2003:4). Obwohl dieses in vielen verdichteten Regionen aufgrund gesteigener Akzeptanz des ÖPNV überholt ist, gibt es »zunehmend Teilregionen und ÖPNV-Linien (...), wo eine deutliche Segmentierung in Richtung auf bestimmte Nutzergruppen erkennbar ist. Statt von drei A muss man hier von vier A sprechen (Arbeitslose, Arme, Ausländer, Alte)« (ABERLE 2003:4). Für die Unterteilung in Nutzergruppen bieten sich je nach Fragestellung und Methodik unterschiedliche Ansätze an. So wird unterschieden nach

- dem Zweck der Fahrt (Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit ...),
- nach sozialen Gruppen (Kinder, Jugendliche, Frauen, Behinderte, Ältere),
- nach räumlicher Herkunft oder räumlichem Ziel,
- nach speziellen Nutzergruppen (Pendler/innen, Tourist/innen, Einkaufende),
- nach dem Verkehrsmittel auf dem Weg zur Haltestelle (Rad, Auto, ÖPNV, zu Fuß) und
- nach Fahrscheinarten (z. B. Ausbildungs-, Gelegenheitsverkehr, Dauer-, Senioren-, Schwerbehindertenkarten).

Hier wurde die Unterteilung nach sozialen Gruppen gewählt.

**Senioren**

»Nicht das Alter behindert uns Menschen – wir Menschen behindern das Alter« (EIN SCHRITT INS ALTER 2006)



Abb. 7: Anforderungen von Senioren an den ÖPNV. Quelle: EIN SCHRITT INS ALTER 2006

Ältere Menschen zeichnen sich durch unterschiedliche Anforderungen, Lebensstile und Lebenslagen aus. Sie verfügen heute wesentlich häufiger über ein Fahrzeug im Haushalt als noch vor 20 oder 30 Jahren und der Anteil derer, die ein eigenes Fahrzeug besitzen, steigt ebenfalls. Dabei bestehen jedoch regionale und geschlechtsspezifische Unterschiede. In den neuen Bundesländern ist der Anteil der Älteren mit eigenem Fahrzeug geringer als in den alten Bundesländern. Ältere Frauen besitzen viel seltener ein eigenes Fahrzeug als ältere Männer. Im städtischen Raum kann der ÖPNV eine kostengünstige Alternative für die tägliche Mobilität älterer Menschen sein, im ländlichen Raum fehlt diese Wahlmöglichkeit oft (INFAS u. DIW 2002).

Ältere Menschen werden auch häufiger das Opfer von Verkehrsunfällen, dabei ist der Anteil der Hochbetagten unter den getöteten Verkehrsteilnehmern, gemessen an der Häufigkeit ihrer Verkehrsteilnahme, überproportional hoch (ENGELN u. SCHLAG 2001). Das Ergebnis einer Befragung älterer Frauen und Männer zu den wichtigsten Kriterien der Verkehrsmittelwahl zeigt Abb. 8 und sie verdeutlicht die unterschiedlichen Prioritäten in Abhängigkeit vom Geschlecht (vgl. ENGELN u. SCHLAG 2001:198). Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse des Expertenworkshops »Verkehrsmittelwahl älterer Menschen – Anforderungen und Angebote« mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus der gerontopsychologischen und verkehrswissenschaftlichen Forschung an der Universität Dresden im Rahmen des Projekts ANBINDUNG (ENGELN u. SCHLAG 2001:110f).

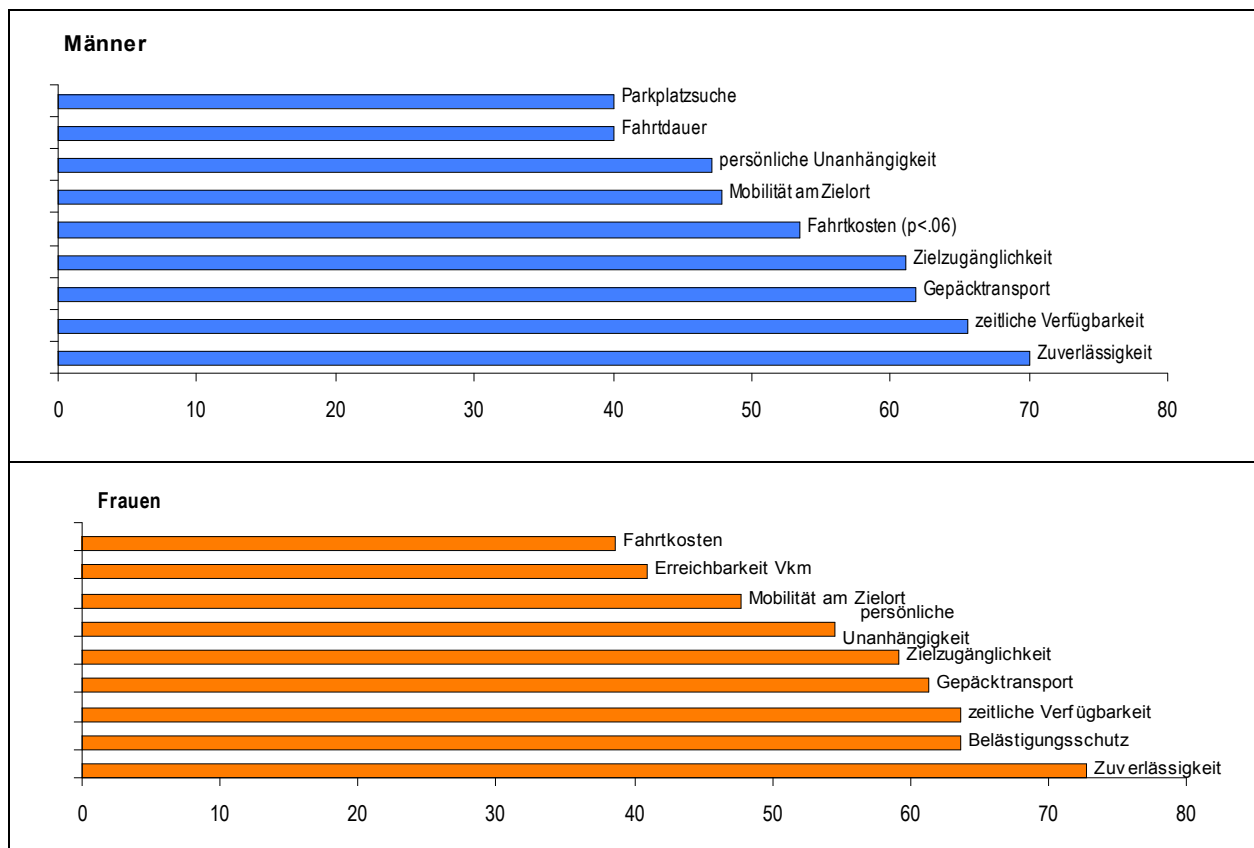


Abb. 8: Kriterien der Verkehrsmittelwahl älterer Frauen und Männer im Vergleich, Quelle: ENGELN u. SCHLAG 2001:198, eigene Darstellung

Tab. 1: Bedeutung von Entscheidungskriterien der Verkehrsmittelwahl für Ältere

Bereich	Problemfeld	Beispiel	Bedeutung für Ältere <sup>1</sup>
<b>Zugänglichkeit und Verfügbarkeit</b>	Startpunkte	Entfernung, Treppenstufen	+
	Verbindungen	Direktverbindung, Umsteigeefordernis	+
	Reiseziele	Parkplatzsuche	+
	Mobilität am Zielort	Zielkombination	+
	Zuverlässigkeit	Pünktlichkeit	+
	Flexibilität und Spontaneität	Umentscheiden während der Fahrt	-
<b>Aufwendungen</b>	Reiseplanung/Fahrtvorbereitung	Informationsbeschaffung	+
		Ticketerwerb bzw. Wartung (Pkw)	+
	Belastung/Anstrengung	Orientierung, Gedächtnisbeanspruchung	+
		Gepäckbeförderung	+
		Zugang zum Verkehrsmittel	+
		Komfort/Bequemlichkeit (Sitze, Ein-/Ausstieg)	+
		Während der Fahrt	+
	Geld	Private Fahrtkosten	
	Zeit	Zeitaufwand für Zugang/Umsteigen	
		Wartezeiten (incl. Verkehrsstau)	-
Reisedauer		-	
<b>Schutz/ Geborgenheit</b>	Sicherheit vor Belästigung und Kriminalität		+
	Sicherheit vor Unfall		+
	Privatheit	Persönlicher Raum, kein Engegefühl	
	Wetterschutz		
	Sauberkeit		
<b>Soziale Rolle und Integration</b>	Sozialer Kontakt, keine Anonymität	Verfügbarkeit von Hilfe/Unterstützung	+
	Erfüllung sozialer Normen		
	Kommunikation von Status, soziale Selbstdarstellung	Chancengleichheit im sozialen Vergleich, kein Benachteiligungsgefühl (equity)	
	Belohnungsmacht	Anderen Gutes tun können	
	Ökologischer Nutzen		-
<b>Extramotive</b>	Gefühl persönlicher Kontrolle	Selbstwirksamkeit	+
		Wahlfreiheit, Gefühl der Unabhängigkeit	+
	Aktivationswert	Eigenaktivität, Leistungsfähigkeit zeigen können	
	Hedonistischer Wert	Freude an der Fahrt selbst	
Psychischer Distress	Ärger		

Legende:

1 Die Bedeutungszuweisungen basieren auf den aggregierten Expertenurteilen:

+ = von besonderer Bedeutung für ältere Menschen

[leer] = ohne altersspezifisch höhere oder geringere Bedeutung

- = für ältere Menschen von vergleichsweise nachgeordneter Bedeutung

Quelle: ENGELN u. SCHLAG (2001:111)

Ausgangspunkt und Endpunkt für die meisten Aktivitäten ist die eigene Wohnung. SCHMITZ spricht in diesem Zusammenhang von der »räumlich-zirkulären Mobilität«, die beinhaltet, dass ein bestimmter Ort nur verlassen wird, um ihn dann wieder aufzusuchen, z. B. die Fahrt zum Einkaufen (SCHMITZ 1994:103, ENGELN u. SCHLAG 2001). Charakteristisch für ältere Menschen ist, dass sich die meisten Aktivitäten, wenn möglich, im Umfeld der Wohnung abspielen. Die anhaltende Suburbanisierung und Tendenz zur Konzentration von Einrichtungen verschlechtern die Voraussetzungen für eine Befriedigung der wichtigsten Bedürfnisse im Nahbereich.

Hauptaktivitäten älterer Menschen sind:

- basale Aktivitäten/häusliche Aktivitäten (Grundbedürfnisse, Wohnung)
- instrumentelle Aktivitäten/überwiegend außerhäusliche Aktivitäten (Einkaufen, Freizeit ...)
- Aktivitäten des täglichen Lebens, zwischenmenschliche Aktivitäten/nicht zwingend außerhäusliche Aktivitäten (Freizeitaktivitäten, Sozialkontakte) (vgl. DEUBEL et al.1999).

Das folgende Zitat stellt die Bedeutung der Mobilität für ältere Menschen heraus: »Mobilität ist unverzichtbar für einen erfolgreichen Alterungsverlauf. Somit resultieren aus der Gewährleistung einer angemessenen, den Bedürfnissen älterer Menschen entsprechenden Mobilität vorteilhafte Auswirkungen auf den individuellen Prozess des Alterns« (DEUBEL et al. in: FLADE 1999:243). Gerade für Senioren hat der Mobilitätserhalt einen großen Einfluss auf die Lebensqualität und das persönliche Wohlbefinden. Mobilität ist aufgrund der vorherrschenden Siedlungsstrukturen die notwendige Voraussetzung für fast alle Daseinsgrundfunktionen. Sie ist unabdingbar für soziale Kontakte, den Zugang zu Freizeit-, Erholungs- und Sporteinrichtungen, die Teilnahme am gesellschaftlichen und kulturellen Leben, auch im ehrenamtlichen Bereich, und die Gesundheitsvorsorge.

### **Behinderte**

*»Behinderte werden gemacht. Welche Gruppe die Behinderungen ertragen muss, hängt davon ab, welcher Art die Anforderungen sind, die an die Mitglieder der Gesellschaft gestellt werden« (HBF 1979:13, vgl. GENSCHE 1977).*

Dieses Zitat hat auch heute noch eine gewisse Bedeutung. Maßstab unserer Gesellschaft – insbesondere der Planung im Verkehrsbereich –, eine Person als »behindert« zu charakterisieren, ist überwiegend der nicht-behinderte Mensch. Dieser genügt bestimmten gesellschaftlichen Normen, weil er in der Lage ist, bestimmte Tätigkeiten selbstständig auszuführen (HBF 1979:13). Dem soll das BGG entgegenwirken. Ebenso von gesellschaftlichen Normen abhängig ist die Definition der selbstständigen Ausführung von Tätigkeiten und der selbstständigen Teilnahme am gesellschaftlichen Leben (BMJ 2002 b). Eine interessante Frage ist, ob sich diese Definition der persönlichen Leistungsfähigkeit verschiebt, wenn sich die Bevölkerungsstruktur verändert und der Anteil der älteren und betagten Bevölkerung überwiegt.

»Anforderungen« Behinderter an den ÖPNV werden in der Literatur seit Mitte der 1970er-Jahre von verschiedenen Autoren behandelt (STUVA 1976, IFU 1977, HBF 1979). Häufig steht weniger der ÖPNV als das allgemeinere »Bauen« oder das »Wohnumfeld« im Vordergrund der Betrachtungen. Bereits seit über 30 Jahren beschäftigt sich STEMSHORN mit dem »Bauen für Behinderte und Betagte« (1974); die aktuellste Ausgabe heißt »Barrierefrei bauen für Behinderte und Betagte« (STEMSHORN 2003) und geht neben dem Wohnen auch auf verkehrsrelevante Aspekte ein.

Von der Relevanz des Themas »Anforderungen Behinderter an den ÖPNV« zeugen in den vergangenen Jahren zahlreiche Veröffentlichungen (z. B. »Ungehindert mobil. Gewusst wie im Umgang mit Bus und Bahn«, SSB 2003; »Barrierefreier ÖPNV in Deutschland«, STUVA 2003) und Veranstaltungen, an denen auch die Politik beteiligt ist. So gab es schon vor dem BGG Bemühungen zur behindertengerechten Gestaltung (Reihe DIREKT des BMV), weil diese zu den Förderkriterien nach dem GVFG gehört. Die Handbücher für Planer und Praktiker beschäftigten sich mit »Gästefreundlicher, behindertengerechter Gestaltung von verkehrlichen und anderen Infrastruktureinrichtungen in Touristikgebieten« (BMV 1998) und »Bürgerfreundlicher und behindertengerechter Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs« (BMV 1997). Die Anforderungen an Haltestellen, Fahrzeuge, Zustieg, Information und Straßenraumgestaltung werden aus technischer Perspektive unter Berücksichtigung bestehender DIN-Vorgaben – meist von nicht-behinderten Planern – ausführlich dargestellt und die Bedeutung der Beteiligung mobilitätsbehinderter Menschen betont, jedoch keine Verfahren empfohlen (BMV 1997:17). Die Veröffentlichungen des BMV enthalten keine Aussagen zu Gender Mainstreaming oder Forderungen zur Datenerhebung. Bei der Formulierung der Anforderungen behinderter Menschen an Verkehrsanlagen und Gebäude geht es vielfach lediglich um technische Aspekte, Einbeziehung und Beteiligung werden nicht thematisiert (BMVBW 2001 a).

Behinderte beurteilen Barrieren im ÖPNV anders als nicht-behinderte Menschen, auch die Auswirkungen einer vorhandenen Behinderung auf die Mobilitätsteilnahme werden von Betroffenen anders eingeschätzt (INFAS/DIW 2004:141 f.). Ihre Anforderungen an den ÖPNV leiten sich ab aus dem Grad ihrer Behinderung, deshalb erscheint eine Unterscheidung in Behindertengruppen bzw. beeinträchtigte Personenkreise nach Art der Beeinträchtigung sinnvoll, wie sie der Deutsche Behindertenrat/DBR (2002) als Standards der Barrierefreiheit für den Öffentlichen Personennahverkehr formuliert hat.

Die in Tab. 2 auf der folgenden Seite genannten Personengruppen stellen in Abhängigkeit von ihrer jeweiligen Behinderung teilweise übereinstimmende, aber auch unterschiedliche Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen, Betriebsabläufen und Fahrgastinformationen im ÖPNV. Der DBR fordert eine weitestgehend selbstständige Nutzung der Verkehrssysteme sowie durchgängige Barrierefreiheit und definiert Anforderungen für diese Bereiche (vgl. DBR 2002:3 f. und Tab. 2).

Tab. 2: Personenkreise mit Nutzungsschwierigkeiten

Personenkreis	Betroffene Behinderte	Besondere Anforderungen/ Details vgl. DBR (2002)
<b>Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen</b>	Blinde Menschen bewegen sich im Straßenverkehr entweder in Begleitung eines Sehenden oder mithilfe eines Langstockes und/oder Blindenführhundes. Ihre Unsicherheiten beim Gehen sind mit den Nutzungsschwierigkeiten gehbehinderter Menschen vergleichbar. Schwierigkeiten ergeben sich vor allem beim Auffinden des Weges aufgrund fehlender Orientierungshilfen (z. B. Kanten, Pflasterungen) und beim Erkennen von Hindernissen und Gefahren (z. B. falsch parkende Pkws, ungenügend abgesicherte Baustellen). Informationen, die ausschließlich optisch vermittelt werden (z. B. Warnschilder, Liniennummer des Busses), sind blinden Menschen nicht zugänglich und behindern die problemfreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreier Haltestellenzugang</li> <li>• Niederflurfahrzeuge</li> <li>• Leichtgängige, taktil erfassbare und möglichst großflächige Anforderungstasten außerhalb des Fahrzeuges auf einer Höhe von 85 cm</li> <li>• Leicht erkennbare, standardisierte Piktogramme an Haltestelle u. Fahrzeugzugang</li> <li>• Alle Informationen akustisch</li> </ul>
<b>Sehbehinderte Menschen</b>	Sehbehinderte Menschen können nur die Dinge in der Umwelt wahrnehmen, die einen starken Kontrast aufweisen. Alle Gegenstände im Umfeld, die sich farblich oder mangels Beleuchtung nicht eindeutig absetzen, fallen als Informationsträger aus. Das führt zu Unsicherheiten in der Einschätzung der Umgebung und zu großen Risiken bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreier Haltestellenzugang</li> <li>• Niederflurfahrzeuge</li> <li>• Standardisierte Piktogramme</li> <li>• Durchgängige, kontrastreiche Gestaltung</li> <li>• Alle Informationen akustisch</li> </ul>
<b>Gehbehinderte Menschen</b>	Menschen mit Gehbehinderungen können den Gefahren im Straßenverkehr und an Haltestellen des ÖPNV oft nicht schnell genug ausweichen. Für sie ergeben sich auch Schwierigkeiten bei der beliebigen Überquerung schnell befahrener Straßen. Bordsteine, Treppenstufen und Rampen mit stärkeren Neigungen sind für gehbehinderte Menschen schwer begehbar, bei fehlendem Geländer für viele nicht nutzbar. Für die meisten gehbehinderten Menschen sind Rampen weniger geeignet als Treppen. Bei reduzierter körperlicher Leistungsfähigkeit und schneller Ermüdbarkeit sind längere Umwege und Wartezeiten für gehbehinderte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besonders erschwerend.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreier Haltestellenzugang</li> <li>• Niederflurfahrzeuge</li> <li>• Haltestangen oder -griffe im Eingangsbereich</li> </ul>
<b>Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer</b>	Menschen, die auf die Benutzung eines Rollstuhls angewiesen sind, können Stufen, Schwellen, Bordsteine, Treppen, stark geneigte Rampen und längere Straßensteigungen – mit Ausnahme einer relativ kleinen Gruppe trainierter Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer – nur mit fremder Hilfe überwinden. Schwierigkeiten ergeben sich auch bei den notwendigen Blickkontakten und Durchgangsmöglichkeiten an zugeparkten Straßenborden sowie bei zu hoch angebrachten Bedienelementen von Aufzügen, Automaten in Fahrzeugen etc	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreier Haltestellenzugang</li> <li>• Niederflurfahrzeuge: stufenloser, nahezu schwellen- und spaltenloser sowie neigungsarmer Zugang</li> <li>• Barrierefreie Gestaltung innen, breite Türen, Haltestangen</li> <li>• Niedrig angebrachte Bedienelemente, vgl. Kleinwüchsige</li> </ul>
<b>Greifbehinderte Menschen</b>	Schwierigkeiten ergeben sich bei der Bedienung von Bedarfsampeln, Aufzugsanlagen, Automaten, Geländern, Türöffnungs- und Haltewunschastern. Haltegriffe in Fahrzeugen sind nicht erreichbar bzw. von greifbehinderten Fahrgästen nicht nutzbar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestangen oder -griffe im Eingangsbereich</li> </ul>
<b>Kleinwüchsige Menschen</b>	Bedienelemente in einer Höhe über 0,85 m sind nicht erreichbar; Gleiches gilt für Geländer an Rampen oder Treppen. Auch Sitzgelegenheiten können nicht sicher genutzt werden, wenn der Sitz zu hoch ist und eine zu große Sitztiefe aufweist. Zugeparkte Straßenüberquerungen erschweren den Blickkontakt Fußgängerinnen/Fußgänger – Fahrerinnen/Fahrer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienhöhe von Fahrkartenautomaten, sämtlichen Bedienelementen, Haltewunschastern 85 – 90 cm</li> </ul>
<b>Hörbehinderte Menschen</b>	Akustische Signale können nicht wahrgenommen werden. Da hörbehinderte Menschen im Straßenverkehr oder in Anlagen des ÖV von anderen gewöhnlich nicht erkannt werden, sind sie auf besondere Weise gefährdet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Informationen optisch, groß, einheitlich</li> </ul>
<b>Geistig behinderte Menschen</b>	Die Einsicht in Verkehrsabläufe fehlt häufig. Gefahrensituationen können oft nicht richtig eingeschätzt werden. Schriftliche Informationen werden zum Teil nicht verstanden. Besondere Gefahren ergeben sich bei der Überquerung von Fahrstraßen und durch mangelnde Orientierungsfähigkeiten im ÖV.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Informationen optisch, groß, einheitlich</li> <li>• Möglichst Piktogramme</li> </ul>
<b>Kinder</b>	Die erhöhte Verkehrsgefährdung von Kindern ist auf geringere Aufmerksamkeit, Unberechenbarkeit, Ablenkung durch Spiel, mangelndes Abschätzen von Gefahren etc. zurückzuführen. Die Schwierigkeiten bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln sind denen von Kleinwüchsigen vergleichbar. Besondere Schwierigkeiten ergeben sich – vergleichbar mit Gruppe 4 – für Eltern mit Kinderwagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreier Haltestellenzugang</li> <li>• Niederflurfahrzeuge</li> <li>• niedrige Bedienhöhe, vgl. Kleinwüchsige</li> <li>• Abstellflächen für Kinderwagen, Festhaltenmöglichkeit</li> <li>• Einfache, übersichtl. Gestaltung</li> </ul>
<b>Alte Menschen</b>	Das allgemein reduzierte körperliche Leistungsvermögen alter Menschen betrifft sowohl ihre Beweglichkeit als auch die Sehfähigkeit und das Hörvermögen. Ihre Nutzungsschwierigkeiten sind ähnlich wie die der Gruppen 2, 3 und 7.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreier Haltestellenzugang</li> <li>• Niederflurfahrzeuge</li> <li>• weitere Anforderungen in Abhängigkeit der jeweiligen Altersbeschwerden, vgl. Behinderte</li> </ul>

Eigene Darstellung, Datenquelle: DBR (2002:1 f.)



Überholt ist vor dem Hintergrund des BGG die Betrachtung von Rollstuhlfahrenden als Sondergruppe (IFU 1977) unter den Nutzenden, da die Berücksichtigung ihrer Anforderungen an die Gestaltung von Fahrzeugen (z. B. stufenloser Einstieg, Wendebereich, Stellfläche, Haltemöglichkeit, Erreichbarkeit von Türöffnern), Haltestellen (z. B. stufenloser Zu- und Abgang, stufenloser Zugang zu anderen Bahnsteigen, Ebenen und Verkehrsmitteln) und Fahrscheinautomaten (z. B. Erreichbarkeit von Tastatur und Zahlbereich), Fahrplänen und Linienplänen (Lesbarkeit aus der Sitzposition) auch anderen Gruppen eindeutige Vorteile bringt (PAGEL 2006, MARTENS 2001). Dies erübrigt jedoch nicht die generelle Auseinandersetzung mit Behinderten als Fahrgästen.



Abb.9: Mobilität für alle, Quelle: NVBW 2002:91

### ***Kinder und Jugendliche***

*»Kinder erleben Mobilität ganz anders als die Erwachsenen. Für Kinder bedeutet Mobilität entdecken und die nahe Umgebung erforschen« (XTRAMOBIL AG 2006).*

Traditionelle Forschungsansätze zum Thema Mobilität von Kindern und Jugendlichen zielen vor allem darauf ab, diese Altersgruppen hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens zu beeinflussen und sie langfristig, über die Zeit als Zwangskunde (»captive user«) hinaus, an den ÖPNV zu binden. Es geht weniger darum, welche Anforderungen diese Altersgruppen haben, als wie sie erreicht und motiviert werden können (z. B. BMVBW 1997, GROSS 1998, FGSV 1999 und BMVBW 2002 b).

In der Literatur ist die Trennung zwischen Jugendlichen und Kindern nicht ganz eindeutig: Besonderes Interesse der KONTIV gilt »den Jugendlichen von 10 bis 18 Jahren«, nach FGSV (1999) hingegen werden die unter 14-Jährigen als »Kinder« einstuft und die über 14-Jährigen als »Jugendliche«. Nach dem Lexikon sind Jugendliche junge Menschen, die zwar das 14., nicht aber das 18. Lebensjahr vollendet haben (MEYERS LEXIKONREDAKTION 1992:79).

Durch die Harmonisierung der Tarife (VDV 2004) brauchen Kinder in der Regel unter sechs Jahren keine Fahrkarte, zwischen sechs und vierzehn Jahren eine Kinderfahrkarte. Kleinkinder und Kinder unter sechs Jahren werden normalerweise bei der ÖPNV-Nutzung begleitet. Jüngere Kinder (6 – 9 Jahre) haben andere Anforderungen an den ÖPNV als ältere Kinder (10 – 14 Jahre) (vgl. Tab. 3). Dies ist schon allein durch die unterschiedliche körperliche und geistige Entwicklung vorgegeben. Die jüngeren Kinder gehen in städtischen Gebieten meist in eine Grundschule, die fußläufig erreicht werden kann, und haben seltener eine Monatskarte für den ÖPNV. Im ländlichen Raum sind sie überwiegend Zwangskunden des ÖPNV, müssen mit dem Bus zur Schule fahren und erhalten eine bezuschusste Monatskarte, die bisher meist voll von den Kreisen getragen wurde, aber zunehmend zum größeren Teil von den Eltern bezahlt werden muss. Es ist eine relativ häufige Begleitmobilität festzustellen, wie einige Veröffentlichungen zeigen, die sich mit Aspekten der Sicherheit und Problemen der wachsenden »Begleitmobilität« beschäftigen (FLADE 1999), als deren wichtigste Ursache Gefahren im Straßenverkehr gelten. In der Folge werden der Handlungsspielraum der Kinder begrenzt und die Aufsichtspersonen, häufig die Mütter oder Großmütter, und deren Zeitbudget zusätzlich gefordert. Dies gilt auch für ältere Kinder. Unter Begleitmobilität fielen 2002 über 9 % aller Wege (INFAS/DIW 2002:2).

Die älteren Kinder (10 – 14 Jahre) sind aufgrund räumlicher Strukturen und weiterführender Schulen oft stärker auf die Benutzung des ÖPNV angewiesen und verfügen deshalb häufiger über Monatsabonnements. Der zeitliche Handlungsrahmen und der Aktionsradius sind noch nicht so groß wie bei Jugendlichen, deshalb wird zumindest im städtischen Raum der ÖPNV tagsüber die Mobilitätsanforderungen erfüllen können. Im ländlichen Raum beginnen Mobilitätsengpässe bereits nachmittags, wenn der Schülerverkehr beendet ist. Bei Besuchen von Freunden, Sport- und Freizeiteinrichtungen sind auch die 10–14-Jährigen auf Bringdienste angewiesen (FGSV 1999).

Tabelle 3: Differenzierte Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an den ÖPNV

<b>Vorschulkinder (0 – 5 Jahre)</b>	
<b>Begleitung</b>	Nur begleitete Wege mit dem ÖPNV
<b>Anforderungen</b>	Abstellfläche für Kinderwagen; barrierefreie Haltestellen u. Fahrzeuge (Rampen, Aufzüge, Niederflurfahrzeuge)
<b>Defizite</b>	Fehlende Abstellflächen, keine durchgängige Barrierefreiheit
<b>junge Kinder (6 – 9 Jahre)</b>	
<b>Begleitung</b>	Anteil begleiteter Wege nimmt ab
<b>Anforderungen</b>	- Erreichbarkeit, Bedienbarkeit und Übersichtlichkeit von Fahrscheinautomaten - Erreichbarkeit von Türöffnungsautomatik innen und außen am Fahrzeug; bei Türöffnern außen Schutz vor Einklemmen - deutliche Haltestellenansage und -unterscheidung
<b>Defizite</b>	Haltestellen, Fahrscheinautomaten und Fahrzeuge sind an Erwachsenengröße ausgerichtet
<b>ältere Kinder (10 – 13 Jahre)</b>	
<b>Begleitung</b>	Anteil begleiteter Wege nimmt weiter ab
<b>Anforderungen</b>	Einige der Punkte für jüngere Kinder gelten weiterhin in Abhängigkeit von Körpergröße und Entwicklungsstand
<b>Defizite</b>	
<b>Jugendliche (14 – 18 Jahre)</b>	
<b>Begleitung</b>	Begleitung durch Aufsichtsperson selten; Fahrt in Gesellschaft Jugendlicher
<b>Anforderungen</b>	- Erreichbarkeit von Zielen für Jugendliche - Vertaktung nachmittags und abends - Angebote abends, Rückfahrmöglichkeit vor 24 Uhr - Flexibilität - Sicherheit Anforderungen können nicht pauschaliert werden (regionale Disparitäten), sondern müssen durch Verkehrsunternehmen, -verbände im direkten Kontakt diskutiert werden
<b>Defizite</b>	Fehlende Anbindung von Zielen (Kartierung?), kein Ausstieg nach Bedarf ...

Quellen: FGSV 1999, BMVBW 2002 b, 1997, FLAIG/GREINER 1999, LIMBOURG et al. 2000, eigene Darstellung

Bei den Jugendlichen (15 – 18 Jahre) treten körperliche Benachteiligungen zurück, dafür erweitert sich der zeitliche und räumliche Handlungsspielraum besonders in der Freizeit und in den Abendstunden immer mehr, die außerhäusliche Aktivität gewinnt an hoher Bedeutung. Die Mobilitätsengpässe verschärfen sich vor allem im ländlichen Raum. Die Anforderungen an den ÖPNV sind nun anderer Art. Das Angebot des ÖPNV wird an den Mobilitätswünschen und den vorhandenen Möglichkeiten gemessen und auch mit dem Individualverkehr verglichen (ausführliche Darstellung FGSV 1999:21). Mofas und Mopeds sind im ländlichen Raum, wo der ÖPNV keine oder nur begrenzte Angebote bietet, der erste Schritt in Richtung selbstständiger motorisierter Mobilität. Das eigene verfügbare Einkommen und die finanziellen Möglichkeiten der Familie bestimmen über die verfügbaren Verkehrsmittel der Jugendlichen mit (FGSV 1999, FLAIG u. GREINER 1999, GROSS 1998). Die aktuelle Studie (TULLY u. BAIER 2006) »Mobilität zwischen Option und Zwang« betrachtet das Zusammenspiel biografischer Motive und sozialer Vorgaben.

Die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen können nicht pauschaliert werden, sondern müssen unter Berücksichtigung der lokalen und regionalen Gegebenheiten mit den Betroffenen, z. B. Jugendvertretern, Jugendgemeinderat oder auch (Berufs-)Schulklassen usw., diskutiert werden (vgl. Kap. 5). Dies ermöglicht eine Beurteilung der Bedingungen vor Ort über die »harten« Faktoren hinaus (statistische/zählbare Daten zu Bevölkerung, Strukturen, ÖPNV, Modal Split usw.) auch anhand der »weichen« Faktoren wie Lebensstil und Verhalten (BMVBW 2002:17). Für die Unternehmen ergeben sich mehrere positive Aspekte: Gewinnung neuer Erkenntnisse, positiver Dialog, Zielgruppenbindung und Medienwirksamkeit (BMVBW 2002 b:13, ILS 2002).



Abb. 10: Jugendliche im Bus, Großraum-Verkehr Hannover 2002

### ***Auszubildende, Berufsschüler, Praktikanten und Studierende***

Für die Gruppen der Auszubildenden, Berufsschüler, Praktikanten und Studierenden gibt es in den Verkehrsverbänden in Deutschland trotz Harmonisierung der Tarife (VDV 2004) scheinbar keine einheitlichen tariflichen Regelungen. Teils werden die Auszubildenden mit den Schülern in einer Gruppe geführt, dann Auszubildende und Studenten oder es wird getrennt in Schüler, Auszubildende, Berufsschüler und Praktikanten mit Einkommen und Studenten (vgl. VRR). Im letzteren Fall gibt es mindestens drei verschiedene Arten von Fahrkarten. In der Literatur sind die Auszubildenden selten als eigene ÖPNV-Nutzergruppe vertreten. Es überwiegen Veröffentlichungen zu Schülern (BMVBW 2002, FGSV 1999, GROSS 1998, BMVBW 1997), Jugendlichen (s. o.) und Studierenden (z. B. STEINMEYER 1998).

Für alle gilt, dass sie aufgrund des geringen oder fehlenden Einkommens nur ermäßigte Fahrkarten im Nahverkehr beziehen können. Die Verkehrsunternehmen erhalten nach § 45 a PBefG Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Auszubildenden, damit nicht sie die staatlich gewollte Ermäßigung der Tarife tragen müssen (BMJ 2005 b).

Für »Studierende« gibt es vielfach tarifliche Sonderregelungen. Viele Verkehrsverbände haben in den vergangenen Jahren in Absprache mit den Hochschulen und den Vertretungen der Studierenden Semestertickets eingeführt. Dabei zahlen meist alle Studierenden über einen erhöhten Semesterbeitrag einen Solidarbeitrag für den ÖPNV. Dieser und die Kosten für das Semesterticket sind lokal unterschiedlich geregelt. Dabei ist unklar, ob die Angebote den tatsächlichen Anforderungen einer Mehrheit der Studierenden entsprechen oder vielmehr eine erfolgreiche Marketingstrategie der Verkehrsunternehmen sind, denn auch Studierende, die zu Fuß (einfügen: oder mit dem Auto) zur Universität kommen, tragen den Solidarbeitrag für den ÖPNV mit (Demokratisches Forum/DEFO 2005).

In Baden-Württemberg gibt es bei einigen Verkehrsverbänden eine kombinierte Lösung (z. B. RVF, VVS, DING). Alle Studierenden zahlen einen erhöhten Semesterbeitrag, damit diejenigen, die den ÖPNV nutzen, ein verbilligtes Semesterticket oder »Studiticket« erhalten können. Im Gegenzug dürfen alle Studierenden der beteiligten Hochschulen, auch ohne Zusatzticket, mit dem Semesterausweis abends und am Wochenende kostenlos fahren (DING 2005:23, RVF 2005, VVS 12/2005).

### ***Frauen***

*»In Verkehrsplanungsprozessen sollten besonders auch die Bedürfnisse der Frauen berücksichtigt werden, da negative Auswirkungen der Verkehrsorganisation (Einkaufswege, Schulwege der Kinder, schlechte ÖPNV-Verbindungen) besonders von Frauen getragen werden« (RAT FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG 2003).*

Vor allem die Anforderungen von Frauen an Mobilität, Nahverkehr und Planung werden zumeist auf lokaler und regionaler Ebene sehr dezidiert dargestellt. Diese und die Veröffentlichungen zur Mobilität von Kindern fordern zusätzlich zu den allgemeinen Anforderungen eine differenzierte Datenbasis für repräsentativere und aussagekräftigere Planungen und eine durchgängige Beteiligung am Planungsprozess.

Pauschal von den Anforderungen von Frauen zu sprechen wird der heutigen Vielfalt der Lebensentwürfe von Frauen in keiner Weise gerecht. Je nach Lebenssituation unterscheidet sich der Mobilitätsbedarf auch unter den Frauen erheblich (HAMILTON 2002:2, STETE 1995:41). Planerinnen beklagen deshalb die »Einfalt« in den Annahmen über Frauen als homogener Gruppe (BBR 2001:13). Obwohl sich viele Anforderungen von Frauen an den ÖPNV mit denen anderer Gender-Gruppen wie Kindern, Jugendlichen, Senioren und Behinderten auf den ersten Blick nahezu decken (MARTENS 2001, 2002), wird diese Annäherung nicht gern akzeptiert, weil gefürchtet wird, damit Errungenschaften der Frauenbewegung zu verlieren.



Abb. 11: Gleiche Mobilitätschancen für alle! (FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG 2006:33)

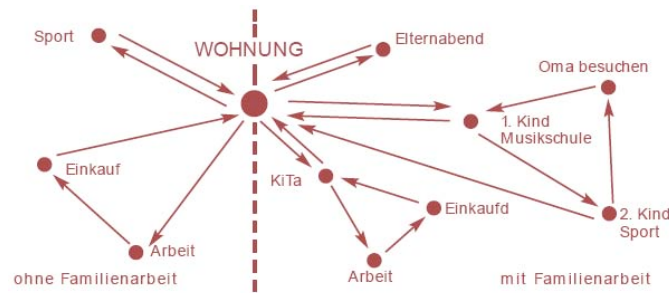


Abb. 12: Wegebeziehungen von Personen mit und ohne Versorgungsarbeit, Quelle: FRAUENBEAUFTR. – KREISVERWALT., GLEICHSTELLUNGSSTELLE LUDWIGSHAFEN A. RHEIN (Hrsg. 2001):

Nicht nur Planerinnen, auch die anerkannte Fachliteratur der FGSV hat sich bereits mit Frauenbelangen in der Verkehrsplanung (FGSV 1997, MINISTERIUM FÜR GLEICHSTELLUNG VON FRAU UND MANN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 1991) und Gender-Aspekten in der Nahverkehrsplanung (FGSV 2004) beschäftigt. Einige Themen wie Sicherheit und Tarife (z. B. Fahrtunterbrechung, Kindesaltersgrenze) (VDV 2004, KRAUSE 1999) sind von der Planung des ÖPNV und den Verkehrsunternehmen längst als Qualitätsstandards übernommen worden.

Die Einbeziehung des Rollenverhaltens erscheint wichtig, weil dieses in Deutschland noch sehr traditionell geprägt ist, d. h. Familienarbeit und Pflege von Angehörigen überwiegend von Frauen geleistet wird (FLADE 1999), und ist die Begründung für die Einbeziehung des Gender Planning. Daher ergeben sich besondere Anforderungen aus der für die Mobilität vieler Frauen als charakteristisch identifizierten Bildung von Wegeketten aufgrund von Reproduktions- bzw. Versorgungstätigkeiten (RAU 1996, STETE 1995, 1996, STETE u. KLINKHART 1997, BIANCO u. LAWSON 1998, FLADE/GUDER 1992). Allerdings müssen Männer bei der Übernahme dieser Tätigkeiten ähnliche Mobilitätsmuster entwickeln, wenn sie gleich viele Aktivitäten nacheinander bewältigen wollen. Die Wegeketten sind also in erster Linie durch die vorherrschende Rollenteilung in der Gesellschaft begründet (vgl. Abb. 12).

Die folgende Abbildung 13 soll Beispiele der vielfältigen Lebensentwürfe von Frauen und der damit verbundene Anforderungen an den ÖPNV darstellen:

- *Typ 1: berufsorientierte Frauen mit oder ohne Partner beziehungsweise Partnerin*  
Qualifikationsadäquate Erwerbstätigkeit, die weitgehend den Lebensrhythmus bestimmt – keine Kinder – finanzielle und räumliche Unabhängigkeit – Lebensphasen beruflich bestimmt – Versorgung mit Haushaltsgütern nach Bedarf (Arbeitsumfeld, Wohnquartier) – soziales Netz räumlich weitgehend unabhängig.
- *Typ 2: berufs- und familienorientierte Frauen mit Partner beziehungsweise Partnerin*  
Häufig nicht qualifikationsadäquate Erwerbstätigkeit, Lebensorganisation strebt Vereinbarkeit von Beruf und Familie an – zeitlich, räumlich und finanziell eingeschränkt mobil – in Berufsleben integrierte Familienphase – Inanspruchnahme von sozialer Infrastruktur im Wohnumfeld (Kindertagesstätte, Schule etc.) – Versorgung mit Haushaltsgütern durch Großeinkauf einmal pro Woche mit Pkw und nach Bedarf in Wohnortnähe – soziales Netz schwerpunktmäßig im Wohnumfeld.
- *Typ 3: berufs- und familienorientierte Frauen ohne Partner beziehungsweise Partnerin*  
notwendige Vereinbarkeit von (Vollzeit-)Berufstätigkeit und Kind(ern) im Hinblick auf zeitliche und räumliche Verknüpfung – zeitlich, räumlich und finanziell kaum mobil – in Berufsleben integrierte Familienphase – Inanspruchnahme von sozialer Infrastruktur im Wohnumfeld – Versorgung mit Haushaltsgütern als regelmäßiger Einkauf im Wohnortnähe – soziales Netz schwerpunktmäßig im Wohnumfeld.
- *Typ 4: nicht berufstätige, familienorientierte Frauen*  
Haushaltsorganisation und -arbeit, die weitgehend den Lebensrhythmus bestimmt – zeitlich und räumlich mobil in unmittelbarer Abhängigkeit von den Tagesabläufen anderer Familienmitglieder (Arbeits-, schul- und Kindertagesstättenzeiten) – lange Familienphase, häufig mit späteren Qualifizierungs- und Wiedereinstiegswünschen – auf soziale Infrastruktur im Wohnumfeld nicht angewiesen – Versorgung mit Haushaltsgütern durch Großeinkauf einmal pro Woche mit Pkw und nach Bedarf in Wohnortnähe – soziales Netz schwerpunktmäßig im Wohnumfeld.
- *Typ 5: nicht berufs- und familienorientierte junge Frauen (Schülerin, Auszubildende)*  
Noch in der Ausbildung (Schülerin, Auszubildende) – zeitlich und räumlich vergleichsweise mobil, finanziell eingeschränkt mobil – Wahrnehmung von kommerziellen und kulturellen Angeboten in der Stadt oder Region – vergleichsweise geringes Engagement für Haushaltsorganisation oder -arbeit – soziales Netz räumlich weitgehend unabhängig.
- *Typ 6: nicht berufs- und familienorientierte alte Frauen mit Partner bzw. Partnerin oder allein lebend*  
Ohne berufliche und weitgehend ohne familiäre Verpflichtungen, gegebenenfalls als Pflegeperson für Partner beziehungsweise für Partnerin oder Kinderbetreuung – vielfach allein lebend – Mobilität zeitlich uneingeschränkt, räumliche Mobilität nachlassend, häufig finanzielle Engpässe – Inanspruchnahme sozialer Infrastruktur im Wohnumfeld oder auch ambulanter Dienste – Versorgung mit Haushaltsgütern nach Bedarf entsprechend der Tragfähigkeit und Beweglichkeit im Wohnumfeld – soziales Netz, soweit (noch) vorhanden, im Wohnumfeld.

Abb. 13: Frauentypen und deren Anforderungen an die Planung. JAKISCH (1998:139), verändert nach FREIE HANSESTADT HAMBURG (1993:33 ff.)

Aus den Unterschieden im Verkehrsverhalten von Frauen und Männern, geringerer Pkw-Verfügbarkeit, stärkerer Nutzung des Umweltverbunds, anderer Wegemuster und Sicherheitsbedürfnisse ergeben sich andere Anforderungen und Bedürfnisse an den ÖPNV und die Mobilität (KRAUSE 1998:145). Erwerbstätige und nichterwerbstätige Mütter haben den höchsten Mobilitätsbedarf, der besonders durch die Begleitmobilität für die Kinder gekennzeichnet ist. Die zeitlichen Einschränkungen treten bei Frauen in Form von Koordinationszwängen (z. B. Öffnungszeiten Kinderbetreuung, öffentliche Einrichtungen) stärker in Erscheinung als bei Männern, wo sie überwiegend nur durch das Erwerbsleben bedingt sind (STETE 1995:35 f.).

Frauen oder Personen, die Reproduktions- bzw. Versorgungstätigkeiten übernehmen,

- sind häufig teilzeitbeschäftigt (BMFSFJ 2001 a) und haben dadurch Anforderungen an kurze Vertaktungen auch in Schwachlastzeiten,
- verdienen im Durchschnitt weniger (BMFSFJ 2001 a, EDELMANN et al. 2003, MÖDINGER 2003) und haben Anforderungen an günstige Tarife,
- sind häufig in Begleitung von Kindern oder anderen Personen unterwegs (STETE 1995:41) und haben damit verbundene Anforderungen an Ausstattung, Fahrplan, Liniennetz und Tarife,
- haben durch Wegekettungen Bedarf an tangentialen Verbindungen und gemischten Strukturen, die keine langen Wege erfordern (STETE 1995:41),
- sind durch Kinderbetreuung zeitlichen und damit auch räumlichen Restriktionen unterworfen (KÖRNTGEN u. TOPP 1993, STETE 1995) und haben dadurch Anforderungen an kurze Vertaktungen auch in Schwachlastzeiten und direkte Verbindungen,
- haben Anforderungen an Ablageflächen für Gepäck oder Einkäufe bzw. Abstellflächen für Kinderwagen oder Rollstühle;
- darüber hinaus ist der Sicherheitsaspekt zu berücksichtigen, der aber allen anderen Fahrgästen ebenso entgegenkommt (STADT MÜLHEIM AN DER RUHR 2004:15 f.).

### **Personen mit Kindern**

*»Gestern quälte sich wieder eine Mutter mit Kinderwagen ab. Obwohl sie die "breitere" Seite der Türe genommen hatte, passte der Kinderwagen nicht durch. Das klappte erst, als die Frau eines der Räder abmontiert hatte«(ÖPNV-Forum 2006).*

Formulierungen in den Landesnahverkehrsgesetzen oder Nahverkehrsplänen wie »Personen mit Kindern« (LAND NIEDERSACHSEN 1995:1) oder die neue Formulierung im ÖPNV-Gesetz NRW »Personen, die Kinder betreuen« (LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN 2004) sollen die besondere Berücksichtigung der Anforderungen bzw. Belange dieser Personen bewirken.

Anforderungen von Personen mit Kindern werden in der Literatur in der Regel als Anforderungen von Frauen bzw. frauengerechte Mobilität unter dem Stichwort »Begleitmobilität« abgehandelt (KÖRNTGEN/TOPP 1993), weil Mütter und Großmütter überwiegend die Rolle der begleitenden Person übernehmen (FLADE 1999).

Für Männer, die sich in Begleitung von Kindern mit dem ÖPNV bewegen, ergeben sich vergleichbare Anforderungen. Besondere Probleme in Bezug auf die Nutzung des ÖPNV treten für Personen auf, deren Kinder noch im Kinderwagen transportiert werden. Zwar ist der barrierefreie Ausbau von Haltestellen und der Einsatz niveaubabgesenkter Fahrzeuge vorangeschritten, doch gibt es sie längst nicht überall« (MELCHERT 2003). Selbst dort, wo es Aufzüge gibt, kann nicht generell mit reibungslosem Fortkommen gerechnet werden. Aufzüge werden gewartet, funktionieren aufgrund von Vandalismus nicht oder sind unzumutbar verunreinigt. Zusätzlich besteht bei der DB die Tendenz, alternative Möglichkeiten zur Niveaüberwindung (z. B. Rampen) zurückzubauen.

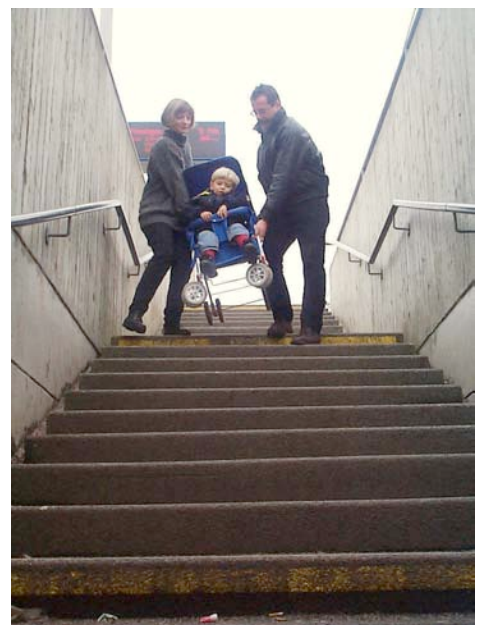


Abb. 14: Fehlende Rampe, eigenes Foto

### ***Männer***

Zu den Anforderungen von Männern als ÖPNV-Nutzer gibt es keine gesonderte Literatur. Die zunehmende Betrachtung des ÖPNV unter dem Gender-Aspekt führt zur Einbeziehung der Anforderungen von Männern in Untersuchungen, wie einige Tagungen in letzter Zeit dokumentieren: »Lebenswerte Stadt für Männer und Frauen« (SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG BERLIN 2005) und »Bedeutung und die Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für Frauen und Männer« (BMFSFJ 2006). Für die Statistik scheint es unerheblich zu sein, ob sie alleinstehend sind oder mit Frau und Kindern in einer klassischen Rollenteilung zusammenleben.

### ***Ausländerinnen und Ausländer***

Bisher werden die Anforderungen ausländischer Mitbürgerinnen und Mitbürger an den ÖPNV nicht thematisiert. Ausländerinnen und Ausländer sind grundsätzlich allen vorher aufgeführten Nutzergruppen zuzuordnen. ABERLE (2003:5) betont: »Bei den Zukunftsperspektiven sind neben den demographischen Entwicklungen mit weniger jungen und berufsaktiven Menschen sowie mehr alten Mitbürgern auch steigende Ausländeranteile durch Migrationsprozesse einzubeziehen.«

### **2.1.3 Anforderungen an Beteiligung, Kommunikation und repräsentative Datenerhebung durch die regionale Nahverkehrsplanung**

Partizipation an der (Nah-)Verkehrsplanung (meist unter dem Begriff der Beteiligung) und eine (geschlechts-)differenzierte Datenerhebung werden seit Jahrzehnten insbesondere von Frauenverbänden (z. B. Vereinigung f. Stadt-, Regional- und Landesplanung – SRL e. V./SRL, Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen/FOPA, FGSV 1997:46; MINISTERIUM FÜR GLEICHSTELLUNG VON FRAU UND MANN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 1991:30) gefordert und haben auch Eingang in die Fachliteratur gefunden (FGSV 2004, 1997). Trotzdem werden diese Themen im Vergleich zu anderen, wie Sicherheit oder Barrierefreiheit, allenfalls zögerlich angenommen. Das Gleichstellungsgesetz und Beschlüsse zu Gender Mainstreaming könnten eine Legitimation für Beteiligung und repräsentative Datenerhebung sein, die eine breitere lokalräumliche Durchdringung des Nahverkehrsraums ermöglichen und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen beitragen soll. Die Bedingungen dafür werden in Abschnitt 2.3 und Kapitel 3 analysiert und in Kapitel 5 mit Verantwortlichen diskutiert. Dabei sind auch die Fragen von Bedeutung, an welcher Stelle im Planungsprozess Beteiligung möglich und praktikierbar ist und wie die Akteure dazu stehen (vgl. Abschnitt 2.3.2).

### ***Beteiligung mobilitätseingeschränkter Menschen an Planungsprozessen für den ÖPNV***

Der RAT FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG hält eine verstärkte zivilgesellschaftliche Partizipation an verkehrspolitischen Entscheidungen für wichtig. Diese kann durch folgende Maßnahmen und Instrumente erreicht werden:

- »Beteiligung der Bevölkerung am betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement nicht nur – wofür es schon gute Beispiele gibt – in der Konzeptphase, sondern auch am Umsetzungsprozess,
- Beteiligung der Bevölkerung an verkehrsplanerischen Prozessen« (RNE 2003:29).

Die Beteiligung an Planungsprozessen im ÖPNV setzt eine intensive Auseinandersetzung zwischen der planenden Institution und den beteiligten Gruppen voraus. Nicht immer kann davon ausgegangen werden, dass die Vertreterinnen und Vertreter mobilitätseingeschränkter Gruppen in ausreichendem Maße über Fachwissen verfügen (HERRMANN 2000 c). Daraus entsteht an die Planung der Anspruch, den gesamten Prozess überaus transparent zu gestalten und die zu beteiligenden Gruppen von Anfang an einzubeziehen, also bereits zu dem Zeitpunkt, an dem z. B. Szenarien aufgestellt werden oder grundlegende Untersuchungen in Auftrag gegeben werden (BRENNER, HERRMANN u. NEHRING 1999).

Auch der Verkehrsexpertentag 2004 bei der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e. V. (GUVU 2004) fordert eine »positiv gestaltete Mobilitäts- und Verkehrskultur«, die ökologische, systemische und erzieherische Aspekte einbezieht (vgl. Abb.15). Daher sind: »Mobilitätssysteme zu vernetzen und flexibel aufeinander zu beziehen, die Beförderungssysteme lückenlos und barrierefrei zu gestalten und Planung und Steuerung von Mobilitätssystemen auf beratende Mitbeteiligung von Gruppierungen der Bürger angewiesen« (GUVU 2004:3).

Die Empfehlung des Verkehrsexpertentags 2003 (GUVU 2003) lautet: Alte Menschen sollen in die Planung der kommunalen Infrastruktur einbezogen werden, damit ihre konkreten Anforderungen zur Sprache kommen. Für die Beteiligung anderer Gruppen wie Frauen, Kindern, Jugendlichen und Ausländern gibt es in der Praxis bisher wenige Beispiele. Eine Beteiligung der Vertretungen der Studierenden an den Hochschulen erfolgt i. A. nur im Zusammenhang mit den bereits erwähnten Studierendentickets (DEFO 2005). Behinderte haben eine rechtliche Sonderstellung. Aber wie steht es tatsächlich um die Einbeziehung der Behindertenverbände bei der Nahverkehrsplanung vor Ort? Gibt es eine Legitimation für die Beteiligung der anderen Gruppen an der Planung (vgl. Abschnitt 2.3 und Kap. 3 und 5)? Gibt es Zusammenhänge zwischen der Organisation der Gruppen und ihrer Beteiligung (Abschnitt 2.3 und 5)?

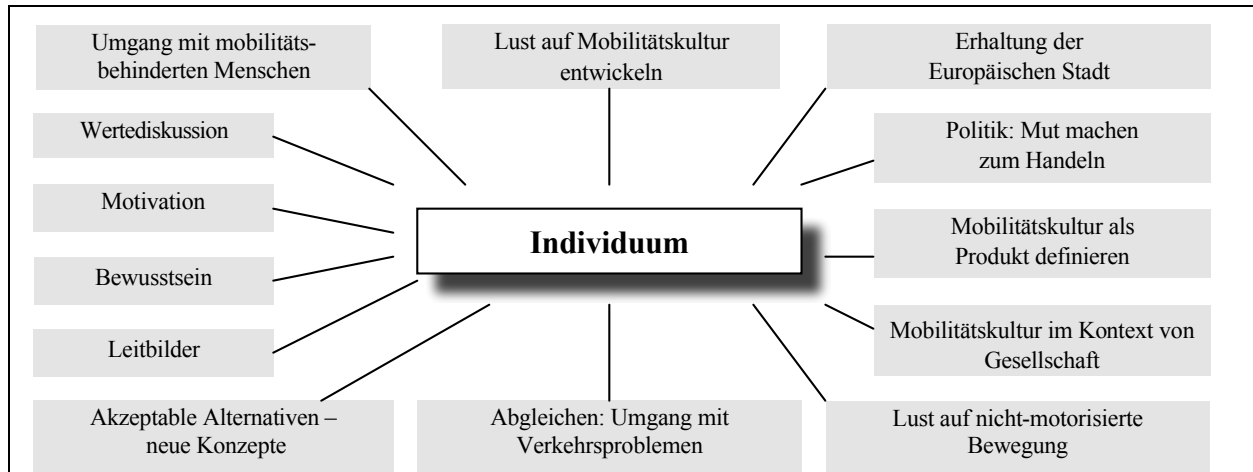


Abb. 15: Grafik zu Entschlüsselung Nr. 4 der Themengruppe 1 (GUVU 2004:2)

### **Kommunikation im Planungsprozess**

Kommunikation ist ein wichtiges Element für die heutigen komplexen Planungsprozesse und Planungsentscheidungen im ÖPNV geworden und damit für Laien – dazu zählen in der Regel auch Gemeinderatsmitglieder, Politikerinnen und Politiker – häufig in ihren Abläufen und Auswirkungen nicht transparent (HERRMANN et al. 1999). Daran ändert auch die verbreitete Beteiligung von Verbandsvertreterinnen und Vertretern nichts, die durch eine Vielzahl von Terminen überlastet sind. Gleichzeitig ist die Arbeit der Verwaltung und der Verkehrsträger von den Vorgaben und Entscheidungen kommunalpolitischer Gremien wie des Gemeinderats und ihrer ehrenamtlichen Mitglieder abhängig.

THIESIES (1998:66 f.) betont demzufolge die Notwendigkeit zur Veränderung bestehender Planungs- und Abstimmungsprozesse und schlägt eine umfassende Kommunikation durch Mobilitätsmanagement vor. Dieses beschränkt sich nach THIESIES nicht nur auf die Maßnahmen. Es bietet auch die Methodik zur Durchführung. Voraussetzung dafür ist »eine verstärkte Kommunikation und Kooperation aller Beteiligten, das sind u. a. Dienststellen öffentlicher Verwaltungen, Verkehrsunternehmen, Genehmigungsbehörden und Verkehrsteilnehmer. Dazu bedarf es klarer Vorgaben, damit unnötige Reibungsverluste minimiert und gänzlich vermieden werden« (THIESIES 1998:37, vgl. BLEES et al. 2002).

Die Verkehrsplanung verfügt über eine Reihe erprobter Kommunikationsformen. Im Zentrum stehen dabei Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot, die mit dem Blickwinkel des Betrachters variieren. GERLACH (in: DVWG 2000) unterscheidet drei Betrachterebenen: die *Nutzer*, die *Betreiber* (Baulastträger, *Ergänzg.: im Nahverkehr besser die Aufgabenträger*) und die *Allgemeinheit*. Diese stellen laut GERLACH mit unterschiedlichem Gewicht Ansprüche an Schnelligkeit, Sicherheit, Komfort, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastruktur. Dabei lässt GERLACH die eigentlich planende Institution, die Verwaltung oder das Planungsbüro, aus. Natürlich könnte argumentiert werden, dass diese lediglich die Ansprüche der vorgenannten Akteure koordinieren müssten. Aber ist das die Realität? Könnte es nicht auch sein, dass Planer ebenfalls gewisse Erfahrungsstandards präferieren, die pauschal mit den Ansprüchen der Nutzer gleichgesetzt werden?

Kommunikation im Verkehrsplanungsprozess ist grundsätzlich zu unterscheiden in Verfahren der reinen Information (dem Sichbesprechen), der Partizipation (dem Teilnehmenlassen) und der Kooperation (dem gemeinsam Machen) (GERLACH in: DVWG 2000). Der Bürgerbeteiligung wird in diesem Zusammenhang

## 2. Das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen

häufig eine besondere Bedeutung zugemessen. Damit die Erwartungen in die Realisierung nicht enttäuscht werden, ist nach GERLACH (2000:16 in: DVWG 2000) die Vereinbarung von Regeln notwendig, denn: »Gerade in der Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern ist es schwer, Partikularinteressen von Gemeininteressen zu unterscheiden. Meist melden sich negativ Betroffene zu Wort; Zufriedene äußern sich in der Regel weniger lauthals. Einzelinteressen schränken die Sichtweise ein – die gerade bei Verkehrsaufgaben dominierende Komplexität der Problemstellungen wird von „Laien“ meist verkannt. Fachbeistand kann in solchen Situationen für annähernd „gleich lange Spieße“ sorgen, die Ausbildung zum Verkehrs- und Stadtplaner aber nicht ersetzen«.

Folgende Kommunikationsformen sind gebräuchlich:

Tab. 4: Angewandte Kommunikations- und Beteiligungsformen bei Verkehrsplanungen

Methode	Merkmale	Kommunikationsform
Öffentliche Auslegung	Vorgeschriebene Auslegung der Planunterlagen bei allen Planungsverfahren, um Beteiligten und Betroffenen vor Beschlussfassung die Möglichkeit zu geben, sich über Planungen zu informieren und ggf. Anregungen und Bedenken zu äußern; rechtlich normiertes Beteiligungsangebot; meist nach weitgehendem Beschluss der Planungen; Prüfung von Einwendungen durch die zuständige Behörde und Mitteilung des Ergebnisses	Information ↓
Bürgerversammlung/ Anhörung/ Erörterung	Unterrichtung der Bürgerinnen und Bürger über Planungs- und Entwicklungsvorhaben, meist in der fortgeschrittenen Planungsphase, Erörterung der Positionen und Interessen von Bürgerinnen und Bürgern vor der Entscheidung, Anhörung und Erörterung bei Planungs- und Entwicklungsvorhaben sind gesetzlich normiert; Vorbereitung der öffentlichen Auslegung; Bürgerversammlungen auf Initiative der Kommunen oder auf Antrag der Bürgerinnen und Bürger	↓
Ausstellung/ Wurfsendung	Information über Planungen und Entwicklungsvorhaben; ausführliche Darstellung von Hintergründen und Zusammenhängen; meist Einbindung in sonstige Informations- und Beteiligungsschritte (z. B. Befragung)	↓
Beratung	Information und Dialog zwischen Fachleuten und Bewohner/innen; im Verwaltungsgebäude oder besser vor Ort; weitreichendes Angebot von informierender fachlicher Beratung bis hin zu Beratung und Animation möglich; gute Kenntnisse der örtlichen Situation erforderlich	↓
Aktion	Temporäre Umsetzung von Planungen (z. B. Pilotversuch); gute Vorbereitung und Evaluation notwendig; mit sonstigen Informations- und Beteiligungsangeboten zu koppeln.	↓
Befragung	Dient der Informationsgewinnung; kann Grundlage für die Mitwirkung im weiteren Verlauf der Planung schaffen; mit sonstigen Informations- und Beteiligungsverfahren zu koppeln.	Partizipation ↓
Ortsbegehung	Gemeinsame Erfassung von Chancen, Mängeln und Bindungen; dient der Information und Sensibilisierung von Bürgerinnen und Bürgern, aber auch der Informationsbeschaffung; gute Vor- und Nachbereitung erforderlich; Begehung möglichst in kleinen Gruppen.	↓
Teledemokratie	Nutzung moderner Kommunikationsmedien (z. B. Internet, E-Mail); dient der Information und Meinungserkundung; mit sonstigen Informations- und Beteiligungsverfahren zu koppeln.	↓
Bürgerantrag/ Bürgerbegehren/ Bürgerentscheid	Mit Bürgerantrag und Bürgerbegehren wird der Gemeinderat aufgefordert, bestimmte Angelegenheiten zu behandeln; bestimmtes Antragsquorum erforderlich; Gemeinderat kann mit bestimmter Mehrheit beschließen, eine Entscheidung mit Bürgerentscheid den Bürgerinnen und Bürgern zu unterstellen; umfassende Information erforderlich.	↓
Arbeitskreis	Kontinuierliche Arbeit eines ausgewählten Personenkreises an Themen; Austausch von Erfahrungen und Standpunkten; gemeinsame Erarbeitung von Lösungsvorschlägen möglich; meist zur Begleitung einer Planung (z. B. Verkehrsentwicklungsplanung).	Kooperation ↓
Runder Tisch	Einbeziehung von Vertretern organisierter oder nicht-organisierter Gruppen; gezielte Auswahl handlungsbereiter Akteure; Dialog über Problemstellungen oder Entwicklung von Lösungsvorschlägen; fester und vertrauter Teilnehmerkreis, aber Mitwirkung interessierter Bürgerinnen und Bürger möglich.	↓
Mediation/Forum	Strukturierter Verhandlungsprozess mit Vertretern von organisierten oder nicht-organisierten Gruppen unter Einbeziehung eines neutralen Vermittlers; ausgewählter Teilnehmerkreis; Leitung durch methodisch qualifizierte Mediatoren; Förderung von Übereinkünften zwischen den Interessensgruppen.	↓
Werkstattverfahren/kooperatives Gutachterverfahren	Intensive fachliche Bearbeitung einer Planungsaufgabe unter Beteiligung eines möglichst breiten Spektrums von Akteuren, die an Planung und Umsetzung beteiligt sind; dient der Ideenfindung und Transparenz von Prozessen; oft als Ideenwettbewerb mehrerer interdisziplinärer Gruppen gestaltet; meist drei bis fünf Termine in mehreren Monaten.	↓
Zukunftswerkstatt/Perspektiven-Open Space	Demokratisches Verfahren zur Entwicklung neuer Ideen, Projekte und Lösungsansätze, dient der Sammlung von Ideen; offenes und kreatives Arbeiten mit Bürgerinnen und Bürgern; meist Kurzwerkstatt in wenigen Tagen.	↓
Bürgergutachten durch Planungszellen	Entwicklung von Lösungsvorschlägen durch nach einem Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerinnen und Bürger, die mit einer Vergütung der Tätigkeit freigestellt sind; Vorlage eines Gutachtens nach Ablauf von ca. einer Woche; Bildung mehrerer Kleingruppen, Begleitung durch Fachexperten.	↓

GERLACH (in: DVWG 2000:10 – 12)



### ***Repräsentative Erfassung durch die Datenerhebung***

An dieser Stelle geht es um die Erfassung von Daten über verschiedene Statistiken durch die Verkehrsverbände. Am aussagekräftigsten sind Haushaltsbefragungen, die auch soziodemografische Faktoren, Motivationen und Verhalten abfragen (z. B. SCHLIEPHAKE 1997), wenn diese Daten in den Auswertungen berücksichtigt werden. Denn sie geben auch Aufschluss über Nichtnutzer des ÖPNV. Haushaltsbefragungen sind arbeits- und kostenintensiv, weswegen die Verkehrsunternehmen für regelmäßige Untersuchungen Kurzbefragungen bevorzugen, die überwiegend keine soziodemografischen Daten wie Alter, Geschlecht, Lebenssituation oder Nationalität abfragen. Dies gilt für Auszubildende, Behinderte und Senioren gleichermaßen. Den Berufspendlern bzw. Dauerkartenkunden wird in der Planung des ÖPNV eine hohe Bedeutung zugemessen, auf sie sind viele Erhebungsformulare von Befragungen zugeschnitten (FLADE 1999). Werden die Gruppen, denen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll – mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen –, von der Datenerhebung vor Ort überhaupt entsprechend ihren Anteilen unter den Kundinnen und Kunden berücksichtigt?

Einige Verkehrsunternehmen, insbesondere in Großstädten mit guter barrierefreier Infrastruktur, erheben regelmäßig ihre *Behindertenanteile*, wenn sie davon ausgehen, dass diese über dem Landesdurchschnitt liegen, um mehr Ausgleichszahlungen zu bekommen. Die bundesweite Erhebung »Mobilität in Deutschland« (MiD 2002) fragte 2002 erstmals in ihren Fragebögen nach Mobilitätsbehinderungen (INFAS/DIW 2002).

In der aktuellen Veröffentlichung der UITP »Eine Vision für den ÖPNV im Jahr 2020« heißt es: »Besondere Aufmerksamkeit sollte darauf gelegt werden, Kenntnisse über das Verhalten und die Verhaltensänderungen von *Kindern* zu gewinnen, da diese erst am Anfang ihrer „Mobilitätsbiographie“ stehen« (UITP 2005:45). Dies scheint notwendig, denn die traditionellen Untersuchungen zur Mobilität (KONTIV, Social-data) und die Untersuchungen der Verkehrsunternehmen bzw. -verbände beschäftigen sich in besonders geringem Maße mit der Mobilität von Kindern unter sechs Jahren. Bei Befragungen zum Verkehrsverhalten spielt diese Gruppe keine Rolle, da davon ausgegangen wird, dass sie sich nicht allein fortbewegen (FGSV 1999:9). Die Begleitmobilität in Form von Begleitung von Kindern oder anderen hilfsbedürftigen Menschen wird in der allgemeinen Statistik der Verkehrsunternehmen nicht erfasst. Kinder über sechs Jahren werden nur zum Teil über die Fahrscheinstatistik und Schülermonatskarten erhoben, weil sie bei Gelegenheitsfahrten teilweise auch aufgrund von Mitnahmeregelungen am Wochenende oder Gruppenkarten aus der Statistik nicht explizit abzulesen sind.

*Auszubildende* haben ein Verkehrsverhalten, das dem vollzeitberufstätiger Menschen oder Schülern ähnelt, je nachdem, ob sie zur Arbeitsstelle oder Berufsschule fahren. Insofern ist bei den wiederkehrenden Kurzbefragungen im öffentlichen Personennahverkehr davon auszugehen, dass die Auszubildenden mit entsprechenden Anteilen repräsentativ erfasst werden. Dies gilt jedoch nur für die Erfassung an sich. Es gibt in den standardisierten Befragungsbögen der Verkehrsunternehmen meist keine Frage danach, ob sich eine Person noch in Ausbildung befindet. Da jedoch die meisten Auszubildenden, wenn sie den ÖPNV regelmäßig nutzen, über Zeitkarten verfügen, werden zumindest ihre Anteile über die Fahrkartenstatistiken erhoben. In Abhängigkeit von der jeweiligen tariflichen Lösung lassen sich gewisse Schlüsse zur ÖPNV-Nutzung *Studierender* ziehen, die aber keinen Aufschluss über deren konkrete Anforderungen an den ÖPNV oder das Verkehrsverhalten geben. Auch regelmäßige Fahrgastbefragungen erfassen die Studierenden mit ihren Anforderungen nur unzureichend.

Die gängigen Verkehrserhebungen im ÖPNV sind konzeptionell an den Bedürfnissen und dem Fahrtverhalten von Dauerkarteninhabern und Männern orientiert. Sie berücksichtigen nicht das besondere Verkehrsverhalten von *Frauen*, für das Wegekettten und Begleitmobilität typisch sind (STETE 1997, FUHRMANN 1999, 1997). Es ist davon auszugehen, dass *Ausländer* bei den meisten Datenerhebungen, mit Ausnahme von MiD 2002 (INFAS/DIW 2004), nicht repräsentativ erfasst werden, weil die Datenerhebung nicht in Inländer und Ausländer differenziert und/oder sprachliche Barrieren bestehen.

Es stellt sich daher die Frage, inwieweit lokale Verkehrsuntersuchungen diese Kriterien ermitteln und dies in der Planung des ÖPNV-Angebots berücksichtigen (vgl. Kap. 3 und 4). Findet eine Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Wissenschaft statt? Werden konkrete Anforderungen der wichtigsten Nutzergruppen vor Ort erhoben und wenn ja, wie? Oder vertraut die Praxis auf ihre eigene Wahrnehmung, Bestandserhebungen, Tarifstatistik?

### 2.1.4 Relevanz und Potenziale dieser Personengruppen heute und in Zukunft

Die Relevanz der mobilitätseingeschränkten Personengruppen für den ÖPNV steht in Abhängigkeit zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung, dem Anteil dieser Personen unter den ÖPNV-Kunden und möglichen Ausgleichszahlungen. Hieraus kann auf die Marktbedeutung rückgeschlossen werden.

Nach dem Ergebnis des Mikrozensus lebten im Mai 2003 in Deutschland »8,4 Mio. Menschen mit einer „amtlich anerkannten Behinderung“, dies sind 10,2 % der Bevölkerung [Statistisches Bundesamt 2004 b]. Der größte Teil, rund 6,7 Mio., ist schwerbehindert (mit Ausweis). 1,7 Mio. Personen sind leichter behindert. Etwas über die Hälfte (54 %) der Schwerbehinderten sind Männer. Seit 1999 ist die Zahl der Menschen mit funktionalen Einschränkungen um 3 % bzw. 273.000 Personen gestiegen. In der Befragung *Mobilität in Deutschland 2002* [MID 2004:141] wird die Zahl der Behinderten mit hochgerechnet 9 Mio. angegeben. Rund drei Viertel der Behinderten (72 %) sind über 55 Jahre alt, die Hälfte über 65. Der Anteil der Behinderten (Behindertenquote) an der Bevölkerung nimmt mit steigendem Alter zu und ist in der Altersklasse ab 80 mit einer Quote von einem Drittel am höchsten« (vgl. Abbildung 16) (ARNDT 2005:8, STATISTISCHES BUNDESAMT 2004, vgl. auch PFAFF 2004).

ARNDT (2005:9) berechnet unter der Annahme, die Behindertenanteile der einzelnen Altersgruppen blieben auch zukünftig konstant, auf der Grundlage der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes den Anteil der Behinderten aufgrund der Alterung der Bevölkerung: »Danach wären im Jahre 2020 bei einer Gesamtbevölkerung von 82,82 Mio. in Deutschland 11,6 % „amtlich anerkannt“ behindert. Dieser Anteil stiege dann bei einer insgesamt abnehmenden Bevölkerung auf über 10 Mio. oder 13,3 % von 75,12 Mio. im Jahr 2050« (ARNDT 2005:9).

Die Relevanz *Behinderter* für den ÖPNV steht in engem Zusammenhang mit den Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung. Diese wurde mittlerweile um 12 % gekürzt und hat die Verkehrsunternehmen hart getroffen (VDV 19.09.2005), macht aber immer noch einen wichtigen Anteil bei der Haushaltsplanung der Verkehrsunternehmen aus. Für die Zukunft mit prognostizierten steigenden Anteilen Behinderter (PFAFF et al. 2004, ARNDT 2005) scheinen allerdings bei Anhalten der wirtschaftlichen Probleme der öffentlichen Haushalte weitere Kürzungen vorprogrammiert.

Behinderte nutzen den ÖPNV nach MiD scheinbar nicht häufiger als Nichtbehinderte. Bei der Art der Behinderung ergeben sich allerdings Unterschiede. Sehbehinderte nutzen seltener das Auto und gehen häufiger zu Fuß oder fahren öffentlich. Auch bei nicht empfundener Mobilitätseinschränkung sind die Anzahl der Wege und die Wegelänge bei behinderten Menschen geringer als bei nichtbehinderten Menschen. Eine Erwerbstätigkeit erhöht die Mobilitätswerte Behinderter leicht (INFAS/DIW 2002: 141 f.). Bei Behinderten über 60 Jahre mit Mobilitätseinschränkung zeichnet sich zudem – anders als bei den jüngeren Behinderten – eine überdurchschnittliche Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel mit Anteilen von 14 % an den Wegen und 20 % an den Distanzen ab (INFAS/DIW 2002:151).

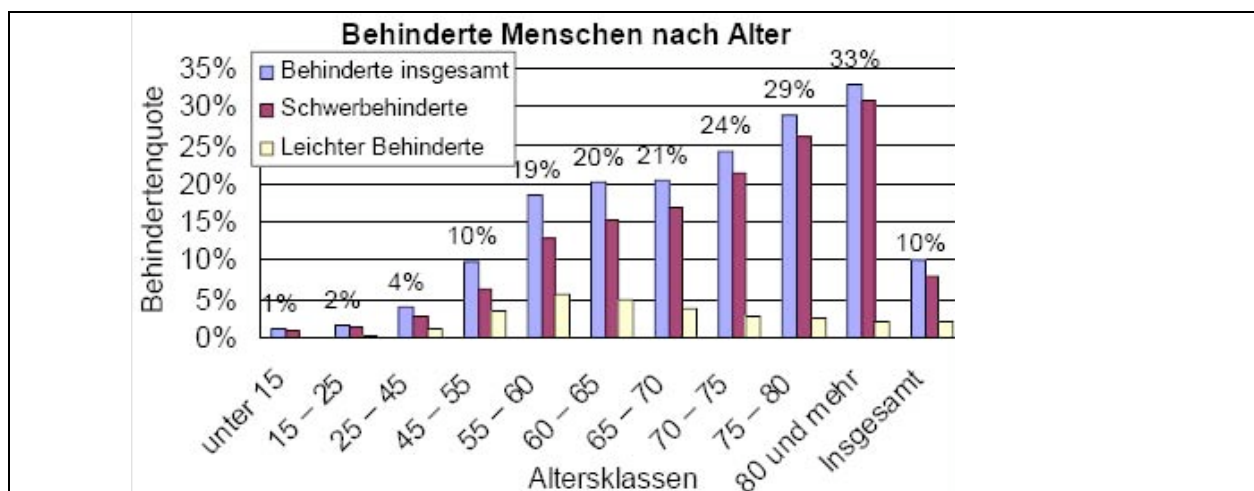


Abb. 16: Anteile von Menschen mit funktionalen Einschränkungen an Altersklassen in Deutschland (ARNDT 2005:8)

Die Bevölkerungsentwicklung wird sich auch auf die Anteile der mobilitätseingeschränkten und -behinderten Menschen auswirken. Bei der Einwohnerzahl sind aufgrund der demografischen Entwicklung mittelfristig starke Rückgänge zu erwarten, die langfristig auch durch Migration nicht überall aufzufangen sind. Die Besiedlungsdichte wird vor allem im Umland von Stadtregionen sinken und mit ihr das Kundenpotenzial für den ÖPNV (vgl. BMBF 2003:10). Die Altersstruktur wird sich gravierend verschieben, das Durchschnittsalter steigt an, der Anteil der über 60-jährigen Menschen wird erheblich ansteigen und mit ihm der Anteil mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen (vgl. ARNDT 2005, PFAFF 2004). Gleichzeitig sinkt die Zahl von Kindern und jungen Menschen und mit ihr die Zahl der Schülerinnen und Schüler. Diese langfristig wirksamen Prozesse sind nicht umkehrbar und stellen eine neue Herausforderung an die Planung dar (vgl. MEISTER-SCHEUFELN 2003). Die Zahl der Beschäftigten und festen Arbeitsverhältnisse ist rückläufig und eine Trendwende nicht in Sicht (BERNDT u. BLÜMEL 2003:26). Diese Einnahmen waren bisher eine verlässliche Berechnungsgröße für die Tarifplanung.

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat eine Prognose der zukünftigen Entwicklung wichtiger Altersgruppen erstellt (Abb. 17). Diese lässt sich auf die wichtigsten Nutzergruppen des ÖPNV übertragen. Für den ÖPNV von Bedeutung sind weniger die Schwankungen der Gesamtbevölkerung, Zuwanderung vorausgesetzt, als die strukturellen Verschiebungen innerhalb der Altersgruppen:

- Bis 2005 wird die Zahl der Kindergartenkinder voraussichtlich landesweit um etwa 7 % sinken, bis zum Jahr 2010 um rund 15 %, in der Folge sinken die Schülerzahlen entsprechend.
- Bis 2030 steigt der Anteil der 60-Jährigen und Älteren um 10 %, dabei wird die Zahl alter und hochbetagter Menschen überdurchschnittlich stark zunehmen. Um 2050 werden mit rund 723 000 Personen im Alter von 85 und mehr Jahren fast viermal so viele Hochbetagte im Lande leben wie heute (CORNELIUS 2003:69).
- Die Zahl der unter 20-Jährigen wird bis zum Jahr 2050 um ein Viertel gegenüber 2001 abnehmen (von 2,34 Mio. auf rund 1,73 Mio.), während die Zahl der 60-Jährigen und Älteren im gleichen Zeitraum um etwa 60 % anwachsen wird (von 2,42 Mio. auf 3,95 Mio.). Damit wird es schon ab 2030 etwa doppelt so viele ältere und alte Menschen geben wie junge (CORNELIUS 2003:78).
- In Baden-Württemberg wird bis 2020 ein Rückgang der Schülerzahlen um 18 Prozent erwartet (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2006/202).

Diese Prognosen stellen nur mögliche Tendenzen dar, die unter der Voraussetzung des Eintreffens bestimmter Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung wahrscheinlich sind.

Regional kann die Entwicklung sehr unterschiedlich verlaufen, deshalb wird in Kapitel 4 das Augenmerk auf die Zahlen für die Region Stuttgart gerichtet sein. Die Prognosen verdeutlichen, dass alle heutigen Nutzergruppen des ÖPNV von deutlichen Verschiebungen betroffen sein werden.

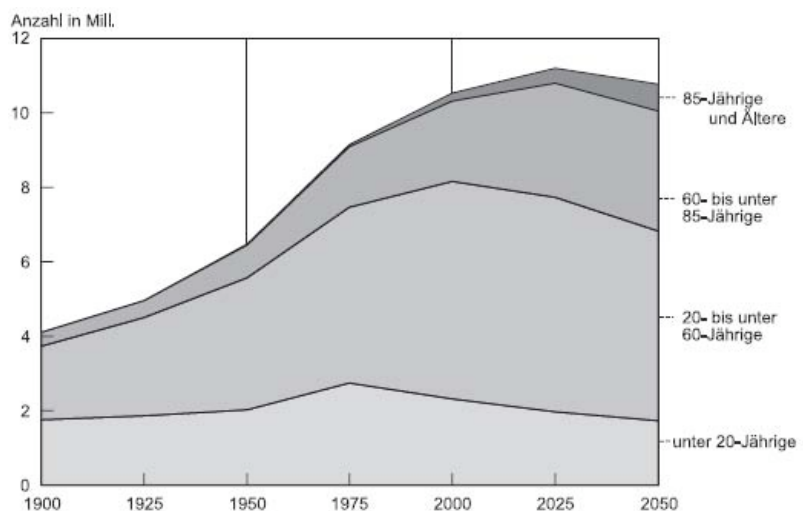


Abb. 17: Die demografische Zeitenwende in Baden-Württemberg (CORNELIUS 2003:70)

Darauf muss sich die ÖPNV-Planung einstellen. Besonders einschneidend könnte sich der deutliche Rückgang der Kinder- und damit Schülerzahlen im ländlichen Raum auswirken, wo der Schülerverkehr heute noch das Standbein des ÖPNV ist. Auch die starke Zunahme hochbetagter Menschen ist problematisch für den ÖPNV, weil im Alter die Mobilität nachlässt und gleichzeitig die Wahrscheinlichkeit von Mobilitätsbehinderungen zunimmt. Auch in der Altersgruppe der 20–60-Jährigen Nutzerinnen und Nutzer, die heute relativ stark vertreten ist und zu der zu einem hohen Anteil Berufstätige zählen, ist ein deutlicher Rückgang zu erwarten.

Die Relevanz der *Seniorinnen und Senioren* als Zielgruppe für den ÖPNV ist bereits hoch und wird aufgrund der demografischen Entwicklung noch steigen. Dies bestätigt eine Befragung unter Teilnehmerinnen und Teilnehmern einer Fachtagung zum Thema »Nahverkehrspläne – Qualitätssicherung und Wettbewerb« am 12.03.02 in Dortmund. Dabei sprachen 63 % der Experten, die sich aus Aufgabenträgern, Vertreterinnen und Vertretern von Verkehrsunternehmen und freien Planungsbüros zusammensetzten, dieser Zielgruppe eine besonders wichtige Rolle zu (vgl. KASPER/SCHEINER 2003:2). Als verkehrliche Gründe wurden einerseits Mobilitätsprobleme Älterer, aber auch zunehmend hohe Mobilität und steigende Wahlfreiheit angeführt. Ein weiterer Aspekt war der zunehmende Anteil an der Gesamtbevölkerung aufgrund der demografischen Entwicklung. SCHEINER (2003 b) hat bei einer Untersuchung mit 4500 Personen festgestellt, dass der ÖPNV auch unter älteren Personen mit Pkw im städtischen Raum hohe Potenziale besitzt. Die Nachfrage im ländlichen Raum dagegen sei selbst unter Personen ohne Pkw gering.

Eine scharfe Abgrenzung der Betagten als Gruppe hielt schon das IFU (1977) nicht für möglich, setzte allerdings voraus, dass ab einem Alter von 55 Jahren gewisse Alterserscheinungen auftreten können, in deren Folge es zu einer Abnahme der körperlichen und physischen Leistungsfähigkeit kommt. Mittlerweile kann diese Altersgrenze aufgrund von steigender Lebenserwartung möglicherweise etwas höher angesetzt werden. Dabei bleibt aber zu beachten, dass es auch in hochentwickelten Gesellschaften mit Gesundheitsvorsorge Unterschiede in der Alterung aufgrund von persönlicher Lebensführung und Gesundheit gibt. Hierzu mögen auch regionale wirtschaftliche und soziale Besonderheiten beitragen. Davon ungeachtet wächst im Alter statistisch die Zahl der allgemeinen Erkrankungen. Hinzu kommen Abnutzungs-/Verschleißerscheinungen, die sich überwiegend auf den Bewegungsapparat niederschlagen (Kniegelenke, Hüften usw.) und die dazu führen, dass die Betroffenen Gehhilfen (Gehstock, Krücken, Gehwagen) oder auch einen Rollstuhl benötigen (IFU 1977). An dieser Stelle ist der Übergang zur Gruppe der Behinderten fließend (PFAFF et al. 2004, ARNDT 2005).

Die Relevanz von *Kindern und Jugendlichen* für den ÖPNV ist momentan noch als relativ hoch zu bewerten. Für die Unternehmen im ÖPNV, besonders des ländlichen Raumes, bedeuten die Ausgleichszahlungen die Grundlage ihrer Existenz, da heute die Schüler als Zwangskunden noch die mit Abstand größte Nutzergruppe stellen. Der Stellenwert der Zielgruppe wird sich bei weiter sinkenden Ausgleichszahlungen und gleichzeitigem demografisch bedingtem zahlenmäßigem Rückgang der Gruppe ändern. ABERLE (2003:5) stellt die Bedeutung des Schülerverkehrs und seinen zu erwartenden Rückgang heraus, indem er fragt, wer noch den ÖPNV nutzt, »wenn der Ausbildungsverkehr (Schüler, Studenten, Auszubildende) herausgerechnet« wird. Es dürfe nicht übersehen werden, »dass der Schülerverkehr als eine der wirtschaftlichen Stützen des ÖPNV sich deutlich und nachhaltig vermindern wird. In diesem Zusammenhang führten schlechte Angebotsqualitäten im Schülerverkehr auch dazu, dass die zukünftige Nutzung des ÖPNV von den früheren Schülern aufgrund eigener Erfahrungen nicht präferiert, sondern ein möglichst schnelles Umsteigen auf den Individualverkehr gewünscht wird« (ABERLE 2003:5).

Die Relevanz der Gruppe der *Auszubildenden* ergibt sich aus den zuvor erwähnten Ausgleichszahlungen. Sie steht aber auch in Relation zu dem gegenwärtigen Anteil dieser Gruppe an der Gesamtbevölkerung. Dieser wird in Abhängigkeit vom demografischen Rückgang junger Menschen zukünftig abnehmen. Die Relevanz von *Studierenden* als ÖPNV-Nutzergruppe ist besonders in Städten mit einem hohen Anteil Studierender nicht zu vernachlässigen. Die Studierenden sind eine Nutzergruppe, die tendenziell häufig den ÖPNV oder das Fahrrad nutzt, ob aus Überzeugung oder aus Geldmangel. Finanziell geht es für die Verkehrsunternehmen größerer Städte schnell um einige Millionen Euro jährlich (DEFO 2005).

Die Relevanz von *Frauen* für den ÖPNV ergibt sich zunächst durch ihren Anteil an der Gesamtbevölkerung, der mindestens bei 50 % liegt, und darüber hinaus durch die Tatsache, dass Frauen statistisch häufiger den ÖPNV nutzen als Männer (INFAS/DIW 2004, ABERLE 2003, STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO. 1999 a, b).

## 2.2 Defizite im öffentlichen Personennahverkehrsangebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen

In diesem Abschnitt sollen, geordnet nach Themengruppen und Aspekten, Defizite im öffentlichen Personennahverkehrsangebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen zusammengefasst und erläutert werden. Da die vorangegangenen Kapitel gezeigt haben, dass Verbesserungspotenziale im ÖPNV vor allem in den Bereichen Datenerhebung, Absprachen, Kommunikation und Partizipation liegen, befindet sich der Schwerpunkt auf Ansätzen, die Wissenschaft und Planung für die Behebung dieser Defizite bereit halten.

### 2.2.1 Defizite im ÖPNV-Angebot aus der Perspektive mobilitätseingeschränkter Personengruppen

#### *Der Aspekt der Abstimmung von Normen und Maßnahmen zur Barrierefreiheit*

Obwohl Barrierefreiheit von der Politik zum Ziel erklärt wurde, bestehen in manchen Bereichen, vor allem außerhalb der Ballungsräume, noch erhebliche Probleme. Dies zeigen Beiträge wie »Barrierefreie Bahnsteigzugänge – Wunsch und Wirklichkeit« (MELCHERT 2003). Es gibt DIN-Normen für die behindertengerechte Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen, öffentlichen Gebäuden und dem öffentlichen Raum (DEUTSCHES INSTITUT FÜR NORMUNG/DIN 1998). Doch ist die Anwendung der DIN-Normen nicht rechtlich verbindlich, außer sie ist vertraglich bestimmt worden (vgl. DIN 2006). Darüber hinaus gibt es für die meisten Gestaltungsansätze keine einheitliche europäische Norm. So gibt es z. B. für Bodenindikatoren für Blinde und Sehbehinderte in Deutschland, Österreich und der Schweiz unterschiedliche Normen und Detaillösungen, die selbst innerhalb der einzelnen Länder in der Ausgestaltung differieren. In Frankreich gibt es Ansätze, jedoch keine Normen oder Vorschriften (vgl. STEMSHORN 1999). Dadurch wird Behinderten das selbstständige Reisen erschwert oder unmöglich gemacht.

Der »Verkehrsexpertentag 2003« beschäftigte sich mit den Schwierigkeiten der praktischen Umsetzung barrierefreier Mobilität. Als Ergebnisse wurden folgende Forderungen formuliert:

»Um nachvollziehbare und anwenderorientierte Planungsgrundlagen zu schaffen, sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Funktionale Standards müssen geschaffen werden, die einen Gleichklang in der Entwicklung der Barrierefreiheit gewährleisten,
- Regelwerke müssen aufeinander abgestimmt werden, um Irritationen hinsichtlich notwendiger und nützlicher Standards zu vermeiden,
- neue Erkenntnisse hinsichtlich einer barrierefreien Umweltgestaltung müssen permanent in die Normen und Planungsgrundlagen aufgenommen werden, (...)
- den ÖPNV betreffende Kundenansprüche sollten sich gleichermaßen an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen richten« (GUVU 2003:2).

Mittlerweile bestehen Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr vom Deutschen Behindertenrat (DBR 2002). Jedoch bedürfen Planungen einer Auseinandersetzung mit den örtlichen Gegebenheiten. Barrierefreiheit ist für einen großen Teil der Nutzenden eine deutliche Verbesserung, diese kann aber für manche Gruppen ins Gegenteil umschlagen, wie die Veröffentlichung von BÖHRINGER (2001) »Barrierefrei für Blinde und Sehbehinderte« zeigt. Er weist darauf hin, dass vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für Blinde und Sehbehinderte zum Sicherheitsrisiko werden kann, wenn nicht taktile und akustische Elemente die Orientierung gewährleisten. Ebenso LOSCHCKE (2001 in: BÖHRINGER 2001:4): Diese Einebnung nimmt Blinden die »elementarste Orientierungsmöglichkeit« und schließt viele blinde Personen davon aus, »sich selbstständig im öffentlichen Bereich zu bewegen.« Gestaltungen im öffentlichen (Nahverkehrs-)Raum benötigen daher einen fortwährenden Diskurs zwischen Planenden und allen Gender-Gruppen. Viele Probleme und Planungsschäden bei fertig gestellten Bauten könnten durch rechtzeitige Einbindung und Beteiligung vermieden werden.

BECKER/SCHRAMM (2003) beschreiben die verschiedenen Arten von Behinderungen und die daraus resultierenden Anforderungen der verschiedenen mobilitätseingeschränkten Personengruppen an den Schienenverkehr. Sie stellen heraus, »dass die verschiedenen Personengruppen stark differierende Anforderungen haben.

Eine Bewertung (...) muss deshalb auf die jeweilige Gruppe bezogen werden. Die Anforderungen der verschiedenen Gruppen sind auch nicht widerspruchsfrei. Hier muss jeweils ein Kompromiss gefunden werden« (BECKER/HOLLBORN/SCHRAMM 2004:206).

Nach Ansicht des NIEDERSÄCHSISCHEN LANDESBEHINDERTENRATS (2003) fehlen bislang Anforderungsprofile, »die sich an den Bedürfnissen aller Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen orientieren und möglichst allen Fahrgästen zugute kommen«. Unter diesem Gesichtspunkt ergeben sich Anforderungen an die Beteiligung, die Datenerhebung und die Information und Kommunikation (vgl. Abb. 18).

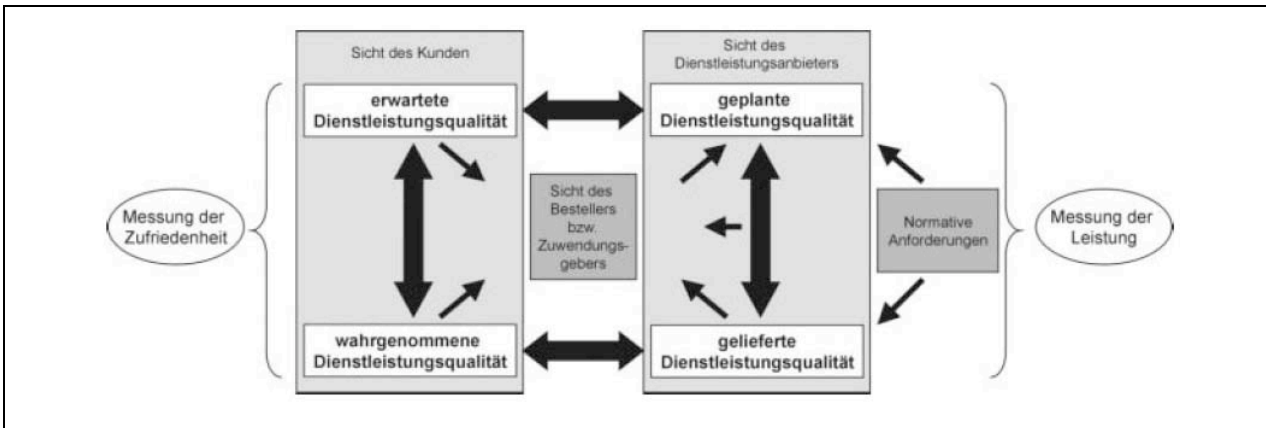


Abb. 18: Qualitätskreis im ÖPNV (BECKER/SCHRAMM 2003:45)

Auf *mangelnde Abstimmung und Wahrnehmung* weisen die Praxistests von BECKER/SCHRAMM (2003:102) hin. Sie bescheinigen Nachholbedarf für eine durchgängige Barrierefreiheit. Wichtig sei, dass die Kette stimme. Die Realisierung einzelner Maßnahmen reiche oft nicht und zeuge von der »Unkenntnis der Rechtslage oder mangelnder Wahrnehmung gegenüber den Ansprüchen und Bedürfnissen von Reisenden, deren Konstitution unter Umständen vom „Normpassagier“ abweicht.« Sowohl die erzielten Testergebnisse für die genannten Stationen als auch die Recherchen bei Verbänden bzw. Institutionen und die Gespräche mit behinderten Menschen hätten einen großen Nachholbedarf (*hinsichtlich Barrierefreiheit*) im SPNV ergeben. Die technischen Möglichkeiten hierfür seien zwar weitgehend verfügbar, ihr Einsatz werde aber oft wegen des erforderlichen Mehraufwandes nicht realisiert. Dabei sei der Umbau bzw. die Nachrüstung einer bestehenden Anlage in der Regel aufwendiger als eine Berücksichtigung entsprechender Belange bereits beim Neubau von SPNV-Anlagen. »Da jedoch die Sensibilität in der Gesellschaft gegenüber den besonderen Einschränkungen für die behinderten Menschen in unserem Alltag zu wachsen scheint, ist auch im Hinblick auf die inzwischen etablierte Rechtslage zukünftig die weitere Anpassung des SPNV an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen zu erwarten« (BECKER/SCHRAMM 2003:105).

Derzeit gibt es einige Infrastrukturbereiche, in denen fehlende Standards weiterhin Barrieren im ÖPNV-Angebot schaffen:

- fehlende Standards für Bodenindikatoren (STEMSHORN 1999, BÖHRINGER 2001),
- fehlende Standards für barrierefreie Fahrzeuge,
- fehlende Standards für die Höhen von Bahnsteigen, in der Folge entsteht eine Höhen- und Spaltproblematik (SWITCH Transit Consult 2000)

Die Änderungen bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen aufgrund des EU-Rechts könnten auf der Seite der Besteller zu einer vermehrten Betrachtung der Dienstleistungsqualität führen (vgl. Abb. 18). Es wächst die Erkenntnis, dass Maßnahmen zur Barrierefreiheit nicht nur behinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen, sondern allen Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV zugute kommen (BECKER/HOLLBORN/SCHRAMM 2004:206). Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel muss nicht nur für Schwerbehinderte übersichtlich sein. Barrierefreiheit im ÖPNV bedeutet »nicht nur die Herstellung der baulichen, verkehrlichen und organisatorischen Zugänglichkeit von öffentlichen wie privaten Räumen und Dienstleistungen (...), sondern schließt auch den Abbau von Barrieren in den Bereichen Information und Kommunikation ein« (vgl. NEUMANN 2003).

Barrieren für mobilitätseingeschränkte Menschen, die den Bereich *mangelnder Information* betreffen, sind zahlreich und stehen wiederum in Relation zu der Art der Behinderung. Häufig ergeben sich Probleme, wenn Informationen nicht durchgängig vorhanden bzw. nicht flächendeckend verfügbar sind. Dazu zählen:

- Informationen zu behindertengerechten Verkehrsmitteln und Haltestellen,
- Informationen zur technischen Ausstattung von Fahrzeugen (z. B. Niederflurfahrzeug mit automatischer Spaltüberbrückung oder mit manuell zu bedienender Klappe),
- Informationen zum Liniennetz,
- Kontakt, Hilfs- und Serviceadressen, Informationen zu verfügbaren Informationsmaterialien,
- Informationen zum behindertengerechten Zugang und zur behindertengerechten Ausstattung von Sehenswürdigkeiten, Geschäften, öffentlichen Einrichtungen, Gastronomie und behindertengerechten Toiletten (vgl. NEUMANN 2003) und
- Informationen beim Übergang zwischen Verbänden (VCD 2006, 2004, 2003).

Obwohl immer mehr Unternehmen oder Verkehrsverbände dieses als selbstverständlich ansehen, bestehen häufig noch Lücken im Detail. Beispielsweise enthalten nicht alle Fahrpläne Informationen darüber, wann Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden und wann nicht. Vielfach ließen sich diese Barrieren relativ leicht beheben. Dass dies nicht geschieht, liegt an einem weiteren Defizit, der *mangelnden Kommunikation*. Hier ist zu unterscheiden zwischen

- der direkten Kommunikation mit den Betroffenen (z. B. bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans, bei Neuplanungen, Umbauten, Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Ausstattungsgeräten wie Fahrkartenautomaten) und
- der Kommunikation von Angeboten (Verfügbarkeit von Plänen zur Barrierefreiheit als Druck oder im Internet, Schulungen im Umgang mit dem ÖPNV für Behinderte und Senioren, Sicherheitstrainings für Kinder und Frauen usw.) (vgl. EIN SCHRITT INS ALTER 2006).

Von Befragten werden jedoch noch zahlreiche Nutzungsbarrieren, insbesondere bei behindertengerechten Zugängen, beim ÖPNV beklagt. Die Rate der ÖPNV-Nutzung würde bei Behinderten durch den Abbau der Barrieren stark ansteigen (ARNDT 2005:13). Wie die älteren Mitbürger die Teilnahme am Verkehr empfinden, verdeutlicht BRIELER (1997:177 f.): »90 % der älteren Bürger fühlen sich im Straßenverkehr nicht mehr sicher ... Es fehlt an einem attraktiven, d. h. benutzerorientierten Angebot, das an den Bedürfnissen der älteren Nutzer orientiert ist. Häufig fehlt es an Benutzungskomfort (Erreichbarkeit der Haltestellen, Gepäcktransport, Taktfrequenz ... etc.). Weiterhin mangelt es an der Durchschaubarkeit des ÖPNV, an Informationen z. B. über Preisgestaltung, Vernetzungen, Fahrpläne, Fahrkartenverkauf«.

Ein weiteres Defizit scheint neben rechtlichen Regelungen und Normen die *mangelnde Sensibilität* vieler Planender für die Probleme mobilitätsbehinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen zu sein (vgl. BECKER/SCHRAMM 2003:102 f.). Als Beleg soll folgendes Beispiel dienen: In Oberkochen hat die Deutsche Bahn eine Haltestelle derart umgebaut, dass sie nun nicht mehr für Rollstuhlfahrende ebenerdig zugänglich, sondern über zwei Treppen und eine Fußgängerunterführung erreichbar ist. Trotzdem sind der Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte sowie der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter (BSK) sind mit ihrer Verbandsklage gegen das Eisenbahn-Bundesamt vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gescheitert (LANDESVERBAND FÜR KÖRPER- UND MEHRFACHBEHINDERTE BADEN-WÜRTTEMBERG E.V./LVKM BW 2006 a, b). Dieses Beispiel macht deutlich, dass das Verständnis einer barrierefreien Planung als »bürgerfreundlichem Nahverkehr«, der zugleich »behindertenfreundlich« und »den Nutzungskomfort und die Attraktivität der Verkehrsmittel für alle Nutzerinnen und Nutzer« (LVKM BW 2006 a) steigert, bei einigen Planenden und bei einigen Richtern noch nicht angekommen ist. Ein derartiger Rückschritt in der Haltestellengestaltung kann nur dahingehend interpretiert werden, dass die Planenden und Rechtsprechenden die Meinung vertreten, diese Veränderungen betreffen »nur« die Minderheit der Rollstuhlfahrenden.

### **Der Aspekt der Beteiligung**

Beteiligung ist ein zentrales Thema beim Gender Planning (vgl. Kap. 2.3). In dieser Arbeit geht es nicht nur darum, dass anscheinend Beteiligung selten praktiziert wird, sondern auch darum, dass bestimmte Gruppen durch die Planung bzw. bei der Planung nicht entsprechend ihren Anteilen unter den ÖPNV-Nutzenden und gemäß der Rechtslage beteiligt zu werden scheinen.

REINERT sieht die traditionelle politische Beteiligung ungleich verteilt: Stark vertreten sind »Hochausgebildete, Angehörige höherer beruflicher Positionen, Männer in mittleren Jahrgängen und der öffentliche Dienst«, während »ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger, Jugendliche, Frauen, ältere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie untere Einkommenschichten« schwach vertreten sind (REINERT 2000:155). Parallelen finden sich in der Besetzung politischer Gremien und Parteien. Mobilitätsbeeinträchtigte Personen werden möglicherweise nicht entsprechend ihrem Anteil an der Bevölkerung im regionalen Nahverkehrsraum beteiligt.

HUBER sieht in Bezug auf Beteiligung folgende Defizite klassischer Planungsprozesse:

- »einen Zielkonflikt zwischen Wirtschaftlichkeit und Daseinsvorsorge in der Planung des Nahverkehrs,
- „fehlende Verfahren, Mechanismen und Werkzeuge zur Erzeugung echter Lösungsalternativen und -varianten im Planungsprozess“,
- der Verwaltung fehlen eigene „Kommunikationsstrukturen“, Personaleinsparungen führen zu immer weniger „zeitlichen und geistigen Freiräumen für inhaltliche, kreative, kooperative und eigenverantwortliche Tätigkeit“,
- Planer kennen die „wirklichen Bedürfnisse und Interessen von betroffenen Bürgern“ nicht,
- Planern fehlen Kenntnisse partizipativer Verfahren sowie Präsentations- und Vermittlungstechniken,
- die verantwortlichen Parteien mischen sich zu wenig ein« (HUBER in: DVWG 2000:21 f).

Zur Lösung der Defizite werden unterschiedliche Beteiligungsverfahren vorgestellt, z. B. Bürgerentscheid, Bürgergutachten/Planungszelle, Mediation, Verkehrsforen oder Werkstattverfahren. Diese werden in Kapitel 3 und 5 hinsichtlich der Beteiligungsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personengruppen betrachtet. Der Gleichberechtigungsansatz könnte den institutionellen Rahmen für die Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen im Planungsprozess der Nahverkehrsplanung bilden.

Bestimmte Gruppen sind mehrfach benachteiligt: Ein Personenverkehr, der vor allem auf den motorisierten Individualverkehr setzt, benachteiligt indirekt ältere und jüngere Menschen, Frauen sowie Nicht- oder Teilzeiterwerbstätige, deren Verkehrsteilnahme – nicht zuletzt aus finanziellen Gründen – weniger autoorientiert ist. Gerade aber die einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten sind durch die negativen Folgewirkungen des Verkehrs stärker betroffen, weil sie sich ihnen weniger entziehen können und sie weniger Einfluss auf Entscheidungen haben. KLEMM (1996:207) sieht daher in der Internalisierung der Verkehrskosten bzw. in der Einführung des Verursacherprinzips eine Bedingung für größere soziale Gerechtigkeit.

Die Rahmenbedingungen des ÖPNV (Demografie, Kürzung der Ausgleichszahlungen, Veränderung/Wegbrechen der bisher relativ konstanten Nutzergruppen) könnten Argumente für eine stärkere Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Gruppen sein. Jedoch berücksichtigt die im Verfahren vorgeschriebene Bürgerbeteiligung, die in der Praxis durch die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt, die Interessen mobilitätseingeschränkter Gruppen zu wenig, weil sie:

- von den Betroffenen nicht wahrgenommen wird,
- nur organisierte Interessen beteiligt und
- sozial selektiv bestimmte Personengruppen stärker beteiligt (vgl. REINERT 2000:155).

Für die Empirie ist also zu fragen: Wie steht es um die Beteiligung bei der Nahverkehrsplanung, insbesondere bei den Nahverkehrsplänen? Warum wurden die seit Langem bestehenden Forderungen nach Beteiligung nicht verwirklicht? Handelt es sich hier um eine grundsätzliche Zurückhaltung bei Beteiligungsverfahren (vgl. BRENNER, HERRMANN u. NEHRING 1999).

### ***Der Aspekt der differenzierten Datengrundlage***

Bisherige Befragungen zur Nutzung des ÖPNV haben überwiegend den Weg des erwerbstätigen Menschen zum Arbeitsplatz oder den Schülerverkehr im Blick und vernachlässigen die mit Reproduktion und Versorgung verbundene Mobilität (SPITZNER 2002), insbesondere die für Frauen so typischen und wichtigen Wegeketten (STETE 2001, STETE u. KLINKHART 1997) und die Bedürfnisse von anderen in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen (z. B. Senioren, Behinderte). Sie vernachlässigen aber auch andere Bevölkerungsgruppen, die keine Dauerkartenkunden sind, und ebenso die Bedürfnisse eines teilzeitarbeitenden Vaters, der die Versorgungsarbeit übernimmt und somit ähnliche Bedürfnisse an den ÖPNV wie eine Frau in der gleichen Situation hat. Fehlende Daten verhindern sowohl die Entwicklung entsprechender Politik, Programme und Maßnahmen als auch eine Überprüfung und Weiterentwicklung. Insofern sind differenzierte



Daten relevant für alle mobilitätseingeschränkten Personengruppen, auch für die Gruppen, die sich in der Öffentlichkeit weniger stark artikulieren können als beispielsweise Behindertenverbände und Zusammenschlüsse von Seniorinnen und Senioren, die aber bei Datenerhebungen genauso wenig erfasst und berücksichtigt werden (z. B. Alleinerziehende).

Dies zeigt, dass die Forderung nach einer differenzierten Erhebung im ÖPNV nicht nur eine Forderung nach mehr Gleichberechtigung für Frauen, sondern eine Forderung nach mehr Gleichberechtigung für alle Verkehrsteilnehmenden ist. Unberührt davon bleibt, dass statistisch möglicherweise der Anteil der Frauen unter den statistisch geringer berücksichtigten Personen überwiegt.

Aufgrund struktureller Veränderungen (vgl. Kap. 2.2.2) sind die Unternehmen des ÖPNV vermehrt darauf angewiesen, vorhandene Nutzergruppen zu halten, deren Anforderungen an den ÖPNV und deren Wahlfreiheit zunehmen, und neue Kundengruppen zu erschließen (vgl. KARL 2002). Dazu benötigen sie einerseits bessere Informationen über die vorhandenen und potenziellen Nutzergruppen als bisher und zusätzliche Informationen und Kenntnisse über längerfristige Bedürfnisse und Wünsche. REINERT (in DVWG 2000:154 f.) sieht hier die Meinungsforschung überfordert, die meist nur »spontane und situative Stimmungen einfangen« kann, aber keine Anregungen der Befragten aufnimmt oder diese dazu bringt, eigene Vorstellungen zu entwickeln. Nach KASPER/SCHNEIDER (2003:6) muss »die Suche nach nachhaltigen Lösungsansätzen (...) breit gefächert sein und über verkehrssystemimmanente Ansätze deutlich hinausgehen«. Empirisch wird zu klären sein, inwieweit die Verkehrsunternehmen diese Erkenntnisse berücksichtigen. Möglicherweise hat dieser Ausspruch von KUTTER noch Gültigkeit: »Die meisten Methoden und Modelle der Verkehrsursachenforschung setzen [eine] ... Beständigkeit menschlichen Verhaltens stillschweigend voraus, wenn sie ... von Erhebungen an Stichtagen oder einer Analyse von Spitzenverkehrszeiten ausgehen. Die primären Ursachen ... also die „Verhaltensmuster“ von Personen oder Gruppen mit typischen Tagesablaufmerkmalen werden dabei aber in der Regel nicht näher untersucht« (KUTTER 1972:2).

Die International Association of Public Transport/UITP (2005) fasst in der Studie »Eine Vision für den ÖPNV im Jahr 2020« einige Kritik hinsichtlich einer differenzierten Datenerhebung seitens der Verkehrsunternehmen zusammen:

»Erhebungen und Studien über den Verkehrsmarkt und die Mobilitätsmuster sind eine wesentliche Grundlage für die Planung öffentlicher Verkehrsdienste und müssen regelmäßig aktualisiert werden, damit sichergestellt ist, dass sie auch tatsächlich die aktuelle Situation widerspiegeln (...). Die Abteilungen, die für die Durchführung solcher Erhebungen zuständig sind, sind sich des potenziellen Nutzens ihrer Daten häufig nicht bewusst und geben die Ergebnisse nur langsam oder gar nicht an andere interessierte Akteure weiter. Infolgedessen ist die Vergleichbarkeit der Daten hinsichtlich der Leistungsfähigkeit unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsbetriebe oder Verkehrsarten oftmals beschränkt« (UITP 2005:13).

»Nur einige öffentliche Verkehrsunternehmen führen direkte Zählungen ihrer Kunden durch, um Daten über die Verteilung der Fahrgäste innerhalb ihres Netzes zu erhalten. Das bedeutet, dass der ÖPNV den Veränderungen in den Aktivitäten seiner Kunden häufig nicht in gebührendem Maße entspricht« (UITP 2005:13).

»Das Alter, das Einkommen, etwaige Behinderungen, das Geschlecht, die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Volksgruppe und die Bildung sind allesamt Faktoren, die sich auf die Mobilität auswirken. Minderjährige, ältere Menschen, Arme und Menschen mit Behinderungen rangieren weit oben auf der Liste der Mobilitätsbenachteiligten. Vor allem in abgelegenen Gebieten ist die „soziale Ausgrenzung“ von Nicht-Pkw-Besitzern und Nicht-Autofahrern offensichtlich, da dort der Zugang zu den meisten Einrichtungen ohne Auto nahezu unmöglich ist« (UITP 2005:17).

Neben der Einwohnerzahl wird der Altersstruktur ein wichtiger Einfluss auf das Verkehrsgeschehen zugeschrieben, »denn mit dem Alter einer Person ist im Prinzip eine bestimmte Lebensphase verbunden (z. B. Kind, Rentner). In jeder Lebensphase herrschen – im Durchschnitt betrachtet – typische Aktivitätsmuster vor, verknüpft mit entsprechendem Mobilitätsverhalten (z. B. Wegezwecke, Modal Split). Strukturveränderungen der Bevölkerung haben daher direkte Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen« (INFAS/DIW 2002:24 f.). »Das Verkehrsverhalten ist, neben vielfältigen anderen Einflüssen, abhängig vom Alter und der Lebensphase der Person. So steigt die persönliche Kilometerzahl von durchschnittlich 15 bis 20 Kilometer je Tag bei den kleinen Kindern mit dem Schulwechsel ab zehn Jahre auf deutlich über 20 Kilometer an. Mit dem 18. Lebensjahr liegt die persönliche tägliche Wegestrecke dann über dem Durchschnitt der gesamten Wohnbevölkerung von knapp 37 Kilometern. Erst ab dem 55. Lebensjahr vermindern sich die Tagesdistanzen bis auf durch-

schnittlich fünf bis 15 Kilometer am Tag für die ältesten Personen« (INFAS/DIW 2004:115). Mit dem Alter nimmt die Zahl der Mobilitätsbehinderungen zu, insbesondere bei Männern (vgl. ARNDT 2005, PFAFF 2004).

Es wird zu klären sein, ob es eine rechtliche Basis für die Erhebung differenzierter soziodemografischer Daten gibt und wie Statistiken damit umgehen (Kap. 3). Werden alle Nutzergruppen des ÖPNV entsprechend ihren Anteile analysiert? In welchem Zusammenhang stehen die Anforderungen an den ÖPNV mit Beeinträchtigungen der Mobilität? Ermöglicht eine differenzierte Erhebung gegenüber einer geschlechtsdifferenzierten Datenerhebung einen breiteren politischen Konsens und wie könnte eine (geschlechts-) differenzierte Datenerhebung im ÖPNV gefördert werden (Kap. 5)? Wie steht es um die Kenntnis über die Nichtnutzer (vgl. PLANUNGSBÜRO VIA EG 2002)?

### ***Der Aspekt repräsentativer Erhebungen im Sinne des Gender Mainstreaming***

Grundsätzlich könnte Gender Mainstreaming mit dem Gleichstellungsgebot eine Chance für alle bisher benachteiligten Gruppen, also auch mobilitätseingeschränkte Personengruppen sein. Es bietet den rechtlichen Rahmen und fordert konkret geschlechtsdifferenzierte Datengrundlagen und die Einbeziehung der als benachteiligt identifizierten Gruppen (KOM 1997) ein.

Im Gegensatz dazu erweist sich die genderdifferenzierte empirische Datenlage in Deutschland als spärlich (HAMILTON 2000, SPITZNER 2005, ARTENS 2001, 2002, NDP 2001). »Auswertungen aus den repräsentativen, verschiedene Räume und Raumtypen umfassenden und kontinuierlicher angelegten Erhebungen, etwa die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung (KONTIV und ihre Neuerungen) u. a., weisen erhebliche Defizite hinsichtlich Gender-Aspekten auf.« Kritisiert wird, dass »keine Daten verfügbar (sind), die gruppenspezifisch differenzierend die Vielfalt weiblicher Lebenslagen erhellen. Es fehlen Daten, die Fragestellungen nach Mobilitätszusammenhängen von hauswirtschaftlicher bzw. Versorgungsarbeit sowie nach Zugang zu Daseinsvorsorge-Zielen angemessen belichten und sich auf die Verkehrs-Infrastrukturgestaltung beziehen lassen« (vgl. BECKER 2002). HAMILTON (2000:5) spricht für England von »missing key statistics« und bemängelt zusätzlich das Fehlen von Zeitreihen. Die Studie Mobilität in Deutschland (INFAS/DIW 2002) hat laut SPITZNER »zwar Verbesserungen eingeführt, diese beheben den strukturellen Mangel an Transparenz über differenzierte Genderfragestellungen allerdings nur graduell, nicht systematisch und keineswegs gezielt« (SPITZNER 2005:31 f.). »Auch wenn sie oft nicht als Bestandteil des wissenschaftlichen Erkenntnisstands des jeweiligen Sachzusammenhangs rezipiert werden, sind differenzierte Gender-Analysen zu „Verkehr“ nunmehr seit mehr als anderthalb Jahrzehnten in großer Breite und mit z. T. erheblichen Konkretionsgraden verfügbar« (dies. 2005:23).

Abgesehen von einer genderorientierten/-differenzierten Datenerhebung und der Entwicklung von Gender-Indikatoren sind folgende Fragen für eine »systematische Gender-Analyse zu Beginn eines Planungsprozesses zu bearbeiten: Sind mehr Frauen oder mehr Männer betroffen? Sind Frauen und/oder Männer unterschiedlich betroffen, gibt es andere Auswirkungen? Sind Informationen, Fortbildung, Förderung so gestaltet, dass für Frauen wie Männer der gleiche Zugang gesichert ist? Sind Frauen repräsentiert und beteiligt? Wirken Rahmenbedingungen, z. B. gesetzliche Regelungen, eventuell nach Geschlecht unterschiedlich? Kommen Haushaltsmittel Frauen wie Männern gleichermaßen zugute?« (FRIEDRICH 2006:12 f., in: FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG 2006). SPITZNER (2002:61) sieht es als besonders problematisch an, dass »die sozialen Auswirkungen und Implikationen (von Mobilität) in der Verkehrssystementwicklung kaum bekannt und erst recht nicht systematisch untersucht (werden), wie sich noch jüngst durch die Studie »Soziale Aspekte von Mobilität« der Enquetekommission »Zukunft der Mobilität« des Landtags Nordrhein-Westfalen (Enquetekommission 2000) herausstellte« (SPITZNER 2002:60 – 61). So entspricht nach STRIEFLER die Trennung der Daseinsgrundfunktionen, wie sie im Raumordnungsgesetz vorgegeben ist, nicht »dem weiblichen Lebenszusammenhang«. Dies führe wiederum dazu, »dass Planungsfolgen nicht vollständig wahrgenommen werden«, d. h. für alle Lebensbereiche betrachtet werden. So müsse z. B. bei der Planung eines Gewerbegebiets auch die Verkehrsplanung einbezogen werden, um eine möglichst autofreie Erreichbarkeit zu sichern, auch die Abwicklung des Lieferverkehrs gelte es zu berücksichtigen.

Gelinge dies nicht, habe dies Auswirkungen auf den öffentlichen Raum, die Verkehrsmittelnutzung und die Lebensqualität. In der Folge steige auch die Begleitmobilität an, weil durch die erhöhte Verkehrsbelastung eine Gefährdung der Kinder angenommen würde (STRIEFLER 1998:88). »Bei Planungen in einem Bereich sollte jedes Mal geprüft werden, welche Folgen in allen anderen Lebensbereichen zu erwarten sind.

STRIEFLER (1998:88) sieht in dieser theoretischen planerischen Selbstverständlichkeit »praktisch eher die Ausnahme«. Die vorherrschende Einteilung der Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel in Nutzergruppen berücksichtigt Frauen bisher noch nicht gesondert.

Das Verzicht auf Haushaltsbefragungen könnte dazu führen, dass die große Gruppe der Menschen, die den ÖPNV nie oder selten nutzen, nicht in ihren Wünschen und Anforderungen berücksichtigt wird. Nach WERNER (2003:33) ist nur einer von drei Menschen in Deutschland zurzeit Kunde des ÖPNV. Insofern stellen die »Nichtfahrer ein erhebliches Potenzial« dar, »welches für den ÖPNV gewonnen werden muss«. Ein Beispiel für die Verwendung unkonventioneller Maßnahmen bzw. Erhebungsmethoden ist die Nichtnutzerbefragung (PLANUNGSBÜRO VIA EG 2002:16 f.).

Die KOM betont, eine Bewertung der geschlechtsspezifischen Auswirkungen könne nur durchgeführt werden, »wenn aussagekräftige, vergleichende, nach Geschlecht aufgeschlüsselte Statistiken und geschlechtsspezifische Daten zur Verfügung stehen« (KOM 1998:15). Auf Bedürfnisse und Anforderungen, die nicht erhoben werden, kann nicht entsprechend reagiert werden; sie werden allenfalls pauschal angenommen. Bei den standardisierten Befragungen der Verkehrsverbände oder Verkehrsunternehmen steht vor allem das Mobilitätsverhalten berufstätiger Dauerkartenkunden im Blickfeld, denn durch diese erwirtschaften die Verkehrsunternehmen das meiste Geld, das zudem regelmäßig eingeht und planbar ist.

Eine umfassende Überlegung, wie die Mobilitätsanforderungen aller mobilitätseingeschränkter Gruppen durch die Planung besser berücksichtigt werden könnten, gibt es nur auf der wissenschaftlich-politischen Ebene für die Verkehrsplanung als Gesamtes unter dem Titel »Gendergerechte Verkehrsplanung« (MARTENS 2002). Diesem allgemeinen, bundeslandbezogenen Untersuchungsansatz fehlt das »Herunterbrechen« auf einzelne Bereiche der Verkehrsplanung (wie der Nahverkehrsplanung) und der Verkehrspolitik und auf die regionale und lokale Ebene, wie es mit dieser Arbeit verfolgt wird. Die FGSV (2004:9–11) hat Hinweise zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen veröffentlicht, in denen auch auf Anforderungen mobilitätseingeschränkter Gruppen, Ziele und Standards eingegangen wird. Wie aber diese Erkenntnisse tatsächlich in die Planungspraxis Eingang finden sollen, bleibt offen bzw. im Ermessen der Entscheider (vgl. UVM BADEN-WÜRTTEMBERG 2003:2) und findet dann de facto häufig nicht statt.

Empirisch wird zu klären sein, ob der Gender-Aspekt in die Gesetze für den ÖPNV Eingang gefunden hat und ob und wie sich dies auf die Datenquellen und die Erhebungskriterien auswirkt.

### ***Der Aspekt der persönlichen Anforderungen an Mobilität***

Die Planung scheint sich im Verkehrsbereich immer noch sehr stark auf quantitative Methoden (STEINMEYER 1998, KUTTER 1972) zu konzentrieren, qualitative Methoden erscheinen jedoch geeigneter zur Erhebung der Anforderungen bestimmter Gruppen an das ÖPNV-Angebot. Kann es also sein, dass die Kenntnis über die latenten Anforderungen bestimmter Gruppen an das ÖPNV-Angebot fehlt und nur Daten über das realisierte Verhalten erhoben werden?

Als Begründung dienen folgende Überlegungen. Das Verkehrsverhalten wird bestimmt durch das Zusammenspiel von »äußeren Zwängen« im Sinne HÄGERSTRANDS, also dem verfügbaren Zeitbudget und Finanzbudget, Aktionsgelegenheiten und Erreichbarkeit, dem Einfluss anderer Personen (z. B. jemand muss zum Arzt begleitet werden, ein Kind möchte einen Spielkameraden treffen ...) und Zutrittsbarrieren (z. B. Öffnungszeiten, Treppen) und den ganz »individuellen Anforderungen« bzw. Bedürfnissen an die Mobilität bzw. an das Verkehrsmittel. Diese basieren auf verschiedenen Faktoren, die ebenfalls Einfluss auf das Verkehrsverhalten ausüben (HÄGERSTRAND oder GEBHARDT u. WARNEKEN 2003:6 f.). STEINMEYER spricht in diesem Zusammenhang den »subjektiven Einschätzungen« eine bedeutende beeinflussende Rolle für die Verkehrsverhaltensentscheidung zu. Diese würden maßgeblich durch den Informationsstand geprägt: »Die einzelne Person fällt ihre Entscheidung unter mehr oder weniger stark eingeschränktem Kenntnisstand über das Angebot an Einrichtungen und Verkehrsgelegenheiten« (STEINMEYER 1998:8). Dies bestätigt auch die International Association of Public Transport/UITP: »Überdies schenken viele öffentliche Verkehrsunternehmen der Analyse der Gründe, aus denen die Bürger öffentliche Verkehrsmittel benutzen oder nicht benutzen, nur unzureichende Aufmerksamkeit. Die Bedeutung der subjektiven Gründe wird im Vergleich zu den deutlicher erkennbaren objektiven Gründen oftmals unterschätzt« (UITP 2005:13).

Daraus kann gefolgert werden, dass das Verkehrsverhalten bei einem besseren Kenntnisstand, besserer Information oder anderem Angebot anders sein könnte (STEINMEYER 1998). Ausgeübtes Verkehrsverhalten kann

nicht automatisch mit Anforderungen an das ÖPNV-Angebot gleichgesetzt werden. Ein gutes Beispiel dafür ist das Verkehrsverhalten einer Person im Rollstuhl. Diese wird sich auf der Basis ihres Kenntnisstands über barrierefreie Fahrzeuge, Haltestellen und Umstiegsmöglichkeiten die für sie passenden Wege aus dem Angebot herausuchen. Das kann durchaus mit Umwegen und daraus resultierenden längeren Reisezeiten verbunden sein. Dieses Anpassungsverhalten kann nicht mit den persönlichen Anforderungen gleichgesetzt werden.

KASPER/SCHEINER (2003:5 f.) haben in ihrer Untersuchung »Nahverkehrsplanung für ältere Menschen. Handlungsansätze – Akzeptanz – Hemmnisse« nach Hemmnissen bei der Realisierung von Maßnahmen für ältere Menschen gefragt. Nach »Finanzierung« (30 %) und »mangelndem Problembewusstsein« (20 %) wird an dritter Stelle das »Nicht-Funktionieren von Maßnahmen« (16,7 %) genannt. Eine Erhebung von Anforderungen wurde nicht als Maßnahme im Fragebogen erfragt, könnte aber im Zusammenhang mit der Äußerung, »Anforderungen würden nur sporadisch an Aufgabenträger herangetragen«, auf die Notwendigkeit einer gezielten Erhebung von Anforderungen hinweisen.

In der Empirie ist zu klären, inwieweit es rechtliche Voraussetzungen für die Einforderung der Erhebung von Anforderungen (Kap. 3.1.2) bzw. Belangen und zur Beteiligung bestimmter Gruppen (Kap. 3.1.3) an der Planung gibt und ob und wie diese Anforderungen konkret in der Region Stuttgart erhoben werden?

### ***Der Aspekt der Wahrnehmung der Kundengruppen***

Bereits 1991 heißt es in einer Broschüre des MINISTERIUMS FÜR GLEICHSTELLUNG VON FRAU UND MANN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN: »Das Land erwartet von den Verkehrsunternehmen, dass sie sich von einer „reinen „Hardware-Orientierung“ abwenden und sich über die technische Optimierung der Fahrzeuge hinaus auf „Public Awareness“ und „Marketing“ konzentrieren, das Angebot des ÖPNV an die Frau zu bringen und Frauen von dem alltäglichen Nutzen des ÖPNV zu überzeugen. Voraussetzung dafür ist, dass der ÖPNV sich deutlicher als bisher auf seine weiblichen Fahrgäste ausrichtet.« Als Begründung dafür wurde angeführt:

- Frauen sind die häufigsten Fahrgäste des ÖPNV (8 % der Frauen nutzen den ÖPNV, 5 % der Männer),
- Frauen stellen besondere Ansprüche an den ÖPNV, verfügen bedingt durch soziale und reproduktive Tätigkeiten über gewisse Einschränkungen in ihrem Zeitbudget und
- Frauen sind Expertinnen in eigener Sache, was den ÖPNV angeht (MINISTERIUM FÜR GLEICHSTELLUNG VON FRAU UND MANN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 1991:11).

Die Betrachtung der Kritik von Planerinnen und Wissenschaftlerinnen (SPITZNER 2005, BECKER 2002) legt den Schluss nahe, dass sich hinsichtlich der Wahrnehmung der wichtigsten Kundengruppen nicht viel geändert zu haben scheint. Damit ergibt sich ein besonderes Phänomen: Wo sonst finden in der Wirtschaft die Anforderungen und Bedürfnisse der zahlenmäßig stärksten Kundengruppe am wenigsten Beachtung? Einzelne durchgeführte Beteiligungs- und Kommunikationsverfahren legen die Vermutung nahe, dass damit ein Verlust an praktischen Erfahrungen und know how von Expertinnen in eigener Sache einhergehen könnte (STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO 1999 a, b, 1998). Bei den älteren Menschen ist ebenfalls der Anteil der Frauen unter den Kunden des ÖPNV nachweislich hoch (INFAS/DIW 2004).

Der hohe Anteil von Frauen unter den ÖPNV-Nutzenden beruht auf verschiedenen Gründen, z. B. finanziellem Spielraum, Pkw-Verfügbarkeit und ökologischem Bewusstsein (INFAS/DIW 2004, KRAUSE 1998:145, FLADE 1999). Aber kann diese Rolle als »Zwangsnutzerinnen« (engl. captive user) – nach INFAS/DIW (2002: 161) sind 78 % der Zwangsnutzer des ÖPNV Frauen – die Begründung dafür sein, weder die Anteile der Frauen unter allen Kunden zu erheben, noch Frauen in die Planung vor Ort, sprich Nahverkehrsplanung, einzubeziehen (vgl. SPITZNER 2005)?

Auch die Anforderungen von Seniorinnen und Senioren scheinen zu wenig berücksichtigt zu werden. So sind unerfüllte Aktivitätswünsche älterer Menschen in der Freizeit sind nicht so selten, wie man vielleicht angesichts breiter Pkw-Verfügbarkeit denken möchte (besser: könnte). In SCHEINERS Befragung (2003 a:31) war der ÖPNV, insbesondere die »Lage der Haltestellen, ÖPNV-Anbindung, Ausstattung der Fahrzeuge, Ein-/Ausstieg, Fahrpläne/Fahrkartenautomaten, Angst vor Belästigungen/Überfällen«, der dritthäufigste Hinderungsgrund für unerfüllte Aktivitätswünsche älterer Menschen.

Für die empirische Untersuchung ist von Interesse, welche gesetzlichen Grundlagen es für die stärkere Berücksichtigung einzelner mobilitätseingeschränkter Gruppen gibt, wie diese in den Sekundärstatistiken und den Statistiken der Verkehrsunternehmen vor Ort berücksichtigt werden.

### 2.2.2 Äußere Einflussfaktoren auf Angebot, Datenerhebung und Beteiligung im ÖPNV

Die Erhebung der strukturellen, räumlichen, verkehrlichen und sozialen Rahmenbedingungen für den ÖPNV ist Teil der Nahverkehrsplanung. Für die vorliegende Arbeit ist von Interesse, wie die bestehenden Rahmenbedingungen des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte und behinderte Menschen sind und wie sie sich voraussichtlich zukünftig entwickeln werden. Welche Auswirkungen hat dies auf Angebot, Datenerhebung, Partizipation und die Bereitschaft, neue Wege in der Kommunikation mit den Kunden zu gehen?

#### **Strukturelle Rahmenbedingungen**

Mit der Durchführung des ÖPNV sind soziale, ökologische und raumstrukturelle Ziele verbunden, z. B. Sicherstellung der Mobilität für alle Schichten der Bevölkerung, Entlastung der Umwelt durch Verlagerung von MIV auf den ÖPNV, Zugänglichkeit aller Gebiete. Da der Markt diese Ziele nicht von sich aus regeln kann, nimmt das PBefG in § 8 eine Differenzierung in Aufgabenträger und Leistungserbringer/Unternehmer vor (SELLMANN u. ZUCK 2001, KIRCHHOFF 2002). Anhand der Strukturdaten und der gezählten bzw. erfragten Nutzerdaten werden im ÖPNV Berechnungen im Fahrgastbereich vorgenommen.

Die Literatur verweist auf sich abzeichnende Veränderungen in den Bereichen der wichtigsten Strukturdaten:

- Die Einwohnerzahl hat in der jüngsten Vergangenheit beständig zugenommen (nach neuesten Zahlen abgenommen), aufgrund der demografischen Entwicklung sind mittelfristig starke Rückgänge zu erwarten, die langfristig auch durch Migration nicht überall aufzufangen sind. Diese Rückgänge werden auch dicht besiedelte und gut erschlossene Gebiete betreffen, werden aber in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung unterschiedlich verlaufen. Die Besiedlungsdichte wird vor allem im Umland von Stadtregionen sinken und mit ihr das Kundenpotenzial für den ÖPNV (vgl. BMBF 2003:10).
- Korrespondierend wird sich die Altersstruktur gravierend verschieben. Das Durchschnittsalter steigt an, der Anteil der über 60-jährigen Menschen wird erheblich ansteigen und mit ihm der Anteil mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen (vgl. ARNDT 2005, PFAFF 2004). Gleichzeitig sinkt die Zahl von Kindern und jungen Menschen und mit ihr die Zahl der Schülerinnen und Schüler (vgl. MEISTER-SCHEUFELN 2003).
- Die Zahl der Beschäftigten und festen Arbeitsverhältnisse ist rückläufig und eine Trendwende nicht in Sicht (BERNDT/BLÜMEL 2003:26). Dies hat Einfluss auf die Zahl der verkauften Fahrkarten im Berufsverkehr. Die Einnahmen in diesem Bereich waren bisher für die Unternehmen eine sichere Berechnungsgröße für die Tarifplanung.
- Führerscheinbesitz und Motorisierung haben unmittelbaren Einfluss auf den Modal Split, die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel und damit die anteilige Nutzung des ÖPNV. Bis 2020 wird sich die Gesamtbevölkerung durch Zuwanderung in Deutschland kaum verringern, der Anteil der Seniorinnen und Senioren steigen. Gleichzeitig aber soll es bis zu 8,8 Millionen Autos mehr geben, weil davon ausgegangen wird, dass künftig noch mehr Frauen ein eigenes Auto besitzen und Seniorinnen und Senioren länger fahren, gleichzeitig sinkt die Gesamtfahrleistung (SHELL 2001:4 f.).
- Die Differenzierung und Individualisierung der Mobilitätsbedürfnisse führt dazu, dass das Verkehrsaufkommen immer schwieriger zu bündeln ist. Die Bedeutung der Massenverkehrsmittel ist auf große Entfernungen und innerstädtische Erschließung reduziert. »Die gebündelten, fahrplan- und linienorientierten Verkehrsangebote werden der sich rapide verändernden Nachfrage daher zunehmend weniger gerecht« (BERNDT/BLÜMEL 2003:27).
- Aufgrund der dispersen Muster der Verkehrsnachfragestrukturen sind die Ortsveränderungen – insbesondere in suburbanen und peripheren Lagen – zunehmend schlechter mit Angeboten des »konventionellen« Öffentlichen Personennahverkehrs zu bedienen (ISB/IFV 2005:128).
- Das Mobilitätsverhalten wird im Grundsatz wahlfreier. »Generell erweitern sich die Mobilitätsoptionen der Menschen (insbesondere älterer Menschen durch die Erweiterung der individuellen Pkw-Verfügbarkeit/-nutzbarkeit) (...) so lange entsprechende Verkehrsinfrastrukturen – vor allem auch öffentliche – Verkehrsangebote bereitgestellt werden können« (ISB/IFV 2005:128).

Um diesen Tendenzen zu begegnen, kommt dem Erhalt bzw. der Bereitstellung eines attraktiven und bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotes essenzielle Bedeutung zu, da diese Grundvoraussetzung für multimodales Verkehrsverhalten sind. Deshalb sind außerhalb der Zentren differenzierte, zum Teil auch privat getragene Bedienungsformen öffentlicher Verkehrsleistungen (differenzierte Bedienungsformen, Sammeltaxen, Kleinbusse, Bürger-, Mitnahmeorganisationen/Schulpendlernetzwerke) gefordert (vgl. (ISB/IFV 2005).

Einfluss auf eine Veränderung des Modal Split zum ÖPNV ist vor allem vor dem Hintergrund von geringeren Kosten, Bequemlichkeit, Schnelligkeit und guter Erschließung zu erwarten. Ob allerdings der ÖPNV zukünftig bei steigenden Anforderungen von immer mehr Seniorinnen und Senioren und gleichzeitig sinkenden Einwohnerzahlen, Schülerzahlen, Ausgleichszahlungen und Regionalisierungsmitteln durch Bund und Länder seine Fahrpreise niedrig halten und die Daseinsvorsorge sichern kann, ist eine offene Frage.

Auch in Verdichtungsräumen sowie im regionalen Siedlungszusammenhang sind Voraussetzungen zu Möglichkeiten einer Teilnahme und Teilhabe an (nicht automotorisierter Mobilität) zu sichern. Dies lässt sich am ehesten durch integrierte Betrachtung von Siedlungs-, Standort- und Verkehrsentwicklung bewältigen« (ISB/IFV 2005:128). Als geeignete Handlungsprinzipien werden vorgeschlagen:

- »Eine (schienengestützte) Siedlungsstruktur an Achsen,
- eine Erhaltung von zentralen Versorgungssystemen („Zentrale Orte“, „Dezentrale Konzentration“),
- eine Erhaltung und Förderung der Nahraumausstattung und Nahraumqualitäten für Wohngebiete,
- eine Innenentwicklung zur Förderung gleichermaßen von kinder-/familiengerechten Wohnformen und altengerechten Wohnungsangeboten« (ISB/IFV 2005:128).

### ***Raumstrukturelle Rahmenbedingungen und Planung***

Die raumstrukturelle Entwicklung in Deutschland ist in allen Bereichen, Siedlungsentwicklung, Gewerbeansiedlung, Verkehrserschließung und Lage von Einkaufsschwerpunkten für den ÖPNV ungünstig, denn Voraussetzung schienengebundener Massenverkehrsmittel sind eindeutige Wegebeziehungen, die sich entlang der Schienenachsen konzentrieren (KIRCHHOFF 2002:5 f., BERNDT/BLÜMEL 2003:26 f.).

Die wohl weitreichendsten Auswirkungen bewirkte Le Corbusiers Leitbild der »räumlichen Funktionstrennung«, veröffentlicht in der Charta von Athen (1942), das die vier Grundbedürfnisse »Wohnen«, »Erholung«, »Arbeit« und »Verkehr« zu Leitkriterien der Planung machte, die auch heute noch in ergänzter Form Gültigkeit haben. Viele Probleme verkehrlicher Über-, aber auch Untererschließung in Stadt und Land haben hier ihre Wurzeln und einen Bestand geschaffen, der nicht ohne radikale Eingriffe veränderbar ist. WERLEN (2000) nennt dies »Persistenz der Planung«. Wenngleich der Beweggrund einen sozialen Hintergrund hatte und die Charta im Kern die mittelalterlichen Städte in ihren Strukturen der Neuzeit anpassen sollte, so beinhaltet der Satz: »Der so geregelte Verkehr wird zu einer geordneten Funktion, die der Struktur der Wohnung oder derjenigen der Arbeitsstätten keinerlei Gewalt antut« (Le Corbusiers 1942, § 81) aus Gender-Perspektive eine gewisse Ironie.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand für den Straßenverkehr, insbesondere den Autobahnbau, der politische Ansatz einer Schaffung gleichwertiger regionaler Lebensbedingungen, der aus heutiger Sicht nahezu realisiert worden ist. Eine vergleichbare Grundausrüstung, bezogen auf den ÖPNV, wurde nicht diskutiert.

Zumindest für die Fernbahnen stammen die Trassen und ihre Haltestellen überwiegend aus der Zeit der Industrialisierung, in der die Pendlerbewegungen noch klar definiert stattfanden. In der heutigen Zeit mit anhaltender Dezentralisierung der meisten Nutzungen, vielfältigen Informations- und Freizeitmöglichkeiten sind eindeutige Wege zur Utopie geworden. Dies bedeutet einen Nachteil für den ÖPNV, falls nicht eine befriedigende Feinverteilung über Straßenbahnen, Busse und Sonderformen des ÖPNV erfolgt (MAURER 2000). Gerade dies kann aber zukünftig scheinbar nur bei ausreichender Nachfrage, also im städtischen Raum, geleistet werden (ABERLE 2003).

Die Vorteile des Pkws gegenüber dem öffentlichen Verkehr verringern sich, wenn der Arbeitsplatz in der Innenstadt liegt, in den suburbanen Stadtteilen werden sie wieder größer und erreichen maximale Größe bei geringer Besiedlungsdichte, wo nur wenige Einrichtungen zu Fuß erreichbar sind und die insbesondere für weniger mobile Bevölkerungsgruppen bedeutende ÖPNV-Bedienung unzureichend und außerdem die Bedingungen zum Fahrradfahren aufgrund von Topografie oder Entfernungen ungünstig sind (vgl. APEL/ERNST 1980:93).

Folgende weitere Aspekte haben Auswirkungen auf die ÖPNV-Inanspruchnahme:

- Förderprogramme für den Wohnungsbau trugen zur Zersiedlung bei und führten damit zu ungünstigen Voraussetzungen für den ÖPNV. Bis 2003 wurden Neubauten stärker bezuschusst (BMVfB 2003 e).
- Die Neubauförderung hat das Wachstum der Ortschaften an ihren Rändern gefördert und wenig zur Revitalisierung und Sanierung der Ortszentren beigetragen und damit den Verfall der Ortszentren begünstigt,

die in der Regel über eine ÖPNV-Anbindung verfügten. Wo kaum Menschen wohnen und fast nur baufällige Häuser stehen, steigt niemand gern in den Bus ein (KÖRNTGEN/TOPP 1993).

- Die Dezentralisierung von Einkaufszentren und Gewerbe hält an, die Planung reagiert noch nicht auf die absehbare demografische Entwicklung (vgl. VRS 2004 und STAATSANZEIGER 15.09.03). In der Folge veröden Innenstädte und der Einkaufsverkehr mit dem Individualverkehr wächst.
- Planung geht noch sehr häufig von einem traditionellen Frauen- und Familienbild aus (RENDELL 2000). Aber das generative Verhalten und das Rollenverhalten haben sich verändert: Frauen arbeiten zunehmend auch mit kleinen Kindern – wenn sie überhaupt welche haben –, damit verändern sich das Rollenverhalten, die Beteiligung von Männern an der Versorgungsarbeit und die Verkehrsteilnahme.
- Die vorhandenen Strukturen im ländlichen Raum haben Einfluss auf die Mobilität, Mobilitätsteilhabe, Verkehrsmittelnutzung und Berufstätigkeit. Die Wege zur Arbeit sind lang und die Erschließung durch den ÖPNV ist in der Regel unzureichend (vgl. MAURER 2000). Wer ein Auto hat, ist mobil und nutzt den ÖPNV nicht. Wer kein Fahrzeug besitzt, kann nur unter erschwerten Bedingungen arbeiten. Betroffen sind insbesondere (teilzeit-)arbeitende Eltern, die zudem durch die Kinderbetreuung ein engeres Zeitbudget haben.

### ***Wettbewerb und finanzielle Rahmenbedingungen***

Der heutige ÖPNV steht hart im Wettbewerb. Konkurrenzfähig sind Verkehrsunternehmen, die kostengünstig arbeiten und trotzdem für die Kunden eine attraktive Leistungen erbringen (HERRMANN 2000 d). Bis zur Deregulierung durch die EU und der Pflicht zur europaweiten Ausschreibung waren Misch- und Querfinanzierungen innerhalb städtischer Betriebe üblich, die Verluste im ÖPNV mit Gewinnen aus anderen Bereichen deckten. Begründet wurde dieses Vorgehen mit der politisch gewünschten Daseinsvorsorge. Deswegen hält LUDWIG die Quersubventionen weiterhin für wichtig (LUDWIG in: MÜLLER 2000:175 f.). Dagegen argumentiert die EU, Quersubventionen stünden einem europaweiten Wettbewerb entgegen, und sieht darin Nachteile für ausländische Verkehrsunternehmen in Deutschland.

Die Finanzierung des ÖPNV basiert im Wesentlichen auf folgenden Einnahmequellen:

- Tarifeinnahmen,
- Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Verkehrsunternehmen nach § 45 a PBefG, § 6 a AEG und EG-Verordnung 1191/69;
- Erstattung von Schülerbeförderungskosten, Erstattung für die unentgeltliche Beförderung nach dem BGG,
- Investitionshilfen des Bundes nach dem GVFG und begleitende Finanzhilfen der Länder, ÖPNV-Finanzierungshilfen der Länder,
- Ausgleich von Verlusten durch die Eigentümer von Verkehrsunternehmen und Subventionen von Kommunen, Kreisen und anderen Aufgabenträgern,
- Regionalisierungsmittel des Bundes an die Länder (vgl. BMRBS 1987:17, ergänzt).

Die Finanzierung des ÖPNV befindet sich im Umbruch: Früher unumstrittene Erstattungsleistungen im Sinne der Daseinsvorsorge für den Schülerverkehr oder die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (SCHÄFER 2004) sind von massiven Kürzungen betroffen. Auch die Investitionshilfen des Bundes nach dem GVFG und begleitende Finanzhilfen der Länder sind in Zeiten knapper Kassen von Änderungen und Kürzungen nicht ausgenommen. Im Bereich der Regionalisierungsmittel wurden massive Kürzungen beschlossen. Den Kommunen fällt es aufgrund ihrer überwiegend schlechten Haushaltslage immer schwerer, Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen zu decken. Die Verkehrsunternehmen müssen genau abwägen, welche Tariferhöhungen vom Markt akzeptiert werden. Derzeit liegen noch wenige Erfahrungen vor, ob Ausschreibungen zu Kosteneinsparungen beitragen. Parallel werden sich die demografisch bedingten Veränderungen der Bevölkerungsstruktur durch erhebliche Rückgänge beim Schülerverkehr und gleichzeitigen Anstieg des Anteils älterer Mitmenschen mit einem Zuwachs der Schwerbehinderten auswirken (vgl. Kap. 5).

### ***Gesellschaftlicher und politischer Stellenwert des ÖPNV***

Der Stellenwert des ÖPNV unterlag in den letzten Jahrzehnten »den Wechselbädern der Geschichte«. LUDWIG skizziert die Entwicklung seit 1900: »Die stürmische Entwicklung zu Beginn des Jahrhunderts wurde unterbrochen durch die Weltkriege, es folgte der Wiederaufbau, die Vollmotorisierung – und mit ihr ein Sinken des Verkehrsanteils und der Bedeutung des ÖPNV. In den 60er und 70er Jahren schien der öffentliche Nahverkehr ein Auslaufmodell zu sein. Notwendig zwar für diejenigen, die keine Wahl hatten (die

sogenannten ‚fünf A‘s), undenkbar aber als Alternative zum Auto, das als Symbol für Fortschritt und Mobilität galt. Inzwischen ist der Stellenwert des öffentlichen Nahverkehrs wieder gestiegen, vor allem, weil die Konkurrenz von ihrem eigenen Erfolg überrollt wurde« (LUDWIG in: MÜLLER 2000:166).

Ein gesellschaftlicher Wertewandel lässt sich anhand von Befragungen durch Sozialforschungs- oder Meinungsforschungsinstitute belegen. HILLMANN (1986:177 – 187) wies darauf hin, dass individuelle Interessen und persönliche Freiheit zunehmend höher geschätzt werden als traditionelle Werte, die das Individuum seiner Rolle in der Gesellschaft verpflichten. Diese Wertverlagerung führte im Bereich der Mobilität zu einer stärkeren Aufwertung des individuellen Fahrzeugs gegenüber dem öffentlichen Verkehr, der seinen Nutzern vergleichsweise mehr Einschränkungen abverlangt (vgl. KLEMM 1996). ROSENSTIEL (in: DVWG 1987) erwartete einen indirekten Einfluss des Wertewandels auf das Verkehrsverhalten. Er unterstellte, dass sich Strukturen aufgrund kollektiver Wertsetzungen verändern können. Daraus schloss er, dass künftig Maßnahmen einer Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Verkehr und Restriktionen in Innenstädten und Wohngebieten zugunsten von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen, Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen und Landstraßen, evtl. sogar eine erhöhte Steuerbelastung eher auf Akzeptanz stoßen könnten. Als Grund dafür sah er die stärkere Beachtung von Umwelt und Natur sowie die wachsende Aufmerksamkeit gegenüber Themen wie Gesundheit und Sicherheit. KILL (DVWG 1987) stellte daraufhin die Frage, was wohl geschähe, wenn der Wohlstand einmal zurückgehen sollte, ob dann eine Rückkehr zu den alten Werten wahrscheinlich wäre. Gerade das scheint momentan der Fall zu sein. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland scheint der Faktor »Wirtschaft« wieder höher als der Faktor »Umwelt« bewertet zu werden. Noch liegen keine Untersuchungen und Erfahrungen dazu, wie sich die Rezession auf Einstellungen zur Verkehrsmittelwahl auswirkt, vor.

Ob der Weg von der »Zwangsmobilität« zur »Wunschmobilität«, den CERWENKA (1988:61 f.) beschreibt, weiter beschritten werden kann, ist aufgrund der strukturellen und finanziellen Situation fraglich. Er beschreibt die Ursachen für die Flexibilisierung unserer traditionellen, raum-zeitlich starren Aktivitätenmuster auf, deren Ausprägungen sich noch verschärft haben, z. B. Flexibilisierung der Arbeitszeit, Dispersion der Siedlungsstrukturen, Änderungen der Familien- und Haushaltsstrukturen, Diffusion neuer Kommunikationstechnologien und Ausweitung unseres Aktionsradius und Wahrnehmungsbereiches sowie Diversifikation unseres Bedürfnisspektrums (Erlebnisstreben).

### ***Marketing und Kundenbedürfnisse***

In jüngster Zeit wird zunehmend erkannt, dass der Erfolg des ÖPNV nicht nur von der Qualität der Beförderung, sondern auch vom Marketing abhängt, das nach KIRCHHOFF (2002:21) folgende Aufgaben umfasst:

- »Ermittlung der Anforderungen der Fahrgäste an die Angebotsqualität und die bei ihrer Realisierung erreichbare Verkehrsnachfrage,
- Wirkungsvoller Vertrieb der Beförderungsleistung,
- Bewusstseinsbildung im Hinblick auf den gesellschaftlichen Nutzen des ÖPNV« (KIRCHHOFF 2002:21).

Ebenso stellt die UITP (International Association of Public Transport 2005:13) bei einer Analyse des Verkehrsmarktes und der Kundenperspektiv fest: »Für ein erfolgreiches Dienstleistungsangebot ist es von wesentlicher Bedeutung, den ÖPNV innerhalb des allgemeinen Verkehrsmarktes zu positionieren und seine potentielle Rolle sowie die Bedürfnisse der Fahrgäste, denen er entsprechen sollte, zu analysieren«. Dafür fehle jedoch das Bewusstsein in den Abteilungen, die für Planungen zuständig sind.

LUDWIG kritisiert (in: MÜLLER 2000:170), dass in der Vergangenheit die Verkehrsunternehmen und -verbände das Angebot oft nach ihren eigenen betrieblichen Bedürfnissen gestaltet haben. BERNDT u. BLÜMEL (2003:25) fordern den ÖPNV auf, die gesellschaftlichen Veränderungen wahrzunehmen und den Kunden in den Mittelpunkt zu stellen. MOTZKUS (2000) plädiert dafür, Nutzerpotenziale im Freizeitverkehr gezielter auszuschöpfen. Er versteht Mobilitätshebungen in Erholungsräumen als Grundlage für ÖPNV-Marketingmaßnahmen.

Die allgemeinen Bedürfnisse der Kunden können nach LUDWIG (in: MÜLLER 2000:170) zu drei Schlagwörtern zusammengefasst werden: »schnell, bequem und preiswert« von einem Ausgangspunkt zum selbst gewählten Zielpunkt zu gelangen. Was sich so einfach anhört, bedarf in der Praxis eines durchgängigen und vielschichtigen Konzepts, das nicht an den Grenzen eines Verkehrsverbundes aufhören darf (VCD 2003/2004).



Bereits 1999 hat der VCD-Bundesverband unter dem Titel »Königliche Verhältnisse in Bus und Bahn« Anforderungen an einen kundenfreundlichen ÖPNV formuliert. Diese betreffen die Bereiche öffentlicher Verkehr als Gesamtkonzept (umfassende Mobilitätsdienstleistungen, Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln); Anforderungen als Transportmittel für Beruf und Freizeit (schnell, zuverlässig und flexibel); verständliche Tarife; Komfort, Sicherheit und Service; Kommunikation; Kundeninformation und Fahrgastbeteiligung. Einzelne Bausteine dazu sind:

Tab. 5: Bausteine für ein Kundenmarketing im ÖPNV

Fahrzeugausstattung: Niederflurfahrzeuge auf Schiene oder Straße erleichtern den Ein- und Ausstieg und verkürzen den Haltestellenaufenthalt (SSB 2003)
Innenausstattung des Fahrzeugs: behindertengerecht, transparent / Kompromiss zwischen Komfort, Sicherheit und Haltbarkeit (SSB 2003)
Haltestellenzugang: barrierefreie Umfeldgestaltung der Haltestellen (SSB 2003)
Haltestellengestaltung: barrierefreier Zugang zu allen Ebenen u. Verkehrsmitteln, ggf. Aufzüge (SSB 2003)
Umsteigefreie Verbindungen (z. B. »Zweissystem-Fahrzeuge« nach Karlsruher Modell)
Kurze Umsteigewege (z. B. Entfernung zwischen Bus und Bahn an Knotenpunkten)
Kurze Umsteigezeiten (Vertaktung, ggf. Warten)
Abgestimmte Tarifsysteme (vgl. Harmonisierungsempfehlungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV 2004; z. B. Altersgrenzen, Preisstufen, Übersichtlichkeit des Angebots ...)
Abgestimmte Übergänge zwischen Verkehrsverbänden (VCD 2003/2004)
Bargeldloser Zahlungsverkehr, langfristig Einführung »elektronischer berührungsloser Fahrkarten« / Spezialbegriff? (was bedeutet hier „Spezialbegriff?“) (174): positive Nebeneffekte: Bestabrechnung nach Nutzungshäufigkeit; Reduzierung der Schwarzfahrer
Kommunikation mit den Kunden, »public awareness«: hierzu zählen nicht nur Information (Printmedien, Linienpläne, elektronische Fahrplanauskunft, dynamische Fahrplanauskunft an Haltestellen), sondern auch
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedürfnisermittlung</li> <li>• Beschwerdenmanagement bzw. Kundenanregungen: gehen i. d. R. auf Kundeninitiative zurück; Unternehmen bzw. Aufgabenträger müssen aktiv Anregungen und Beschwerden sammeln und ggf. darauf reagieren</li> <li>• Befragungen von Kunden und Nicht-Kunden. Wer den Kundenstamm vergrößern will, muss auch die Bedürfnisse der Nicht-Kunden kennen und Strategien entwickeln, darauf zu einzugehen (UITP 2005)</li> </ul>

Quellen: SSB 2003, VCD 2003/2004, KIRCHHOFF 2002:21, eigene Darstellung

### 2.2.3 Raum- und Versorgungskomponenten des ÖPNV-Angebots – Bewertungsansätze im Kontext sozioökonomischer Probleme

*»Während in den Großstädten mancher daran verzweifelt, zehn Minuten auf den Bus warten zu müssen, stellt sich auf dem Land immer öfter die Frage, ob der Bus überhaupt noch fährt. Der Abbau des ÖPNV in ländlichen Regionen führt nicht nur zur Reduktion der Lebensqualität der Bewohner, sondern erschwert zum Beispiel auch die Erreichbarkeit für Touristen und gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit und Existenzen kleiner Betriebe« (DVS 2006).*

Der Grund für den ÖPNV-Abbau im ländlichen Raum ist der Bevölkerungsrückgang durch wirtschaftlich bedingte Abwanderung, aber auch zunehmend durch die demografische Entwicklung. Viele sehen den ÖPNV im ländlichen Raum bedroht (ABERLE 2003), während der ÖPNV in den Zentren der Ballungsräume über ein sehr gutes Angebot verfügt, das auch entsprechend genutzt wird. Manche Prognosen gehen davon aus, dass sich diese Entwicklungen im städtischen Raum weniger drastisch auswirken werden (CORNELIUS 2003, MEISTER-SCHEUFELN 2003). Jedoch gilt es besonders in Ostdeutschland das Phänomen der »schrumpfenden Städte« (BAUER-VOLKE/DIETZSCH 2003) zu berücksichtigen. Der ÖPNV im ländlichen Raum ist auch in Westdeutschland ein Zuschussgeschäft (ABERLE 2003). Die beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel werden die bestehenden räumlichen Disparitäten im ÖPNV-Angebot verschärfen, wenn die Landesregierungen keine Maßnahmen zur Gegensteuerung unternehmen.

KASPAR (2004:90 f.) sieht es aber auch als erforderlich an, bei »Finanzknappheit und rückläufiger Bevölkerungsentwicklung« intensiv zu prüfen, wo verkehrliche Investitionen notwendig sind. Doppelsubventionierungen bzw. Parallelausbau von Straße und ÖV seien nicht mehr bezahlbar. Der Bevölkerung »muss klar gemacht werden, dass der gewohnte Infrastrukturausbau, nämlich höchste Ausbaustandards der Straßennetze überall,

nicht mehr finanzierbar ist«, damit sie »zukünftige Standortentscheidungen vor diesem Hintergrund treffen« kann. Was heute noch zu selten ausgesprochen wird, ist die Aussicht, dass langfristig viele Infrastrukturen im ländlichen Raum nicht mehr bezahlbar sein werden, der Wiederverkaufswert von Immobilien dort wird möglicherweise stark fallen. Dies wird Auswirkungen auf die Wohnstandortwahlen haben. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedeutung »vorsorgender Wohnstandortberatung« angesprochen. Dazu gehört die Vermittlung der Erkenntnis, dass mittel- bis langfristig für ältere Menschen in der Peripherie die starke Pkw-Abhängigkeit und fehlende ÖPNV-Angebote zum Problem werden können. Der Wechsel zu einem zentraleren Wohnstandort sei deshalb zu überdenken (KASPER u. SCHEINER 2003:6).

Im Moment gibt es durch die Förderprogramme der Europäischen Union (z. B. LEADER+) die Möglichkeit des strukturellen Ausgleichs regionaler Disparitäten. Dies zeigt das Projekt MobiKult, bei dem sich sechs Brandenburger LEADER+-Regionen zusammengeschlossen haben, um, begleitet durch das Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin, »Konzepte für eine nachhaltige Mobilitätskultur in ländlichen Regionen« zu entwickeln. Durch neue Kooperationsstrategien entstanden innovative Konzepte für finanzierbare, nachfragegerechte Mobilitätsdienstleistungen aus klassischem ÖPNV, privaten und weiteren öffentlichen flexiblen Angeboten, die sich auch auf Tagestouristen und Urlauber beziehen. Dabei ging es in einem Seminar darum, zu klären, wie »die aktuelle Situation in verschiedenen Regionen erfasst und bewertet werden kann, wie Beförderungssysteme lückenlos und barrierefrei gestaltet und dafür nötige Kooperationen geschaffen werden können«. Ein weiterer Punkt sei, »wie bei der Planung von Mobilitätsangeboten Bürgerbeteiligung organisiert wird (...), denn verschiedene Zielgruppen wie beispielsweise Touristen, Pendler, Schüler und Jugendliche brauchen eine individuelle Angebotsentwicklung« (DVS 2006).

Kommt es jedoch zu einem Paradigmenwechsel in der Planung, wie dies PFÄFFLIN (2005) unter der Fragestellung »Vom Ausgleichsziel zur Förderung von Metropolregionen« darlegt, hat dies negative Konsequenzen für die strukturschwachen Räume und deren (verkehrliche) Infrastruktur. Früher war es ein Bestreben der Raumplanung, überall gleiche Verhältnisse zu schaffen (z. B. Leber-Plan). Bedingt durch die Konkurrenzen mit anderen europäischen Ländern besteht die Tendenz zur Bildung von Metropolregionen.

Die ÖPNV-Bedienung im Sinne der Befriedigung einer Daseinsvorsorge (vgl. WERLEN 2000) ist die Begründung der bestehenden Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern und behinderten Menschen. Gerade diese Zahlungen bilden in vielen peripheren und ländlichen Regionen das schwindende Rückrat des ÖPNV. Aufgrund der demografischen Entwicklung werden sich die Probleme, die aufgrund räumlicher Disparitäten bereits heute bestehen, verschärfen.

Für die Menschen, die ausschließlich auf den ÖPNV angewiesen sind, übernimmt der ÖPNV die Rolle der Daseinsvorsorge im Mobilitätsbereich. Von entscheidender Bedeutung für die Qualität des ÖPNV ist das Nahverkehrsnetz vor Ort. Nur wenn die Wegekette von Haustür zu Haustür mit öffentlichen Verkehrsmitteln zufriedenstellend funktioniert, handelt es sich um ein attraktives Angebot (BECKER/SCHRAMM 2003).

Zur Abstimmung des Angebots – das auch Aufgabe der Nahverkehrspläne ist – ist nicht nur eine Abstimmung der Fahrpläne im Rahmen eines integralen Taktfahrplanes, sondern auch die Einbeziehung der mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Menschen im Geltungsbereich wichtig (BECKER/SCHRAMM 2003). Hierbei ist von Bedeutung, dass einzelne Gruppen weniger stark von der Planung berücksichtigt und einbezogen werden und sich auch von selbst nicht entsprechend artikulieren (REINERT 2000). Bei Beteiligungsverfahren, Beiräten und Informationsveranstaltungen in einem regionalen Verkehrsraum besteht häufig ein Ungleichgewicht unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern bezüglich der repräsentativen Vertretung aufgrund von persönlichen, zeitlichen oder räumlichen Zwängen. Menschen, die nahe zum Veranstaltungsort wohnen oder arbeiten, ist die Vermutung, nehmen häufiger teil. Virtuelle Diskussionsforen lösen das Beteiligungsverfahren vom festgelegten Raum und »erlauben es den Bürgern, zu jedem ihnen beliebigen Zeitpunkt von jedem beliebigen Ort aus an der Diskussion teil zu nehmen; es ist nicht mehr nötig, sich zu einem bestimmten Termin an einem bestimmten Ort einzufinden«. Es wird daher erwartet, »dass sich Bürger in Internet-gestützten Beteiligungsverfahren in größerer Zahl und häufiger einbringen können als in Face-to-face-Diskussionsveranstaltungen« (TRÉNEL/MÄRKER/HAGEDORN 2001:5). Bei allen Vorzügen der virtuellen Kommunikation werden höhere Aufwendungen bei der Bearbeitung und Auswertung erwartet, was einer anspruchsvollen Lösung entgegensteht. Für den empirischen Teil ergeben sich Fragen an die Vertretung mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Personengruppen an der Nahverkehrsplanung in der Region Stuttgart in Abhängigkeit von der räumlichen Verteilung der Gruppen in der Region.

## 2.3 Gender Planning als Instrument zur Verbesserung des regionalen ÖPNV-Angebots

Nachdem im ersten Abschnitt zunächst die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV (2.1) dargestellt wurden, aus denen in Abschnitt 2.2 Defizite im ÖPNV-Angebot abgeleitet wurden, soll in diesem Abschnitt ein Analysemodell für den empirischen Teil entwickelt werden. Dazu wird die Strategie des Gender Mainstreaming herangezogen, das darauf abzielt, in allen Politik- und Handlungsbe-  
reichen Gleichstellung zu schaffen (KOM 1998). Dabei geht es nicht nur um die Gleichstellung von Frauen, sondern um alle als benachteiligt identifizierten Personengruppen. Im Folgenden wird zunächst ein kurzer Überblick zum Gender Planning gegeben und begründet, warum Gender Planning sich für diese Analyse anbietet.

### 2.3.1 Einführung, Begriffabgrenzungen und Grundannahmen

Gender Mainstreaming hat als Strategie zur Herstellung von Gleichstellung Eingang in den Vertrag von Amsterdam von 1999 gefunden. Dieser EG-Vertrag verpflichtet in Art. 2 und Art. 3 Absatz 2 alle EU-Mitgliedstaaten zu einer aktiven Gleichstellungspolitik. Alle Verwaltungsebenen, Entscheidungsprozesse, Maßnahmen und politischen Initiativen sollen auf ihre Auswirkungen auf die unterschiedliche Lebenssituation von Frauen und Männern überprüft werden (BMJ 2002 a, b, c, EUROPÄISCHE KOMMISSION/KOM 2002:40 f., PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002). »Gleichstellung« ist in Deutschland im Grundgesetz verankert (BMJ 2002 c), die tatsächliche Durchsetzung von Gleichstellung in allen Lebens- und Politikbereichen ist aber noch längst nicht erreicht (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002).

Benachteiligungen, denen Gender Mainstreaming entgegenwirken soll, sind nicht aufgrund des biologischen Geschlechts (sex) von Frau und Mann entstanden, sondern aufgrund der sozialen Rollen, die beide Geschlechter einnehmen (gender). Als Beispielbereiche werden die Bereiche »Berufswahl«, »Mobilität«, »Gesundheit« und »Sport« angeführt (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002). Gleichstellung unter dem Aspekt des Gender Mainstreaming geht über die Gleichstellung von Frauen hinaus und bezieht auch andere benachteiligte Gruppen mit ein. »Gender-Rollen« sind nicht starr und können verändert werden. Es gibt auch wechselnde Rollenpositionen im Lebensverlauf (PERRIG-CHIELLO 2003). Dies ist die Grundannahme für alle Gender-Planungen. Zuvor müssen jedoch in einer Gender-Analyse die bestehenden Verhältnisse identifiziert werden, um auf der Basis der Erkenntnisse Konzepte zu entwickeln. Übertragen auf die Verkehrsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten muss »gender« in Zusammenhang mit der Lebenssituation gesehen werden (KRAUSE in: MARTENS 2001:5). Eine Frau, die vollzeiterwerbstätig und kinderlos ist, kann – abgesehen vom Sicherheitsaspekt und Einkommensaspekt – in ihren Verkehrsbedürfnissen einem vollzeiterwerbstätigen Mann, der keine Familienarbeit übernimmt, weitgehend gleichgestellt werden.

Die Umsetzung der Aspekte des Gender Mainstreaming durch Verwaltung, Politik und Planung wird »Gender Planning« genannt: »Gender Planning umschreibt eine Planung, die Geschlechterbeziehungen und -Differenzen berücksichtigt. Sie verhält sich grundsätzlich offen gegenüber allen Geschlechtern sowie dem gesamten Spektrum ihrer möglichen Differenzierungen und sich wandelnden Ausprägungen. Sie fördert gleiche Wahlmöglichkeiten und Lebensentwürfe. Gender Planning analysiert das Geschlechterverhältnis als ein System gegenseitiger Wechselwirkungen und fasst Planung aus Frauensicht nicht länger als einseitiges Problem« (WOTHA 2000:2). »Gender Planning« basiert auf der Tatsache, dass »Frauen und Männer innerhalb des sozialen Gefüges in Interaktion miteinander stehen. In verschiedenen Kulturen, Gesellschaftssystemen und Glaubensgemeinschaften sind die geschlechtsspezifischen Rollen, Tätigkeitsfelder und Verantwortungsbereiche unterschiedlich verteilt. Dabei beeinflussen Alter, Familienstand und ökonomische Situation die „Gender roles“ von Frauen und Männern« (RUTH 2001:18). »Einer neuen Begriffsprägung aus der Planungspraxis entsprechend wird Gender Planning nicht auf eine ausschließliche Berücksichtigung der Frauenbelange eingeeengt, sondern als ein umfassender Ansatz verstanden, den Planerinnen und Planer, Gleichstellungs- bzw. Frauenbeauftragte ihrem Handeln als politische Strategie zu Grunde legen« (WOTHA 2000:2, MARTENS 2002:58).

Grundvoraussetzung für ein Gender Planning ist eine »geschlechts- oder rollendifferenzierte Datenerhebung«. Bislang wurde im Verkehrsbereich bei nahezu allen Untersuchungen zu Verkehrsbedürfnissen und zum Verkehrsverhalten nicht das Geschlecht erhoben. Dieses stellt aber genauso wie das Alter ein wichtiges

Unterscheidungsmerkmal dar (MARTENS 2001, KOM 1997). Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, wie die als benachteiligt identifizierten Gruppen an der Planung partizipieren (Gleichstellungsstelle LANDKREIS LUDWIGSHAFEN AM RHEIN/STETEPLANUNG 2001, KOM 1997).

Zum besseren Verständnis werden nachfolgend einige Begriffe aus diesem Umfeld kurz erläutert und in den Gesamtkontext eingeordnet. An die »frauengerechte Planung« der 80er Jahre (STETE/KLINKHART 1997, FUHRMANN 1996, BECKER in: BAUHARDT 1997) knüpft die »gengerechte Planung« oder das »Gender Planning« an (WOTHA 2000, FÄRBER 2001). »Gengerecht« bezeichnet eine Forschung, Planung oder Politik, die bewusst Gender-Kriterien aufgreift und untersucht (z. B. geschlechts- und altersdifferenzierte Datenerhebung im Nahverkehr) (vgl. MARTENS 2001, SPITZNER 2001).

Während die Begriffe »kindgerechte Planung«, »Planung für Frauen« »frauengerechte Planung«, »frauenfreundliche Planung« (KUNZ 2003), »familiengerechte«, »senioren-« oder »altengerechte« und »behindertengerechte Planung« den Kreis der stärker zu berücksichtigenden Bevölkerungsgruppe deutlich eingrenzen und selbsterklärend sind, ist Planung unter dem Gesichtspunkt des Gender Mainstreaming, »gengerechte Planung« oder »Gender Planning«, einem großen Teil der Beteiligten in Wissenschaft, Planung, Verwaltung, Politik, bei Entscheidungsträgern und der Bevölkerung unbekannt (vgl. MARTENS 2001 und 2002), was zu Begriffsvermengungen führen kann.

Forschungs- und Planungsansätze im verkehrlichen Umfeld, die sich in ihren Inhalten mit Gender-Aspekten beschäftigen, wie Mobilität von Frauen im Ländlichen Raum, aber Gender nicht explizit nennen und auch nicht den weiteren Gender-Ansatz verfolgen, bezeichnet MARTENS (2002:2 f.) als »gender-orientiert«. Eine genderorientierte Verkehrsplanung berücksichtigt demnach »Ansprüche des Lebensalltags von Menschen in verschiedenen sozialen Rollen« (MARTENS 2002:3).

Konsequente Gleichstellung muss alle Formen von Differenzen berücksichtigen, z. B. auch die Gleichstellung von Menschen mit anderer Hautfarbe und ethnischer Minderheiten. »Frauenförderung« ist nur eine von vielen Maßnahmen der Gleichstellungspolitik. Solange Frauen in vielen Lebens- und Politikbereichen Männern gegenüber benachteiligt sind, ist eine Grundlage für Frauenfördermaßnahmen gegeben. Umgekehrt sind auch Maßnahmen zur Männerförderung denkbar (vgl. PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002).

Somit ist »Gender Planning« als Oberbegriff der vorgenannten Planungsansätze mit Gleichstellungsaspekten zu sehen, wobei durch die Einbeziehung weiterer durch die Planung benachteiligter Gruppen (Gender-Gruppen) der Planungsansatz erweitert und die Zahl der Betroffenen vergrößert wird. »Geschlechtergerechte Planung« ist der deutsche Übersetzungsversuch von Gender Planning, der allerdings die Gefahr birgt, der Vielzahl geschlechtsspezifischer Rollen weniger gerecht zu werden. »Gengerechte Planung«, die z. B. auch die Berücksichtigung der Interessen Behinderter beinhaltet (MARTENS 2002), kann, so die Hoffnung (wessen?), weniger als feministischer Anspruch politisch abgetan werden.

### **2.3.2 Analyseverfahren, Planungsprozess und Akteure, Praxisbeispiele und Erwartungen**

#### **Analyseverfahren**

In diesem Abschnitt werden die wichtigsten Analyseverfahren des Gender Planning, die in Deutschland, Schweden und Großbritannien entwickelt wurden, mit ihren Inhalten vorgestellt. Darauf aufbauend wird im nächsten Schritt unter Verwendung weiterer Methoden das Analyseverfahren der Arbeit entwickelt.

Die meisten Analyseverfahren des Gender Planning sind so konzipiert, dass sie grundsätzlich in nahezu allen Forschungs- und Politikbereichen anwendbar sind. Sie unterscheiden sich vor allem hinsichtlich ihres Konkretisierungsgrades und in der Verwendung qualitativer und quantitativer Angaben. Die 3-R-Methode war eines der ersten Analyseinstrumente für Gender Mainstreaming (MINISTRY OF INDUSTRY, EMPLOYMENT AND COMMUNICATIONS 2002, BMFSFJ 2005) und beinhaltet weder die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation, wie dies bei der Gleichstellungsprüfung der KOM (1998) der Fall ist, noch eine Evaluation dieser Maßnahmen, wie das noch stärker detaillierte Analyseinstrument der 6-Schritte-Prüfung von KRELL/MÜCKENBERGER/TONDORF (SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2003 a). Im Einzelfall muss vor Ort entschieden werden, wie umfangreich die Untersuchung sein soll. Gemeinsam ist diesen Verfahren, dass sie, mit unterschiedlicher Detaillierung, aus folgenden Kernpunkten bestehen:

- *Beschreibung*: Wahrnehmung und Darstellung geschlechtsspezifischer Unterschiede,
- *Bewertung*: Bewertung und Begründung der geschlechtsspezifischen Unterschiede, *Erklärung*: Analyse der geschlechtsspezifischen Unterschiede mit Erklärung der Ursachen und Hintergründe,
- *Konsequenzen*: Zieldefinition, wie die Schwächen aus 1 verbessert oder vermieden werden sollen.

Einer umfangreichen Gender-Planning-Analyse gehen im Allgemeinen vorbereitende Untersuchungen im Sinne einer Gender-Relevanz-Prüfung voraus, die mit Methoden des Gender Impact Assessment (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2003 a, ISOE 2002 und Abb. 19) oder aber mittels Checklisten, Handreichungen und Mängelanalysen durchgeführt werden.

Handreichungen als Handlungsanleitung für den Planungsprozess sind insbesondere in der feministischen Stadt- und Verkehrsplanung und bei gruppenspezifischen Planungen üblich, daher gibt es auch im Nahverkehrsbereich einige Veröffentlichungen, die allesamt eine geschlechtsspezifische Datenerhebung einfordern, aber auf das Thema Datenerhebung nicht detaillierter eingehen (FGSV 2004, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 1997, FGSV 1997, FUHRMANN 1997, GLEICHSTELLUNGSSTELLE LANDKREIS LUDWIGSHAFEN AM RHEIN/STETEPLANUNG 2001, MARTENS 2001/2002, MINISTERIUM FÜR KULTUR, JUGEND, FAMILIE UND FRAUEN, RHEINLAND-PFALZ 1996, RAU 1996).

Checklisten sind ein weiteres wichtiges Analyseinstrument zur Überprüfung bei Gender Mainstreaming und Gender Planning und inhaltlich häufig kaum von Handreichungen zu trennen. Für den Verkehr gibt es einige Checklisten in den vorgenannten Ländern, für den Nahverkehr deutlich weniger. Im Bedarfsfall ist zu prüfen, welche Ziele verfolgt und welche Fragen gestellt werden müssen, um möglichst auch die Personen, die den Prozess durchführen, einzubinden (MINISTRY OF INDUSTRY, EMPLOYMENT AND COMMUNICATIONS 2002:34).

Die Veröffentlichungen aus Großbritannien (DEPARTMENT FOR TRANSPORT/DfT 2005: Women and public transport), Schottland (The Scottish Executive Central Research Unit 2000: WOMEN AND TRANSPORT), Irland (NDP 2001: Gender Equality and Transport) und Deutschland (GLEICHSTELLUNGSSTELLE LANDKREIS LUDWIGSHAFEN AM RHEIN/STETEPLANUNG 2002, FÄRBER 2001) stimmen darin überein, dass Frauen unter dem Blickwinkel von Gender Planning als besonders benachteiligt angesehen werden. Als wichtigste Kriterien enthalten alle Checklisten die Beteiligung bei der Planung und die Erhebung differenzierter Daten.

FÄRBER verdeutlicht die Dimension einer gleichstellungsorientierten Verkehrspolitik als kommunalpolitisches Handlungsfeld, das darauf abzielt, »den Ausbau des Verkehrsnetzes so zu gestalten, dass die Bedürfnisse von Frauen und Männern in gleichem Maße berücksichtigt werden. Das Politikfeld reicht von der Verkehrswegeplanung über die Ausgestaltung der Verkehrsmittel bis hin zum Personalmanagement in den Verkehrsbetrieben. (...) Bei der Planung der Verkehrswege sind zielgruppendifferenzierte und geschlechtsspezifische Verkehrserhebungen und Bedarfsanalysen unerlässlich. Es ist gleichstellungspolitisch relevant, wie Straßen für welche Verkehrsströme ausgebaut werden, welche Über- und Unterführungen es gibt und wie sie konkret unter Sauberkeits-, Sicherheits- und Funktionalitätsgesichtspunkten ausgestattet sind« (FÄRBER 2001:26).

#### **Relevanz-Prüfung/ Screening**

*Liegt eine Benachteiligung vor?*

##### **1. Festlegung der Tragweite der (politischen) Maßnahme**

*Worauf begründet sich das Vorhaben? Was ist das Ziel?*

##### **2. Festlegung der Gender-Relevanz**

*Sind Einzelpersonen oder Gruppen von der Maßnahme direkt oder indirekt betroffen (i. A. die Zielgruppen)?*

*Art/Bereich der Betroffenheit (Familie, Arbeit, Freizeit)?*

##### **3. Ausmaß der Betroffenheit**

*Zahl der betroffenen Frauen und Männer?*

*Grad der Betroffenheit? (gender-differenzierte Daten notwendig)*

*Sind Frauen und Männer bzw. bestimmte Gruppen unterschiedlich betroffen bzw. berücksichtigt? Wenn Daten fehlen, ist dies denkbar?*

*Beispielfragen im Bereich Mobilität: Hat die Maßnahme Auswirkungen ...*

- *auf die Mobilität?*
- *auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf?*
- *auf die Ausübung des Berufs?*
- *auf die frei verfügbare Zeit? Für Frauen? Für Männer?*

Abb. 19: Gender-Relevanz-Prüfung mit Gender Impact Assessment, vgl. ISOE 2002, ergänzt

Bei der Verwendung von Checklisten muss berücksichtigt werden, dass angenommen werden kann, dass die Bereitschaft, zusätzliche Erhebungen durchzuführen, Grenzen hat. Deshalb erscheinen als erster Schritt kürzere Checklisten sinnvoll (GREED 2002:57), auf die ggf. mit ausführlicheren Untersuchungen aufgebaut werden kann. Die Checkliste des DfT (2005, Tab. 19) umfasst mit 107 Fragen sehr detailliert alle Bereiche (z. B. »Gender equality: Policy and commitment, Staff recruitment and training, Service planning, Passenger research, Consultation, Passenger complaints, Fares and ticketing, Service information, Getting to the stop or station, Getting onto public transport, Information, Comfort and security, On-vehicle travel«), so dass es sehr fraglich ist, ob ein deutscher Aufgabenträger oder Verkehrsverbund eine vergleichbare Checkliste anwenden würde. Die kürzeste Überprüfung von Gender-Differenzen unter dem Namen »The ‘desk top’ Toolkit« stammt von GREED (2002, vgl. Abb. 20) aus Großbritannien. Trotz der Kürze werden die wichtigsten Fragen gestellt, die Antworten darauf geben, welche Gruppe(n) unter dem Gender-Aspekt benachteiligt ist bzw. sind.

**The ‘desk top’ Toolkit.** Just ask yourself the following questions:

- Who are the planners?
- Who forms the policy team?
- Which sorts of people are perceived to be the (the überflüssig?) planned?
- How are statistics gathered and who do they include?
- What are the key values, priorities and objectives of the plan?
- Who is consulted and who is involved in participation?
- How are planning proposals evaluated? By whom?
- How is the policy implemented, monitored and managed?
- Is gender mainstreaming being fully integrated into all policy areas?

Abb. 20: The ‘desk top’ Toolkit (GREED 2002:57)

### Gender Planning im Prozess der Nahverkehrsplanung

In dieser Arbeit wird »Planung« als eine »Vorbereitung künftigen Handelns auf der Grundlage von Informationsgewinnung und -verarbeitung über Entwicklung und gegenwärtigen Stand des Planungsobjekts« verstanden. Planung kann unterschieden werden »nach der zeitlichen Reichweite in kurz-, mittel- und langfristige« Planung oder »nach dem Konkretisierungsgrad in Rahmen- (Global-) und Detailplanung, (...) oder nach dem Bereich in Verkehrsplanung, Regionalplanung« (vgl. MEYERS GROSSES TASCHENLEXIKON 1992, Bd. 17:152). Mit Planungsprozess ist in Ableitung vom lateinischen »processus« (Verlauf) der Verlauf, Ablauf, Hergang und die Entwicklung der Planung gemeint (vgl. MEYERS GROSSES TASCHENLEXIKON 1992, Bd. 17:308). Charakteristisch für den Planungsprozess der Verkehrsplanung ist die Einbettung in weitere Verfahren der Raumplanung, Umweltplanung und Flächennutzungsplanung. Offizielle Verfahren im Planungsprozess sind Zweckmäßigkeitprüfungen durch die Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) und/oder die Nutzwertanalyse (NWA), die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und andere ähnliche Verfahren. Zentral sind Bürgerbeteiligung und Vernehmlassung bei offiziellen oder anerkannten Stellen (vgl. AXHAUSEN 2005:6).

Für den Bereich des ÖPNV sind die Rahmenplanungen der ÖPNV-Gesetze seit 1996 in Form der in den Bundesländern vorgeschriebenen Nahverkehrspläne richtungsweisend (vgl. Kap. 3). Auch die zunehmende Deregulierung in allen Bereichen der Gesellschaft und die wirtschaftliche Entwicklung trugen im Bereich der Verkehrsplanung zu einem Wandel des Planungsverständnisses bei. Diesen Anforderungen trägt die aktuelle Darstellung des Planungsprozesses der FGSV im »Leitfaden für Verkehrsplanungen« (FGSV 2001) Rechnung.

Dieser heute fünfstufige Planungsablauf von der Vororientierung und Problemanalyse über Maßnahmenentwicklung, Abwägung und Entscheidung hin zur Umsetzung wurde gegenüber seiner ursprünglichen Fassung erweitert. Nicht berücksichtigt wurde in dieser Darstellung das Thema Gender Planning, weil dieses zu dem Zeitpunkt noch kein Thema in der Verkehrsplanung darstellte (vgl. MARTENS 2000 u. 2001). Nach BLEES et al. (2002) sind »die einzelnen Arbeitsschritte, welche der Bewältigung der Planungsaufgabe dienen, (...) im Grundsatz bei allen Verkehrsplanungen gleich. Als Standardmodell des Prozesses kann der Planungsablauf des ‘Leitfadens für Verkehrsplanungen’ (FGSV 2001) angesehen werden (vgl. Abb. 21, vorige Seite), der auf die ‘Rahmenrichtlinien für die Generalverkehrsplanung’ (RaRi GVP, FGSV 1979) zurückgeht«.

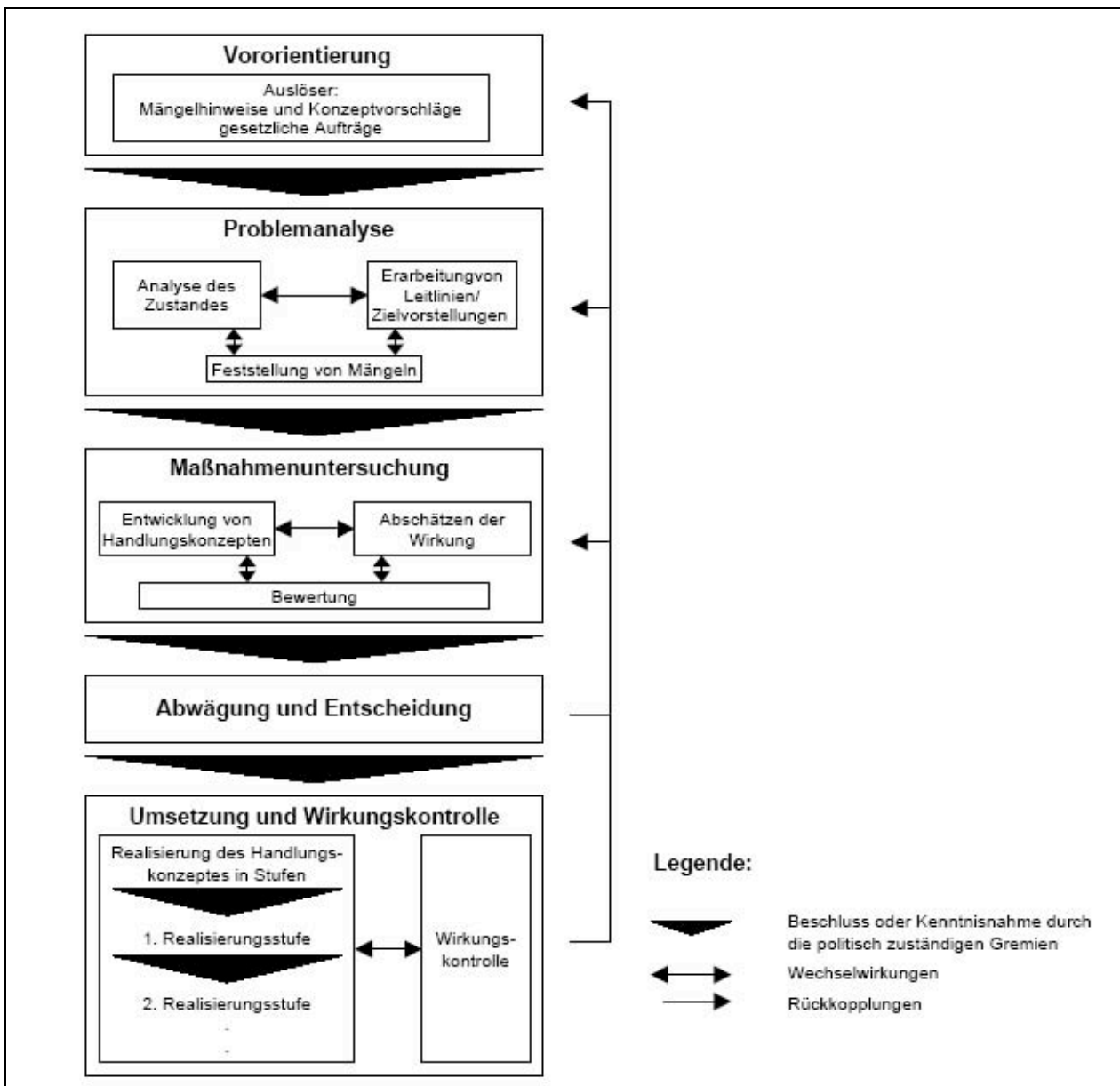


Abb. 21: Prozess der Verkehrsplanung nach FGSV 2001, vgl. auch BLEES et al. 2002:56

Als kennzeichnend für den gesamten Verfahrensablauf bezeichnen BLEES et al. (2002:58) »Rückkopplungen« mit den vorangegangenen Schritten, um die Beseitigung der Mängel im Blick zu behalten und »neue Erkenntnisse und Änderungen der Rahmenbedingungen (z. B. zusätzliche Planungsziele) in der Planung berücksichtigen zu können. Wenngleich der Verfahrensablauf grundsätzlich für alle Planungsarten gleich ist, so werden doch die einzelnen Schritte und Verfahrensbausteine in jedem Vorhaben in unterschiedlicher Tiefe behandelt. Maßgebend für die tatsächliche Prozessgestaltung sind:

- die Rollen und das Maß der Beteiligung der verschiedenen Akteure (siehe unten),
- der Planungsgegenstand (z. B. ist für eine Erschließungsplanung u. U. keine Mängelanalyse erforderlich) und
- der formale Rahmen der Planung (z. B. Verfahrensvorschriften bei Planfeststellungsverfahren und Nahverkehrsplänen)« (BLEES et al. 2002:58).

Bezüglich der Anforderungen mobilitätseingeschränkter bzw. -behinderter Personengruppen ist zu beachten:

- Die *Vororientierung* im ÖPNV ist im Grunde Teil der kontinuierlichen Planung von Aufgabenträgern bzw. zuständigen Fachabteilungen und Verkehrsdienstleistern. Wird für einen bestimmten Gegenstand ein Planungsbedarf identifiziert (z. B. bekannte Verkehrsprobleme, Lösungsvorschläge, gesetzliche Vorgaben), so wird der Planungsprozess durch den Planungsbeschluss durch den Aufgabenträger eingeleitet. Die Vororientierung hat für die Untersuchung insofern Bedeutung, als hier die Grundsteine für differenzierte Datenerhebungen gelegt werden können.

- Die eigentliche Planung beginnt mit der *Problemanalyse*. Bereits die Bestandsaufnahme, »bei der alle planungsrelevanten Tatbestände und Sachverhalte erhoben werden«, und die »Zieldefinition, bei der die Planungsziele und damit zugleich die Beurteilungsmaßstäbe der Maßnahmenvorschläge festgelegt werden«, müssen die Anforderungen mobilitätseingeschränkter bzw. -behinderter Personengruppen berücksichtigen, MARTENS (2002, 2001) spricht in dem Zusammenhang von Gender-Orientierung. Es müssen differenzierte Daten erhoben werden, damit auch »eventuelle Mängel identifiziert werden können«.
- In der *Maßnahmenuntersuchung* werden häufig mehrere Handlungskonzepte zur Beseitigung der Mängel entwickelt und in ihren Wirkungen in Bezug auf die Ziele verglichen. »Die Maßnahmenuntersuchung wird von Planern durchgeführt. Planungsträger und Dritte können unterstützend mitwirken«. In diesem Schritt ist eine Beteiligung mobilitätseingeschränkter bzw. -behinderter Personengruppen möglich, aber möglicherweise vom »good will« der Entscheidungsträger abhängig.
- Im *Prozess der Abwägung und Entscheidung* werden verschiedene Handlungskonzepte oder Szenarien und die daraus resultierenden Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen »und schließlich eine Entscheidung bezüglich der Umsetzung des Planungsergebnisses getroffen. Abwägung und Entscheidung werden in der Regel von Planern vorbereitet. Die Entscheidung muss verantwortlich vom Planungsträger durchgeführt werden« (BLEES et al. 2002:57). Mobilitätseingeschränkte und -behinderte Personengruppen bzw. Gender-Gruppen werden häufig nur in diesem Stadium einbezogen.
- Auf die eigentliche Planung folgen die *Umsetzung* der beschlossenen Handlungskonzepte sowie die *Kontrolle der Wirkungen*. Dieser Verfahrensschritt wird in der Regel auf der Planer-Ebene durchgeführt. (vgl. BLEES et al. 2002:57, ergänzt).

### ***Akteursgruppen der Nahverkehrsplanung – Rolle mobilitätseingeschränkter Personengruppen***

BLEES et al. (2002:58 f.) unterscheiden drei wesentliche Akteursgruppen im Planungsbereich:

- »*Planungsträger* sind die verantwortlichen Initiatoren der Planung und Entscheider über die Umsetzung. In Fällen, die eine formale Genehmigung des Planungsergebnisses für dessen Umsetzung erfordern, ist die Rolle des Planungsträgers unter Umständen geteilt in den Vorhabensträger, der die Planung initiiert und umsetzt, und den Verfahrensträger, der den Verfahrensablauf bestimmt und die formale Genehmigung erteilt.
- *Planer* erarbeiten die fachlichen Inhalte einer Planung und wickeln das Planungsvorhaben auf der operativen Ebene ab. Sie werden im Auftrag des Planungsträgers tätig und sind fachlich für die Inhalte verantwortlich.
- »*Dritte*« sind formell oder informell an der Planung beteiligt und bringen ihre Interessen in Ablauf und Inhalte der Planung ein«.

SCHEINER (2003) dagegen differenziert die Akteure stärker (vgl. Tab. 6). Als Planer im »engeren Sinne« im System der Verkehrsplanung bezeichnet SCHEINER (2003:1) »die drei Akteursgruppen: Verwaltung, Ingenieurbüros und Wissenschaft«. Weitere »für die Verkehrsplanung wichtige Akteure stellen die Politik, Verkehrswirtschaft, Lobbys, betroffene Bevölkerung und Medien« dar, wobei es zwischen allen genannten Akteurebenen starke Verflechtungen gibt. Typisch ist auch, dass »einzelne Personen Mehrfach-Rollen« ausüben (SCHEINER 2003:4). Die Darstellung der Akteursgruppen verdeutlicht die Aufgaben und Handlungsmaximen der einzelnen Akteursgruppen, das Verhältnis innerhalb der Akteursgruppen und das Verhältnis der einzelnen Akteursgruppe zu den anderen Gruppen, das häufig auch durch Vorurteile bestimmt wird. Das gespannte Verhältnis zu einzelnen oder mehreren Akteursgruppen bedingt, dass bei Planungen, die von unterschiedlichen Gruppen aufgrund verschiedener Interessenlagen unterschiedlich bewertet werden, eine frühzeitige Beteiligung planungsbeschleunigend sein kann (vgl. VALLÉE 1999).

Komplexe Planungsaufgaben wie Nahverkehrspläne erfordern das Einbeziehen weiterer Dienststellen sowie Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB. Die Festlegung der Träger öffentlicher Belange liegt bei der planenden Behörde. Beteiligt werden die tangierten Gemeinden, die Straßenverkehrsbehörden, die Straßenbaulastträger, Naturschutzbehörden, verschiedene andere Ämter, aber auch Umweltverbände, lokale Initiativen, Behindertenverbände, usw. (vgl. THIESIES 1998:45 und SCHEINER 2003:3). Hier könnten auch Frauenreferate, Seniorenräte und andere organisierte Gruppen oder Verbände einbezogen werden.



Tab. 6: Akteursgruppen in der Verkehrsplanung

Akteursgruppe	Beispiele, Subgruppen	Aufgaben	Handlungsmaxime	Verhältnis innerhalb der Akteursgruppe	Verhältnis zu anderen Akteursgruppen, nämlich zu ...
<b>Politik</b>	Europäische Union, Bundesministerium, Landesministerien, Kreistag, Stadtrat, Gemeinderat	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entscheidung</li> <li>– Kontrolle der Verwaltung</li> <li>– Vertreten eigener Beschlüsse</li> </ul>	Legitimation „von unten“, Opportunismus	<p>Notwendigkeit zu Kompromissfindung bis hin zur Unkenntlichkeit von Zielen + Strategien</p> <p>Gegenseitige Kontrolle</p> <p>Opportunismus gegenüber höheren Ebenen (Bund als Finanzierer)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verwaltung: Kontrolle, Nutzung des Fachwissens, Vorurteile (fachliche Autorität ohne Strategie)</li> <li>– Ingenieurbüros: Auftraggeberstatus, Suche nach fachlicher Legitimation</li> <li>– Wissenschaft: „Jose Zügel“, (z. B. Agenda-Setting-Funktion)</li> <li>– Verkehrswirtschaft: Investitionspolitik</li> <li>– Lobbys: Signalwirkung von Entscheidungen („Standort Deutschland“)</li> <li>– Betroffene Bevölkerung: Abhängigkeit (v. a. vor Wahlen)</li> <li>– Medien: instrumentell (interessengeleitetes Einspannen)</li> </ul>
<b>Verwaltung</b>	Fachverwaltung von Kreis oder Stadt (Verkehrsverwaltung, Stadtplanungsamt, ÖPNV-Beauftragter), Landesamt für Straßenwesen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umsetzung politischer Vorgaben</li> <li>– Entwicklung von Handlungsvorschlägen</li> <li>– Entscheidungsvorbereitung (z. B. Beschluss-Vorlagen)</li> <li>– Leitungsebene: Quasipolitik</li> </ul>	Routine, Legitimation „von oben“, Konfliktvermeidung	<p>Gegenseitige Kontrolle</p> <p>Unterschiedliche (Fach-)Interessen, Zersplitterung. Folge: Kompetenzstreit Extrem: Selbstblockade</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politik: Erwartungshaltung (Vorgaben), Vorurteile (Opportunismus gegenüber Wählern, Entscheidungsdefizite, ständige Wechsel), Verselbstständigung (Vorsprung im Fachwissen, Nicht-Ersetzbarkeit)</li> <li>– Ingenieurbüros: Auftraggeberstatus, Suche nach fachlicher Legitimation</li> <li>– Wissenschaft: Auftraggeberstatus, „Elfenbeinturm“</li> <li>– Verkehrswirtschaft: -</li> <li>– Lobbys: -</li> <li>– Betroffene Bevölkerung: Notwendigkeit der Kompromissuche</li> <li>– Medien: -</li> </ul>
<b>Ingenieurbüros</b>	Planungsbüros, Beratungsbüros	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politisch unabhängige Bearbeitungen</li> <li>– Interessenorientierte Bearbeitungen (z. B. Gegengutachten)</li> <li>– Beratung</li> <li>– Moderation, Kommunikation</li> </ul>	Fachliche Begründung, wirtschaftliche Existenz	Wettbewerb	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politik: Auftragnehmerstatus</li> <li>– Verwaltung: Auftragnehmerstatus</li> <li>– Wissenschaft: „Elfenbeinturm“</li> <li>– Verkehrswirtschaft: z. T. Wettbewerb</li> <li>– Lobbys: -</li> <li>– Betroffene Bevölkerung: fachliche Begründung erarbeiteter Konzepte und Forschungsergebnisse</li> <li>– Medien: fachliche Begründung erarbeiteter Konzepte und Forschungsergebnisse</li> </ul>
<b>Wissenschaft</b>	Hochschulen und hochschulexterne Forschungseinrichtungen, wissenschaftliche Verbände (DVWG, FGSV), z. T. subpolitische Behörden (BAST, BBR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Analysen</li> <li>– Entwicklung von Leitbildern + übergeordneten Strategien (Vorbereitung von Planung i. e. S.)</li> <li>– Vermittlung in Fachöffentlichkeit</li> <li>– Ausbildung</li> </ul>	Fachliche Begründung	Paradigmenkämpfe	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politik: Fachliche Autorität, Überzeugungsversuche, Resignation („es bringt eh nichts“)</li> <li>– Verwaltung: Fachliche Autorität, Auftragnehmerstatus</li> <li>– Ingenieurbüros: z. T. Wettbewerb</li> <li>– Verkehrswirtschaft: -</li> <li>– Lobbys: fachliche Autorität, Neutralität</li> <li>– Betroffene Bevölkerung: Kommunikationsdefizite</li> <li>– Medien: Kommunikationsdefizite</li> </ul>
<b>Verkehrswirtschaft</b>	Verkehrsbetriebe, Bauindustrie	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Betriebliche Ausführung</li> <li>– Bauliche Realisierung</li> </ul>	Wirtschaftliche Existenz	Wettbewerb	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politik: Auftragnehmerstatus, Erwartungshaltung, Reklamation von Wettbewerbsnachteilen + mehr Nachfrageorientierung</li> <li>– Verwaltung: Beeinflussungsversuche</li> <li>– Ingenieurbüros: -</li> <li>– Wissenschaft: „Elfenbeinturm“</li> <li>– Lobbys: je nach Interessenlage</li> <li>– Betroffene Bevölkerung: -</li> <li>– Medien: -</li> </ul>
<b>Lobbys, TÖBs</b>	ADAC, ADFC, VCD; BUND; Lokale Agenda, Einzelhandelsverband, IHK, BDI	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Interessenvertretung einzelner gesellschaftlicher oder wirtschaftlicher Gruppen, „Anwalt“</li> </ul>	Vertretung partikulärer Interessen	Interessenkonflikte, Kooperation	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politik: Beeinflussungsversuch, Ausreizen von Handlungsspielräumen</li> <li>– Verwaltung: Beeinflussungsversuche</li> <li>– Ingenieurbüros: -</li> <li>– Wissenschaft: „Elfenbeinturm“</li> <li>– Verkehrswirtschaft: je nach Interessenlage</li> <li>– Betroffene Bevölkerung: je nach Interessenlage</li> <li>– Medien: instrumentell</li> </ul>
<b>Betroffene Bevölkerung, Bürgerinitiativen</b>	Anwohner, regionale Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Eigeninteresse</li> </ul>	Partikularinteresse	Interessenkonflikte, Kooperation	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politik: Ohnmacht</li> <li>– Verwaltung: Ohnmacht, „schweigende Zustimmung“ oder Protest bis zum „professionellen Kritiker“</li> <li>– Ingenieurbüros: -</li> <li>– Wissenschaft: protestierende Subordination („die wissen ja eh alles besser“) oder instrumentell (interessengeleitetes Einspannen)</li> <li>– Verkehrswirtschaft: -</li> <li>– Lobbys: Kooperation oder Konflikt, je nach Interessenlage</li> <li>– Medien: instrumentell, je nach Interessenlage</li> </ul>
<b>Medien (nicht-fachlich)</b>	Zeitungen, Zeitschriften, Radio, Fernsehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Information</li> <li>– Kontrolle</li> </ul>	Aufmerksamkeit, wirtschaftliche Existenz	Wettbewerb	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politik: Kontrolle</li> <li>– Verwaltung: Kontrolle</li> <li>– Ingenieurbüros: -</li> <li>– Wissenschaft: interessengeleitetes Einspannen</li> <li>– Verkehrswirtschaft: -</li> <li>– Lobbys: instrumentell, je nach Interessenlage</li> <li>– Betroffene: instrumentell, interessengeleitetes Einspannen</li> </ul>

Quelle: SCHEINER (2003:3)

### Konzepte zur Überprüfung - Gender Budget

Der Begriff »Gender Budget« wurde 1995 auf der UN-Weltfrauenkonferenz eingeführt und auf der folgenden Veranstaltung 2000 in New York als wesentlicher Baustein aller Gender-Mainstreaming-Prozesse bezeichnet. Das bereits definierte Wort Gender »steht für Geschlechterkonstruktion und verweist darauf, dass gesellschaftliche Unterschiede zwischen Frauen und Männern gemacht werden – so auch bei der Verteilung finanzieller Mittel, der Begriff „Budget“ steht für den (öffentlichen) Haushalt, den es beim Gender Budgeting aus einer Geschlechterperspektive zu analysieren und gerecht zu verteilen gilt« (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002:16). Dies betrifft alle Haushalte von Kommunen, Ländern und Bund.

Bezogen auf das Thema der Arbeit können Prioritäten für die Förderung von Verkehrsmitteln klarer gesetzt werden, wenn Daten über die unterschiedliche Nutzung von Verkehrsmitteln durch Frauen und Männer vorhanden sind und durch Gender Budgeting erfasst wird, wie die anteilige Verteilung der Budgetmittel in diesen Bereichen bezogen auf das Geschlecht ausfällt. Gender Budgeting wird hier in einem erweiterten Kontext betrachtet. Es wird der Frage nachgegangen, ob bei der Planung des ÖPNV bestimmte Nutzergruppen weniger repräsentativ in ihren Anforderungen erhoben und bei Planungen berücksichtigt werden. Dabei ist das Geschlecht nicht das Hauptkriterium.

Eine Gender-Budgeting-Analyse unter dieser Prämisse könnte an den ÖPNV folgende Fragen stellen:

- Wer zieht aus den staatlichen Ausgaben und Förderungen (für den ÖPNV) einen Nutzen?
- Wen treffen Einsparungen des Staates eher?
- Wer profitiert von Investitionen? Entstehen mehr Arbeitsplätze für Männer oder für Frauen?
- Wer wird durch die Ausgaben für Analysen erfasst?
- Wer profitiert von externen Planungs- und Untersuchungsaufträgen?
- Wessen Bedürfnisse werden durch Einschränkungen von Bedarfserhebungen geringer berücksichtigt?

Abb. 22: Fragen einer Gender-Budgeting-Analyse für den ÖPNV, vgl. PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002, ergänzte Darstellung

Derzeit scheinen in Deutschland keine konkreten Konzepte für ein Budgeting im ÖPNV vorzuliegen. Manche Autorinnen sehen ihre Analyseinstrumente allerdings als universal einsetzbar (BROMMER 2004). Die PETRA-KELLY-STIFTUNG (2002:18) bezweifelt sogar, dass Gender Budgeting im ÖPNV für die Zielgruppe der Frauen ein Ergebnis erbringen würde, das eine Benachteiligung der Frauen untermauern würde. Dieses wäre für die gesamte Gender-Gruppe zu untersuchen. Forderungen, Gender Budgeting als Pilotprojekt zunächst auf einen engen Bereich beschränken, sind nachvollziehbar, müssen aber mit Vorsicht betrachtet werden, da dies auch leicht zu einseitigen Ergebnissen und Verzerrungen führen kann.

### Praxisbeispiele für Gender Planning im ÖPNV

Genauso wie Gender Planning aus verschiedenen Phasen besteht (vgl. Tab. 18), so sind auch die Praxisbeispiele, je nach Schwerpunkt, sehr unterschiedlich in ihren Inhalten. In Anlehnung an den Blickwinkel der Arbeit wurden folgende Beispiele aufgenommen:

- Beispiele zur differenzierten Datenerhebung,
- Beispiele für genderorientierte bzw. gendergerechte Nahverkehrsplanung und
- Beispiele für Beteiligung zur Ermittlung von Gender-Anforderungen.

Der *Nahverkehrsplan Bielefeld* (1997) scheint der erste Nahverkehrsplan in Deutschland gewesen zu sein, für dessen Bestandsanalyse »alle Daten zur Bevölkerungsstruktur geschlechtsspezifisch und nach Altersgruppen differenziert aufgenommen und ausgewertet« wurden (FGSV 2004:13). Gleichzeitig wurden für die Stadtteile besondere Strukturmerkmale herausgearbeitet (z. B. überdurchschnittlich viele Kinder, ältere Frauen) und eine Erreichbarkeitsanalyse erstellt. Als Beteiligungsmaßnahme wurden sieben Workshops mit Frauen durchgeführt, dabei wurden lokale Defizite im Angebot und Informationsdefizite der Unternehmen berücksichtigt (FGSV 2004:13, STETE 2001).

Sabine WOLFF (2004) fasst in ihrem Vortrag »Nahverkehrsplan und Gender-Aspekte am Beispiel der *Nahverkehrspläne des Zweckverbandes Großraum Braunschweig*« die wichtigsten Elemente für einen Nahverkehrsplan zusammen, der nicht nur aus Gender-Sicht wichtige Kriterien enthält (vgl. Anhang). Das Beispiel der Region Braunschweig zeigt, dass auch Daten aus Haushaltsbefragungen bei fehlenden geschlechtsdifferenzierten Daten herangezogen werden können (FGSV 2004:16). Gleiches wurde in der *Region Stuttgart* bei

der Erstellung des Regionalverkehrsplanes praktiziert; allerdings wurde kritisiert, dass die abgeschlossene Erhebung wenig Daten zur speziellen Mobilität von Frauen erfragt hat und manche Teile der Befragung nicht differenziert konzipiert waren (STETE u. KLINKHART 1997).

FUHRMANN (2003) stellte in einem Vortrag auf dem 1. ÖPNV-Innovationskongress in Freiburg im Breisgau »Gender Mainstreaming im ÖPNV« am *Beispiel des Nahverkehrsplans Hannover* vor. Voraussetzungen für zielgerichtete Maßnahmen, effiziente Handlungskonzepte sowie eine Förderung des zielgruppen- und bedarfsgerechten Mitteleinsatzes seien eine differenzierte Datengrundlage und eine differenzierte Ausrichtung der Planung (FUHRMANN 2003:17). Zum gleichen NVP heißt es in den Hinweisen zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen (2004): »Es werden bewusst keine Einzelziele formuliert, sondern gleichstellungsrelevante Aussagen in die Ziele integriert – z. B. unter der Leitlinie „Fahrgast im Mittelpunkt“ oder „Herstellung gleichwertiger Mobilitätschancen“« (FGSV 2004:14). Als besondere Datengrundlage wurde eine Erreichbarkeitsanalyse erstellt. Die Bearbeiterinnen gehen davon aus, dass die »Integration des Gender-Mainstreaming-Prinzips in alle Bearbeitungsstufen des Nahverkehrsplan vom Erheben geeigneter Datengrundlagen bis hin zur Maßnahmenplanung« ein fortlaufender Prozess ist (FGSV 2004:15).

Das Frauenbüro der *Stadt Dortmund* hat für seinen ersten Nahverkehrsplan einiges unternommen, um die Anforderungen von Frauen in zwei Dortmunder Stadtteilen an den ÖPNV zu erheben (STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO 1998, 1999a, 1999 b, FUHRMANN/ENDERS 1999). In der Veröffentlichung »Frauen gestalten den ÖPNV« (STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO 1999 a) werden die Ergebnisse einer ausschließlich an Frauen ausgerichteten Untersuchung dokumentiert«. Nach § 2 Abs. 9 des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen muss den Belangen von Frauen und Kindern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung getragen werden. Folgende Methoden wurden angewandt:

- Ausschließliche Erhebung der Mobilität von Frauen über Befragung und Wegeprotokolle (3000 Frauen),
- Zusätzliche Fragen zur Einschätzung des ÖPNV aus Sicht von Frauen und
- Workshop: Frauen und ÖPNV (STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO 1999 a) (vgl. Anhang).

Für den *Verkehrsentwicklungsplan von Darmstadt* wurde eine geschlechtsspezifisch differenzierte Betrachtung gewählt, die wichtigsten Fußverkehrsziele wurden differenziert erhoben und bewertet. Als Beteiligungsmaßnahme gab es ein begleitendes »Forum Verkehrsentwicklungsplanung«. Gender-Gruppen waren vertreten durch die Frauenpartei, die Frauenbeauftragte, eine Vertreterin der Seniorenschaft, Schüler- und Jugendgruppen und den Ombudsmann für Kinderverkehrssicherheit (STETE 2001).

Am Lehrstuhl für Kulturgeographie in Würzburg zählt »Mobilitätsforschung und -Planung« zu Konrad SCHLIEPHAKES Arbeitsthemen. In diesem Zusammenhang wurden bereits einige Nahverkehrspläne erstellt. Zwar haben diese Pläne nicht den Anspruch, dem Gender-Aspekt zu genügen, doch SCHLIEPHAKES (1997:226 f.) Fahrgastbefragungen beinhalten bereits einige Elemente, die zur Berücksichtigung von Gender-Aspekten zwingend notwendig erscheinen: Geschlecht, Altersgruppe, Grund der Fahrt, Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz. Hinzu kommt ein Ansatz, der zum einen das ökonomisch Machbare nicht aus dem Blick verliert, aber gleichzeitig betont, dass ÖV-Planung nur Erfolg hat, »wenn sie auf die Bedürfnisse der (tages-)mobilen Bevölkerung, d. h. der Nachfrager, eingeht« (SCHLIEPHAKE 1997:5).

SCHLIEPHAKE setzt sich mit der Erarbeitung von »nachfrageorientierten Verkehrskonzepten« deutlich von der »angebotsorientierten Verkehrsplanung« ab, »wie sie gerne von den technischen und betriebswirtschaftlichen Disziplinen vorgestellt wird« (1997:5). Der Fragebogen für die Fahrgastbefragung (vgl. Anhang, 1997:226 f.) enthält insgesamt 20 Fragen, zu denen auch Geschlecht (ankreuzen) und Alter – mit dem Hinweis: »bei Verweigerung schätzen« – gehören. Neben den im Verkehrsbereich üblichen Fragen zu Quelle und Ziel, Haltestellenzugang, Umsteigen, Grund der Fahrt, Pkw-Verfügbarkeit, Fahrschein und Fahrthäufigkeit wird auch gezielt nach Kritikpunkten gefragt. Die Frage nach dem Alter wird erst als letzte Frage gestellt, wenn die befragte Person bereits Vertrauen zur befragenden Person gewonnen hat. Diese Befragung könnte, ohne den Umfang nennenswert zu verändern, an einigen Stellen inhaltlich um weitere Gender-Aspekte ergänzt werden, z. B. beim Grund der Fahrt: Begleitfahrt, Hol- oder Bringfahrt.

### **Erwartungen an Gender Planning im ÖPNV, Umsetzungshindernisse und Strategien zur Einführung**

Zu Gender Planning gibt es verschiedene Erwartungen und Standpunkte, die vom Blickwinkel und den persönlichen Erfahrungen der Kritikerin oder des Kritikers abhängen. Der ARBEITSKREIS »BROSCHÜRE GENDER PLANNING« (2002:6) fasst die Vorzüge des Gender Planning und die Erwartungen zusammen: »Europäische Fördermittel, deren Vergabe zunehmend an den Nachweis von Einbeziehung des Gender Mainstreaming in Planungsvorhaben geknüpft wird,

- bedarfsgerechte und effiziente Ergebnisse, welche die aktuellen Bedürfnisse einer sich wandelnden Gesellschaft direkt aufnehmen,
- Vermeiden von zeitaufwändigen und letztendlich kostenintensiven Nachbesserungen und Änderungen abgeschlossener Projekte,
- breiter Zuspruch und Zufriedenheit der künftigen Nutzerinnen und Nutzer durch chancenausgewogene Planung,
- Qualitätsgewinn und damit gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit des Planungsprojektes, Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit für Planerinnen und Planer,
- erheblicher Imagegewinn durch eine ausgewogene, chancenorientierte und zukunftsweisende Planungspolitik,
- Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden und damit Wachstum,
- politischer Gewinn für Entscheidungsträgerinnen und -träger durch frühe Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei den Planungsprozessen,
- Förderung der Bereitschaft von Bürgerinnen und Bürgern, sich aktiv am Gemeindeleben zu beteiligen und an Planungsvorhaben mitzuwirken, Steigerung der Identifikation von Bürgerinnen und Bürgern mit ihrer Gemeinde«.

Aus verkehrswissenschaftlicher Sicht eröffneten sich nach Abschluss der Studie »Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg« folgende Nutzen einer genderorientierten Verkehrsplanung:

- »Sie vergrößert das Sichtfeld der Planenden auf die baulichen Anlagen, Prozeduren und Gestaltungen im Sinne einer selbstverständlicheren, sichereren und bequemerer Nutzung.
- Sie trägt zur Optimierung einzelner Verkehrsträger bei, indem sie deren Nutzbarkeit für alle Nutzergruppen verbessert.
- Sie sichert die stetige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gerade im ländlichen Raum Baden-Württembergs und beweist so auch die unabhängige Innovationsfreude des Landes« (STEIERWALD in: MARTENS 2001:Vorwort).

Gender Mainstreaming wird von der Frauenpolitik auch kritisch betrachtet und es werden Controlling-Prozesse gefordert, die über längere Zeiträume die Umsetzung von Gender Mainstreaming dokumentieren und einfordern sollen (WEG in: Frauen & Geschichte Baden-Württemberg e. V. 2000:204). Der empirische Teil der vorliegenden Arbeit gibt ab Kapitel 5 Auskunft über die diesbezüglichen Erwartungen der Akteure der Nahverkehrsplanung in der Region Stuttgart.

Obwohl das Konzept des Gender Mainstreaming seit 1995 vorliegt und der richtungsweisende Beschluss der Europäischen Gemeinschaft 1999 getroffen wurde, denen zahlreiche bekannte Aktivitäten in anderen Bundesländern folgten, ist in Baden-Württemberg im Bereich der tatsächlichen Umsetzung von Gender Mainstreaming im Bereich Verkehrsplanung bisher noch wenig erreicht worden. In theoretischer und praktischer Hinsicht sind einige Ansätze und konkrete Forderungen nach Maßnahmen bekannt, aber die breite praktische Umsetzung in allen Handlungsebenen fehlt (vgl. MARTENS 2001, 2002, HERRMANN et al. 2001). Umsetzungshindernisse von Gender Mainstreaming liegen vor allem in

- der geringen bis fehlenden Sensibilisierung für Geschlechterfragen auf allen Entscheidungsebenen von Politik und Verwaltung,
- der mangelnden Bereitstellung von personellen und finanziellen Ressourcen,
- dem nicht vorhandenen Fachwissen der verantwortlichen Akteurinnen und Akteure und
- fehlender Gender-Kompetenz (MARTENS 2002).

»Gender-Kompetenz« meint das Wissen und die Erfahrung über das Entstehen von Geschlechterdifferenzen, über die komplexen Strukturen von Geschlechterverhältnissen und -hierarchien, insbesondere auch in Organisationen. Gender-Kompetenz ermöglicht differenzierte Analysen, beispielsweise über politische, gesellschaftliche, organisationelle und auch individuelle Machtzugänge, über Ressourcenverteilung und gesellschaftliche Arbeitsteilung zwischen Männern und Frauen (HERRMANN et al. 1999).

### 2.3.3 Differenzierte Datenerhebung im ÖPNV als Grundlage für Gender Planning

In diesem Abschnitt wird die differenzierte Datenerhebung als eines der wichtigsten Instrumente des Gender Planning definiert, entsprechende nationale und internationale Forschungsansätze werden verglichen.

#### Begriffsabgrenzungen

In seiner ursprünglichen Bedeutung wurde der Begriff »Daten« für geschichtliche Zeitangaben verwendet. Heute ist er zu einer »allgemeine(n) Bezeichnung für aus Statistiken, Messungen, Beobachtungen u. ä. gewonnene(n) Angaben, Tatsachen und Informationen« geworden (vgl. MEYERS GROSSES TASCHEN-LEXIKON 1992, Bd. 5:79). Im Kontext der vorliegenden Untersuchung geht es vor allem um

- die Gewinnung soziodemografischer Daten mit Gender-Relevanz (z. B. Alter, Geschlecht, Lebenssituation, Nationalität und Mobilitätsbehinderung),
- die Auswertung und die Bewertung dieser Daten aus Gender-Perspektive (z. B. Checklisten oder Gender-Budget) und
- die Einbeziehung der gewonnenen Erkenntnisse in Planungsprozesse des ÖPNV.

Welche Daten im Rahmen von Verkehrsplanungen unabdingbar sind, ist in einschlägigen Rechtsvorschriften festgehalten. Diese sind in Abhängigkeit von der Art und der Bedeutung der Planung, z. B. bei »örtlichen Projekte(n), im Rahmen der vorbereitenden (FNP) und verbindlichen (B-Plan) Bauleitplanung (nach § 9 Abs. 1 Nr. 11, 12, 13, 21 BauGB) oder, sofern sie (über-)regionale Bedeutung haben, mittels Planfeststellungsverfahren rechtlich gesichert. Insofern kommen als Rechtsgrundlagen das Baugesetzbuch (BauGB) sowie die Planfeststellungsrichtlinien (PlaFeR) in Betracht« (vgl. SCHÜRMAN 2000:1 f.). SCHÜRMAN unterscheidet in unabdingbar notwendige »Basisdaten« und darüber hinaus wünschenswerte »Zusatzdaten«.

Bislang gehören geschlechtsdifferenzierte Daten nicht zu den Basisdaten. Der Begriff der »(geschlechts-)differenzierten Datenerhebung« ist in den Verkehrswissenschaften bisher nicht allgemein üblich, genauso wenig wie es eine gendergerechte oder -orientierte Verkehrsplanung gibt (vgl. MARTENS 2001 u. 2002). Lange stand nicht der Mensch im Mittelpunkt der verkehrswissenschaftlichen Betrachtungen, sondern es galt, herrschaftlichen oder wirtschaftlich-kapazitären Ansprüchen zu genügen (STEIERWALD 1990:1). In anderen Disziplinen, wie im Städtebau und in der Raumplanung (vgl. SPITZNER 2002), ist der Begriff der »geschlechtsdifferenzierten Datenerhebung«, der seinen Ursprung in der feministischen Stadt- und Verkehrsplanung hat, verbreiteter, aber längst nicht selbstverständlich. DORSCH (2002:19) formuliert es wie folgt: Um Fragen im Sinne einer Geschlechtergerechtigkeit beantworten zu können, »brauchen wir ein entsprechendes Werkzeug, was es uns erlaubt, einen geschlechterdifferenzierten Blick auf diese Prozesse zu werfen«.

DROSTE (2002:36) führt aus: »Auf kommunaler Ebene muss im Rahmen von Stadtentwicklung, Stadtplanung, Freiraumplanung, Verkehrsplanung, Gesundheits-, Jugend-, Familien- und Schulpolitik die Gender-Perspektive in die Planungsprozesse integriert werden. Grundlage für dieses Verfahren ist eine geschlechter-spezifische Datenerhebung und Analyse der Daten. Planungsprozesse können unterstützt werden durch Gender-Checklisten, die Kriterien festlegen für eine Stadtentwicklung und Stadtplanung, die den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht wird, die beide Geschlechter an die Nutzung der Stadt und die Mobilität im städtischen Raum haben«.

Die deutsche feministische Verkehrsplanung und Stadtplanung fordert seit Langem geschlechtsdifferenzierte Basisdaten in allen Politik- und Forschungsbereichen »auch dann, wenn zunächst keine einschlägige Fragestellung vorgesehen ist. Nur so können Daten in Sekundärauswertungen auch für frauenorientierte Arbeiten verwendet werden« (SRL 1998:9). Dabei, betont FÄRBER, sei es »unabdingbar, das Geschlecht zu anderen Faktoren in Beziehung zu setzen, um den Gehalt des Faktors Geschlecht überprüfen zu können oder um Ursachen für Geschlechtergleichheit und -differenz tiefer auf den Grund gehen zu können« (dies. 2001:23).

Die Planung des ÖPNV ist nur »auf den ersten Blick geschlechtsneutral, hat aber unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer. Frauen, die Kinder betreuen, legen mehrere Wege zurück (von zu Hause zum Kindergarten zum Einkaufen zur Arbeit), während Männer den direkten Weg zur Arbeit haben« (SOZIAL-MINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2003 a:6). Um diese unterschiedlichen Auswirkungen beurteilen zu können, sind als wichtigste Grundlage Daten notwendig, die nach Geschlechtern aufgeschlüsselt sind, sogenannte »geschlechtsdifferenzierte Daten«. Dies hat die Europäische Kommission (KOM) in ihrem Leitfa-den »Zur Bewertung geschlechtsspezifischer Auswirkungen« festgestellt (KOM 1998 c:5).

Bereits 1997 enthielt eine Veröffentlichung der FGSV folgende Anforderung an Nahverkehrspläne: »Die Nahverkehrsträger sollen einen Nahverkehrsplan aufstellen, der den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet. Vor diesem Hintergrund ist es geboten, die spezifisch weiblichen Mobilitätsbedürfnisse in die Planungen einzubeziehen (...) Bei der Erarbeitung der Bestandsaufnahme sind die Erhebungen und deren Aufbereitung nach Geschlecht zu differenzieren. Bereits in diesem Stadium ist die Beteiligung von Frauen über die Einbeziehung von Gleichstellungsbeauftragten, Fachfrauen und Bürgerinnen zu gewährleisten« (FGSV 1997:46).

Als Indiz für die mangelnde Durchsetzung dieser Forderungen wird folgender Aufruf der KOM gewertet: »Die Mitgliedsstaaten werden dringend gebeten, dass nach Geschlecht aufgeschlüsselte Statistiken wie auch die Bewertung geschlechtsspezifischer Auswirkungen zu einem festen Bestandteil der Strukturinterventionen werden, auch in Bereichen, die traditionell weniger im Blickpunkt der Gleichstellungspolitik standen« (KOM 2002 b).

Mittlerweile finden sich unter dem Einfluss des Gender Planning zunehmend Forderungen hinsichtlich weiterer Differenzierungen, die neben dem Geschlecht auch das Alter und andere soziodemografische Kriterien für wichtig erachten, dies möglicherweise ein Hinweis auf eine neue Strategie.

Eine besonders aktuelle und detaillierte Forderung nach differenzierten Daten enthält das Positionspapier »Gender Mainstreaming in der FGSV« des AK »Gender und Mobilität in der FGSV«. Es hat auch für den Nahverkehr Gültigkeit: »Grundvoraussetzung für die Benennung von Defiziten und von Veränderungsbedarf sind *nach Geschlecht und Lebenssituation aufgeschlüsselte Statistiken*, das Sichtbarmachen der unterschiedlichen und vielfältigen Aktivitäten in Erhebungsverfahren und die Aufnahme aller in diesem Zusammenhang relevanten Ziele und deren räumliche Verteilung. Darüber hinaus sind Verfahren zu entwickeln, wie das Wissen der Verkehrsmittelnutzerinnen und -nutzer und deren Alltagserfahrungen in die Planung einbezogen werden können« (SRL 2004 a:3). In den »Hinweisen zu Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen« der FGSV steht unter Bestandsaufnahme: »Die Fahrgastzahlen/Einwohnerzahlen (möglichst auch Haushaltsstrukturen) sind nach Alter und Geschlecht und spezifischen Mobilitätsbedingungen differenziert aufzunehmen und auszuwerten« (FGSV 2004:4).

Da für Erhebungen neben dem Geschlecht auch weitere Kriterien, z. B. Alter, Nationalität und Lebenssituation, relevant sind, wird in dieser Arbeit im Kontext von Gender Planning der Begriff »differenzierte Datenerhebung« verwendet. Ein weiterer Grund für die Bevorzugung der Formulierung der »differenzierten Datenerhebung« ist die Annahme, dass der Begriff »(geschlechts-)differenzierte Datenerhebung« größere Resentiments bei Aufgabenträgern und Planern hervorruft. MARTENS (2002:60) hebt hervor, dass es wichtig ist, »genderorientierte Planung von frauengerechter Planung abzugrenzen und auf den Vorteil des Gender-Blickwinkels hinzuweisen: Von einer genderorientierten Verkehrsplanung profitiert ein größerer Personenkreis. Dies wird bei den Verantwortlichen und in der Öffentlichkeit eine größere Akzeptanz und eine stärkere Sensibilisierung für Gender-Belange zur Folge haben«.

Eine gendergerechte Verkehrsplanung »muss dabei auf allen Ebenen (Definition von Standards, Bestandsanalyse, Angebotskonzeptionen, Maßnahmenbausteine) ansetzen und eine Folgenabschätzung vorlegen. Die wesentlichen Fragen sind:

- Welche Auswirkung hat das (neu gestaltete) Angebot auf Frauen und auf Männer in ihren jeweiligen sozialen Rollen?
- Tragen die Maßnahmen dazu bei, das Angebot diesbezüglich gleichermaßen zu verbessern?
- Wurden bei der Erarbeitung von Konzepten die unterschiedlichen Ansprüche, z. B. über Beteiligungsverfahren, eingebracht?« (SRL 2004 a:3 f.).

### **Differenzierte Datenerhebung im internationalen Vergleich**

Die ersten Untersuchungen im Themenbereich »Gender and transport« fanden in Entwicklungsländern statt. Hier wurden bereits vor zehn Jahren die unterschiedlichen Formen der Mobilität und des Warentransports bei Frauen und Männern untersucht (THE WORLD BANK 1999). Besonders einschlägige Literatur zu Gender und Transport gibt es in Großbritannien (HAMILTON 2000 »Public Transport Audit London«, HAMILTON 2002 »Gender and Transport in Developed Countries«, GREED 2002) und Irland (NDP Gender Equality 2001 »Gender equality and Transport« und NDP Gender Equality 2004 »Women and Men in Ireland their modes of transport«). Die »Transport Studies Unit« an der University of East London (UEL), an der HAMILTON Professorin ist, führt gerade gemeinsam mit dem Wuppertal-Institut im Auftrag des Europaparlaments eine neue

Studie mit dem Titel »Women and Transport in Europe« durch. In Schweden forscht GRAHN unter dem Titel »Is public transport gendered«? Einzelne Veröffentlichungen gibt es auch in den USA (ROSENBLOOM, BIANCO and LAWSON/ROSENBLOOM in: ROSENBLOOM 1998 »Women's Travel issues«).

Erste Untersuchungen, die sich mit Frauen als Verkehrsteilnehmerinnen beschäftigten, wurden international durch die Frauenbewegung (SPITZNER 2002, KLEMM 1996) und den Einfluss der Nachbardisziplinen (BAUHARDT 1997) angestoßen. Sowohl die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V. (SRL) als auch die Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen, FOPA, beschäftigen sich mittlerweile seit über 20 Jahren mit dieser Thematik. Im Jahr 1999 gründete sich das bundesweite Netzwerk »Frauen in Bewegung« (SPITZNER 2002).

Im Nahverkehrsbereich ist national und international eine (geschlechts-)differenzierte Forschung unüblich und wird nur von wenigen engagierten Wissenschaftlerinnen und Planerinnen betrieben. Das Thema (Nah-) Verkehr gehört nicht zu den zentralen Politikbereichen, in denen die Europäische Kommission Gender Mainstreaming fördert, im Gegensatz zuz. B. Arbeit und Verwaltung (KOM 2002 b).

Gender Mainstreaming hat im anglophonen Raum eine längere Tradition, aber auch dort sind nur vereinzelte genderorientierte Initiativen im ÖPNV-Bereich zu finden. In den USA liegt die Zuständigkeit für den Verkehr bei der »Federal Highway Administration (FHA)«. Dort gab es mehrere Forschungsprogramme über die Verkehrsanforderungen von Frauen und Männern, doch zu Gender und ÖPNV wurde explizit keine Angabe gefunden. Im Jahr 1998 gab es eine Studie über die Verkehrsbedürfnisse von Teilzeitarbeitenden (NDP 2001:3.2). Die jüngste Studie des National Center for Transit Research (NCTR 2001) ähnelt vom Design der deutschen MiD (vgl. Kap 3). Zu den »personal characteristics« zählen: »person age, gender, driver's license status, working status and frequency of using public transit in general« (NCTR 2001:15 f.). Das Alter ist in drei Gruppen unterteilt, um die arbeitende Bevölkerung abzubilden: »unter 18«, »18 bis 64«, und »65 und älter«. Gender beinhaltet in der Studie die Unterscheidung zwischen »female« und »male«. Interessant aus Gender-Sicht ist die Einteilung der »household characteristics«, von denen es sechs gibt: »race, ethnicity, household income, household vehicle ownership, home ownership, and household life cycle«. Die Kategorie »race« ist unterteilt in: »white, black, and other«. Ethnizität hat die Kategorien: »hispanic and non-hispanic«. Die letzteren Kategorien werden für weitere Datenauswertungen verwendet (NCTR 2001:16).

GREED (2002:23) bestätigt in ihrem »Report on gender auditing and mainstreaming – Incorporating case studies and pilots«, dass es in Großbritannien etwa seit 2000 mehrere »gender audits« im Verkehrsbereich gegeben hat, im Wesentlichen durch HAMILTON und WOMEN'S DESIGN SERVICE (WDS 2000). HAMILTON geht auch auf das Datenproblem ein. Zwar gibt es bei den Verkehrsstatistiken in Großbritannien in den letzten Jahren einen wachsenden Trend zu genderdifferenzierten Verkehrsstatistiken (»gender disaggregation of travel statistics«) (HAMILTON 2002:5), dieser sei aber noch verbesserungsbedürftig. Das Wissen über Gender-Differenzen im Verkehrsverhalten sei unvollständig, weil wegen fehlender Datenreihen keine Vergleiche zu früheren Jahren möglich seien. Erst seit Kurzem werden in Großbritannien Einkaufswege (»shopping trips«) und Geschäftswege (»business trips«) getrennt erhoben und Begleitwege (»escort trips«) von sonstigen Wegen (»other trips«) getrennt. HAMILTON sieht das frühere »Zusammenwerfen« dieser Kategorien als Ausdruck androzentrischer Annahmen über die Mobilität von Frauen. Viele Tabellen lassen immer noch Wege unter einer Meile aus – gerade diese werden überwiegend von Frauen und Kindern unternommen (HAMILTON 2002:5).

In Schottland wurde 2000 »The Scottish Executive's study on women's transport needs« durchgeführt mit dem Ziel, eine Leitlinie für politische Entscheidungsträger zu erstellen. An einer landesweiten Erhebung nahmen 500 wichtige Organisationen und über 1500 Frauen teil. Die Ergebnisse decken sich mit den Erkenntnissen zur Mobilität von Frauen aus anderen Studien. Abweichend zu der vorliegenden Untersuchung lag der Fokus auf der Mobilität von Frauen (NDP 2001:3.1). In Irland gab es am National Department of Gender Equality (vgl. NDP 2001) eine Studie mit dem Titel »Gender Equality and Transport« und 2004 eine weitere Veröffentlichung mit dem Titel »Women and Men in Ireland their modes of transport and their housing tenure« (NDP 2004). Das NDP Gender Equality kann sich auf den »Irish National Development Plan 2000 to 2006« stützen. Alle seine Programme müssen Gender Mainstreaming berücksichtigen. Die herausragende Bedeutung von Schlüsselstatistiken (»key statistics«) (NDP 2001:1.3), Bedürfnisanalysen und Datensammlungen (»Needs analysis and data collection«) (NDP 2001:2) wird hervorgehoben. Trotz der Einbindung in den National Development Plan ist das Datenproblem nicht unbekannt: »The crucial first step in needs analysis is to check whether your department, agency, project promoter has sex-disaggregated data available relevant to

your service provision, if not, can you identify possible sources of data? « (NDP 2001:1.3). Seit 2000 gibt es eine geschlechtsdifferenzierte Datenbank, die im Auftrag des »Department of Justice, Equality and Law Reform« durch eine Steuerungsgruppe erstellt wurde. Bereits 2002 enthielt die Datenbank 700 Statistiken. Die Steuerungsgruppe repräsentiert Organisationen, die ein zukünftiges Interesse an den Statistiken haben.

Auch in Deutschland existieren bisher nur einzelne Beispiele für Forschungsprojekte, die sich mit Gender Planning und Verkehr befassen. Eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit (geschlechts-)differenzierter Datenerhebung im Nahverkehr ist nicht bekannt. Eine Literaturrecherche im Rahmen der Studie »Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg« und auch die Studie selbst belegen, dass »der Begriff „Gender“ und somit auch „genderorientierte Verkehrsplanung“ bisher kaum Berücksichtigung in der Fachwelt finden« (MARTENS 2002:43, vgl. Abb. 14). »Innerhalb der Verkehrswissenschaften sind genderbezogene Fragestellungen und Fragestellungen aus der Frauen-, Geschlechter- und Geschlechterverhältnis-Forschung, institutionell und was die finanzielle Förderung betrifft, in Deutschland immer noch weitgehend marginalisiert« (vgl. SPITZNER in: MARTENS 2002:8). Der Datenerhebung wurde in der Studie nur eine Nebenrolle zugeordnet (MARTENS 2002:43 und 75).

### **Ansätze der Verkehrswissenschaften zu differenzierten Datenerhebungen**

Inwieweit die heutigen Verfahren der Verkehrswissenschaften (gender-)differenzierte Daten erheben, wird in Kapitel 3 dargestellt. Exemplarisch werden nachfolgend Ansätze, die einen Bezug zum Gender-Ansatz und zu differenzierter Datenerhebung beinhalten, vorgestellt.

#### ***Ansatz Bestimmung multimodaler Personengruppen***

Der Ansatz zur »Bestimmung multimodaler Personengruppen« (ISB u. IFV 2005) ist in seinen Grundzügen sehr nah an der Berücksichtigung von genderrelevanten Daten. Er wurde im Rahmen des »Forschungsprogramms Stadtverkehr 2003« vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB), RWTH Aachen, und dem Institut für Verkehrswesen (IFV), Universität Karlsruhe (TH), bearbeitet. Als wichtigste Datenquelle sehen die Verfasser das Mobilitätspanel (MOP) an, das in Kapitel 3 hinsichtlich seiner Gender-Relevanz näher betrachtet wird, da sich »Multimodalität intrapersonell nur im zeitlichen Längsschnitt darstellen und analysieren« (ISB u. IFV 2005:12) ließe. Nur wenige personenbezogene Fragestellungen aus der Studie »Mobilität in Deutschland 2002« (MiD), die die zeitlich längerfristige Verkehrsmittelnutzung abfragen, könnten zur Untersuchung von Verkehrsmittelnutzergruppen herangezogen werden, außerdem einige Aspekte aus »Mobidrive«, einer sechswöchigen Tagebucherhebung.

Unter Multimodalität wird die grundsätzliche Option für die Verkehrsmittelnutzer verstanden, verschiedene Verkehrsmittel zu benutzen (ISB u. IFV 2005:5), z. B. Führerschein, Kfz-Besitz, Fahrradbesitz, Bereitschaft zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel des IV und ÖV. In der Steigerung wird von Intermodalität gesprochen, wenn z. B. auf einem Weg zwischen den Verkehrsmitteln gewechselt wird. Die KOM verspricht sich von Multimodalität und Intermodalität eine stärkere Ausnutzung der einzelnen Verkehrsmittel (vgl. (ISB u. IFV 2005:5 und KOM 2001), insbesondere eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und einen Beitrag zur Luftreinhaltung in den Städten.

Für die Untersuchung waren vor allem Personengruppen von Interesse, die sich multimodal verhalten, also »Gebrauch vom Angebot unterschiedlicher Verkehrsmittel machen« (ISB u. IFV 2005:5). Deshalb wurde bei der Modellierung eine Variable für die sogenannte »Personenrolle« verwendet (ISB u. IFV 2005:136). Diese entsteht durch die Kombination von Haushaltsform und Berufsstatus einer Person. In dieser Untersuchung war das Geschlecht der Personen weniger relevant als die Personenrolle. Diese Sichtweise ist zu bestimmten Zwecken mit dem Gender-Ansatz kompatibel, denn auch da geht es in erster Linie um das erworbene Verhalten und nicht um das biologische Geschlecht. Das Verhalten von Nutzern des ÖPNV und die »Personenrolle« stehen anscheinend in besonderem Zusammenhang. Ebenso können besondere Anforderungen an den ÖPNV durch die Personenrolle begründet werden, z. B. die Barrierefreiheit für Menschen, die mit Kleinkindern zusammenleben.

#### ***Ansatz Kernelemente zu Haushaltsbefragungen***

Die Veröffentlichung »Kernelemente/Empfehlungen für Haushaltsbefragungen« (BMVBW 2004:7) entstand als Folge der Neuauflage von »Mobilität in Deutschland – KONTIV 2002«. Im Rahmen des Forschungspro-



jektes »Mobilität in Deutschland/SrV – Kompatibilität von Verkehrserhebungen« des BMVBW kam es zur Gründung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe aus dem Deutschen Städtetag, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und Vertretern potenzieller Auftraggeber regionaler Verkehrserhebungen. Ziel war es, Vorschläge zur Abstimmung von Haushaltsbefragungen zum Personenverkehr zu erarbeiten und deren Umsetzung durch geeignete Publikationen zu unterstützen. Die vorgelegten Empfehlungen sollen dazu beitragen, dass

- »Daten aus überregionalen Erhebungen für kommunale und regionale Zwecke genutzt werden,
- Datengrundlagen der Verkehrsplanung vergleichbarer werden,
- Zeit und Kosten im Planungsprozess eingespart werden,
- vergleichende Nutzung (Benchmarking) kommunaler und regionaler Erhebungsdaten erleichtert werden« (BMVBW 2004:7).

Erhebungen zum Verkehrsverhalten erfassen Ortsveränderungen von Personen. Für die Nutzung der Ergebnisse in Verkehrsmodellen ist es notwendig, soziodemografische und verkehrliche Merkmale zu erheben. Bei Haushaltsbefragungen sollten möglichst alle im Haushalt lebenden Personen direkt befragt werden. In den Kernelementen wird eine dreiteilige Gliederung der Fragen empfohlen. Diese Liste ist an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Am Ende des Wegefragebogens sollte gezielt nach evtl. vergessenen Wegen gefragt werden. Dadurch könnte dem Auslassen kurzer Wege entgegengewirkt werden (vgl. BMVBW 2004:19). Insgesamt entspricht diese Empfehlung inhaltlich weitgehend der Vorgehensweise von Erhebungen in anderen Bereichen der Meinungs- und Verhaltensforschung (vgl. ACTA 2004).

Erwartet werden Qualitätsverbesserungen der Planungsgrundlagen bei gleichzeitiger Kostensenkung, indem die Empfehlungen als Anforderung bei Genehmigungsverfahren oder bei der Gewährung von Fördergeldern eingeführt werden. Um so unverständlicher ist es, dass der Gender-Aspekt nur unvollständig berücksichtigt wurde, denn bei der abschließenden Empfehlung, welche Kennziffern bei der Datenauswertung mindestens berücksichtigt werden sollen, ist zwar das Alter, aber nicht das Geschlecht aufgelistet (BMVBW 2004:20).

### **»Gender« als Analyse- und Orientierungs-Dimension**

Der Ansatz von Meike SPITZNER (2005:21 f.) versteht »Gender« als Analyse- und Orientierungs-Dimension und begründet seine Forderungen nach Gleichstellung mit den EU-rechtlichen und verfassungsrechtlichen Vorgaben. Nach SPITZNER meint Gender-Analyse »die Analyse der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse im Hinblick auf Defizite bzw. Erfolge in der gebotenen Veränderung (dynamischer Bezug). Der Europarat verlangt ausdrücklich, dass die unterschiedliche Situation, in der sich strukturell Frauen und Männer befinden, Beachtung zu finden hat und Veränderung zugunsten gerechterer Chancen erfahren muss. Die Bilanzierungen und Fragestellungen orientieren sich daran, inwieweit diese gebotenen Veränderungen in den Geschlechterverhältnissen angestrebt und realisiert worden bzw. inwieweit und wie diese unterlassen oder unterminiert worden sind« (SPITZNER 2005:21 f.). Sie argumentiert, dass gemäß EU-Recht nicht nur Gleichstellung durch gezielte Förderung der benachteiligten Gruppen (*bei SPITZNER Frauen*) hergestellt werden muss, sondern dass auch eine Verpflichtung besteht »zu Wahrnehmung der Verantwortung für den Abbau von Geschlechterungerechtigkeiten in allen Sachzusammenhängen und Entscheidungsgängen seitens der Leitungsebenen bzw. Entscheidungsträger (Gender Mainstreaming)«. Auf dieser Basis argumentiert SPITZNER, im Kontext von Verkehr und ÖPNV sei »für die Analyse netzgebundener Infrastrukturen zu bilanzieren, einerseits inwieweit und wie gezielte Förderung von Frauen unternommen bzw. unterlassen wurde, und andererseits, inwieweit und auf welche Weise die Verantwortung für den Abbau von Geschlechterungerechtigkeiten in den besonders entscheidenden sachlichen und Akteurs-Zusammenhängen wahrgenommen wurde bzw. nicht wahrgenommen wurde« (SPITZNER 2005:21 f.).

### **Forschungsvorhaben der EU zu Datenerhebung und Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Fahrgäste – SMILE**

In ihrem Grünbuch »Das Bürgernetz. Wege zur Nutzung des Potenzials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa« nennt die EU-Kommission als vordringliches Ziel, »die Verkehrssysteme auf die Bedürfnisse der Bürger abzustimmen und flexibel zu gestalten (...) insbesondere müssen die öffentlichen Verkehrssysteme so konzipiert werden, dass sie auch für die 80 Millionen zeitlebens oder vorübergehend in ihrer Mobilität beeinträchtigten Bürger Europas zugänglich sind.« Weiter ist zu lesen, »die Bedürfnisse der Benutzer müssen unbedingt im Mittelpunkt des Entscheidungsprozesses auf der Ebene der Gemeinden, Staaten und der Gemeinschaft stehen« (KOM 1996 b:7).

Jedoch gab es bis vor Kurzem keine Programme, die differenzierte Erhebungen und Beteiligungsprozesse befördern sowie mobilitätseingeschränkte oder -behinderte Personen bzw. die »Bedürfnisse der Fahrgäste« betreffen. Eine von sieben Teiluntersuchungen des COST-Projekts hatte »Niederflurbusse« zum Thema, als Folgeforschungsprojekt entstand COST 322 mit dem Ziel einer Kosten-Nutzen-Analyse von Niederflurbussen. COST 335 diente der Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität im Eisenbahnverkehr. Schwerpunkt waren die Zugänglichkeit und Empfehlungen für die Konstruktion (KOM 1996 b:31 f.). Auch das »Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft« (KOM 2001b) beinhaltet keinerlei Diskussionsvorlagen für differenzierte Erhebungen. Die Bedürfnisse sind auf die Themen Sicherheit, Kostenwahrheit, Rechte, Reiseformalitäten und Diversifizierung der im Verkehr genutzten Energieträger beschränkt. Bisher existiert zwar die Forderung nach geschlechtsdifferenzierten Erhebungen in allen Politikbereichen, das »Wie« aber bleibt unklar.

Dabei spielt die EU bei der Förderung und Verbreitung von Normen durch die Finanzierung von Forschungsvorhaben eine wichtige Rolle; zusätzlich kann sie Einfluss auf den ordnungspolitischen Rahmen der Normung nehmen (KOM 1996 b:39). Bezogen auf die Bedürfnisse der Benutzerinnen und Benutzer gibt es weder Normen noch Standards, wie diese zu erheben sind und in welcher Form diese Bedürfnisse in die Planung einbezogen werden sollen. Das kürzlich begonnene Projekt »SMILE« (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment) könnte dies ändern. Erstmals enthält ein Erhebungsbogen Fragen zur Ermittlung der Bedürfnisse spezieller Zielgruppen der Verkehrspolitik:

- Es wird gefragt, ob die betreffende Stadt/Gemeinde die Bedürfnisse spezieller Zielgruppen in der Verkehrspolitik berücksichtigt? Als Antwortmöglichkeiten sind vorgegeben: Frauen, Kinder, Jugendliche/Schüler/Studierende, Menschen im Ruhestand, Behinderte, Geschäftsleute/Einzelhändler und andere Zielgruppen, die es zu benennen gilt (2.22),
- es wird um eine Beschreibung gebeten, wie diese Bedürfnisse berücksichtigt werden (z. B. durch Partizipationsmodelle oder Gremien mit öffentlichen Vertretern, Checklisten, etc./2.23) und
- nach Beispielen gefragt, wie die durchgeführten Maßnahmen mit den Bedürfnissen der jeweiligen Zielgruppe/n abgestimmt wurden (2.24) (vgl. KLIMA-BÜNDNIS 2005).

Kommunen werden nach besonderen Aktivitäten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität gefragt. In diesem Kontext wird die stärkere Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger als »New Governance« bezeichnet. Ziel des SMILE-Projektes ist es, durch europaweite Verbreitung erfolgreicher kommunaler Maßnahmen und Initiativen auf eine Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Klima, Luft- und Lebensqualität in den Städten hinzuwirken (KLIMA-BÜNDNIS 2005:1).

### ***Ansätze zu Gender Mainstreaming und differenzierter Erhebung bei Bund und Ländern***

Das BMFSFJ hat 2005 eine Arbeitshilfe mit dem Titel »Gender Mainstreaming in Forschungsvorhaben« herausgegeben. Die Ressortforschung soll wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen für die Ressortpolitik liefern. Einleitend wird klargestellt, dass die Beachtung des Gender-Mainstreaming-Prinzips gemäß § 2 GGO zur Facharbeit eines jeden Ressorts gehört (BMFSFJ 2005:3), aber es wird nicht deutlich, was bei Nichtbeachten passiert. Als Definition im Forschungsbereich gilt:

»Gender Mainstreaming in der Forschung bedeutet, Forschungsfragen und -aufgaben systematisch geschlechtsdifferenziert zu betrachten. Von Beginn des Planungsstadiums an sind die Fragestellungen, Erkenntnisinteressen und Daten geschlechtsbezogen zu prüfen. Ziel ist, in Abhängigkeit vom Untersuchungsgegenstande entsprechend den wissenschaftlichen Standards geschlechterspezifische Erkenntnisse zu erhalten und so aufzubereiten, dass die auf sie aufbauenden politischen Maßnahmen geschlechtersensibel und zielgenau gestaltet werden können« (BMFSFJ 2005:5).

Weiterhin sollen geschlechterbezogene Verzerrungseffekte (z. B. im Titel, in der Sprache, in den theoretischen Konzepten, im Forschungsdesign, in den Methoden, in der Dateninterpretation, in den Schlussfolgerungen und Empfehlungen) in allen Stadien der Forschung erkannt und vermieden werden. Es wird ausdrücklich betont, dass Gender Mainstreaming in der Ressortforschung im Einzelfall auch bedeuten kann, »reine Frauenforschungsprojekte oder reine Männerforschungsprojekte durchzuführen, (...) um einer existierenden einseitig geschlechtsspezifischen Forschungslage gegenzusteuern oder wenn es um die Aufarbeitung von Problemlagen geht, die hauptsächlich ein Geschlecht betreffen« (BMFSFJ 2005:5). Für die Implementierung von Gender Mainstreaming in Forschungsvorhaben wird darauf hingewiesen, dass der Haushalt nicht als die kleinste Analyseeinheit verwendet werden soll. Beim Forschungskonzept:

- »muss die Differenzierung nach Geschlecht durchgängig beachtet und in Tabellen und Grafiken dargestellt werden;
- ist eine geschlechtergerechte Sprache zu berücksichtigen, dies gilt auch für die Forschungsergebnisse;
- ist angesichts geschlechterspezifischer unterschiedlicher Lebensverhältnisse (z. B. geschlechterspezifische Arbeitsteilung, Geschlechterhierarchie, Gewaltbetroffenheit) und zur Vermeidung von Stereotypisierungen immer eine identische Befragung/Datenerhebung anzuwenden (...)« (BMFSFJ 2005, Anlage 2).

Beim BMVBW gibt es (noch) keinen Frauenfachbeirat bzw. Genderfachbeirat wie beim österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, das als Pilotprojekt einen eigenen Frauenfachbeirat (FFB) eingerichtet hat (BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT UND FRAUEN/BMGF 2005:27f). Während Gender im Städtebau bereits thematisiert wird (BBR 2002 a), gab es bisher kaum Ansätze für Gender im ÖPNV auf Bundesebene. Die Veranstaltung der Friedrich-Ebert-Stiftung (2006) »Gleiche Mobilitätschancen für alle! Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr« zeigt, dass sich auch hier ein Umbruch abzeichnet, wenn daran auch Referenten des Umweltbundesamts teilnehmen (FRIEDRICH 2006).

Das Bundesland Sachsen-Anhalt scheint, verglichen mit anderen Bundesländern, in Deutschland bezüglich einer geschlechterdifferenzierten Datenbasis in allen Politikbereichen eine Vorreiterrolle zu spielen. Einige Landesministerien besitzen geschlechterdifferenzierte Daten und arbeiten an der weiteren Verbesserung (GENDER-INSTITUT SACHSEN-ANHALT GbR [G/I/S/A] 2004:21). Derzeit wird an einer Checkliste zum Gender Mainstreaming für Förderregelungen an einem ÖPNV-Beispiel gearbeitet (G/I/S/A 2004:17). Seit 2002 gibt es einen Landes-Gender-Report, der »relevante Daten zum Geschlechterverhältnis in den unterschiedlichen Politikfeldern sowie in ausgewählten Themenfeldern vertiefende, interpretierende und auswertende Darstellungen in Verknüpfung mit der Entwicklung konkreter Handlungsoptionen« enthält, eine empirische Untersuchung zu »Menschen mit Behinderungen« und ein bundesweit einmaliges »Internet-GM-Informationssystem« mit vier Datenbanken (G/I/S/A 2004:22).

Beim MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES BADEN-WÜRTTEMBERG gibt es zwar einige Veröffentlichungen zu Gender Mainstreaming (MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES BADEN-WÜRTTEMBERG 2006, SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2003, 2003 a, 2003 b 2002, 2001, 2000), die praktische Umsetzung in den Politikbereichen außerhalb der Verwaltung ist derzeit nicht spürbar.

### ***Problematik differenzierter Datenerhebung im Verkehrsbereich***

Die Probleme der differenzierten Datenerhebung im Verkehrsbereich haben mehrere Ursachen, die vor allem in den statistischen Datenquellen, der Methodik der Datenerhebung, aber auch in der Herangehensweise und Bewertung einzelner Unterthemen zu suchen sind. Auch sind Parallelen zu anderen Forschungsbereichen der Geographie, die sich mit Gender-Aspekten beschäftigen, z. B. Wirtschaftsgeographie, erkennbar (vgl. MONK u. MOMSEN (1995:216):

- *Statistiken:* Offizielle Statistiken der Landesämter oder des Bundesamtes liefern mittlerweile umfangreiche Statistiken zu frauenspezifischen Themen und geschlechterspezifische Daten, jedoch nicht für alle Datensätze im Verkehrsbereich (SPITZNER 2005).
- *Methoden:* Die Geographie in Deutschland verfügt kaum über eigene quantitative Methoden und verwendet überwiegend Methoden, wie sie auch in den Verkehrswissenschaften und Ingenieurwissenschaften verwendet werden.
- *Datenerhebung:* In der Verkehrswissenschaft und der Verkehrsplanung ist eine differenzierte Datenerhebung kaum entwickelt bzw. findet keine Anwendung (vgl. MARTENS 2001), die bestehende Datenerhebung hat immer noch die überwiegend männlichen Berufspendler im Blick (ROSENBLOOM 1998).
- *Datenauswertung:* Dateninterpretation (Deutung, Bewertung, Gewichtung) ist nicht geschlechtsneutral (vgl. KRAAS u. HERBERS 1995), sondern durch Normen und Werte geprägt.

Die Kritik an früheren und bestehenden Forschungsansätzen zur Mobilität in der Geographie (aber auch in den Verkehrs- und Ingenieurwissenschaften) richtet sich gegen eine Untersuchungsbasis, die das Verkehrsverhalten von vollzeitberufstätigen Männern als Norm nimmt (MONK u. MOMSEN 1995). Obgleich mittlerweile die Erkenntnisse eines besonderen Verkehrsverhaltens von Frauen nicht nur unter dem Fachwort »Wegekettten« (STETE u. KLINKHART 1997) längst in die fachspezifische Literatur eingegangen sind (FGSV 1997, FGSV 2004), scheinen diese nicht in die Erhebungsstandards der Geographie und der Nachbardisziplinen eingegangen zu sein.

### 2.3.4 Analysemodell der Untersuchung

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln sowohl die wichtigsten Erklärungsansätze der Forschung zu den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV (Kap. 2.1) und den Defiziten im ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen (Kap. 2.2) sowie äußere Einflussfaktoren auf Angebot, Datenerhebung und Partizipation im ÖPNV (Kap. 2.2.2) zusammengefasst wurden, wird in einem weiteren Schritt das Analysemodell vorgestellt, das der Arbeit zugrunde liegt.

Die Arbeit versteht sich als eine angewandte verkehrs- und sozialgeografische Untersuchung, die mit ihren Handlungsempfehlungen in den Bereich der politischen Geographie übergeht in der Absicht, auf der regionalen Ebene die Handlungsschranken für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Menschen herabzusetzen (vgl. BUTZIN 1981). In dieser Arbeit wird eine Veränderung der Handlungsschranken gemäß der im Schaubild (Abb. 5) dargestellten »Optimizer-Situation B<sub>2</sub>« angestrebt.

Der Aufbau der Arbeit orientiert sich dabei am Grundschema der erklärenden Soziologie nach JAMES COLEMAN (1991, vgl. Abb. 23), das auf der Basis der Erkenntnisse von MAX WEBER (1984 bzw. 1921) entwickelt und von ESSER (1993) weiterentwickelt wurde. Dabei sollen bei der Erklärung kollektiver Regelmäßigkeiten vorgeschriebene Ablaufschritte nach dem sogenannten »Makro-Mikro-Makro-Schema« eingehalten werden. Hintergrund dieses Schemas ist die Vorstellung, dass menschliches Verhalten in gesellschaftlichen Systemen nicht nur makrosoziologisch, sondern auch mikrosoziologisch betrachtet werden muss, damit die wesentlichen Beweggründe für menschliches Verhalten abgebildet werden können (COLEMAN 1991:15). Dabei soll zur Erklärung gesellschaftlicher Regelmäßigkeiten (Makroebene 1) zunächst das Verhalten der Akteure (Mikroebene 2 – 3) analysiert und von dort aus wieder zurück auf die Gesellschaft (Makroebene 4) transportiert werden. Durch die Verwendung des »Makro-Mikro-Makro-Schemas« sollen einseitige Betrachtungsweisen und Fehlinterpretationen vermieden werden.

Für die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot zur Verbesserung desselben unter Einbeziehung des Gender Planning sind nicht zuletzt aufgrund der Interdisziplinarität und des Fehlens etablierter Forschungsbereiche zu Gender im Verkehr in Deutschland keine vergleichbaren Arbeiten bekannt. Zwar wird die Anwendung des Gender Planning und seiner Instrumente »differenzierte Datenerhebung« und »Beteiligung« vielfach gefordert (vgl. Kap. 2.3.2), jedoch allenfalls in Bezug auf Beteiligung konkretisiert.

Diese Arbeit geht von der Grundannahme aus, dass gleichberechtigte Planung und Gender Planning nur Sinn machen, wenn für alle mobilitätseingeschränkten Personengruppen ausreichende Daten vorliegen und allen Gruppen gleicher Zugang zur Beteiligung am Planungsprozess ermöglicht wird. Als elementare Grundlage sind differenzierte Daten notwendig, die mindestens das Alter, das Geschlecht und weitere soziodemografische Faktoren einbeziehen, darin sind sich zahlreiche Autorinnen und Autoren einig. Deshalb soll zum einen untersucht werden, welche rechtlichen und planerischen Grundlagen dafür gegeben sind (Kap. 3.1.2), wo Hemmnisse für die Umsetzung liegen und wie differenzierte Daten Standard für alle Erhebungen im ÖPNV werden können (Kap. 5), um das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Menschen nachhaltig zu verbessern. Der zweite wichtige Aspekt ist die Beteiligung dieser Personengruppen im Planungsprozess, die im Gegensatz zu der in den Gesetzen geforderten besonderen Berücksichtigung (vgl. ÖPNVG BW, Kap. 3.1.2) nur vereinzelt in Ansätzen vorhanden ist. Hier geht es um Grundvoraussetzungen und mögliche Verfahren (Kap. 3.1.3), Bereitschaft zur Einbeziehung und Gender-Kompetenz, Hemmnisse und Bedingungen einer breiten Umsetzung (Kap. 5).

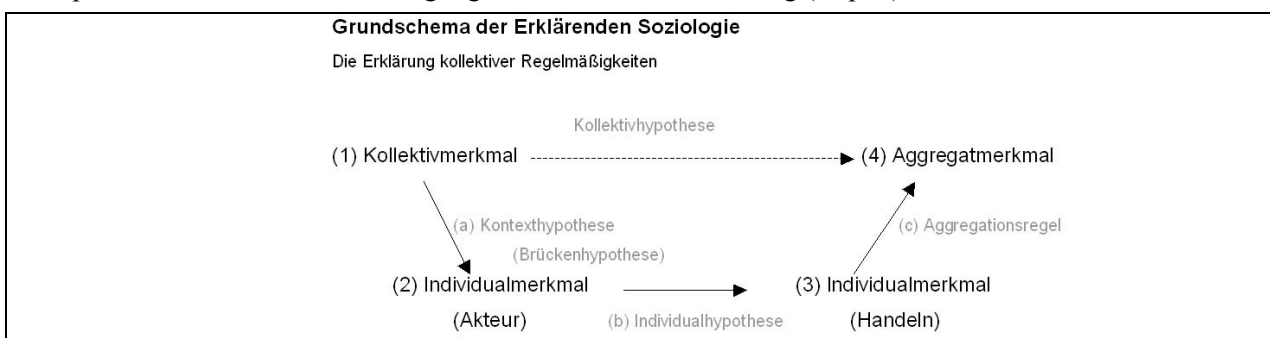


Abb. 23: Grundschema der Erklärenden Soziologie. Quelle: COLEMAN 1991:10

Für die vorliegende Arbeit ergeben sich unter Einbeziehung und Kombination der vorhandenen Analyseverfahren des Gender Planning (s. Ablaufschema, Abb. 24) und des herkömmlichen Planungsablaufs (FGSV 2001) hinsichtlich der Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Menschen und der identifizierten Defizite (vgl. Kap. 2.2) folgende Schwerpunkte (vgl. Abb. 24, grau hinterlegt), wobei sich bei der Analyse (*Schritt 2*) insbesondere Fragen hinsichtlich der rechtlichen und planerischen Grundlagen sowie der Form der Beteiligung ergeben. Mit diesen Fragen beschäftigt sich Kapitel 3.

Zu der Frage, ob eine Beteiligung der Zielgruppen, in diesem Fall der mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Personengruppen, bereits im Stadium der Relevanzprüfung (*Schritt 1*), der Analyse oder erst im Stadium der Umsetzung erfolgen sollte, bestehen unterschiedliche Ansichten. Zahlreiche Sozialforscher unterstreichen die Bedeutung einer frühen, durchgängigen Einbeziehung und der Einräumung von Gestaltungs- und Mitbestimmungsmöglichkeiten (BECKMANN/KECK 1999, DIENEL 2000, 1997, 1992), denn nur diese wird als Garant für einen Gestaltungseinfluss angesehen.

Der nächste *Schritt 3* stellt die eigentliche Planung dar, bei der die Ziele festgelegt und Strategien zur Erreichung der Ziele entwickelt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen verglichen werden. In diesem Stadium lehnen viele Planende eine Einbeziehung der Zielgruppen noch ab (vgl. HERRMANN 2000), während Sozialwissenschaftler dies befürworten (BECKMANN/KECK 1999, DIENEL 2000, 1997, 1992). Da es keine rechtliche Regelung für das Stadium der Beteiligung zu geben scheint, ist eine solche an die Bereitschaft der Aufgabenträger bzw. der planenden Institution gebunden.

So kommt es, dass die eigentliche Beteiligung erst in der Abstimmungsphase für den Planungsentwurf (*Schritt 4*) stattfindet, wenn der fertige Entwurf bereits vorliegt, sodass rückwirkend kein Einfluss auf die Datengrundlage und grundlegende Zielsetzungen erwartet werden kann (STETE/KLINKHART 1997).

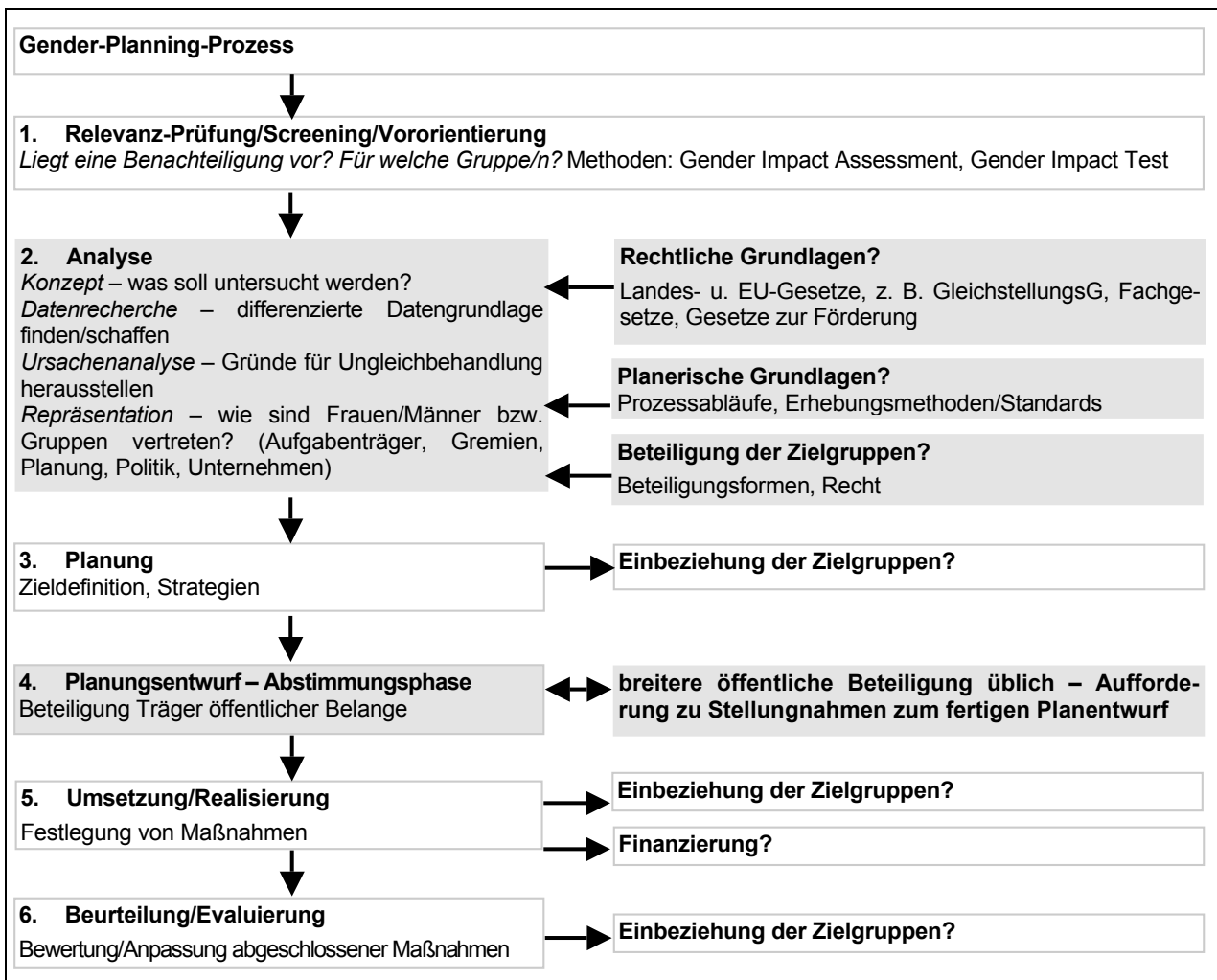


Abb. 24: Prozessablauf einer Gender-Planning-Analyse – Schwerpunkte der Untersuchung, Quellen: BMFSFJ 2005, ISOE 2002, FGSV 2001, KOM 1998, eigene Darstellung

Zudem liegt es ebenfalls im Ermessen der Aufgabenträger und der planenden Institution, ob der Kreis der gesetzlich vorgeschriebenen zu beteiligenden Gruppen (Träger öffentlicher Belange/TöB) erweitert wird.

Beispielsweise gibt es für die Beteiligung von Senioren keine rechtliche Vorschrift (vgl. BauGB, BMJ 2005 a). Mit den rechtlichen Möglichkeiten und den Grundvoraussetzungen der Gruppen für Beteiligung beschäftigen sich die Abschnitte 3.1.1 und 3.1.4. Auch die im Prozess folgenden Schritte der Umsetzung und Realisierung (*Schritt 5*) und Beurteilung/Evaluierung (*Schritt 6*) erfolgen weitgehend ohne Beteiligung mobilitätseingeschränkter Gruppen. So kommt es häufig vor, dass die Mängel einer Planung erst nach erfolgter Umsetzung offenkundig werden, wenn sich betroffene Gruppen beschweren.

Die Untersuchung konzentriert sich im Kern auf das Analyseverfahren des Gender Planning (*Schritt 2*), weil in diesem Stadium differenzierte Datengrundlagen geschaffen werden müssen, und auf die Abstimmungsphase (*Schritt 4*), weil in dieser allgemein Beteiligung stattfindet (vgl. 2.3.2). Darüber hinaus werden die anderen Schritte dann einbezogen, wenn sie hinsichtlich der Verwendung differenzierter Daten und der Beteiligung mobilitätseingeschränkter oder mobilitätsbehinderter Personengruppen relevant sind, dies insbesondere beim Fallbeispiel der Region Stuttgart.

Zusammenfassend ergeben sich für die vorliegende Arbeit folgende Untersuchungsbereiche (s. Tabelle 7), die in der Analyse mit unterschiedlichen Methoden (vgl. Kap. 3.2) untersucht werden. In der linken Spalte sind die zu untersuchenden Einflussfaktoren dargestellt, denen in der rechten Spalte bereits vorhandene Erklärungsansätze bzw. Untersuchungen zugeordnet sind.

Tab. 7: Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung des Gender Planning

Rahmenbedingung <i>Einflussfaktor</i>	Erklärungsansätze/Untersuchungen
<b>a) Mittelbare/äußere Rahmenbedingungen (vgl. Kap. 2.2.2)</b>	
<b>b) Unmittelbare Rahmenbedingungen (Untersuchungsgegenstand)</b>	
<b>Rechtliche Rahmenbedingungen</b>	
<i>Konkrete gesetzliche Vorgaben zur differenzierten Datenerhebung (in Gleichstellungsgesetzen unterschiedlicher Ebenen, Fachgesetzen)</i>	Gender Mainstreaming, Gender Planning (KOM 1998)
<i>Konkrete gesetzliche Vorgaben zur Beteiligung mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personengruppen</i>	Ansatz über die Einbindung in Forschungsprogramme der EU, Ansatz über die Gesetzgebung und Normgebung
<i>Verbindliche Bedingungen für staatliche Förderung (z. B. differenzierte Daten als Bedingung für Ausgleichszahlungen)</i>	MARTENS 2002, time geography
<b>Rahmenbedingungen durch (bestehende) Standards</b>	
<i>Gender-Daten in Standards für Verkehrserhebungen (Voraussetzung für Anwendung)</i>	SPITZNER 2005, GEBHARDT/WARNEKEN 2003
<i>Normierung (differenzierte Erhebungen als Norm)</i>	(Geschlechts-)differenzierte und soziodemografisch differenzierte Datenerhebung (FGSV 2004, SRL 2004, SPITZNER 2002), Bestimmung multimodaler Personengruppen (ISB u. IFV 2005), Kernelemente für Haushaltsbefragungen (BMVBW 2004)
<i>Beteiligungsmodelle für mobilitätseingeschränkte und -behinderte Personengruppen auf regionaler Ebene</i>	KOM 1997, SELLNOW 1998
<b>Instrumentelle Rahmenbedingungen des Gender Planning</b>	
<i>Einbindung in Forschungsprogramme</i>	SPITZNER (2005:21 f. Gender als Analyse- und Orientierungs-Dimension, Ansatz des sozioökonomischen Monitorings (ISOE 2005), Gender budget (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002)
<i>Gender-Kompetenz und Erwartungen der Akteure</i>	
<i>Bereitschaft zur Umsetzung</i>	
<i>Vergleichbarkeit von Datenreihen</i>	
<b>Prozessbezogene Rahmenbedingungen</b>	
<i>Frühzeitige Einbindung und Kenntnis des Planungsablaufs</i>	Leitfaden für Verkehrsplanungen (FGSV 2001), DIENEL (2000, 1992)
<i>Beteiligte Personengruppen</i>	
<i>Intensität der Beteiligung</i>	
<b>Gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren</b>	
<i>Gruppen- und organisationsbezogene Faktoren: Recht, Struktur, Vertretung nach außen, Anzahl der Mitglieder und Verteilung im regionalen Nahverkehrsraum, Finanzbudget</i>	Netzwerkforschung (BOCK 2002), Handlungssituationen nach BUTZIN (1982)
<i>Personenbezogene Faktoren: Fachkompetenz der Vertreterinnen und Vertreter, persönliche Motivation und Wahrnehmung von Problemen, Bekanntheitsfaktor</i>	

Eigene Darstellung

Aus den in Kap. 2.2.1 aufgeführten Erklärungsansätzen können Einflussfaktoren auf das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen unter Einbeziehung des Gender Planning abgeleitet werden (vgl. Tab. 7).

Das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen wird unter dem Aspekt des Gender Planning hinsichtlich der Generierung und Verwendung differenzierter Datengrundlagen sowie der Beteiligung dieser Gruppen an den Planungsprozessen betrachtet. Dabei unterliegt es bestimmten Rahmenbedingungen (vgl. Tab. 7) und Einflussfaktoren. Unter Einbeziehung des Gender Planning lassen sich die Rahmenbedingungen untergliedern in »mittelbare bzw. äußere Rahmenbedingungen« und »unmittelbare Rahmenbedingungen«. Diese unterscheiden sich dahingehend, dass die »mittelbaren Rahmenbedingungen« (z. B. finanzielle, strukturelle und raumstrukturelle Rahmenbedingungen, vgl. Kap. 2.2.2) durch Gender Planning nicht kurzfristig zu verändern sind, während für die »unmittelbaren Rahmenbedingungen« (Recht, Standards, Instrumentarien, Prozesse) angenommen wird, diese kurz- bis mittelfristig verändern zu können.

Eine Sonderrolle nehmen die gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren ein, die einerseits eine Voraussetzung für Beteiligung bilden, jedoch andererseits in der Ausführung dieser Rolle an die Bereitschaft der Entscheidungsträger gebunden sind. Im Folgenden werden die unmittelbaren Rahmenbedingungen dargestellt und grundlegende Annahmen formuliert, die in die Zusammenfassung (Kap. 2.4) eingehen, in der die Forschungsfragen formuliert werden.

### 2.3.4.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

#### *Konkrete gesetzliche Vorgaben zur differenzierten Datenerhebung*

Die Literaturanalyse zum Gender Planning im ÖPNV lässt vermuten, dass durch rechtliche Rahmenbedingungen ein Druck auf die Akteure der Nahverkehrsplanung ausgeübt werden kann, dem diese nicht so leicht ausweichen können, wie den anscheinend bisher vorherrschenden »Kann- und Sollbestimmungen«, die mobilitätseingeschränkte Personengruppen betreffen. Als Beispiel dient das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), dessen Inkrafttreten in den Fachgesetzen des ÖPNV verbindliche Änderungen bewirkt hat.

Bisher scheint es den Aufgabenträgern selbst zu überlassen sein, ob und wie sie die Bedürfnisse der Personengruppen erheben, die sie qua Gesetz besonders berücksichtigen sollen. Die Literaturanalyse lässt vermuten, dass besondere Anforderungen weder an Erhebungen noch an Beteiligungsverfahren verbindlich geregelt sind. Auch Gesetze zur Gleichstellung und Gender Mainstreaming scheinen bisher nicht so explizit in die Regelungen der EU zum ÖPNV, die Fachgesetze des ÖPNV auf Bundesebene und die Landesgesetze zum ÖPNV Eingang gefunden zu haben (vgl. SPITZNER 2005, MARTENS 2002), wie die Gleichstellung Behinderter. Daraus wird geschlossen, dass die bestehenden gesetzlichen Sollbestimmungen, z. B. in den ÖPNV-Gesetzen, nicht auszureichen scheinen. In Gesetzesänderungen liegen deshalb derzeit die größten Erwartungen.

Die Annahmen zum Zusammenhang zwischen konkreten gesetzlichen Vorgaben zur differenzierten Datenerhebung und der Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen lauten:

- I a) Ist eine verbindliche Formulierung zu differenzierter Datenerhebung im Bundesgesetz vorhanden (wie beim BGG), so schlägt sich dies auf die Landesgesetze und Fachgesetze des ÖPNV nieder.
- I b) Gibt es verbindliche gesetzliche Vorgaben zur differenzierten Datenerhebung auf Landesebene und in Fachgesetzen des ÖPNV, so steigt die Häufigkeit der Anwendungen.

#### *Konkrete gesetzliche Vorgaben zur Beteiligung mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personengruppen*

Ein weiterer Bereich, der einigen Autoren aufgrund seit Jahren fehlender Umsetzungsbereitschaft (vgl. BMVBW 2003 b) regelungsbedürftig erscheint, ist der Bereich der Beteiligung mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Menschen an der Planung des ÖPNV. Deren Beteiligung scheint, abgesehen von der Gruppe der Behinderten, von den relevanten Fachgesetzen nicht verbindlich vorgeschrieben zu sein, weder in Bezug auf die zu beteiligenden Personengruppen noch auf das Stadium der Beteiligung im Planungsprozess noch inwieweit die Mitbestimmung reicht. Folgende Annahmen werden über den Zusammenhang zwischen konkreten gesetzlichen Vorgaben zur Beteiligung mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personengruppen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots getroffen:

- II a) Ist eine verbindliche Formulierung zur Beteiligung im Bundesgesetz vorhanden (wie beim BGG), so schlägt sich dies auf die Landesgesetze und Fachgesetze des ÖPNV nieder.
- II b) Sind verbindliche gesetzliche Vorgaben zur Beteiligung vorhanden, so steigt die Zahl der Beteiligungen.

### *Verbindliche Bedingungen für staatliche Förderung*

Ein anderer Aspekt im Bereich der rechtlichen Rahmenbedingungen scheinen gesetzlich verbindliche Bedingungen für staatliche Förderung zu sein, dies ist ein Ergebnis der Studie »Gendergerechte Verkehrsplanung« in Baden-Württemberg. Es wird angenommen, dass dieses auch im ÖPNV-Bereich Gültigkeit hat. Als Indiz dafür dienen bestehende Förderprogramme, die an Gesetze gekoppelt sind, wie z. B. das GVFG und Förderungen im Bereich der Barrierefreiheit. Es liegt nahe, dass verbindliche Bedingungen für staatliche Förderung zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen beitragen. Die entsprechenden Annahmen lauten:

- III a) Sind die Bedingungen staatlicher Förderung an die Umsetzung von Gender Planning und seiner Datenbasis differenzierter Erhebung gekoppelt, so erhöht sich die Chance der Umsetzung.
- III b) Gibt es Vorgaben für Beteiligung als Förderkriterium, so steigt die Zahl der Beteiligungsprozesse mit mobilitätseingeschränkten und -behinderten Personengruppen.

### **2.3.4.2 Rahmenbedingungen durch (bestehende) Standards**

#### *Gender-Daten in Standards für Verkehrserhebungen*

In der Verkehrsplanung, wie auch im ÖPNV ist die Verwendung von Standards für Erhebungen allgemein üblich. Bisher scheinen zwar vereinzelt Forderungen nach Umsetzung von Gender Planning in der Verkehrsplanung formuliert worden zu sein (FGSV 2004, 1997), aber einige Veröffentlichungen aus der Gender-Forschung deuten darauf hin, dass weder Gender Planning als Gesamtes noch seine wichtigsten Elemente, die differenzierte Datenerhebung und Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen, auf breiter Ebene Anwendung finden (SPITZNER 2005, MARTENS 2002).

Die Forderungen zur Umsetzung von Gender Planning scheinen sich noch nicht auf die Standards für Verkehrserhebungen im ÖPNV-Bereich, die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV 1991) oder auch vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) herausgegeben werden, niedergeschlagen zu haben, wie einige Veröffentlichungen vermuten lassen. Es wird davon ausgegangen, dass für den Zusammenhang der Verwendung von Gender-Daten und entsprechenden Vorgaben in Standards für Verkehrserhebungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen folgende Annahmen gelten:

- IV a) Sind Empfehlungen zur Erhebung differenzierter Daten in den Standardwerken des VDV vorhanden, dann erhöht sich die Wahrscheinlichkeit der Umsetzungen.
- IV b) Wenn Gender Planning Eingang in Standardwerke gefunden hat, wird es von den Planenden und Entscheidungsträgern erst mit zeitlicher Verzögerung in breiter Form angewendet.
- IV c) Die Bereitschaft, differenzierte Daten (Alter, Geschlecht, soziodemografische Daten) bei Standardverfahren anzuwenden, wächst mit dem erwarteten Nutzen und einer breiten Verwendung.

#### *Normierung – differenzierte Erhebungen als Norm*

In eine ähnliche Richtung scheinen die Forderungen nach der Schaffung von Normen für die Berücksichtigung von Gender-Belangen in der Verkehrsplanung zu gehen (MARTENS 2002:59 f.). Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass Normen für differenzierte Datenerhebung allein nicht ausreichen, weil sie nur eingeschränkt verbindlich sind (DIN 2006). Für den Zusammenhang von Normen und differenzierter Datenerhebung zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen wird darüber hinaus angenommen:

- V Sind Normen für differenzierte Datenerhebung vorhanden, so erhöht sich die Chance der Anwendung.

#### *Beteiligungsmodelle für mobilitätseingeschränkte und -behinderte Personengruppen auf regionaler Ebene*

Mit der Regionalisierung 1996 und der gesetzlichen Verpflichtung der neuen Aufgabenträger des ÖPNV, Nahverkehrspläne aufzustellen, entstanden durch Planerinnen Forderungen nach einer breiteren Beteiligung von



Frauen und der Einbeziehung weiterer bisher nicht berücksichtigter lokaler Personengruppen am Planungsprozess (FGSV 2004, 1997, FUHRMANN 1997, 1996, GRÜGER/KUNZ 1999). Diese Sichtweise deckte sich mit dem aufkommenden Gender Mainstreaming und Ansätzen der Gleichstellung. Fast zehn Jahre später scheint sich an der Form, am Verfahren und auch an den beteiligten Personengruppen nicht viel verändert zu haben (vgl. BMVBW 2003 b). Die Umsetzungsprobleme haben möglicherweise auch mit dem Verständnis von Beteiligung zu tun. Es scheinen Beteiligungsmodelle für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Gruppen zu fehlen oder keine Anwendung zu finden, die regional eine repräsentative Beteiligung ermöglichen. Momentan sieht es so aus, als wenn es selten Beteiligungen gibt, die sich häufig auf die Zentren konzentrieren (SELLNOW 1998). Es scheint, als wirkten Gruppen, die im Zentrum vertreten sind, stärker mit. Folgende Annahmen werden zum Zusammenhang von Beteiligungsmodellen und Gender Planning zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen formuliert:

- VI a) Sind Empfehlungen zur Beteiligung in den Standardwerken des VDV oder des BMVBS bzw. BMVBW vorhanden, dann erhöht sich die Wahrscheinlichkeit der Anwendungen/Umsetzungen.
- VI b) Die Präsenz mobilitätseingeschränkter Personengruppen in Beteiligungsgremien steigt, je geringer die (räumlich-zeitliche) Entfernung einer Gruppe zum Zentrum eines Nahverkehrsraumes/Sitz des Verkehrsverbundes ist.

### 2.3.4.3 Rahmenbedingungen durch Gender Planning

#### *Einbindung in Forschungsprogramme*

Die Autoren der Studie »Gendergerechte Verkehrsplanung« (MARTENS 2002) schlagen einen Ansatz zur Verbreitung von Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung über Einbindung in Forschungsprogramme der EU, des Bundes und der Hochschulen vor. Die Hoffnung dahinter ist: Wenn genderorientierte Verkehrsplanung in Förderprogramme aufgenommen wird, trägt dies zur Verbesserung ihrer Stellung in Forschung und Wissenschaft bei und dazu, dass konkrete Umsetzungen erarbeitet werden. Übertragen auf den ÖPNV als Teilbereich der Verkehrsplanung wird folgende Annahme über den Zusammenhang von Gender Planning in Forschungsprogrammen und der Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen getroffen:

- VII Ist eine Einbindung in Forschungsprogramme vorhanden, so erhöht dies die Chance auf Erarbeitung konkreter Umsetzungen.

#### *Gender-Kompetenz und Erwartungen der Akteure*

Die Erwartungen der Akteure an Gender Planning stehen in direktem Zusammenhang mit der Gender-Kompetenz der Akteure. Das ist eine Grundannahme, von der die deutschen Gender-Kompetenz-Zentren ausgehen (GENDERKOMPETENZZENTRUM 2006 in Berlin, GENDER-INSTITUT SACHSEN-ANHALT 2004), wenn sie durch die Vermittlung von Grundlagenwissen, Beratung und Schulung zu Gender Mainstreaming und seinen Ansätzen und Methoden sowie durch Politikberatung zur Verbreitung des Gender-Ansatzes beizutragen hoffen. Auch Gender Studies (JÄHNERT in: BRAUN, von u. STEPHAN 2000) und Gender Trainings (NETZWERK GENDER TRAINING 2006) verfolgen diese Strategie der Verbreitung durch Information. Die Annahmen über den Zusammenhang von Gender-Kompetenz und der Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen lauten:

- VIII a) Ist Gender-Kompetenz bei allen Beteiligten der Planung (Politik, Planer, Entscheidungsträger, Unternehmen, gesellschaftliche Gruppen) gegeben, so erhöht dies die Chance der Umsetzung von Gender Planning mit seinen Elementen differenzierter Erhebung und Beteiligung.
- VIII b) Ist Gender-Kompetenz bei den Akteuren vorhanden, so steigt die Zahl der Verfahren und die Anzahl der beteiligten Personengruppen.

#### *Bereitschaft zur Umsetzung*

Die Bereitschaft zur Umsetzung von Gender Planning im ÖPNV mit seinen Kernelementen ist an verschiedene Faktoren gebunden. In der Literatur mehrten sich übereinstimmende Aussagen von Autorinnen und Autoren, die diese *Bereitschaft zur tatsächlichen Umsetzung* durch die Entscheidungsträger infrage stellen. Demnach scheint die Verpflichtung der Bundesregierung, den Ansatz des Gender Mainstreaming in allen Politikbereichen einzuführen und zu unterstützen, den Beobachtungen von SCHWEIKERT (2000) über Schweden zu entsprechen. Es klafft eine

Lücke zwischen der vorgegebenen und der tatsächlichen Auseinandersetzung mit dem Thema, die entweder auf mangelndem Wissen der Verantwortlichen beruht oder auf deren bewusster Vermeidung einer weiteren Auseinandersetzung mit dem Thema. Als verwandtes Beispiel wird von SPITZNER (2005) der Transformationsdiskurs der EU zu den weiteren Rahmensetzungen für die ÖPNV-Organisation angeführt, der keine Verpflichtungen zu markt-betreffenden Regelungen einginge, sondern sich nur auf Diskriminierungsfreiheiten und Universaldienste beschränke. Ähnliche Tendenzen werden in Bezug auf Gender Planning im ÖPNV auch in der Region Stuttgart vermutet. Für die vorliegende Untersuchung wird davon ausgegangen, dass die Anwendung von Gender Planning extrem an die Bereitschaft *aller* lokalen Akteure gebunden ist (vgl. 2.3.4.), die von der Gender-Kompetenz abhängt. Für den Zusammenhang zwischen der Bereitschaft zur Umsetzung von Gender Planning zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen wird folgende Annahme getroffen:

- IX Ist die Bereitschaft zur Umsetzung von Gender Planning bei allen Akteuren gegeben, so steigt die Zahl der Umsetzungen in Form von differenzierter Datenerhebung und Beteiligung.

### *Vergleichbarkeit von Datenreihen*

International stimmen Autorinnen und Autoren (DFT 2005, GREED 2002, HAMILTON 2002, NDP 2001) überein, dass durch Gender Planning Lücken bei den bestehenden Daten über das Verkehrsverhalten von Frauen geschlossen werden. Dadurch werden Datenreihen geschaffen, die Vergleiche und Querbezüge im Sinne des Gender Mainstreaming ermöglichen und die Grundlage für die Bewertung von Benachteiligungen bilden. Daher lautet die Annahme über den Zusammenhang zwischen der Vergleichbarkeit von Datenreihen und der Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen:

- X Wird Gender Planning umgesetzt, so steigt die Zahl der Datenreihen über mobilitätseingeschränkte Personengruppen.

### **2.3.4.4 Prozessbezogene Rahmenbedingungen und Beteiligung**

#### *Frühzeitige Einbindung und Kenntnis des Planungsablaufs*

Zahlreiche Autorinnen und Autoren der Gender-Forschung, Stadt- und Verkehrsforschung und Sozialforschung sind sich darüber einig (GUVU 2004, RNE 2003, DIENEL 2000, GERLACH 2000, BRENNER, HERRMANN u. NEHRING 1999), dass eine erfolgreiche Einbindung in den Planungsprozess frühzeitig erfolgen muss. Gleichzeitig belegen Untersuchungen, dass mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen – wenn überhaupt (vgl. BMVBW 2003 b) – überwiegend erst in der abschließenden Anhörungsphase einbezogen werden, in der die Datenerfassung und Modellbildung bereits abgeschlossen sind (vgl. GRÜGER/KUNZ 1997, GRÜGER 2000).

Am Beispiel des Planungsablaufes (FGSV 2001, vgl. Kap. 2.3.2) lässt sich die Bedeutung des Zusammenspiels von Beteiligung und Datenerhebung gut veranschaulichen. Wenn nicht bereits in der Phase der »Vororientierung« ein Augenmerk auf (gender-)differenzierte Daten (z. B. Alter, Geschlecht) gelegt wird, so werden im nächsten Schritt, der »Problemanalyse«, aller Voraussicht nach keine differenzierten Daten erhoben. Voraussetzung dafür ist aber, dass Vertreterinnen und Vertreter mobilitätsbehinderter Gruppen von Anfang an einbezogen werden. Ist dies nicht der Fall bzw. legen die beteiligten Vertreterinnen und Vertreter keinen Wert auf differenzierte Datenerhebung, so folgt für die weiteren Schritte, dass für die »Maßnahmenuntersuchung« keine Daten vorliegen, aus denen möglicherweise Benachteiligungen bestimmter Gruppen ablesbar wären. Auch die Schritte »Abwägung und Entscheidung« sowie »Umsetzung und Wirkungskontrolle« entbehren dann aus Gender-Perspektive einer geeigneten Datengrundlage.

Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass die Kenntnis des Planungsablaufs für eine frühzeitige Einbindung förderlich ist. Daher werden folgende Annahmen über den Zusammenhang von frühzeitiger Einbindung und Kenntnis des Planungsablaufs und der Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen getroffen:

- XI a) Je besser die Kenntnisse über den Ablauf des Planungsprozesses sind, desto wahrscheinlicher ist die frühzeitige Einbindung und erfolgreiche Einflussnahme auf Datengrundlagen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots.
- XI b) Je früher die Einbindung in den Planungsprozess erfolgt, desto besser sind die Aussichten, den Planungsprozess aktiv zu gestalten und differenzierte Daten zu erhalten.

### *Beteiligte Personengruppen*

Die feministische und die genderbezogene Verkehrsforschung (FGSV 2004, 1997) stimmen seit Langem darin überein, dass die Einbindung von Frauen in den Planungsprozess für den ÖPNV zwingend erforderlich ist. Die wenigen realisierten Praxisbeispiele (FGSV 2004, FUHRMANN 2002, STETE 1997) lassen jedoch auf eine geringe Einbindung von Frauen und Frauenvertreterinnen in die Planungsprozesse für den Nahverkehr schließen. Ähnliches wird auch bei der Beteiligung anderer mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personengruppen erwartet. Belegt wird dies durch das Forschungsprojekt HANNAH (BMVBW 2003 b). Die Annahme für den Zusammenhang von den beteiligten Personengruppen und den Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen ist:

XII Je mehr mobilitätseingeschränkte Personengruppen beteiligt werden, desto intensiver ist die Abstimmung mit den Anforderungen dieser Gruppen.

### *Intensität der Beteiligung und Entscheidungskompetenz*

Verkehrsforschung und sozialwissenschaftliche Forschung (DIENEL 2000, REINERT 2000, BECKMANN/KECK 1999, SELNOW 1998) stimmen darin überein, dass Beteiligungsverfahren nur Sinn machen und von den Beteiligten nachträglich positiv bewertet werden, wenn sie bestimmte qualitative Anforderungen erfüllen. So wird es bezogen auf den ÖPNV nicht als Beteiligung verstanden, wenn nur der fertige Fahrplan und Nahverkehrsplan präsentiert werden, sondern Bürgerinnen und Bürgern sollten die Möglichkeit zur Teilnahme an der Diskussion und zumindest Mitwirkung an der Entwicklung des Leitbildes und am Zielfindungsprozess erhalten. Es wird vermutet, dass dadurch die Akzeptanz bei den Nutzerinnen und Nutzern wächst und das Ausmaß und die Kosten nachträglicher Änderungen geringer werden (VALLÉE 2005). Somit wird für den Zusammenhang von der Intensität der Beteiligung und den Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen folgende Annahme getroffen:

XIII Je intensiver die Beteiligung ausgeprägt ist, desto höher ist die Akzeptanz bei den Nutzerinnen und Nutzern und desto geringer ist der Aufwand nachträglicher Änderungen.

### **2.3.4.5 Gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren**

#### *Gruppenbezogene Faktoren*

Der Vergleich mobilitätseingeschränkter Personengruppen mit der Gruppe der Behinderten scheint zu belegen, dass unter den gruppenbezogenen Faktoren der Einflussfaktor *Recht* einen entscheidenden Einfluss hat. Veröffentlichungen zu Vereinen und Netzwerken (BOCK 2005) belegen einen Zusammenhang zwischen der *Struktur und Organisation* einer Personengruppe und dem Auftreten nach außen. Die Literatur zu den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen (Kap. 2.1) zeigt, dass Anforderungen an den ÖPNV nicht von allen mobilitätseingeschränkten Personengruppen formuliert werden. Dies liegt möglicherweise daran, dass diese „Gruppen“ über keine Organisation bzw. geschäftsmäßige Struktur verfügen. Darauf deuten die zahlreichen Veröffentlichungen zu Frauen und Behinderten hin, die in Netzwerken und Vereinen aktiv sind.

In der wissenschaftlichen Literatur gehen die Ansichten darüber, ob eine hauptamtliche oder eine ehrenamtliche *Vertretung nach außen* zielführender ist, auseinander, dies gilt auch für Fahrgastbeiräte und Beteiligungsverfahren bei der Erstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen. Letztlich ist eine Vertretung nach außen vor allem von den finanziellen Möglichkeiten der Gruppe und dem Zeitbudget der engagierten Mitglieder abhängig. Vor dem Hintergrund ihrer Erfahrungen mit Gender-Planning-Prozessen vertreten vor allem die Verkehrsplanerinnen die Ansicht, dass eine alleinige ehrenamtliche Vertretung nach außen gegenüber einer hauptamtlichen Vertretung benachteiligt ist (FUHRMANN 2002, 1997, STETE 1997). Eine hauptamtliche Vertretung könnte durch die Gruppe selbst, aber auch durch Frauen- oder Gleichstellungsbeauftragte erfolgen. In diesem Zusammenhang wird die Belastbarkeit und durchgängige/regelmäßige Teilnahme ehrenamtlicher Vertreterinnen und Vertreter der vorgenannten Personengruppen oder Gleichstellungs-/Frauenbeauftragte infrage gestellt. Ein weiterer Punkt aus Gender-Perspektive ist, dass ehrenamtliche Tätigkeiten in Konkurrenz zu freiberuflicher bezahlter Tätigkeit stehen können.

Die Analyse der Anforderungen mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personengruppen (vgl. Kap. 2.1) deutet darauf hin, dass die betrachteten Gruppen ganz unterschiedlich organisiert und strukturiert sind, mitunter überhaupt keine Organisation aufweisen und sich auf den ersten Blick räumlich schwer zuordnen

lassen. Eine erfolgreiche Vertretung der Gruppen auf regionaler Ebene scheint nicht unbedingt von der Anzahl der Mitglieder, wohl aber von deren *Verteilung im Raum* abhängig zu sein.

Das *Finanzbudget* einer Gruppe, sofern sie als solche organisiert ist, entscheidet in hohem Maße über die Möglichkeiten der Gruppe, z. B. eine Geschäftsstelle zu betreiben und Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter zur Unterstützung und Koordinierung der ehrenamtlichen Aktivitäten und zur Öffentlichkeitsarbeit zu beschäftigen. Die Geschäftsstelle kann auch durch Sponsoring und Förderanträge dazu beitragen das finanzielle Budget zu mehren. Zusammenfassend werden folgende Annahmen über den Zusammenhang zwischen den gruppen- und organisationsbezogenen Faktoren und den Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen getroffen:

- XIV Gibt es eine rechtliche Basis für Gender Planning, insbesondere für differenzierte Datenerhebung und Beteiligung der einzelnen Gruppe, so steigt die Chance auf Verbesserung des ÖPNV-Angebots.
- XV a) Je besser organisiert die Gruppen sind, desto häufiger werden sie in Beteiligungsverfahren der Planung einbezogen und bei der grundlegenden Datenerhebung berücksichtigt.
- XV b) Je häufiger die Gruppen einbezogen und bei der Datenerhebung berücksichtigt werden, desto mehr werden ihre Anforderungen bzw. Bedürfnisse berücksichtigt.
- XVI a) Je besser finanziell ausgestattet, organisiert und strukturiert die Gruppen sind, desto häufiger ist eine Vertretung durch eine hauptamtliche Geschäftsführung.
- XVI b) Ist eine hauptamtliche Vertretung der Gruppe vorhanden, steigt die Möglichkeit der regelmäßigen Teilnahme an Veranstaltungen.
- XVII a) Je größer die Zahl der Mitglieder einer mobilitätseingeschränkten Personengruppe ist, desto höher ist ihre Relevanz für die ÖPNV-Planung
- XVII b) Je hierarchischer die Gruppen strukturiert sind, desto gleichmäßiger ist ihre Vertretung im Nahverkehrsraum.
- XVII c) Gibt es eine gleichmäßige Verteilung über den Nahverkehrsraum, so steigt die Chance auf regional repräsentative Berücksichtigung der Anforderungen der Gruppe.
- XVIII a) Je größer das Finanzbudget ist, desto eher gibt es eine Geschäftsstelle.
- XVIII b) Gibt es eine Geschäftsstelle so steigt die Wahrscheinlichkeit einer hauptamtlichen Vertretung.
- XVIII c) Wenn es eine(n) Geschäftsführer(in) gibt, so steigt die Außenwahrnehmung.

### *Personenbezogene Faktoren*

Die Komplexität des Themas ÖPNV erfordert von den Gruppenvertreterinnen und -vertretern ein gewisses Planungsverständnis und eine regelmäßige Teilnahme an entsprechenden Veranstaltungen/Diskussionsrunden, die überwiegend tagsüber stattfinden. Insofern ist der Faktor *Fachkompetenz* von Bedeutung. Darauf weisen einige Untersuchungen hin (GERLACH 2000, THESIS 1998). Die meisten Untersuchungen kommen zu dem Schluss, dass eine kompetente durchgängige Vertretung durch ehrenamtliche Vertreterinnen und Vertreter nur zu leisten ist, wenn die Planung ausreichenden fachlichen Input liefert und auf persönliche Zwänge Rücksicht nimmt. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass Frauen- oder Gleichstellungsbeauftragte diese Rolle aufgrund der Vielzahl der zu bearbeitenden Themen, begrenzter Personalkapazität und räumlicher Zuständigkeit selten übernehmen können. Im Bereich der Anforderungen (Kap. 2.1) und der Defizite (Kap. 2.2) wurde dargelegt, dass zahlreiche Autoren den mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Personengruppen eine hohe Kompetenz in eigener Sache zusprechen (DIENEL 2000, SELLNOW 1998). Es wird davon ausgegangen, dass eigene Mobilitätsbeeinträchtigungen und -behinderungen die *persönliche Motivation und die Wahrnehmung von Problemen* in bestimmten Bereichen der Mobilität stark beeinflussen. Auf diese Erfahrungen kann die Planung nicht verzichten. Für die Einbindung bestimmter Personengruppen in Planungsprozesse scheint der *Bekanntheitsfaktor* von besonderer Bedeutung, der auch in anderen Politikbereichen nicht zu unterschätzen ist. Darauf weisen einige Untersuchungen regionaler Netzwerke und Untersuchungen zu Beteiligungsverfahren hin. Ebenso haben wahrscheinlich das *persönliche Zeitbudget* und Zwänge durch berufliche oder familiäre Verpflichtungen erheblichen Einfluss auf die Möglichkeiten, an Beteiligungsverfahren mitzuwirken.

Zusammenfassend werden folgende Annahmen über den Zusammenhang zwischen den personenbezogenen Faktoren und den Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen getroffen:

- XIX Je komplexer die Themenstellung (z. B. Nahverkehrsplan) ist, desto wichtiger wird die Fachkompetenz.
- XX Gibt es persönliche Motivation, so steigen die Wahrnehmung von Problemen und das Engagement.
- XXI Sind die Vertreter der Gruppe in Planungskreisen bekannt, so steigt deren Chance auf Einbindung in Planungsprozesse zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots.
- XXII Nehmen Verfahren Rücksicht auf das persönliche Zeitbudget, so steigt die Teilnahme.

### 2.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen für die empirische Untersuchung

Aus den Erklärungsansätzen der Forschung, den Anforderungen (Kap. 2.1), den zusammengetragenen Defiziten (2.2) und den Überlegungen des Gender Planning (Kap. 2.3) wurde ein Analyseansatz entwickelt, der sich der Methodik des Gender Planning bedient. Der Analyseansatz bildet die Grundlage für die Untersuchungen am Fallbeispiel in Kapitel 5. Dabei werden am Beispiel des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Stuttgart (vgl. Kap. 4) die Möglichkeiten zur »Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen mithilfe von Gender Planning« untersucht. Dies geschieht anhand der folgenden Forschungsfragen:

#### Forschungsfrage 1:

*Welche Anforderungen stellen mobilitätseingeschränkte Personengruppen an das ÖPNV-Angebot und welche Faktoren beeinflussen diese Anforderungen und deren Berücksichtigung? Werden sie analysiert? (1)*

Erkenntnisse aus der Verkehrswissenschaft und der Gender-Forschung (vgl. Kap. 2.1) lassen vermuten, dass für eine besondere Ausprägung der lokalen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot vor allem das Alter, das Geschlecht, der Lebensstil bzw. das Rollenverhalten, die Erwerbstätigkeit, die Einkommensverhältnisse, die Anzahl der Kinder bzw. Enkel (STETE 1996), etwaige Mobilitätseinschränkungen sowie äußere Zwänge (GEBHARDT/WARNEKEN 2003, HÄGERSTRAND 1970) ausschlaggebend zu sein scheinen. Aufgrund der vermuteten Diskrepanz zwischen realisiertem Verkehrsverhalten und tatsächlichen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot gehen die meisten Autoren davon aus, dass diesen Faktoren mehr Bedeutung in den örtlichen Untersuchungen beigemessen werden muss. Als Fazit dieser Darlegungen ist festzuhalten: Zwänge und Handlungsschranken beeinflussen Verkehrsverhalten und sind nicht gleichzusetzen mit den Anforderungen bestimmter Gruppen an Mobilität.

Dahinter steht die Annahme, dass entgegen wissenschaftlichen Erkenntnissen (FGSV 2004) die Verkehrsunternehmen auf der lokalen Ebene sich in ihrer Datenerhebung weiterhin überwiegend darauf konzentrieren, das tatsächliche Verkehrsverhalten der Menschen zu erfassen (vgl. STEINMEYER 1998, KUTTER 1983, 1970, vgl. Tab. 8) und nicht die veränderte Alters- und Erwerbsstruktur der Bevölkerung (BECKMANN et al. in: ECHTERHOFF 2005) und die inzwischen vielfältig entwickelten Haushaltstypen berücksichtigen.

#### Forschungsfrage 2 und 3:

*Welche Faktoren beeinflussen das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen?(2)*

*Welche Faktoren beeinflussen die repräsentative Erfassung dieser Gruppen durch Datenerhebung und ihre Beteiligung an der Nahverkehrsplanung?(3)*

Neben den allgemeinen wirtschaftlichen und strukturellen Rahmenbedingungen (Kap. 2.2.2) wird vermutet, dass eine Reihe weiterer Faktoren einen besonderen Einfluss auf das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen haben, die in Tab. 8 dargestellt werden (Forschungsfrage 2). Darüber hinaus scheinen diese Faktoren auch Einfluss auf die Datenerhebung und Beteiligung zu haben (Forschungsfrage 3). Diese Faktoren bilden das Grundgerüst der Analyse, deshalb wird in Tab. 8 jedem der Faktoren der erwartete Einfluss auf das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen unter Einbeziehung des Gender Planning zugeordnet, der sich aus der Literaturanalyse ergibt. Dieser wird in der Zusammenfassung (Kap. 6) mit dem Analyseergebnis im Fallbeispiel verglichen.

Als besondere Defizite des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen wurden seitens der Gender-Forschung und der Verkehrsforschung die Datenerhebung und Beteiligung bzw. Ermittlung von Bedürfnissen identifiziert. In der Behebung der Defizite werden Potenziale zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und damit der Nachfrage vermutet (vgl. Nichtnutzer). Dies trifft nachweislich bundesweit auf das Prozedere der Erstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen zu (BMVBW 2003 b). Unterstrichen wird dies durch das Zitat der International Association of Public Transport/UITP: »Der öffentliche Verkehrssektor muss sich als kundenorientierter und flexibler Dienstleister, der allgemeine Politikziele unterstützt, dabei aber auch die Bedürfnisse der einzelnen Bürger befriedigt, neu erfinden«(UITP 2005:53).

Tab. 8: Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung des Gender Planning – Annahmen zum Einfluss

<b>Einflussfaktor</b>	<b>erwarteter Einfluss</b>	<b>Anmerkung</b>
<b>Rechtliche Rahmenbedingungen (Kap. 3.1.2 und 5.3.2)</b>		
Verbindliche Vorgaben hinsichtlich differenzierter Datenerhebung mobilitätseingeschränkter Personengruppen (I)	+ + +	
Verbindliche Vorgaben hinsichtlich der Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen (Phase, welche Gruppen ...) (II)	+ + +	
Staatliche Förderung, die gebunden ist an best. Voraussetzungen (z. B. Ausbildungsverkehr, unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter) (III)	+ + +	
<b>Rahmenbedingungen durch (bestehende) Standards (2.3.3 und 5.3)</b>		
<b>Standards für differenzierte Erhebungen (IV)</b>		
für Gender Planning (Analyseinstrumente) FGSV 2004	+ / –	Bisher keine Auswirkung
seitens der Wissenschaft/Praxis (z. B. VDV, BMVBW)	+ + +	Allgemein hoch, bzgl. Gender-Daten veraltet
<b>Normierung – differenzierte Erhebungen als Norm (V)</b>		
<b>Standards für die Beteiligung mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personengruppen auf regionaler Ebene (VI)</b>		
Zahlreiche Autoren	–	
Verständnis von Beteiligung der Planenden	+ + +	
Verständnis von Beteiligung der Unternehmen	+ + +	
<b>Instrumentelle Rahmenbedingungen des Gender Planning als Analyseinstrument (Kap. 2.3.3 und 5.3)</b>		
Einbindung in Forschungsprogramme (VII)	+ + +	
<b>Gender-Kompetenz und Erwartungen der Akteure (VIII)</b>		
der Aufgabenträger	+ + +	
der Planenden	+ + +	
der Unternehmen	+ + +	
der Politikerinnen und Politiker	+ + +	Parteiabhängig?
Bereitschaft zur Umsetzung (vgl. SPITZNER 2005) (IX)	+ + +	Tatsächliche Umsetzung?
Vergleichbarkeit von Datenreihen (X)		
<b>Prozessbezogene Rahmenbedingungen (Kap. 2.3.4 und 5.3)</b>		
Frühzeitige Einbindung und Kenntnis des Planungsablaufs (XI)	+ + +	
Beteiligte Personengruppen (XII)	+ + +	
Intensität der Beteiligung/Entscheidungskompetenz (XIII)	+ + +	
<b>Gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren (Kap. 2.3.4 und 5.3) (vgl. BOCK 2002)</b>		
<b>Gruppen- und organisationsbezogene Faktoren</b>		
Rechtliche Vorgaben bezüglich Beteiligung (Beteiligungsgesetz Behinderter) (XIV)	+ + +	
Struktur und Organisation: Aufbau, Hierarchie, hauptberufliches oder ehrenamtliches Engagement (XV)	+ + +	
Vertretung nach außen (XVI)	+ + +	
Mitgliederzahl und Relevanz für die Planung (XVIIa)	+ + +	
Verteilung der Mitglieder im regionalen Nahverkehrsraum/Netzwerk (XVIIb, c)	+ + +	
Finanzielle Situation der Gruppe (XVIII)	+ + +	
<b>Personenbezogene Faktoren</b>		
Fachliche Kompetenz (XIX)	+ + +	
Persönliche Motivation und Wahrnehmung von Problemen/Kompetenz in eigener Sache (XX)	+ + +	
Bekanntheitsfaktor (XXI)	+ + +	
Zeitbudget (XXII)	+ + +	

Eigene Darstellung

Es scheinen vor Ort Daten zu fehlen, die es erlauben, Zusammenhänge herzustellen, z. B. zwischen dem Verhältnis der Gesamtzahl an Senioren und der Zahl der Dauerkarten von Senioren, dem Alter und einer Behinderung (HACHENBERGER 2003). Weder das Alter noch das Geschlecht noch eine Mobilitätsbehinderung sind in den





---

### 3 Empirische Analyse

Die Grundlage für die Gestaltung der empirischen Untersuchung sind die Forschungsfragen der Arbeit. Ziel der Arbeit ist es, die Einflussfaktoren auf das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen (insbes. Datenerhebung und Beteiligung) am Beispiel des Gender Planning zu untersuchen. Hierzu erscheint eine qualitative Vorgehensweise unter Verwendung eines Fallbeispiels zielführender als die vorhandenen Panel-, Querschnitt- und Längsschnittanalysen.

In der Fallstudie lassen sich, verglichen mit den üblichen Querschnittserhebungen zum Verkehrsverhalten (infas/DIW 2002, 2004), sehr viel detaillierter die besonderen Anforderungen der verschiedenen mobilitätseingeschränkten Personengruppen untersuchen. Gleichzeitig lassen sich durch Befragungen verschiedenster tangierter Akteure im Planungsprozess und Experteninterviews Zusammenhänge ermitteln und bezogen auf die Erhebung und Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen Probleme und Hemmnisse identifizieren.

Die Ergebnisse der Fallstudie können anhand weiterer Studien zur Nahverkehrsplanung, die sich zum Teil mit ähnlichen Gesichtspunkten auseinandersetzen, überprüft werden (BMVBW 2003 b: »Handlungsleitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger/HANNAH«; KASPER u. SCHEINER 2003: »Nahverkehrsplanung für ältere Menschen. Handlungsansätze – Akzeptanz – Hemmnisse«).

Die aktuellen bundesweiten Untersuchungen zum allgemeinen Verkehrsverhalten unter dem Namen Mobilität in Deutschland stellen ebenfalls besondere Fragen zur ÖPNV-Nutzung, zu soziodemografischen Faktoren und zu eventuellen Mobilitätseinschränkungen (Institut für angewandte Sozialwissenschaft/infas u. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung/DIW 2004, 2002). Sie sind insgesamt gegenüber den früheren bundesweiten Untersuchungen unter dem Namen »kontinuierliche Verkehrsbefragung« KONTIV (EMNID 1991, Socialdata 1984 und SOZIALFORSCHUNG BRÖG 1977) hinsichtlich der Erhebung des Verkehrsverhaltens mobilitätseingeschränkter Personengruppen deutlich verbessert worden, lassen jedoch aus Gender-Perspektive einige besondere Fragen und Querbezüge vermissen (SPITZNER 2005). Dies betrifft insbesondere das Verkehrsverhalten von Frauen, das häufig aufgrund vorherrschender Rollenteilung und damit verbundener Übernahme von versorgenden Tätigkeiten gekennzeichnet ist. Weiterhin fehlt bei einigen Themenbereichen die Differenzierung nach Alter und Geschlecht.

Als besonderes Problem der Verkehrsplanung erscheint der in der Praxis verbreitete Umkehrschluss vom Verkehrsverhalten mobilitätseingeschränkter Personengruppen auf deren Anforderungen. Dieser Ansatz ist von einigen Wissenschaftlern widerlegt worden (STEINMEYER 1998, KUTTER 1983, 1972). Außerdem scheinen verschiedene Veröffentlichungen Anforderungen bestimmter Gruppen an den ÖPNV zu formulieren, ohne die entsprechenden Gruppen vorher eingehend nach ihren Anforderungen befragt zu haben. Ein weiteres Problem bei der Betrachtung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen mithilfe von Gender Planning ist das Fehlen von Zeitreihen mit differenzierten Daten im bundesweiten Vergleich (SPITZNER 2005). Dieses Problem bestätigen auch Wissenschaftlerinnen in Großbritannien (HAMILTON 2000) und Irland (National Department of Gender Equality/NDP 2001).

Die Fallstudie ist folgendermaßen aufgebaut: Sie besteht aus acht einzelnen Untersuchungsschritten (vgl. Abb. 26). Dabei setzen sich die Untersuchungsschritte 1 – 5 mit den Forschungsfragen 1 – 3 (vgl. Abschnitt 1.1) auseinander und dienen a) der Erfassung der Faktoren, die die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot beeinflussen, b) der Erfassung der Faktoren, die die repräsentative Erfassung dieser Gruppen und ihre Partizipation an der Planung bestimmen (3.1.2, 3.1.3), c) der Erfassung von Defiziten im ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Gruppen, d) der Überprüfung der vorhandenen Beteiligungsverfahren auf Eignung für Gender Planning im ÖPNV (3.1.4) und e) zur Analyse der Grundvoraussetzungen der Gruppen für Beteiligung (3.1.4).

Die Untersuchungsschritte 5 – 9 befassen sich im Sinne einer Rückkopplung nochmals mit den vorgenannten Forschungsfragen 1 – 3 und sollen zur Untermauerung der Erkenntnisse aus dem theoretischen Teil und der theoretischen Analyse dienen (3.2). Da gerade die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV betreffend wenig Standards für alle Gruppen in der Literatur vorliegen,

wurden eigens zwei diskursive Verfahren, ein Runder Tisch zum Thema Barrierefreiheit und ein Workshop mit dem Titel »ÖPNV für alle« konzipiert, durchgeführt und ausgewertet (3.2.3). Unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Workshops wurde zusätzlich eine schriftliche Befragung durchgeführt (3.2.1). Weitere schriftliche Befragungen gab es bei Vertreterinnen mobilitätseingeschränkter Personengruppen. Zur Ergänzung wurden leitfadengestützte Experteninterviews mit den Akteuren der Nahverkehrsplanung und engagierten Vertreterinnen und Vertretern mobilitätseingeschränkter Personengruppen durchgeführt (3.2.1).

Darüber hinaus beschäftigen sich die Schritte 5 – 9 mit den Forschungsfragen 4 und 5 und sollen herausarbeiten, a) welche Chancen Gender Planning bei der Berücksichtigung der Anforderungen regionaler mobilitätseingeschränkter Personengruppen bietet und b) ob es räumliche Disparitäten im ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen (hinsichtlich Datenerhebung und Beteiligung) gibt und ob es Regelmäßigkeiten zur räumlichen Verteilung der Gruppen gibt? Hier war aufgrund der Literaturanalyse bei der Erstellung von Zeitreihen mit einem Datenproblem zu rechnen. Deshalb wurde über den Zeitraum von 1997 – 2006 am Beispiel des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V. dokumentiert, welche Aktivitäten seitens unterschiedlicher Akteure hinsichtlich einer besseren Berücksichtigung der Anforderungen von Frauen an den ÖPNV unter dem Aspekt des Gender Planning (differenziertere Datenerhebung und Beteiligung) erfolgten und was das Ergebnis der zahlreichen Bemühungen ist. Das Netzwerk des FrauenRatschlags wurde einmal im Jahr 2000 und einmal im Jahr 2005 schriftlich befragt (3.2.2). Zum Abschluss wurde ein Interview mit einer Vertreterin geführt, die als Planerin den gesamten Prozess verfolgt hat.

#### **Analyse der Rahmenbedingungen zur Ermittlung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot**

1. Schritt: Operationalisierung der Anforderungen an das ÖPNV-Angebot
2. Schritt: Analyse von Gesetzen und Instrumentarien hinsichtlich Aussagen zu Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen und Gender Planning
3. Schritt: Analyse und Vergleich von Datenquellen zum Verkehrsverhalten (u.a. MiD, MOP)
4. Schritt: Analyse von Teilnahmeverfahren auf Eignung
5. Analyse der Grundvoraussetzungen der Gruppen für Beteiligung

#### **Analyse der Einflussfaktoren auf differenzierte Datenerhebung und Beteiligung**

5. Schritt: Runder Tisch Barrierefreie Mobilität
6. Schritt: Workshop ÖPNV für alle (3 Arbeitsgruppen) + Befragung von Entscheidungsträgern, Planenden, Politikern und mobilitätseingeschränkten Personen
7. Schritt: schriftliche Befragung eines Netzwerkes
8. Schritt: Experteninterviews mit Entscheidungsträgern und Planenden
9. Schritt: Experteninterviews + schriftliche Befragung von Vertreterinnen und Vertretern mobilitätseingeschränkter Personengruppen

Abb. 26: Methodische Vorgehensweise,  
eigene Darstellung

### 3.1 Erfassung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot unter den Aspekten von Gender Planning und regionalräumlicher Verteilung

#### 3.1.1 Operationalisierung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot

Anforderungen an das ÖPNV-Angebot betreffen im Allgemeinen die Themenbereiche Fahrtangebot, Infrastruktur und Tarif (vgl. Kap. 2). Unter dem Aspekt der Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen mit Hilfe von Gender Planning kommen zusätzlich die Kriterien differenzierte Datenerhebung und Beteiligung im Planungsprozess hinzu. STEINMEYER (1998) belegt, dass die besonderen Anforderungen dieser Personengruppen an das ÖPNV-Angebot nicht allein durch quantitative Untersuchungsformen zu ermitteln sind. Zu unterschiedlich können die Anforderungen aufgrund unterschiedlichster Mobilitätsbehinderungen sein (BECKER/HOLLBORN/SCHRAMM 2004, NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBEHINDERTENRAT 2003).

Die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot werden zwar in den einschlägigen Gesetzestexten klar hervorgehoben und ihre Bedeutung betont (3.1.2), Gleiches trifft für Gender Planning zu. Es liegen jedoch keine Handlungsempfehlungen auf politischer Ebene vor, wie diese Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot unter dem Aspekt des Gender Planning vor Ort bei der Erstellung eines regional gültigen Nahverkehrsplanes ermittelt werden sollen/können. In Abb. 27 wird dargestellt, welche Anforderungen erhoben werden. Einige Autoren kommen zu dem Schluss, dass dies wohl auch nicht beabsichtigt sei (z.B. SPITZNER 2005). Das würde jedoch bedeuten, dass es keine Gleichstellung im ÖPNV Bereich gibt und gleichzeitig das Wissen über die wichtigsten Nutzergruppen des ÖPNV unvollständig bleibt (infas/DIW 2004, 2002, MINISTERIUM FÜR GLEICHSTELLUNG VON FRAU UND MANN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 1991). Um die Berücksichtigung von Gender-Aspekten in gültigen Nahverkehrsplänen zu überprüfen, wurden exemplarisch elf Nahverkehrspläne, die im Internet verfügbar sind, herangezogen.

Für regionale Betrachtungen der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot stellen quantitative Erhebungen, die in großen Zeitintervallen erfolgen, und auch bundesweite Sekundärstatistiken keine ausreichende Informationsbasis dar.

Anforderungen an das ÖPNV-Angebot unter dem Aspekt des Gender Planning							
		Anforderung an ...					
		Fahrtangebot	Infrastruktur	Tarif	Daten	Beteiligung	
Aussagefähigkeit der Erhebungsform	<b>quantitative Erhebung</b>	Querschnittszählungen der Unternehmen	∅ -	∅ -	∅ -	∅ -	∅ -
		Stromerhebungen	∅ -	∅ -	∅ -	∅ +	∅ -
		Fahrkartenstatistik	∅ -	∅ -	∅ -	∅ + (bei Abo)	∅ -
		Sonstige, z. B. Mikrozensus, Stat. Landesämter	∅ -	∅ -	∅ -	⊗ +	∅ -
	<b>qualitative Erhebung</b>	MiD	⊗ <sup>1</sup>	⊗ <sup>1</sup>	⊗ <sup>1</sup> +	⊗	∅ -
		MOP	⊗ <sup>1</sup>	⊗ <sup>1</sup>	+ <sup>1</sup>	⊗	∅ -
		Befragungen, haushalts- oder gruppenspezifisch	+	+	+ <sup>1</sup>	⊗	∅ -
		Diskursive Verfahren	+ <sup>2</sup>	+ <sup>2</sup>	+ <sup>2</sup>	+ <sup>2</sup>	+ <sup>2</sup>
Legende:		⊗ wird erfragt	∅ wird nicht erfragt				
		+ praktikabel	- nicht praktikabel				
		1 Nur vorhandenes Angebot, keine Erhebung latenter Anforderungen					
		2 Erhebung latenter Anforderungen, abhängig vom Design					

Abb. 27: Differenzierung der Anforderungen an das ÖPNV-Angebot, Quelle: eigene Darstellung unter Berücksichtigung von Deutscher Verkehrsverlag 2005, IFV 2005, infas/DIW 2004, 2002, VDV 1992, FGSV 1991, eigene Darstellung

Quantitative Erhebungen können keine Anforderungen im eigentlichen Sinne erheben, sie erheben nur das Verhalten bezogen auf das vorhandene Angebot. Bei den meisten Erhebungsformen wäre es möglich zusätzliche soziodemografische Daten, z. B. Alter(sklassen) und Geschlecht, zu erheben. Weniger praktikabel ist dies bei Querschnittszählungen im Ein- und Ausstiegsbereich.

Für die Ermittlung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot stehen drei verschiedene qualitative Erhebungsformen zur Verfügung, zu deren Erhebungsdesign im Normalfall differenzierte soziodemografische Daten :

- Haushaltsbefragungen: Bei dieser Erhebungsform werden zufällig aus der Einwohnermeldestatistik ausgewählte Haushalte entweder telefonisch, schriftlich oder in einer Kombination von beidem befragt. Viele Haushaltsbefragungen konzentrieren sich, das Verkehrsverhalten betreffend, auf einen Stichtag. Davon unabhängig wird ein Haushaltsbogen erstellt, der das allgemeine Verhalten erfassen soll, von dem das Verhalten am Stichtag abweichen kann.
- Befragungen einzelner Gruppen: Diese Erhebungsform richtet sich entweder ebenfalls an zufällig aus der Einwohnermeldestatistik ausgewählte Personen, die zu der entsprechenden Gruppe zählen, oder sie richtet sich an den vorhandenen Kundenstamm. Hintergrund dieser Erhebungsform können Tarifüberlegungen sein.
- Diskursive Verfahren: Sie setzen einen Konflikt oder Entscheidungen von hoher Relevanz (z. B. im Umwelt- und Verkehrsbereich) voraus und unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Merkmale, der beteiligten Akteure, der Einsatzmöglichkeiten und des Ablaufs (BECKMANN/KECK 1999).

Bei Haushaltsbefragungen sind Fragen zu den Anforderungen an das ÖPNV-Angebot/zum latenten Verhalten durchaus praktikabel und sinnvoll. Praktiziert wird dies kaum. Haushaltsbefragungen richten sich sowohl an Kunden und Nichtkunden des ÖPNV und könnten deshalb auch die Anforderungen der Gruppe der Nichtnutzer erfassen.

Vor dem Hintergrund von Tarifänderungen sind Befragungen einzelner Gruppen zu ihren Anforderungen an das ÖPNV-Angebot / zum latenten Verhalten üblich. Dabei ist es zusätzlich von Bedeutung, ob sich die Befragungen nur an vorhandene Kunden oder an alle potenziellen Kunden des Untersuchungsraumes richten. Die alleinige Konzentration auf die vorhandenen Kundinnen und Kunden bedeutet, dass keine Informationen über die Nichtnutzer des ÖPNV und ihre Anforderungen ermittelt werden. Dadurch wird ein mögliches Potenzial von vorneherein ausgeblendet.

Diskursive Verfahren (vgl. BECKMANN/KECK 1999) werden nur vereinzelt in der Nahverkehrsplanung angewendet (FUHRMANN 1997) und beruhen überwiegend auf der besonderen Initiative einzelner Personen, die Anforderungen einzelner Gruppen im Blick haben (STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO 1999 a, b, 1998).

Für räumliche Vergleiche der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen ist es erforderlich, den gesamten Planungsraum abzudecken. Besonderes Augenmerk ist auf das wichtigste Instrumentarium zur Nahverkehrsplanung auf regionaler Ebene, den Nahverkehrsplan, zu richten. Unter den mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Personengruppen sind die Behinderten die einzige Personengruppe, deren Beteiligung gesetzlich vorgeschrieben ist. Der Verfahrensprozess schreibt ein Beteiligungsverfahren vor, für das im Detail, abgesehen von zwingend zu beteiligenden Institutionen und Gruppen, keine weiteren Vorschriften bestehen. So ist die Spannweite der praktizierten Formen der Beteiligung groß und reicht von:

- Beteiligung am gesamten Planungsprozess mit Einflussnahme auf die Bestandsdatenerhebung und die Entwicklung von Zielvorstellungen (vgl. FGSV 2001),
- partieller Beteiligung zu ausgewählten Themen bis hin zu
- Stellungnahmen zum fertigen Planentwurf.

Nach BECKMANN/KECK (1999:3) entspricht die letztgenannte Form der Einbeziehung nicht den Regeln eines »konsens- und verständigungsorientierten Beteiligungsverfahrens«. In der vorliegenden Arbeit wird diese Form als »Beteiligung im Nachhinein« (WEISKE 1998:70) bezeichnet, weil von dieser Beteiligung kein nennenswerter Gestaltungseinfluss zu erwarten ist.

### 3.1.2 Gesetze und Instrumentarien zur differenzierten Datenerhebung und Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen an der Angebots- und Netzgestaltung

Verpflichtungen zur Umsetzung einer Gleichstellungspolitik im ÖPNV im Sinne des Gender Mainstreaming ergeben sich sowohl aus europäischem Recht als auch aus dem nationalen Verfassungsrecht der Bundesrepublik Deutschland (vgl. Kap. 2). Danach müssen sich Gesetze auf untergeordneter Ebene richten. In diesem Abschnitt sollen alle ÖPNV-relevanten Gesetze dahingehend durchleuchtet werden, welche Formulierungen bezüglich Gender Planning und der Anforderungen bzw. Belange mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen an das ÖPNV-Angebot verwendet werden und ob und welche Formulierungen zu einer differenzierten Datenerhebung und Beteiligung dieser Personengruppen enthalten sind.

In den Planwerken und Gesetzestexten für den ÖPNV wird nicht explizit auf das Thema Gender Mainstreaming bzw. Gender Planning eingegangen. Dies liegt daran, dass Gender Mainstreaming in Verkehrswissenschaft, Verkehrsplanung und Verkehrspolitik bislang kaum thematisiert wird (vgl. MARTENS 2001 und 2002, WOTHA 2000). Deshalb wird ein besonderes Augenmerk darauf gerichtet sein, wie Gleichstellung, zum Beispiel in Form einer differenzierten Datenerhebung und -analyse oder in der Beteiligung im Planungsprozess, berücksichtigt wird und wie auf »mobilitätseingeschränkte Personen« als Verkehrsteilnehmende und Nutzergruppen des ÖPNV eingegangen wird, ob zu diesen spezielle Aussagen getroffen werden und welcher Art, welchen Inhalts und von welcher Verbindlichkeit diese Aussagen sind.

#### 3.1.2.1 Gesetze zur Gleichstellung

##### Gleichstellung der Geschlechter und Behinderter auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaft

Die Idee der Gleichheit aller Menschen reicht zurück bis zu den Philosophen im antiken Griechenland (STRASSMAIR 2001, BLECKMANN 1995:1 ff.). »Gleichheit und Differenz stellten immer schon zentrale, die Gesellschaftsordnung strukturierende Schlüsselfiguren dar« (BÜRGIN 1998:287).

Der am 01.05.1999 in Kraft getretene Amsterdamer Vertrag schrieb erstmals den Ansatz des Gender Mainstreaming rechtsverbindlich fest. In den Artikeln zwei und drei verpflichten sich die Mitgliedstaaten zu einer aktiven Gleichstellungspolitik: »Aufgabe der Gemeinschaft ist es, durch die Errichtung eines Gemeinsamen Marktes und einer Wirtschafts- und Währungsunion sowie durch die Durchführung der in den Artikeln 3 und 4 genannten gemeinsamen Politiken und Maßnahmen in der ganzen Gemeinschaft (...) die Gleichstellung von Frauen und Männern (...) zu fördern.« (Auszug aus Art. 2) und »Bei allen in diesem Artikel genannten Tätigkeiten wirkt die Gemeinschaft darauf hin, Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern« (Auszug aus Art. 2, KOM 1997).

Gleichstellung ist kein ausschließlich feministisches Thema. Dies zeigen die großen Bemühungen um die Gleichstellung Behinderter. Der Vertrag von Amsterdam, der am 02.10.97 unterzeichnet wurde, »hat das Gemeinschaftsrecht teilweise tiefgreifend modifiziert. Seitdem enthält der Vertrag zur Gründung der europäischen Gemeinschaft (EGV) in seiner konsolidierten Fassung eine besondere Vorschrift in Art. 13 EGV, die sich auch dem Schutz von behinderten Menschen widmet.« (...) Art. 13 EGV enthält (...) eine Ermächtigungsgrundlage zum Erlass von Richtlinien und unmittelbar verbindlichen Verordnungen im Europarecht, welche die Diskriminierungen behinderter Menschen abwehren können« (STRASSMAIR 2001:280 f.). Die Europäische Grundrechtscharta vom Dezember 2000 beinhaltet in Kapitel 3 zur Gleichheit zwei gesonderte Bestimmungen zu den Grundrechten behinderter Personen in Europa. Artikel 21 der Charta wendet sich gegen eine Diskriminierung aufgrund bestimmter persönlicher Eigenschaften. Artikel 26 bezeichnet STRASSMAIR (2001:284) als »eine Bestimmung zur Integration« und »soziales Grundrecht«: »Die Union anerkennt und achtet den Anspruch von Menschen mit Behinderungen auf Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Eigenständigkeit und beruflichen Eingliederung und ihrer Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft«. Aus den erwähnten Artikeln der Charta lassen sich bislang noch keine einklagbaren Rechte ableiten, aber eine Tendenz dahin ist gegeben.

Die Europäische Union setzt über den Europäischen Strukturfonds (ESF) Mittel ein, um genderpolitische Ziele in den Mitgliedstaaten durchzusetzen. Für die Gewährung von Fördermitteln ist die Berücksichtigung von Gender Mainstreaming Voraussetzung: Alle Projekte werden daraufhin geprüft, ob sie den Zielen der Gleichstellung und Chancengleichheit dienen (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002). Ob diese Projekte in der Praxis einer genaueren Überprüfung unter Gender-Aspekten standhalten, ist eine offene Frage.

#### **Gleichstellung der Geschlechter und Behinderter auf der Ebene von Bund und Ländern**

In rechtlicher Hinsicht wurde in Westdeutschland 1957 mit dem Gleichberechtigungsgesetz ein großer Schritt getan. Dieses bezog sich zunächst ausschließlich auf eine Gleichberechtigung von Frauen gegenüber Männern und nicht, wie das heutige Gleichstellungsgesetz, auf generelle Gleichstellung (vgl. FRAUEN & GESCHICHTE BADEN-WÜRTTEMBERG 2000 und BMJ 2002 c). In der Änderung von 1994 des Art. 3 Abs. 2 Grundgesetz (GG) wird dann nicht nur festgestellt: »Frauen und Männer sind gleichberechtigt.« (Art.3 Abs. 2 S.1), sondern der Staat wird ausdrücklich in die Pflicht genommen, »die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern« zu fördern und »auf die Beseitigung bestehender Nachteile« hinzuwirken (Art. 3 Abs. 2 S. 2 GG) (vgl. PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002).

Den aktuellen Gesetzestext zur Gleichstellung bietet das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.5.1949 (BGBl. I S. 1), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 26.7.2002 in Artikel 3:

»(1) Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich.

(2) Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin.

(3) Niemand darf wegen seines Geschlechtes, seiner Abstammung, seiner Rasse, seiner Sprache, seiner Heimat und Herkunft, seines Glaubens, seiner religiösen oder politischen Anschauungen benachteiligt oder bevorzugt werden. Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. «

Dieses Gesetz erweitert die Gleichstellung in Absatz 3 erheblich. Das Geschlecht ist nur eines »weiterer tatsächlicher Verschiedenheiten zwischen den Menschen« (STRASSMAIR 2001:150), unter denen Gleichstellung gegeben sein soll. Ganz ausdrücklich werden hier auch Behinderte genannt. Die Verpflichtung zur Gleichstellung ist auch Inhalt einiger Bundesgesetze im Bereich der Sozialgesetzgebung, z. B. des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) von 2002 (BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR DIE BELANGE BEHINDERTER MENSCHEN).

Von besonderer Relevanz ist das sogenannte *Gleichstellungsdurchsetzungsgesetz (DGleiG)* für die Bundesverwaltung. Nach § 2 DGleiG müssen alle Beschäftigten in der Bundesverwaltung, insbesondere Führungskräfte, die Gleichstellung von Frauen und Männern fördern; diese Aufgabe ist durchgängiges Leitprinzip in allen Aufgabenbereichen (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002).

Nachdem die Europäische Union im Mai 1999 die Mitgliedstaaten zu einer aktiven Gleichstellungspolitik im Sinne des Gender Mainstreaming verpflichtete, folgte im Juni 1999 das Bundeskabinett: Gleichstellung von Frauen und Männern wird zum durchgängigen Leitprinzip der Bundesregierung bestimmt und soll durch die Strategie des Gender Mainstreaming gefördert werden (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002). In § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien ist die Verpflichtung aller Ressorts festgelegt, diesen Ansatz bei allen politischen, normgebenden und verwaltenden Maßnahmen der Bundesregierung zu beachten.

Die Verfassungsdiskussionen in den neuen Ländern nach der Wiedervereinigung führten zu der Grundgesetzreform von 1994, in deren Folge auch die meisten alten Länder dem Beispiel der neuen Länder folgten und Änderungen zum Behindertenschutz in ihre Verfassungen aufnahmen.

Bereits 1998 wurde von der Landesregierung in Niedersachsen beschlossen, Geschlechterpolitik in alle Ressorts der Landesregierung zu integrieren, im Jahr 2000 folgten Sachsen-Anhalt, Rheinland-Pfalz und Mecklenburg-Vorpommern, 2001 Hamburg, 2002 Bremen (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002) und Baden-Württemberg am 09.Juli 2002 (SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2002).

Seit dem 14. August 2006 gilt das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) (BMJ 2006). Ziel des Gesetzes des Gesetzes ist es, Benachteiligungen aus Gründen der Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern oder zu beseitigen. (...).

In § 2 wird der Anwendungsbereich definiert. Demnach sind »Benachteiligungen aus einem in § 1 genannten Grund (...) nach Maßgabe dieses Gesetzes« unzulässig z. B. in Bezug auf arbeitsrechtliche Bereiche, Sozialschutz und Bildung. Ein Bereich, der für die Datenerhebung und Beteiligung im ÖPNV relevant sein könnte, ist in § 2 (8) angesprochen: der »Zugang zu und die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, einschließlich von Wohnraum.« (BMJ 2006). Hier fehlen momentan noch Beispiele gerichtlicher Entscheidungen, um die Rechtslage abschließend beurteilen zu können.

### Gender Mainstreaming als Strategie im Verwaltungsbereich

Gemäß dem Beschluss der EU soll Gender Mainstreaming europaweite Anwendung in Politik und Verwaltung finden, indem die Mitglieder der EU mit der Ratifizierung des Amsterdamer Vertrages zur Umsetzung verpflichtet wurden. Grundannahme ist, dass die Lösung von Geschlechterfragen ein wesentliches Kriterium zur Bewältigung sozialer, wirtschaftlicher und politischer Probleme und Fragen ist. Der Stand der Umsetzung ist national und regional sehr unterschiedlich (WOTHA 2000).

Eine vereinfachte Definition für Gender Mainstreaming im Verwaltungsbereich bietet BROMMER (2004:1 f.): »In allen Politikbereichen und in allen Arbeitsbereichen einer Organisation wird bei allen Entscheidungen 1. die unterschiedliche Lebenssituation von Frauen und Männern berücksichtigt, 2. wird jede Entscheidung überprüft, ob sie der Chancengleichheit von Frauen und Männern hinderlich oder förderlich ist«. Zur Implementierung dieses Vorgehens müssen sowohl die Organisation (Verwaltung, Unternehmen etc.) als auch die internen Handlungsfelder und -bereiche berücksichtigt werden. Schließlich wurden verschiedene Methoden zur Überprüfung entwickelt (BROMMER 2000:4 f.), auf die in Kapitel 4 eingegangen wird.

Für die Gestaltung des öffentlichen Dienstes in Deutschland hat dies folgende Konsequenzen: »Die Organisation des öffentlichen Dienstes, also in erster Linie das öffentliche Dienstrecht als Gestaltungsaufgabe des Gesetzgebers, hat sich (auch) an der Frage auszurichten, wie sie sich jeweils auf Männer und Frauen auswirkt und wie sie zu dem Ziel der Gleichstellung beitragen kann. Die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung ändern sich durchgehend insofern, als die Verwaltung bei allen Maßnahmen, die sie vornimmt, Gender Mainstreaming zu betreiben hat. Dies gilt sowohl für Maßnahmen nach innen (also die Organisation der Binnenstruktur) als auch für Maßnahmen mit Außenwirkung gegenüber den Bürgern, also gegenüber Männern und Frauen« (NELLES 2001:11).

Die Europäische Kommission entwickelte eine Strategie mit doppeltem Ansatz: Gender Mainstreaming als gemeinsame Verantwortung aller Akteurinnen und Akteure *und* die Weiterentwicklung frauen- und gleichstellungsfördernder Maßnahmen (vgl. REES 1998, ARNDTS-HAUPT 2002).

Während viele Konzepte von Frauenförderung Männer nicht ansprechen, richtet sich der *Gender-Ansatz* an beide Geschlechter, die nun gleichermaßen Verantwortung für Veränderungen von Geschlechterbeziehungen und -strukturen im öffentlichen wie im privaten Bereich tragen. Werden bei der Analyse einseitige Benachteiligungen festgestellt, führt dies zu spezifischen Fördermaßnahmen. Dies kann auch eine Männerförderung sein, wobei Analysen ergeben haben, dass insbesondere Frauen in weiten Bereichen noch benachteiligt sind (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002).

Strukturen von Verwaltung und Organisationen werden in den Mittelpunkt der Betrachtung gestellt. Gender Mainstreaming soll dabei sowohl *organisationsbezogen* als auch *fachspezifisch* umgesetzt werden, z. B. im Ministerium und als Bestandteil qualitativer und quantitativer Fachplanungen. Dabei wird auch die Kultur der Zweigeschlechtlichkeit in Organisationen hinterfragt.

Grundlage der Strategien zur Umsetzung des Gender Mainstreaming sind Analysen als Element der Planung, die im Gegensatz zu bisherigen Statistiken (geschlechts-)differenzierte Betrachtungen vornehmen. Hier setzt die vorliegende Arbeit an. Aber auch die Durchführung und die Evaluierung müssen unter dem Gender-Aspekt betrachtet werden (vgl. Abb. 28). Gender Mainstreaming soll nach dem »*Top-down-Prinzip*« strukturiert werden, das heißt, dass der Ansatz und der Beschluss von Änderungen auf den übergeordneten politischen Ebenen beginnen und in die untergeordneten Ebenen hineinwirken muss. Inzwischen mehren sich bei Verbänden und Gewerkschaften die Stimmen, die die mangelnde Umsetzung kritisieren und die Meinung vertreten, das Top-down-Prinzip reiche nicht, es müsse auch ein »*bottom up*« zur Kontrolle der Einhaltung von Zielvereinbarungen geben.

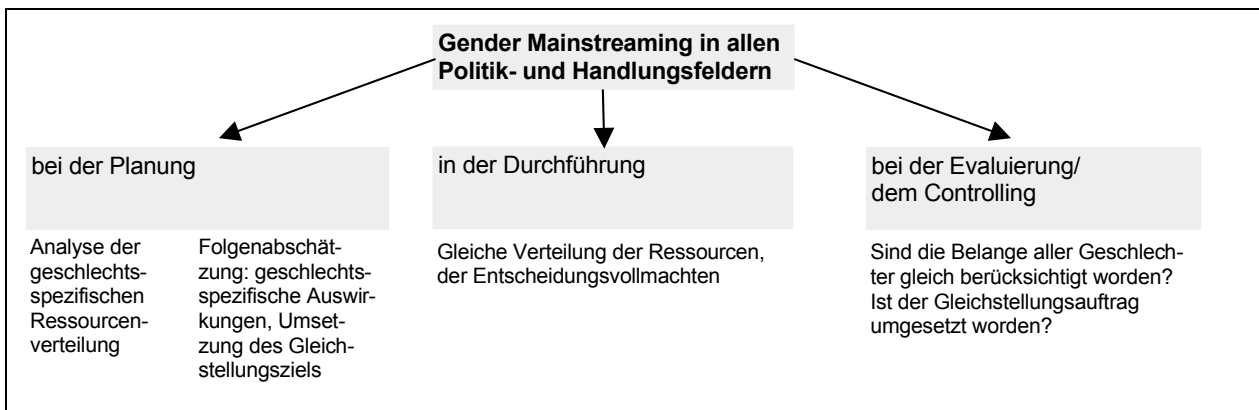


Abb. 28: Gender Mainstreaming in allen Politik- und Handlungsfeldern (WOTHA In: MARTENS 2001:40)

Die Entwicklung und Übernahme des Gender-Ansatzes durch die geographische Forschung eröffnet neue Themenbereiche für die Forschung bzw. bestehende Themen werden unter neuen Gesichtspunkten betrachtet, z. B. (Frauen-)Arbeit/Bewertung von Familienarbeit und freiwilligem sozialem Engagement, Sicherheit und Entstehung räumlicher und verkehrlicher Strukturen. Zugleich wird die Akzeptanz des Gender-Ansatzes in Europa seit 1999 durch die Verpflichtung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Einführung von Gender Mainstreaming gestützt (PETRA-KELLY-STIFTUNG 2002) und somit auch von außen an die Universitäten und die Geographie herangetragen.

Die ersten Initiativen zu einer Gender-Forschung in der internationalen Geographie reichen bis zu Sitzungen in den Jahren 1981 und 1982 zurück (vgl. COMMISSION ON GENDER AND GEOGRAPHY 2004, MONK u. MOMSEN 1995). In der Praxis entstanden Untersuchungen wie die von HANSON u. JOHNSTON (1985), die Unterschiede bei der Länge des Arbeitsweges von Frauen und Männern belegten und deren Ursachen analysierten (HANSON in: GEBHARDT u. MEUSBURGER 2003:15). Auf der Basis entsprechender Untersuchungen in anderen Disziplinen entwickelte sich die Forderung nach einer generellen differenzierten Datenerhebung in der Stadt- und Verkehrsplanung.

Im Folgenden wird dargestellt, inwieweit sich die übergeordnete Rechtsprechung auf die speziellen Gesetze für den ÖPNV niederschlägt, welche »gender-orientierten« Aussagen die verschiedenen Ebenen der Entscheidungshierarchie treffen und welche Konsequenzen sich daraus für (geschlechts-) differenzierte Datenerhebung und Beteiligung im Planungsprozess ergeben.

### 3.1.2.2 Gesetze im ÖPNV-Bereich

#### Die Europäische Ebene

Die gesetzlichen Voraussetzungen für Gender Mainstreaming im ÖPNV durch den Amsterdamer Vertrag von 1999 und die Regelungen für Behinderte von 1997 wurden bereits in Kapitel 2 angesprochen. Die Regelungen der Europäischen Union zur Gleichstellung Behinderter haben in Deutschland zum Behindertengleichstellungsgesetz geführt und sich, auf den ÖPNV bezogen, besonders in den Forderungen nach Barrierefreiheit und Veröffentlichungen zur Herstellung von Barrierefreiheit (z. B. STUVA 2003, SSB 2003) niedergeschlagen.

Eine der wenigen konkreten Forderungen seitens der EU zur Barrierefreiheit ist die sogenannte »Bus-Richtlinie«, die vom Europäischen Parlament im November 2001 verabschiedet wurde. Diese sieht eine Ausrüstungspflicht von Stadtlinienbussen (Klasse I) mit einer Absenkvorrichtung (»kneeling«) sowie einer Rampe oder Hebeplattform vor (STUVA 2003:27). Der Deutsche Behindertenrat kritisiert die mangelnde Umsetzung europäischen Rechts in Deutschland (DBR 2002).

Die Gleichstellung von Männern und Frauen definiert Artikel 2 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft als Aufgabe der Gemeinschaft. In Artikel 3 (1) heißt es zur Verkehrspolitik:

- »Die Tätigkeit der Gemeinschaft im Sinne des Artikels 2 umfasst nach Maßgabe dieses Vertrags und der darin vorgesehenen Zeitfolge: (...) f) eine gemeinsame Politik auf dem Gebiet des Verkehrs; (...)
- (2) Bei allen in diesem Artikel genannten Tätigkeiten wirkt die Gemeinschaft darauf hin, Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern« (KOM 2002 a:40 f.).



Gender Mainstreaming soll in allen Politikbereichen der Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, Basis zur Beurteilung der Umsetzung sind Analysen mit »aussagekräftige(n), vergleichende(n), nach Geschlecht aufgeschlüsselte(n) Statistiken und geschlechtsspezifische(n) Daten« (KOM 1998 c:15).

Tatsächlich hat die Durchsetzung von Gender Mainstreaming in Deutschland in vielen Politikbereichen noch nicht einmal begonnen. Im Bereich des ÖPNV gibt es nur vereinzelte Ansätze in einigen Bundesländern (vgl. Kap. 4). Eine geschlechtsdifferenzierte Statistik und Datengrundlage fehlt überwiegend.

Abgesehen von rechtlichen Vorgaben verfolgt die Europäische Union das Ziel, »gengerechte Normen« durch Weiterverbreitung bewährter Verfahren, durch Finanzierung von Forschungsvorhaben und durch Schaffung eines ordnungspolitischen Rahmens bei der Normung zu unterstützen. Ein besonderes Anliegen ist die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität, daneben gibt es bspw. Regeln für Transportmittel (Mindestanforderungen für Linien- und Reisebusse, Niederflur) und Umweltvorschriften (Luftreinhaltung) (KOM 1996 b:39).

### Die Bundesebene

Auf Bundesebene gibt es übergeordnete Gesetze, die genderorientierte Aussagen mit Einfluss auf die besonderen Gesetze für den Öffentlichen Personenverkehr enthalten. Dazu zählt zunächst das Grundgesetz (Art. 3 Abs. 2 GG) (vgl. Kap. 2, BMJ 2002 c). Daneben findet sich die Verpflichtung zur Umsetzung und Beachtung von Gleichstellung im Sinne des Gender Mainstreaming auch in Bundesgesetzen, auf die bereits in Kapitel 2 eingegangen wurde:

- dem Sozialgesetzbuch VIII – IX,
- dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG),
- dem Gleichstellungsdurchsetzungsgesetz für die Bundesverwaltung (§ 2 DGleiG),
- dem Baugesetzbuch (BauGB) und dem Raumordnungsgesetz (ROG).

Abgesehen von den vorgenannten Gesetzen gibt es spezielle Gesetze für den ÖPNV, die den Vorgaben des Grundgesetzes folgen und ggf. entsprechende Änderungen aufnehmen müssten, wie dies zum Beispiel beim BGG der Fall war. Dies sind:

- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) und die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Darüber hinaus werden DIN-Vorschriften aus dem Straßenverkehrsrecht sowie Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr (FGSV) berücksichtigt.

*Baugesetzbuch (BauGB) und Raumordnungsgesetz (ROG)*

Im BauGB werden genderrelevante Planungsaspekte insbesondere in § 1 Abs. 6 benannt:

»Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:

- die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sowie die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung, die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile,
- (9) die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung« (BMJ 2005 a).

Im ROG entsprechen Zielvorgaben zur Verwirklichung der Leitvorstellungen von § 1 Abs. 2, wie z. B. die »dezentrale Siedlungsstruktur«, »die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV« und »die Sicherung der gleichwertigen Lebensbedingungen in den Teilräumen«, einigen Zielen einer genderorientierten Planung (BBR 2000:299). Es gibt aber keine explizite Formulierung zum Gender Mainstreaming.

#### ***Personenbeförderungsgesetz (PBefG)***

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält keine expliziten Aussagen zu Gender Mainstreaming und Gender Planning. In den §§ 8, 12 und 13 werden jedoch Regelungen zur barrierefreien Beförderung dargestellt, die vor allem der Gleichstellung behinderter Menschen dienen sollen (vgl. BMJ 2002 a, b). Andere Gleichstellungsaspekte, wie differenzierte Datenerhebung und gleichberechtigte Beteiligung im Planungsprozess, werden nicht berücksichtigt.

Im PBefG wurden aufgrund des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen die §§ 8, 12 und 13 durch Artikel 51 »Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002« (BGBl. I:1467, 1480/BMJ 2005 b) geändert. Daraus ergeben sich Vorgaben für die Ausgestaltung des Nahverkehrsplans: »Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger, soweit vorhanden, anzuhören. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder« (BMJ 2005 b, § 8 Abs. 3 PBefG).

Ziel der Neuerungen im PBefG sind die stärkere Berücksichtigung der »Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen« und »eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die ÖPNV-Nutzung durch diese Personengruppe zu erreichen« (vgl. BMJ 2005 b) (z. B. bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans). Dennoch bleiben im Einzelfall die Entscheidung, Umsetzung, Finanzierung und der Zeitplan weitgehend den Entscheidungsträgern vor Ort überlassen.

Ein Anhörungsrecht für Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG/BMJ 2005 b) soll bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen die »Berücksichtigung der Interessen behinderter Menschen, aber auch der vorhandenen Kenntnisse über möglichst kostengünstige Lösungen zur Beseitigung von Zugangsbarrieren zu gewährleisten«. Das Anhörungsverfahren muss so gestaltet sein, dass bei der Anhörung die Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte die »Möglichkeit erhalten, auf den Gang und das Ergebnis des Verfahrens Einfluss nehmen zu können«. Dazu gehört für die Aufgabenträger, die Stellungnahmen von Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten »ernsthaft in Erwägung zu ziehen und sich mit ihnen inhaltlich auseinander zu setzen« (vgl. BMJ 2005 b). Ein vergleichbares Anhörungsrecht für andere Gender-Gruppen gibt es im PBefG nicht.

Die Vorschriften zur Barrierefreiheit im »Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze« vom 27.4.2002 (BMJ 2002 b) beeinflussen weiterhin als Teil des PBefG die Genehmigungsverfahren zur Erteilung einer Genehmigung zur Personenbeförderung. Die Unternehmen müssen sich in ihren Anträgen nach dem Nahverkehrsplan richten und darstellen, wie eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreicht werden soll. Eine Genehmigung kann somit nach § 13 Abs. 2a PBefG versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht den Anforderungen des Nahverkehrsplans entspricht, z. B. keine weit reichende Barrierefreiheit ermöglicht wird, und damit nicht in Einklang mit § 8 Abs. 3 Satz 2 und 3 PBefG steht (vgl. BMJ 2005 b).

#### ***Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung(EBO)***

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) enthält Vorschriften zu Planung, Betrieb und Instandhaltung von Eisenbahnstrecken und ist deshalb für die Untersuchung nicht relevant BMVBW (2003 a). In der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) werden im Wesentlichen Vorschriften zur Ausstattung von Bahnanlagen und Fahrzeugen aufgelistet (BMVBW 2002 a). Sie enthält lediglich eine allgemein gefasste Aussage, wonach die Vorschriften der Verordnung so anzuwenden sind, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte und ältere Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten erleichtert wird (MARTENS 2002:40). Für den Schienenverkehr gelten die eisenbahnrechtlichen Bestimmungen. Diese enthalten keine Aussagen zu Gender Mainstreaming und Gender Planning.

Es gibt jedoch Regelungen zur Barrierefreiheit. Eine Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (§ 2 Abs. 3 EBO) verpflichtet die Eisenbahnunternehmen zur Erstellung von Programmen zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen, um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Dazu gehört auch die Aufstellung eines Betriebsprogramms mit den entsprechenden Fahrzeugen, die im Fahrplan für den einzelnen Zug kenntlich gemacht werden müssen. Bei der Aufstellung der Programme müssen Verbände angehört werden, die im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes vom Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung (BMA) anerkannt worden sind (BMVBW 2002 a).

Im Gesetzgebungsverfahren wurde auf eine Genehmigungspflicht der Programme durch die zuständige Aufsichtsbehörde verzichtet, um den Spielraum der Eisenbahnunternehmen nicht einzuschränken. Bei Nichteinhaltung der gesetzlichen Auflagen kann die Eisenbahnaufsicht ein Zwangsgeld von bis zu 500.000 Euro erheben oder im Extremfall die Genehmigung als Eisenbahnunternehmen entziehen.

Grundsätzlich muss Barrierefreiheit nur bei Neubauten oder größeren Neu- oder Umbauten hergestellt werden. Die Ausgestaltung liegt in der Eigenverantwortung der örtlichen Entscheidungsträger. Ein Anhörungsverfahren soll gewährleisten, dass die vorgetragenen Anregungen und Bedenken im Entscheidungsprozess angemessen berücksichtigt werden (vgl. BMVBW 2003 c).

### ***BOStrab und BOKraft***

Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab, BMVBW 2004 b) regelt u. a. die allgemeinen Anforderungen an den Bau der Betriebsanlagen und Fahrzeuge sowie an den Betrieb und macht nähere Angaben zu Höhen von Bahnsteigoberflächen, Fahrzeugtrittstufen und Fahrzeugboden, ohne genauere Maßangaben zu verwenden. Maßnahmen, die der »Gender-Gruppe« die Benutzung der Betriebsanlagen erleichtern, werden zu den »baulichen Anforderungen« gezählt (vgl. MARTENS 2002:40), aber nicht explizit genannt: »Zu den baulichen Anforderungen gehören auch Maßnahmen, die Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen. Einrichtungen für diese Personen sollen durch Hinweise gekennzeichnet sein (§ 3 Abs. 5 BOStrab).

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) enthält Anforderungen an Unternehmen, Unternehmensführung, Fahrzeuge, Fahrzeugausstattung, Beförderung von Personen und Gegenständen, Tarife, Haltestellen, insbes. Ausstattung. Gender Mainstreaming bzw. Planning sind nicht erwähnt. Abschnitt 4 (Sondervorschriften) beinhaltet in § 34 die Vorschrift »Sitzplätze für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen«:

»Der Unternehmer hat Sitzplätze für Schwerbehinderte, in der Gehfähigkeit Beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern vorzusehen. Diese Sitzplätze sind durch das Sinnbild nach Anlage 5 an gut sichtbarer Stelle kenntlich zu machen.«



Abb. 29: Sitzplätze für behinderte u. andere sitzplatzbedürftige Personen, Anl. 5 BOKraft (BMVBW 2004 b)

### ***Das Straßenverkehrsrecht***

Das Straßenverkehrsrecht wird durch die Straßenverkehrs-Ordnung geregelt (StVO, BMVBS 2005) und ist für die Arbeit nur insofern von Belang, als Planungen für den ÖPNV häufig auch eine Vernetzung der Verkehrsmittel beinhalten, die zum Beispiel durch P+R-Parkplätze erleichtert wird: »In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) wird hinsichtlich der Ausgestaltung der Parkplätze auf die DIN 18024-1 (s. u.) verwiesen, während die Straßenverkehrsordnung (StVO) Parkerleichterungen für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde vorsieht, wie z. B. das Halten in Fußgängerzonen und im eingeschränkten Halteverbot. ... Eine genderorientierte Ausgestaltung im Sinne familienfreundlicher Parkplätze mit genügend Platz, um beispielsweise Kindern beim Ein- und Aussteigen zu helfen und Kinderwagen zu verladen, beinhaltet keine der Vorschriften« (vgl. MARTENS 2002:40).

#### **Die Landesebene**

Auch auf Landesebene gibt es zunächst Gesetze allgemeiner Art, wie die Landes-Behindertengleichstellungsgesetze (z.B. L-BGG BW, LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG 2005) oder die Landesgesetze zum Gender Mainstreaming (STUVA 2003:25). Auch diese allgemeineren Gesetze müssten sich wie die Landesnahverkehrsgesetze (ÖPNV-Gesetze) prinzipiell in die Fachgesetze auf Landesebene niederschlagen.

Obwohl die Regelungen seitens der Europäischen Union und der Bundesregierung zu Gender Mainstreaming und zur Gleichstellung Behinderter nach Inkrafttreten der ÖPNV-Gesetze der Länder erfolgten, sollten Änderungen der Landesgesetze diese Entscheidungen grundsätzlicher Art berücksichtigen.

Abgesehen von den Gesetzen gibt es die Planwerke Landesentwicklungsplan und Generalverkehrsplan, die für den ÖPNV nur insofern maßgeblich sind, als sie den übergeordneten Rahmen für sämtliche räumlichen und verkehrlichen Planungen darstellen.

#### ***Landesnahverkehrsgesetze/ ÖPNV-Gesetze***

Die Organisation und Durchführung des ÖPNV ist seit der Regionalisierung (SELLMANN u. ZUCK 2001, HERRMANN et al. 1997 a) im Zuge der Bahnstrukturreform und Privatisierung Aufgabe der Länder. In der Folge des Regionalisierungsgesetzes haben die Bundesländer eigene Kompetenzen für die Ausgestaltung ihres Nahverkehrs erhalten und müssen diese durch die Zuteilung von sogenannten Regionalisierungsmitteln durch den Bund selbst finanzieren. Zur Regelung der Verantwortung traten in den Bundesländern, überwiegend am 01.01.1996, eigene, zum Teil unterschiedliche Gesetze für die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Kraft (ÖPNV-Gesetze). Sie legen vor allem die Aufgabenträger und die Verteilung der Mittel fest. Die Verantwortlichen für die Planung, Bestellung und Finanzierung des ÖPNV werden als »Aufgabenträger« bezeichnet, ihnen obliegt die Bestellung des Nahverkehrs. »Bestellung« bezeichnet die detaillierte Festlegung der ÖPNV-Bedienung und die Vergabe an geeignete Unternehmen. Die Aufgabenträger – überwiegend Kreise oder Kommunen – werden nach § 8 Abs. 3 PBefG zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet.

Ein besonderer Paragraph regelt in den ÖPNV-Gesetzen der Bundesländer (Ausnahme Hamburg) im Sinne von Zielen, Grundsätzen und Leitlinien genderorientierte Aspekte. Eine bundesweite Übersicht enthält FGSV (2004:7). So ist zum Beispiel in Baden-Württemberg die Berücksichtigung von Frauen mit Kindern, Familien und Behinderten angesprochen (§ 4 Abs. 8 BWÖPNVG, vgl. Kap. 1, MUVB BW 1997). Dieser Absatz allein besitzt keine besondere Bindungswirkung und zieht bei Nichtbeachtung scheinbar keinerlei Konsequenzen nach sich. Hier wäre zumindest ein Bezug zu den Nahverkehrsplänen herzustellen, die diese besonderen Belange konkret formulieren sollten.

In Nordrhein-Westfalen wurde in § 2 Abs. 9 des ÖPNV-Gesetzes eine neue Formulierung gewählt: »Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen« (LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN 2004).

In Sachsen-Anhalt ist gemäß ÖPNVG als verbindlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans eine Mängel- und Bedarfsanalyse für den öffentlichen Verkehr aus Sicht der Nutzerinnen im ÖPNV-Gesetz vorgeschrieben (MINISTERIUM FÜR BAU UND VERKEHR SACHSEN-ANHALT 2002). Dabei geht es auch um eine Darlegung der Belange der Frauen und eine Darstellung der geplanten Maßnahmen zur Umsetzung bzw. Beseitigung der Mängel (FGSV 2004:7). Dennoch weisen aktuelle Nahverkehrspläne, wie der der Stadt Halle an der Saale, diese Analysen nicht auf (STADT HALLE 2003). Dieses Beispiel zeigt, dass Absichtserklärung nicht gleichzeitig auch Umsetzung bedeutet.

Das niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) gibt in § 2 Abs. 4 folgende Zielsetzung vor: »(3) Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnissen einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen. (...) (4) Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot

ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen« (MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR NIEDERSACHSEN 1995).

Frauenbeauftragte, Fahrgastbeiräte und andere Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, müssen bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den wenigsten Bundesländern zwingend beteiligt werden. In Baden-Württemberg ist es eine »Kann-Bestimmung«. Um Frauen die Mitwirkung zu erleichtern, hat das Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales in Niedersachsen bereits 1997 eine Broschüre mit dem Titel »Weichenstellung: Frauen verändern den ÖPNV« veröffentlicht (FUHRMANN 1997).

Es ist mehrfach von »Berücksichtigung«, »Belangen« und »Bedürfnissen« die Rede, eine Vorgabe zur Ermittlung der besonderen Bedürfnisse durch Datenerhebung und Beteiligung im Planungsprozess gibt es jedoch an keiner Stelle.

An dieser Stelle kann nicht auf den Wortlaut aller ÖPNV-Gesetze der Bundesländer eingegangen werden. Von Interesse in der weiteren Bearbeitung und im empirischen Teil ist die Wirksamkeit von Aussagen zur Gleichstellung oder Gender Mainstreaming. Schlagen sie sich in den Fachplänen vor Ort, den Nahverkehrsplänen nieder (z. B. durch eine differenzierte Datenerhebung und gleichberechtigte Beteiligung im Aufstellungsprozess)? Haben sie Einfluss auf lokale Planungen und die Förderung von Maßnahmen? Ob und wie sich diese Aussagen in der Praxis in der Region Stuttgart niederschlagen, wird in Kap. 5 auf der Mikroebene behandelt.

### ***Planwerke auf Landesebene***

Die kommunale Verkehrsplanung ist Teil des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinden (Art. 28 GG). Laut § 1 Abs. 4 des *Baugesetzbuches* (BauGB) sind die Bauleitpläne der Kommunen den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Rechtsgrundlagen hierfür sind das Raumordnungsgesetz (ROG, BMJ 2005 c) und die Landesplanungsgesetze der Länder (LPIG) (LUBW 2003). Aufgabe der Bauleitplanung ist, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten. Sie beinhaltet auch die Planung von Verkehrswegen.

Der ÖPNV gehört nach § 1 Abs. 5 Nr. 8 BauGB zu den in der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Belangen. Planungen für den öffentlichen Nahverkehr sind laut Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (ÖPNVG-BW) mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen (vgl. § 3 Abs. 1 ÖPNVG-BW, INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2005, MARTENS 2002).

Der *Landesentwicklungsplan* von Baden-Württemberg (LEP 2002), herausgegeben vom WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2002), wurde vom damaligen Wirtschaftsminister Döring im Vorwort als ein »Kursbuch« bezeichnet. Genau das und nicht mehr ist er in Bezug auf Äußerungen, die sich zum Thema Gender Planning bzw. Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen im Leitbild der räumlichen Entwicklung finden: »1.2 In allen Teilräumen ist unter Berücksichtigung der weiteren Bevölkerungsentwicklung auf gleichwertige Lebensverhältnisse und eine tragfähige Sozialstruktur hinzuwirken. (...). Die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen demografischen und sozialen Gruppen der Gesellschaft sowie die besondere Situation von Frauen, Familien und Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderungen sind zu berücksichtigen« (LEP 2002:13). Für die konkrete Umsetzung von Planungen, die den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen gerecht werden könnten, ist die Planungsebene des LEP zu ungenau. Es könnte daraus aber die Notwendigkeit differenzierter Datenerhebung für die Regionalplanung abgeleitet werden. Wie das Ziel der gleichwertigen Lebensverhältnisse auch in Zukunft aufrechterhalten werden kann, ist fraglich.

Die Landesbauordnung (LBO-BW) ist für öffentliche Verkehrsanlagen nur im Bereich der Gebäude maßgeblich (z. B. Schalter- und Abfertigungsräume) (INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2004).

Im *Landesentwicklungsplan 2000* und der *Landesbauordnung Baden-Württemberg* (LBO-BW) werden »genderrelevante Planungsaspekte explizit benannt, während beim ROG und beim Landesplanungsgesetz Baden Württemberg (LPIG-BW) Abschnitte zu identifizieren sind, die mit Gender-Belangen übereinstimmen. (...) Die LBO weist an, die Belange der genannten Personengruppen „nach Möglichkeit“

einzu beziehen. Eine Ausnahme wird gewährt, wenn die Anlage durch Nutzungsänderung oder bauliche Änderung einer bestehenden Anlage entsteht« (MARTENS 2002:38). Auch hier gibt es keine Aussagen zu den konkreten Bedürfnissen einzelner Gruppen und dazu, wie diese zu befriedigen sind.

Der *Generalverkehrsplan* (GVP) für Baden-Württemberg in der Ausgabe von 1995 ist die Darstellung landespolitischer Zielsetzungen auf Verkehrsebene (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG 1995). Er kommt in seinen Inhalten bezüglich der besonderen Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen nicht über allgemein-verbindliche politische Willenserklärungen hinaus. Bei genauerer Betrachtung werden Zielkonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen deutlich. Hier gilt wie beim LEP: Für die konkrete Umsetzung von Planungen, die den Anforderungen mobilitätsbehinderter Personen gerecht werden könnten, ist diese Planungsebene nicht konkret genug. Es besteht keine durchgängige Kontrolle oder Pflicht zur Einhaltung.

#### **Die regionale und kommunale Ebene**

Das Prinzip der oberen Ebenen setzt sich fort. Auf regionaler Ebene sind zunächst der Regionalplan und Regionalverkehrsplan maßgeblich für die Planung. Beide haben in Teilbereichen Einfluss auf die Nahverkehrspläne. Vergleichbar damit gibt es auf kommunaler Ebene bzw. Kreisebene Verkehrsentwicklungspläne. Auf diese Grundlagen stützen sich die Nahverkehrspläne, die je nach Aufgabenträger oder vertraglicher Regelung in der Verantwortung der Landkreise oder der kreisfreien Städte erstellt werden.

#### ***Regionalplan, Regionalverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan***

Direkter Einfluss auf die konkrete Gestaltung des ÖPNV kann nur auf den unteren Planungsebenen erreicht werden. Seit 1973 werden in Baden-Württemberg Regionalpläne erstellt und in einem Abstand von 10 bis 15 Jahren fortgeschrieben. Die Erstellung bzw. Fortschreibung dieser Pläne beinhaltet Prozesse, die jeweils mehrere Jahre dauern. In der Region Stuttgart macht der Verband Region Stuttgart über seinen Regionalplan und seinen Regionalverkehrsplan Vorgaben für die Nahverkehrspläne in den Landkreisen des Verbands. Der aktuell gültige Regionalplan wurde im März 1999, der Regionalverkehrsplan 2001 rechtskräftig (VRS 2001 a).

Verkehrsplanung kann nicht isoliert betrachtet werden, Regionalplan, Landschaftsrahmenplan und Regionalverkehrsplan, die die Leitlinien für die Entwicklung vor Ort festlegen, müssen aufeinander und mit dem Gesamtsystem abgestimmt werden (vgl. BBR 2000). Für Außenstehende ist die Verbindlichkeit der formulierten Aussagen manchmal unklar. Wichtig ist die Unterteilung der Vorgaben des Regionalplans in »Ziele« und »Grundsätze«. Diese gelten insbesondere für die Planungen von Städten und Gemeinden. Zielformulierungen (z. B. Gewerbeschwerpunkte oder Freiflächen) müssen zwingend beachtet werden. Regionale Grundsätze (z. B. möglichst ausgewogene wirtschaftliche und soziale Verhältnisse in der Region) müssen abgewogen werden (VRS 2001 a:7); damit soll den Gemeinden die eigene kommunalpolitische Planungshoheit offen gehalten werden.

Zwar finden sich genderorientierte Aussagen in den Zielvorgaben von Regionalplan und Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart, jedoch gab es beim Regionalverkehrsplan (VRS 2001 a) keine nach Alter, Geschlecht, Lebensstil oder weiteren Kriterien differenzierende Datenerhebung (vgl. Kap. 4 u.5). Während die Verwaltungen bereits mit dem Aspekt des Gender Planning vertraut sind, ist dies bei den Auftragnehmern in privaten Planungsbüros oder Planungsabteilungen von Verkehrsverbänden nicht selbstverständlich (vgl. MARTENS 2002).

Verkehrsentwicklungspläne sind eine freiwillige Aufgabe der Städte und Gemeinden, eine regelmäßige Aufstellung ist nicht vorgeschrieben. Sie stellen die politische Willenserklärung der Verwaltung über die Verkehrsentwicklung in der Gemeinde in einem bestimmten Zeitraum (z. B. 10–15 Jahre) dar und legen Prioritäten der Planung fest. Diese Pläne werden gegenüber den übergeordneten Institutionen und bei Anträgen auf Förderung auch im Sinne einer Bedarfsmeldung verwendet. Rechtlich verbindlich ist der Verkehrsentwicklungsplan nur dann, wenn er vollständig oder in Teilen von der Gemeinde als Satzung beschlossen wird.

### Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan stellt den Rahmen der Entwicklung für den ÖPNV in seinem Geltungsbereich dar und ist in Bezug auf die vorliegende Arbeit die maßgebliche Planungsebene. Die in den Landesnahverkehrsgesetzen (ÖPNVG) festgelegten Aufgabenträger sind gemäß § 8 Abs. 3 PBefG zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet, nach fünf Jahren muss bei Bedarf eine Fortschreibung erfolgen (§ 12 ÖPNVG BW, INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2005). Die genannten geänderten Rahmenbedingungen des ÖPNV durch EU-Gesetze zu Wettbewerb und Wirtschaftlichkeit im ÖPNV müssen in den Nahverkehrsplänen und ihren Fortschreibungen berücksichtigt werden.

Verkehrsdienstleistungen müssen frei ausgeschrieben werden. Dazu ist die Definition eines ausreichenden Bedienungsstandards notwendig. Darunter wird nach Europa-, Bundes- und Landesrecht eine Bedienung verstanden, die sich an sozialen, umweltpolitischen und planerischen Zielen orientiert. Die Ausgestaltung liegt im Ermessen und Finanzspielraum der Aufgabenträger und reicht von der Sicherung einer Basismobilität bis zu einem Angebot, das der Pkw-Nutzung ähnlich ist (vgl. Reg G, BMJ 2003 b).

Der Nahverkehrsplan ist seit der ÖPNV-Strukturreform das Rechtsinstrument, dessen Anwendung die lokalen und regionalen Aufgabenträger zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Planungsverantwortung befähigt. Durch die Definition von Zielen und Rahmenbedingungen für das Verkehrsangebot entsteht ein beträchtlicher Einfluss auf den ÖPNV. Der Nahverkehrsplan ist in eine komplexe und umstrittene Rechtsmaterie eingebettet. Eine Übersicht des Rechtsrahmens wird in Tab. 9 dargestellt (BARTH 2002:3) Damit die neue Generation der Nahverkehrspläne den gestiegenen Anforderungen genügen kann, empfiehlt BARTH für den Verfahrensprozess, alle Verkehrsunternehmen zu beteiligen und die Beteiligung der Öffentlichkeit und den Fahrgastbeitrags wirksam zu institutionalisieren (BARTH 2002:15). Charakteristisch für den Nahverkehrsplan ist, dass er rechtlich verwaltungsintern und nur mittelbar nach außen auf die Verkehrsunternehmen wirkt. Er bildet im Genehmigungswettbewerb den Maßstab für die Bewerberauswahl, kann zur Ablehnung von nicht ausreichenden eigenwirtschaftlichen Verkehren führen und bildet den Rahmen für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre (vgl. BARTH 2002:7 ff.). Dies ist der Ansatzpunkt für die Berücksichtigung von Gender-Belangen.

Bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplans sind die Zielsetzung des jeweiligen ÖPNVG, die Grundsätze der Planung und die Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zu beachten (im baden-württembergischen ÖPNVG z. B. § 1, 2 und 4). Hier schreibt § 4 Abs. 8 vor: »Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden« (MUVMBW 1997).

In der Planungshierarchie für den ÖPNV stellt der Nahverkehrsplan die unterste und detaillierteste Ebene dar. Geplante Maßnahmen werden nach Dringlichkeit gewichtet und der Zeitrahmen für deren Umsetzung wird festgelegt. Hier könnten Aussagen zur Gleichstellung Behinderter, z. B. zur umfassenden Herstellung von Barrierefreiheit, konkretisiert und Aussagen zur Berücksichtigung des Gender Mainstreaming im ÖPNV aufgestellt werden. So wurde auf dem Innovationskongress für den ÖPNV die Bedeutung von Gender Mainstreaming betont, gleichzeitig aber zugegeben, dass derzeit noch unklar sei, wie diese »soft facts« in den NV-Plänen ihren Niederschlag finden können und wie ihre Überprüfung im Rahmen von »quality management« stattfinden kann (MINISTERIUM FÜR UMWELT U. VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG 2003:2).

Tab. 9: Der Rechtsrahmen für den Nahverkehrsplan

<b>EU</b>	<b>EG-Vertrag</b>		
	<b>VO 1191/69 F 91</b>		<b>Sonstige</b>
<b>Bund</b>	<b>Verfassung GG</b>		
	<b>PBefG</b>	<b>AEG</b>	<b>RegG</b>
	<b>Verordnungen/untergesetzliche Normen</b>		
<b>Länder</b>	<b>Lverf</b>		
	<b>Landes-ÖPNVG</b>	<b>Sonstige</b>	
	<b>Verordnungen/untergesetzliche Normen</b>		

Quelle: BARTH (2002:3)

#### a) *Enthalten Nahverkehrspläne Vorgaben für Datenerhebung, Beteiligung und Qualitätsstandards?*

Mit Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) im Jahr 2002 (BMJ 2002 a und b) wurde ein Paradigmenwechsel in der Planung vollzogen: »Waren bislang Planungen und Maßnahmen zur Barrierefreiheit eine freiwillige Aufgabe der Aufgabenträger oder standen diese ausschließlich im Zusammenhang mit einer GVFG-Förderung, ist nun per Bundesgesetz die Einbeziehung der Belange mobilitätseingeschränkter und behinderter Personen zwingend erforderlich. Dem ist in der Fortschreibung der Nahverkehrspläne Rechnung zu tragen« (BMVBW 2003 c:66f).

In diesem Zusammenhang wurde auch das Beteiligungsverfahren, welches in den Nahverkehrsgesetzen der Länder seinen Niederschlag findet, ergänzt. Mit dem BGG sind das PBefG und das GVFG geändert worden (vgl. Abb. 30). Die Beteiligung im Aufstellungsprozess des NVP ist vom Gesetzgeber folgendermaßen definiert: »Die Nahverkehrsgesetze der Länder benennen Institutionen und Personengruppen, die im Aufstellungsverfahren eines Nahverkehrsplanes gehört werden müssen. Darüber hinaus ist es die Entscheidung des jeweiligen Aufgabenträgers, Personengruppen oder Interessenvertretungen von (regional) besonderem Belang einzubeziehen. Mit Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes im Jahr 2002 ist festgesetzt, dass der Katalog der zwingend im Aufstellungsverfahren zu Beteiligten um einen Behindertenbeauftragten (sofern beim Aufgabenträger verankert) zu erweitern ist. Die Funktion kann ggf. auch von einem Gleichstellungsbeauftragten übernommen werden« (BMVBW 2003c:23). Daneben können nun auch weitere Gruppen in die Beteiligung einbezogen werden.

§ 3 Abs. 1 d Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG):

„Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht (Satz unvollständig). Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 Behindertengleichstellungsgesetz anzuhören.“

§ 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetzes (PBefG):

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über die zeitlichen Vorgaben und erforderlichen Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger, soweit vorhanden, anzuhören.“

Abb. 30: Gesetzesänderungen infolge des Behindertengleichstellungsgesetzes, Quellen: BMJ 2003 c, 2005 b

Die Praxis der Beteiligung bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen weicht von den gesetzlichen Bestimmungen im Bereich der Gleichstellung Behinderter und zur Barrierefreiheit deutlich ab. Dies belegen Ergebnisse des Forschungsprojekts HANNAH (BMVBW 2003 b u. FACHGEBIET VPL UNIVERSITÄT DORTMUND 2003), bei dem 2002 eine bundesweite schriftliche standardisierte Befragung der Aufgabenträger im ÖPNV und SPNV durchgeführt wurde (BMVBW 2003 b). Das Projekt HANNAH stellt Vorschläge und Strategien zur Weiterentwicklung eines Instrumentariums für die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger vor.

Im 2. Arbeitsbericht von HANNAH, der die Auswertung der bundesweiten Befragung der Aufgabenträger vornimmt, wurde für den ersten Nahverkehrsplan nach geplanten und realisierten Maßnahmen gefragt. Für den zweiten Nahverkehrsplan wurde gefragt:

- »Welche Maßnahmen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sehen die Planungen vor (Angaben inklusive Umsetzungsstand)?,
- Welche über die Anforderungen des BGG hinausgehenden Verbesserungen sieht die Maßnahmenplanung vor (Angaben inklusive Umsetzungsstand)? und
- Wer wird am Planungsprozess beteiligt?« (BMVBW 2003 b:67).

Die Beteiligung am Planungsprozess und Aufstellungsverfahren scheint für viele Aufgabenträger noch Neuland zu sein und wird nicht im Kontext mit Barrieren gesehen, die auf fehlender oder geringer Berücksichtigung bei der Datenerhebung und Beteiligung basieren: »Zu der Frage, welche Interessenvertreter nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) am Planungsprozess und Aufstellungsverfahren eines Nahverkehrsplans beteiligt werden, machen 36 von insgesamt 55 Aufgabenträgern des ÖPNV



mit zweitem Nahverkehrsplan Angaben, davon geben 8 Aufgabenträger an, eine Beteiligung gemäß BGG sei geplant, zwei geben explizit an, diese sei nicht durchgeführt oder geplant gewesen. Letzteres ist nach geltender Gesetzeslage ein Verfahrensfehler in der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes, sofern diese Nichtbeteiligung ohne weitere Begründung geschehen ist (Nichtvorhandensein von entsprechenden Interessenvertretern)« (BMVBW 2003 b:69).

Überwiegend werden von den Aufgabenträgern wenig konkrete Angaben zur Beteiligung gemäß BGG gemacht. Beteiligt werden vor allem Behindertenbeauftragte und Behindertenverbände, aber auch Umwelt-, Jugend- und Seniorenvertreter (teilweise Verbandsvertreter), Schulen, Gewerkschaften, Bürgerbeteiligungen, Tourismusverbände, verschiedene lokale und regionale politische Gremien, Verwaltungen, Ämter, Vertretungen aus Wirtschaft und Betrieben sowie private Interessenvertretungen (vgl. BMVBW 2003 b:25). Frauen bzw. Frauenbeauftragte wurden nicht explizit einbezogen.

Die Bearbeiter bescheinigen, dass »Unsicherheiten und Unwissen bezüglich der zu beteiligenden Interessenvertreter« bestehen »und hier erst wenige Erfahrungen mit der Beteiligung behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen gemacht wurden« (BMVBW 2003 b:69).

Bei der angeführten Befragung wurde das Thema Gender Mainstreaming nicht integriert, sodass hierzu keine Aussagen vorliegen. Dies zeigt, dass das BGG durchaus Eingang in die wissenschaftliche Betrachtung auf bundesweiter Ebene gefunden hat, Gender Mainstreaming dagegen nicht.

Zu den weiteren Ergebnissen des Forschungsprojekts HANNAH, gehörte, dass Interessensvertretungen und Fahrgastverbände nur etwa von der Hälfte der Aufgabenträger in den Planungsprozess einbezogen werden. Diese Form der Beteiligung wurde von den Aufgabenträgern noch schlechter benotet als die Beteiligung benachbarter Aufgabenträger oder der Verkehrsunternehmen (FACHGEBIET VERKEHRSWESEN UND VERKEHRSPLANUNG UNIVERSITÄT DORTMUND 2003:2).

Die Nahverkehrspläne, die in den vergangenen Jahren in Deutschland erstellt wurden, weisen große Unterschiede bezüglich ihrer Inhalte und Konkretisierungsgrade auf, obwohl es genaue Vorgaben von Bund und Ländern gibt. Die Ministerien der Länder Bayern, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen haben eigene Leitfäden zur Erstellung von Nahverkehrsplänen erstellt.

Der Nahverkehrsplan erfüllt primär vier Funktionen:

- »*Steuerungsfunktion*, indem das betriebliche Leistungsangebot und der Ausbau der Infrastruktur gelenkt werden.
- *Deregulierungsfunktion*, indem die Grundlagen für eine Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen durch den jeweiligen Aufgabenträger festgelegt werden, soweit sie nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können.
- *Integrationsfunktion*, indem die inhaltlichen Festlegungen zur Erhaltung bzw. Schaffung eines integrierten Verkehrsangebotes beitragen.
- *Koordinationsfunktion*, indem die Inhalte mit verschiedenen an der Gestaltung des ÖPNV beteiligten Institutionen und Verkehrsunternehmen abgestimmt werden« (TIETZ 1995:3 f.).

Generell bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er hat mindestens zu enthalten:

1. »eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs« (§ 11 Abs. 3 ÖPNVG BW, MUVW BW 1997).

Darüber hinaus muss er enthalten:

5. »geplante Investitionen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung« (§ 11 Abs. 4 ÖPNVG BW, MUVW BW 1997).
6. »Der Nahverkehrsplan soll durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der Aussagen enthält (1) zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation, die auch über den Planungszeitraum

des Nahverkehrsplans hinaus reichen (langfristige Verkehrsentwicklungsprognose); (2) zu angestrebten Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit Darstellung der Fördermöglichkeiten« (§ 11 Abs.5 ÖPNVG BW, MUVW BW 1997).

Andere Landesnahverkehrsgesetze (z. B. § 8 Abs.3 ÖPNVG NRW) nennen explizit als Aufgaben:

- Bestand und angestrebte Entwicklung der ÖPNV-Netze,
- Bestand und Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
- Bestand und Entwicklung des angemessenen Leistungsangebotes,
- Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
- Investitionsplanung,
- Finanzierung der Infrastruktur und des Leistungsangebotes und
- Tarifgestaltung und Entwicklung von Gemeinschaftstarifen (KVG 2004).

Diese Inhaltsvorgaben berücksichtigen weder Kriterien der Datenerhebung noch der Datenanalyse oder der Beteiligung bestimmter Nutzergruppen, für die der Nahverkehrsplan die geeignete Ebene darstellt.

Zum Punkt Aufstellung gibt das ÖPNVG BW vor, dass die »Regelungen der §§ 1 und 3 sowie die Zielsetzungen, die den Regelungen des § 4 zugrunde liegen, zu beachten sind«. Ferner haben »Nahverkehrspläne integrierte Gesamtverkehrskonzepte zu berücksichtigen und können Bestandteil solcher Konzepte sein. Aufgabenträger im Verbandsgebiet des Verbandes Region Stuttgart haben zusätzlich dessen Regionalverkehrsplanung zu beachten« (§ 11 ÖPNVG BW, MUVW BW 1997).

Bei der Vorbereitung zu beteiligen sind »die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden (...). Andere Stellen können beteiligt werden« (§ 12 Abs. 1 ÖPNVG BW, MUVW BW 1997).

Es ist also bei der Vorbereitung keine zwingende Beteiligung von Behindertenvertreterinnen und -vertretern oder Gender-Gruppen vorgeschrieben. Auch die Bestandsaufnahme und Analyse ist im ÖPNVG BW nicht konkretisiert. In vielen Nahverkehrsplänen werden EDV-gestützte Modelle für die Bestandsaufnahme und Analyse verwendet, die auf den Strukturdaten Bevölkerung, Beschäftigte, Pendlerströme und Schülerverpflichtungen basieren (z. B. Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg/ZRF 1998:9). Mitunter werden Daten aus regelmäßigen Zählungen der Verkehrsunternehmen oder -verbände eingebunden (z. B. Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart/VVS). Jedoch ist in Baden-Württemberg keine Einbeziehung regelmäßig erhobener alters-, geschlechts- oder lebensstildifferenzierter Daten bekannt.

Darüber hinaus verwenden verschiedene Aufgabenträger Qualitäts- und Vertragscontrollingsysteme für die Verkehrsverträge mit Verkehrsunternehmen. Zu den gängigen Qualitätsstandards zählen:

- Pünktlichkeit,
- Zustand der Fahrzeuge,
- Zugbehängung bzw. Sitzplatzkapazität,
- Fahrgastinformation im Regel- und im Störfall,
- Sicherheits- und Servicepersonal,
- Vertrieb (Verkaufsstellen, Fahrausweisautomaten etc.),
- Zustand der Stationen,
- Störungsmanagement/Schienenersatzverkehr,
- Auskunft- und Beschwerdemanagement (vgl. ZWECKVERBAND VRR 2002).

Die Einhaltung von Qualitätsstandards wird beim ZWECKVERBAND VRR (2002) gestützt durch regelmäßige Stichproben geschulter Qualitätstester, systematische Auswertung von Kundenbeschwerden und jährliche linienbezogene Kundenzufriedenheitsbefragungen. In diesem Zusammenhang könnte z. B. überprüft werden, ob vereinbarte Fahrzeugstandards (z. B. Niederflur) erfüllt werden, die den Gender-Gruppen entgegen kommen. Der von BECKER/SCHRAMM (2003) entwickelte Qualitätskreis zur Betrachtung der Stationsqualität könnte auch auf andere Bereiche des ÖPNV-Angebots (z. B. Tarif, Liniennetz) angewandt werden. Das Bewertungsverfahren bezieht die Sicht mobilitätseingeschränkter Menschen mit ein.

b) *Berücksichtigung von Gender-Aspekten in Nahverkehrsplänen – Alibi oder konkrete Konsequenzen?*

Um die Berücksichtigung von Gender-Aspekten in gültigen Nahverkehrsplänen zu überprüfen, wurden exemplarisch elf Nahverkehrspläne, die im Internet verfügbar sind, herangezogen (ILM-KREIS 2001, KREIS STORMARN 2003, KVG VERKEHRSGESELLSCHAFT LIPPE 2004, LAND BERLIN SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG 2001, REGION HANNOVER 2003, STADT JENA 2002, STADT MÜLHEIM AN DER RUHR 2004, STADT OFFENBACH 2003, ZWECKVERBAND REGIO-NAHVERKEHR FREIBURG/ZRF 1998, ZWECKVERBUND RHEIN-RUHR 2002 und ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND SÜD-NIEDERSACHSEN o. J.).

Explizite Aussagen zu Gender Mainstreaming wurden nur im Nahverkehrsplan der Region Hannover gefunden. Hier zählt Gender Mainstreaming zu den Rahmenvorgaben, neben den gesetzlichen Grundlagen (REGION HANNOVER 2003:6). Trotzdem wird auch hier die unzureichende Datenlage kritisiert, da die Daten aus Verfahren stammen, in denen nicht nach dem Geschlecht differenziert wird. Somit ist keine Aussage zur Zusammensetzung der Fahrgäste, zu unterschiedlichen Zeiten oder unterschiedlichen Verkehrsmitteln des ÖPNV möglich. Das Thema Beteiligung wird nicht erwähnt.

In den meisten Nahverkehrsplänen wurden Formulierungen der Landes-ÖPNV-Gesetze übernommen, die die besondere Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen, Frauen und Familien mit Kindern als Ziel vorgeben. Ob und wie sich dies auf die Nahverkehrspläne niederschlägt, bleibt offen. Deshalb wurde hier genauer hingesehen.

So hat beispielsweise der Nahverkehrsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr die Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen sowie von Frauen und Kindern als Ziele in den Nahverkehrsplan aufgenommen (STADT MÜLHEIM AN DER RUHR 2004:13 f.). Diese Anforderungen, deren Herkunft nicht dokumentiert ist, sind detailliert ausformulierter Teil der Ausgangssituation. Trotzdem berücksichtigt die Bestandsaufnahme weder differenzierte Daten, noch werden Belange der vorgenannten Gruppen konkret erhoben.

In Offenbach wurden der Blindenbund und die Frauenbeauftragte an der Arbeitsgruppe für den Nahverkehrsplan beteiligt (STADT OFFENBACH 2003), konkrete Auswirkungen ließen sich aus dem Planwerk nicht ablesen.

Der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) nennt als Leitlinie in der Einleitung die »Berücksichtigung der Anforderungen von Familien mit Kindern, Frauen sowie von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind«. Genaues Nachlesen zeigt, dass es abgesehen von einer Bürgerumfrage zu »Schwachstellen im ÖPNV-Angebot« (ZRF 1998:16) weder eine differenzierte Datenerhebung noch eine Beteiligung im Verfahren gab.

Der Ilm-Kreis in Thüringen benennt »Forderungen von Beteiligten und Betroffenen« (ILM-KREIS 2001:23) nicht konkret, es gibt nur einen Hinweis auf Beratung im Kreistag und Einarbeitung. Zur Erhebung der »Mobilitäts- bzw. Verkehrsbedürfnisse« heißt es: »Der konkrete Umfang der tatsächlich notwendigen ÖPNV-Versorgung lässt sich nicht abstrakt feststellen (*Anmerk. im Sinne einer sog. ausreichenden Verkehrsbedienung*). Anhand der Inanspruchnahme der vorhandenen Verkehrsangebote (...) ist abzuschätzen, dass mit dem im Ilm-Kreis vorgehaltenen ÖPNV-Angebot die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse befriedigt sind« (ILM-KREIS 2001:10). Hieraus kann geschlossen werden, dass es keine detaillierte Bestandsaufnahme der ÖV-Inanspruchnahme gab, kein Beteiligungsverfahren von Gender-Gruppen, keine Kenntnisse über Mängel und Schwachstellen im Angebot und keine Kenntnisse über Potenziale unter den Personen, die den ÖV nicht nutzen.

Der ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND SÜD-NIEDERSACHSEN/ZVSN (o. J.) stellt in seinem NVP umfangreiche »Qualitätsanforderungen an ÖPNV-Anlagen« (3.6) auf, zu deren generellen Anforderungen zählt, Profile zu entwickeln, »die sich an den Bedürfnissen aller Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen orientieren und möglichst allen Fahrgästen zugute kommen, wobei es in erster Linie darum geht, Ein- und Ausstiege, Sitzplätze und Sitzplatzanordnungen soweit wie möglich barrierefrei zu gestalten (...), dass Haltestellen so herzurichten sind, dass der Übergang in andere Fahrzeuge im Interesse aller Fahrgäste möglichst barrierefrei erfolgt. Darüber hinaus soll auch der Fahrbahn und der Fahrbahngestaltung die erforderliche Bedeutung beigemessen werden. Haltestellen sollen dem Niederflurprinzip entsprechend ausgebaut und barrierefrei ausgestaltet werden, indem z. B. Fahrpläne in einer

auch von Rollstuhlfahrer/innen nutzbaren Höhe angebracht und in Blindenschrift gestaltet werden. (...) Außerdem ist der ÖPNV derart zu gestalten, dass insbesondere aus frauenspezifischer Sicht sowohl subjektive als auch objektive Unsicherheiten auf ein Minimum beschränkt werden können. Sowohl die Fahrzeuge als auch die Haltestellen müssen sozialer Kontrolle unterliegen, um Kriminalität etc. zu vermeiden. Auch in den Zügen sollte daher Personal anwesend und ansprechbar sein. Da zudem leere Fahrzeuge bzw. Waggons ein Gefühl der Unsicherheit vermitteln, ist anzustreben, die Fahrzeugkapazität, d. h. insbesondere bei Zügen die Anzahl der Waggons, der Nachfrage anzupassen« (ZVSN). Ob es in dem Zusammenhang Erhebungen gab, ist jedoch unklar.

Analysen, die keine differenzierten Daten zu Bevölkerungsentwicklung, ÖPNV-Nutzung, Pendlern und Motorisierung usw. verwenden vernachlässigen grundlegende Anforderungen der Gleichstellung (vgl. KREIS STORMARN 2003). Das Gleiche gilt für Beteiligungsverfahren, die nicht alle Nutzergruppen, Fahrgastverbände und Fahrgastbeiräte einbeziehen, z. B. keine Frauen oder Frauenbeauftragten. Wenn ein Nahverkehrsplan von 85 Seiten mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen nur eine Seite widmet (vgl. STADT HALLE 2003), deren Belange aber nicht konkret nachfragt und in der knapp einseitigen Dokumentation des Abstimmungsprozesses nicht die einbezogenen Träger öffentlicher Belange benennt, so liegt eine oberflächliche Betrachtung nahe.

Lediglich der NVP des Kreises Düren in NRW (2003) geht in seinen »Anforderungen der zukünftigen Qualitätssicherung im ÖPNV« weit über den allgemeinen Standard hinaus. Es werden u. a. Qualitätskriterien zur Sicherheit und zur Barrierefreiheit formuliert und Vorschläge zur Ausgestaltung und zeitlichen Abwicklung gemacht:

»Für eine umsetzungsreife Planung sind weitere Arbeitsschritte erforderlich:

- Festlegung der relevanten Quell- und Zielgebiete behinderter Kunden, wie beispielsweise Behindertenwohnheime, Seniorenheime, Pflegeheime, Krankenhäuser und Innenstadtbereiche.
- Analyse des Mobilitätsverhaltens und Anzahl der Beförderungsfälle behinderter Fahrgäste, um daraus relevante Maßnahmen filtern zu können.
- Ausrichtung relevanter Teile des ÖPNV-Systems auf die Belange behinderter Fahrgäste« (KREIS DÜREN 2003:185).

Darüber hinaus werden ausführliche Maßnahmen dargelegt

- zur »Erschließungs-, Verbindungs- und Angebotsqualität« für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste für die Bereiche (z. B. Einzugsbereiche von Haltestellen),
- zur »Beförderungsqualität« für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrgastinformation) und
- zu »Bedienungsformen« für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste: Im Bereich der Bedienungsformen bieten sich mehrere Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Systems für Behinderte an. Zum einen können durch eine weitere Differenzierung des Angebotes komfortablere Bedienungsformen (zum Beispiel die »Tür-zu-Tür-Bedienung«) für die mobilitätseingeschränkten Fahrgäste eingeführt und zum anderen insbesondere mit kleineren Fahrzeugen spezielle Behindertenlinien bedient werden.

Es scheint, als wäre Gender Mainstreaming allenfalls im Bereich der Gleichstellung Behinderter im Planungsprozess für den ÖPNV relevant. Von der allgemeinen Gleichstellung der Gender-Gruppen im Planungsprozess, angefangen bei den Voruntersuchungen für die Bestandsaufnahme, über eine differenzierte Datenerhebung und eine kontinuierliche Beteiligung im Planungsverlauf und einer abschließenden Anhörung ist der ÖPNV in Deutschland noch weit entfernt. Dies zeigt sich auch in den Dokumentationen. Es stellt sich die Frage, woran das liegt? Am Gesetzgeber, an den Entscheidungsträgern oder an den Gruppen? Einzelnen Aspekten wird in den folgenden Kapiteln und im empirischen Teil nachgegangen.

#### *c) Empfehlungen und Richtlinien der Nahverkehrsplanung*

Abgesehen von rechtsverbindlichen Gesetzen gibt es für den Verkehrsbereich eine Reihe von Empfehlungen und Richtlinien für die Planung. Diese technischen Regelwerke gelten als anerkannte Regeln der Technik, haben jedoch nur dann rechtsverbindlichen Charakter, wenn ihre Anwendung in Verträgen festgelegt wird (DIN 2006). Es ist unklar, inwieweit die Empfehlungen und Richtlinien von den planenden Institutionen und Planungsbüros angenommen werden. Die Ergebnisse der Studie »Gendergerechte

Verkehrsplanung in Baden-Württemberg« (MARTENS 2001, 2002) legen die Vermutung nahe, dass Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung allenfalls in der Theoriebildung angekommen ist.

Ein Beispiel ist die DIN 18024, Teil 1 des Deutschen Instituts für Normung für die barrierefreie Planung, Ausführung und Ausstattung von Straßen, Plätzen, Wegen, öffentlichen Verkehrs- und Grünanlagen und Zugängen zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Spielplätzen. Sie enthält konkrete Maße zu Bewegungsflächen, Begegnungsflächen, Türen, Fußgängerverkehrsflächen, Treppen, Rampen und Aufzügen sowie zur Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen und Bahnsteigen (vgl. MARTENS 2002:40 f., DEUTSCHES INSTITUT FÜR NORMUNG 1998).

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veröffentlicht seit einigen Jahren Empfehlungen im Sinne einer genderorientierten Verkehrsplanung, allerdings bis 2004 nicht unter den Begriffen »Gender Mainstreaming« oder »Gender Planning«, sondern auf einzelne mobilitätseingeschränkte Gruppen eingehend (z. B. Frauen, Kinder, Jugendliche). Dabei werden konkrete Ausführungsvorschläge und Beispiele für die Berücksichtigung verschiedener Personengruppen in der Verkehrsplanung angeboten: »Frauenbelange in der Verkehrsplanung« (FGSV 1997), »Öffentlicher Personennahverkehr: Anforderungen jüngerer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme« (FGSV 1999) und »Gender-Aspekte in der Nahverkehrsplanung« (FGSV 2004). Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen schreibt bei der Beschreibung der Arbeitsschritte eines Nahverkehrsplans explizit zur Bestandsaufnahme:

»Die Fahrgastzahlen/Einwohnerzahlen (möglichst auch Haushaltsstrukturen) sind nach Alter und Geschlecht und spezifischen Mobilitätsbedingungen differenziert aufzunehmen und auszuwerten« (FGSV 2004:11).

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit Sitz in Köln hat als Dachverband der öffentlichen Verkehrsbetriebe in Deutschland einen besonderen Einfluss auf die Standardisierung von Erhebungen und die praktische Umsetzung. Des Themas Gender Mainstreaming hat er sich noch nicht angenommen (vgl. Kap. 5). Gleiches gilt für das BMVBW. Somit gilt weiterhin die Feststellung von MARTENS 2002: »Die mangelnde Berücksichtigung von Gender-Belangen in der Verkehrsplanung ist auch auf die fehlende gesetzliche Verankerung in den entsprechenden Planungsnormen zurückzuführen. Gender, gendergerecht oder -orientiert taucht in diesen Vorgaben nicht auf. Es gibt zwar in einigen Vorschriften Bestimmungen, dass die Interessen und Bedürfnisse von Personengruppen, die zu der „Gender-Gruppe“ gehören, zu berücksichtigen seien, jedoch keine Angaben, worin diese Interessen bestehen könnten und was für Planungen notwendig seien, um ihnen eine uneingeschränkte Mobilitätsteilnahme zu ermöglichen. Hier besteht bei der Konkretisierung und Spezifizierung von genderorientierten Planungsmaßnahmen und ihrer rechtlichen Verankerung vorrangiger Forschungsbedarf« (MARTENS 2002:58).

### 3.1.2.3 Regelungen des Ausgleichs und der Förderung

#### *Unentgeltliche Beförderung Behinderter, Ausbildungsverkehr und freigestellte Verkehre*

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beinhaltet besondere Regelungen zur Beförderung von Behinderten, Auszubildenden sowie für freigestellte Verkehre (BMJ 2005 b): In Bezug auf die Untersuchungsfragen ist hierbei nur relevant, ob dadurch eine besondere zahlenbezogene Erhebung und Beteiligung auf Gesetzesebene einhergeht.

Die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personenverkehr wird geregelt durch Kapitel 13 des neunten Buchs des Sozialgesetzbuches (SGB) – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen (BMGS 2004). Häufig wird in diesem Zusammenhang auch von der »Freifahrt« Behinderter gesprochen. Im Einzelnen geht es in den Paragraphen 145 – 154 um Anspruchsberechtigung, Ausweisausstellung, Geltungsbereich, Kostenerstattung und Kostenübernahme dieser Regelung. Von Bedeutung ist auch der Anspruch auf eine ebenfalls kostenlos fahrende Begleitperson. Über die Zahl der ausgestellten Ausweise an schwerbehinderte Menschen werden die Ausgleichszahlen an die Verkehrsunternehmen festgelegt. Kann ein Unternehmer durch Verkehrszählung nachweisen, dass das Verhältnis zwischen den unentgeltlich beförderten Fahrgästen und den sonstigen Fahrgästen den nach Absatz 4 festgesetzten Prozentsatz um mindestens ein Drittel übersteigt, wird der Berechnung des Erstattungsbetrages auf Antrag der nachgewiesene Prozentsatz zugrunde gelegt (§ 148 Abs. 5 SGB IX).

Freigestellte Verkehre sind Beförderungen von Schülern, insbesondere Sonderschülern, die nicht mit dem öffentlichen Personennahverkehr zur Schule fahren können. Die bei freigestellten Verkehren entstehenden Beförderungskosten liegen im Allgemeinen weit über den Beträgen, die ein Schülerfahrausweis bzw. eine Schülerjahreskarte kosten. Allein mit einem Zuschuss wären die Eltern unverhältnismäßig belastet. Deshalb wird in der Regel ein Eigenanteil erhoben. Freigestellte Verkehre werden mit Mietomnibussen oder Mietwagen durchgeführt (vgl. SCHEELE/STERZEL 2000).

Infolge der Volksschulreform wurde 1976 eine Ausgleichsregelung für den Ausbildungsverkehr beschlossen. Grundlage für die Gesetzesnovelle 1976 war die Ansicht, dass von Unternehmern nicht erwartet werden kann, Mindereinnahmen zu tragen, die daraus entstehen, dass der Gesetzgeber »aus politischen und sozialen Gründen bei Schülern, Studenten und sonstigen Auszubildenden besonders preiswerte Beförderungsentgelte für angemessen hält« (SELLMANN u. ZUCK 2001:100). Nach § 45a PBefG und § 6a AEG haben Verkehrsunternehmen gegenüber dem Land einen Anspruch auf den teilweisen Ausgleich von Mindereinnahmen, die durch die verbilligte Ausgabe von Ausbildungszeitfahrausweisen für den Linienverkehr entstehen (BMJ 2005 b, vgl. § 45 a Abs. 2 PBefG).

Vor diesem Hintergrund ergeben sich folgende Frage: Könnte aus den Zahlungen von Bund und Ländern ein Anspruch auf detailliertere Erfassung der Bedürfnisse behinderter Menschen und Auszubildender an den ÖPNV abgeleitet werden?

#### ***Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)***

Zur Finanzierung von Investitionen im ÖPNV dient das Gesetz über die »Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden«, auch kurz Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG, BMJ 2003 c) genannt. Die Mittel stammen aus den Mineralölsteuereinnahmen des Bundes.

Ein ausdrücklicher Bezug zum Gender Planning findet sich auch hier nicht, jedoch wurden die §§ 3 und 8 GVFG nach Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) geändert: »Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass das Vorhaben Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitgehend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören« (BMJ 2003 c und vgl. auch BMVBW 2003 c:66 f.). Nach § 8 GVFG sind die Länder dem Bund gegenüber verpflichtet, nachzuweisen, inwieweit die geförderten Vorhaben dem Ziel der Barrierefreiheit nach § 3 Nr. 1 d GVFG entsprechen (BMJ 2003 c).

Auch hier wird wieder betont, dass die »Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt« werden sollen, aber nicht ausgeführt, welche Belange dies sind, wie sie ermittelt und berücksichtigt werden sollen.

#### ***Gender Mainstreaming als Bedingung für Projektförderungen im Nahverkehr***

Die gesetzlichen Vorgaben zum Gender Mainstreaming von EU, Bund und Ländern schreiben vor, den Gender-Ansatz in allen Politikbereichen zu berücksichtigen. Für alle Förderprogramme der EU, z. B. den Europäischen Strukturfonds, ist die Berücksichtigung des Gender-Mainstreaming-Ansatzes nachzuweisen. Obwohl auch bei Bund und Ländern das Gender-Mainstreaming-Leitprinzip gilt, ist die Umsetzung allenfalls in Teilbereichen begonnen worden, in denen mit besonderer Förderung durch die EU gerechnet wird (z. B. Arbeitsmarkt).

Bei genauerer Betrachtung der EU-Förderprogramme für den ÖPNV, wie sie DÖRR (2003) zusammengestellt hat, wird die Berücksichtigung von Gender Mainstreaming als Projektbedingung nicht deutlich. Auch gibt es kein Projekt, das sich mit genderorientierten Fragestellungen im ÖPNV wie differenzierter Datenerhebung oder Beteiligung Mobilitätsbehinderter beschäftigt. Dabei gab es in der EU bereits Projekte, die Gender Mainstreaming im Verkehr bzw. ÖPNV förderten. In Irland wurde mit EU-Mitteln das National Department of Gender Equality (NDP) gegründet, das über »Gender Equality and Transport« (NDP 2001) und »Women and Men in Ireland modes of transport and their housing tenure« (NDP 2004) forschte.

### 3.1.3 Datenquellen zur Erfassung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen und genderdifferenzierter Daten

#### Standards, Probleme und Eignung der vorhandenen Datenquellen für den Gender-Ansatz

Bei der Bewertung der vorhandenen »Datenquellen« für die (Nah-)Verkehrsplanung ist eine Betrachtung der Erhebungsmethoden und Erhebungsinhalte notwendig, denn nur so kann die Berücksichtigung genderrelevanter Aspekte bewertet werden. Datenerhebung stellt eine der elementarsten Grundlagen jeglicher Planung dar, dies belegen zahlreiche Veranstaltungen und Veröffentlichungen der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V./DVWG (DVWG 1997, DVWG 1995, DVWG 1993, DVWG 1986). Die Ziele der Datenerhebung stehen im Verkehrswesen in engem Zusammenhang mit den Leitlinien der Verkehrsplanung und den Prozessen der Verkehrsplanung.

In der Verkehrsplanung ist die Verwendung von Standards in allen Bereichen der Planung üblich. Bestimmte Verfahren müssen nur angewendet werden, wenn dies vertraglich festgelegt wurde. Insbesondere lokale, regionale bzw. verbundbezogene Untersuchungen im ÖPNV orientieren sich an folgenden Veröffentlichungen, die als Standards bezeichnet werden können:

- »Kernelemente von Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten. Empfehlungen zur abgestimmten Gestaltung von Verkehrserhebungen« (BMVBW 2004) (vgl. Abschnitt 4.1.6),
- »Verkehrserhebungen« (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen/VDV 1992),
- »Empfehlungen für Verkehrserhebungen« (FGSV 1991) und
- »Anleitung für Verkehrserhebungen im öffentlichen Personennahverkehr« (Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe/VÖV) (PAMPEL 1961).

Die Anleitung von PAMPEL (1961) war der Vorläufer der Veröffentlichung des VDV 1991. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Dachverband der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs mit Schwerpunkt Eisenbahngüterverkehr in Deutschland. Der VDV entstand 1991 durch Zusammenschluss des Verbands öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV), des Bundesverbands Deutscher Eisenbahnen, Kraftverkehre und Seilbahnen (BDE) sowie des VÖV der ehemaligen DDR (VDV 2005).

Die vom VDV-Planungsausschuss erarbeitete VDV-Schrift 1 »Verkehrserhebungen« (VDV 1992) ist – auch aus Sicht des VDV – von einem sehr stark ingenieurmäßigen Ansatz geprägt. Im Vordergrund steht die Frage: »Wie muss ich das Verkehrsangebot bemessen, damit es die auftretenden Verkehrsmengen bewältigt?« Im Zentrum stehen Zählungen, teilweise auch automatisiert. Dabei hat eine Differenzierung nach Alter und Geschlecht kaum Bedeutung.

Nur bei den Interviewmethoden (VDV 1991:Kapitel 4.4) und den Sondererhebungen (VDV 1991:Kapitel 4.6) wird eine Differenzierung nach einzelnen Fahrgastgruppen implizit angesprochen. Dazu könnte auch die Unterscheidung nach Altersgruppen und Geschlecht gehören, doch ist dies in der Schrift nicht der Fall. Ziel von Sondererhebungen sind Fragestellungen zum Nutzerverhalten. Gründe dafür ergeben sich aus dem Marketing oder wenn es um die Bemessung von Ausgleichszahlungen geht (z. B. Anteil Schwerbehinderter, VDV 1992:83).

Der VDV macht zu statistischen Zwecken eine jährliche Umfrage. Dabei wird die Anzahl der Fahrgäste nach Fahrausweisarten (z. B. nach Einzel- und Mehrfahrtenausweisen, Zeitkarten für Schüler und Zeitkarten für Erwachsene) erhoben. Nach dem Geschlecht wird dabei nicht differenziert. Seit 2003 werden die »Seniorentickets« als Unterposition der Zeitfahrausweise für Erwachsene in die Umfrage aufgenommen, womit der VDV der zunehmenden Verbreitung dieser Fahrausweisart und der wachsenden Bedeutung dieser Zielgruppe als Kunden Rechnung trägt.

Verkehrsdatenerhebungen und deren sorgfältige Analyse sind die Grundlagen für weitere Planungsschritte. Kriterien, die im Rahmen der Datenerhebung nicht ermittelt wurden, können im Nachhinein nicht oder nur schwierig berücksichtigt werden. Die Durchführung der Datenerhebung und -auswertung erfolgt im Auftrag der Aufgabenträger, die damit großen Gestaltungseinfluss haben, durch Marktforschungsinstitute, Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbände, freie Planungsbüros, seltener durch die Stadtverwaltung oder den Aufgabenträger selbst (vgl. BLEES et al. 2002).

Die Arbeitsgruppe Verkehrsplanung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die bekannt ist für ihre normgebenden Empfehlungen für Planung und Gestaltung im Verkehrswesen, hat unter dem Namen »Empfehlungen für Verkehrserhebungen EVE 91« ein weiteres Standardwerk für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr geschaffen, das mit dem VDV abgestimmt wurde.

Erhebungen im ÖPNV sollen vorrangig Informationen über die Auslastung der angebotenen Linien und zur Qualität des Angebots und des Betriebsablaufs liefern. Die Erhebungsmethoden lassen sich nach dem Ansatz unterscheiden in:

- verkehrstechnische Erhebungsansätze, die durch Zählungen und Messungen ermittelt werden können und Aussagen über die Auslastung und Qualität des Angebots erlauben, und
- verhaltensbezogene Erhebungsansätze: Beobachtungen und Befragungen (FGSV 1991:5; KRACHT 2004:10; GÜNTHER o. J.)

Welche Methoden und Verfahren zur Anwendung kommen, richtet sich nach der Fragestellung (FGSV 1991:5) und der »Zielsetzung der Untersuchung, nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und nach den Genauigkeitserfordernissen« (vgl. GÜNTHER o. J.). Für die Analyse der Auslastung kommen »Querschnittsbelastungen, Linienbelastungen, Strecken- und Netzbelastungen, Umsteigebeziehungen, Haltestellenbelastungen, Verkehrsbeziehungen nach Quelle und Ziel« (Ders.) in Frage. Die Art und die Zeit der Erhebung haben Einfluss darauf, welche Personengruppen durch die Datenerhebung für den ÖPNV erfasst werden. »Für Analysen des Betriebsablaufs kommen vor allem Messungen der Reisezeiten und ihrer Komponenten sowie der Geschwindigkeit in Betracht. Für umfangreiche und häufige Erhebungen gibt es automatisierte Erhebungsverfahren. Viele Daten werden im Rahmen von Betriebsleitsystemen oder über den Fahrausweisverkauf kontinuierlich erhoben« (Ders.). Besonderes Augenmerk wird Spitzenbelastungen gewidmet, die im Jahresverlauf von November bis Januar auftreten und im Tagesverlauf durch den morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr sowie in der Mittagszeit durch den Schülerverkehr bestimmt sind.

Die Betrachtung der Erhebungsmethoden unter dem Aspekt der Erfassbarkeit bestimmter Daten, gestaffelt in »erfassbar«, »bedingt erfassbar« und »nicht erfassbar« (FGSV 1991:6, vgl. Tab. im Anhang A-11) macht deutlich, dass die verkehrstechnischen Erhebungsmethoden (z. B. Querschnittszählungen, Objektzählungen, Knotenpunkts- u. Kordonerhebungen und Beobachtungen) sich überwiegend nicht zur Erfassung von Gender-Aspekten eignen, auch wenn es lediglich um Basisdaten wie z. B. Alter, Geschlecht, soziodemografische Faktoren und Mobilitätsbehinderung geht. Dies wird umso deutlicher, wenn auch Details zu den einzelnen Erhebungsformen einbezogen werden, wie sie von STEINMEYER (2005:7 ff.) formuliert werden. Eine Ausnahme unter den verkehrstechnischen Erhebungsmethoden stellen die Stromanhebungen dar, bei denen zumindest die Erfassung von Basisdaten mit Gender-Relevanz möglich ist und ansatzweise bereits praktiziert wird (FGSV 1991, VDV 1991; vgl. Kap. 4/5, VVS).

Für die Ermittlung von Gender-Daten ist mindestens eine Kurzbefragung erforderlich, deshalb reichen verkehrstechnische Erhebungsansätze, meist reine Zählungen und Messungen, aber auch Beobachtungen nicht aus. Dies gilt insbesondere, wenn die Erhebung auf die aktive Mitarbeit der Befragten angewiesen ist und Informationen über »Eigenschaften, Verhalten, Verhaltensabsichten, Werte, Haltungen, Einschätzungen« erhalten möchte (vgl. KRACHT 2004). Zielführender scheinen verhaltensbezogene Erhebungsansätze zu sein, die auch Befragungen enthalten. Befragungen jeglicher Art (Kurz-Befragungen im Verkehrsnetz, an Haltestellen, am Aktivitätort und im Betrieb oder Befragungen im Haushalt [KONTIV, MiD 2002, MOP] oder über das Internet) bieten je nach Design eher die Möglichkeit, soziodemografische Daten und Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu ermitteln. In der EVE 91 enthalten nur die Haushaltsbogen (FGSV 1991:51 ff., vgl. Tab. 10) im soziodemografischen Teil Fragen zu folgenden Bereichen, die aus Gender-Perspektive ergänzt wurden. Diese Fragestellungen und auch die nachfolgenden Wegeprotokolle sind nicht in der Lage, Unterschiede in den verkehrlichen Ansprüchen und im Verhalten zu erheben und zu berücksichtigen.

Die bekannten Sekundärstatistiken (MiD, MOP) erheben im soziodemografischen Teil Basisdaten mit Gender-Relevanz. Hier ist es von Bedeutung, ob und wie diese Daten weiter ausgewertet werden. In der Datenerhebung der Verkehrsverbünde oder anderer Aufgabenträger in Deutschland werden einerseits die vorgenannten Sekundärstatistiken und weitere Statistiken mit regionalem Belang verwendet (Einwohner-



meldedaten, Daten der statistischen Landesämter usw.). Hier scheinen die Empfehlungen der FGSV (1991) bzw. des VDV (1991) weiterhin angewendet zu werden. Zu klären ist im empirischen Teil, ob in der Datenerhebung für den ÖPNV vor Ort tatsächlich noch die unveränderten Erhebungsmethoden verwendet werden, die vor zwanzig Jahren und mehr entwickelt wurden. Als problematisch erscheint es, wenn gleichzeitig aus Kostengründen zunehmend auf Haushaltsbefragungen verzichtet wird, weil diese am ehesten Gender-Daten aufnehmen könnten.

Tab. 10: Inhalt soziodemografischer Teil des Haushaltsbogens

Kriterium	Ergänzende Vorschläge aus Gender-Perspektive
<b>Fragen im Fragebogen</b> gerichtet an Personen im Haushalt ab sechs Jahren	Keine Altersgrenze vorgeben, erwachsene Begleitpersonen stellvertretend antworten lassen; gerade bei Wegen und Wegeketten mit Babys und Kleinkindern wird häufig das Auto verwendet
- Angaben zu fünf Personen im Haushalt	Generell alle Personen berücksichtigen
- Geburtsjahr	-
- Geschlecht	-
- Staatsangehörigkeit: deutsch oder nicht deutsch	Nationalität angeben (Hinweis für mehrsprachige Informationen)
- Familienstand: ledig, verheiratet, verwitwet, geschieden	Im Zeitalter von Patchwork-Familien wenig aussagekräftig; besser »allein lebend«, bzw. »Anzahl der Erwachsenen« und/oder »Kinder« je Haushalt
- Höchster Schulabschluss	
- Berufstätigkeit: nicht berufstätig, noch in Ausbildung, berufstätig	Es ist interessant, zu wissen, ob jemand zusätzlich zu diesen Aufgaben noch Kinder oder ältere Menschen versorgt/betreut
- Stellung im Beruf	
- Führerscheinbesitz	
- Fahrzeugbesitz	
- Fernreisen	
	Angaben zu Monatskarten (nur im ortsbezogenen Personenbogen vorhanden)

Quelle: VDV (1992:51), Ergänzung aus Gender-Perspektive

### Eignung der vorhandenen Datenquellen für den Gender-Ansatz

Die Datenbestände für den ÖPNV werden hinsichtlich der Erhebung und Verwendung alters- und geschlechtsdifferenzierenden und nach weiteren soziodemografischen Kriterien differenzierenden Daten betrachtet. Für die vorliegende Arbeit sind die Datenquellen und Erhebungsformen von herausragendem Interesse, die direkt mit den Anforderungen mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personen an den ÖPNV zu tun haben. Gleichzeitig wird vor dem Hintergrund der Fragestellung den verhaltensbezogenen Fragestellungen mehr Bedeutung zugemessen.

Die Datenquellen für die (Nah-)Verkehrsplanung können nach ihrer Reichweite, nach Umfang und Inhalt, Aussagekraft, Repräsentativität und Aktualität der Daten unterschieden werden. »Für die Bestimmung von sogenannten Zeitreihen werden regelmäßig zur Verfügung stehende amtliche Statistiken, Unternehmens- und Verbandsstatistiken genutzt. Auch unregelmäßig anfallende Erhebungen und Sonderanalysen werden verwendet« (KUNERT et al. 1985:32).

In der vorliegenden Arbeit wird die Unterscheidung nach Reichweiten vorgenommen in

- **bundesweite Erhebungen**, die zum gleichen Zweck durchgeführt werden, in der Regel sehr viel differenzierter in einem einheitlichen Design ausgestaltet sind und sich an der Ausdifferenzierung unserer Gesellschaft orientieren (z. B. »Mobilität in Deutschland«/MiD und das »Deutsche Mobilitätspanel«/MOP, Verkehr in Zahlen, VDV-Statistiken, Mikrozensus), sowie in
- **landesweite Erhebungen, d. h.** Statistiken der statistischen Landesämter, z. B. zu Bevölkerungsentwicklung, Verkehrsentwicklung usw. – diese können häufig nach Landkreisen und Orten differenziert abgerufen werden –, und in
- **lokale, regionale bzw. verbundbezogene Erhebungen:** Zählungen der Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Gemeinden und Landkreise. Diese werden nicht immer nach vergleichbaren Methoden oder Konzepten durchgeführt, es gibt einen größeren Anteil privater Planungsbüros und es mangelt ihnen aufgrund dessen an Vergleichbarkeit. Hier sollen die Kernelemente für Haushaltsbefragungen langfristig Abhilfe schaffen (BMVBW 2004 a).

Nachfolgend werden die angesprochenen Verfahren der Datenerhebung dargestellt und hinsichtlich ihrer Aussagefähigkeit zu ausgewählten Gender-Kriterien überprüft. Anhand der vorliegenden Literatur zum Gender-Ansatz, zum Verkehrs- und insbesondere ÖPNV-Bereich werden die Datensätze auf die Berücksichtigung folgender Gender-Kriterien bei der Datenerhebung/-auswertung überprüft:

- Altersklassendifferenzierung
- Geschlechtsdifferenzierung der Erhebungsbögen
- Geschlechtsdifferenzierung bei der Auswertung aller Themenblöcke (z. B. Rolle der Person im Haushalt u. im Erwerbsleben, Pkw-Verfügbarkeit, Modal Split nach Geschlecht ...) (vgl. FGSV 2004).
- Differenzierung nach Nationalitäten
- Fragen zum Verkehrsverhalten von Kindern, Jugendlichen, Senioren, Ausländern, Behinderten
- Spezielle Fragen zur Mobilität von Frauen, z. B. zum Thema Wegeketten
- Auswertung im Sinne des Gender Budget

Abgesehen von MiD, SrV und MOP gibt es im Verkehrsbereich eine Reihe weiterer Erhebungen, auf die in dem Bericht zur KONTIV 2001 (infas u. DIW:28 ff.) eingegangen wird. Allerdings sind diese für den ÖPNV weniger verwendbar, da sie sich mit dem Fern-, dem Kfz- oder dem Wirtschaftsverkehr beschäftigen. Die Übersicht in Tab. 11 zeigt einen Vergleich der Erhebungssysteme von MiD, SrV und MOP nach einer Vorlage des Instituts für Verkehrs- und Infrastrukturplanung (VIP) Dresden.

Beim Vergleich mit anderen Datenquellen »ist zu beachten, dass sich die durchführbaren Vergleiche fast stets auf verschiedene Grundgesamtheiten beziehen und die interessierenden Merkmale mit unterschiedlichen Konzepten und Instrumenten erfasst wurden. Insbesondere bezogen sich die früheren KONTIV-Erhebungen auf die deutschsprachige Wohnbevölkerung in Westdeutschland ab einem Lebensalter von 6 bzw. 10 Jahren« (infas u. DIW 2001:112).

Umfangreiche Verkehrserhebungen in Verkehrsverbänden, aber auch kleinere Erhebungen in Gemeinden sind im Allgemeinen nach einem Schema aufgebaut, das sich in bestimmten Grundlagen wie Untersuchungsdesign, Erhebungsmethoden und Erhebungsarten unterscheidet. Das Untersuchungsdesign ist die Festlegung auf einen bestimmten Schwerpunkt, den es zu untersuchen gilt, eine Zielbestimmung. Hierbei muss unterschieden werden in Querschnitt- oder Längsschnittuntersuchungen. Ist das Ziel eine Momentaufnahme zu einem bestimmten Zeitpunkt, so wird eine Querschnittsuntersuchung zu geeigneten Ergebnissen führen: Dabei wird »in einer Einmalserhebung (...) eine bestimmte Anzahl von statistischen Einheiten zu einem bestimmten Zeitpunkt betrachtet (mehrere Wellen = Abfolge v. Querschnittsstudien)« (vgl. STEINMEYER 2005:4). Sollen aber Prozesse über einen längeren Zeitraum beobachtet und verglichen werden, z. B. »Beobachtungen eines Elements, etwa Person oder PKW über eine Zeitachse«, ist eine Längsschnittuntersuchung vorzuziehen (INSTITUT FÜR VERKEHRSWESEN/IFV 2002 d:1).

Tab. 11: Erhebungssysteme im Vergleich

System	Mobilität in Deutschland – MiD 2002	Mobilität in Städten – SrV 2003	Deutsches Mobilitätspanel
Durchgänge	1976, 1982, 1989, 2001	1972, 1977, 1982, 1987, 1991, 1994, 1998, 2003	1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004
Grundgesamtheit	Unterschiedlich, zuletzt alle Einwohner der BRD	Einwohner der SrV-Städte	Deutschsprachige Haushalte Personen > 10 Jahre
Netto-Stichprobe (SP)	25.000 HH + 25.000 HH aufgestockt	ca. 500 HH pro Stadt Insgesamt ca. 12.000 HH	ca. 1000 HH
Untersuchungsraum	Fläche	Städte	Fläche
Methode	Schriftlich-telefonisch Schriftlich-postalisch	Bis 1998: Face to face Schriftlich-telefonisch Schriftlich-postalisch	Schriftlich-telefonisch Schriftlich-postalisch (schriftliche Befragung nach telefonischer Anwerbung)
Wochentag	Mittl. Wochentag	Mittl. Wochentag	Mittl. Wochentag
Zeitraum	Alle Monate des Jahres	April – Juni 1998 zusätzl.: Sept. – November	Oktober – November
Ergebnisse	Flächendeckende Gebietskennwerte Kennwerte für Gemeindetypen	Stadtbezogen Stadtgrößengruppen Städtepegel Städtevergleich	Flächendeckende Gebietskennwerte Kennwerte für Gemeindetypen

Quelle: Verkehrs- und Infrastrukturplanung/VIP (o. J.:4)

Auf die Erhebungsmethoden (z. B. Beobachtungen, Zählungen, Messungen, Befragungen usw.) und die Erhebungsarten (z. B. persönlich, telefonisch, schriftlich-postalisch, computerunterstützt) (vgl. STEINMEYER 2005:3) oder eine Kombination mehrerer Erhebungsarten wird in der allgemeinen Darstellung der Datenquellen eingegangen.

## **Bundesweite Erhebungen**

### ***Das Deutsche Mobilitätspanel (MOP)***

Das Deutsche Mobilitätspanel (MOP) wird seit 1994 jährlich im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, seit 1999 auch in den neuen Bundesländern, erstellt. Die Meinungsforschungsinstitute NFO-Infratest und infas führen die Erhebungen durch und das INSTITUT FÜR VERKEHRSWESSEN (IFV 2005) der TU Karlsruhe ist für die Konzeption und wissenschaftliche Betreuung zuständig.

Der Begriff »Panel« stammt aus dem Englischen und bedeutet in der Übersetzung Gremium (panel of interviewers). Man versteht unter einem Panel die sich in regelmäßigen Zeitabständen wiederholende Erhebung von Daten zu einem gleichbleibenden Themengebiet bei einem konstanten, repräsentativen Personenkreis. In der empirischen Sozialforschung wird eine Datenerhebung als »Panel« bezeichnet, wenn wiederholt zu verschiedenen Zeitpunkten bei den selben Erhebungseinheiten Angaben zu den gleichen Tatbeständen erhoben werden, sodass es möglich ist, Veränderungen im Zeitverlauf zu erfassen. Eine Abwandlung des Panelverfahrens stellt die kontinuierliche Erhebung bestimmter Eigenschaften über einen Zeitraum dar (Längsschnittuntersuchungen)« (IFV 2002 d:1). Die Besonderheit des Panels ist, dass durch die »intrapersonell vorliegenden Informationen zusätzlich zur Querschnittsuntersuchung eine Analyse zu der intrapersonellen Verhaltensvielfalt und Variation« ermöglicht wird (IFV 2002 d:1).

Die Bearbeiter gehen davon aus, dass durch das Erhebungsdesign einer Paneluntersuchung, bei der denselben Personen wiederholt dieselben Fragen zu denselben Sachverhalten gestellt werden (IFV 2002 d:1), gegenüber einer Querschnittsuntersuchung genauere Erkenntnisse zu Verhaltensänderungen zu erwarten sind: »Die bislang verwandten Erhebungen zum Mobilitätsverhalten an Stichtagen verfälschen das Gesamtbild, da aus dem unterschiedlichen Verhalten vieler Personen an einem Stichtag nicht automatisch auf ein wechselndes Verhalten einer Person an unterschiedlichen Tagen geschlossen werden kann (Ergodizität). Die bislang fehlenden Kenntnisse sind jedoch für eine menschen- und umweltgerechte Verkehrsplanung wichtige Voraussetzungen. (...) Dadurch, dass ein intrapersoneller Zusammenhang herstellbar ist, können die Veränderungen im Verhalten analysiert werden und es wird möglich, nach den Ursachen für das veränderte Verhalten zu suchen. Umgekehrt können mittels Paneldaten die Reaktionen und Verhaltensänderungen von Individuen auf veränderte Rahmenbedingungen, planerische oder sonstige Maßnahmen quantifiziert und analysiert werden: Dadurch werden die Wirksamkeit von Maßnahmen, aber auch ungewünschte Reaktionen darstellbar« (IFV 2003:1).

Das MOP ist eine Kombination von Längsschnitt- und Panelerhebung. Dabei werden ausgewählte »private Haushalte in drei aufeinander folgenden Jahren über den Zeitraum einer Woche zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Auf dieser Grundlage liefert das MOP einerseits aktuelle Information über den Ist-Zustand kollektiven als auch individuellen Mobilitätsverhaltens. Es erlaubt darüber hinaus auch Einblicke in Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge und längerfristige Entwicklungen im Mobilitätsverhalten« (IFV 2002 a). Mit dem MOP werden »aktuelle und im Zeitablauf vergleichbare Informationen zum Personenverkehr privater Haushalte gesammelt.« (IFV 2002 a).

Das MOP als schriftliche Längsschnittbefragung erfasst das Mobilitätsverhalten sowie die Fahrleistung und den Treibstoffverbrauch von Privathaushalten und Einzelpersonen über den Zeitraum einer ganzen Woche. Die Teilnehmer wurden telefonisch angeworben und haben sich schriftlich damit einverstanden erklärt, drei Jahre teilzunehmen. Dazu führen sie Buch über ihre Alltagsmobilität. Die Befragung wird für einzelne Kohorten über drei Jahre wiederholt und überdeckt alte und neue Bundesländer (IFV 2002 a).

Es wird mit einer quotierten Stichprobe gearbeitet, zur Grundgesamtheit gehören alle deutschsprachigen Haushalte in der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Grundsätzlich sind alle Haushaltsmitglieder

Zielpersonen, aus technischen Gründen werden nur die persönlichen Daten von max. 5 Personen, meist der ältesten, erfasst. Kinder unter 10 Jahren erhalten kein eigenes Wegetagebuch, Angaben zu ihrer Mobilität werden im Haushaltsfragebogen erhoben.

Die Auswahl der Haushalte wird bevölkerungsrepräsentativ quotiert und nach den Merkmalen Raumtyp, Haushaltstyp und PKW-Besitz geschichtet. Des Weiteren gibt es eine Raumtypisierung in fünf Raumtypen, mit der die »gesamte Variationsbreite von Siedlungsstrukturen – angefangen bei der ländlichen Region über die Kleinstadt, die periphere Lage am Rand von Ballungsräumen bis hin zur zentralen Wohnlage in hochverdichteten Ballungsgebieten – abgedeckt werden« kann (IFV 2002 c).

Die Struktur der Haushalte richtet sich nach »Haushaltsgrößen, Kindern im Haushalt und Berufstätigkeit der Haushaltsmitglieder. Dies ergibt 4 Haushaltstypen« (IFV 2002 c, vgl. Tab. 12).

An den jährlichen Erhebungen in ca. 750 Haushalten nehmen insgesamt ungefähr 1500 Personen teil. Darunter sind ca. zwei Drittel Wiederholer, die bereits das zweite oder dritte Mal teilnehmen. Alle Teilnehmer legen zusammen ca. 37.000 Wege im Erhebungszeitraum zurück (IFV 2002 c). Diese Erhebung findet im Oktober und November an allen Wochentagen statt.

Das IFV stellt folgende Vorteile von Längsschnittuntersuchungen heraus:

- »Aussagen über die Häufigkeit einer Fahrt innerhalb z. B. des Wochenspektrums
- Aussagen über die Regelmäßigkeit bestimmter Aktivitäten
- Präzisierung der Häufigkeit wiederkehrender Aktivitäten
- Berücksichtigung mehrtägiger Fahrten
- Differenzierungsmöglichkeit zwischen inter- und intrapersoneller Varianz
- Verhalten von Personen wird über mehrere Tage erfasst und ermöglicht, Informationen über die Verhaltensvielfalt von Personen zu gewinnen. Damit sind Aussagen darüber möglich, welche Spielräume und Sachzwänge Individuen bei ihren täglichen Entscheidungen haben« (IFV 2002 c).

Tab. 12: Beschreibung der Haushaltstypen beim Mobilitätspanel

Haushaltstypen	Beschreibung
<b>Haushaltstyp I:</b>	Kleinhaushalte mit Berufstätigen (Ein- und Zwei-Personenhaushalte, alle Mitglieder sind erwachsen, mindestens eines davon berufstätig oder in Ausbildung) (ca. 33 %)
<b>Haushaltstyp II:</b>	Kleinhaushalte ohne Berufstätige (Ein- und Zwei-Personenhaushalte ohne Kinder, alle Mitglieder sind Rentner oder aus anderen Gründen nicht berufstätig) (ca. 35 %)
<b>Haushaltstyp III:</b>	Haushalte mit Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren unabhängig von der Größe, auch Alleinerziehende (ca. 25 %)
<b>Haushaltstyp IV:</b>	Sonstige Haushalte ab drei Personen, in denen keine Kinder leben (ca. 7 %)

Quelle: IFV (2002 b:1), eigene Darstellung

Grundsätzlich ermöglicht das Erhebungsdesign des MOP die Differenzierung der Verkehrsmittelnutzergruppen nach *Altersklassen* (18 – 25, 26 – 35, 36 – 50, 51 – 59, 60 – 69, 70 und älter) und nach *Geschlecht* und es wird unterschieden, *welche Rolle die befragte Person im Haushalt einnimmt* (ISB und IFV 2005:121). Ob in der Auswertung diese Kriterien berücksichtigt werden, hängt von der Fragestellung der Bearbeitung ab. Jedenfalls sind diese Grunddaten vorhanden und auch für andere Untersuchungen verwendbar. Nicht berücksichtigt werden die *Nationalität*, vorhandene *Mobilitätsbehinderungen* und die *selbstständige Mobilität von Kindern*.

### ***Mobilität in Deutschland (MiD) – ehemals KONTIV***

In den Jahren 1976, 1982 und 1989 hat das Bundesministerium für Verkehr die »Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten« (KONTIV) in Westdeutschland durchgeführt (infas u. DIW 2003, EMNID 1991, Socialdata 1984 und SOZIALFORSCHUNG BRÖG 1977). Die aktuelle Erhebung nach einem erneuerten Design, dem eine ausführliche Methodenstudie vorausging, fand 2002 unter dem Titel »MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND 2002« statt. Mit der Durchführung waren das Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) und das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Berlin vom BMVBW 2000 beauftragt. »MiD 2002 knüpft in den Kernelementen an die bisherigen KONTIV-Erhebungen der Jahre 1976, 1982 und 1989 in Westdeutschland an: Über ein Jahr hinweg wurden zufällig

ausgewählte Haushalte zu ihrem Verkehrsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag (bei denen auch Wochenend- und Feiertage enthalten sind) befragt und zusätzlich um die Angabe verkehrsrelevanter Informationen zum Haushalt insgesamt und zu den Mitgliedern des Haushalts gebeten. An das Projekt Mobilität in Deutschland 2002 waren darüber hinaus folgende Anforderungen gerichtet:

- Die Ergebnisse sollten mit denen der Vorgängererhebungen vergleichbar sein,
- das methodische Instrumentarium sollte weiterentwickelt werden und
- im Hinblick auf zeitgleich stattfindende Verkehrserhebungen zu einzelnen Bereichen (Wirtschaftsverkehr mit Kraftfahrzeugen, Fahrleistung von Kraftfahrzeugen, Personenfernverkehr) mussten geeignete Schnittstellen definiert werden.
- Ein weiteres Ziel bestand darin, auch für die einzelnen Bundesländer repräsentative Mobilitätskennziffern zu erzeugen« (infas u. DIW 2003:1).

Hinzu kam die durch die Wiedervereinigung entstandene Problematik, das Haushaltspanel auf Ostdeutschland auszudehnen und so an das dort verwendete System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) anzuknüpfen. Für das gesamte Bundesgebiet fehlte bisher eine »repräsentative und alle Arten des Personenverkehrs umfassende Datenbasis« (infas u. DIW 2003:1, CIESLA 1997).

Ziel dieser Befragung privater Haushalte war es, repräsentative Daten zum Alltagsverkehr (eines Jahres) der Bevölkerung einschließlich wesentlicher Basisvariablen des Haushalts und der Personen zu erfassen (infas u. DIW 2003:1). Sie dient, gewichtet und hochgerechnet, als Rahmen und Ergänzung für andere Verkehrserhebungen, wie die Verkehrsbefragungen in einzelnen Städten (z. B. SrV), Querschnittszählungen der Verkehrsbelastungen oder das Mobilitätspanel« (MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND 2005/Homepage). Abgesehen davon liefert die Studie aktuelle Datengrundlagen zu wichtigen Einflussgrößen der Mobilität (z. B. Anzahl der Fahrerlaubnisse) und bildet die Basis für Verkehrsmodelle. Durch die Kombination mit anderen Erhebungen, der Erhebung zum Wirtschaftsverkehr mit Kraftfahrzeugen, der Fahrleistungserhebung des Kraftfahrzeugbundesamtes und der EU-weiten Fernverkehrserhebung Dateline sollte es möglich sein, 2001/2002 den gesamten Personenverkehr Deutschlands detailliert abzubilden. Da die Daten aus der Studie vielen Zwecken dienen sollen, waren vor allem zwei Kriterien besonders wichtig:

- »eine ausreichende Stichprobengröße, um den unterschiedlichsten Fragestellungen gerecht zu werden, daher werden im Ergebnis für rund 50.000 Haushalte Ergebnisse vorliegen;
- Repräsentativität, d. h. sorgfältige, kontrollierbare geschichtete Ziehung und Hochrechnung« (MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND 2005).

Die Studie ist relevant für die Bereiche Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaft und soll eine fundierte Grundlage für konkrete politische Entscheidungen liefern.

Aufgrund der Vergleichbarkeit mit früheren Erhebungen wurden die Standardfragen z. B. in der Soziodemografie beibehalten. Es gibt »umfangreiche inhaltliche Erweiterungen und teilweise stärkere Differenzierungen von Sachverhalten (z. B. Wegezwecke) gegenüber den Vorgängerstudien« (infas u. DIW 2003:25). »Die Anzahl der Personen, für die anschließend grundlegende Angaben (Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit/Stellung im Lebenszyklus, Pkw-Führerschein) gemacht werden sollten, betrug bei CATI (*telefonisches Interview*) acht, im schriftlichen Verfahren sechs Personen« (infas u. DIW 2003:25 f.).

Einen guten Überblick über die Inhalte von MiD bietet Abbildung 31 auf der folgenden Seite. Darin sind die Befragungsinhalte zusammengefasst dargestellt und es ist gleichzeitig ersichtlich, welche Neuerungen gegenüber früheren Erhebungen enthalten sind (kursiv) und welche Fragen nur im telefonischen Interview (CATI) gestellt wurden.

Die Fragen »lassen sich grob in die Bereiche generelle Informationen (Strukturgrößen auf Haushalts-, Personen- und Fahrzeugebene, generelles Verkehrsverhalten) und Stichtagsinformationen (auf Personen-, Fahrzeug- und Wegeebe) einteilen« (infas u. DIW 2003:25). Zahlreiche Ergänzungen gab es auf der Personenebene im Haushaltsfragebogen, z. B. Wohndauer, Erreichbarkeit des ÖV, Pkw-Verfügbarkeit. Die Fahrzeugebene wurde vollständig neu eingefügt.

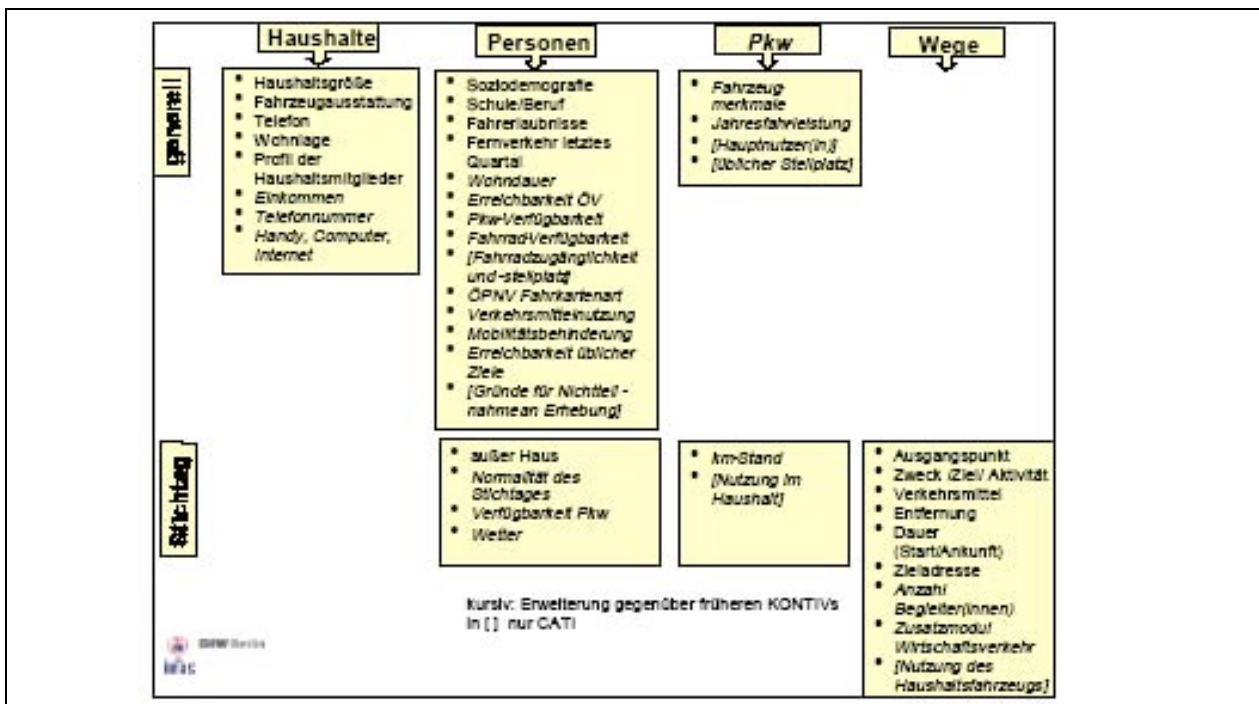


Abb. 31: Inhalte der Studie »Mobilität in Deutschland«, Quelle: infas u. DIW (2003:25)

#### a) Neuerungen und Ansätze einer gendergerechten Datenerhebung

MiD weist gegenüber den früheren Erhebungen (vgl. GREVSMÄHL in: DVWG 1993:57 f., 1985) deutliche Verbesserungen im Bereich der Berücksichtigung von Gender-Daten auf. Besonders ausführlich werden genderrelevante Daten in der Soziodemografie erhoben (vgl. Abb. 31). Diese bilden mit den anderen Daten der Haushaltserhebung die Basisdaten.

Da die Stichprobe für MiD 2002 aus dem Einwohnermelderegister gezogen wurde, wurde erstmalig auch die sogenannte *Anstaltsbevölkerung* berücksichtigt (infas und DIW 2003:3).

Im Vergleich zu den bisherigen KONTIV-Erhebungen ist die *Einbeziehung aller Haushaltsmitglieder* neu. Verkehr kann damit zum ersten Mal zeitgleich im gesamten Haushaltskontext dargestellt werden. (infas u. DIW 2003:7). Über den gesamten Haushalt wurde eine erwachsene Person befragt.

Erstmals wurde auch die *Mobilität von Kindern* erfasst: In den bisherigen KONTIVs wurde erst ab der Altersgrenze von 10 bzw. 6 Jahren erhoben. Im Jahr 1985 gab es eine gesonderte Kinder-KONTIV. In MiD 2002 wurden Kinder aller Altersklassen einbezogen. So konnte erstmals »die Mobilität des gesamten Haushalts integriert zu einem Stichtag dargestellt werden. Für Kinder im Alter bis unter 14 Jahren wurde ein eigener Fragebogen entwickelt, der an die Lebensrealität der Kinder angepasst war. Für Kinder im Alter bis zu 9 Jahren wurden die Eltern gebeten, die Angaben stellvertretend (Proxy) für ihr Kind zu geben.

Für die 10- bis 13-Jährigen wurde die Art der Beantwortung (selbst oder stellvertretend) freigestellt, da das Selbstausfüllen an entsprechende altersvariable Fähigkeiten beim Lesen und Schreiben gebunden ist. In jedem Fall wurde im Instrument festgehalten, ob es sich um selbst oder stellvertretend gegebene Auskünfte handelte« (infas u. DIW 2003:3). Kurze Fußwege, etwa zum Spielplatz, dürften so verstärkt auftauchen. Allerdings wurden im Unterschied zur Methodenstudie für die Hauptstudie »nur Personen ab 14 Jahre bei der Ziehung berücksichtigt, denn in der Methodenstudie hatte sich gezeigt, dass es in den Haushalten, in denen kleine Kinder ausgewählt und angeschrieben wurden, häufiger zu Irritationen kam« (infas u. DIW 2003:10).

*Ausländer* wurden 2002 zum ersten Mal gezielt einbezogen. Die Methodenstudie hatte gezeigt, dass Ausländerhaushalte, obwohl deren statistischer Anteil 1999 bei knapp 9 Prozent der Wohnbevölkerung lag, in der Erhebung unterrepräsentiert waren. Da türkischsprachige Haushalte die größte Ausländergruppe in der Bundesrepublik sind, wurde »zur Verminderung von Sprachschwierigkeiten (...) deshalb an Haushalte türkischer Nationalität neben dem deutschen Anschreiben eine nationalsprachige Übersetzung versendet«. Ebenso bestand das Angebot, das Telefoninterview in Türkisch zu halten. Dies wurde nicht in Anspruch

genommen, gleichzeitig gab es aber in dieser Untergruppe einen hohen Anteil an Ausfällen (infas u. DIW 2003:3 f.).

Die früheren KONTIVs erlaubten keine Informationen zur *Mobilität von Behinderten*. »Um diese Mobilität umfassend zu untersuchen, bedarf es u. a. genauerer persönlicher Angaben zur Art der Behinderung und dem Grad der Beeinträchtigung. Die KONTIV 2001 gibt hier erste Anhaltspunkte über die Anzahl mobilitätsbehinderter Personen und deren Mobilität. Es wurde erstmals eine Frage nach gesundheitlichen Problemen, die die persönliche Mobilität beeinträchtigen, gestellt« (infas u. DIW 2001:22). »Nach Abschluss von Mobilität in Deutschland 2002 liegen nun erstmals Informationen über die Anzahl der Personen vor, die sich aufgrund *körperlicher Behinderungen* in ihrer Mobilität beeinträchtigt fühlen. Diese subjektive Einschätzung soll als ein Indikator zur Erklärung der Mobilität Behinderter dienen« (infas u. DIW 2003:29).

Erstmals wurden »in einer bundesweiten Personenverkehrserhebung auch detaillierte Merkmale für bis zu drei *Kraftfahrzeuge im Haushalt* erhoben« (infas u. DIW 2003:118). Neu und interessant auch aus Gender-Perspektive sind »differenzierte Auswertungsmöglichkeiten zur durchschnittlichen Besetzung der Fahrzeuge, da bei jedem Weg nach der Anzahl der Begleiter gefragt wird und, sofern die Begleiter aus dem gleichen Haushalt sind, auch die Fahrtmotive (Zwecke) der Begleiter erfragt werden. Weiterhin sind durch die Erhebung der Fahrzeugmerkmale für bis zu drei Kfz im Haushalt auch weiterführende Analysen zu komplexen Nutzungsstrukturen von mehreren im Haushalt vorhandenen Autos möglich« (infas u. DIW 2003:119).

In der Auswertung gab es ein Beispiel dafür, wie sich die Nutzung vorhandener Kfz über den Tagesverlauf verändern kann und wie dies mit der Erhebung dargestellt werden kann: »Für jede Person des Haushalts wurden für die 24 Stunden des Stichtags Aufenthaltsort und ggf. Verkehrsmittel farbige dargestellt. Über dem Anfang eines Verkehrsbalkens steht die Anzahl der Begleiter und, wenn ein Haushalts-Pkw benutzt wurde, die Nr. des Fahrzeugs unter dem Balken. Diese detaillierten Informationen zu den Begleitpersonen ermöglichen nun haushaltsspezifische und gruppenbezogene Analysen des Mobilitätsverhaltens, »die bisher nicht oder nur unter Setzung mehr oder weniger plausibler Prämissen (gemeinsamer Weg bei gleicher Ankunfts- und Zielzeit bei Haushaltsmitgliedern unterstellt) möglich waren« (infas u. DIW 2003:122).

Ein neues Modul »*Wirtschaftsverkehr*« hilft dabei, »Wege von berufsbedingten Vielfahrern (z. B. Vertretern, Lieferanten) oder Wege von Personen, für die Fahren zum Beruf gehört (z. B. Busfahrer, Taxifahrer)«, besser zu identifizieren« (infas u. DIW 2003:33).

Zur Herstellung des Haushaltszusammenhangs wurde eine Frage nach der Zahl der *Begleiter/innen*, d. h. der Personen, mit denen der Weg gemeinsam zurückgelegt wurde, aufgenommen. Bei der telefonischen Befragung wurde dann »explizit nach der Identität der Begleitpersonen gefragt«, sodass erstmals die Möglichkeit entstand, »gemeinsam zurückgelegte Wege zu übertragen« (infas u. DIW 2003:33).

Durch die Angaben genauer Adressen für Beginn und Ende eines Weges besteht zum ersten Mal die Möglichkeit einer »*Geokodierung*« (infas u. DIW 2003:34). Damit lässt sich das tatsächliche ÖV-Angebot darstellen. Unter dem Gender-Aspekt ist es z. B. für Mobilitätsbehinderte wichtig, wie weit die nächste Haltestelle des ÖV entfernt liegt und wie lange der Fußweg dahin dauert. Dabei wurde berücksichtigt, dass die Einschätzung der Situation Einfluss auf das Verhalten haben kann (infas u. DIW 2003:29).

Es gab einige neue Fragestellungen, die ergänzend zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt wurden, um Aufschluss über das Verkehrsverhalten des Haushalts im Alltag zu erhalten:

- *Erreichbarkeit üblicher Ziele* mit dem Auto und dem öffentlichen Verkehr, um die Möglichkeiten zur Verkehrsmittelwahl, die »generellen täglichen Wegeziele und die subjektiv wahrgenommene Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu messen und Nutzerprofile zu identifizieren« (infas u. DIW 2003:29),
- *die generelle Verkehrsmittelnutzung* (Auto, Fahrrad, Bus oder Bahn der Region, Bahn auf längeren Strecken). »In Kombination mit dem Stichtagsverhalten und der Verkehrsmittelverfügbarkeit können dann z. B. Nutzertypen gebildet werden« (infas u. DIW 2003:29),

- *verkehrsbezogene Rahmenbedingungen der Mobilität*, z. B. Häufigkeit der Pkw-Verfügbarkeit, Besitz eines verkehrstüchtigen Fahrrades, Fahrausweisart im ÖV, Unterbringung des Fahrrades während der Nacht (CATI)« (infas u. DIW 2003:30) und
- *kurzfristig wechselnde situative Parameter*, z. B. Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag, Wetter, Krankheit, Urlaub, die das Verhalten am Stichtag erklären (infas u. DIW 2003:30) (hier wäre auch eine vorübergehende Mobilitätsbehinderung, z. B. durch gebrochenen Arm, Schwangerschaft oder Krücken denkbar).

Die *Zahl der Wege* am Stichtag war in der schriftlichen Befragung von MiD auf maximal sieben Wege, in der telefonischen Befragung auf acht Wege beschränkt. Für alle weiteren Wege am Stichtag sollte nur noch deren Anzahl eingetragen werden. Nach Abschluss der Untersuchung gehen die Bearbeiter davon aus, »dass die Abfrage von acht Wegen den Tagesablauf von mehr als 97 Prozent der Befragten erschöpfend abbildet« (infas u. DIW 2003:30).

Neu dabei als Kategorien waren die *Wegezwecke* »Freizeit« und »Bringen/Holen von Personen«. Somit enthält der Erwachsenenfragebogen acht Wegezweckvorgaben, sog. Oberkategorien: »Arbeitsplatz, Dienstlich/geschäftlich, Ausbildung/Schule, Einkauf, Private Erledigung, Holen/Bringen von Personen, Freizeitaktivität, Nach Hause, Sonstiges. Für den Kinderfragebogen wurden an die Lebensrealität der Kinder angepasste Oberkategorien gebildet: (Vor-)Schule, Kita/Kindergarten, Begleitung Erwachsener, Sport, Sportverein, Freunde besuchen/treffen, Unterricht (nicht Schule), Nach Hause, Etwas anderes« (infas u. DIW 2003:30). Bei der telefonischen Befragung (CATI) wurden dieselben Kategorien verwendet, »wobei diese um „Begleitung Erwachsener“ und „Spielplatz, Spielen auf der Straße“ ergänzt wurden« (infas u. DIW 2003:30).

Die Tabelle (Anhang A-7) zeigt, dass einige Antwortmöglichkeiten mehrfach vorkommen. Dies liegt daran, dass der gleiche Wegezweck manchmal anderen Oberkategorien zugeordnet wird: »Z. B. gibt es „Hund ausführen“ sowohl unter dem Zweck „Freizeit“ als auch bei „privater Erledigung“«. Diese Vorgaben erleichtern dem Interviewer die Zuordnung (infas u. DIW 2003:32). Das verdeutlicht, dass das telefonische Verfahren mehr Möglichkeiten zur Differenzierung bietet als das Schriftliche.

Nur bei Wegen der Oberkategorien »Einkauf«, »Private Erledigung« oder »Freizeit« wurde der genaue Zweck abgefragt und versucht, diesen den in der folgenden Tabelle vorgegebenen Zwecken zuzuordnen (vgl. infas u. DIW 2003:31). Interessant ist aber vor allem, ob und wie die Basisdaten nach Gender-Daten (z. B. Alter, Geschlecht, Nationalität, Mobilitätseinschränkung) ausgewertet werden und ob und wie Erhebungsergebnisse der schriftlichen Befragung mit Gender-Daten in Beziehung gesetzt werden (können).

Genau nach *Alter* und *Geschlechtern* differenziert werden z. B.: Pkw-Besitz, Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz. Die Ergebnisse zeigen dann auch deutliche Unterschiede: Von den unter 40-Jährigen haben über 90 % einen Führerschein. Bei den älteren Befragten zeigen sich dagegen zunehmende Unterschiede sowohl zwischen den Geschlechtern als auch zwischen Ost- und Westdeutschland. In den höheren Altersklassen haben westdeutsche Männer den höchsten und ostdeutsche Frauen den geringsten Führerscheinbesitz (infas u. DIW 2003:117).

#### b) *Kritik und Probleme aus Gender-Sicht bei MiD*

Einige frühere Kritikpunkte und Informationslücken der KONTIV, die auch Gender-Daten betreffen, wurden durch das neue Design von MiD behoben oder verbessert, z. B.:

- Die Erfassung sozio-ökonomischer und sozio-demografischer Angaben wurde genauer (z. B. Beruf, Autoverfügbarkeit, Wohnlage, Zugang zum öffentlichen Verkehr) (OETTERLI in: DVWG 1985:107).
- Es werden auch Wege berücksichtigt, die von einem momentanen auswärtigen Aufenthaltsort beginnen (z. B. Ferien, Hotel bei Montage-Arbeit, Militär oder auch Wochenaufenthalten) (vgl. OETTERLI in: DVWG 1985:107).
- Es wird berücksichtigt, dass der Weg selber einen erheblichen Zweck in sich darstellen kann (z. B. Einkäufe, Wanderungen, Geschäftswege) (vgl. OETTERLI in: DVWG 1985:107).
- Die Auswahl der Interviewpartner ist nicht mehr den Befragungspersonen überlassen, sondern erfolgt per Zufallsauswahl aus dem Einwohnermelderegister und ist damit repräsentativer (vgl. WERMUTH in: DVWG 1985).



Trotzdem bleiben einige Kritikpunkte aus Gender-Sicht auch bei MiD 2002 bestehen. Eigentlich sollte die Grundgesamtheit die gesamte Wohnbevölkerung umfassen, die im Ergebnis nach Deutschen, Ausländern und Anstaltsbevölkerung getrennt werden sollte. »Allerdings führten Sprach- und Leseprobleme und z. B. alters- und krankheitsbedingte Einschränkungen in diesen Gruppen zu überdurchschnittlichem Nonresponse« (infas u. DIW 2003:3).

Besonders unverständlich erscheint ein Problem, das bei der Ziehung der Einwohnermeldedaten aus den Einwohnermelderegistern deutlich wurde. Die Tabelle »Vergleich der prozentualen Verteilungen von Alter, Geschlecht und Nationalität in der Einsatzstichprobe mit den Verteilungen in der Grundgesamtheit« enthält eine merkwürdige Fußnote: »Keine Angaben von den Meldeämtern lagen beim Alter für 2.9 %, beim Geschlecht für 11.5 % und bei der Nationalität für 14.5 % der Einsatzstichprobe vor« (infas u. DIW 2003:20). An anderer Stelle heißt es, »die Verteilung der bekannten Personenmerkmale (Alter, Geschlecht und Nationalität) in der Einsatzstichprobe kann mit den Verteilungen in der Grundgesamtheit verglichen werden. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass Abweichungen in den Verteilungen dieser Merkmale in der realisierten Nettostichprobe nicht aufgrund des Auswahlprozesses zustande kommen« (infas u. DIW 2003:19).

Aus der Veröffentlichung wird nicht ganz deutlich, wie verfahren wurde. Anzunehmen ist, dass bei den Personen, die sich bereit erklärt haben, an der Befragung teilzunehmen, die fraglichen Daten bekannt wurden. Insgesamt wirft diese Information ein ungünstiges Licht auf die deutschen Einwohnermelderegister, ganz besonders, was die genderrelevanten Daten (Alter, Geschlecht und Nationalität) betrifft.

Verwirrend ist, dass in verschiedenen Veröffentlichungen (infas u. DIW 2004/Endbericht, infas u. DIW 2003/Ergebnisbericht) unterschiedliche Kategorien zur Einteilung der Gruppen und verschiedene Anzahlen von Gruppen verwendet werden. So verwendet der Endbericht (infas/DIW 2004:118) 16 Kategorien, sog. *Bevölkerungsgruppen*, von denen manche etwas willkürlich zusammengefasst erscheinen (z. B. »Wehrdienst, Zivi, Erziehungsurlaub«) und andere zu wenig differenziert (vgl. Abb. 32).

Im Ergebnisbericht dagegen steht, dass im Bereich der Personenebene »die fortgeschriebene Bevölkerung 2002 nach Geschlecht, Altersjahren und Bundesländern als Hochrechnungsrahmen (*dient*). Aus dem Alter und weiteren Angaben der Befragten setzt sich die Einteilung nach elf *Lebenszyklusgruppen* zusammen« (z. B. Kind, Schüler/in, Student/in, Erwerbperson, Hausfrau/Hausmann, Rentner/in, Pensionär/in, Anderes). Derartige Personengruppen sind u. a. Eingangsgrößen für die Verkehrsmodellierung« (infas u. DIW 2003:116). Es wird also eingangs nach Alter und Geschlecht differenziert, dann aber werden für manche Fragestellungen Lebenszyklusgruppen verwendet, in denen Alter und Geschlecht wieder weniger deutlich hervortreten.

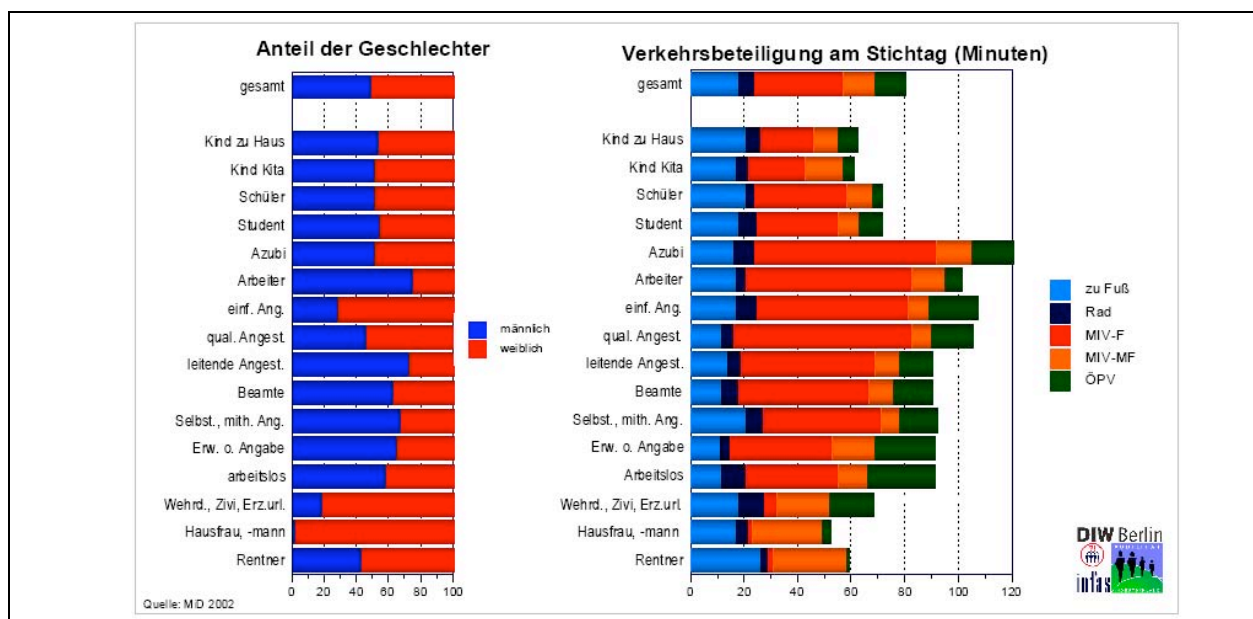


Abb. 32: Bevölkerungsguppen – Anteil Männer/Frauen und Dauer der Verkehrsbeteiligung nach Hauptverkehrsmittel 2002, Quelle: infas/DIW 2004:118

in Tsd.	KONTIV 82 (Deutsche)	MiD 2002
Schüler(in) (10-u.18J.)	5.141	5.326
Schüler(in)/Student(in) (ab 18J.)	2.450	2.552
Auszubildende(r)	2.027	1.339
Erwerbstätige(r) (ohne Auszubildende)	21.151	28.543
Arbeitslose(r)	994	1.441
Erziehungsurlaub, Wehr-/Zivildienst.	-	1.368
Hausfrau/-mann	8.703	4.433
Rentner(in), Pensionär(in) (unter 75J.)	6.418	9.632
Rentner(in), Pensionär(in) (ab 75J.)	2.497	4.955
keine Angabe	2.381	-
anderes	-	530
<b>insgesamt</b>	<b>51.762</b>	<b>60.119</b>
Quellen: KONTIV 82, MiD 2002		

Abb. 33: Westdeutsche Bevölkerung nach Lebenszyklusgruppen 1982 u. 2002,  
Quelle: infas/DIW 2002:27

Nicht differenziert nach Geschlechtern dargestellt werden zum Beispiel die Lebenszyklusgruppen (infas/DIW 2002:27, vgl. Abb. 33), die ÖPNV-Nutzung und Fahrscheinart (infas/DIW 2002:34), die Mobilitätsquoten der Personen nach Haushaltstypen (infas/DIW 2002:52) und die Verkehrsmittel-Nutzersegmente (infas/DIW 2002:47), die Aufschluss geben über mögliche Potenziale der Gruppen. Gerade bei den Verkehrsmittel-Nutzersegmenten wäre es interessant gewesen, wie hoch der Anteil der Frauen, Seniorinnen und Senioren unter den Zwangskunden und Gelegenheitskunden des ÖPNV ist (infas/DIW 2002:47); dies auch vor dem Hintergrund, dass die Fahrkartenstatistik keine Informationen über Gelegenheitskunden und deren soziodemografische Zusammensetzung hergibt.

Bei den Wegen sind deutliche Verbesserungen eingetreten. Was aber auffällt, ist, dass Begleitung von Kindern bei den Oberkategorien »Einkauf«, »Private Erledigung« oder »Freizeit« nur im Zusammenhang mit »Spielplatz« usw. gesehen wird. Dabei ist gerade die Begleitung von Kindern ein sehr vielschichtiges und nachweislich stark verkehrserzeugendes Feld. Gerade hier wäre eine Differenzierung wünschenswert gewesen, denn Begleitung von Kindern hat viele Zwecke (Arztbesuch, Freunde besuchen/treffen, Kultur, Sport, Veranstaltungen usw.) und kann darüber hinaus viele Bereiche umfassen, die nicht nur mit Freizeit und privater Erledigung, sondern auch mit dem Weg zur Arbeit zu tun haben.

Das Problem *Wegekett*en scheint auch in der aktuellen Studie nach nicht vollständig gelöst zu sein. Gerade Personen mit mehreren Kindern überschreiten leicht die maximale Anzahl von acht Wegen pro Tag. Wenn es stimmt, dass in der Stichtagsbefragung nur bei Wegen der Oberkategorien »Einkauf«, »Private Erledigung« oder »Freizeit« der genaue Zweck abgefragt wurde, bedeutet dies, dass auch in der aktuellen Erhebung dem Thema Wegekett

en und Begleitmobilität nicht viel Bedeutung zugemessen wurde. Es ist die Frage, ob die antwortenden Personen bzw. die Interviewer so detailliert vorgehen, diese Unterschiede zu erfassen, wenn z. B. eine Mutter auf dem Weg zur Arbeit ihr Kind in der Tagesstätte abgibt und dann zur Arbeit geht, anschließend etwas einkauft, ihr Kind abholt und zu Freunden bringt usw. Werden diese Wege komplett als Arbeitswege gewertet oder ist eine Differenzierung möglich?

#### **Weitere Erhebungsformen**

##### *a) Verkehr in Zahlen*

Der Deutsche Verkehrsverlag (DVV 2005) gibt seit 1972 jährlich das Taschenbuch »Verkehr in Zahlen« (VIZ) heraus, das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom DIW Berlin erarbeitet wird. Damit nimmt es unter den Datenquellen eine Sonderstellung ein, da hierbei das DIW die Zusammenstellung einer festgelegten Reihe von Daten übernimmt.

Im Vergleich zu MiD bestehen einige Unterschiede in den Ausgangsbedingungen und den Verwendungsmöglichkeiten: »Mobilität in Deutschland« (MiD) ist auf die Erfassung des Alltagsverkehrs ausgerichtet, hingegen sind die Zeitreihen der Verkehrsentwicklung in »Verkehr in Zahlen« (VIZ) konzeptionell eine Abbildung des Gesamtverkehrs aus einem Mosaik verschiedener Informationsquellen, hauptsächlich jedoch

den Ergebnissen einer Modellrechnung auf der Basis von Bevölkerungsgruppen. Für einen Vergleich wurden die in MiD sehr differenziert erfassten Wegezwecke und Verkehrsmittel auf vergleichbare Kategorien zusammengefasst« (infas u. DIW 2003:130). Unter den Inhalten von VIZ wären folgende Inhalte hinsichtlich einer Differenzierung nach Alter, Geschlecht und Nationalität aus Gender-Sicht interessant und mit relativ geringem Aufwand realisierbar: Erwerbstätige, Bevölkerung, Private Haushalte, Verkehrsmittelbenutzung der Erwerbstätigen und Schüler, Führerscheine und Straßenverkehrsunfälle (Deutscher Verkehrsverlag 2005). Da verschiedene Erfassungsjahre (2000 und 2002) zugrunde liegen (infas u. DIW 2003:130), ist das VIZ für Datenreihen nur eingeschränkt geeignet.

#### *b) Mikrozensus*

Im Auftrag des Statistischen Bundesamtes führen die Statistischen Landesämter jährlich eine Befragung durch. Dabei werden »1 % aller Haushalte in Deutschland, das sind insgesamt rund 390 000 Haushalte mit 830 000 Personen, befragt; darunter etwa 150 000 Personen in rund 72 000 Haushalten in den neuen Ländern und Berlin-Ost. Damit ist der Mikrozensus die größte jährliche Haushaltsbefragung in Europa. Im früheren Bundesgebiet gibt es ihn bereits seit 1957, in den neuen Ländern und Berlin-Ost seit 1991. (...) Der Mikrozensus ist die amtliche Repräsentativstatistik über die Bevölkerung und den Arbeitsmarkt in Deutschland. Er liefert statistische Informationen u. a. über die Bevölkerungsstruktur, die wirtschaftliche und soziale Lage der Bevölkerung, den Haushalts- und Familienzusammenhang, den Arbeitsmarkt, die Aus- und Fortbildung, die Wohnverhältnisse und die Gesundheit der Bevölkerung« (STATISTISCHES BUNDESAMT 2004:95). Der Mikrozensus enthält keine Daten zur Mobilität und zum Verkehrsverhalten.

### **Landesweite, regionale, lokale oder verbundbezogene Erhebungen**

#### ***Landesweite Erhebungen***

Landesweite Erhebungen durch Forschungsinstitute oder Planungsbüros zum Verkehrsverhalten sind eher eine Ausnahme, da auf die Daten der bundesweiten Erhebungen zurückgegriffen werden kann. Dennoch gibt es auf Landesebene weitere Datenquellen, die für die Planung des Nahverkehrs von Bedeutung sind. Zu den wichtigsten zählen die Daten der Statistischen Landesämter, wie am Beispiel Baden-Württemberg verdeutlicht wird. Die Daten sind auf Landesebene, Regional- und Kreis- und z. T. Ortsebene im Internet abrufbar und als gedruckte Fassung oder CD-Rom erhältlich. Sie enthalten:

- umfangreiche Daten zu den Bereichen Bevölkerung, Bevölkerungsentwicklung, Ab- bzw. Zuwanderung, differenziert nach Alter und Geschlecht,
- Daten zu Behinderten und Schwerbehinderten, nach Alter und Geschlecht und Landkreisen,
- Daten zur Erwerbstätigkeit, differenziert nach Alter und Geschlecht,
- Flächendaten, Daten zur Siedlungsdichte,
- volkswirtschaftliche Daten, z. B. Konjunktur und Preise,
- Pendlerdaten,
- Daten zu Kraftfahrzeugbestand und Neuzulassungen,
- Daten zu den öffentlichen Finanzen,
- Zahlen zum Straßenpersonenverkehr nach Verkehrsarten,
- Leistungs- und Strukturdaten der Unternehmen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr und
- Daten zur Wirtschaft und zu Dienstleistungen (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2005 a).

Diese Landesdaten können für die Nahverkehrspläne verwendet werden. Sie werden einbezogen in die Potenzialabschätzung einzelner Linien, die Gestaltung und Begründung des Tarifangebots und die Wirtschaftlichkeitsberechnungen. So ist zum Beispiel für den Nahverkehr die Zahl der Schwerbehinderten wegen der Ausgleichszahlungen und wegen der besonderen Anforderungen schwerbehinderter Menschen an den Nahverkehr relevant.

Von den anderen Landesinstitutionen in Baden-Württemberg sammelt nur das Landesamt für Straßenwesen Verkehrsdaten. Durch automatische Straßenverkehrszählungen erfolgt an 120 ausgewählten Stellen eine

kontinuierliche Verkehrsdatenerfassung – differenziert nach 5 bzw. 8 Fahrzeugarten. Dabei wird der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) bestimmt (REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN 2005).

Das Land Baden-Württemberg hat eine Straßendatenbank. Dort werden die Daten aus den Dauerzählstellen mit den im Fünf-Jahres-Rhythmus ermittelten Daten ausführlicher Verkehrszählungen der Stadtkreise auf den klassifizierten Straßen zusammengeführt und hochgerechnet (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2005 a).

#### ***Regionale, lokale bzw. verbundbezogene Erhebungen***

Die lokalen, regionalen bzw. verbundbezogenen Erhebungen spielen im Nahverkehrsbereich eine besondere Rolle, weil sie die örtlichen Besonderheiten des Nahverkehrs berücksichtigen können, die sich von den bundesweiten Erhebungen abheben. Darunter fallen:

- Fahrkartenstatistik (verkaufte Fahrkarten im Abonnement, am Schalter und am Automaten), aufgeschlüsselt nach Kundengruppen/Fahrscheinarten, Fahrtzielen und Aktionsräumen,
- Fahrgastbefragungen im Fahrzeug,
- Fahrgastzählungen (z. B. Stromerhebungen, vgl. Kap. 7 und 8),
- Haushaltsbefragungen (ortsbezogene bzw. verbundsbezogene),
- Befragungen zu ausgewählten Themen,
- Sekundärstatistiken der statistischen Landesämter und
- Sekundärstatistiken aus bundesweiten Haushaltsbefragungen (z. B. MiD, MOP, Mikrozensus).
- Sonstige Erhebungen (z. B. Park-and-Ride).

Diese Erhebungsformen bilden das Verkehrsverhalten im ÖPNV mehr oder weniger direkt ab. Andere Statistiken bilden das Verkehrsverhalten nur indirekt ab (z. B. Arbeitstage und Zahl der Erwerbstätigen). Daneben bestehen in der amtlichen Statistik in Form regelmäßig verfügbarer Daten zum Personenverkehr auch Quellen (Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt), die zur Berücksichtigung von Tendenzen hilfreich sind: »Durch die ausgewiesenen Differenzierungen nach Fahrkartenkategorien (sind) Rückschlüsse auf die Entwicklung der Fahrtzwecke möglich« (KUNERT 1985:34).

Die meisten Erhebungen und Auswertungen im Nahverkehrsraum differenzieren weder nach Alter noch nach Geschlecht oder anderen soziodemografischen Kriterien. Eine Ausnahme sind Haushaltsbefragungen und evtl. Sonder-Befragungen zu ausgewählten Themen.

### 3.1.4 Mögliche Beteiligungsverfahren und Grundvoraussetzungen der Gruppen

#### **Einflussnahme auf die Planung durch die Bürger**

Organisation, Planung und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs sind für Außenstehende, selbst für Kommunal- und Regionalpolitikerinnen und -politiker, die Entscheidungen in diesem Bereich fällen müssen, komplexe, schwer zu überschaubare Themengebiete. Dies erschwert besonders die Beteiligung von Interessenvertreterinnen und -vertretern im Planungsprozess.

Den Gestaltungseinfluss, den die Nutzerinnen (und die Gender-Gruppen) aufgrund ihres Status als Staatsbürger haben, nehmen sie erfahrungsgemäß nicht wahr. Im BauGB sind Anhörungs- und Beteiligungsverfahren im Rahmen öffentlicher Planungsprozesse vorgeschrieben. Die Praxis zeigt, dass diese Verfahren erst gegen Ende eines Planungsprozesses einsetzen. WEISKE (1998:70) bezeichnet es als »Intervention im Nachhinein«, wenn Beteiligung erst kurz vor Abschluss des Verfahrens beginnt und im Prinzip nur eine Stellungnahme zu einem nahezu fertigen Plan abfragt.

Im konkreten Fall der Aufstellung eines Nahverkehrsplans bedeutet dies, dass eine Anhörung oder Stellungnahme von durch die Planung betroffenen Gruppen erst erfolgt, wenn der Entwurf des Nahverkehrsplanes bereits fertiggestellt ist. Es kann also kein Einfluss mehr auf grundlegende Fragestellungen genommen werden.

Der beste Ansatz zu größerer Einflussnahme auf den Planungsverlauf ist eine genaue Kenntnis des Ablaufs der Planung. Wer weiß, wann eine Fortschreibung ansteht, kann sich vorab informieren, wann und in welchen Gremien Beteiligung möglich ist. Bei bestimmten Voraussetzungen kann auch eine Einbeziehung der Gender-Gruppen als Träger öffentlicher Belange erfolgen.

RODENSTEIN (1993:32 f.) vertritt z. B. eine frühzeitige und konzeptionelle Beteiligung von Frauen an der Planung: »Es wird vorgeschlagen, auf den verschiedenen Ebenen der Stadtplanungsgestaltung, der konzeptionellen Ebenen, des Abwägungsprozesses in Planungsverfahren und der Bürgerbeteiligung spezifische Mitwirkungsmöglichkeiten für Frauen zu etablieren.« Seine Vorschläge lassen sich entsprechend für die Gender-Gruppen modifizieren durch

- die Bildung eines Gender-Planungsrats (konzeptionelle Ebene),
- die Einbeziehung von Gender-Gruppen und deren Vertreter als Träger öffentlicher Belange (Abwägungsprozess) und
- die Einrichtung von Bürgerversammlungen bzw. Beteiligungsverfahren, die vor allem die Gender-Gruppen ansprechen.

Abb. 34: Frühzeitige und konzeptionelle Beteiligung der Gender-Gruppen, vgl. RODENSTEIN 1993

#### ***Beteiligung durch die Verwaltung***

Das Baugesetzbuch hat auch im Verkehrsbereich Bedeutung. So wird im Allgemeinen Städtebaurecht zur Bauleitplanung in § 1 festgelegt, wer oder was bei der Aufstellung der Bauleitpläne besonders zu berücksichtigen ist (BMJ 2005 a, BMRBS 1993:16 f.). Bezogen auf die vorliegende Untersuchung sind hervorzuheben »die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse von Familien, jungen und alten Menschen und der Behinderten, die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung« (§ 1 Abs. 3) sowie »die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, die Land- und Forstwirtschaft, des Verkehrs, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs, des Post und Fernmeldewesens, der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, der Abfallentsorgung und Abfallbeseitigung sowie die Sicherung von Rohstoffvorkommen und die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen« (§ 1 Abs. 8) (BMJ 2005 a, BMRBS 1993).

Die Beteiligung der Bürger ist in § 3 BauGB festgelegt: »Die Bürger sind möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihnen ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben.«

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird in § 4 BauGB vorgeschrieben: »(1) Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sollen die Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind und von der Planung berührt werden können, möglichst frühzeitig beteiligt werden. In ihrer Stellungnahme haben sie der Gemeinde auch Aufschluss über von ihnen beabsichtigte oder bereits vorliegende Planungen und sonstige Maßnahmen sowie deren zeitliche Abwicklung zu geben, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Gebiets bedeutsam sein können.« Durch Fristsetzung bei den Stellungnahmen wird Planungssicherheit für die Gemeinde erreicht.

Beteiligt werden regelmäßig die in § 1 Abs. 5 – 8 genannten Behörden, Institutionen und Verbände. Von den in § 1 Abs. 3 genannten Gruppen (Familien, junge und alte Menschen, Behinderte) werden häufig nur die Behinderten beteiligt (vgl. BMJ 2005 a). Insofern stellt sich die Frage, ob für die übrigen Gruppen demzufolge eine ausreichende Berücksichtigung durch die planende Institution angenommen wird. Dieses wird in Kap. 5 zu klären sein.

#### **Beteiligungsformen und ihre Eignung für mobilitätseingeschränkte Gruppen**

Die Bedeutung der Auswahl des richtigen Beteiligungsverfahrens stellt REINERT heraus: »Viel mehr Bürgerinnen und Bürger wären bereit, sich zu engagieren, wenn es mehr sinnvolle Gelegenheiten dazu gäbe. Wenn Bürgerbeteiligung nicht klappt, liegt es meistens an den Verfahren und nicht an den Bürgerinnen und Bürgern« (REINERT 1998:126).

Beteiligungsverfahren werden von verschiedenen Seiten auch kritisch betrachtet. Die Verwaltung sieht in ihnen mitunter einen unnötigen Mehraufwand und eine zeitliche Verzögerung von Planungsvorhaben (BRENNER, HERRMANN u. NEHRING 1999), die Experten einen Eingriff in ihren Kompetenzbereich (DIENEL in: DVWG 2000), beteiligte Bürgerinnen und Bürger sind enttäuscht, wenn ihre Arbeiten von der Verwaltung nicht ernst genommen und umgesetzt werden (vgl. DIENEL 1992), und Außenstehende kritisieren die Verfahren aufgrund des finanziellen und organisatorischen Aufwands und der mangelnden Entscheidungskompetenz der Beteiligten (SELLE in: DVWG 2000).

Kompetent angewandt, haben Beteiligungsverfahren nachweislich vielfach die Umsetzung von Verkehrsprojekten beschleunigt und Projekte vor dem Scheitern bewahrt (GERLACH in: DVWG 2000). Durch offene und konstruktive Zusammenarbeit konnten Projekte zügiger und problemloser verwirklicht werden. Das Ergebnis waren qualifizierte, tragfähige Ergebnisse bei gleichzeitiger Zeit- und Mittelsparnis (ZADOW, von in: DVWG 2000). Ein Nutzen von Beteiligungsverfahren könne nach RÖHRLEFF (2000) auch in der Vermeidung von Fehlplanungen und der Verkürzung von internen und öffentlichen Diskussionen liegen. Deshalb scheint eine Betrachtung der gebräuchlichen Beteiligungsverfahren im Hinblick auf ihre Eignung im Bereich der Nahverkehrsplanung angeraten.

Einen umfassenden Überblick über die vorhandenen Beteiligungsverfahren in Theorie und Anwendung geben BECKMANN und KECK in der von KASTENHOLZ und WIENHÖFER herausgegebenen Reihe »Leitfaden« zu Beteiligungsverfahren der Akademie für Technikfolgenabschätzung. Neben dem Übersichtsband »Beteiligungsverfahren« (BECKMANN u. KECK 1999) gibt es spezielle Publikationen zu den Themen »Planungszelle« (BONGARDT 1999) und »Fokusgruppe« (DÜRRENBARGER u. BEHRINGER 1999). Es wird ein auch für Laien verständlicher Überblick über die einzelnen Verfahren, ihre Anwendungsbereiche und Zielgruppen vermittelt.

#### ***Formelle und informelle Beteiligung in Planungsverfahren***

Beteiligungsverfahren werden bei BECKMANN u. KECK 1999 differenziert in »formelle«, in der Regel gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung im Planungsprozess und »informelle Verfahren«, die von der Bereitschaft des Aufgabenträgers abhängen. In der Praxis überwiegen bei der Beteiligung der einzelnen Gender-Gruppen informelle Verfahren, weil Beteiligung nur für die Gruppe der Behinderten rechtlich vorgegeben ist.

Von den über dreißig bekannten und in Deutschland praktizierten Verfahren (BECKMANN u. KECK 1999) wurden nur diejenigen in die Übersicht im Anhang aufgenommen, die sich für die Beteiligung von Gender-Gruppen in der Nahverkehrsplanung eignen. Kriterien waren Einsatzmöglichkeiten (Dauer, politische Ebene und Konflikttyp), Zeit- und Kostenaufwand und die Konfliktform. Von besonderem Interesse waren auch

Verfahren, die z. B. dem Verkehrsunternehmen mehr Informationen über die Anforderungen seiner Kunden und Nicht-Kunden verschaffen könnten. Einige Verfahren eignen sich mehr bei ausgeprägten Konflikten, die bei der Beteiligung von Gender-Gruppen an der Nahverkehrsplanung eher selten zu erwarten sind.

Zu den betrachteten formellen Verfahren der Beteiligung zählen: Mitwirkung an (öffentlichen) Ausschuss- und Ratssitzungen, Beirat, Bürgerbegehren/ Bürgerentscheid, Bürgerantrag/ Petition, Bürgerversammlung/ Einwohnerfragestunde/ Anhörung/ Erörterung und Bürgerbefragung (vgl. Anhang A-12-14). Unter den vorhandenen informellen und diskursiven Verfahren wurden die Anwaltsplanung, die Delphi-Befragung, die Fokusgruppe, der Laienworkshop, die Planungszelle, das Ratschlagverfahren, der Runde Tisch, das Vhs-Bürgerforum, die Zielgruppenbeteiligung und die Zukunftskonferenz betrachtet (vgl. Anhang A-12-14).

Sehr aufwendig ist zum Beispiel das Verfahren »Fishbowl/Geschlossene Arbeitsgruppe«, ein Verfahren, das der Planungszelle sehr ähnlich ist. Für dieses Verfahren müssten kontinuierlich Informationsbroschüren erstellt werden und häufige Informationsveranstaltungen mit einem großen Kreis von Betroffenen abgehalten werden, was zu einem kosten-, zeit- und personalaufwendigen Verfahren führt. Auch eine »offene Bürgerbeteiligung« bedingt ein langes, anspruchsvolles und teures Verfahren in mehreren Sitzungen (BECKMANN u. KECK 1999:38). Auch neuere Verfahren, wie der »kooperative Diskurs«, der verschiedene bewährte Verfahren miteinander verknüpft, erscheinen zu zeit- und kostenaufwendig und stellen relativ hohe organisatorische und finanzielle Anforderungen an die Durchführungsträger (BECKMANN u. KECK 1999:48).

Andere Verfahren wie die »Gemeinwesenarbeit« (BECKMANN u. KECK 1999:42), die bislang nur im Rahmen der Sozialarbeit Anwendung fanden, könnten für die Vertretung der Gender-Gruppen sinnvoll sein. Die Gemeinwesenarbeit zielt auf die Integration sozial und (wirtschaftlich) benachteiligter Bevölkerungsgruppen in das kommunale Gemeinwesen, die Unterstützung der Selbstorganisation und der Artikulation im politischen und planerischen Prozess. Ähnlich der Anwaltsplanung übernimmt die Gemeinwesenarbeit auch Aufgaben der politischen Vertretung. Gerade das wäre für die Gender-Gruppen wichtig und es gilt zu prüfen, ob und in welchem Umfang dieses durch Gleichstellungsbeauftragte zu leisten ist. Allerdings ist der Aufwand langfristig an Personalmittel gebunden.

RÖHRLEFF (2000) unterstreicht die Bedeutung des Beteiligungsverfahrens »Planungszelle« bei der Einbeziehung der Kundenmeinung im Entscheidungsfindungsprozess, gerade auch im ÖPNV-Bereich. Für den ÖPNV-Bereich ist nach REINERT (1998) lediglich in Hannover ein Bürgergutachten nach dem Modell der Planungszelle von DIENEL (1992) erstellt worden. Die Planungszelle richtet sich an nach dem Zufallsprinzip ausgewählte nicht-organisierte Bürgerinnen und Bürger. Die Beteiligten werden durch Information und Diskussion entscheidungsfähig gemacht. Die moderierte Problemerkörterung soll gemeinwohlorientiert verlaufen (vgl. Tabellen im Anhang A-12-14, BECKMANN u. KECK 1999:64). So überzeugend auch die Vorteile der Planungszelle dargestellt werden, das Verfahren scheint in der momentanen wirtschaftlichen Situation nicht durchsetzbar. Darüber hinaus sind die Adressaten nicht nur Gender-Gruppen, sondern die gesamte Bevölkerung.

REINERT (1998:126) schlägt deshalb als Sparversion die »Konsensuskonferenz« vor, deren Kosten geringer sind, weil nur eine Gruppe gebildet wird und die Aufwandsentschädigung entfällt, Trägerschaft und Durchführung könnten von der lokalen Volkshochschule übernommen werden. Für die Berücksichtigung von Gender-Interessen bedeutet jedoch die »Auswahl nur einer einzigen Gruppe das Risiko eines politischen und sozialstrukturellen Bias« (REINERT 1998:126).

Für den allgemeinen Verkehrsbereich wurden von SELLNOW (1998) in den 90er-Jahren in Tübingen (1995 – 1996), Heidelberg (1991 – 1993) und Salzburg (1995 – 1996) sog. »Verkehrsforen« (VF, vgl. Abb. 35) durchgeführt. Diese sind der Gruppe der konsensorientierten Verfahren zuzuordnen und als »Stellvertreter-Bürgermitwirkungsmodell« konzipiert, d. h. Bürger können nur in Form von organisierten Interessenvertretungen daran teilnehmen. Dies ist einerseits eine Einschränkung, andererseits aber auch eine notwendige Voraussetzung für die Kontinuität der Teilnahme und die Diskussion auf der Ebene von Gruppeninteressen. Dem berechtigten Anliegen einer Anteilnahme des nichtorganisierten Bürgers kann dadurch Rechnung getragen werden, dass in größeren Zeitabständen *Bürgerversammlungen* abgehalten werden, auf denen Zwischenergebnisse des VF vorgestellt und diskutiert werden.

Ferner können *Sonderformen der Mitwirkung* eingeplant werden, wie z. B. öffentliche Vortragsveranstaltungen, Ausstellungen, VHS-Angebote, Mitwirkung von Schulen usw., die auch dem einzelnen Bürger zugänglich sind und deren Arbeitsergebnisse an das VF weitergeleitet werden« (SELLNOW 1998:42). Nebenstehend (Abb. 35) sind die Informationsflüsse und Arbeitsweise eines Verkehrsforums am Beispiel Heidelberg illustriert.

Beim Verkehrsforum Tübingen wurden bereits mehrere Gender-Gruppen durch entsprechende Stellvertreter einbezogen, z. B. des Gesamtelternbeirats der Schulen und der Kinderbetreuung, der Schülermitverwaltung, des Kuratoriums für offene Altenarbeit, der Koordination Tübinger Behinderteninitiativen, der Studierenden, eine Bürgerinitiative (SELLNOW:45).

Die verschiedenen Gender-Gruppen haben möglicherweise unterschiedliche Anforderungen an Beteiligung, jedoch geht es beim Nahverkehrsplan eben nicht um eine zielgruppenspezifische Beteiligung, sondern um die konsensorientierte Herstellung eines Anforderungs- und Maßnahmenkataloges für die Planung des ÖPNV vor Ort.

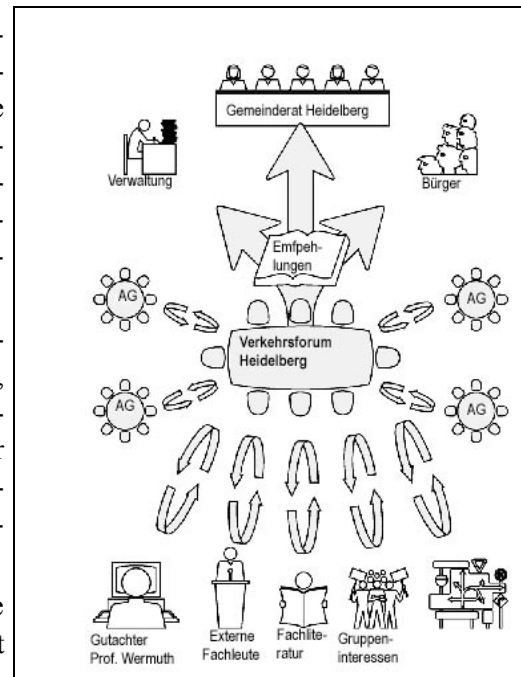


Abb. 35: Verkehrsforum: Informationsflüsse und Arbeitsweise, SELLNOW (1998:39)

Als Beteiligungsformen entfallen daher »kurzfristig angelegte und informative Formen der Beteiligung« (z. B. Workshops, Tagungen, VHS-Kurse, vgl. FRAUENBEAUFTRAGTE – KREISVERW., GLEICHSTELLUNGSSTELLE LUDWIGSHAFEN A. RHEIN 2001:2), aber auch »offene Beteiligungsformen« (z. B. »Runder Tisch«, Hearings) und »kontinuierliche« Beteiligungsformen (z. B. Fahrgastbeiräte). Vielmehr sollte ein Schwerpunkt auf »projektorientierten Beteiligungsformen« (ILS 2002) liegen.

#### Grundvoraussetzungen der Gruppen für Beteiligung

Hier werden die bereits in Kapitel 2 hinsichtlich ihrer Anforderungen an den ÖPNV betrachteten Gruppen in Bezug auf ihre rechtlichen, strukturellen, organisatorischen und persönlichen Voraussetzungen für die Teilnahme an Planungsprozessen betrachtet. Vorhandene Untersuchungen legen die Vermutung nahe, dass diese Kriterien Einfluss auf die erfolgreiche Beteiligung von Gruppen im Planungsprozess haben (BOCK 2002). Nicht-organisierte Gruppen werden häufig von der Planung nicht wahrgenommen und deshalb nicht zur Beteiligung aufgefordert. Möglicherweise werden organisierte Gruppen bevorzugt, weil von ihnen in der Diskussion eine Konzentration auf das Wesentliche erwartet wird, während Einzelpersonen unterstellt wird, nur die eigenen Interessen zu vertreten, die für die Allgemeinheit nicht oder nur partiell von Bedeutung sind (GERLACH 2000:16).

Ob allerdings ehrenamtliche Verbandsvertreter frei von eigenen Interessen sind, bleibt fraglich, meint SELLE (in: DVWG 2000). Er kritisiert die Vorstellung von den uneigennütigen beteiligten Bürgern, indem er argumentiert, jedes Engagement sei der Ausdruck von Eigeninteressen und erwartetem Nutzen. Darüber hinaus kritisiert DIENEL (in: DVWG 2000:147) an organisierten Gruppen, dass diese ihre »organisationsspezifischen Eigeninteressen« einbringen könnten und dadurch an Neutralität verlieren.

Auch bei der Betrachtung ehrenamtlichen Engagements und dessen Beteiligung an der Planung gibt es geschlechtsspezifische Unterschiede. WIENKEN (2003) unterscheidet insbesondere »ehrenamtliches« und »freiwilliges«, d. h. unbezahltes Engagement. Ihrer Analyse zufolge übernehmen Männer überwiegend Ämter, die nicht nur mit Ehren, sondern auch häufig mit Geld und Ansehen verbunden sind, während 80 % des freiwilligen unbezahlten sozialen Engagements von Frauen geleistet werden. Auch dieses müsse in die Statistik gelangen, damit Belastungen und Grenzen ehrenamtlicher und freiwilliger Tätigkeiten stärker wahrgenommen und gegensteuernde Maßnahmen ergriffen würden (WIENKEN 2003).

Ehrenamtliches Engagement stößt spätestens da an Grenzen, wo Termine sich mit dem Berufsleben überschneiden oder zu Zeiten stattfinden, wo der Einsatz der einzelnen Person vom Umfang her mit der



hauptberuflichen Tätigkeit oder der Versorgungsarbeit in Konflikt geraten, z. B. wenn Kinderbetreuung nicht durch Betreuungseinrichtungen abgedeckt ist.

Nicht nur für die Beteiligung von Jugendlichen gilt, dass Angeboten, die ohne direkte Beteiligung der betreffenden Gruppe geplant und durchgeführt werden, »ein gewisses Maß an Außennormierung« anhaftet. »Oftmals gehen die Maßnahmen an den Betroffenen und deren Lebenslagen vorbei und werden von den Jugendlichen nicht angenommen – oder gar durch Vandalismus zerstört« (ILS 2002:11).

Bei den folgenden Überlegungen geht es um die grundsätzlichen Voraussetzungen der mobilitätseingeschränkten und –behinderten Gruppen bzw. Gender-Gruppen zur Einbeziehung in den Planungsprozess. Hierbei sind auch die örtlichen Strukturen und das Vorhandensein von Vereinen und Verbänden zu berücksichtigen. Abgesehen von den gesetzlichen Regelungen werden die folgenden Kriterien betrachtet:

- *Organisation und Struktur*: Sind diese Gruppen organisiert (als Verein)? Struktur?
- *Stellvertreter(besser: Vertreter/innen)*: Wie werden diese Gruppen nach außen vertreten – ehrenamtlich oder von hauptberuflichen, bezahlten Kräften?
- *Geschlecht und Lebenssituation*: Bei ehrenamtlichen Gruppen ist nach dem Geschlecht und ggf. nach der Lebenssituation, z. B. alleinerziehend, zu differenzieren.

### ***Beteiligung von Kindern und Jugendlichen***

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Stadt- und Verkehrsplanung ist freiwillig: Diese werden nicht von § 3 BauGB berücksichtigt. Das Baugesetzbuch regelt nur die Beteiligung der wahlberechtigten Bürgerinnen und Bürger bei Planungsentscheidungen: Ihnen soll Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben werden und fristgerecht vorgebrachte Bedenken und Anregungen sind zu prüfen (FLADE in: Ministerium für WMTV NRW 1998).

Eine allgemeine, rechtlich nicht verpflichtende Grundlage für Bundesregierung und Landesregierungen zur Beteiligung bzw. Partizipation von Kindern und Jugendlichen bildet die UN-Kinderrechtskonvention in Artikel 12 Abs. 1. Die Vertragsstaaten sichern dem Kind, das fähig ist, sich eine eigene Meinung zu bilden, das Recht zu, diese Meinung in allen das Kind berührenden Angelegenheiten frei zu äußern, und berücksichtigen die Meinung des Kindes angemessen und entsprechend seinem Alter und seiner Reife. Außerdem verpflichtet Art. 44 die Mitgliedstaaten zu regelmäßigen Berichten (BMFSFJ 1989). Die Konvention hat laut dem INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGS-FORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS) in den vergangenen Jahren bei der Beteiligung von Jugendlichen, auch im ÖPNV, eine starke Zunahme bewirkt, »immer mehr Kommunen bieten Beteiligungsmodelle für Jugendliche an« und »die Beteiligung von Jugendlichen ist zum fixen Bestandteil des Gemeindegeschehens geworden« (vgl. »Mobile Jugend«, ILS 2002:9).

In den Bundesländern ist die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen mit unterschiedlichen Wortlauten in den Gesetzen über die kommunale Selbstverwaltung oder den Gemeindeordnungen geregelt, z. B. in Baden-Württemberg (INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2006), Hessen oder im Saarland (MINISTERIUM FÜR UMWELT DES SAARLANDES 2002:7, vgl. BB. 36). Danach besteht in Baden-Württemberg die Möglichkeit, einen Jugendgemeinderat einzurichten. Davon haben zahlreiche Gemeinden Gebrauch gemacht. Das ehrenamtliche politische Engagement Jugendlicher im Jugendgemeinderat verhilft ihnen zu einer organisierten Struktur, um gebündelte Interessen nach außen zu transportieren (SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2005). Liegt keine gültige Rechtsbasis vor, obliegen sie dem „Goodwill“ und den Erfolgserwartungen der Entscheidungsträger« (vgl. ILS 2002:9).

Die INFOSTELLE KINDERPOLITIK (2006) gibt einen bundesweiten Überblick über Initiativen und Projekte. Dabei zeichnet sich der ÖPNV-Bereich momentan noch nicht als ein besonderer Schwerpunkt der Beteiligung aus, insbesondere was die Beteiligung jüngerer Kinder betrifft. Aber auch hier zeugen Veröffentlichungen und Veranstaltungen von der zunehmenden Relevanz des Themas: HESSISCHES SOZIALMINISTERIUM (2003): »Kinder und Jugendliche reden mit«, BUND NRW (2002): Projekt »YOU-move«, GROßRAUMVERKEHR HANNOVER (GVH/2002): »Jugendliche, Mobilität und ÖPNV. Resümee der Fachtagung »Partizipation von Schülern und Jugendlichen«, BMFSFJ u. DJI (2001): »Partizipation – ein Kinderspiel? Beteiligungsmodelle in Kindertagesstätten, Schulen, Kommunen und Verbänden« und BEZIRKSREGIERUNG HANNOVER (2001): »Kinder machen mit«.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen (§ 49 a Kommunalselfverwaltungsgesetzes des Saarlandes)

»1. Die Gemeinden können bei Planungen und Vorhaben, die die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren, diese in angemessener Weise beteiligen.

2. Für Jugendliche können hierzu Gremien eingerichtet werden. Das Nähere ist von den Gemeinden durch Satzung zu bestimmen, insbesondere sind dabei Regelungen über die Zusammensetzung, Wahl, Amtszeit, Rechtstellung, Arbeitsweise und Entschädigung zu treffen.

3. Kinder können über mit ihnen kooperierende und von der Gemeinde zu benennende Sachwalterinnen oder Sachwalter beteiligt werden« (MINISTERIUM FÜR UMWELT DES SAARLANDES 2002:7).

Beteiligung von Jugendlichen (§ 41a der Gemeindeordnung Baden-Württemberg)

»(1) Die Gemeinde kann Jugendliche bei Planungen und Vorhaben, die ihre Interessen berühren, in angemessener Weise beteiligen. Sie kann einen Jugendgemeinderat oder eine andere Jugendvertretung einrichten. Die Mitglieder der Jugendvertretung sind ehrenamtlich tätig.

(2) Durch die Geschäftsordnung kann die Beteiligung von Mitgliedern der Jugendvertretung an den Sitzungen des Gemeinderats in Jugendangelegenheiten geregelt werden; insbesondere können ein Vorschlagsrecht und ein Anhörungsrecht vorgesehen werden« (INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2006).

Abb. 36: Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in Landesgesetzen

Die meisten Beteiligungs- bzw. Partizipationsverfahren verfolgen das Ziel der Bewusstseinsbildung. Dahinter steht die Annahme, dass der Grundstein für Verhaltensänderungen am besten in den Kindergärten und Schulen und im Elternhaus gelegt werden kann. Bereits in den 70er-Jahren gab es in den Schulen Verkehrserziehung, mittlerweile ist daraus Mobilitätserziehung geworden. Der Unterschied liegt in der Herangehensweise:

- »*Verkehrserziehung* setzt meist darauf, durch Training von richtigem Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad das Sicherheits- und Regelverhalten von Kindern im Straßenverkehr gezielt zu fördern.
- *Mobilitätserziehung* zielt auf ein umfassendes Verständnis des komplexen Problembereichs Verkehr. Mobilität wird als menschliches Grundbedürfnis anerkannt. Die Fortbewegung in allen Lebensbereichen soll sachlich und kritisch thematisiert werden, die Folgen des wachsenden Verkehrsaufkommens für Gesellschaft und Umwelt sollen ebenso untersucht werden wie deren Ursachen. Ziel ist sowohl der Zuwachs an Wissen als auch eine Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen in Planungsprozesse in Stadt- und Verkehrsplanungen, also die Vorbereitung von Partizipation. Um dies zu erreichen, versteht sich Mobilitätserziehung in der Schule als ganzheitlicher Ansatz« (ARBEITSKREIS MOBILITÄT SERZIEHUNG 2006).

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Nahverkehrsbereich findet vor allem statt in Form von:

- *Mobilitätserziehung* (Schulweg, Kennenlernen öffentlicher Verkehrsmittel, Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, vgl. z. B. VCD/KLIMA-BÜNDNIS 2002, MINISTERIUM FÜR UMWELT DES SAARLANDES 2002:41),
- *Schulbetreuung*, die jedoch eher der Mobilitätserziehung und dem Marketing zuzuordnen ist, wie viele Projekte und Maßnahmen, die unter dem Titel Beteiligung bzw. Partizipation aufgeführt werden. Informationsplattformen gibt es für Kinder und Jugendliche im Internet (GVH 2002:45),
- *Identifikation und Erhebung von Problempunkten auf den Schulwegen*, z. B. Kinderfreundlichkeitsprüfung und Kinderstadtplan (MINISTERIUM FÜR UMWELT DES SAARLANDES 2002:7, difu 2003:92)
- *Gewalt- und Vandalismusprävention* (GVH 2002).

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen, wie die folgenden Beispiele zeigen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Gemeindeebene (vgl. Tab. 13).

Tab. 13: Ebenen der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

- Beteiligungsnetzwerke auf Landesebene, z. B. LAG Kinder- und Jugendbeteiligung Hessen, Landesarbeitsgemeinschaft Jugend und politische Partizipation im 21. Jahrhundert (Jupp 21), Beteiligungsnetzwerke in NRW
- Beteiligung auf Gemeindeebene
  - Kinderbeauftragte/Kinderbürgermeister/in
  - Kinderbüros/Koordinierungsstellen
  - Kinder- und Jugendparlamente
  - Jugendforum
  - Kinder- und Jugendbeirat (vgl. HESSISCHES SOZIALMINISTERIUM 2003),
  - lokale Agenda, Beteiligungen hinsichtlich einer »kinder- und familienfreundlichen Stadt« (z. B. Überprüfung des ÖPNV, Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes, Schülerticket (TITZ 2005)).

Eigene Darstellung

Grundsätzlich müssen Beteiligungsverfahren, die Kinder und Jugendliche einbinden sollen, sich an deren zeitlichen Möglichkeiten orientieren (keine Termine am Vormittag in der Schulzeit, keine Abendtermine). Zu beachten ist, dass die momentan angewandten Beteiligungsformen mehrheitlich an für Erwachsene entwickelte Formen anknüpfen. Für die Beteiligung Jugendlicher müssen die Verfahren auf Jugendliche adaptiert werden (ILS 2002:14 f.).

#### a) *Die Beteiligung von Kindern*

Kinder und Jugendliche bis 14 Jahre sind in der Regel nicht organisiert, aber dennoch von Planungen betroffen. Das MINISTERIUM FÜR UMWELT DES SAARLANDES (2002:7) betont: »Prinzipiell kann davon ausgegangen werden, dass praktisch alle Planungen in einem Gemeinde- bzw. Stadtgebiet in irgendeiner Weise auch die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren. Grundschülerinnen und Grundschüler sind nicht in der Lage, ihre Interessen selbst zu vertreten. Dafür können Eltern, die Schule oder auch die entsprechenden Arbeitskreise (...) initiativ werden. Wenn die Kinder schließlich in angemessenem Rahmen an den Überlegungen ihrer Eltern teilhaben und sie deren Aktivitäten begleiten, könnte ein ganz wertvoller Impuls für ihr eigenes späteres Handeln (...) gegeben werden«. Auch in der Broschüre »Unterrichtshilfen für die Grundschule zum Thema Umwelt 8. Baustein: Mobilität« bekräftigen die Autoren, dass besonders »Schulen und Eltern mit ihren Initiativen eine starke Lobby bilden und Verwaltungen sowie Kommunalparlamente die vorgebrachten Anliegen ernst nehmen und durchaus wohlwollend behandeln« (MINISTERIUM FÜR UMWELT DES SAARLANDES 2002:7). Als Beteiligungsmöglichkeit im Zusammenhang mit dem ÖPNV wird z. B. die Beteiligung an einem Fahrgastbeirat zur Interessenwahrung bei der Schülerbeförderung (Fahrplan-, Haltestellengestaltung) genannt.

Bundesweit gibt es wenige Beispiele für die Vertretung von Kinderinteressen im Nahverkehrsbereich durch Elterninitiativen und Vereine. Aus Baden-Württemberg ist kein Beispiel bekannt, wo Kinder konkret an der Planung eines Nahverkehrsplanes beteiligt wurden. Das Deutsche Kinderhilfswerk entwickelt eine Expertendatenbank, aus der zukünftig Expertinnen und Experten für Kinderfreundlichkeit und Beteiligung zusammengefasst und kostenlos vermittelt werden sollen (INFOSTELLE KINDERPOLITIK 2006).

Kinder und Jugendliche sind größtenteils Zwangskunden des ÖPNV und zumindest die älteren unter ihnen könnten sich sicherlich zu Problemen und Defiziten des ÖPNV äußern und Anforderungen aus ihrer persönlichen Sicht artikulieren. »Jugendliche sind nicht alleine durch reine Werbemaßnahmen (Werbebroschüren oder Infobus) als Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Der ÖPNV wird vor allem dann genutzt, wenn er entsprechend den Anforderungen der Nutzer/innen entwickelt wird. Dann erst wird ein Verkehrsangebot zum Verkehrsangebot. Daher müssen auch die Interessen, Voraussetzungen und Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen stärker bei der ÖPNV-Planung berücksichtigt werden. Ziel ist eine stärkere Kundenbindung« (FGSV 1999:38).

Die Literatur befasst sich ebenfalls seit Längerem mit der Frage, wie die Beteiligung von Kindern an der Planung aussehen kann, z. B. FLADE (1998): »Kinder machen mit – Beteiligung von Kindern an der Stadt- und Verkehrsplanung«, APEL u. PACH (1997): »Kinder planen mit: Stadtplanung unter Einbeziehung von Kindern«. STANGE und TIEMANN haben 1999 »Anforderungen an eine funktionierende und akzeptierte Beteiligung von Kindern« in Form von zehn Prüfsteinen zusammengefasst. Dazu gehören Anforderungen an die Zusammenarbeit mit Erwachsenen, Über- und Unterforderung, Qualifikation der Betroffenen, Zeitstruktur, Arbeitsformen, Repräsentativität, Berücksichtigung geschlechtsspezifischer Aspekte, Lebenswelt – Gemeinwesenbezug – Kooperative Planung Lebenswelt und Gemeinwesenbezug und die Häufigkeit demokratischer Prozesse gestellt. Der Satz stimmt grammatikalisch nicht.

Da auch ältere Kinder in verkehrlicher Hinsicht nicht organisiert sind, gibt es hier für die Beteiligung an Planungsprozessen und die Einbringung von Bedürfnissen folgende Möglichkeiten:

- Die planende Institution erhebt die Interessen von Kindern in einem diskursiven Verfahren im Rahmen der Mobilitätserziehung (vgl. VCD, August/September 2003),
- ihre Interessen könnten stellvertretend durch eine organisierte Gruppe oder einen Verein vertreten werden oder
- ihre Interessen könnten bei Familien mit Kindern behandelt werden.

Die stellvertretende Beteiligung durch andere organisierte Gruppen, deren Interessen ähnlich gelagert sind (z. B. Frauenrat, Jugendgemeinderat etc.), ist aufgrund der ehrenamtlichen Strukturen schwierig.

Auch Verbraucherschutz- und Verkehrsverbände haben Ansprechpartner und Arbeitsgruppen, die sich mit »Kindern im Nahverkehr« beschäftigen, z. B. der VCD-Arbeitskreis »Kinder im Verkehr«, jedoch sind diese Aktivitäten regional begrenzt und auf wenige Personen beschränkt sodass das ehrenamtliche Engagement der Initiatoren nicht beliebig abrufbar ist.

Die freiwillige Beteiligung durch Verkehrsunternehmen ist eher die Ausnahme. Selbst wenn eine Beteiligung vorgesehen ist, stellt dies nicht sicher, dass Personen der entsprechenden Gruppe die Möglichkeit wahrnehmen können.

Für alle Möglichkeiten gilt, dass der Vertretung nach außen eine gezielte Auseinandersetzung mit dem Thema und den »Fachleuten« in eigener Sache, den Kindern, erfolgen muss. Gerade die älteren Kinder haben möglicherweise eigene Erfahrungen, die ein Erwachsener nicht ohne Weiteres nachvollziehen kann, und es wäre anmaßend, aus den eigenen Erfahrungen auf die Belange von Kindern zu schließen.

#### *a) Die Beteiligung von Jugendlichen*

Die Belange von Jugendlichen dürfen nicht unreflektiert von anderen nach außen vertreten werden (DEUTSCHER BUNDESJUGENDRING 2006). Am sinnvollsten ist eine direkte Einbeziehung von organisierten Jugendvertretungen, z. B. dem Jugendgemeinderat, die jedoch nicht in allen Bundesländern gegeben sind. Schwierig erscheint die Einbeziehung in längerfristig angelegten Gremien wie Fahrgastbeiräten. Hier könnte ein häufiger Personenwechsel zu einem Verlust an Information führen. Wo es keinen Jugendgemeinderat gibt, besteht die Möglichkeit, über die Schulen oder andere Einrichtungen, die sich für die Belange jugendlicher Menschen einsetzen, eine Organisation herzustellen.

Das ILS (2002) führt in einer »Best-Practice-Sammlung« neben beispielhaften jugendspezifischen Mobilitätsdienstleistungen besonders gelungene Angebots-, Ansprache- und Beteiligungsformen auf. Folgende Erwartungen werden seitens der Verkehrsunternehmen an die Beteiligung Jugendlicher geknüpft:

- Vermeidung von Fehlplanungen (Kenntnis der Lebenswelt, Kreativität im Finden von Lösungen),
- Kundenbindung der Kundengruppe von morgen durch positive Erfahrungen mit dem Mobilitätsdienstleister und Beteiligung bei der Angebotsgestaltung,
- Imagegewinn: durch Beteiligung wird bei jungen Menschen Engagement [erzeugt]. Damit gehen meist eine steigende Identifikation und eine Imageaufwertung einher. (...) Die Arbeitsweise der Jugendlichen trägt zu einem modernen, kreativen und flexiblen Image des Mobilitätsdienstleisters bei, was durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit möglicherweise auch bei anderen Kundengruppen zu einer Imageaufwertung führt« (ILS 2002:11 f.).

Dabei gibt es Mindestanforderungen an Beteiligungsprojekte mit Jugendlichen:

- Freiwilligkeit (den Jugendlichen muss der Eindruck vermittelt werden, »dass sie eine tatsächliche Chance haben, ihre Anliegen zu verwirklichen«),
- Verbindlichkeit (es sollte gesichert sein, dass ein Budget vorhanden ist, aus dem die Vorschläge finanziert werden können),
- weitgehende Eigeninitiative (im Prozess soll den Jugendlichen Verantwortung übertragen werden, sie sollen als gleichberechtigte Partner eingebunden werden),
- jugendgerechte Methoden und moderne Kommunikationsformen, die eine für Jugendliche attraktive Atmosphäre zu schaffen (z. B. »Moderation, Visualisierung, Einsatz moderner Kommunikationsmedien, Kleingruppenarbeit und belebender Diskussionsmethoden«),
- Begleitung durch Erwachsene, Unterstützung durch Moderation, Organisation sowie Vermittlung von notwendigen Fachkenntnissen,
- Transparenz und Überschaubarkeit (kurzfristige Realisierbarkeit, damit die Jugendlichen die Ergebnisse ihrer Planungen auch als Jugendliche erleben können, langfristige Projekte aufteilen),
- Öffentlichkeit (Vermeidung von Einengung, Erfolge sichtbar machen, Jugendliche als Experten präsentieren),
- Dokumentation und Feedback (vgl. ILS 2002:11 f.).

Ähnliche Kriterien legt der DEUTSCHE BUNDESJUGENDRING (DBJR/2006) an die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an (vgl. DBJR 2006, Liste im Anhang).

Wohl eines der bisher größten »Beteiligungsprojekte« mit Jugendlichen war das Projekt »YOU-move.nrw«, das 2002 mit 100 Teilprojekten unter Koordination des BUND Nordrhein-Westfalen durchgeführt wurde. Dabei sollten 15- bis 25-Jährige »selbst Projekte initiieren (z. B. über KiJuPa, Schulen, Vereine, Jugendwerkstätten ...) oder gemeinsam mit Verkehrsunternehmen, Kommunen, Vereinen („Projektpaten“) Projekte entwickeln bzw. Bilder und Texte über den Verkehrsalltag gestalten, z. B. nach der Handlungsanleitung „Werbeagentur“« (BUND NRW 2002:3). Die Projekte sollten zeigen, wie »der Nahverkehr näher an die Bedürfnisse und Lebensstile Jugendlicher herangebracht werden kann und gleichzeitig ein Vorteil für die Umwelt oder ein Vorteil für die Verkehrssicherheit erreicht wird« (BUND NRW 2002).

Die Broschüre »Jugendliche, Mobilität und ÖPNV« des GROSSRAUMVERKEHRS HANNOVER (GVH/2002) bietet neben einigen theoretischen Überlegungen über die Ansatzpunkte, Möglichkeiten und Grenzen der Beteiligung Jugendlicher im ÖPNV-Bereich auch realisierte Beispiele. Grundsätzlich wird betont: Beteiligung ist IMMER möglich (GVH 2002:14), d. h. Beteiligung ist auch da möglich, wo die Verkehrsunternehmen zunächst keine Möglichkeit sehen, z. B. bei den Themen Sicherheit in Nachtfahrzeugen, Ticketangebote für Kinder, Jugendliche und Familien. Zu den realisierten Projekten zählen u. a.:

- »Gewaltprävention durch Partizipation«, Schüler als Fahrzeugbegleiter in Fahrzeugen der BOGESTRA (Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn),
- das »Projekt Traumbus«: Schülerinnen und Schüler in Gütersloh gestalteten entsprechend ihren Bussträumen, -wünschen und -forderungen in Zusammenarbeit mit Eltern, dem Personal der Verkehrsbetriebe und Lehrern fünfzehn Linienbusse zu fahrenden Traumbussen um,
- Schulzentrum III, OS Berenbostel/üstra, Hannover: Schüler entwerfen, planen, realisieren eine Bushaltestelle und
- Partizipationsprojekte »Schüler in Aktion« und »Sicher und Fair in der Region Hannover«, üstra, Hannover, eher Mobilitätserziehung und Gewaltprävention (GVH 2002:40).

Als Ergebnis der Veranstaltung der GVH wurde festgehalten, dass sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Verkehrsunternehmen eine Öffnung nach außen wünschen. Dabei wurde die Bedeutung von Kooperationen mit weiteren Partnern unterstrichen (GVH 2002:40).

PROBST (2003) hebt die Bedeutung der Zusammenarbeit mit Schulen und Eltern hervor. Dabei ist zu beachten, dass auch den Lehrerinnen und Lehrern überwiegend ÖPNV-Erfahrung fehlt (vgl. PROBST 2003:8) und Eltern oft wenig über den ÖPNV vermitteln (PROBST 2003:7). Anzusprechen sind hier insbesondere Mütter, die überwiegend für den nachmittäglichen Transport verantwortlich sind.

Dies zeigt, dass es bereits einige realisierte Beispiele für Beteiligung Jugendlicher gibt. Wichtig erscheint Folgendes: Es sind kaum Beispiele bekannt, bei denen Jugendliche im Rahmen der Aufstellung oder Fortschreibung für einen Nahverkehrsplan beteiligt wurden, also dort, wo es wirklich etwas zu entscheiden gibt. Da die Beteiligung rechtlich nicht bindend vorgegeben ist, bleiben zur Einbeziehung in den Planungsprozess folgende Möglichkeiten:

- Die planende Institution erhebt die Interessen von Jugendlichen (Jugendverbänden, direkt gewählten Vertretungen) in einem diskursiven Verfahren,
- Vertreterinnen und Vertreter der Jugendlichen werden freiwillig in den Planungsprozess eingebunden, z. B. Jugendgemeinderat, offene Anhörungen,
- Vertreterinnen und Vertreter der Jugendlichen werden projektbezogen beteiligt,
- ihre Interessen könnten stellvertretend durch eine organisierte Gruppe vertreten werden (Beauftragten-Modelle) oder
- ihre Interessen könnten bei Familien mit Kindern behandelt werden (STIFTUNG MITARBEIT 2005).

### ***Beteiligung von Seniorinnen und Senioren***

Seniorinnen und Senioren sind vielfältig politisch organisiert, überwiegend auf ehrenamtlicher Basis. Beispiele sind Senioren- oder Sozialverbände auf unterschiedlichen Ebenen (z. B. Stadt-, Kreis-, Landes seniorenräte). Ihre Interessen werden auch von Verbänden artikuliert, unter deren Mitgliedern Senioren zahlreich sind, z. B. der Sozialverband VDK oder der Körperbehindertenverein (KBV).

Eine bereits in Abschnitt 2.1.2 herangezogene Befragung von KASPER u. SCHEINER (2003:3) belegt für Nordrhein-Westfalen eine relativ verbreitete Beteiligung von Seniorenverbänden bei der Planung (36 %). Unklar sind die Tiefe und die Rahmenbedingungen der Beteiligung sowie die Übertragbarkeit dieses Wertes auf andere Regionen. Die Akzeptanz der Beteiligung von Seniorenverbänden wird von 70 % der Befragten mit »gut« bewertet. Die übrigen 30 % bewerteten die Akzeptanz der Beteiligung von Seniorenverbänden als seniorenfreundlicher Maßnahme als problematisch. Gründe waren mangelnde Kooperation zwischen Planern, Ämtern und Seniorenvertretern und nur sporadisches Herantragen von Anforderungen.

KASPER u. SCHEINER haben zusammengestellt, bei welchen Themen ältere Menschen häufig einbezogen werden: »Überprüfung und ggf. Neugestaltung von Fahrplänen und Automaten auf Verständlichkeit und Lesbarkeit (33 %), Sicherheitskonzepte (27 %), die Erschließung von Senioren-Wohneinrichtungen (30 %) und seniorenrelevanten Freizeitzielen (23 %) sowie Schnupperangebote für Personen beim Ausstieg aus dem Erwerbsleben (23 %)« (KASPER/SCHEINER 2003:3). Die befragten Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen sind überwiegend mit der Beteiligung der Seniorenverbände zufrieden ( Tab. 14).

Tab. 14: Akzeptanz seniorenfreundlicher Maßnahmen

Akzeptanz	Niederflur-Fahrzeuge		Barrierefreier Zugang		Seniorenticket, 9-Uhr Ticket		Sicherheitskonzept		Gestaltung Fahrplan/Automaten	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
gut	25	96,2	21	100,0	18	85,7	10	90,9	7	77,8
eher gering	1	3,8	0	0,0	3	14,3	1	9,1	2	22,2
Alle	26	100,0	21	100,0	21	100,0	11	100,0	9	100,0

Akzeptanz	Beteiligung Seniorenverbände		Schnupperangebot Neurentner		Erschließung Wohneinrichtungen		Erschließung Freizeiteinrichtungen		Kooperation	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
gut	7	70,0	0	0,0	5	55,6	5	71,4	3	60,0
eher gering	3	30,0	3	100,0	4	44,4	2	28,6	2	40,0
Alle	10	100,0	3	100,0	9	100,0	7	100,0	5	100,0

Quelle: KASPER/SCHEINER (2003:4)

Auch bei den Senioren überwiegen Praxisbeispiele, bei denen es um einzelne Maßnahmen geht, z. B. »Mobil sein – dabei sein!«, »Sicher mit dem Bus fahren« (STADTBUS SALZBURG UND »EIN SCHRITT INS ALTER« 2005). Eine Beteiligung bei der Aufstellung oder Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes ist nicht publiziert, sodass davon auszugehen ist, dass diese nur im Einzelfall erfolgt.

Da die Senioren, verglichen mit anderen Gruppen, über eine relativ freie Zeiteinteilung verfügen, fallen bei ihnen einige Nachteile, die ehrenamtliches Engagement mit sich bringt, weniger ins Gewicht. Es finden sich auch zuweilen engagierte Personen, die aus ihrem Berufsleben über Fachkenntnisse verfügen. Die Beteiligung von Senioren im Planungsprozess für Nahverkehrspläne wird generell nicht praktiziert, könnte aber mit Verweis auf die Relevanz der Gruppe der Senioren begründet werden (vgl. KASPER/SCHEINER 2003:2). Folgende Beteiligungsformen kommen in Betracht:

- Die planende Institution erhebt die Interessen von Senioren in einem diskursiven Verfahren,
- die direkte Einbeziehung von organisierten Senioren in den Planungsprozess ist anzuraten, wenn gewährleistet ist, dass innerhalb der Gruppe der Senioren eine intensive, fachlich angeleitete Auseinandersetzung mit dem Thema Nahverkehr stattfindet.

### **Beteiligung von Behinderten**

Die Ansätze und Forderungen zu mehr Beteiligung Behinderter in Planungsprozessen haben bis zu ihrer Legitimierung durch das BGG nahezu 30 Jahre gebraucht (STUVA 1976, IFU 1977, BMJ 2002 a/2002 b). Infolge des BGG bewirken § 8 Abs. 3 PBefG ein Anhörungsrecht für Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (vgl. BMJ 2005 b) und § 3 Abs. 1 d GVFG ein Anhörungsrecht als Voraussetzung der Förderung bei Neuplanungen im ÖPNV (BMJ 2003 c).

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sieht für die verschiedenen Verkehrsbereiche unterschiedliche Regelungen zur Herstellung von Barrierefreiheit vor. Die Interessen behinderter Menschen sollen unmittelbar durch »Beteiligungsrechte« zur Geltung kommen. Durch die frühzeitige Einbindung der »Experten in eigener Sache« soll nicht nur Transparenz geschaffen werden, sondern auch hohe Kosten vermieden werden, die häufig bei der nachträglichen Beseitigung von Planungs- und Baumängeln anfallen.

Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nach GVFG werden nur für barrierefreie Vorhaben gewährt. Auch hier sind Interessenvertreter behinderter Menschen anzuhören« (§§ 3 und 8 GVFG) (vgl. BMJ 2002 b).

In der Praxis bleibt es den Aufgabenträgern selbst überlassen, in welcher Phase und in welcher Form Vertreterinnen und Vertreter von Behinderten einbezogen werden. Anstöße für detaillierte Untersuchungen kommen vielfach von Behindertenverbänden, die selbst finanziell und personell nicht in der Lage sind, eigene Untersuchungen zu machen. Daher erweist sich die Kooperation mit Partnern (z. B. Politikberatung, Aufgabenträger) als sinnvoll, die diskursive Veranstaltungen mittragen oder Untersuchungen durch Praktiker in Auftrag geben (PAULS 2001, HERRMANN 2000 b, c). Die Mitwirkung von Behindertenverbänden ist üblich in der Materialerprobung und in der Entwicklung von Normen für Bodenindikatoren als Leitlinien im öffentlichen Raum, insbesondere an Haltestellen des ÖPNV (vgl. BÖHRINGER, STEMISHORN 2001).

Untersuchungen und Veröffentlichungen von Forschungseinrichtungen, Universitäten, insbesondere der Ingenieurwissenschaften, und der Wirtschaft, sind seltener und gehen auf Initiative oder Aufträge von außen zurück.

Unter den Gender-Gruppen verfügen die Behinderten über die beste Organisation. So haben z. B. Bund und Länder Behindertenbeauftragte. Es gibt eine Vielzahl an Behindertenverbänden, Selbsthilfeinitiativen und Vereinen. Behindertenverbände orientieren sich an der Art der Behinderung. Darüber hinaus gibt es bundesweite verbandsübergreifende Institutionen oder Verbände, die Rat und Hilfestellung bieten, aber auch eigene Projekte organisieren, Behindertenpolitik betreiben und Behinderteninteressen in der Öffentlichkeit vertreten, bis hin zu einem Internet-Radiosender. Einen umfassenden Überblick mit entsprechenden Links gibt die Homepage des DEUTSCHEN BILDUNGSSERVERS (2006, [www.bildungsserver.de](http://www.bildungsserver.de)). Auch auf europäischer Ebene bestehen Foren wie das EUROPÄISCHE BEHINDERTENFORUM (European Disability Forum/EDF) und Agenturen zur Vertretung der Interessen Behinderter.

Die offiziellen Vertreter der größeren Behindertenverbände sind häufig angestellt und vertreten im Rahmen ihrer Beschäftigung fachlich kompetent und engagiert die Interessen ihrer Mitglieder. Dies ist ein großer Vorteil gegenüber den anderen Gender-Gruppen. Es gibt aber auch viel ehrenamtliches Engagement. Beteiligungsformen sind demzufolge

- die direkte Einbeziehung von organisierten Behindertenverbänden und/oder
- die Erhebung der Interessen Behinderter durch die planende Institution in einem diskursiven Verfahren. Dabei sind die unterschiedlichen Interessen durch verschiedene Behinderungen zu berücksichtigen (vgl. STEMISHORN 2003).

### ***Beteiligung von Frauen***

Frauen sollten in jedem Fall bei einer Beteiligung einbezogen werden, weil sie die größte Kundengruppe des ÖPNV stellen und gleichzeitig durch Defizite im ÖPNV-Angebot und negative Wirkungen des Verkehrs besonders betroffen und eingeschränkt sind (FLADE 1999, KRAUSE 1998). Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung liegt bei über 50 %, sie verfügen seltener über ein Auto und benutzen proportional häufiger den ÖPNV als Männer, auch für Begleitfahrten (STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO 1999, a, b, STETE/ KLINKHART 1997). Dazu steht ihre Beteiligung an verkehrsrelevanten Themen in krasssem Gegensatz. Bei fachöffentlichen Veranstaltungen zu verkehrswissenschaftlichen oder verkehrspolitischen Themen liegt der Frauenanteil selten über 5 Prozent der Teilnehmer.

Rechtlich gestützt ist ihre Beteiligung ganz allgemein durch das BauGB (BMJ 2005 a) und durch das Gleichstellungsgesetz (BMJ 2002 c). Insbesondere für den ÖPNV gibt es besondere Formulierungen in den ÖPNV-Gesetzen der Länder (vgl. FGSV 1997, Abschnitt 3.1.2), auf die es sich zu beziehen gilt.

Doch wer kommt dafür in Frage? Frauen sind in zahlreichen Verbänden, Vereinen und anderen Institutionen – überwiegend ehrenamtlich – organisiert und bilden Netzwerke (berufsbezogene, kirchliche, planerische Vereinigungen, Landesfrauenrat, Landfrauen, Hausfrauenbund, Frauenring, Landfrauen, Mütterzentren, Volkshochschulen) (vgl. BOCK 2002). Hier ist zu prüfen, welche Netzwerke und Initiativen vor Ort vertreten sind und für eine Beteiligung bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes infrage kommen könnten.

Bereits vielerorts praktiziert ist die Interessenvertretung durch Frauen- und Gleichstellungsbeauftragte, die es in zahlreichen Städten oder Institutionen, teilweise auch bei den Landratsämtern, gibt. Diese erscheint in mehrfacher Hinsicht problematisch: Zwar sind diese Frauen von Berufs wegen mit frauen- oder gleichstellungsrelevanten Inhalten befasst, jedoch gewährleistet dies nicht unbedingt Kompetenz in Verkehrsfragen, da die Aufgabenbereiche von Frauen- und Gleichstellungsbeauftragten zahlreiche Themen umfassen. Die Vielzahl von Themen kann überdies zu Terminkonflikten führen, die eine durchgängige bzw. regelmäßige Teilnahme erschweren. Auch ist die räumliche Durchdringung mit Frauen- oder Gleichstellungsbeauftragten regional sehr unterschiedlich. So haben z. B. nur 46 der 1110 Gemeinden Baden-Württembergs eine Frauenbeauftragte und dies oft nur in Teilzeit (LAG 2006).

Es liegen bereits einige Beispiele mit unterschiedlichsten Zielrichtungen und Verfahren in deutschen und europäischen Städten vor, z. B. Dortmund, Hannover (FGSV 2004, STETE 2001, STADT DORTMUND 1998, 1999 a und b). Das Büro Steteplanung hat zusammen mit der FRAUENBEAUFTRAGTEN – KREISVERWALTUNG, GLEICHSTELLUNGSSTELLE LUDWIGSHAFEN A. RHEIN (2001) eine Handreichung für eine nachhaltige Verkehrsplanung unter Frauenaspekten erarbeitet. Dabei wird insbesondere die Beteiligung von Frauen thematisiert: »Die Alltagserfahrungen von Frauen gehen viel zu selten in die Planungen ein. Frauen besitzen vielfältige Kenntnisse über ihr Umfeld und Verkehrsbedingungen, die gewinnbringend für alle Bevölkerungsgruppen in die Planungen einfließen können. Auch ist die Öffentlichkeit nicht für die spezifischen Aspekte sensibilisiert. Deshalb ist es wichtig,

- gezielt zu informieren und aufzuklären durch Öffentlichkeitsarbeit und
- Betroffene an (Verkehrs-)Planung zu beteiligen« (dies. 2001:2).

Entsprechende Anforderungen an Beteiligungsverfahren aus Frauensicht fasst Abb. 37 zusammen:

- »Über den gesamten Planungszeitraum muss eine frühzeitige, intensive und kontinuierliche Beteiligung sichergestellt werden.
- Die Beteiligungsverfahren sollten der spezifischen Umfeldaneignung und den spezifischen »Politikzugängen« der unterschiedlichen Nutzergruppen (hier der Frauen) Rechnung tragen.
- Betroffenenbeteiligung muss von der Zusammenarbeit mit den betroffenen BürgerInnen ausgehen.
- Bei der Organisation der Beteiligungsverfahren ist auf die besonderen weiblichen Lebenszusammenhänge einzugehen.
- Die Auswirkungen von Verkehrskonzepten/Einzelmaßnahmen müssen in vollem Umfang dargestellt sein, Entscheidungskriterien nachvollziehbar sein.«

Abb. 37 Anforderungen an Beteiligungsverfahren für Frauen, Quelle: Frauenbeauftragte – Kreisverw., Gleichstellungsstelle Ludwigshafen a. Rhein (2001:2)

Für die Organisation von Beteiligung ist zu beachten, dass aufgrund der für Frauen immer noch charakteristischen Familienarbeit Termine für Beteiligungsverfahren im Einzelfall abzustimmen sind (s. o.). Ungünstig sind Uhrzeiten, an denen gerade keine Kinderbetreuung mehr vorliegt, aber andere mögliche Betreuer noch berufstätig sind (z. B. am späten Nachmittag). Als Alternative sollte darüber nachgedacht werden, die kommunale Satzung über die Entschädigung für ehrenamtliche Tätigkeit zu ändern und die nachgewiesenen Kosten für Kinderbetreuung zu erstatten, wie dies in einigen öffentlichen Gremien (z. B. Gemeinderat der Stadt Stuttgart) bereits praktiziert wird. Eine andere Möglichkeit ist, zu den Terminen vor Ort Kinderbetreuung anzubieten, wie dies der Verband Region Stuttgart bereits bei einigen Veranstaltungen gemacht hat.

Der Aufstellungsprozess für den Nahverkehrsplan der Region Hannover wird mehrfach als positives Beispiel genannt. Einer der wichtigsten Gründe für den Erfolg der Beteiligung war, dass Frauenbelange als Querschnittsthema eingebracht werden konnten, weil zur Projektgruppe die Gleichstellungsbeauftragte des Kommunalverbandes und der Landesfrauenrat gehörten. »Um bei der Analyse und Bedarfsplanung die Interessen der Frauen zu berücksichtigen, führte die Gleichstellungsbeauftragte in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Frauenbeauftragten der Kommune in jedem Ortsteil eine offene Diskussionsrunde und eine systematische Befragung durch.« Es waren Frauen möglichst vieler Lebenssituationen und Altersgruppen geladen, um die alltäglichen Fahrtziele zu erheben. Auch eine Mitarbeiterin des Planungsbüros, das den NVP erarbeitete, war anwesend. »Ziel war es, die Ergebnisse direkt in die laufenden Planungen zu integrieren und nicht einen parallelen „Frauennahverkehrsplan“ vorzulegen« (GESELLSCHAFT FÜR TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT/GTZ 1998, vgl. FGSV 2004, FUHRMANN 1997).



Grundsätzlich möglich sind zur Beteiligung von Frauen folgende Vorgehensweisen denkbar:

- Die planende Institution erhebt die Interessen von Frauen in einem diskursiven Verfahren,
- die direkte Einbeziehung organisierter Frauen in den Planungsprozess ist anzuraten, wenn gewährleistet ist, dass innerhalb der Gruppe der Frauen eine intensive, fachlich angeleitete Auseinandersetzung mit dem Thema Nahverkehr stattfindet.

### ***Beteiligung von Familien mit Kindern bzw. Personen mit Kindern***

Die Beteiligung von Familien mit Kindern ist rechtlich nicht explizit vorgesehen. Sie könnte jedoch unter dem Aspekt der Gleichstellung gefordert werden (vgl. Kap. 2). Auch hier gibt es teilweise besondere Formulierungen in den ÖPNV-Gesetzen der Länder (vgl. Abschnitt 3.1.2).

Problematisch erscheint, dass Familien mit Kindern bzw. Personen mit Kindern bezogen auf den Nahverkehr allenfalls über eine vereinzelt örtliche Organisation verfügen. Dies ist örtlich zu prüfen. Möglicherweise können bestehende Netzwerke (z. B. der Gesamtelternbeirat, Frauenverbände, Verkehrsverbände) die Interessen vertreten. Wichtig ist wiederum eine aktive Auseinandersetzung mit dem Thema Nahverkehr, möglicherweise in einem diskursiven Verfahren. Als organisierte Gruppen bieten sich z. B. Zusammenschlüsse von Frauen, Alleinerziehenden oder Elternvertretern an Schulen an, die wahrscheinlich überwiegend ehrenamtlich strukturiert sind.

Das einzige bekannte Beispiel kommt aus dem Kreis Bitburg-Prüm. Dort engagiert sich der Verein »Eltern für Kinder« in der Verkehrsplanung und hat eine Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Kreises Bitburg-Prüm angefertigt (ELTERN FÜR KINDER 2000). Aus Baden-Württemberg ist kein Beispiel bekannt, wo Familien mit Kindern bzw. Personen mit Kindern konkret und durchgängig an der Verkehrsplanung beteiligt wurden.

Zur Einbeziehung in den Planungsprozess bestehen folgende Möglichkeiten:

- Die planende Institution erhebt die Interessen von Familien mit Kindern bzw. Personen mit Kindern in einem diskursiven Verfahren,
- ist eine Interessensvertretung vor Ort vorhanden, sollte sie einbezogen werden, wenn gewährleistet ist, dass innerhalb der Gruppe eine Auseinandersetzung mit dem Thema Nahverkehr stattfindet.
- ihre Interessen könnten stellvertretend durch eine organisierte Gruppe oder
- durch Frauen- oder Gleichstellungsbeauftragte vertreten werden.

### ***Beteiligung von Studierenden***

Die Beteiligung Studierender ist in den vergangenen Jahren zunehmend auf Basis der in Kapitel 3 beschriebenen »Studitickets« praktiziert worden. Häufig finden sich unter den Studierenden sozial und umweltpolitisch engagierte junge Menschen, die bereit sind, auf ehrenamtlicher Basis an der Gestaltung mitzuwirken und die Interessen zu vertreten.

In einigen Landeshochschulgesetzen (z. B. Schleswig-Holstein, ASTA der FH Kiel 2005) gehören zur Wahrnehmung sozialer Interessen durch die Allgemeinen Studierendenausschüsse (AstA) auch »Maßnahmen, die den Mitgliedern die preisgünstigste Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglichen« (ASTA der FH Kiel 2005). Insofern sind die Vertreterinnen und Vertreter zu einer Beteiligung von Rechts wegen aufgefordert. Über die AstA sind die Studierenden organisiert, vielerorts gibt es Arbeitsgruppen und Arbeitskreise für den ÖPNV.

Die Beteiligung und Organisation ist abhängig von den unterschiedlichen Landeshochschulgesetzen der Länder. Grundsätzlich gilt wie für alle anderen Gruppen auch:

- Die direkte Einbeziehung von organisierten Studierendenvertreterinnen und -vertretern ist möglichst frühzeitig und kontinuierlich zu gewährleisten und/oder
- die planende Institution erhebt die Interessen von Studierenden in einem diskursiven Verfahren.

## 3.2 Analyse der Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an ÖPNV-Angebot und Gender Planning

Zur Ergänzung der zuvor erhaltenen Erkenntnisse wurden für die Analyse überwiegend qualitative Methoden verwendet. Dazu zählen zwei eigens konzipierte und durchgeführte diskursive Veranstaltungen (Runder Tisch und Workshop), Experteninterviews und Interviews mit Vertreterinnen und Vertretern mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Gruppen, schriftliche Befragungen innerhalb von Gruppen und unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern von Fachveranstaltungen.

An weiteren Materialien wurden in die Auswertung einbezogen: Die Veranstaltung »Hearing und was die Frauen betrifft ...« (VRS 2002 b), die Studie Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart (STEUTE/KLINKHART 1997), die Stellungnahme zum Regionalverkehrsplan des Verband Region Stuttgart – Frauengerechte VPL (HERRMANN 2000 a), die von der Bearbeiterin konzipierte und vom Sozialministerium Baden-Württemberg bewilligte Studie »Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg« (vgl. MARTENS 2001, 2002, HERRMANN 2000 b), der Schriftverkehr des FRS mit dem VRS und dem VVS, Sitzungsvorlagen, Protokolle des Fahrgastbeirats beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) und die Analyse des Regionalverkehrsplans des Verband Region Stuttgart (VRS) hinsichtlich der Berücksichtigung der Anforderungen von Frauen (HERRMANN 2000 a).

### 3.2.1 Diskursive Veranstaltungen

#### **Runder Tisch »Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität«**

Aus einer Arbeitsgruppe »Barrierefreie Mobilität« beim Verband Region Stuttgart, die sich zum Ziel gesetzt hatte, Lösungen für die sog. Spaltproblematik im S-Bahnbereich zu finden, entstand durch Kooperation zwischen der Bearbeiterin als Vertreterin der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Stuttgart und dem Körperbehindertenverein Stuttgart der »Runde Tisch Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität« (HERRMANN 2000 b, c). Zu diesem waren Vertreterinnen und Vertreter von Behindertenverbänden der gesamten Region Stuttgart geladen, um nach Informationen durch die Firma SWITCH Transit Consult und durch den Verband Region Stuttgart Handlungsempfehlungen an den VRS zu formulieren. Insgesamt haben an der Veranstaltung 25 Personen teilgenommen, darunter 16 Vertreterinnen und Vertreter von Behindertenverbänden, 5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der TA-Akademie, ein Aufgabenträger (VRS) und ein Planer (SWITCH Transit Consult).

Der Runde Tisch sollte Antworten auf die folgenden Fragen erarbeiten:

- Welche Anforderungen stellen Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, an einen optimalen Zugang zum ÖPNV-(Fahrzeug)?
- Welche Maßnahmen kommen dafür in Frage?
- Welchen Beitrag können die örtlichen Erfahrungen Betroffener zur Problemlösung leisten?
- Welche Umsetzungshindernisse bestehen (vgl. HERRMANN 2000 b, c)?

#### **Fachworkshop »ÖPNV-Planung für alle!« Gender Mainstreaming im ÖPNV in der Region Stuttgart**

Die Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« (VRS 2002 c, d, vgl. Gesamtdarstellung im Anhang) wurde als Teil der Dissertation konzipiert und in Kooperation mit der Gleichstellungsbeauftragten des VRS und dem leitenden technischen Direktor des VRS im Oktober 2002 durchgeführt. Die Veranstaltung wurde als ganztägiger Workshop mit Fachbeiträgen am Vormittag und Arbeitsgruppen am Nachmittag organisiert. Geladen waren Akteure aus allen Bereichen des ÖPNV in der Region Stuttgart: Vertreterinnen und Vertreter mobilitätseingeschränkter Personengruppen, Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs, Planerinnen und Planer, Kommunal- und Regionalpolitiker(innen) und Vertreter(innen) von Verbänden sowie Frauen- und Gleichstellungsbeauftragte. Ein zentrales Thema war Gender Mainstreaming im ÖPNV. Insgesamt haben rund 50 Personen an der Veranstaltung teilgenommen.

Die Fachbeiträge sollten den Beteiligten das erforderliche Hintergrundwissen für die Arbeitsgruppen und die Diskussionen vermitteln. Dazu zählten:

- Was ist Gender Mainstreaming? (Sabine Brommer, damals Frauenbeauftragte des Landkreises Göppingen),
- Öffentlicher Personennahverkehr: Gesetze, verbindliche Planwerke und Gestaltung (Thomas Knöllner, Leiter der Abteilung „Planung“ beim VVS) und
- Beispiele erfolgreicher Einbindung von Gender-Belangen in Planungsprozesse, (Angela Fuhrmann, Büro für Nahverkehr, Konzeptentwicklung, Prozessbegleitung und Moderation, Frankfurt).
- Das Instrument Nahverkehrsplan und die Einbindung von Gender-Aspekten am Beispiel Bielefeld (Gisela Stete, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt).

Nach einer Diskussionsrunde gab es drei Workshops zu den Beteiligungsmöglichkeiten an ÖPNV-Planungsprozessen in der Region Stuttgart, die sich jeweils mit den Möglichkeiten der kommunalen Ebene, der Ebene der Landkreise und der Ebene der Region beschäftigten.

Mit dieser Veranstaltung sollte ein Auftakt zu einer intensiven Kommunikation zwischen den Aufgabenträgern und damit Gestaltern des öffentlichen Personennahverkehrs und Politiker(innen) und Vertreter(innen) von Verbänden gemacht werden. Ziel war es, Planungsprozesse für die Bedürfnisse bislang weniger durch die Planung berücksichtigter Gruppen sensibler zu machen und den Vertretern dieser Gruppen die Möglichkeiten der Einflussnahme, z. B. die Erarbeitung von Stellungnahmen und Anregungen, aufzuzeigen. In den Referaten wurden Beispiele von erfolgreichen Einbindungen einzelner Gruppen in die Planung und die Umsetzung der Ergebnisse vorgestellt. In den Workshops sollten Ansätze erarbeitet werden, wie diese Prozesse in der Region Stuttgart angeregt werden können. Langfristig wurde dadurch ein positiver Einfluss auf die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs erwartet (VRS 2002 d). Das Programm, die Referate und die Auswertung befinden sich im Anhang.

### 3.2.2 Experteninterviews und Interviews mit Gruppenvertretern

Ergänzend zu den Veranstaltungen wurden in mehreren zeitlichen Abschnitten Interviews mit Expertinnen und Experten aus den Bereichen der Aufgaben- und Entscheidungsträger, der Planung und der Politik sowie kompetente Vertreterinnen und Vertreter mobilitätseingeschränkter Personengruppen persönlich befragt. Die Leitfadeninterviews sollten durch die offene Gesprächsführung und die Erweiterung von Antwortspielräumen zusätzlich einen Einblick in die Relevanzstrukturen und die Erfahrungshintergründe der befragten Person ermöglichen (vgl. SCHNELL/HILL u. ESSER 2005).

Die Auswahl der Personen richtete sich nach den Zuständigkeiten in der Region Stuttgart. Bei den mobilitätseingeschränkten Personengruppen wurden möglichst hauptberufliche Personen, Personen aus dem Vereinsvorstand oder besonders sachkundige Personen befragt, die z. B. ihre Gruppe im Fahrgastbeirat beim VVS vertreten.

Konkret wurden befragt:

- als Aufgabenträger und Planungsträger ein Stellvertreter des VRS und die Gleichstellungsbeauftragte des VRS,
- als Planungsträger für die Nahverkehrsplanung der Geschäftsführer des VVS sowie zwei Planer und eine Planerin,
- von den mobilitätseingeschränkten mobilitätsbehinderten Gruppen vier Stellvertreterinnen und Stellvertreter.

Entsprechend der Rolle und Funktion des jeweiligen Gesprächspartners wurde der Leitfaden im Rahmen des bestehenden Fragenkataloges leicht variiert, da diese Informationen und Blickwinkel beeinflussen. Dabei wurden thematische Schwerpunkte gelegt, d. h. manche Fragen wurden ausführlicher behandelt.

Der Leitfaden enthielt folgende Struktur:

- Fragen zur Person, um sich ein Bild von Rolle und Funktion der Person zu machen,
- Fragen zur Institution/Einrichtung/Struktur/Organisation, für die die befragte Person tätig ist, um die Bedeutung bzw. das Ausmaß der Zuständigkeit für die Nahverkehrsplanung einzuordnen, und
- inhaltliche Fragen zur Nahverkehrsplanung, Datenerhebung und Beteiligung mobilitätsbehinderter Personengruppen.

Der Fokus lag auf dem letztgenannten Fragenabschnitt, der das zentrale Thema der Arbeit darstellt. Dabei sollten neben einer Ermittlung des Status quo auch Perspektiven einer zukünftigen detaillierteren

Datenerhebung und Handlungsspielräume bei der Bürgerbeteiligung im Rahmen von Verfahren der Nahverkehrsplanung erhoben werden. Ein Fragenabschnitt bezog sich auf mögliche Probleme und Schwierigkeiten der Planung in einem Themenfeld mit vielen Zuständigkeiten, um mögliche Hemmnisse bei der Umsetzung des Konzepts frühzeitig auszumachen. Abschließend wurde gefragt, welche Chancen und Erwartungen mit einer differenzierten Datenerhebung verbunden sind. Die Auswertung der Interviews geht abschnittsweise, nach inhaltlichen Themen geordnet, in die Analyse ein.

Bereits die frühzeitig geführten Befragungen (FRS) und der Workshop „Nahverkehrsplanung“ innerhalb des Hearings »und was die Frauen betrifft ...« (VRS 2002 b) ergaben einige Indizien und die Grundlage der später konzipierten Fachtagung »ÖPNV-Planung für alle!« und für die später auch anhand der Fachliteratur identifizierten Hypothesen. Um zu einigen Hypothesen Antworten zu finden, wurden leitende Personen und Aufgabenträger im ÖPNV der Region Stuttgart befragt. Da diese Fachleute sich in ihren Arbeitsbereichen und dem politischen Umfeld sehr gut auskennen, können ihre Antworten in hohem Maße zur Validierung der mittels Befragung gewonnenen Erkenntnisse beitragen. Durch das Ergebnis des Interviews konnten Aussagen zu bestehenden und zu entwickelnden Methoden der Datengewinnung und der Bürgerbeteiligung gewonnen werden.

#### 3.2.3 Schriftliche Befragungen

Im Verlauf der Bearbeitung wurden mehrere schriftliche Befragungen in unterschiedlichen Stadien durchgeführt. Sie richteten sich an die Akteure im Nahverkehrsbereich und an Vertreterinnen und Vertreter mobilitätseingeschränkter Personengruppen. Die verwendeten Fragebögen sind im Anhang von Kap. 5 ersichtlich. Die Befragungen werden nachfolgend in ihrer zeitlichen Reihenfolge aufgelistet:

- Mitgliederbefragung innerhalb des Netzwerkes des FrauenRatschlags Region Stuttgart als Basis für die Interessenvertretung im Fahrgastbeirat (Rückantwort von 15 Mitgliedern des FRS, etwa 30 % der aktiven Mitglieder),
- Befragung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« (s. Fachworkshop), Rückantwort von 11 Personen, darunter Personen aus den Bereichen Aufgabenträger, Planung, Politik, Gleichstellung und Gender-Gruppen,
- schriftliche Befragung von Vertreterinnen und Vertretern mobilitätsbehinderter Gruppen (Rückantwort von 5 Gruppen aus der Region),
- Expertinnenbefragung als Nachbefragung beim FrauenRatschlag zur Entwicklung von Gender Planning im ÖPNV (Antwort von 2 Fachfrauen des FRS).
- An den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und das Bundesministerium für Verkehr (BMV) wurden schriftliche Anfragen wegen der Verwendung differenzierter Daten und Standards dazu bzw. zu Gender im ÖPNV gerichtet.

Die Befragung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« wurde unabhängig von der Veranstaltung durchgeführt – allerdings in Absprache mit dem Verband Region Stuttgart (VRS). Dabei sollte die Gelegenheit einer Veranstaltung genutzt werden, bei der zahlreiche kompetente, sozial und politisch engagierte und entscheidungsberechtigte Personen zusammenkamen, um ein Stimmungsbild zu den Themen *ÖPNV und Gender Mainstreaming, Verbreitung des Gender-Gedankens und dessen Akzeptanz* abzufragen, das für die weitere Bearbeitung der Dissertation, aber auch für den Verband Region Stuttgart von Nutzen sein sollte.

An der Befragung unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« beteiligten sich 11 Personen, darunter 8 Frauen und 3 Männer. Während bei den Frauen alle Altersklassen 26 – 35 (1), 36 – 45 (3), 46 – 55 (2), 56 – 65 (2) vertreten waren, befanden sich die teilnehmenden Männer in derselben Altersklasse, nämlich 36 – 45 (3). Die Eigenschaften, in welcher die Befragten an der Veranstaltung teilnahmen und die möglicherweise ein besonderes Interesse begründet, verteilten sich folgendermaßen: Am stärksten vertreten waren die Aufgabenträger mit zwei weiblichen und zwei männlichen Vertreter(innen), was bei einer Veranstaltung des VRS nahe liegt, zwei Vertreterinnen der Regionalpolitik und je eine Vertreter/in des Frauenspectrum Leonberg, der Kommunalen Planung, eines Planungsbüros, der Kommunalpolitik und des VVS.

---

## 4 Der Untersuchungsraum: der ÖPNV in der Region Stuttgart

Der empirische Teil der Arbeit besteht aus zwei Ebenen unterschiedlichen Inhalts: Die Makroebene (Kap. 4) stellt die Rahmenbedingungen des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen im Nahverkehrsraum der Region Stuttgart dar und verdeutlicht, wie die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen durch die Aufgabenträger und Planungsträger bei der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden. Damit werden die Ausgangsbedingungen für die in der zweiten Ebene, der Mikroebene (Kap.5), vorgenommenen empirischen Untersuchungen und daraus abzuleitenden Ergebnisse verdeutlicht.

### 4.1 Die Wahl der Region Stuttgart als Untersuchungsraum und Fallbeispiel

Die Wahl der Region Stuttgart als Untersuchungsraum und Fallbeispiel hat mehrere Gründe. Die Bearbeiterin lebt und arbeitet seit 1987 in der Region Stuttgart und kennt den ÖPNV aus verschiedenen Wohnorten, Lebenssituationen und Blickwinkeln: als pendelnde und jobbende Studentin, als berufstätige, alleinstehende Frau und als teilzeitbeschäftigte Mutter. Diese Umstände spielen in der weiteren Bearbeitung eine wichtige Rolle und haben die Problemsicht stark beeinflusst.

Zum anderen ergeben sich durch den FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. (FRS), den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) und dessen Fahrgastbeirat, den Verband Region Stuttgart (VRS), die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), das Institut für Geographie in Stuttgart, durch die Tätigkeit als Landeskoordinatorin von »Mobil ohne Auto« (MOA) zuerst beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) und seit 2005 bei den Naturfreunden und durch zahlreiche andere Personen, Institutionen und Vereine in der Region Stuttgart, die sich mit den Themen Verkehr und Mobilität auseinandersetzen, laufend neue interessante Fragestellungen und Ansatzpunkte für Optimierungen im ÖPNV-Angebot der Region Stuttgart.

Überdies besteht mit dem Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für den schienengebundenen Verkehr und den Schienenersatzverkehr in der Region Stuttgart eine politische Ebene, die in Deutschland einmalig ist. Die Region Stuttgart mit ihren 2,6 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern macht den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) zu einem verhältnismäßig großen Verkehrsverbund, der sich von der Einwohnerzahl her fast mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) messen kann (DIE BAHN 2002).

Das Fallbeispiel der Region Stuttgart wurde unter anderem auch deshalb gewählt, weil die Wechselwirkungen zwischen gesellschaftlichen Gruppen, Politik und Planung in einem Raum sehr vielschichtig sind und die Aussichten, diese bewerten, beeinflussen und verändern zu können, stark von deren Kenntnis und den direkten Kontakten zu Aufgabenträgern und anderen Personen im politischen Raum abhängt. In diesem Zusammenhang ist auch das Verhältnis zwischen dem Verband Region Stuttgart, dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart und anderen Aufgabenträgern des ÖPNV in der Region Stuttgart zu mobilitätseingeschränkten Gruppen und Interessenvertretern von Bedeutung.

### 4.2 Strukturelle Rahmenbedingungen des Verkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen in der Region Stuttgart

#### *Topografie und Naturraum*

Die Region Stuttgart als politisches Gebilde wird durch die Grenzen der ihr zugehörigen Landkreise bestimmt, die 1973 mit der Gebietsreform festgelegt wurden. Dies bedingt, dass manche Naturräume nur am Rande berührt werden. HUTTER (2001) bezeichnet die Region deshalb als ein »politisches Agglomerat«, dessen Grenzen weder aus naturräumlicher noch aus wirtschaftlicher Sicht nachvollziehbar sind.

Die Landeshauptstadt Stuttgart, in der prozentual die höchsten Verkehrsleistungen im ÖPNV erbracht werden, liegt »mit fast seinem gesamten Stadtgebiet innerhalb des etwa 10 km breiten Fildergrabens, der von Nordwesten nach Südosten auf die Schwäbische Alb zuläuft. Auf der Nordostseite hat der Neckar sein Tal geschaffen (...). Die Filderfläche fällt nach Osten leicht ein, weshalb die höchsten Erhebungen mit ca. 450 m ü. M. am Südrand der Stadt Stuttgart (Rohr 453 m; Degerloch, Fernsehturm, 482 m) liegen« (EITEL in: GAEBE 1997:166). Im Vergleich dazu liegt die breite Talsohle, in der heute große Teile der Innenstadt liegen,

deutlich tiefer: »Vom Hauptbahnhof (247 m ü. M.) verläuft die Tiefenlinie flach bis zum Neckar bei Bad Cannstatt (214 m ü. M.)« (Ders.).

HUTTER unterscheidet in der Region Stuttgart drei Höhenebenen mit zwei ausgeprägten Stufen: den Höhenrand des Stuttgarter Talkessels und den Anstieg zum Schurwald bzw. den Albtrauf. Das Neckartal (um 200 – 250 m ü. M.) bildet die erste Ebene, dieses wurde in die zweite Ebene, die Filderhochfläche eingetieft (400 – 480 m ü. M.). Darüber bilden die Höhenzüge des Schurwalds im Osten und der Alb im Süden die dritte Ebene, die im Bereich der Albhöhen nahezu 800 m ü. M. erreichen. Somit bestehen erhebliche Höhenunterschiede von über 200 m zwischen der Talsohle und den höchsten Erhebungen Stuttgarts und insbesondere in den Kreisen Rems-Murr und Esslingen. Diese bedingen weiterhin besondere Anstrengungen bei Planung, Bau und Betrieb der Verkehrsverbindungen im ÖPNV.

#### ***Flächennutzung und Siedlungsentwicklung***

Trotz des hohen Verdichtungsgrads weist die Region Stuttgart im internationalen Vergleich mit anderen Großstadtreionen einen hohen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen (46,2 %) und Waldflächen (30,5 %) auf. Siedlungs- und Verkehrsflächen haben einen Anteil von 21,7 % und sonstige Flächen von 1,6 % (VRS\_2006 a). Die hohen Anteile kulturlandschaftlicher Flächen, bezogen auf die gesamte Region, verschleiern die Tatsache, dass in zentralen Bereichen der Städte und Gemeinden und entlang der Hauptverkehrsachsen die Lebensqualität der Bewohner aufgrund hoher Verkehrs- und Lärmbelastung sowie fehlender Naherholungsflächen stark beeinträchtigt wird. Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche der Stadt Stuttgart stieg von 1980 bis 2002 von 43,7 auf 50 % (LANDESHAUPTSTADT STUTTGART 2003). Der Mangel an Wohnbauflächen und hohe Preise für Bauland- und Mietpreise fördern »die Verdrängung der Wohnbevölkerung aus dem Kernraum in die Randbereiche der Region und erhöhen das Pendleraufkommen« (MÜLLER 1994:21 ff.).

Indizien für einen zunehmenden Flächenverbrauch abseits der Siedlungsachsen und –schwerpunkte sind in der Bauland- und Gewerbeflächenausweisung sowie der Bevölkerungsentwicklung zu finden. Von 1989 bis 2001 nahm die Siedlungs- und Verkehrsfläche um 5480 ha zu, während die landwirtschaftliche Nutzfläche um 9491 ha zurückging (STATISTISCHES LANDESAMT 2003). Gleichzeitig stiegen die Einwohnerzahlen der Landkreise.

KAHNERT (1993:56) schildert die Auswirkungen auf die Region und die angrenzenden Bereiche: »Die Nutzungsdichte sinkt im Kerngebiet und steigt am Rande (Suburbanisierung) und in den angrenzenden Regionen Nordschwarzwald, Franken und Neckar-Alb (Exurbanisierung) ringförmig um Stuttgart und in den Siedlungsachsen, vor allem in der Verlängerung der Hauptsiedlungsachse Neckar-Fils nach Norden in den Raum Heilbronn. Nur im östlichen Teil bilden die Täler (Neckar-, Fils- und Remstal) Leitlinien der Verdichtung. Die Siedlungs- und Verkehrsfläche nimmt stärker zu als Bevölkerung und Arbeitsplätze. Es entsteht ein Flickenteppich von Siedlungen. Entsprechend schrumpfen Freiflächen, ökologische Ausgleichs- und Erholungsflächen«. Weiße Standortfaktoren, wie Wohn- und Freizeitwert, bestimmen immer stärker die Ansiedlungs- und Investitionsentscheidungen. Im Ergebnis entstehen ungünstige Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Umland.

Das Leitbild der Siedlungsentwicklung wird mit »dezentraler Konzentration« beschrieben, damit ist eine »kompakte und durchmischte räumliche Entwicklung« gemeint (GAEBE 1997:27 b). Regionales Flächenmanagement, Unternehmensberatung und Marketing werden durch die »Wirtschaftsförderungsgesellschaft Region Stuttgart« (WRS) übernommen. GAEBE betont die Bedeutung einer übergeordneten, koordinierenden Institution in der Region Stuttgart, denn die Siedlungsentwicklung im Raum Stuttgart stehe im Widerspruch zu einer umwelt- und landschaftsschonenden, verkehrsvermeidenden und effizienten Flächennutzung, die auch den wirtschaftlichen und sozialen Ansprüchen gerecht werde. Als einen möglichen Ausweg sieht GAEBE die Priorisierung der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung. Dies bezieht sich vorwiegend auf die Ansiedlung von Siedlung und Gewerbe, die aber ohne eine angepasste verkehrliche Erschließung nicht möglich sind. Ein erster Schritt dahin ist das Projekt »Nachhaltiges Bauflächenmanagement Stuttgart (NBS)« (LHS/UVM-BW 2003).

Der Vorteil wäre, dass vergleichsweise geringe Investitionen in technische verkehrliche und soziale Infrastruktur notwendig würden und die vorhandene Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel besser ausgelastet werden könnte. Im stark zersiedelten Umland erfordert der ÖPNV stärkere Anstrengungen als in den Kernbereichen und kann aufgrund der Dezentralisierung in allen Lebensbereichen (Versorgung, Bildung, Kinderbetreuung, Unterhaltung, Sport- und Freizeit-Einrichtungen usw.) für viele Menschen trotzdem keine brauchbare Alternative darstellen. Weitere Ansätze koordinierter Planung bieten der »Landschaftspark Region Stuttgart« und die Teilprojekte »Lebensraum Neckarpark« und »Naturraum Filder« (VRS 1997:4).

### **Lage, Gliederung und Einwohnerverteilung**

Unter dem Einfluss der Globalisierung kommt den Regionen eine wachsende Bedeutung zu. Während viele Entscheidungen und Rahmenbedingungen national und auf europäischer Ebene bestimmt werden, identifizieren sich Bevölkerung und viele Unternehmen lokal. STURM (2001) sieht in dieser Suche von Politik und Bürger nach »Heimat« eine Reaktion auf die »Entgrenzung des politischen Raumes«. Im europäischen Wettbewerb können jedoch z. B. Verkehrsunternehmen nur in einem starken Verbund oder durch Bildung von Netzwerken bestehen. Hier bietet die Region die Chance einer koordinierenden Ebene in der Nähe.

Die Region Stuttgart ist einer der am höchsten verdichteten deutschen Ballungsräume und bildet mit Bereichen um die Stadt Heilbronn im Norden sowie Teilen des Raumes Reutlingen/Tübingen im Süden eine der 11 Europäischen Metropolregionen in der Bundesrepublik Deutschland (VRS 2006 b). Innerhalb von Baden-Württemberg hat die Region Stuttgart eine annähernd zentrale Lage. National gesehen ist Baden-Württemberg dagegen durch die Wiedervereinigung in seiner Randlage bestärkt worden. Demgegenüber haben die Öffnung der europäischen Grenzen und die Erweiterung nach Osteuropa Baden-Württemberg und damit die Region mehr in das geographische Zentrum der gesamteuropäischen Entwicklung gerückt (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 1995). Unter den zwölf Regionen in Baden-Württemberg steht die Region Stuttgart, gemessen an Einwohner- und Beschäftigtenzahl sowie der Bevölkerungsdichte, an erster Stelle (IHK 2003/1).

Die Region Stuttgart erstreckt sich über eine Fläche von 3654 Quadratkilometern. Sie setzt sich zusammen aus der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart und den sie direkt umgebenden Landkreisen: Böblingen im Westen, Esslingen im Süden, Ludwigsburg im Norden und Rems-Murr im Osten. Hinzu kommt der Kreis Göppingen, der sich an Esslingen anschließt, jedoch nicht zum Verbundgebiet des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) gehört. Zur Region gehören 179 Gemeinden, die am 30.06.2005 zusammen 2.666.849 Millionen Einwohner hatten (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2005 c).

MÜLLER (1994:19) spricht von einer »vergleichsweise kleinteiligen Kommunalstruktur«. Die Einwohnerverteilung in der Region Stuttgart (Abb. 38) zeigt eine deutlich polyzentrale Struktur. Unmittelbar um die Stadt Stuttgart mit rund 591.000 Einwohnern (Stand Ende Juni 2005) sitzt ein Kranz starker Mittelstädte, der Kreisstädte – mit zusammen fast der gleichen Einwohnerzahl. Diese bilden in den Landkreisen das Zentrum. Bezüglich der Einwohnerzahlen fällt Göppingen, bedingt durch seine Randlage, etwas aus dem Rahmen. Bezeichnend ist, dass alle größeren Städte an das während der Industrialisierung entstandene Schienennetz angebunden sind und dadurch Wachstumsimpulse erhalten haben.

Kennzeichnend für die Region Stuttgart – im Vergleich mit Hamburg und München – ist, dass sie über ein »stärker verstädtertes Umland« verfügt, »dessen Besiedlung sich entlang der topographischen Leitlinien entwickelt hat. Dabei sorgte gerade die vielfältige Topographie am Mittleren Neckar dafür, dass sich neben den schmalen Siedlungsbändern (z. B. Neckar-Fils) eine Vielzahl kleinerer Siedlungseinheiten erhalten konnte« (MÜLLER 1994:19). Gerade diese sind für den ÖPNV problematisch (vgl. Tab. 15).

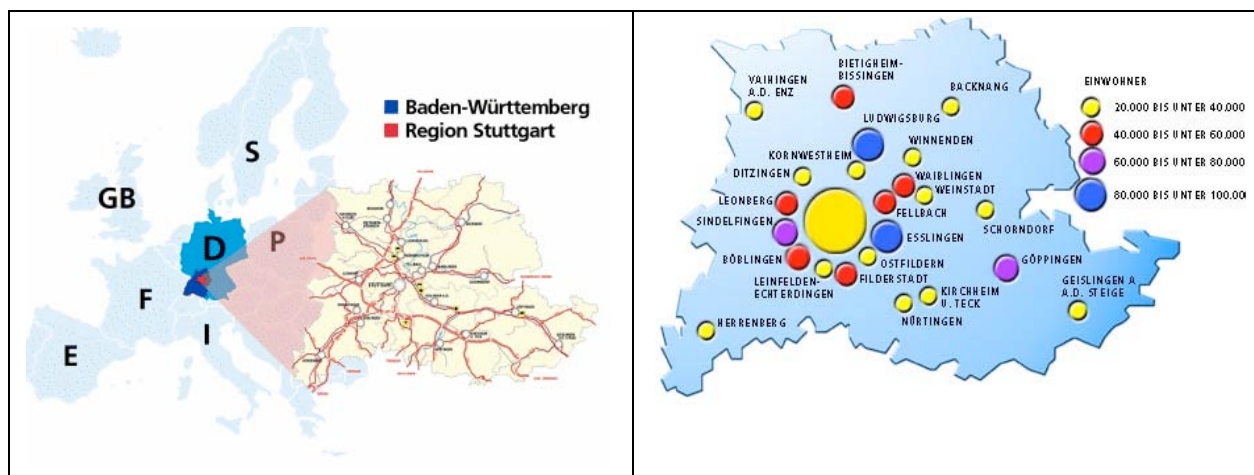


Abb. 38: Die Region Stuttgart – im Herzen Europas – und Einwohnerverteilung (VRS 2005 d, e)

Der Wettbewerb der Regionen um ein positives Image (IHK 2003) ist im Zusammenhang mit der Attraktivität und Zukunftsfähigkeit ihrer Standorte zu sehen. Ohne Zuwanderung fehlen langfristig junge und qualifizierte Arbeitskräfte und werden die Sozial- und Infrastrukturkosten nicht mehr tragbar sein. Im ÖPNV-Bereich wäre mit der Abnahme potenzieller Fahrgäste zu rechnen. In diesen Kontext sind die Bemühungen um »Kinder- bzw. Familienfreundlichkeit« und die Bemühungen um Attraktivität von Stadt und Region für junge, gut ausgebildete Erwerbstätige einzuordnen.

Tab. 15: Verwaltungsgliederung und Gemeindegrößenverteilung in der Region Stuttgart

<b>Verwaltungsgliederung</b> 179 Städte und Gemeinden, Stadtkreis Stuttgart und 5 Landkreise. 40 Verwaltungsgemeinschaften mit 136 Gemeinden.
<b>Gemeindegrößenverteilung am 30.06.2005</b>
bis 4 999 Einwohner 63 Gemeinden mit zusammen 184 664 Einwohnern
5 000 - 9 999 Einwohner 55 Gemeinden mit zusammen 388 704 Einwohnern
10 000 - 19 999 Einwohner 35 Gemeinden mit zusammen 462 235 Einwohnern
20 000 - 49 999 Einwohner 20 Gemeinden mit zusammen 687 729 Einwohnern
50 000 - 99 999 Einwohner 5 Gemeinden mit zusammen 351 967 Einwohnern
100 000 und mehr Einwohner 1 Gemeinde mit zusammen 591 550 Einwohnern

Quelle: VRS 2006 a

#### ***Bevölkerung und mobilitätseingeschränkte Menschen in der Region Stuttgart***

Von den 2.666.849 Menschen, die am 30.06.2005 in der Region lebten, waren rund 16,4 % Ausländer. Der Frauenanteil der gesamten Bevölkerung der Region lag bei 50,7 %, unter den Ausländern bei 48 %. Die Besiedlungsdichte betrug Ende 2004 in der Region 729 Einwohner/qkm, im Land Baden-Württemberg 300 Einwohner/qkm (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2005).

In den Quartalen 1/2003 bis einschließlich 2/2005 haben mit Ausnahme des Kreis Göppingen in allen Stadt- und Landkreisen der Region Stuttgart die Bevölkerungszahlen insgesamt zugenommen. Die höchsten Zuwächse verzeichnete der Kreis Ludwigsburg (5407), Esslingen (4094), Stuttgart (2833), Rems-Murr (1706) und Böblingen (1699). In Göppingen sank die Einwohnerzahl (-312). Gleichzeitig nahm in allen Kreisen die Zahl ausländischer Einwohner ab und zwar am stärksten in den Kreisen Böblingen (-3,1 %), Göppingen (-2,9 %), Rems-Murr (-2,4 %), weniger stark in Stuttgart (-1,8 %) und nur gering in Ludwigsburg (-1,1 %) und Esslingen (-1,2 %) (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2005).

Während das Statistische Landesamt recht umfangreiche Daten über die Anzahl der Schwerbehinderten im Land nach Kreisen und Art der Behinderung vorhält, besteht bei der Berechnung des Anteils mobilitätseingeschränkter Menschen in der Region Stuttgart ein Datenproblem. Genaue Daten und Zeitreihen liegen nicht vor, weil mobilitätseingeschränkte Personen statistisch selten erfasst werden und unterschiedlichsten Gruppen angehören. Mobilitätsforscher gehen grundsätzlich von einem Anteil von über 20 bis über 30 % der Bevölkerung aus (BMV 1997). Hier sollte MiD 2002 (infas u. DIW 2003) durch eine entsprechende Frage nach eventueller Mobilitätsbehinderung neue Anhaltspunkte bringen.

Eine annähernde Vorstellung geben die folgenden Zahlen. Die ca. 2,65 Mio. Menschen in der Region Stuttgart verteilten sich Ende 2002 auf die folgenden Gruppen:

- *Kinder*: insgesamt 388 693 (14,7 %), davon 188.195 unter sechs Jahren und 200.498 über sechs Jahren.
- *Jugendliche und junge Erwachsene* zwischen 14 und 27 Jahren: 416.254 (15,7 %), darunter 206.655 Mädchen und junge Frauen, der Ausländeranteil betrug 24,3 % (48,8 % weiblich). Hier sind insbesondere diejenigen unter 18 Jahren als mobilitätsbehindert anzusehen.
- *Seniorinnen und Senioren*: Insgesamt gibt es 431.612 Personen dieser Gruppe in der Region, das sind 16,3 % der Bevölkerung. Der Frauenanteil beträgt 58,9 % und steigt mit zunehmendem Alter. Die Gruppe lässt sich weiterhin unterteilen nach dem wahrscheinlichen Grad der Mobilitätsteilhabe, der sich am Alter orientiert:



- Die Gruppe mit hoher Mobilitätsquote (zwischen 65 und 74) umfasst 248.690 Personen (davon 52,4 % Frauen).
- Zu der Gruppe mit niedrigerer Mobilitätsquote (zwischen 75 und 84 Jahren) zählen 137.704 Personen (davon 65,5 % Frauen).
- Zu der Gruppe mit sehr niedriger Mobilitätsquote (Hochbetagte über 85 Jahre) zählen 45.218 Personen (davon 74,5 % Frauen). Mit zunehmendem Alter sinkt der Anteil der Ausländerinnen und Ausländer unter den Senioren, bei den Hochbetagten beträgt er nur noch 3 %.
- *Frauen zwischen 28 und 64 Jahren*: 694.498, davon 17 % Ausländerinnen (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2003).
- *Behinderte*: 159 082 Schwerbehinderte Ende 31.12.2003 (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004 c). Über Menschen mit geringeren Graden der Behinderung fehlen Angaben.

Bedeutsam für den Nahverkehr ist die Frage, wie sich die Anteile der mobilitätseingeschränkten Personengruppen an der Bevölkerung der Region Stuttgart zukünftig verändern werden. Aufschluss darüber gibt die Bevölkerungsentwicklung unter demografischen und sozial- und beschäftigungspolitischen Aspekten.

### ***Wirtschaft und Beschäftigte***

Im Jahr 2005 lebten in der Region Stuttgart rund 2,66 Millionen Menschen (DB REGIO AG u. VRS 2005:1). Diese rund 25 % der Bevölkerung Baden-Württembergs erwirtschaften auf 10 % der Landesfläche 29,4 % des Bruttoinlandsprodukts des Südwestens. Gemessen am Bevölkerungsanteil liegt die Region Stuttgart bei der Bruttowertschöpfung, beim Steueraufkommen, bei den Erwerbstätigen und beim Außenhandel über den Durchschnittswerten bzw. an führender Position in Baden-Württemberg (IHK 2003/1).

Im Vergleich zu anderen deutschen Wirtschaftsregionen ist der Anteil des produzierenden Gewerbes in der Region Stuttgart an der Bruttowertschöpfung (BWS; Anteil Erwerbstätige 36,5 %) mit 39,7 % noch stark ausgeprägt. Der Tertiärisierungsgrad liegt mit einem Anteil der Dienstleistungsbranche von 60 % an der BWS und 62,2 % der Beschäftigten um zehn Prozentpunkte unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (IHK 2003/2). Im Jahr 2003 lag Baden-Württemberg mit einem Auslandsumsatz von rund 9.600 € je Einwohner deutlich an der Spitze der deutschen Flächenländer. Für die Region gerechnet, steht dieser Wert bei über 15.000 € (IHK 2003/2:7 Statistik).

GAEBE (1997 b:9) bezeichnet die Region Stuttgart als »die mit Abstand größte, am stärksten verdichtete und wirtschaftsstärkste Region Baden-Württembergs und eine der am höchsten entwickelten Regionen der EU«, deren »Wachstum, Wettbewerbs- und Innovationsstärke, aber auch Probleme zum größten Teil auf der Leistungsfähigkeit der Industrie, insbesondere der Automobilindustrie beruhen«. Von besonderer Bedeutung für die Wirtschaft sei die hohe Exportquote, die ihrerseits eine starke Konjunkturabhängigkeit bedinge.

Insgesamt waren zum 31.12.2004 in der Region Stuttgart 1.039.913 (1995: 1.040.284) Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, davon 41,9 % Frauen (1995: 41,7 %) – ohne Aussage über Teilzeit- oder Vollzeitbeschäftigung (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2005 c). Für Baden-Württemberg belegt der Mikrozensus von 2003 eine Zunahme der Teilzeittätigkeiten seit 1980 von 13,9 % auf 25,7 % im Jahr 2003. Während von den erwerbstätigen Frauen 47,7 % eine Teilzeittätigkeit ausüben, liegt der Anteil von Männern mit Teilzeittätigkeit nur bei 7,8 % (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004:3).

Auch Baden-Württemberg und mit ihm die Region Stuttgart besitzt mit 51,3 % immer noch einen hohen Anteil Erwerbstätiger im Produzierenden Gewerbe, der Dienstleistungsbereich kommt auf 46,3 % und die Land- und Forstwirtschaft auf 2,4 % (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004:2). Seit 1995 ist die Zahl der Arbeiter in der Region kontinuierlich um 61.579 Personen zurückgegangen, während die Zahl der Angestellten um 61.208 anstieg.

Der Ausländeranteil in der Region Stuttgart lag Ende Juni 2005 bei 17,5 %. Während die Zahl der deutschen Beschäftigten seit 1995 um 17.295 Personen stieg, verringerte sich im gleichen Zeitraum die Zahl der ausländischen Beschäftigten in der Region um 8.831 (STAT. LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2005 c).

Ende Juni 2005 waren 94.695 Menschen in der Region Stuttgart arbeitslos, 47,8 % davon Frauen. Von den Arbeitslosen waren 12,1 % unter 25 Jahren, 33,4 % Ausländer und 27,1 % Langzeitarbeitslose. Seit Beginn der Zählung in diesem Bereich 1993 ist im Jahr 2005 die höchste Zahl an Arbeitslosen verzeichnet worden. Die niedrigste Anzahl an Arbeitslosen gab es 2001 mit 56.446 Personen (STATISTISCHES LANDESAMT

BADEN-WÜRTTEMBERG 2005 a). Für den ÖPNV sind die hohen Arbeitslosenzahlen kritisch, weil es somit weniger berufstätige Nutzerinnen und Nutzer gibt. Orientiert man sich an den Zahlen von VALLÉE (2005), so könnten dem ÖPNV dadurch rund 12.750 Fahrgäste verloren gegangen sein.

Von den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Region pendeln täglich »rund 777.000 Personen über Gemeindegrenzen, knapp 240.000 davon nutzen den ÖPNV. Von 4 Berufstätigen in der Region sind 3 Personen Pendler. Nur 1 von 4 Personen arbeitet am Wohnort« (VALLÉE 2005:3, vgl. Abb. 39).

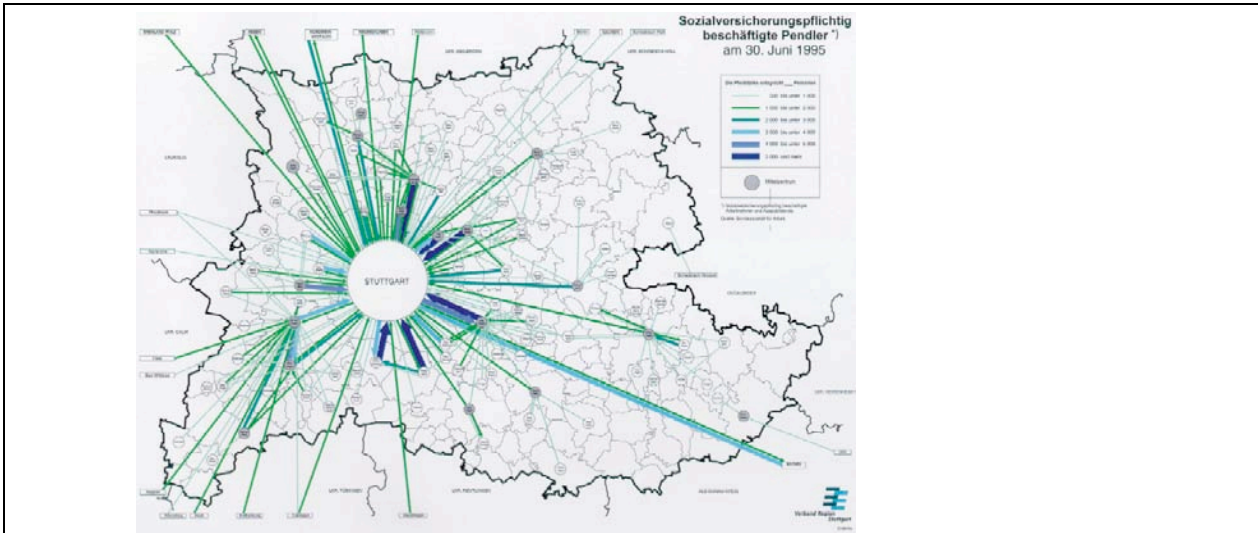


Abb. 39: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler in der Region Stuttgart am 30. Juni 1995, Quelle: VRS 1999

#### ***Erholung, Freizeit und Kultur in der Region unter ÖPNV-Aspekten***

Der ÖPNV in der Region Stuttgart hat in der Freizeit eine besondere Bedeutung, weil der Freizeitverkehr nicht zuletzt durch die Vielzahl von Angeboten, die die Neuen Medien (z. B. Internet) vermitteln, weiterhin ansteigt. In der Region Stuttgart bestehen verschiedene Angebote von Kombikarten, z. B. für den Besuch von Konzerten, Theater oder Sportveranstaltungen, die eine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf dem Hin- und Rückweg einschließen und sich vor allem bei der Fußballweltmeisterschaft bewährt haben. Auch die landesweiten Angebote »Schönes-Wochenende-Ticket« und »Baden-Württemberg-Ticket« sind im VVS-Bereich gültig.

#### ***Verkehrerschließung***

Die Stadt Stuttgart und ihr Umland hatten schon immer eine enge Beziehung zum Verkehr. Einige Politiker sprechen gar von Stuttgart als der »Wiege der Mobilität«, meinen damit aber vor allem die Entwicklung und Produktion von Automobilen: »Ursache des Verkehrsaufkommens sind die zahlreichen Aktivitäten der Menschen im Raum; d. h. die räumliche Verteilung der Nutzungen, der Wohnungen, der Arbeits- und Einkaufsstätten, der Bildungs- und Kulturstätten und der Freizeitangebote determiniert das Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr« (STEIERWALD in: REGIONALVERBAND MITTLERER NECKAR 1991:5).

Das *Schienenverkehrsnetz* für den S-Bahn- und Regionalzugverkehr in der Region Stuttgart geht in seinem Trassenverlauf und der Anlage der Bahnhöfe überwiegend auf Planungen aus dem Industriezeitalter zurück (BUNDESBANDIREKTION STUTTGART 1978). HUTTER (2001:41) ordnet das heutige Schienenverkehrsnetz (ohne SSB und S-Bahnverlängerungen) auf dem Stand von 1900 ein. In den unterschiedlichen Ansprüchen, Mobilitätsanforderungen und Zielbeziehungen damals und heute liegen heutige Probleme bezüglich Ausbau und Ausstattung von Haltestellen, Komfort und Sicherheit von Haltestellen und Fahrzeugen begründet, z. B. müssen nachträglich Aufzüge zu den Bahnsteigen installiert werden.

Ergänzt wurden nur wenige Strecken, z. B. der Schwabtunnel für die S-Bahn nach Vaihingen. Einige Strecken wurden für die S-Bahn verlängert, dafür aber auch Strecken von Nebenbahnen stillgelegt, von denen bis heute nur die Schönbuchbahn (Böblingen-Dettenhausen) 1996 nach 30 Jahren Stilllegung reaktiviert wurde (HERRMANN et al. 1997 a). Die Strohgäubahn (Korntal-Weissach) besteht seit 1905 und die Tälesbahn

(Nürtingen-Neuffen) feierte 2000 ihr 100-jähriges Bestehen. Die Wieslaufalbahn (Schorndorf-Rudersberg), wurde vor der Stilllegung bewahrt und nahm 1995 ihren Betrieb unter der WEG auf (WEG 1999). Eine Übernahme durch den VRS wird diskutiert.

Die überregionalen Bahnverbindungen Stuttgarts in den Rhein-Neckar-Raum (Mannheim/35 min, Heidelberg/40 min) bzw. den Rhein-Main-Raum (Frankfurt/1 h 17 min, Köln/2 h 14 min) sind mittlerweile hervorragend. Demgegenüber sind die süddeutschen Bahnverbindungen nach Würzburg (nur RE/2 h 15 min), Nürnberg (IC/2 h 10 min) und insbesondere nach München trotz ICE (2 h 20min) langsam. Auch die Verbindungen ins benachbarte Ausland, z. B. Strasbourg (EC/1 h 48 min), Zürich (ICE, 2 h 44 min) und Wien (EC 6 h 54 min), sind noch verbesserungsfähig (DIE BAHN 2007).

Täglich gibt es rund 9 Millionen Verkehrsbewegungen in der Region (vgl. VRS 2001 a). Seit 1998 stieg die Zahl der Berufseinpender um rund 10 % auf 714.313 im Jahr 2003. Gleichzeitig verlassen 609.222 Berufsauspendler die Region, auch hier gibt es einen Zuwachs von rund 3 % (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004 e). Von diesen Wegen werden heute ca. eine Million Wege täglich mit Bussen und Bahnen zurückgelegt. Um die 750.000 Menschen pendeln in der Region täglich zur Arbeit. Auch Freizeit, Einkaufen, Weiterbildung und vieles mehr finden nicht am Wohnort statt. All dies erzeugt Verkehrsbewegungen, »um die neun Millionen an einem ganz gewöhnlichen Wochentag« (VRS 2003 a).

Der Regionalverkehrsplan für die Region Stuttgart (RVP) mit Zielhorizont 2010 (VRS 2001 a) geht in allen drei Szenarien von folgenden Entwicklungen des *Modal Split* – der Verteilung auf die Verkehrsarten – aus. Das Zufußgehen und das Radfahren werden weiter zurückgehen von heute 22 % auf unter 20 bzw. 6,9 % auf zwischen 6,2 und 5,7 %. Von diesem Rückgang soll der ÖPNV profitieren mit einem Zuwachs von heute 12,9 % auf 14,1 – 17,8 %. Gleichzeitig wird ein Anstieg des motorisierten Individualverkehrs von 58,2 % auf zwischen 58,5 und 60,9 % angenommen. Besonders problematisch ist die Prognose für den Güterverkehr, der im Prognosezeitraum zwischen 21,6 und 27,4 % ansteigen soll (vgl. Abb. 40).

KULINAT (in: GAEBE 1997 a:107) charakterisiert das *überregionale Straßennetz* als »topographisch geschwächt«, auch GAEBE (1997 b:9) bezeichnet die Erreichbarkeit von Stuttgart »topographisch bedingt« als nur durchschnittlich, »abseits der europäischen Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrsströme«, denn die großen Nord-Südverbindungen »laufen traditionell an Stuttgart vorbei«.

In den vergangenen Jahren sind einige große Straßenbauprojekte realisiert worden: Die A 8 zwischen Leonberger Dreieck und Flughafen wurde verbreitert auf 6 – 8 Fahrspuren, der Engelberg tunnel bei Leonberg in Betrieb genommen, das Echterdinger Ei fertiggestellt. Im Stadtgebiet wurde die B14 zwischen Schattenring und Heschlachtunnel ausgebaut. Darüber hinaus wurden viele kleinere Projekte abgeschlossen. Der Regionalverkehrsplan sieht weitere Ausbauten und Umfahrungen in der Region vor. Nicht ausdiskutiert ist die Nord-Ost-Umfahrung/Tangente zwischen den Räumen Ludwigsburg/Kornwestheim und Waiblingen/Fellbach (VRS 2001 a).

Straßenneubauten werden vom Verkehrsverbund und den ÖPNV-Unternehmen mit Sorge betrachtet, da diese durch eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Individualverkehr zu spürbaren Fahrgastrückgängen beim ÖPNV führen können, wie 1997 durch eine Studie im Auftrag des VVS nachgewiesen wurde (VVS 1997:14 f.). Die Autobahnbenutzungsgebühr für Lastwagen führt zu einer verstärkten Belastung der Nebenstrecken.

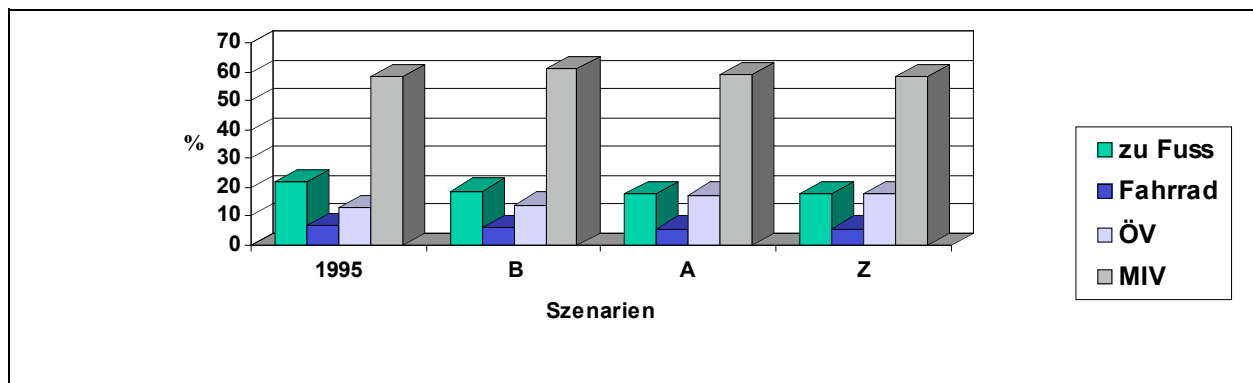


Abb. 40: Modal Split in den Szenarien des Regionalverkehrsplans der Region Stuttgart, eigene Darstellung, Datenquelle VRS 2001 a

Durch die Erweiterung der Europäischen Union um die neuen Länder in Mittel- und Osteuropa (MOE) werden im Güterverkehr wachsende Verkehrsverflechtungen mit diesen Ländern erwartet. Deutschland und besonders Baden-Württemberg sind als Transitland vom Wachstum des Verkehrs mit Osteuropa am stärksten betroffen. Auch das wirtschaftliche Engagement zahlreicher Firmen aus der Region Stuttgart in MOE dürfte zu einer Zunahme des Straßengüterverkehrs und damit verbundenen Beeinträchtigungen auch für den straßengebundenen ÖPNV führen (MANGOLD 2003).

Der *Stuttgarter Flughafen* verzeichnet in den vergangenen Jahren stetig steigende Zahlen an Fluggästen. Seit der Anbindung an die S-Bahn 1993 ist die Zahl der Fluggäste von 5,1 Millionen 1993 (MÜLLER 1994:50) auf 8,83 Millionen 2004 gestiegen (FLUGHAFEN STUTTGART GMBH 2005). Luftverkehrsexperten mahnen ein koordiniertes Luftverkehrskonzept für Baden-Württemberg an (STAATSANZEIGER 2003:5). Durch die Modernisierung der Terminals und die Verlagerung und Verlängerung der Start- und Landebahn hat der Flughafen an Bedeutung gewonnen. Eine weitere Zunahme der Passagiere wird durch die nicht unumstrittenen Projekte »Neue Messe am Flughafen« und »Stuttgart 21« erwartet. Bei Realisierung von Stuttgart 21 wäre der Flughafen vom Stuttgarter Hauptbahnhof aus statt heute in 27 Minuten über eine Direktverbindung in ca. 8 Minuten zu erreichen. Somit wäre er auch von Mannheim, Heidelberg und Ulm gut mit dem Schienenverkehr erreichbar und könnte ein »Ausweichflughafen für Frankfurt und München« sein (KULINAT in: GAEBE 1997:107). Allerdings werden auch für die Bahnverbindungen nach Ulm und München große Zeitersparnisse erwartet. Deshalb bietet der Flugverkehr – auch unter dem ökologischen Aspekt – innerhalb Deutschlands nur für weiter entfernte Ziele eine Alternative zum Bahnverkehr. Für den regionalen Verkehr ist der Luftverkehr von untergeordneter Bedeutung. Relevant ist die Anbindung an den regionalen ÖPNV.

Mit den Häfen in Stuttgart und Plochingen besteht seit 1957 ein Anschluss des Neckars an das deutsche *Binnenwasserstraßennetz*. Aufgrund der Lage am Endpunkt einer Wasserstraße kommt ihnen jedoch nur regionale Bedeutung im Bereich des Massengüterverkehrs zu. Für den Personenverkehr ist der Neckar unbedeutend. Für Freizeit und Touristik bestehen Ausflugsverbindungen.

### 4.3 ÖPNV-Strukturen und Tarif-Angebote für mobilitätseingeschränkte Personengruppen

#### Struktur und Zuständigkeiten

Mit der Regionalisierung 1996 ging die Aufgabenträgerschaft für den SPNV in Baden-Württemberg auf das Land über. Der Verband Region Stuttgart bildet als Aufgabenträger für die S-Bahn und deren Ersatzverkehre eine Ausnahme. Doch stellt sich die Region hinsichtlich der Planungs- und Finanzierungskompetenzen weiterhin als ein vielschichtiges Gebilde dar. Dies verdeutlicht die nachfolgende Abbildung, mit der der VRS zum wiederholten Mal auf dieses Problem aufmerksam gemacht hat und dafür plädierte, die Kräfte – auch im Interesse der Wirtschaftlichkeit – zu bündeln (VRS 2003 a). Momentan gibt es acht Aufgabenträger (s. Abb. 41 unterste Zeile: das Land, der VRS, die Landkreise, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Kreis Göppingen) für unterschiedlichste Verkehrs- und Planungsbereiche (Mitte: überregionale Verkehre; S-Bahn, regionalbedeutsame Verkehre; Verbundstufe 2; Omnibusse; Stadtbahn, Omnibusse ...), die von über 40 Unternehmen durchgeführt werden, von denen wiederum der VVS, die SSB und die DB die größten sind (obere Zeile).

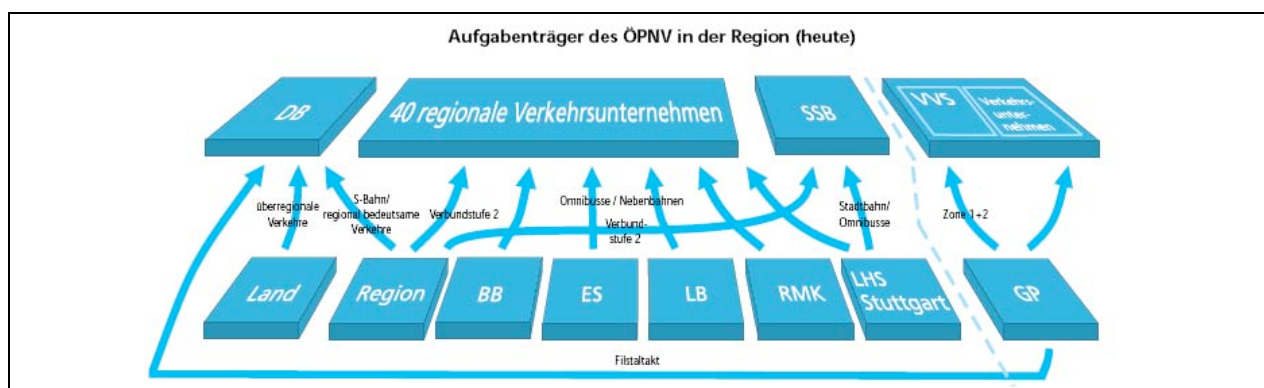


Abb. 41: Aufgabenträger des ÖPNV in der Region (heute), VRS 2003 a:14

Diese unterschiedlichen Kompetenzen erschweren eine gemeinsame Verbundplanung, die derzeit durch den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) geleistet wird. Die Detailplanungen (z. B. Buslinien und Haltepunkte) in den Landkreisen erfolgen durch die jeweiligen Gemeinden, eine Bündelung und Taktabstimmung des Fahrangebotes, Ausstattung der Haltestellen, Tarif und Verkauf von Fahrkarten, Öffentlichkeitsarbeit u. v. m. übernimmt der VVS, der für die Landkreise auch die Nahverkehrspläne erstellt.

Planwerke von regionaler Bedeutung für den ÖPNV sind der Regionalplan und der Regionalverkehrsplan (VRS 2001 a), beide durch den VRS erstellt. Der RVP muss von den Landkreisen bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung der Nahverkehrspläne beachtet werden, außerdem ist er die Grundlage für Förderanträge der Aufgabenträger an Land und Bund.

#### ***Der Verband Region Stuttgart – Bedeutung und Aufgaben im ÖPNV-Bereich***

Zur Stärkung der Wirtschaft der Region Stuttgart und ihrer Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Vergleich wurde zum 01. Oktober 1994 der Verband Region Stuttgart (VRS) durch das »Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart« von der baden-württembergischen Landesregierung ins Leben gerufen (INNEN-MINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2003). Damit wurde zum ersten Mal in Deutschland eine direkt gewählte Volksvertretung, die Regionalversammlung, eingesetzt. Seit 2004 hat das Parlament 93 ehrenamtliche Abgeordnete, davon sind 25 Frauen (VRS 2004 a). Der davor bestehende Regionalverband Stuttgart und der Nachbarschaftsverband Stuttgart – nach dem davor geltenden Landesplanungsgesetz (LplG) Träger der gemeinsamen, überörtlich koordinierten Flächennutzungsplanung – wurden aufgelöst.

Der VRS ist die politische Ebene der Region Stuttgart in Form einer Körperschaft des öffentlichen Rechts mit einer direkt gewählten Regionalversammlung und dem Verbandsvorsitzenden und ihrer Geschäftsstelle mit dem Regionaldirektor. In dieser Form hat der VRS bundesweit Modellcharakter für regionales Management. Ausgesprochenes Ziel des VRS ist es, die Region lebenswert, wirtschaftlich leistungsstark und ökologisch intakt zu erhalten. Durch Landesgesetz übernimmt der VRS unter anderem als Pflichtaufgaben die Regionalverkehrsplanung und den regional bedeutsamen öffentlichen Personennahverkehr. Hinzu kommen freiwillige Aufgaben wie die Trägerschaft und Koordinierung von Kultur- und Sportveranstaltungen und Kongressen und regionalbedeutsamen Messen. Querschnittsaufgaben sind die Bereiche Europa, Nachhaltigkeit und Fraueninteressen.

Gegenüber den anderen Regionalverbänden in Baden-Württemberg wurden dem VRS erweiterte regionalplanerische und regionalverkehrsplanerische Kompetenzen erteilt, um die Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung integriert aus regionaler Sicht lenken und koordinieren zu können.

Als Aufgabenträger der Regionalverkehrsplanung hat der VRS die Verpflichtung zur Aufstellung des Regionalverkehrsplans als Fachplan zum Regionalplan. Das bedeutet:

- inhaltlich die Erstellung eines mit der Regional- und Landschaftsplanung abgestimmten Konzepts für den schienengebundenen und straßengebundenen Verkehr sowie den regionalen Radverkehr;
- der Regionalverkehrsplan ist verbindlich soweit vom Regionalplan übernommen;
- der Regionalverkehrsplan ist die Vorgabe für die Nahverkehrspläne von Stadt- und Landkreisen;
- der Regionalverkehrsplan ist ein Instrument der Einflussnahme auf Investitionsprogramme von Bund und Land (HERRMANN 2000 a).

Die weiteren Aufgabenträger im Verbandsgebiet haben zusätzlich die Regionalverkehrsplanung des VRS zu beachten. Als Aufgabenträger ist der VRS für den »regional bedeutsamen Schienennahverkehr mit Ziel und Quelle in der Region« zuständig. Dies gilt vor allem für die S-Bahn, aber auch für andere Schienenstrecken wie die »Teckbahn« Wendlingen-Kirchheim-Oberlenningen. Die Regionalversammlung entscheidet über den Ausbau des regionalen Schienennetzes (z. B. neue Fahrzeuge, Fahrplanangebote). Der Verband »bestellt« die Verkehrsleistungen bei den Unternehmen, zum Beispiel die S-Bahn bei der Deutschen Bahn AG. Im Herbst 2006 beginnt – erstmals im Wettbewerb – ein mehrjähriger Ausschreibungsprozess für den S-Bahnverkehr. Damit hat der VRS über die Vertragsregelungen Einfluss auf die Gestaltung des Angebots durch den Vertragsnehmer und könnte beispielsweise zusätzliche Standards für Mobilitätsbehinderte einfördern. Anstelle vom Schienenverkehr kann der Verband Busse wie den regionalen Nachtbus bestellen (vgl. NACHTAKTIV 2001).

**Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart**

Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) feierte 2003 sein 25-jähriges Bestehen, das mit dem »Grundvertrag« seinen Anfang genommen hatte (VERKEHRSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 1993). Seither übernimmt der VVS die Koordination und Planung des öffentlichen Verkehrs in der Region Stuttgart. Die größten Unternehmen im VVS sind die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und die Deutsche Bahn (DB). Hinzu kommen rund 40 private Verkehrsunternehmen. Für die beteiligten Landkreise erstellt der VVS die Nahverkehrspläne, deren Fortschreibung 2005 beginnen sollte (07/2004).

Das Verkehrsgebiet des VVS betrug 2003 rund 3012 km<sup>2</sup>, die Länge des Streckennetzes 4781 km mit 3572 Haltestellen, die jährliche Verkehrsleistung 3,123 Mio. Pkm. Insgesamt stehen für die Mobilität der rund 2,4 Millionen Einwohner im Verbundgebiet (Region – Göppingen) folgende Nahverkehrsmittel zur Verfügung:

Tab. 16: Nahverkehrsmittel im Verbundgebiet

Fahrzeugart	Zahl der Linien	Linienlänge (km)	Zahl der Haltestellen	Fahrzeugbestand
Stadtbahnlinien mit Zahnradbahn	14	190	176	157
Straßenbahn mit Seilbahn	2	17	20	38
Bus SSB	54	654	614	243
S-Bahn	6	248	71	148
Regionalbahn DB	13	506	108	-
Regionalbahn WEG	4	46	37	26
Bus/regionale Verkehrsunternehmen	304	3.081	2665	1.020
Gesamt	397	4.742	3691	1.632

Quelle: VVS 2005 a

Zum Vergleich werden in Tab. 17 die Daten des Münchner Verkehrsverbundes (MVG) aufgeführt. Zu beachten ist, dass sich, obwohl die Zahlen für Einwohner, Streckennetz und Haltestellen fast identisch sind, aus der unterschiedlichen räumlichen Struktur und der Topografie erhebliche Unterschiede ergeben. Die geringere Besiedlungsdichte führt im Raum München zu erheblich längeren Wegen pro Person und damit einem größeren Verkehrsgebiet und einer höheren Verkehrsleistung/Einwohner. Diese sind aber scheinbar weniger aufwendig als der Betrieb in der Region Stuttgart mit der bewegten Topografie der Landeshauptstadt, was sich beim Vergleich der Verkehrsleistung/Einwohner und dem Umsatz/Einwohner zeigt:

Tab. 17: Verkehrsverbünde im Vergleich

Kriterien	VVS	MVV
Gründungsjahr	1977	1972
Verkehrsgebiet (km <sup>2</sup> )	3.012	5.578
Einwohner (Mio.)	2,366	2,50
Streckennetz (km)	4.781	4.774
Bahnhöfe/Haltestellen	3.572	3.570
Verkehrsleistung/Einwohner (Pkm)	1.320	2.224
Umsatz/Einwohner Euro	119	189

Quelle: DIE BAHN 2002:192, 221

Ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg des ÖPNV in der Region Stuttgart bis zu seinem heutigen hochwertigen Angebot war die Entscheidung für die S-Bahn 1968, mit deren Bau 1971 begonnen wurde. Nach der Gründung des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) 1977 sind zahlreiche Verbesserungen für die heute 305 Millionen Fahrgäste (VVS 2003 b:2) eingetreten, die auf den VVS, aber auch auf die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) und andere Verkehrsunternehmen in der Region zurückzuführen sind:

- im Liniennetz (S-Bahn Einführung und Ausbau) (SCHNELL 2003:9, VALLÉE 2003:655, vgl. Abb. 42),
- im Erscheinungsbild,
- im Tarifangebot (Verbundstufe I und II),
- im Fahrzeug- und Haltestellenbereich (neue S-Bahn ET 423; teilweise barrierefreie Zugänge u. Aufzüge),
- durch die Einführung des Stadtbahnsystems,
- durch die Vertaktung der Stadtbahn alle 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit (HVZ) (seit 2003).
- Der Ausbau des Nachtbusses in Stuttgart und der Region ist eine große Verbesserung – nicht nur für Jugendliche.



Abb. 42: Die S-Bahn in der Region, Quelle: DB REGIO AG und VRS 2005

### **Finanzierung des ÖPNV in der Region Stuttgart**

Die »bestehende attraktive ÖPNV-Infrastruktur hat zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen von 179 Millionen im ersten vollen Verbundjahr« (VVS 2003 b:2) auf mehr als 312 Millionen im Jahr 2004 geführt. Trotzdem decken die Fahrgeldeinnahmen die Kosten des Verbundbetriebes nur zu etwa 52 % (VVS 2003 b:6).

Die Finanzierung des ÖPNV in der Region Stuttgart ist aufgrund der großen Zahl der Aufgabenträger und Gemeinden im Verbundgebiet vielschichtig und komplex. Grundsätzlich zu unterscheiden sind die Finanzierung des laufenden Betriebs (z. B. Personal) und die Investitionen in Fahrzeuge, Strecken und Haltestellen. Während für den Betrieb Mittel nach dem RegG verwendet werden sollen, werden Investitionen nach GVFG (vgl. Kap. 3) gefördert. Dieses komplexe Thema erfordert umfangreiche Recherchen, die nicht direkt mit dem Ziel der Arbeit in Zusammenhang stehen. Allerdings: »Von einer umfassenden gendergerechten Planung können alle profitieren. Werden Gender-Aspekte quer durch alle Bereiche berücksichtigt, kann das Gender Mainstreaming zu einer Qualitätssteigerung der Planung beitragen und helfen, den komplexen Anforderungen der Regionalplanung gerecht zu werden« (VRS 2005 a). Diese Art der Planung muss also nicht teurer sein.

Leider sind bei der Finanzierung des ÖPNV in den kommenden Jahren gravierende Einschnitte zu erwarten. Allein die Kürzungen bei den Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr und die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten summieren sich nach Auskunft des VVS für das Jahr 2005 auf Mindereinnahmen um 12 %. Die Verkehrsunternehmen stehen dann vor der Frage, wie diese Einbußen auszugleichen sind: durch Leistungskürzungen oder durch Erhöhung der Tarife.

### **Verbesserungen im ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen**

VVS und SSB haben in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um ihr Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen zu verbessern (vgl. »Barrierefreie SSB«, SSB 2004 a). Dies gilt für die Information, aber auch für die Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Haltestellenzugängen. Vor allem die Systemumstellung im Stadtbahnbereich und der Bau von Aufzügen bei S-Bahn und Stadtbahn haben für viele mobilitätsbehinderte Personen erhebliche Verbesserungen gebracht, insbesondere weil die Stadtbahnen einen nahezu stufenlosen Einstieg ermöglichen.

Im Informationsbereich betreibt der VVS eine barrierefreie Webpräsenz mit zahlreichen Informationen, die SSB haben Fahrpläne in Brailleschrift. Informationsangebote für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind:

- Fahrplanauskunft für sehbehinderte Menschen: Die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) gibt es in einer für Screenreader optimierten Version und in Großschrift.
- Haltestelleninformation für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste: VVS-Umgebungspläne sind in einer speziellen Variante so aufbereitet, dass insbesondere mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sich informieren

- können, welche Barrieren ggf. bei der Benutzung einer bestimmten Bahnstation überwunden werden müssen.
- Fahrplanauskunft mit Umgebungsplänen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste: In der EFA-Version werden Umgebungspläne für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, sofern vorhanden, angeboten.
  - Verbund-Schiennetz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste: Das Schiennetzangebot des VVS mit Informationen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gibt es im PDF-Format. Diese Pläne sollen künftig für alle Bahnstationen und zahlreiche Haltepunkte im Regionalverkehr vorliegen (VVS 2006).

#### ***Tarifangebote in der Region Stuttgart für mobilitätseingeschränkte Gruppen (Gender-Gruppen)***

##### *Schülerabonnement – SCOOOL*

Vereinbarungen der Landkreise im Verbundgebiet und der Stadt Stuttgart mit dem VVS ermöglichen dieses »für Schülerinnen und Schüler attraktive Abonnement« (Sonderausgabe »SCOOOL«, VVS 2003 a). Die Monatskarten kosten seit 2006 31,10 € für zuschussberechtigte Schüler (VVS 2005 c), nicht-zuschussberechtigte Schüler zahlen je nach Zone 35,10 – 120,00 € (VVS 2005 c). Zusätzlich im Abo für zuschussberechtigte Schüler enthalten ist eine Zusatzwertmarke für das gesamte Netz für den Monat August. Besonders für die Schülerinnen und Schüler, die aus den umliegenden Landkreisen nach Stuttgart zur Schule fahren, wurde es deutlich billiger. Dafür müssen die Landkreise erheblich tiefer in die Tasche greifen, weil durch den Wegfall der sog. »Mindestentfernung« von 3 km nun alle Schüler, also auch die, die zur Schule laufen könnten, einen Verbundpass subventioniert bekommen.

Politisches Ziel dahinter ist, die Kinder und Jugendlichen »an den öffentlichen Nahverkehr heranzuführen« (STUTTGARTER ZEITUNG, 10.11.03). Bei der derzeitigen Lage der öffentlichen Haushalte ist es mehr als fraglich, ob dieses Angebot langfristig durch die Landkreise bezuschusst werden kann. Bereits jetzt können die Landkreise die Zuschüsse kaum noch bezahlen. Allein im Kreis Esslingen stiegen die Zahlungen von 1999/2000 mit rund 380.000 € auf 3,4 Mio. € im Schuljahr 2003/2004 an (DER TECKBOTE, 10.12.05). Seit dem Schuljahr 2003/2004 müssen auch Grund- und Hauptschüler einen Eigenanteil zahlen.

##### *Angebot für Jugendliche*

Das SCOOOL-Abo ist besonders für Jugendliche attraktiv, die, verglichen mit Grundschulkindern, einen erhöhten Mobilitätsbedarf mit einem größeren Aktivitätsradius haben. Ein besonderes Angebot für Jugendliche und junge Erwachsene ist der Nachtbus (NACHTAKTIV 2001). Er bietet eine sichere und bequeme Alternative zum Autofahren, indem die nächtliche Betriebslücke zwischen Betriebsende und Betriebsbeginn vor allem bei S-Bahn und Stadtbahn geschlossen wird. In der Region Stuttgart gibt es im Stadtgebiet Stuttgart die zehn Nachbuslinien der SSB und in den umliegenden Landkreisen die »Nachtaktiv«-Aktion des Verbands Region Stuttgart. Die Busse fahren von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor allen Feiertagen unter der Woche (ausgenommen jeweils an Weihnachten), an Silvester (Nacht auf Neujahr) und anlässlich von Sonderveranstaltungen. Die Busse im Stadtgebiet fahren drei Umläufe zu gut einprägbaren Zeiten (1:11, 2:22 und 3:33 Uhr), die Busse der Region fahren zwei Umläufe (STUTTGARTER NACHRICHTEN, 21.10.03).

##### *StudiTicket*

Mit dem StudiTicket bietet der VVS den Studierenden an staatlichen und staatlich anerkannten Hochschulen mit Sitz im VVS-Verbundgebiet ein vergünstigtes Angebot. Voraussetzung dafür ist, dass alle Studierenden der beteiligten Hochschulen pro Semester einen Solidarbeitrag in Höhe von 30 € bezahlen, der zusammen mit dem Studentenwerksbeitrag erhoben wird. Dafür können sie mit Verbundpass wochentags nach 18:00 und am Wochenende kostenlos im Netz fahren. Wer eine unbegrenzte Fahrtzeit benötigt, kann für 155,20 € zusätzlich ein Semesterticket erwerben. Die Tickets gelten jeweils sechs Monate entsprechend der Semesterlaufzeit der Hochschule für beliebig viele Fahrten und sind nicht übertragbar. Sie berechtigen zur Fahrt im gesamten VVS-Netz ohne zeitliche Einschränkung (VVS 2005 c).

##### *Angebote für Frauen*

Spezielle Tickets für Frauen gibt es nicht. Für teilzeitberufstätige Frauen kann sich, wenn sie zeitlich flexibel sind, die neue 9-Uhr-Umweltkarte lohnen (VVS 2005 c). Diese gilt von Montag bis Freitag ab 9:00 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ohne zeitliche Beschränkung. Im Gegensatz zum Vorgänger »Pass Orange« entfällt die nachmittägliche Sperrzeit (VVS 2005 d), dafür ist die Karte jedoch teurer. Günstig für



Familien ist die kinderfreundliche Mitnahmeregelung am Wochenende. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen können bis zu 3 Kinder unter 18 Jahren unentgeltlich mitgenommen werden.

Seit 1996 ist das »Frauen-Nacht-Taxi« als Service der SSB fest etabliert und äußerst beliebt. Dieser Service dient der Sicherheit der weiblichen Fahrgäste. Alle Frauen, die ab 20 Uhr alleine unterwegs sind, können ein »Frauen-Nacht-Taxi« bestellen. Für jede Fahrt übernehmen die SSB einen Anteil von 3 Euro. Der zu bezahlende Taxitarif wird um diesen Betrag verringert (SSB 2004 d).

Ein anderes Angebot an alle Fahrgäste, von dem insbesondere Frauen profitieren, ist der »Halt auf Wunsch«. Buskunden haben abends ab 21 Uhr auf allen Buslinien außerhalb der Stuttgarter Innenstadt die Möglichkeit, sich ihren ganz persönlichen Haltepunkt auszusuchen, wenn sie aussteigen wollen. Die Fahrerinnen und Fahrer müssen allerdings beurteilen, ob der erwünschte Stopp verkehrssicher genug ist. In der Innenstadt (Zone 10) und bei den Nachtbussen entfällt dieser Service. Durch den Halt auf Wunsch werden die Fußwege für die Fahrgäste verkürzt und Busfahren bequemer und sicherer (SSB 2004 c).

Darüber hinaus gibt es Informationen und Tipps zur Sicherheit, die Kampagne »Sicher zu Fuß« und Sicherheitsseminare für Frauen (SSB 2004 e).

##### *Angebote für Behinderte*

Wie auch bei den anderen Angeboten haben sich die SSB für die Behinderten besonders engagiert. Pünktlich zum Jahr der Behinderten erschien die Broschüre »Barrierefreie SSB«, die verdeutlicht, dass die SSB mit dem barrierefreien Zugang schon recht weit gekommen sind (SSB 2004 a).

Auch im Internet gibt es Serviceangebote für Mobilitätsbehinderte. Für Behinderte werden zweimal jährlich Mobilitätstrainings angeboten, die zeigen sollen, dass man auch mit Geh- oder Sehbehinderung mit Bus und Bahn mobil sein kann. Behinderte sollen sich während der Kurse in Ruhe mit der Bauweise und den Informationseinrichtungen der Fahrzeuge und Haltestellen vertraut machen. Mitarbeiter der Fahrschule stehen für Fragen bereit und nehmen Anregungen entgegen (SSB 2004 a, VVS 2006, 2005 b, 2004 a, 1997 a).

##### *Angebote für Senioren*

Die »Seniorenkarte« ist ein deutlich vergünstigtes Angebot gegenüber den normalen Zeitkarten für Berufstätige – mit der Einschränkung – dass sie nicht im morgendlichen Berufsverkehr gültig ist. Seit 2006 gilt die Seniorenkarte Montag bis Freitag ab 9:00 Uhr, wie die 9-Uhr-Umweltkarte, und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ohne zeitliche Beschränkung. Eine Mitnahmeregelung für Enkel gibt es nicht.

Die Seniorenkarte kostet für drei Zonen im Monat 35,20 € (Preis 2006), das Jahres-Abonnement 352 €. Dagegen kostet die 9-Uhr-Umweltkarte für drei Zonen als Monatskarte 60 €, im Jahres-Abonnement 600 € und die reguläre Monatskarte für drei Zonen 81 €, die Jahreskarte ab 810 €. Selbst gegenüber der Karte im Ausbildungsverkehr (Schüler, Auszubildende und Studenten) beträgt die Ersparnis bei drei Zonen zwischen 42 und 52 % (VVS 2005 c).

Die Senioren profitieren außerdem vom barrierefreiem Ausbau von Fahrzeugen und Haltestellen (SSB 2004 a), dem »Gepäckbus« der SSB (SSB 2004 b), dem »Halt auf Wunsch« (SSB 2004 c) und insbesondere die Seniorinnen vom Frauen-Nacht-Taxi (SSB 2004 d).

##### *Sozialtarife*

Momentan gibt es in der Region Stuttgart im VVS-Bereich keine expliziten Sozialangebote. Die Angebote für Senioren oder Schüler könnten darunter gefasst werden. Doch würde dies das Bild verzerren, da nicht pauschal von den armen Senioren oder Schülern gesprochen werden kann. Hier werden, wie in vielen politischen Bereichen (z. B. Kindergeld), finanzielle Vergünstigungen pauschal gewährt. Auch Personen, die darauf nicht angewiesen sind, kommen in den Genuss der Vergünstigungen. Auf der anderen Seite wird pauschal von den »Berufstätigen« ausgegangen, ohne zu berücksichtigen, ob diese ein Vollerwerbseinkommen oder einen 400-€-Job haben oder im Praktikum sind. Im Nachteil sind Geringverdienende, unter denen Frauen aufgrund von Rollenverhalten und Teilzeitbeschäftigung einen hohen Anteil haben.

##### *Zusätzliche Angebote*

In der Weihnachtszeit bieten die SSB als Service den Gepäckbus an. Dabei werden an den langen Samstagen vor Weihnachten zentral in der Stuttgarter Innenstadt Busse aufgestellt, in denen die Einkäufe kostenlos deponiert werden können (SSB 2004 b).

#### 4.4 Mobilitätseingeschränkte Personengruppen heute und in Zukunft

##### *Der demografische Wandel und seine Auswirkungen auf den ÖPNV-Sektor der Region Stuttgart*

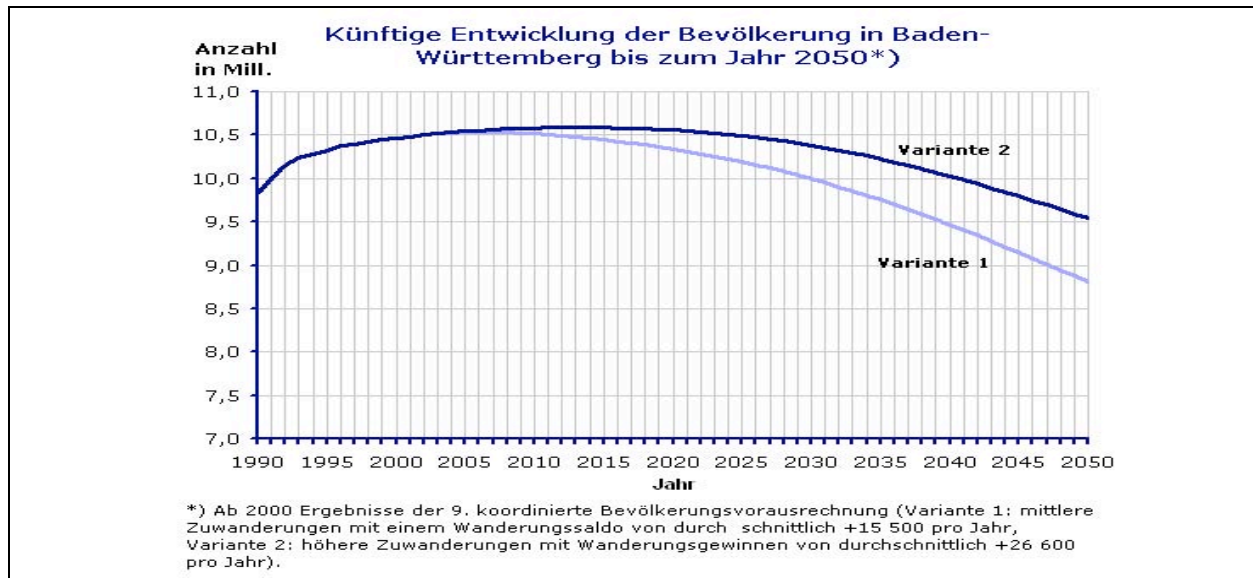


Abb. 43: Künftige Entwicklung der Bevölkerung in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2050  
Quelle: MEISTER-SCHEUFELN 2002

Die Berechnungen des Statistischen Landesamtes gehen etwa bis zu den Jahren 2013/15 von einer relativ stabilen Einwohnerzahl Baden-Württembergs um 10,5 – 10,6 Millionen Einwohnern aus. Danach ist mit einem Rückgang der Bevölkerungszahl zu rechnen. Um 2050 wird das Land etwa 10 bis 16 % weniger Einwohner als heute haben (vgl. Abb.30). Die Entwicklung ist zudem abhängig von dem Saldo der Zuwanderung, vgl. Variante 1 und 2. Bei einem Ausbleiben der Zuwanderung (Variante 3 – nicht dargestellt) würde die Bevölkerungsabnahme sich noch drastischer auswirken. Derzeit wird Variante 1 mit einem Wanderungssaldo von durchschnittlich +15.500 Personen als die Wahrscheinlichste angenommen (MEISTER-SCHEUFELN 2002). Danach werden in Baden-Württemberg im Jahr 2050 rund 10,77 Millionen Menschen leben.

Für die Entwicklung in der Region Stuttgart entscheidend ist, ob und in welchem Maß die Region Zuwanderungsregion für Menschen aus anderen Teilen Deutschlands oder anderen Ländern Europas bleibt und wie sich die Geburtenrate zukünftig entwickelt. Aufgrund der besseren Arbeitsmarktsituation und des allgemein höheren Wohlstands werden Zuwanderer aus Nord- und Ostdeutschland sowie anderen Ländern erwartet (STAATSANZEIGER, Nr. 36, 15.09.03). Experten vom BERLIN INSTITUT FÜR WELTBEVÖLKERUNG UND GLOBALE ENTWICKLUNG (Hrsg. 2004) gehen davon aus, dass die Region Stuttgart zu den Wachstumsregionen in Deutschland gehören kann. WALLA (2006:42) bescheinigt den Kreisen der Region Stuttgart auf der Basis des Zukunftsatlas von PROGNOSE 2005 überwiegend »sehr hohe« (Stuttgart, Böblingen, Ludwigsburg) bis »hohe Zukunftschancen« (Esslingen). Auch dem Rems-Murr-Kreis werden »Zukunftschancen« prognostiziert. Lediglich für den Kreis Göppingen wird ein »ausgeglichener Chancen-/Risikomix« angenommen. Diese Prognosen gehen von relativ stabilen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen aus. Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass sich Veränderungen in diesen Bereichen stark modifizierend auf die Prognosen auswirken.

Wenn sich also durch Zuwanderung die Bevölkerungszahl insgesamt im Jahr 2050 kaum von der heutigen unterscheiden wird, so wird doch der Altersaufbau der zukünftigen Bevölkerung grundlegend verändert sein. Die Gründe dafür liegen in einer drastisch gesunkenen und weiter niedrig bleibenden Geburtenrate seit den 1970er-Jahren und der weiter zunehmenden Lebenserwartung. Ein verändertes generatives Verhalten der Bevölkerung allein könnte diese Entwicklung kaum aufhalten, weil insgesamt der Anteil potenzieller Mütter und Väter abnimmt, wie die Altersgliederung der Region Stuttgart (Abb.44) zeigt. FUCHS (2006:7, vgl. Abb. 44) berechnet, dass mindestens eine Erhöhung der zusammengefassten Geburtenziffer von derzeit rund 1,4 auf 1,9 Kindern pro Frau bis 2020 nötig wäre und dieses Niveau dann bis 2050 gehalten werden müsste. Nur in diesem Fall könnte sich für die Region Stuttgart folgendes Bild ergeben:

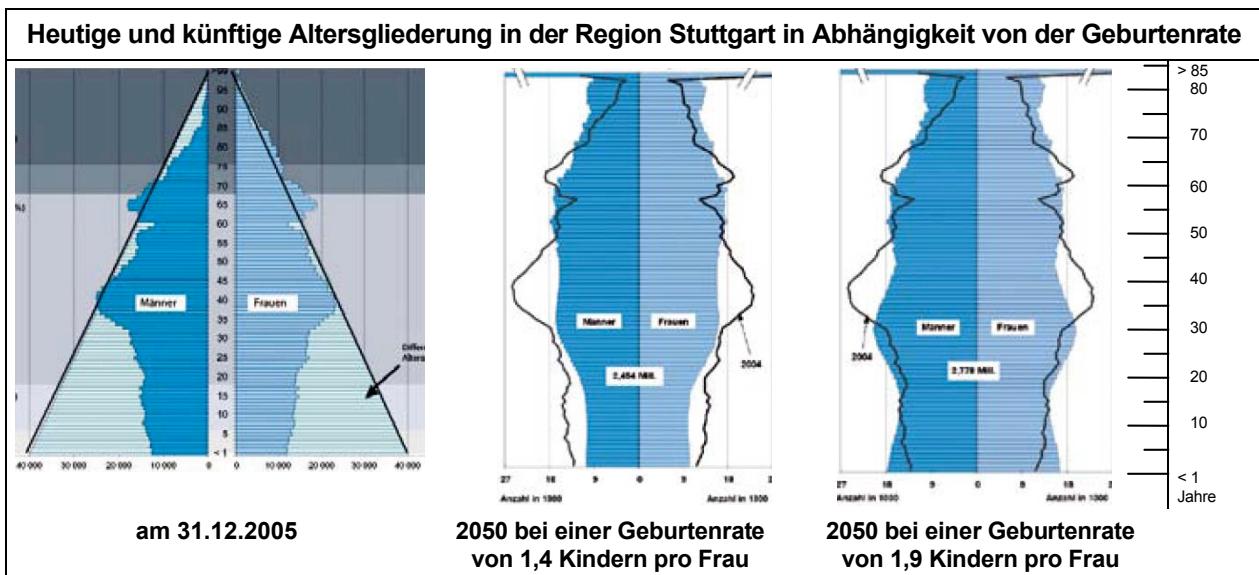


Abb. 44: Altersgliederung in der Region Stuttgart 2000/2050 (FUCHS 2006:7); gegenübergestellt und ergänzt

»Anstelle einer Verringerung stiege die Bevölkerungszahl von derzeit 2,664 Millionen auf 2,778 Millionen Einwohner bis 2050. Statt der – mit einer Geburtenziffer von 1,4 errechneten – 966.000 Geburten würden bei 1,9 Geburten pro Frau 1,292 Millionen Kinder geboren. Die Zahl der Sterbefälle von 1,332 Millionen Personen würde dadurch nahezu ausgeglichen und die Altersstruktur stabilisierte sich bis zum Jahr 2060. Eine vergleichsweise geringe und die Integrationskraft nicht überfordernde Zuwanderung von insgesamt 154.000 Personen bis 2050 sorgte sogar für ein moderates Bevölkerungswachstum von 4,3 Prozent.«

MEISTER-SCHEUFELN (STATISTISCHES LANDESAMT 2002) hält die gravierenden Verschiebungen in der Altersstruktur der Bevölkerung für weit dramatischer als den zu erwartenden Bevölkerungsrückgang: »Der Anteil der nachwachsenden Generation sinkt allmählich von heute rund 22 % auf etwa 20 % um das Jahr 2010. Langfristig ist jedoch zu erwarten, dass die unter 20-Jährigen im Jahre 2050 nur 17 % der Landesbevölkerung stellen. In einer gegenläufigen Entwicklung dürfte der Anteil der älteren und alten Menschen bereits bis zum Jahre 2010 auf 25 % ansteigen (gegenwärtig knapp 23 %). Auf lange Sicht wäre um das Jahr 2050 mehr als jeder dritte Baden-Württemberger 60 Jahre oder älter (35 %). Damit liegt aus heutiger Sicht der Bevölkerungsanteil der nachwachsenden Generation um das Jahr 2020 um ein Drittel niedriger als der Anteil der älteren Generation, um 2050 wären die unter 20-Jährigen nur noch halb so stark vertreten wie die 60-Jährigen und Älteren.«

KÖHL (2004:29 f.) verdeutlicht: »Grundlage der künftigen Planung ist die Veränderung der Altersverteilung und die damit zusammenhängende Nachfrage« und »wer soll was in Zukunft bezahlen?« Insofern hält er es für sinnvoll, an die Mittelvergabe für den Öffentlichen Nahverkehr einen Nachweis der »demografisch gesicherten Auslastung« zu koppeln. Gefahren sieht er weniger »für den Kernbereich der Region, aber für deren Ränder« (KÖHL 2004:30).

Für den ÖPNV besonders einschneidend dürfte der überproportional starke Anstieg der Zahl alter und hochbetagter Menschen (vgl. Abb. 44) sein. Bereits in den nächsten 15 Jahren wird die Gesamtgruppe der 60-Jährigen und Älteren in Baden-Württemberg voraussichtlich um ein Viertel anwachsen – von rund 2,3 Mio. Personen heute auf 2,76 Mio. im Jahr 2015. Nach 2020 kommen die geburtenstarken Jahrgänge aus den 1960er-Jahren in das Seniorenalter. Bis 2050 wird sich die Zahl der älteren und alten Menschen in Baden-Württemberg auf 3,21 Mio. Personen erhöhen (MEISTER-SCHEUFELN 2002). Gleichzeitig wird bis 2020 mit einem Rückgang der Schülerzahlen um 20 % gerechnet (Dies. 2004:25). Auch im Bereich der Erwerbspersonen, die heute als Berufspendler für den ÖPNV eine wichtige Rolle spielen, wird es Veränderungen geben.

Die folgende Abb. 45 zeigt das Alter der Bevölkerung in den Gemeinden am 01.01.2005, nach dem Durchschnittsalter und nach der Verteilung auf Altersgruppen differenziert. So gibt es in der Region nur wenige Gemeinden, in denen das Durchschnittsalter unter 39 Jahren liegt (helle Gebiete). Diese Gemeinden befinden sich fast ausschließlich an den Randbereichen; besonders viele Gemeinden mit jüngerer Bevölkerung hat der Kreis Böblingen.

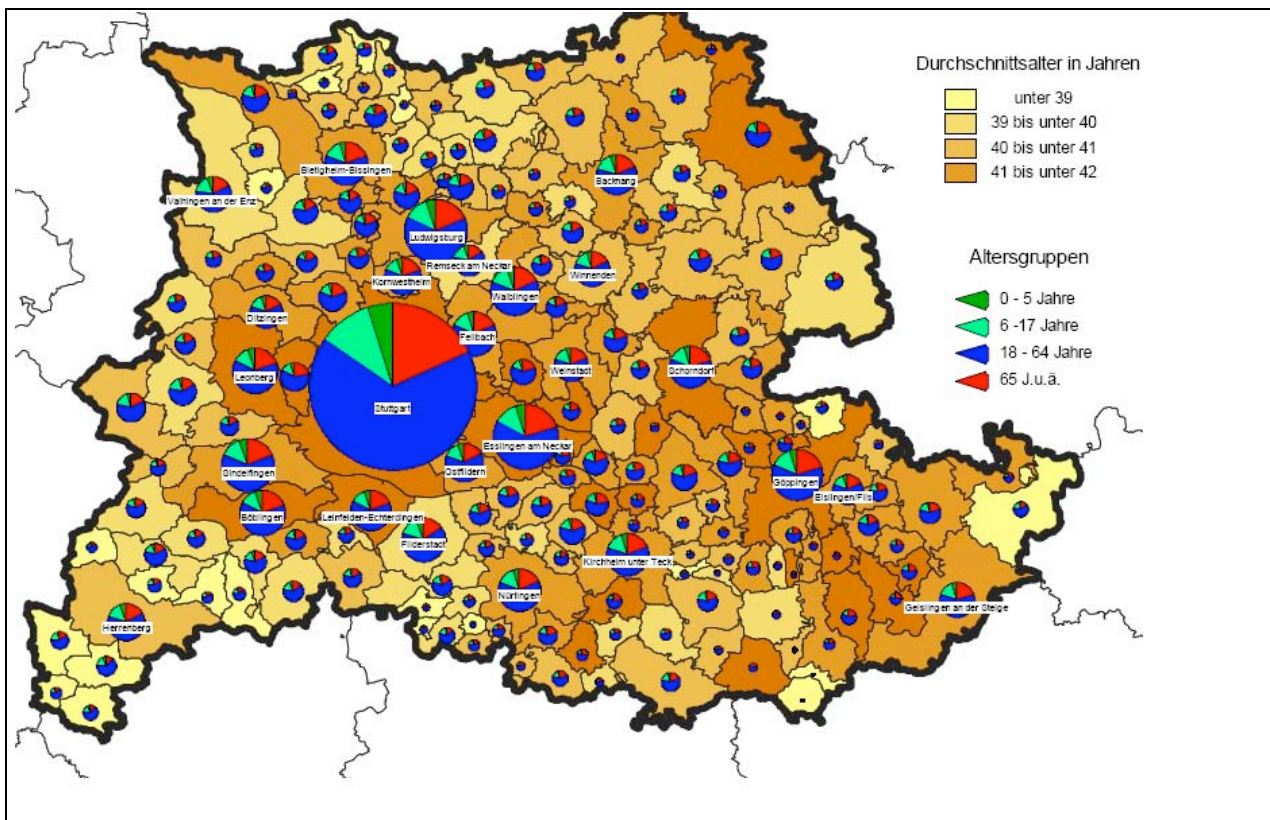


Abb. 45: Alter der Bevölkerung in den Gemeinden am 01.01.2005, VRS (2006 c:28),  
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

### ***Statistik der Nutzergruppen des ÖPNV und ihre Bedeutung für die Planung***

Der VVS koordiniert den ÖPNV in der Region Stuttgart. In dieser Eigenschaft obliegt dem VVS auch laut Art. 6 Abs. 2 des Grundvertrags zum Gesellschaftsvertrag vom 19. Dezember 1977 die Erstellung der Nahverkehrspläne für die Stadt Stuttgart und die vier Landkreise (VERKEHRSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 1993). Darin ist auch die Pflicht des Verbundes festgehalten, jährlich einen Wirtschaftsplan für das folgende Jahr sowie eine mittelfristige Vorausschau für die folgenden fünf Jahre aufzustellen (Art. 10 Abs. 1). Für Planung, Geschäftsführung und Marketing sind Daten über die vorhandenen Nutzergruppen unerlässlich. Diese werden im Verbundbericht (VVS 2005 a, 2003 c, 2002, 2001, 1998 a) für die Darstellung der Verkehrsleistungen und der Einnahmen verwendet.

Der VVS (2003) unterteilt seine Kunden in sieben »Nutzergruppen«, die er nach »Fahrscheinarten« unterteilt (vgl. Tabelle), wobei der Begriff »Fahrscheinart« etwas irreführend ist, weil darunter einerseits tatsächlich Fahrscheine wie der »Seniorenpass« und andererseits »Gelegenheitsverkehr«, »Berufsverkehr«, »Ausbildungsverkehr« usw. aufgeführt werden, durch die eher ein Nutzungszweck ausgedrückt wird. Dadurch wird die Schwierigkeit deutlich, die Nutzenden beim »Seniorenpass« einem Fahrtzweck zuzuordnen (VVS, Protokoll des Fahrgastbeirats vom 16.10.2003).

Für die Datengewinnung in diesem Bereich werden vom VVS folgende Datenquellen genutzt:

- Fahrscheinstatistik über den Automatenverkauf und über die Verkaufsstellen,
- Statistik über Abonnements,
- Betriebsleistungsprogramm (Schwerbehindertenanteil),
- Erkenntnisse sporadischer Sondererhebungen,
- Erkenntnisse bundesweiter Erhebungen (Geschäftsberichte, HACHENBERGER 2003).

Die Fahrscheinstatistik bedeutet für den VVS eine Berechnungsgrundlage, um die Einnahmen und die Anteile bestimmter Gruppen, für deren Beförderung es Ausgleichsmittel gibt, z. B. den Anteil der Schwerbehinderten und der Auszubildenden, zu errechnen. Für die Marketingstrategie des VVS sind diese Daten ebenfalls von hoher Bedeutung. Aus dem Wissen, aus welchen Personengruppen sich die Nutzergruppen mehrheitlich zusammensetzen, können Schlüsse auf mögliche Wechsel auf andere Fahrkarten bei einer Veränderung der

Konditionen einer bestimmten Fahrscheinart gezogen werden. So führte z. B. die Einführung des StudiTickets zum Wintersemester 2000/2001 zu einem Rückgang des Pass-Orange, der 2006 durch das Umweltticket ersetzt wurde. Veränderungen der Nutzergruppen als Reaktion auf Maßnahmen bei der Angebots- und Preisgestaltung oder der Werbung sind somit Indikatoren für den Erfolg oder Misserfolg einer Maßnahme.

Die Tabelle 18 verdeutlicht, um welche Art von Fahrscheinen und welche Art der Einnahme es sich im Einzelnen handelt (Vollzahlung, Teilzahlung, Zuschuss), welche Besonderheiten die Karte bietet und welche Nutzergruppen (z. B. Schüler, Studenten, Berufstätige) diese überwiegend nutzen. Heute sind die Erwerbspersonen als Nutzergruppe für den VVS von großer Bedeutung, sowohl für die Verkehrsleistung als auch im Einnahmenbereich. Sie stellen unter den beförderten Personengruppen die zweitgrößte Gruppe mit 85,2 Mio. beförderten Personen nach dem Ausbildungsverkehr mit 104,5 Mio. und vor dem Gelegenheitsverkehr mit 53,2 Mio., dagegen sind nur 24,3 Mio. beförderte Personen Senioren. Die hohe Bedeutung der Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter belegen folgende Zahlen: Der VVS erhielt 2001 rund 11,160 Millionen € nach § 62 (Bundes-)Schwerbehindertengesetz (SchbG), im Jahr 2002 waren es 11,177 Mio. €. Der Erstattungsbetrag lag im Jahr 2002 bei etwa 3,81 % der Gesamteinnahmen. Der Vergleich mit den jährlichen Einnahmen durch Seniorenabonnements (13,071 Millionen €) verdeutlicht, welche wirtschaftliche Bedeutung diese Ausgleichszahlung trotz der Kürzungen um 12 % hat. Heute nutzen in der Region Stuttgart von 550.000 Senioren »nur« 39.000 ein Jahresticket. Nicht bekannt ist aber der Anteil der Älteren, die als Schwerbehinderte unentgeltlich befördert werden (vgl. HACHENBERGER 2003:6).

Tab. 18: Nutzergruppen im Bereich des VVS

Fahrscheinart	Fahrausweisart, Art des Abonnements	Art der Einnahme	Besonderheit	Altersgruppe
Gelegenheitsverkehr	Kurzstrecke	Direkt, bar, Vollzahlung (VZ)	auf 3 Haltestellen beschränkt	Alle über sechs Jahre
	Einzelfahrausweise	Direkt, bar, VZ		
	Mehrfahrtenkarten	Direkt, bar, VZ		
Berufsverkehr <sup>1</sup>	Monatskarte	Bar oder Abbuchung		20 – 62
	Jahreskarte	„ im Voraus, VZ	10 % Ermäßigung	20 – 62
	Firmenticket (Jahreskarte)	„ im Voraus, VZ	Bis 20 % Ermäßigung	20 – 62
Ausbildungsverkehr	SCOOOL-Abo,	Zuschüsse des Landes und der Landkreise	Schülermonatskarte mit Netzwirkung, Ausweis	6 – 18/ 20 Jahre
	StudiTicket (Semesterabo)	Solidarbeitrag, bar oder Abbuchung im Voraus	Solidarbeitrag und fakultatives Ticket, Ausweis	18 – ohne Altersgrenze
Senioren <sup>1</sup>	Seniorenabonnement (Monat oder Jahr)	Bar oder Abbuchung, im Voraus	Ausschlusszeit Mo – Fr 6:00 – 9:00 Uhr	ab 60 bzw. 63 Jahre, kein Berufsverkehr
seit 2006: 9-Uhr-Umweltkarte <sup>1</sup>	Vergünstigte Fahrkarte für Berufstätige	Bar oder Abbuchung, im Voraus	Gilt ab 9:00 Uhr bis Betriebsschluss, gibt es auch für 1 Zone (35 €), zeitliche Flexibilität vorausgesetzt	Alle außer Rentner
Schwerbehinderte	Schwerbehindertenausweis mit Zusatzkarte	Ausgleich vom Bund	Ausweis, Zusatzkarte für den ÖPNV kostet jährlich 60 Euro	Alle, hoher Anteil Älterer
Sonstige	Kombikarten	Bar oder Abbuchung, VZ		Alle über sechs Jahre
	Zusatzwertmarke Netz	Bar oder Abbuchung, VZ		
	Schönes Wochenende	Direkt, bar, VZ	30 €	
	Baden-Württemberg-Ticket	Direkt, bar, VZ	5-Personen-Gruppen (27 €) oder Single (18 €)	Alle
	City-Ticket der DB AG	Direkt, bar, VZ	Mindestreiseweite von 100 km und BahnCard	Alle
	City mobil der DB AG		Fahrkarte für Busse und Bahnen am Zielort, Einzel oder Tagesticket	
	Sonderfahrausweis Schüleraustausch		gelten 15 aufeinander folgende Tage, nicht übertragbar, 22,80 €	
	Kombi-Park-Fahrschein		Einzelpersonen oder Gruppe zwischen 5,40 – 9,10€.	
	3-Tage-Ticket		Übernachtungsgäste, Kongress-/ Tagungsteilnehmer, ein Erwachsener, zwei Kinder (6 – 17 Jahre), drei aufeinander folgende Tage (9 – 12,30 €)	
	Zuschlag 1. Klasse		Ab 13,50 € – 430 €	
	Übergangstarife/Sonderregelungen		Stuttgart/Göppingen, Enzkreis/VVS, Calw/VVS	

<sup>1</sup>Mit Zeitkarten (Jahres-, Monats- und Wochenkarten für jedermann, 9-Uhr-Umweltkarte, Seniorenkarten) können an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen bis zu 3 Kinder (6 – 17 Jahre) oder alle eigenen Kinder (6 – 17 Jahre) unentgeltlich mitgenommen werden.

Quellen: VVS (2001, 2002, 2003 c, 2005 a), eigene Darstellung

Im Geltungsbereich des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) lebten zum 31.12.2001 genau 146.794 schwerbehinderte Menschen mit gültigem Ausweis (vgl. Tab. 19). Das sind bei einer Bevölkerung von rund 2,366 Millionen Einwohnern (Gesamtbevölkerung am 31.12.2001 waren 2.634.161 Personen, inklusive dem Landkreis Göppingen, der *nicht* zum Verbundgebiet gehört) rund 6,2 % Schwerbehinderte. Jährlich veröffentlichen die Bundesländer den von ihnen errechneten Prozentsatz, der den Unternehmen auf Antrag erstattet werden kann (vgl. Kap. 3). Für das Land Baden-Württemberg betrug dieser Anteil seit 2001 rund 3,45 %, davor 3,66 %.

Tab. 19: Schwerbehinderte Menschen mit gültigem Ausweis in den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs und dem VVS-Geltungsbereich am 31.12.2001 nach Geschlecht

Kreis Region Regierungsbezirk Land	Schwerbehinderte Menschen		Davon					
	Insgesamt	Je 1000 Einwohner <sup>1)</sup>	Männer			Frauen		
			Anzahl	%	Je 1000 Einwohner <sup>1)</sup>	Anzahl	%	Je 1000 Einwohner <sup>1)</sup>
Stadtkreis								
Stuttgart, Landeshauptstadt	41 638	71	20 800	50,0	72	20 838	50,0	70
Landkreise								
Böblingen	21 405	58	11 624	54,3	64	9 781	45,7	53
Esslingen	28 955	57	15 885	54,9	64	13 070	45,1	51
Ludwigsburg	29 432	58	16 117	54,8	65	13 315	45,2	52
Rems-Murr	25 362	61	13 901	54,8	68	11 463	45,2	55
Region Stuttgart	160 450	61	86 143	53,7	66	74 307	46,3	56
VVS-Geltungsbereich	146 794	61	78 327	53,4	66	68 467	46,6	56
Göppingen	13 656	53	7 816	57,2	62	5 840	42,8	45

<sup>1)</sup> Bevölkerungsstand 31.12.2001

Quelle: STAT. LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2003, Art.-Nr. 386201001); eigene Umrechnung

### *Wie verändern sich die wichtigsten Nutzergruppen des ÖPNV in der Region Stuttgart?*

Folgende Tendenzen bei der Entwicklung der Nutzergruppen sind statistisch für Baden-Württemberg errechnet und lassen sich auch annähernd auf die Region übertragen, dabei wird bei den meisten Gruppen mit großen regionalen Unterschieden gerechnet:

- Das Potenzial der Berufspendler wird zunächst relativ stabil bleiben, aber nach 2020 bis um die Jahre 2040/2050 von heute 50 % auf durchschnittlich 49 %, teilweise bis 45 % sinken (SCHMIDT 2003:7).
- Die Zahl der Auszubildenden wird abnehmen von heute 22 % ab 2010 stetig bis auf 17 % 2040 (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG, Pressemitteilung, 202/2006).
- Die Zahl der Schüler im Land geht bis 2020 um 18 % zurück (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG, Pressemitteilung 202/2006).
- Die Zahl der Seniorinnen und Senioren nimmt von heute 23 % auf 28 % im Jahr 2020 zu und steigt dann bis 2050 auf 35 % (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004 b, c).
- Die Zahl der Hochbetagten unter den Seniorinnen und Senioren steigt bis 2015 um ein Drittel und verdreifacht sich bis 2050 (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004 b, c).
- Die Zahl der Schwerbehinderten (heute 6,2 % in der Region) wird korrespondierend zur Zahl der Hochbetagten zunehmen (STATISTISCHES LANDESAMT 2003 a, 2004 a, b, c).

### *Schwerbehinderte Menschen in der Region Stuttgart*

Von den 691.210 Menschen, die in Baden-Württemberg am 31.12.2003 als Schwerbehinderte registriert waren, leben 159.082 Personen in der Region Stuttgart. Die Verteilung auf die Stadt- und Landkreise der Region verdeutlicht, dass die meisten Schwerbehinderten in Stuttgart (25,6 %), Ludwigsburg (18,7 %) und Esslingen (18,1 %) leben. Dies sind die am stärksten verstäderteten Kreise mit einem relativ komfortablen, weitgehend barrierefreien ÖPNV-Angebot für Behinderte. Die Kreise Rems-Murr (15,8 %), Böblingen (13,3 %) und Göppingen (8,5 %), die vor allem in den Randbereichen über ein wesentlich schwächeres ÖPNV-Angebot verfügen und Angebotsmängel bei der Barrierefreiheit vermuten lassen, haben deutlich geringere Anteile schwerbehinderter Menschen (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004 c).

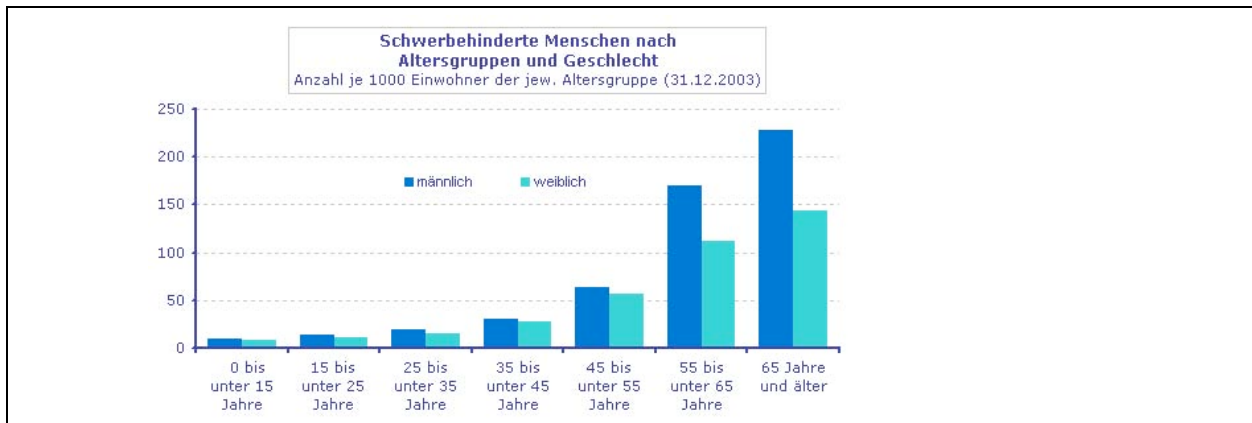


Abb. 46: Schwerbehinderte Menschen in Baden-Württemberg nach Altersgruppen und Geschlecht (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004 b)

Die Betrachtung der Verteilung der schwerbehinderten Menschen in der Region Stuttgart nach Geschlechtern (Tab. 19) zeigte, dass die Anteile von Frauen und Männern im Stadtkreis Stuttgart gleich hoch sind, in den übrigen Stadt- und Landkreisen überwiegt dagegen der Männeranteil mit rund 54 %, im Kreis Göppingen liegt der Anteil schwerbehinderter Männer bei 56,5 %. Es liegt keine Differenzierung nach Alter und Geschlecht vor. Die Altersverteilung für das Land Baden-Württemberg verdeutlicht, dass die Alterklassen ab 45 und besonders über 55 bzw. 65 besonders häufig von Behinderungen betroffen sind (vgl. Abb. 45).

Die Abb. 47 verdeutlicht, »dass die Häufigkeit einer Schwerbehinderung erhebliche regionale Unterschiede zeigt: Generell zeigt sich eine gewisse Abhängigkeit von der Altersstruktur der Bevölkerung in den Stadt- und Landkreisen«. Dies hat zur Folge, »dass in Kreisen mit einem höheren Anteil älterer Menschen auch anteilig mehr Schwerbehinderte wohnen. Dies betrifft vor allem die Stadtkreise« (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004 c). Auch bezogen auf 1000 Einwohner hat Stuttgart mit 69 Schwerbehinderten je 1000 Einwohner den höchsten Anteil zu verzeichnen, den geringsten Anteil Schwerbehinderter je 1000 Einwohner in der Region Stuttgart hat Göppingen mit unter 53, die Kreise Böblingen (57), Esslingen (56), Ludwigsburg (58) und Rems-Murr (60) sind in der gleichen Rubrik (55 <= >65 Schwerbehinderte je 1000 Einwohner).

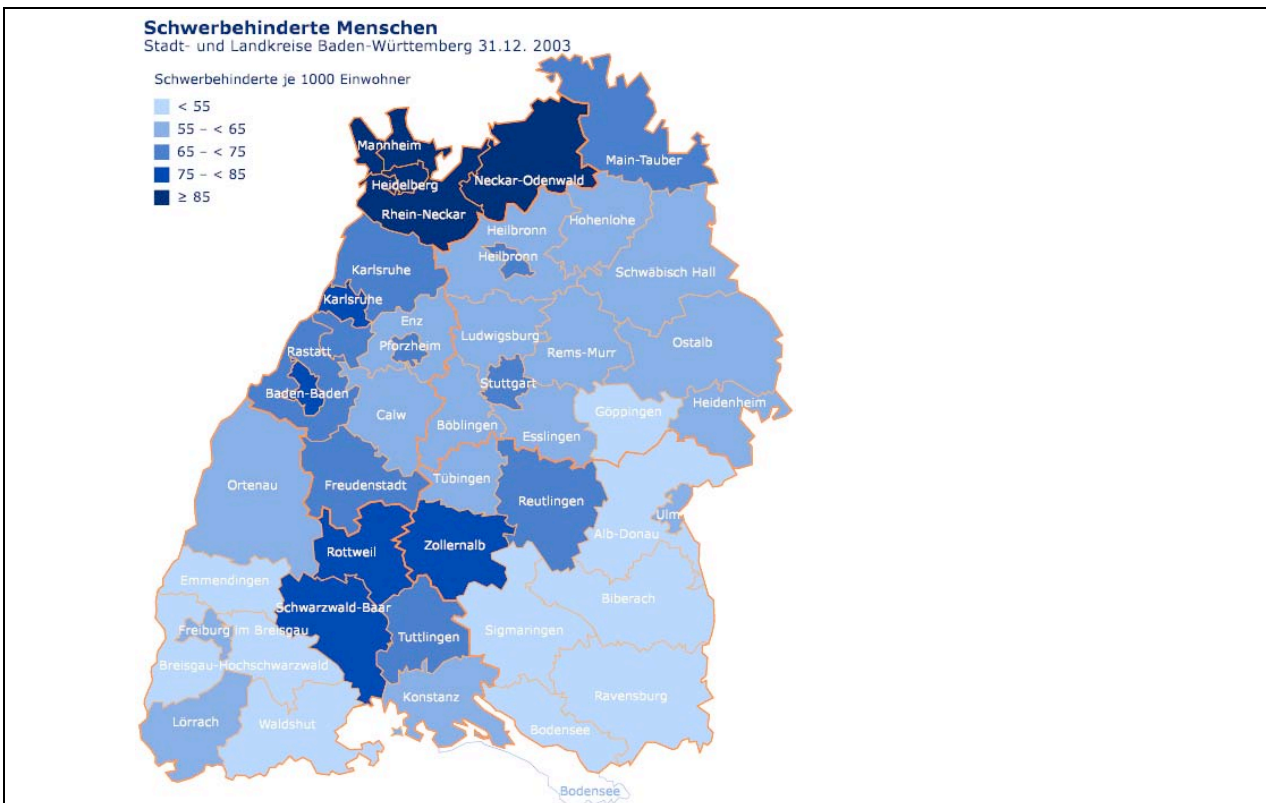


Abb. 47: Schwerbehinderte Menschen. Stadt- und Landkreise Baden-Württemberg, 31.12.2003 (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004 c).

Tab. 20: Schwerbehinderte Menschen mit gültigem Ausweis in Baden-Württemberg 1993-2001 nach Altersgruppen

Im Alter von ... bis unter ... Jahren	1993	1995	1997	1999	2001 <sup>1)</sup>	2001 <sup>2)</sup>
	Anzahl					
unter 4	1.976	2.172	2.183	2.322	2.227	2.136
4 – 6	1.925	1.988	2.052	1.971	2.143	2.021
6 – 15	9.818	10.693	11.336	11.677	11.942	11.193
15 – 18	3.452	3.679	4.158	4.200	4.386	4.058
18 – 25	12.346	11.255	10.973	11.044	11.368	10.680
25 – 35	33.733	33.436	32.217	29.859	27.046	25.630
35 – 45	41.920	44.504	48.538	51.602	53.740	51.106
45 – 55	83.547	78.962	78.529	79.454	85.244	80.872
55 – 60	82.425	86.463	87.097	81.321	70.776	67.183
60 – 62	35.273	40.866	41.715	45.320	46.165	44.072
62 – 65	59.245	54.107	58.780	62.465	65.472	62.278
65 und mehr	309.207	327.907	336.962	344.065	343.841	321.171
<b>Insgesamt</b>	<b>674.867</b>	<b>696.032</b>	<b>714.540</b>	<b>725.300</b>	<b>724.350</b>	<b>682.400</b>

1) Vor Melderegisterabgleich. 2) Nach Melderegisterabgleich.

Quelle: STATISTISCHES LANDESAMT 2003

Tab. 20 zeigt, dass rund 63 % der schwerbehinderten Menschen mit gültigem Ausweis in Baden-Württemberg über 60 Jahre alt waren. Es fällt auf, dass der Anteil der Schwerbehinderten mit Ausweis nach dem 65. Lebensjahr drastisch auf 47 % ansteigt, während der Anteil in der Altersgruppe 60 – 62 Jahre mit 6,5 % bzw. 62 – 65 mit 9 % noch verhältnismäßig gering erscheint (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2004 c).

Es ist anzunehmen, dass ein Großteil der Schwerbehinderten aus der Altersgruppe »über 65 Jahre« eher bei den Hochbetagten zu finden ist. Erwiesen ist, dass Senioren und Seniorinnen sich mit steigendem Alter weniger am Verkehr beteiligen (WALKER 2004). Gründe sind der Wegfall von Erwerbstätigkeit und das Nachlassen von Gesundheit/Vitalität. Bei 65- bis 74-Jährigen betrug 1995 die Mobilitätsquote noch ca. 62 %, bei den über 75-Jährigen ist sie auf ca. 42 % gesunken. Die Vergleichswerte von 45- bis 64-Jährigen und 18- bis 24-Jährigen betragen 84,5 % und 92,4 % (VVS 1998:9). Um einen statistischen Anhaltspunkt dafür zu bieten, ob die prozentuale Zunahme Schwerbehinderter ab einem gewissen Alter erheblich zunimmt, es also einen Schwellenwert gibt, sollte die Statistik zukünftig auch bei den älteren Menschen mehr als drei Altersklassen unterscheiden.

**Mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Fahrgäste □ Auswirkungen der demografischen Entwicklung auf den ÖPNV in der Region Stuttgart**

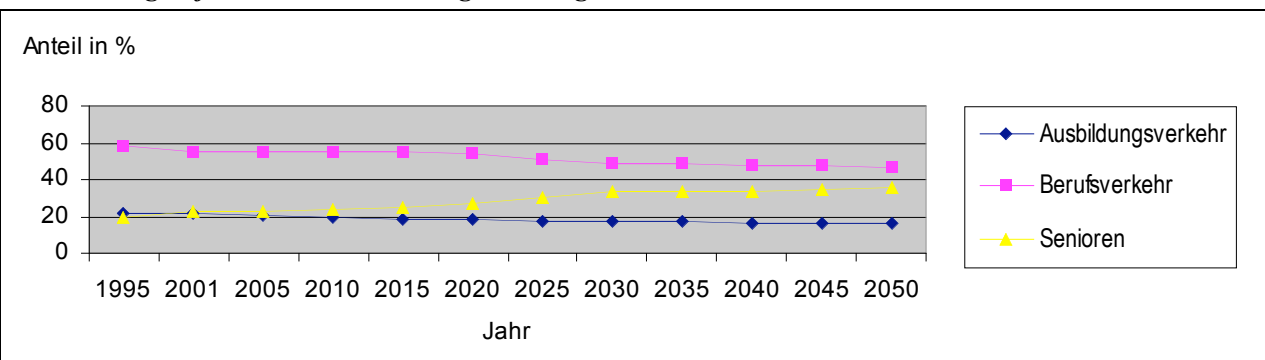


Abb. 48: Veränderung der wichtigsten Nutzergruppen im ÖPNV in Baden-Württemberg durch die demografische Entwicklung, Quelle: CORNELIUS (2003:79), eigene Darstellung

Bislang liegen keine Veröffentlichungen und Zahlen des Statistischen Landesamts über etwaige Auswirkungen des demografischen Wandels auf den ÖPNV-Bereich vor. Deshalb werden die vorgenannten Angaben zur Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur und Zuwanderung für eine Extrapolation herangezogen.

Ausgehend von den Prognosedaten der Bevölkerungsentwicklung für Baden-Württemberg bis 2050 wurden die dargestellten drei Altersgruppen vereinfacht mit den heutigen wichtigsten drei Nutzergruppen des



ÖPNV gleichgesetzt: »Ausbildungsverkehr« (unter 20 Jahre), »Berufsverkehr« (20 – 60 Jahre) und »Senioren« (über 60 Jahre). Bereits heute liegt der anwachsende Anteil der Senioren höher als der sinkende Anteil junger Menschen unter 20 Jahren. Der Berufsverkehr – heute die stärkste Gruppe – soll ab 2020 beständig abnehmen.

Im Detail könnten die Zahlen für die Region Stuttgart so aussehen: Die Tabelle 21 zeigt den Altersaufbau der Bevölkerung, differenziert nach Geschlecht und Nationalität, Ende 2002, zusammengefasst in Altersgruppen. Für den heutigen ÖPNV sind vor allem die Gruppen der Schüler und Studenten (A+B), die Erwerbstätigen (C+D voll, E teilweise) und der mobilen Senioren (E teilweise und F) relevant.

Ohne aufwendige Berechnungen und unter Ausschluss äußerer Einflüsse ist ersichtlich, dass im Jahr 2015, wenn also die Gruppen die nächste Altersstufe erreicht haben, die Gruppen A, B (Schüler/Azubis, Studenten: – 6,6 %) und C (Berufsverkehr/Gelegenheitsverkehr – 32%) deutlich geringer besetzt sein werden. Demgegenüber verzeichnen die nachfolgenden Gruppen deutliche Anstiege: D (+22 %) und E (+13,7 %), auch die Zahl der Senioren wird zunehmen (F, G, H). Es werden geringere Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr zu erwarten sein und die Zahl der Erwerbstätigen mittleren Alters steigt (potenzielle Berufsverkehrskunden). Mit dem Anstieg der Senioren könnte ein Anstieg bei den Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter einhergehen, wenn nicht gerade diese gestrichen werden, wie es diskutiert wird. Auch ist aus heutiger Sicht anzunehmen, dass die vergünstigten Seniorentickets langfristig nicht haltbar sein werden. Im Jahr 2028 werden die Rückgänge im Mittelbau der Bevölkerung drastisch spürbar: für die heutigen Gruppen A und B ist ein Rückgang um 15 % prognostiziert. Die heutige Gruppe C wird um rund 37 % schrumpfen, Gruppe D um 17 %. Die starken Jahrgänge sind dann kurz vor dem Rentenalter oder haben die Rente bereits erreicht (E +38,7 %). Das heißt für den ÖPNV: die Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr gehen weiter zurück, die heute starken Gruppen C und D, die großen Anteil am Berufsverkehr und Gelegenheitsverkehr haben, gehen stark zurück und die Senioren nehmen stark zu.

Bis zum Jahr 2040 gehen die Schülerzahlen weiter zurück, weil dann die heute bereits schwachen Gruppen die Elterngeneration sein werden. Die Gruppen D und E gehen weiter zurück (D – 22,5 %, E – 5,7 %). Diese stellen heute den höchsten Anteil an Erwerbstätigen, während die Gruppen der Senioren mit hoher Mobilitätsrate (F), der weniger mobilen Senioren (G) und der Hochbetagten (H) starke Zuwächse verzeichnen. Mit den starken Zuwächsen bei den Senioren, insbesondere den Hochbetagten, ergeben sich zwangsläufig höhere Anteile Schwerbehinderter und höhere Ansprüche an Komfort im ÖPNV.

Tab. 21: Bevölkerung der Region Stuttgart am 31.12.2002 nach Altersjahren, Nationalität, Geschlecht und ÖPNV-Nutzergruppen

Im Alter von	ÖPNV-Nutzergruppe (Spalte ergänzt)	Insgesamt			Ausländer		
		zusammen	männlich	weiblich	zusammen	männlich	weiblich
<b>A 1 – 13</b>	ab 6 Jahre Schüler/ Zahlpflicht	388 693	199 498	189 195	65 204	33 372	31 832
<b>B 14 – 27</b>	Schüler, Azubis, Studenten	416 254	209 599	206 655	101 129	51 725	49 404
<b>C 28 – 41</b>	Berufsverkehr/ Gelegenheitsverkehr	611 819	316 837	294 982	123 225	65 077	58 148
<b>D 42 – 55</b>	Berufsverkehr/ Gelegenheitsverkehr	501 634	252 375	249 259	86 536	44 013	42 523
<b>E 56 – 69</b>	Berufsverkehr/ Gelegenheitsverkehr; ab 60 bzw. Renteneintritt; Senioren/Gelegenheitsverkehr	441 238	218 783	223 177	56 767	33 631	23 136
<b>F 70 – 83</b>	Senioren/ Gelegenheitsverkehr	238 293	94 757	143 536	11 240	5 690	5 550
<b>G 84 – 89</b>	Senioren/ Gelegenheitsverkehr	32 936	8 782	24 154	840	294	546
<b>H &gt;90</b>	Senioren/ Gelegenheitsverkehr	18 015	4 396	13 619	758	280	478
<b>Insgesamt</b>		2 649 604	1 305 027	1 344 577	445 699	234 082	211 617

Quelle: Statistisches Landesamt/LIS, Regionaldatenbank, ergänzt

Abbildung 48 verdeutlicht, dass es zu einfach ist, davon auszugehen, dass der Schwund im Ausbildungsverkehr durch Senioren ausgeglichen werden kann, die bereits heute eine wichtige Nutzergruppe sind. Die Gruppe der älteren und hochbetagten Menschen ist sehr heterogen. Wichtig für Prognosen scheint zum einen der Anteil der Hochbetagten zu sein, die tendenziell nicht mehr regelmäßig am ÖPNV teilnehmen. Hier prognostiziert das Statistische Landesamt, dass die Zahl der Hochbetagten (der 85-Jährigen und Älteren) im Land bereits bis zum Jahr 2015 um ein Drittel ansteigen wird. Langfristig wird sich ihre Zahl mit etwa 570.000 Hochbetagten im Jahre 2050 nahezu verdreifachen (Abb. 49). Außerdem wächst mit steigendem Anteil der Senioren der Anteil der Mobilitätsbehinderten und der Schwerbehinderten, die erfahrungsgemäß erheblich höhere Ansprüche an die Ausstattung und den gesamten ÖPNV stellen, als Schüler dies tun, die als Zwangskunden (»captives«) weniger Wahlmöglichkeiten haben.

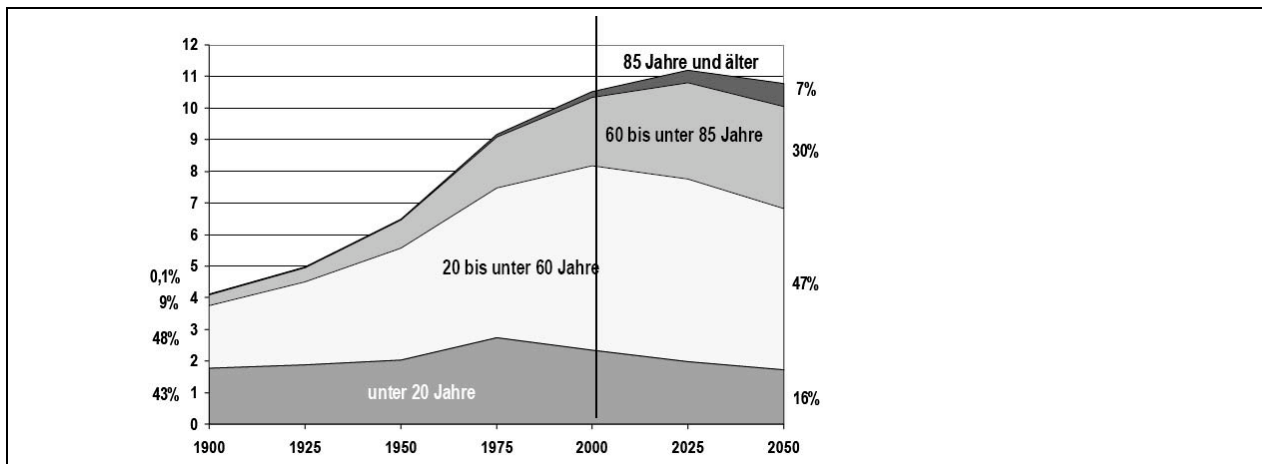


Abb. 49: Bevölkerung 1990 – 2000 sowie Entwicklung bis 2050 (bis 2000 Ist-Werte; danach Landesprognose Basis 2001, Variante 1: Wanderungsgewinn +38.000 Personen/Jahr), MEISTERSCHEUFELN in: VRS 2004 d

Das Schaubild von WALKER (2004:49, vgl. Abb. 50) zeigt, dass die Mobilität »ein ausgeprägtes Altersprofil« aufweist: »Die längsten Strecken mit 43 bzw. 42 km bewältigten die 25- bis unter 45- bzw. die 45- bis unter 60-Jährigen. Es folgten die 18- bis unter 25- und die 60- bis unter 65-Jährigen. Die ganz jungen Einwohner und die Senioren mit 65 und mehr Jahren wiesen dagegen mit weniger als 18 km eine sehr geringe tägliche Wegstrecke auf«. Das Schaubild zeigt die täglichen Wegelängen der baden-württembergischen Bevölkerung, die im Rahmen von MiD 2002 erhoben wurden. Es wurde nach Verkehrsmitteln und Altersklassen unterschieden. Der ÖPNV erscheint ganz rechts außen auf dem Balken, das Zufußgehen ganz links am Anfang des Balkens. Es wird deutlich, dass sich der Modal Split in Abhängigkeit vom Lebensalter verändert. Der ÖV-Anteil ist bei den 14- bis 18-Jährigen am höchsten, gefolgt zu gleichem Anteil von den 10- bis 14-Jährigen und den 18- bis 25-Jährigen. Bei keiner Altersklasse erreicht der ÖPNV höhere Werte.

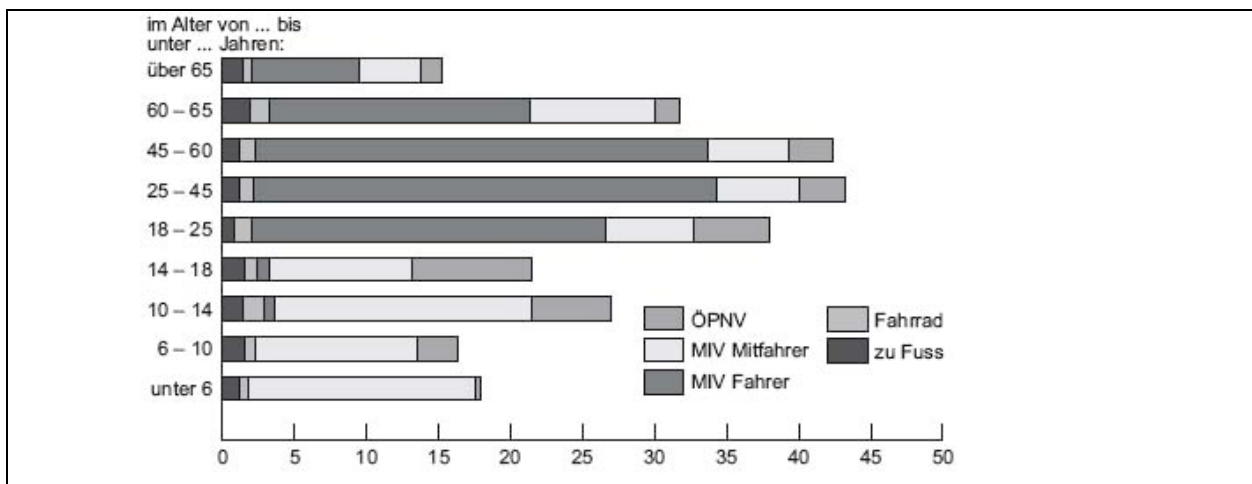


Abb. 50: Tägliche Wegelängen der Bevölkerung Baden-Württembergs 2002 nach Verkehrsmitteln und Altersklassen (WALKER 2004:49)

---

## 5 Analyse der Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen mithilfe von Gender Planning am Beispiel der Region Stuttgart

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der empirischen Analyse auf der Basis des in Kap. 2.3 dargestellten Analyseansatzes, der in Kap. 2.4 formulierten Forschungsfragen sowie der in Kap. 3.2 beschriebenen Untersuchungsmethoden präsentiert. In Kap. 5.1 wird auf der Basis einer Angebotsanalyse veranschaulicht, welches ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen gegeben ist, welche Defizite bestehen, welche Personengruppen in der Region Stuttgart aktiv sind und wie sie sich räumlich verteilen. In Kap. 5.2 geht es um die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV im Zeitraum von 1996 – 2006 in der Region Stuttgart. Das letzte Analysekapitel 5.3 fasst die Ergebnisse der qualitativen Erhebungen zusammen, indem es Aussagen macht zu den Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Gruppen an den ÖPNV unter dem Aspekt des Gender Planning. Die Ergebnisse der Kapitel 5.1 – 5.3 werden in Kap. 6 zu einer Gesamtaussage zusammengefasst.

### 5.1 ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen, Vertretung der Gruppen und räumliche Verteilung

Im ersten Abschnitt wird das vorhandene ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Personengruppen in der Region Stuttgart unter dem Aspekt der Barrierefreiheit und der räumlichen Erschließung analysiert. Dabei werden vorhandene Defizite aufgezeigt. Im zweiten Abschnitt wird der Frage nachgegangen, durch wen die Gruppen mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Menschen in der Region Stuttgart in Fragen der Nahverkehrsplanung vertreten werden und ob sich dabei Regelmäßigkeiten bei der räumlichen Verteilung identifizieren lassen. Diese Ergebnisse werden am Ende des Abschnitts mit den Ergebnissen einer Analyse des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Menschen in der Region Stuttgart verglichen. Sie sollen einen ersten Schritt zur Beantwortung der Forschungsfragen »Welche Faktoren beeinflussen die repräsentative Erfassung dieser Gruppen durch Datenerhebung und ihre Beteiligung an der Nahverkehrsplanung? (3)«, »Welche Rolle spielt Gender Planning bei der Berücksichtigung der Anforderungen regionaler mobilitätseingeschränkter Personengruppen? (4)« und »Gibt es Regelmäßigkeiten zur räumlichen Verteilung der Gruppen? Gibt es Disparitäten im ÖPNV-Angebot hinsichtlich der Datenerhebung und Beteiligung für mobilitätseingeschränkte Personengruppen? (5)« geben.

#### 5.1.1 Das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen in der Region Stuttgart

Probleme für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Menschen ergeben sich im ÖPNV der Region Stuttgart leider noch in mehreren Bereichen. Die verschiedenen Untersuchungen im Rahmen der Arbeit haben dabei insbesondere Probleme in den Bereichen Liniennetz, Fahrplan, Infrastruktur, Tarife sowie in dem Komplex Information und Kommunikation ergeben. Der Beteiligung ist ein eigener Abschnitt unter Kap. 5.2 gewidmet.

#### ÖPNV-Anbindung und Fahrtangebote

Die Art der ÖPNV-Erschließung ist in Bezug auf das Verkehrsangebot für mobilitätseingeschränkte oder mobilitätsbehinderte Personengruppen ein wichtiger Faktor. Gerade diese Personengruppen haben Probleme mit dem Ein- und Aussteigen in Fahrzeuge und mit dem Umsteigen. In der Literatur herrscht die Meinung vor, dass eine Schienenverkehrsanbindung komfortabler und schneller ist (z. B. SSB 2003, STUVA 2003). Im Folgenden wird das Ergebnis einer Angebotsanalyse des ÖPNV anhand von Archivmaterial, Fahr- und Linienplänen, Interviews, Plandarstellungen, Protokollen und anderen Recherchen vorgestellt. Diese wird in Kap. 5.3 durch qualitative Aspekte und Äußerungen Betroffener ergänzt.

Das ÖPNV-Angebot in der Region Stuttgart orientiert sich an Rahmen- bzw. Strukturdaten, die im Wesentlichen bestimmt werden durch Einwohnerzahlen, Verkehrsaufkommen, Pendelverkehr, Siedlungsstrukturen, topografische Gegebenheiten und finanzielle Rahmenbedingungen (vgl. Kap. 4). Bedingt durch diese Faktoren ergibt sich

allein aus betriebswirtschaftlichen Gründen eine geringere Erschließung abseits der Hauptverbindungen des schienengebundenen ÖPNV (SPNV). Die Einbeziehung der Verkehrslinienpläne und der Fahrpläne des VVS und der VERKEHRSGEMEINSCHAFT STAUFERKREIS/VGS (2006) ergaben eine deutlich niedrigere Verkehrserschließung der Bereiche, die sich in der Karte »Zentrale Orte und Entwicklungsachsen« im Anhang (vgl. Anhang A-18) abseits der Entwicklungsachsen befinden sowie in der Strukturkarte als »ländlicher Raum«, seltener als »Randzone« ausgewiesen sind (VVS 2004). Von den Gemeinden der Region Stuttgart werden rund 47 % dem »Verdichtungsraum«, 41 % der »Randzone« und lediglich 12 % dem »ländlichen Raum« zugerechnet.

Unter den Orten, die zum »Verdichtungsraum« zählen, verfügen 64,3 % über eine direkte Schienenverkehrs-anbindung. Bei den als »Randzone« ausgewiesenen Orten ist das Zahlenverhältnis bereits umgekehrt: Nur noch 31,5 % der Orte verfügen über eine direkte Bahnanbindung. Beim »ländlichen Raum« verstärkt sich das Verhältnis: Von den 22 als »ländlicher Raum« eingestuften Gemeinden in der Region Stuttgart verfügen – mit Ausnahme von Oppenweiler, Sulzbach, Murrhardt und Rudersberg im Rems-Murr-Kreis – 18 Gemeinden (81,8 %) weder über eine direkte Anbindung an die S-Bahn noch an die Regionalbahnlinien. Im Kreis Ludwigsburg sind dies die Gemeinden Großbottwar und Oberstenfeld im Norden, die von einem möglichen Stadtbahnneubau zwischen Bietigheim und Heilbronn (vgl. VRS 2001 c) profitieren würden. Im Rems-Murr-Kreis sind es die Gemeinden Aspach, Spiegelberg, Großerlach und Althütte im Norden sowie Kaiserbach, Welzheim und Alfdorf im Osten, im Kreis Göppingen die Gemeinde Böhmenkirch im Osten und die Gemeinden Wiesensteig, Gruibingen, Hohenstadt, Drachenstein, Mühlhausen, Bad Ditzenbach und Deggingen im Süden (vgl. Abb. 51).

Derzeit gibt es im Verbundgebiet des VVS – ohne Göppingen – 358 Buslinien (VVS 2005 a), die für die Erschließung dieser peripherer gelegenen Orte sorgen. Die Frage angesichts zahlreicher Kürzungen im Bereich der Ausgleichszahlungen und der Regionalisierungsmittel ist jedoch, ob dieses Angebot aufrechterhalten werden kann (STUTTGARTER ZEITUNG, 11.12.03). Für den Kreis Göppingen, der allein 50 Buslinien hat (VGS 2006), besteht die Besonderheit, dass dieser nicht zum Verbundgebiet des VVS gehört, aber dennoch zur Region Stuttgart. Dies hat zur Folge, dass Göppingen nicht dem Verbundtarif angeschlossen ist. Es gibt mit dem »KombiTicketPlus« einen Übergangstarif für Stuttgart-Pendler aus dem Landkreis Göppingen. Weitere verbilligte Übergangstarife bestehen mit dem Enzkreis und dem Kreis Calw. Die VGS erstellt den Nahverkehrsplan.

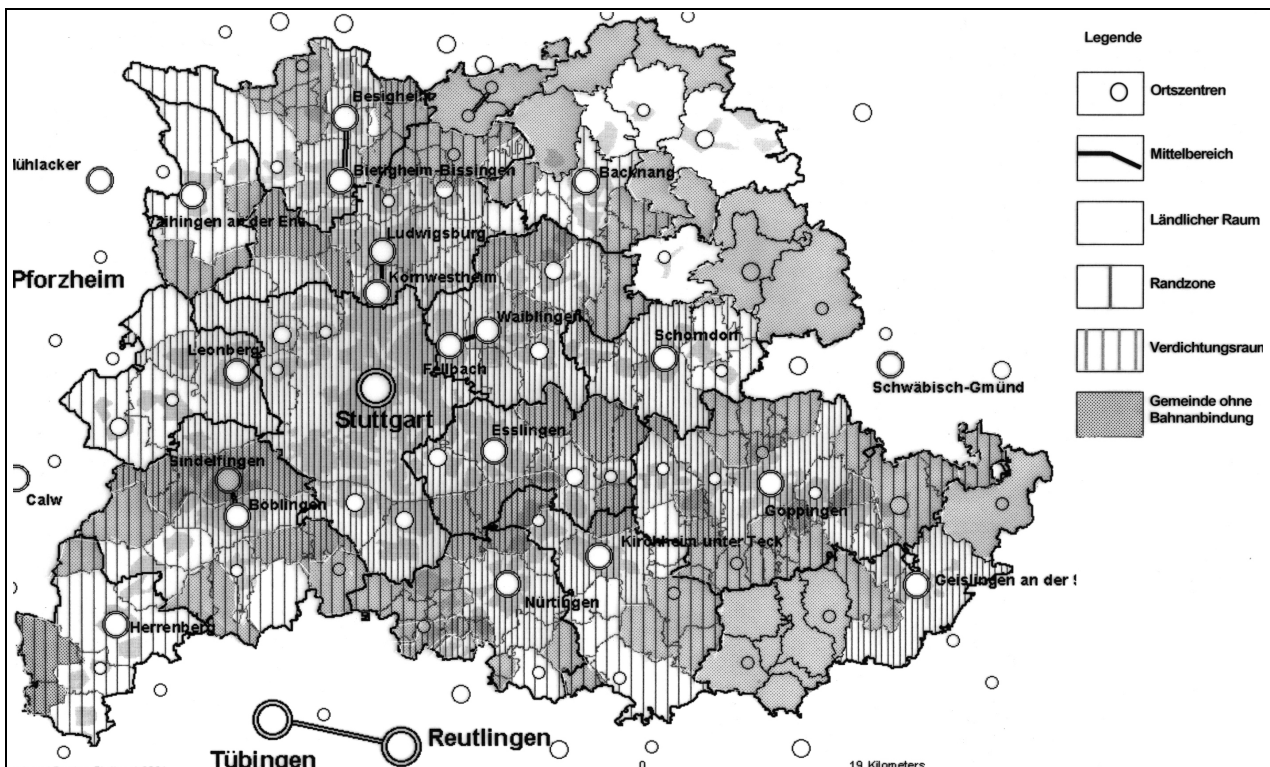


Abb. 51: ÖPNV-Erschließung in der Region Stuttgart, größere Darstellung im Anhang A-26  
Quelle: VRS 2004, eigene Darstellung

Neben der eigentlichen Anbindung sind die Frage der Fahrdauer, der Vertaktung, der Betriebsdauer und die barrierefreie Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestellen im Schienenverkehr und der Fahrzeuge im Busverkehr für die mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Fahrgäste von besonderem Interesse.

Entlang der sechs S-Bahnlinien in der Region Stuttgart und überwiegend auch entlang der anderen Schienenstrecken – reaktivierte Bahnstrecken wie der Schönbuchbahn und der Wieslauffalbahn oder entlang der Strecken des Regionalbahnverkehrs im Kreis Göppingen – ist die Anbindung den Entfernungen entsprechend gut. Mit Takten von 30 Minuten über den ganzen Tag hinweg und in den Abendstunden lässt es sich gut planen. Komplizierter wird es auch im Schienenverkehr, wenn auf der gewünschten Strecke (z. B. Oberlenningen-Plochingen) regelmäßig zweimal umgestiegen werden muss und die Fahrtzeit in Tagesrandzeiten 60 Minuten überschreitet, darauf weisen einschlägige Veröffentlichungen hin (UITP 2002).

Außerhalb des S-Bahn- oder Regionalbahnnetzes gibt es als Verkehrsmittel den Bus und in einigen Landkreisen Anrufsammeltaxis ergänzend zu den abendlichen Schwachlastzeiten. Diese werden von den Kommunen selbst betrieben. Hier wurden im Beispiel jeweils die Anbindungen einzelner Orte an die Endhaltestellen der sechs S-Bahnlinien betrachtet. Generell war bei fast allen Beispielen eine frühe Anbindung bereits vor 6:00 Uhr möglich und es gab auch am späten Abend noch ein Fahrtangebot (vgl. Tab. Anhang A-27).

Ausnahme bei den untersuchten Orten war bei der morgendlichen und abendlichen Anbindung die Gemeinde Lichtenwald im Kreis Esslingen, die erst ab 7:00 Uhr morgens über eine akzeptable Anbindung an Schorndorf verfügt. Dabei wird die dreifache oder fünffache Fahrtzeit zum dreifachen Preis nicht als vertretbar angesehen. Auch in den Abendstunden erscheint ein letztes Fahrtangebot um 20:23 Uhr mit der fünffachen Fahrtzeit zum dreifachen Preis weder für Monatskarteninhaber noch für andere Nutzer annehmbar. Möglicherweise macht sich hier die Kreisgrenze bemerkbar. Im Kreis Bietigheim war die Anbindung der Gemeinde Freudental betrachtet worden. Während dort die Fahrt morgens 17 Minuten dauert, braucht die letzte Verbindung ab 21:18 Uhr beinahe vier Mal so lange und kostet statt 2,20 € sogar 2,90 €. Im Rahmen der Arbeit war es nicht möglich zu untersuchen, wie viele der Gemeinden im ländlichen Raum der Region Stuttgart über ähnliche Angebotsmängel verfügen, die eine ÖPNV-Nutzung für alle diejenigen ausschließen, die eine Wahl haben und mit dem Auto zumindest bis zur nächsten S-Bahnhaltestelle und deren P+R-Parkplatz fahren können.

Unverständlich sind Fahrtvorschläge im Internet über die Verbund- und nächste Kreisgrenze hinweg, z. B. von Alfdorf über Schwäbisch Gmünd nach Schorndorf, für die noch nicht einmal der Preis verfügbar ist und die gegenüber dem Busverkehr mit nur einmaligem Umsteigen 10 Minuten länger braucht. Mobilitätseingeschränkte Menschen werden Verbindungen mit möglichst wenigen Umstiegen bevorzugen.

Besonders problematisch sind kreisüberschreitende ÖPNV-Verbindungen zwischen Orten. Das ist anscheinend selbst zwischen Mittelzentren ein Problem. STETE/KLINKHART (1997) unterstreichen die Bedeutung tangentialer Verbindungen im ÖPNV für Frauen. Davon gibt es zu wenige schnelle Verbindungen in der Region. Tangentialen könnten Entlastungen auf heute bereits überlasteten Strecken oder Strecken, die an der Kapazitätsgrenze sind, schaffen (z. B. der Schwabtunnel in der Hauptverkehrszeit/HVZ). Für die kreisüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen bieten auch die in Fortschreibung befindlichen Nahverkehrspläne im noch unveröffentlichten Entwurf keine Lösung an, da der VVS als Planungsinstanz der Ansicht ist, diese Verbindungen lägen nicht im Interesse der Landkreise als Aufgabenträger (VVS 2007). Die Bedeutung von Tangentialen, insbesondere für die Mobilität von Frauen, wurde bereits im Regionalplan herausgestellt (VRS 1998), auf den sich der Regionalverkehrsplan stützt (VRS 2001 a:18 f.). Somit vernachlässigen die Nahverkehrspläne an dieser Stelle einen regionalen Grundsatz. Aus Kapazitätsgründen wurde an dieser Stelle die ausführliche Betrachtung direkter oder tangentialer Verbindungen sowie der Erschließung bedeutsamer Einrichtungen ausgelassen.

Nicht nur die Anbindung an das S-Bahnnetz, sondern auch die Lage eines Ortes im Raum hat einen deutlichen Einfluss auf die Erreichbarkeit dieses Ortes bzw. die Erreichbarkeit von Zielen in der Region von dem betreffenden Ort aus. Das Diagramm (Abb. 52) verwendet Zahlen des VRS zu Fahrtzeiten im ÖPNV zu Zielen in der Region Stuttgart. Dabei wurde für jeden Ort ein Durchschnittswert ermittelt, der sich aus der Summe der Fahrtzeiten zu allen anderen aufgeführten 16 Orten ergibt, die anschließend durch die Zahl der Orte dividiert wurde. Dabei zeigt sich generell, dass die Orte am Rand der Region Stuttgart (z. B. Backnang 57 min, Bietigheim-Bissingen 56 min, Geislingen/Steige 60 min und Herrenberg 54 min) eine weit schlechtere durchschnittliche Erreichbarkeit bzw. Verbindung zu anderen Orten in der Region Stuttgart haben. Besonders gute Werte haben Orte, deren Lage sich im Zentrum oder annähernd im Zentrum der Region befindet (Stuttgart 33 min, Nürtingen und Waiblingen 36 min, Esslingen und Ludwigsburg 38 min).

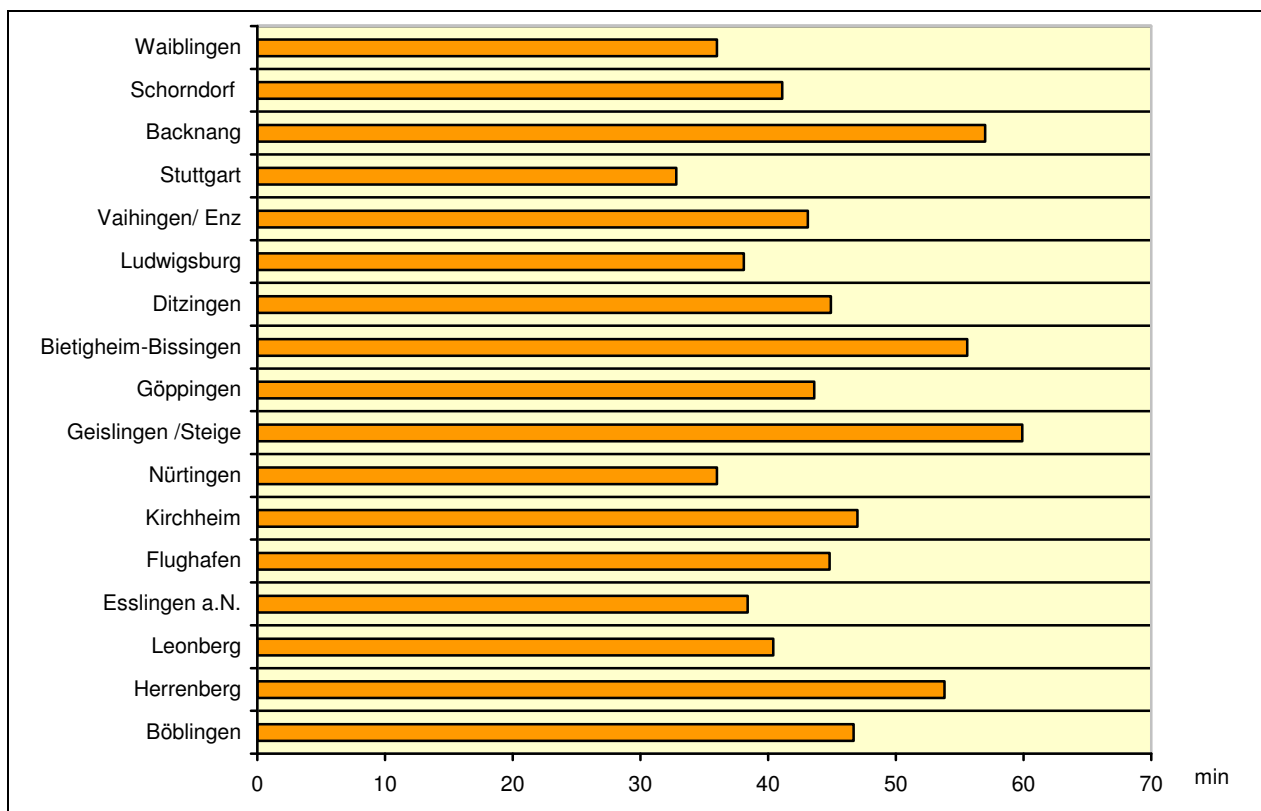


Abb. 52: Durchschnittliche Fahrtzeiten im ÖPNV zu Zielen in der Region Stuttgart  
 Quellen: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, VRS, eigene Darstellung

### Barrierefreiheit

Nach der Erschließung ist für mobilitätseingeschränkte und -behinderte Menschen bei der Infrastruktur vor allem wichtig, ob Haltestellen und Fahrzeuge über Standards im Bereich Barrierefreiheit verfügen. Bei der S-Bahn hat das »fünfte Ausbauprogramm« unter Beteiligung der Deutschen Bahn, des Landes, der Stadt Stuttgart und der Landkreise zu zahlreichen Verbesserungen beim Zugang zu den Bahnhöfen beigetragen. Während sich die Region um die Bahnsteighöhen und -abstände kümmert, sorgen die weiteren Partner für den ungehinderten Zugang zum Bahnhof. Anhaltende Probleme ergeben sich nach Auskunft der Behindertenverbände im Haltestellenbereich durch die Gestaltung von Zuwegen zu Haltestellen, die Möblierung der Haltestellen, die Aufstellung und Höhe der Fahrkartenautomaten, fehlende/nicht funktionierende Aufzüge oder Toiletten, Bodenindikatoren und Leitlinien für Sehbehinderte. Problematisch ist bei einzelnen Hochbahnsteigen, dass die Zugangsrampe nicht den DIN-Vorgaben entspricht (vgl. Kap. 5.3). Fahrzeugseitig wird von mobilitätseingeschränkten Personengruppen ein möglichst barrierefreier Ein- und Ausstieg favorisiert, der weder durch einen horizontalen Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestellenkante noch durch einen vertikalen Abstand zwischen Haltestellenboden und Fahrzeugboden beeinträchtigt wird.

Nachfolgend wird der Qualitätsstandard der Barrierefreiheit für das VVS-Gebiet dargestellt. Grundlage dafür waren Fahrpläne, Fahrplanauskünfte, Linienpläne, die Karte Verbund-Schienennetz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und eigene Begehungen sowie Ergebnisse aus einer Befragung des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V. und Interviews mit Vertreterinnen und Vertretern mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Personengruppen. Details und Zitate aus den Interviews folgen in Kap. 5.3.

Die Legende des »Verbund-Schienennetzes für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste« offenbart erst auf den zweiten Blick erhebliche Angebotsmängel für mobilitätseingeschränkte und -behinderte Personengruppen. Denn im S-Bahnbereich bestehen außerhalb von Stuttgart an zahlreichen Haltestellen Probleme mit der Einstiegshöhe. Aufgrund von Mischbetrieben ist der Bahnsteig auf Regionalzüge abgestimmt und damit für die S-Bahn zu niedrig. So entstehen Höhenunterschiede von ca. 21 cm beim Aus- und Einstieg an einigen S-Bahnhaltestellen, die auf den unterschiedlichen Bahnsteighöhen (55 und 76 cm Höhe) beruhen (SWITCH Transit Consult 2000, HERRMANN 2000, PAULS 2001). Davon betroffen sind nach der Karte 25 von 71 Haltestellen im S-Bahnnetz (VVS 2005 a).

Höhenunterschiede treten immer dann auf, wenn Bahnsteige sowohl für den regionalen Zugverkehr als auch für den S-Bahnverkehr genutzt werden. Bei S-Bahnen sind dann die vorgenannten Höhenunterschiede zu überwinden. Diese verursachen für Eltern mit Kinderwagen und andere mobilitätseingeschränkte Personengruppen massive Probleme. Für Personen im Rollstuhl sind diese Haltestellen nicht nutzbar, ergaben der Runde Tisch zum »Kundenfreundlicheren Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität« und Interviews mit Behindertenvertreterinnen und -vertretern (vgl. Anhang A-61, HERRMANN 2000 b, c, PAULS 2000). Nach Auskunft der DB Regio lässt sich dieses Problem in Böblingen trotz vorhandenem passenden Bahnsteig aus organisatorischen Gründen nicht ändern, weil dadurch Zeitverluste im S-Bahn-Umlauf von zwei Minuten entstünden.

Der Hinweis im Faltblatt (VVS 2005 a), dass diese Höhen mit Hilfe überwunden werden können, ist trügerisch. Dies gilt sicherlich nicht für einen elektrobetriebenen Rollstuhl, wie bei der Veranstaltung der TA-Akademie »Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität« (HERRMANN 2000 b, vgl. Kap. 5.3) von Behindertenvertreterinnen und -vertretern aus dem Kreis Böblingen bemängelt wurde. Ebenfalls irreführend ist die Angabe im Plan »Höhenunterschied > 10 cm« in der Übersicht (VVS 2005 a), wenn dieser tatsächlich über 20 cm beträgt (Abb. 53).

Die Thematik des barrierefreien Zugangs zur S-Bahn wurde in einer Arbeitsgruppe beim VRS ausführlich mit verschiedenen betroffenen Akteuren, dem Dachverband Integriertes Planen und Bauen (DIPB), dem Körperbehindertenverein (KBV), dem FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. und SWITCH Transit Consult diskutiert, die ein Konzept für alle Stationen mit Prinzipstudien dazu erstellt haben. Grundlage für einen Antrag des VRS auf planrechtliche und bautechnische Genehmigung beim Eisenbahnbundesamt (EBA) war eine Pilotstudie für den Favoritepark mit je einer Teilaufrhöhung an den beiden Seitenbahnsteigen. Ein weiteres Pilotprojekt hat sich am Beispiel Ditzingen mit einer Bahnsteigaufhöhung unter Verwendung von Fertigteilen beschäftigt. Hierzu gab es noch keinen Antrag.

Die Region hat der vollständigen bzw. teilweisen Erhöhung der betroffenen Bahnsteige mit einem Kostenvolumen von über 11 Mio. € zugestimmt, dessen Umsetzung jedoch von der Zusage des EBA und von Fördermitteln abhängig gemacht.

Das EBA hat diese Lösung nicht als genehmigungsfähig angesehen, teilt der VRS mit, da es eine gesamte Lösung der Eisenbahnen im Rahmen eines Programms fordert. Bezüglich der Finanzierung zweifelte das EBA an, dass »Bahnsteigaufhöhungen als alleinige Maßnahmen an einem ansonsten „intakten“ Bahnsteig förderungswürdig« seien angesichts der erheblich größeren Defizite in der Barrierefreiheit an vielen anderen Stationen.

Ein weiteres Problem bei der Finanzierung ist der GVFG-Förderstopp des Landes. Somit fehlt derzeit eine konkrete Perspektive zur Erhöhung von Bahn-

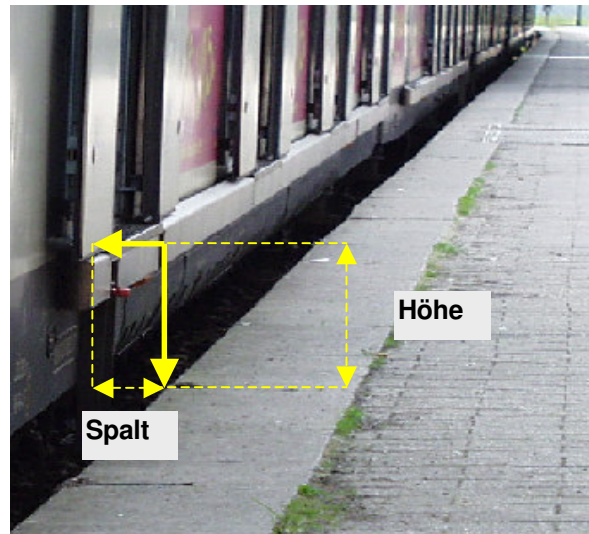


Abb. 53: Höhen-/Spaltproblematik bei der S-Bahn, Foto: SWITCH Transit Consult, Bahnhof Backnang, ergänzt

Darüber hinaus besteht weiterhin die Problematik der Offenhaltung von Korridoren für Lademaßüberschreitungen (Lü), insbesondere an den Linien S2 und S3.

Derzeit finden Bahnsteigerhöhungen nur an Stationen im Rahmen der S-Bahn-Ausbauprojekte statt. Dies betrifft:

- *Malmsheim* im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der S6
- *Böblingen* für die Linie S1; hier werden durch Weichenumbauten künftig die Gleise 3 und 4 befahren, an denen eine Bahnsteighöhe von 96cm besteht
- für die S60 wird am Gleis 5 in Böblingen ein Abschnitt von 70 m Länge auf 96 cm erhöht (für einen Kurzzug S60), der Rest bleibt für die Gäubahn auf 76 cm
- *Benningen*: Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der S4 wird das Gleis 2 künftig regelmäßig genutzt, ein Ausbau auf 96 cm Höhe ist vorgesehen

- *Weil der Stadt:* Im Zuge des 5. S-Bahnausführungsvertrages wurde der S-Bahnsteig mit einem Aufzug versehen, der in Verlängerung des bestehenden Mittelbahnsteigs angelegt wurde. Im Vorgriff auf die Bahnsteigerhöhung wurde die »Bahnsteigverlängerung« mit einer Höhe von 96 cm angelegt.

Es gibt einen Vorschlag zur Reihenfolge des Umbaus, der sich aber an baubetrieblichen Aspekten orientiert. Bei weiterer Konkretisierung der Finanzierung besteht dabei nach Auskunft des VRS noch Abstimmungsbedarf.

Ein zusätzliches Problem ist bei Schienenfahrzeugen die Breite des Spalts zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeuginnenraum (vgl. Abb. 53), der von der Form des Bahnsteigs abhängig ist. Dieser Spalt ist in Kurvenlage größer als bei geraden Bahnsteigen (HERRMANN 2000 b, c, PAULS 2001). Im Allgemeinen sollte die Restspalte maximal 10 cm und die Reststufe maximal 5 cm zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden betragen.

In der Region Stuttgart sind überwiegend S-Bahnfahrzeuge der Baureihe ET 420 der DB im Einsatz, die größtenteils erst in den letzten Jahren gekauft wurden und somit voraussichtlich noch 10 – 20 Jahre im Einsatz bleiben werden, zumal ältere Fahrzeuge des ET 420 jetzt modernisiert und unter dem Namen ET 420 plus vorgestellt wurden (VRS 2005 f). Diese lassen sich nicht wie das Nachfolgemodell ET 425 mit variablen Klapptufen vom Hersteller Bombardier Transportation GmbH nachrüsten, die das Ein- und Aussteigen in die Züge erleichtern und die Spaltproblematik mildern, wie dies in Hannover geschieht.

Stadtbahn und S-Bahn in der Region Stuttgart haben derzeit keine fahrzeugseitige Lösung für den Spalt. Die Machbarkeitsstudie von SWITCH (SWITCH Transit Consult 2000) und »Barrierefreie Mobilität« beim Verband Region Stuttgart haben dafür keine endgültige Lösung erbracht.

Für die weitere Entwicklung der Barrierefreiheit in der Region Stuttgart sind von Bedeutung die Rolle der europäischen Vorgaben und die Rolle eines Wettbewerbsverfahrens für den künftigen S-Bahnbetrieb. Im März 2007 beschäftigt sich der Verkehrsausschuss des VRS erneut mit dem Thema Barrierefreiheit.

Im Stadtgebiet Stuttgart ist im Schienenverkehr, insbesondere im Stadtbahnbereich, eine weitgehende Barrierefreiheit erreicht worden (vgl. Kap. 4 und Karte für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste im Anhang A-22). Von den derzeit 176 Haltestellen im Stadtbahnnetz der SSB waren im Oktober 2005 bereits 168 Haltestellen mit Hochbahnsteigen ausgerüstet (95 %), die den barrierefreien Ein- und Ausstieg erleichtern. Die fehlenden 8 Haltestellen sollen bis 2008 nachgerüstet werden. Probleme durch Straßenbahnbetrieb (Stufeneinstieg) sollen durch die Umrüstung der Linie 15 auf die neue Stadtbahnlinie U15 beseitigt werden (vgl. Anhang A-22, »Verbund-Schiennetz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste«).

Tatsächlich barrierefrei sind die Haltestellen jedoch erst, wenn sie auch ebenerdig erreicht und verlassen werden können (vgl. Tab. 22). Momentan ist dies entlang der Zahnradbahnlinie nur an den Endpunkten möglich, die sechs Zwischenhaltestellen müssen über Stufen verlassen werden. Während die Umlandhaltestellen alle mit Rampen ausgestattet sind, fehlen bei den unterirdischen Haltestellen (»Österreichischer Platz«, »Staatsgalerie«, »Friedrichsbau«, »Türlestraße-Bürgerhospital«) Aufzüge. Die Haltestelle »Vaihingen-Viadukt« befindet sich in extremer Hanglage und könnte nur mit größerem Aufwand verändert werden, der kaum in Relation zur Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste steht. Die Haltestelle »Vaihingen Schillerplatz« hat keinen Hochbahnsteig. Im Stuttgarter Osten bestehen teilweise aufgrund von räumlicher Enge noch Einstiegsprobleme bei den Haltestellen »Ostendplatz«, »Tal-/Landhausstraße« und »Gaisburg«, bei der »Mercedesstraße« in Cannstatt und der »Maybachstraße« in Stuttgart-Nord. An der Haltestelle »Bopser« in Stuttgart-Mitte gibt es nur Treppen, keine Rampen.

Durch Analyse der Pläne des VVS und Ortsbegehungen kommt diese Arbeit auf mindestens 18 SSB-Haltestellen (10,2 %), an denen der barrierefreie Zustieg oder das Begehen oder Verlassen der Haltestellen problematisch ist. Dieser Wert ist verglichen mit der S-Bahn und den anderen Regionalbahnen ausgesprochen gut. Derzeit sind 12 (16,9 %) von 71 S-Bahn-Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut (vgl. Tab. 22). Vollständig als »barrierefrei« eingestuft sind nach dem aktuellen Stand von den S-Bahnhaltestellen im VVS-Bereich momentan 34 (47,9 %), »eingeschränkt barrierefrei« 25 (36,2 %) (vgl. VVS 2006 c, Anhang A-22).

Im Vergleich zum früheren Plan (VVS 2004 a) sind einige Verbesserungen eingetreten, z. B. wurden »Bad Cannstatt« und die Haltestelle »Gottlieb-Daimler-Stadion« in Vorbereitung auf die Fußball-WM 2006 »barrierefrei«. Ebenfalls »barrierefrei« wurden »Freiberg (Neckar)« und »Malmsheim« (vorher »nicht barrierefrei«). Andere Haltestellen waren vorher »nicht barrierefrei« und sind nun wenigstens »eingeschränkt barrierefrei« (z. B. »Mettingen«, »Rommelshausen«). Es gibt jedoch auch Haltestellen, die vorher als eingeschränkt ausgewiesen waren und nun als »nicht barrierefrei« erscheinen (»Nordbahnhof«, »Feuerbach«).



Wenig schlüssig ist der barrierefreie Ausbau von Regionalbahnen wie der »Tälesbahn«, wenn die Anschlussstellen an das regionale Netz an den Bahnhöfen »Nürtingen« (»nicht barrierefrei«) und später »Plochingen« (»eingeschränkt barrierefrei«) nicht einen ähnlichen Standard aufweisen. Ähnliches gilt für die »Strohgäubahn« (R 61), denn die Anschlussstelle an das regionale S-Bahnnetz »Korntal« ist nicht barrierefrei; bei der »Ammertalbahn« (R 73) ist die Verknüpfung an die S-Bahn in »Herrenberg« »nicht barrierefrei«. Auch die »Wieslaufalbahn« (R 21) hat in Schorndorf keine barrierefreie Anbindung, obwohl die eigenen Haltestellen, abgesehen von Haubersbronn-Mitte, wenigstens »eingeschränkt barrierefrei« sind (vgl. VVS 2006 c).

Bei der komplett barrierefrei ausgebauten »Schönbuchbahn« (R 72) ist der Umstieg in »Böblingen« mit nur als »eingeschränkt« eingestufte Barrierefreiheit ein entscheidendes Defizit, obwohl der Ein- und Ausstieg in Böblingen mit einer Teilerhöhung des Bahnsteigs gewährleistet ist. Ob diese Einstufung als »eingeschränkt barrierefrei« stimmig ist, wird hier infrage gestellt. Gerade in Böblingen ist der Höhenunterschied beim Ein- oder Ausstieg bei der S-Bahn – ähnlich wie in Ludwigsburg – so hoch, dass selbst junge Leute mit Kinderwagen oder mit Fahrrad und Kind Probleme bekommen. Hier wird auf die Ergebnisse des Runden Tisches verwiesen (vgl. Kap 5.3).

Tab. 22: Barrierefreiheit im Verbund-Schiennetz des VVS unter dem Aspekt von Einschränkungen

Linie	Endpunkte	Anzahl Haltestellen	Davon voll barrierefrei	Barrierefrei mit Einschränkungen (Höhenunterschied > 10 cm)	Nicht barrierefrei
S 1	Herrenberg – Plochingen	25	17	Böblingen, Obertürkheim, Mettingen, Esslingen, Plochingen	Oberesslingen, Zell, Altbach
S 2	Filderstadt – Schorndorf	27	18	Rommelshausen, Beutelsbach, Geradstetten, Winterbach, Weiler	Waiblingen, Stetten-Beinstein, Grunbach
S 3	Flughafen – Backnang	23	17	Neustadt-Hohenacker, Nellmersbach, Backnang	Waiblingen, Schwaikheim, Maubach
S 4	Schwabstraße – Marbach	13	5	Zuffenhausen, Kornwestheim, Ludwigsburg, Favoritepark, Marbach	Nordbahnhof, Feuerbach, Freiberg
S 5	Schwabstraße – Bietigheim	12	7	Zuffenhausen, Kornwestheim, Ludwigsburg	Nordbahnhof, Feuerbach
S 6	Schwabstraße – Weil der Stadt	17	6	Zuffenhausen, Neuwirtshaus, Korntal, Weilimdorf, Ditzingen, Höfingen, Leonberg, Rutesheim,	Nordbahnhof, Feuerbach, Renningen
R 1	Stuttgart – Ulm	1	-	Reichenbach	-
R 2	Stuttgart – Aalen	2	-	-	Urbach, Plüderhausen
R 21	Schorndorf – Rudersberg	9	-	Schorndorf-Hammerschlag, Haubersbronn, Miedelsbach-Steinenberg, Michelau, Schlechtbach, Rudersberg, Rudersberg-Nord	Schorndorf, Haubersbronn-Mitte
R 3	Crailsheim	5	-	Sulzbach (Murr), Murrhardt, Fornsbach	Backnang, Oppenweiler
R 31	Marbach – Backnang	5	-	Erdmannhausen-Rielingshausen	Marbach, Kirchberg, Burgstall, Backnang
R 4	Stuttgart – Heilbronn	4	-	Walheim	Bietigheim, Besigheim, Kirchheim (Neckar)
R 5	Stuttgart – Pforzheim	5	-	Ellental, Sersheim, Vaihingen (Enz)	Bietigheim, Sachsenheim
R 61	Korntal – Weisach	8	7	-	Korntal
R 7/ R 74	Stuttgart – Horb, Stuttgart – Freudenstadt	3	-	Bondorf	Herrenberg, Gäufelden
R 72	Böblingen – Dettenhausen	12	12	Böblingen (S-Bahn)	-
R 73	Herrenberg – Tübingen	3	2	-	Herrenberg
R 8	Plochingen – Tübingen	6	-	Oberboihingen, Bempflingen	Plochingen, Wernau, Wendlingen, Nürtingen
R 81	Wendlingen – Oberlenningen	9	-	Dettingen, Owen, Brucken, Unterlenningen, Oberlenningen	Wendlingen, Ötlingen, Kirchheim (Teck), Kirchheim-Süd
R 82	Nürtingen – Neuffen	7	6	-	Nürtingen

Quellen: VVS 2006 c, eigene Begehung, eigene Darstellung

Nicht untersucht wurde die Barrierefreiheit der überregionalen Regionalzugverbindungen der Deutschen Bahn, da diese Züge häufig aufgrund der Einstiegshöhen oder durch Stufeneinstieg für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Menschen besonders problematisch sind.

Bei genauerer Betrachtung der barrierefreien Haltstellen im Schienenverkehrsnetz (S-Bahn und Stadtbahn) lässt sich eine deutlich höhere Ausstattungsqualität in der Innenstadt von Stuttgart und im Stadtgebiet von Stuttgart belegen. Dort gibt es – trotz topografischer oder baulicher Erschwernisse (Tunnel) prozentual auf alle Haltestellen im Verkehrsnetz bezogen die wenigsten Haltestellen, die nicht vollständig barrierefrei ausgestattet sind. Die absoluten Zahlen sind für das S-Bahnnetz in der Innenstadt günstiger – nur vier Haltestellen auf Stuttgarter Gemarkung sind noch nicht vollständig barrierefrei –, während der Ausbaustandard bei der Stadtbahn außerhalb der Innenstadt, wo es noch 18 problematische Haltestellen gibt, aufgrund der Hochbahnsteige besser ist.

Für den *Busverkehr im Verbundgebiet* fehlt bei der Fahrplanauskunft des VVS im Internet eine grafische Darstellung zum Qualitätsstandard der Buslinien im VVS-Gebiet hinsichtlich der Barrierefreiheit. Diese Darstellung ist auch nicht in gedruckter Form verfügbar. Ebenso wichtig wäre diese Information bei den Aushangplänen an den Haltestellen sowie den entsprechenden Abfahrtsplänen, die der VVS im Internet für jede Haltestelle anbietet. Denn gerade für mobilitätseingeschränkte Personen ist es von hohem Interesse, ob durchgängig Niederflurbusse eingesetzt werden, wie die Untersuchungen gezeigt haben.

Eine Nachfrage beim VVS im November 2006 ergab, dass eine Komplettdarstellung zur Barrierefreiheit, wie beim Schienenverkehr, aufgrund der Anzahl von Linien und Haltestellen problematisch sei, was nachvollziehbar ist. Eine Teildarstellung einzelner Linien fehlt, weil die Verkehrsunternehmen sich nur sehr begrenzt auf die durchgängige Verwendung von Niederflurfahrzeugen festlegen lassen wollen und es derzeit im Nahverkehrsplan dazu keine Auflagen gibt (Begründung in Kap. 5.3.2). Die Nahverkehrspläne ermöglichen den Aufgabenträgern des ÖPNV, diesbezügliche Qualitätsstandards vorzuschreiben und die Einhaltung in Verträgen zu überprüfen, wie das Beispiel des MVV zeigt, der dieses seit 1998 praktiziert (vgl. HALLER 2000 in: HERRMANN 2000). Entsprechende Auflagen seien nur möglich, wenn es sich um gemeinwirtschaftliche und nicht um eigenwirtschaftliche Verkehre handele. Aufgrund der zu erwartenden Kürzungen bei der Fahrzeugförderung sei tendenziell nicht mit einer Auferlegung von Fahrzeugstandards in den Fortschreibungen der Nahverkehrspläne zu rechnen (Anhang A-81).

### Weitere Problembereiche

Zwei vergleichende Untersuchungen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD 2003, VCD 2004) zum Angebot von Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg kommen zu dem Schluss, dass der VVS sich in seinem *Tarifangebot* weitgehend an den Empfehlungen des VDV orientiert, der Preis sich im Vergleich jedoch auf relativ hohem Niveau befindet. Dieses Thema war ein Kritikpunkt bei der Befragung innerhalb des Frauenratschlags Region Stuttgart e. V. und beim Interview mit dem StadtSeniorenrat.

Während sich das Senienticket im Vergleich zum normalen Abonnement und zum Schülerabo als recht preisgünstig darstellt (VVS 2005c), fehlt es an Angeboten für Menschen mit sehr geringem Einkommen, die noch nicht im Seniorenalter sind, z. B. eine Monatskarte für Geringverdienende im Sinne eines Sozialtarifs. Trotzdem ist die Tarifänderung 2006 bei den Senioren nicht gut angekommen, weil ihre Ausschlussfrist montags bis freitags von bisher 6:00 – 8:30 Uhr bis 9:00 verlängert wurde. Wer früher fahren will, muss zusätzlich zahlen. Dies trifft vor allem diejenigen, die ehrenamtlich tätig oder anderweitig engagiert sind und nicht auf spätere Termine ausweichen können, sagt der StadtSeniorenrat Stuttgart.

Richtig familienfreundlich ist die Zuschusslösung beim Schülerabonnement »SCOOL« auch in Stuttgart nicht, denn den Zuschuss der Stadt gibt es maximal für zwei Kinder zur gleichen Zeit (AMTSBLATT DER LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, 01.08.2003). Im Jahr 2006 mussten in Stuttgart und in den Landkreisen des VVS 31,10 € pro Kind zugezahlt werden. In anderen Verkehrsverbänden (z. B. BERLINER VERKEHRSBETRIEBE/BVG, HAMBURGER VERKEHRSVERBUND/HVV) gibt es »Geschwisterkarten«, die mit 26 € für das erste Kind bzw. 16 € für weitere Kinder pro Monat deutlich günstiger ausfallen (BVG 2005), beim HVV kostet die Hauptkarte 29,50 € und die Nebenkarte für Geschwister 22,50 € (HVV 2005).

Die Untersuchungen und die Protokolle des Fahrgastbeirats beim VVS ergaben als besondere Probleme im Bereich »Information und Kommunikation«: Information bei Problemen im Betriebsablauf (Störungen, Verspätungen, Fahrzeugstillstand usw.), Information an der Haltestelle, im Fahrzeug oder im Internet, Information bei nicht funktionierenden Aufzügen und Rolltreppen (vor Ort, Internet), Information über Anlaufstellen bei

Problemen und Information über geplante (Fahrplan-)Änderungen. Abgesehen vom letzten Punkt sollten die genannten Punkte zum allgemeinen Service gehören und »automatisch« funktionieren« (vgl. 5.3).

Die meisten angeführten Punkte sind mittlerweile Standard, doch es entsteht der Eindruck, dass einzelne Punkte bei den vierzig Unternehmen unter dem Dach des VVS unterschiedlich gehandhabt werden. Bei den SSB scheint es üblich zu sein, dass bei Reparaturarbeiten an Aufzügen und Rolltreppen die Fahrgäste über die Dauer des Ausfalls informiert werden. Dagegen sind im S-Bahn-Bereich (DB Regio) Rolltreppen häufiger monatelang und ohne Angaben von Dauer und Gründen außer Betrieb, wie im Fahrgastbeirat mehrmals berichtet wurde. Dies schränkt die betroffenen Personengruppen zusätzlich ein. Für die Fahrgäste ist auch nicht immer transparent, wer ihr Ansprechpartner ist. Das ist bei den SSB anders: In jedem Fahrzeug gibt es neben der Tür Fahrgastinformationen, zu denen meist auch die Servicegarantie der SSB gehört (vgl. 5.3, Anhang A-99).

### **5.1.2 Die Vertretung mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Personengruppen in der Region Stuttgart nach Institutionen und räumlicher Verteilung**

Unter den regionalen Organisationen, die mit dem Verband Region Stuttgart kooperieren und die dieser in Veröffentlichungen und auf seiner Homepage auflistet, ist, abgesehen vom FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V., keine Organisation oder gesellschaftliche Gruppe vertreten, die die Belange mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Menschen auf regionaler Ebene vertritt. Die Verbände, z. B. der Körperbehindertenverein, der Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte oder der Seniorenrat orientieren sich in ihren Gliederungen überwiegend an den hergebrachten Gliederungsebenen »Ort«, »Kreis«, »Land« und »Bund«. Dabei werden teilweise alte Kreisbezeichnungen beibehalten (Kreis Backnang beim VdK).

Für die Vertretung mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Menschen in der Nahverkehrsplanung in der Region Stuttgart ist zu berücksichtigen, dass die Nahverkehrspläne für den Stadtkreis Stuttgart und die Landkreise vom VVS in verschiedenen Zeitintervallen nacheinander erstellt werden. Dabei werden bereits vorhandene Daten aus den in regelmäßigen Abständen erstellten Stromerhebungen des VVS und zusätzliche Daten zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung der Landkreise (z. B. aus der Regionaldatenbank des Statistischen Landesamts) verwendet. Hat der VVS seinen Planentwurf für den betreffenden Landkreis erstellt, kommt dieser in die Abstimmungsphase mit dem Landkreis, wobei der Landkreis seine Gemeinden zur Stellungnahme auffordert. In diesem Prozessabschnitt findet die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt. Hier wäre eine Erweiterung um Vertreterinnen und Vertreter von mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Gruppen möglich und diese ist auch im Gespräch. Voraussetzung dafür ist aber, dass sich entweder in den Landkreisen Personen aus dem Kreise der Gruppen bereit erklären, an diesem Prozess teilzunehmen, oder dass sich auf regionaler Ebene Stellvertreterinnen oder Stellvertreter für diese Gruppen finden. In den früheren Prozessabschnitten (vgl. Kap. 2.3) hat es bislang keine breite Abstimmung gegeben.

Durch welche Verbände oder Vereine die mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Gruppen in der Region Stuttgart momentan in der Nahverkehrsplanung vertreten sein könnten, wenn der Kreis der Träger öffentlicher Belange um die Vertretung dieser Gruppen erweitert würde, zeigt Tab. 23 auf der folgenden Seite. Bundesweit gibt es wenige Nahverkehrspläne (vgl. Kap. 3), die von dieser Möglichkeit bereits Gebrauch gemacht haben. Tatsächlich ist die Vertretung der einzelnen Gruppen in der Praxis schwieriger, weil es für die meisten Gruppen an Datenmaterial zu ihren Bedürfnissen und für die möglichen stellvertretenden Gruppen oder Vereine an Legitimation fehlt. Dabei sind personenbezogene und organisationsbezogene Probleme noch unberücksichtigt, auf die in Kap. 5.3.5 – 5.3.6 näher eingegangen wird.

Während die Vertretung der Senioren und der Behinderten flächendeckend sehr gut organisiert ist, wie noch dargestellt wird, fehlt es insbesondere an einer Vertretung, die die Gruppen der Kinder und der Jugendlichen angemessen berücksichtigen kann. Für die Jugendlichen könnten die Jugendräte auf der Basis von § 41a der Gemeindeordnung Baden-Württemberg diese Rolle übernehmen, dagegen fehlt diese Legitimation für die Belange der Kinder in allen Kreisen. Personen mit Kindern oder Familien engagieren sich in der Region Stuttgart im ÖPNV-Bereich nur vereinzelt zu bestimmten Anlässen für die Berücksichtigung ihrer Interessen. Auch auf Bundesebene ist in diesem Zusammenhang nur ein Eltern-Verein bekannt, dessen Mitglieder sich durchgängig lokal für die Interessen von Kindern im ÖPNV einsetzen (ELTERN FÜR KINDER E. V. 2000).

Tab. 23: Mögliche Vertretung mobilitätseingeschränkter und -behinderter Menschen durch Verbände in der Nahverkehrsplanung der Region Stuttgart

Vertretung durch Verbände				
Gruppe	Vertretung im Fahrgastbeirat des VVS	weitere Möglichkeit	Rechtliche Basis der Beteiligung	Probleme
<b>Kinder</b>	keine ausdrückliche Vertretung; teilweise FRS	Kinderbeauftragte, VCD	UN-Kinderrechtskonvention in Art. 12 Abs. 1	keine hauptamtliche Vertretung <sup>1</sup> keine empirischen Daten über Bedürfnisse
<b>Jugendliche</b>	Jugendrat Stuttgart	Jugendräte aller Landkreise oder ein Stellvertreter für die Region	Kann-Bestimmungen, z. B. § 41a der Gemeindeordnung Baden-Württemberg	Häufiger Wechsel von Ansprechpersonen, keine Jugendräte der anderen Kreise, keine Legitimation des Jugendrats Stuttgart für die Region
<b>Frauen</b>	FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V., Frauen- bzw. Gleichstellungsbeauftragte		GG, baden-württembergischen Chancengleichheitsgesetz (§ 23 ChancenG)	keine geschlechts- und altersdifferenzierten Daten
<b>Personen/ Familien mit Kindern</b>	FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V.		GG	keine empirischen Daten über Bedürfnisse
<b>Senioren</b>	Stadt-/Kreisseniorenräte			keine altersdifferenzierten Daten
<b>Behinderte</b>	Körperbehindertenverein Stuttgart, stellvertretend für den LVKM Baden-Württemberg, DIPB	Körperbehindertenvereine auf Kreisebene, weitere Behindertenverbände, Sozialverband VdK	vorgeschrieben durch BGG	
<b>Ausländerinnen</b>	-	Ausländerbeauftragte	GG	keine empirischen Daten über Bedürfnisse

<sup>1</sup> gilt für alle Gruppen außer einigen Vertretungen von Behindertengruppen (z. B. DIPB, KBV Stuttgart oder LVKM)

Quellen: DIPB (2006), KBV (2006), LVKM (2006), MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES BADEN-WÜRTTEMBERG (2006 b), eigene Darstellung

Bekannter ist dagegen das verkehrspolitische Engagement des VERKEHRSCЛУBS DEUTSCHLAND für Kinder (VCD u. KLIMA-BÜNDNIS 2002) auf Bundes- und Landesebene, insbesondere durch die Aktion »Zu Fuß zur Schule – I walk to school«. Explizit gibt es aber in der Region Stuttgart und im Fahrgastbeirat des VVS durch Protokolle abgesichert kein Beispiel, wo sich der VCD durch seine Mitglieder besonders für die Interessen von Kindern einsetzt. Hier werden – wie bei allen Verbänden mit ehrenamtlichen Mitgliedern – Gründe im organisations- und personenbezogenen Bereich erwartet (vgl. Kap. 5.3.5 und 5.3.6).

Es fehlen flächendeckend Stellvertreter oder Verbände, die dieser Aufgabe gerecht werden. Die Gesamtelternbeiräte decken diesen Bereich nicht ab. Ausnahme ist die Stadt Stuttgart, die in allen Stadtteilen Kinderbeauftragte in der Verwaltung hat, für die aber bis heute der ÖPNV kein Thema war. Der FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. kann diese Aufgabe aus Kapazitätsgründen, aufgrund mangelnder Legitimation und fehlender differenzierter Daten nur pauschal vertreten, was den Bedürfnissen der Gruppe der Kinder nicht gerecht wird. Problematisch ist die Vertretung von mobilitätseingeschränkten und -behinderten Personengruppen aus dem Kreis Göppingen, die sich auch im Workshop dahingehend äußerten. Sie können nur auf der Ebene der Region einbezogen werden. Eine Teilnahme am Fahrgastbeirat ist nicht möglich, weil der Kreis nicht zum VVS gehört.

In Baden-Württemberg gibt es derzeit 89 *Jugendräte* oder *Jugendgemeinderäte*. Davon befinden sich 19 in der Region Stuttgart (DACHVERBAND DER JUGENDGEMEINDERÄTE IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2006). Ihr Engagement in der Nahverkehrsplanung wird im folgenden Abschnitt dargestellt.

*Frauen* in der Region Stuttgart organisieren sich auf allen politischen Ebenen. Unter den landes- und teilweise bundesweit agierenden Frauenverbänden, z. B. Landesfrauenrat, Landesarbeitsgemeinschaft der kommunalen Frauenbeauftragten Baden-Württemberg, Mütterforum, Landfrauenverband Baden-Württemberg e. V. und Verband alleinerziehender Mütter und Väter, Bundesverband e. V. (LANDKREIS-GÖPPINGEN 2006), engagiert sich keiner im Nahverkehrsbereich, auch nicht auf kreisbezogener oder regionaler Ebene, sodass der FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. in dieser Hinsicht bundesweit eine Sonderrolle einnimmt. Erst auf kommunaler Ebene ist der ÖPNV ein Thema.

Tab. 24: Zuständigkeit für Frauenbelange in Nahverkehrsplänen

Kreis	Frauenbeauftragte auf Landkreisebene	Gleichstellungsbeauftragte auf Landkreisebene
Böblingen	ja	
Esslingen	keine	
Göppingen		Beauftragte für Chancengleichheit (beim Kreisjugendamt), Landratsamt Göppingen
Ludwigsburg		ja
Rems-Murr	keine	ja
Stuttgart		Gleichstellungsbeauftragte Stadtkreis

Eigene Darstellung

Im Bereich der regionalen Nahverkehrsplanung gibt es vereinzelte Aktivitäten der Parteien, die in der Regionalversammlung vertreten sind, insbesondere der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen, und des FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. Die bei einigen Gemeinden angesiedelten Frauenreferate bringen häufiger ÖPNV-Themen in die Kommunalpolitik ein. Regionalbezogene Anforderungen an den ÖPNV gelangen entweder durch Parteien der Regionalversammlung, Frauen- oder Gleichstellungsbeauftragte oder den FrauenRatschlag auf die regionale Ebene.

Für die vorliegende Arbeit war vor allem die Zuständigkeit hauptamtlicher Frauen- oder Gleichstellungsbeauftragter für den ÖPNV auf Kreis- oder Regionsebene von Interesse, weil der Nahverkehrsplan überwiegend auf Kreisebene diskutiert und den Kommunen lediglich zur Stellungnahme vorgelegt wird. Demnach gibt es in der Region Stuttgart je nach Landkreis (s. Tab. 24) entweder Frauenbeauftragte oder Gleichstellungsbeauftragte. Insgesamt entstand bei den Recherchen nach Ansprechpartnerinnen für die Nahverkehrsplanung auf Kreisebene der Eindruck, dass sich niemand so recht zuständig fühlt. Als Begründung dafür wurde die Breite der Themen angeführt, für die sie zuständig sind, wie in Kap. 5.3.5 und 5.3.6 noch deutlich wird.

Im Zuge der Verwaltungsreform wurden in allen Stadt- und Landkreisen Fachreferentinnen bzw. Fachreferenten für Chancengleichheit durch die jeweilige Amtsspitze benannt. »Die gesetzliche Verpflichtung dazu ergibt sich aus dem baden-württembergischen Chancengleichstellungsgesetz (§ 23 ChancenG). Ziel dieser Regelung ist es, den Verfassungsauftrag der Gleichberechtigung von Frauen und Männern nach Artikel 3 Abs. 2 GG durchzusetzen und dafür Strukturen zu schaffen, die der Gleichstellung wirksam verpflichtet sind« (MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES BADEN-WÜRTTEMBERG 2006 b).

*Behindertenvereine* sind vor Ort in großer Zahl in der Region Stuttgart vertreten. Nicht alle sind Mitglieder in landes- oder bundesweiten Verbänden, deshalb ist es im Rahmen der Arbeit nicht zielführend, alle Vereine mit ihren Ortsgruppen oder sonstigen Untergliederungen darzustellen. Diese Arbeit hat sich auf die größeren Verbände beschränkt, die im Bereich der Barrierefreiheit im ÖPNV häufiger um Stellungnahmen gebeten werden und in dieser Hinsicht über Erfahrung und personelle und fachliche Kompetenz zu verfügen scheinen:

- BLINDEN- UND SEHBEHINDERTENVERBAND OST-BADEN-WÜRTTEMBERG E. V. (2006) mit Bezirksgruppen in allen Landkreisen der Region Stuttgart, Mitglied der LAGH,
- DACHVERBAND INTEGRATIVES PLANEN UND BAUEN STUTTGART E. V./DIPB (2006): Zu den Mitgliedern zählen 7 Behindertenverbände und Vereine in der Region Stuttgart,
- LANDESARBEITSGEMEINSCHAFT SELBSTHILFE BEHINDERTER MENSCHEN BADEN-WÜRTTEMBERG E. V./LAGH (2006), AK Bauen und Verkehr, auf Landesebene 53 Mitglieder,
- LANDESVERBAND FÜR KÖRPER- UND MEHRFACHBEHINDERTE BADEN-WÜRTTEMBERG E. V./LVKM (2006): Im LVKM sind unter den 30 Mitgliedsorganisationen 8 Vereine aus der Region Stuttgart Mitglied, alle Kreise außer Rems-Murr (LVKM 2006), LAGH-Mitglied,
- Sozialverband VdK mit zahlreichen Ortsgruppen in allen Kreisen und Geschäftsstellen in Esslingen, Ludwigsburg und Stuttgart (SOZIALVERBAND VDK BADEN-WÜRTTEMBERG 2006).

Die Verteilung der Vertretungen der einzelnen mobilitätseingeschränkten oder mobilitätsbehinderten Gruppen in der Region Stuttgart stellt Abb. 54 dar. Dabei wurde nicht nur die Lage der Vertretungen im Landkreis, sondern auch die hierarchische Gliederung der Vertretungen in Ortsebene, Kreisebene, Regional und Landesebene vorgenommen, was durch unterschiedliche Größen der einzelnen Symbole zum Ausdruck kommt.

Auch an dieser Stelle ist die Vertretung der Gruppen auf Kreis- und Regionalebene von besonderer Bedeutung. Ist diese nicht gegeben, wie beim Jugendrat, wird besonderes Augenmerk auf die Vertretung auf Ortsebene

gelegt. Die entsprechenden Angaben stammen von den Gruppen selbst und ihren Materialien, deren Internetseiten und weiteren Internetrecherchen. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Bei den Gruppen der Frauen und der Behinderten wurde auf eine Darstellung auf Ortsebene verzichtet, da bereits eine Vertretung auf Landes-, Kreis und Regionalebene bei den Frauen und eine mehrfache Vertretung auf Kreis und Landesebene bei den Behindertengruppen vorhanden ist. So hat zum Beispiel der VdK in jedem Kreis mehrere Ortsgruppen. Der KBV hat in allen Kreisen Ortsverbände und Kreisvertretungen, nur im Rems-Murr-Kreis gibt es keine direkte Vertretung auf Kreisebene, diese wird durch LVKM übernommen. Kinder sind bezüglich ihrer Anforderungen an den ÖPNV nicht direkt vertreten, im Gegensatz zu den Jugendlichen. Zahlreiche Vereine setzen sich für die Interessen von Kindern ein – nur nicht im ÖPNV-Bereich. Auf regionaler Ebene gibt es keine legitimierte Gruppe.

Bei allen angeführten Gruppen ist der Austausch zwischen den – wenn vorhanden – einzelnen hierarchischen Ebenen von besonderer Bedeutung. Als Beispiel dienen die Seniorenräte. Diese sind auf allen Ebenen außer auf der Ebene der Region aktiv (LANDESSENIORENRAT 2006) und halten direkte Verbindungen zwischen den einzelnen Ebenen, wie das Organigramm im folgenden Abschnitt zeigt. Bei genauerer Betrachtung ergibt sich bei den meisten Gruppen eine alleinige Konzentration der starken aktiven Verbände mit ihren Landesgeschäftsstellen auf die Stadt Stuttgart. Hier ist die Frage, ob die in Stuttgart ansässigen Vertreterinnen und Vertreter ausreichende Informationen über die Bedürfnisse der Vereine und Mitglieder vor Ort haben. Eine weitere Frage ist, wie sich die Verteilung der Gruppen mit der Angebotsqualität im ÖPNV deckt. Auf den ersten Blick scheinen die Vertretungen sich auf die Zentren konzentrieren, in denen ein besseres ÖPNV-Angebot und eine weitgehende Barrierefreiheit vorhanden sind.

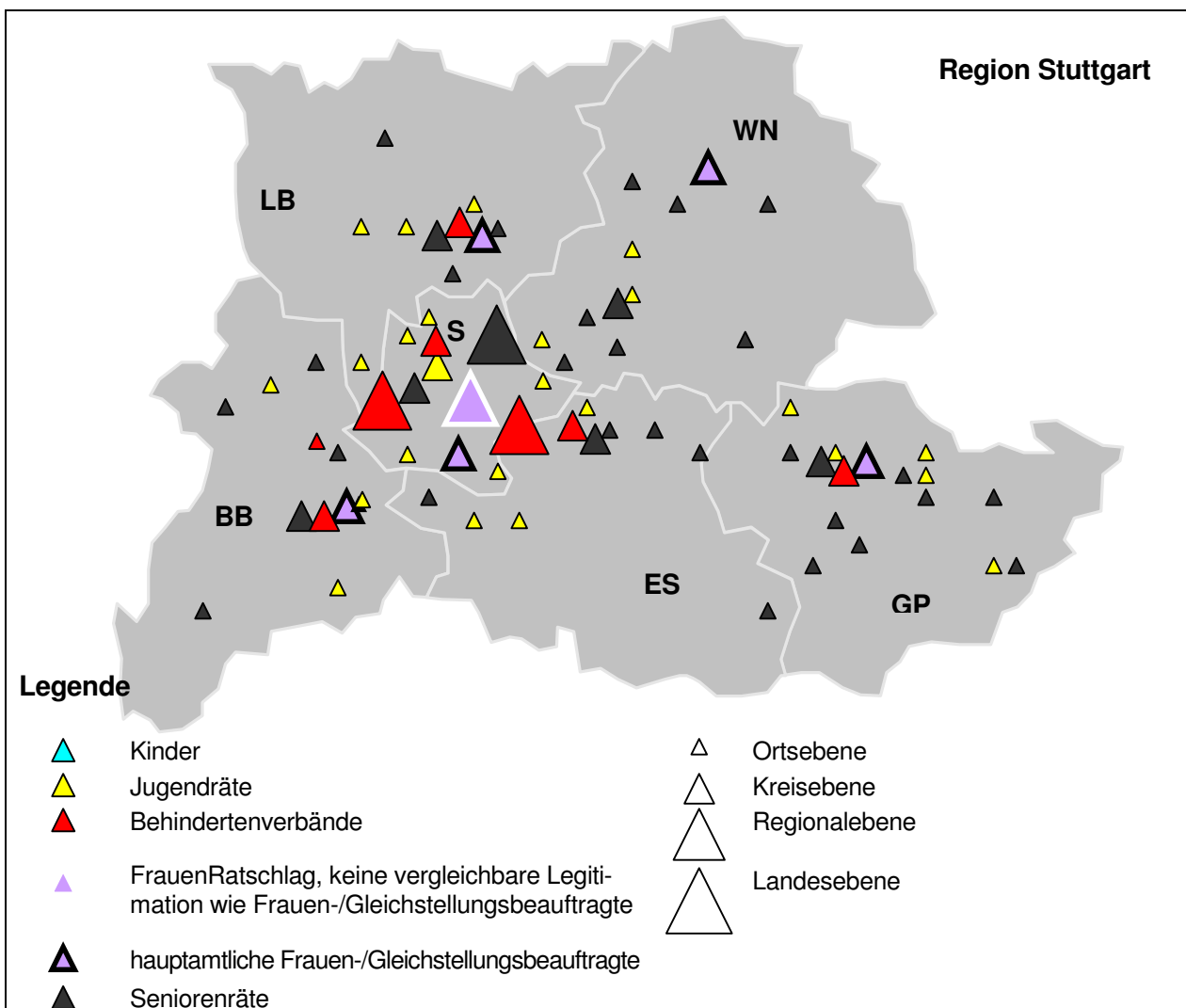


Abb. 54: Verteilung der Vertretungen mobilitätseingeschränkter u. -behinderter Personengruppen in der Region Stuttgart nach Landkreisen und Gruppenhierarchie; Quellen: DACHVERBAND DER JUGENDGEMEINDERÄTE IN B.-W. 2006, DIPB 2006, LAGH 2006, LANDESSENIORENRAT 2006, LVKM 2006, VdK 2006, eigene Darstellung

Tab. 25: Situation und Organisation der Umwelt- und Verkehrsverbände

Ebene Verband	Kreis	Region	Land Baden-Württemberg	Bundesrepublik Deutschland
ADFC	□ ○ ▲	□ ○ △	■ ● S	■ ● Bremen
BUND	□ ○ △	■ ● S	■ ● S	■ ● Berlin
NABU	□ ○ ▲	□ ○ ▲	■ ● S	■ ● Berlin
NaturFreunde	□ ○ ▲	□ ○ ▲	■ ● S, KA	■ ● Berlin
Pro Bahn	□ ○ △	□ ○? ▲	■ ○ Kirchheim	■ ● Berlin
VCD	■ ○ ▲	□ ○ △	■ ● S	■ ● Berlin
Legende				
■ □	Geschäftsstelle vorhanden/nicht vorhanden			
● ○	Hauptamtlicher Geschäftsführer vorhanden/nicht vorhanden			
▲ △	Ansprechpartner vorhanden, wenn es keine offizielle Geschäftsstelle gibt			
S, BB, ES, LB, Rems-Murr	Standort der Geschäftsstelle (S = Stuttgart, BB = Böblingen, ES = Esslingen, LB = Ludwigsburg, RMK = Rems-Murr-Kreis, KA = Karlsruhe)			

Quellen: ADFC (2007), BUND (2007), NABU (2007), NATURFREUNDE DEUTSCHLANDS E.V. (2007), PRO BAHN (2007), VCD (2007), eigene Darstellung

Im Gegensatz zu den mobilitätseingeschränkten Personengruppen verfügen die Umwelt- und Verkehrsverbände in der Region Stuttgart (vgl. Tab. 25) als eingetragene Vereine über eine relativ solide finanzielle Basis, die durch bundesweite Strukturen gestützt wird. Diese Basis ermöglicht es den Verbänden, auf Landesebene Geschäftsstellen mit überwiegend hauptamtlichen Geschäftsführern zu betreiben. Dadurch wird eine Vertretung der Interessen nach außen begünstigt. Mit Ausnahme von Pro Bahn und den NaturFreunden Baden sitzen alle Verbände mit ihren Landesgeschäftsstellen in Stuttgart. Auf der regionalen Ebene besitzt nur noch der BUND eine Geschäftsstelle mit hauptamtlichem Vertreter. NABU, die NaturFreunde und Pro Bahn besitzen ehrenamtliche Ansprechpartner auf der regionalen Ebene. Auf der Kreisebene hat nur der VCD teilweise ehrenamtlich geführte Geschäftsstellen, ADFC, NABU und NaturFreunde haben ehrenamtliche Ansprechpartner, während beim BUND und bei Pro Bahn die Kreisebene keine Ansprechpartner hat. Alle Verbände besitzen dagegen ehrenamtliche Ansprechpartner auf Ortsebene.

### 5.1.3 Mobilitätseingeschränkte Personengruppen und ihr Bezug zur regionalen Nahverkehrsplanung

Von den in der Region Stuttgart vorhandenen mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Personengruppen, wie sie zuvor charakterisiert wurden und in der Literatur dargestellt werden (BMV 1997), treten nur wenige in der Nahverkehrsplanung der Region Stuttgart aktiv in Erscheinung. Sie werden durch den FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V., den Körperbehindertenverein Stuttgart e. V. (KBV), den Landesverband Körper- und Mehrfachbehinderte e. V. (LVKM), den StadtSeniorenrat e. V. und den Dachverband Integratives Planen und Bauen Stuttgart e. V. (DIPB) vertreten. Es wurden jeweils Interviews mit den hauptamtlichen Vertreterinnen und Vertretern bzw. den Vorständen geführt sowie schriftliche Befragungen und vorhandene Materialien der Vereine und Protokolle des Fahrgastbeirats beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart ausgewertet (s. Anhang).

Der *Dachverband Integratives Planen und Bauen Stuttgart e. V. (DIPB)* übernahm 1994 die Geschäfte der seit 1986 aktiven »Interessengemeinschaft behindertengerechtes Planen und Bauen« und vertritt die Interessen von Menschen, die in ihrer Mobilität oder Orientierung eingeschränkt sind – im Hinblick auf geplante oder bereits realisierte Projekte in den Bereichen Architektur, Stadt- und Verkehrsplanung. Im ÖPNV-Bereich setzt sich der DIPB interdisziplinär für die Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Menschen ein, z. B. in den Bereichen Politik, Verwaltung, Lehre und Entwicklung. Die Beratungstätigkeit des DIPB richtet sich dabei an Betroffene, Fachingenieure, Verkehrsplaner und Verkehrsunternehmen. Zu den Mitgliedern zählen neben zahlreichen landes- und bundesweiten Behindertenverbänden Stadtplaner, Verkehrsplaner und engagierte Einzelpersonen (vgl. DIPB 2006). Seit 2006 ist der DIPB im Fahrgastbeirat des VVS vertreten.

Der *StadtSeniorenRat Stuttgart e. V.* besteht seit 1992 und ist die Interessenvertretung der älteren Generation in Stuttgart. Er ist ein von der Stadt anerkannter, selbstständiger und gemeinnütziger Verein, der weltanschaulich und parteipolitisch neutral und daher unabhängig in seinen Entscheidungen ist. Der StadtSeniorenRat will dazu beitragen, dass Rahmenbedingungen »für ein würdiges Leben im Alter in unserer Stadt« erarbeitet und durchgesetzt werden (STADTSENIORENRAT STUTTGART 2006). Dazu zählt auch der Verkehr. In der Region Stuttgart stellt der StadtSeniorenrat die höchste hierarchische Ebene, sie entspricht den Kreissenorenräten der Landkreise (Abb. 55).

Der Vertreter im Fahrgastbeirat vertritt stellvertretend die anderen Kreise im Verkehrsverbund. Die Abb. 55 verdeutlicht die Einbindung des StadtSeniorenrats auf Landes- und Ortsebene. Insgesamt verfügen die Senioren auf allen Ebenen über eine gut strukturierte Vertretung. Weitere Details zu den Gruppen unter 5.3.6 Gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren).

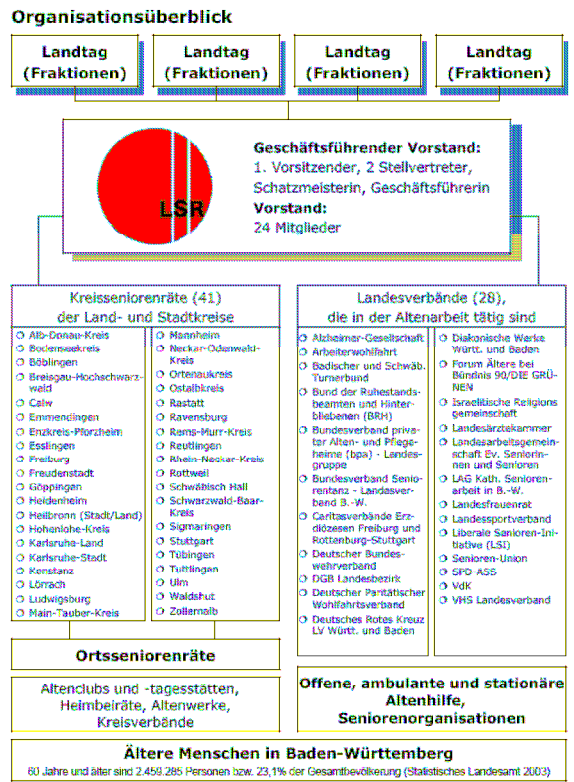


Abb.55: Organisationsüberblick der Seniorenräte (LANDESSENIORENRAT 2006)

Mitglieder des StadtSeniorenRat Stuttgart e. V. sind weniger Einzelmitglieder, sondern andere gemeinnützige Vereine und Interessensvertretungen. Sie lassen sich in folgende Gruppen aufgliedern:

- gemeinnützige Vereinigungen von älteren und für ältere Menschen, die stadt-bezirksübergreifend tätig sind; dazu zählen auch ausländische Seniorengruppen,
- Delegierte der Stadtteile als Vertreter/innen der offenen Altenhilfe,
- Vertreter der Heimbeiräte von Altenwohnanlagen und Altenpflegeheimen.

Insgesamt gibt es über 60 Mitglieder in Stuttgart. Die 24 Stadtteile entsenden je zwei Delegierte, etwa 12 – 15 Organisationen, 5 – 6 Träger und 2 – 3 Vertreter der Migranten. Am wichtigsten wird die Basisarbeit erachtet. Die Rückkopplung mit den Mitgliedern, um für bestimmte Bereiche Stimmungsbilder zu erhalten, z. B. als Grundlage für den Fahrgastbeirat, erfolgt auf verschiedene Weise:

- Die Vorstandssitzungen führen örtliche Probleme auf Stadtebene zusammen. Die Delegierten auf Stadtebene sind in vier Sprengel zusammengefasst, mit je einem Vorstandsmitglied zur Betreuung,
- bei regelmäßigen Vorträgen in den Stadtteilen wird gezielt nach Problemen gefragt und
- bedingt durch den Bekanntheitsgrad der Vorstände werden diese auch direkt angesprochen.

Obwohl es auch in anderen Landkreisen in der Region Stuttgart Jugendräte gibt, hat am Fahrgastbeirat des VVS bisher nur der *Jugendrat Stuttgart* teilgenommen, der seit 1995 besteht. Stellvertretend für die anderen Jugendräte, die ähnliche Bedingungen haben, wird dieser kurz dargestellt. Die Mitglieder des Jugendrates sind die Interessenvertretung der Jugendlichen gegenüber der Stadtverwaltung, den Bezirksbeiräten, dem Gemeinderat und seinen Ausschüssen. Alle zwei Jahre werden je nach Größe des Stadtbezirks 13 – 20 Mitglieder gewählt. Wählbar sind Jugendliche von 14 bis einschließlich 18 Jahren, sie können höchstens drei Mal kandidieren. Im Rahmen der parlamentarischen, kommunalpolitischen Beteiligungsform finden regelmäßige öffentliche Sitzungen in den Stadtbezirken statt. Dabei wird der Jugendrat vom jeweiligen Bezirksamt begleitet. Die Mitglieder des Jugendrates bestimmen ihre Themen selbstständig. Die Beschlüsse des Jugendrates werden im jeweiligen Bezirksbeirat vorgestellt und wenn möglich umgesetzt. Bei der Stadt Stuttgart gibt es einen Koordinator für Jugendbeteiligung (LANDESHAUPTSTADT STUTTGART 2006). Im Bereich des ÖPNV gibt es bislang keinen landkreisübergreifenden oder regionalen Austausch und keine Vertretung der Jugendlichen auf Regionalebene. Tabelle 26 zeigt die Aktivitäten der Jugendräte der Region Stuttgart im ÖPNV-Bereich.



Tab. 26: Jugendgemeinderäte in der Region Stuttgart und ihr Engagement für den ÖPNV

Kreis	Gemeinde	Engagement im ÖPNV-Bereich
<b>Böblingen</b>	Böblingen, Holzgerlingen, Renningen	
<b>Esslingen</b>	Esslingen, Filderstadt, Nürtingen	Esslingen: seit 2000 ein Nachttaxi für Nachtschwärmer, Verbilligung des Schülertickets Nürtingen: Arbeitskreis ÖPNV Fahrpläne, Routen und Abfahrtszeiten von Bus und Bahn
<b>Göppingen</b>	Geislingen/Steige, Göppingen, Salach, Süßen, Rechberghausen	
<b>Ludwigsburg</b>	Asperg, Gerlingen, Markgröningen, Neckarweihingen	
<b>Rems-Murr</b>	Fellbach, Waiblingen, Winnenden	Waiblingen: Nachtbusse und Tarife
<b>Stuttgart</b>	Stuttgart	Mitglied im Fahrgastbeirat des VVS

Quellen: DACHVERBAND DER JUGENDGEMEINDERÄTE IN BADEN-WÜRTTEMBERG (2006), JUGENDGEMEINDERAT ESSLINGEN (2006), JUGENDRAT NÜRTINGEN (2006), STADT WAIBLINGEN (2006), eigene Darstellung

Der *Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte Baden-Württemberg* besteht seit 40 Jahren und ist aus einer Initiative von Eltern spastisch gelähmter Kinder hervorgegangen. Er koordiniert die Arbeit der Ortsverbände auf Landesebene und ist Ansprechpartner für alle weiteren Fragen zum Abbau von Barrierefreiheit. Der LVKM setzt sich für Barrierefreiheit in allen Bereichen ein. Beim öffentlichen Personennahverkehr gilt dies für barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Bussen und Bahnen. Der Verband ist berechtigt, im Rahmen von Anhörungen als sog. »Träger öffentlicher Belange« Stellungnahmen in Bezug auf barrierefreie Verkehrsplanungen abzugeben. Eine solche Beteiligung ist Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Durch Mitgliederorganisationen ist der LVKM in den folgenden Stadt- und Landkreisen vertreten: Stuttgart (Körperbehindertenverein), Böblingen (Verein für Körperbehinderte), Esslingen (Verein für Körperbehinderte) und Ludwigsburg (GEMEINSAM e.V. für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung). In den Kreisen Göppingen und Rems-Murr gibt es keine Vereine, die dem Verband angehören. In Göppingen gibt es einen Kreisverein, in Rems-Murr örtliche Vereine und Selbsthilfegruppen Behinderter. Abb. 56 soll die hierarchische Gliederung verdeutlichen, deren unterste Ebene die über 30 Ortsverbände stellen, die als Mitglieder vom Landesverband unterstützt werden, der sich wiederum mit dem Bundesverband austauscht.

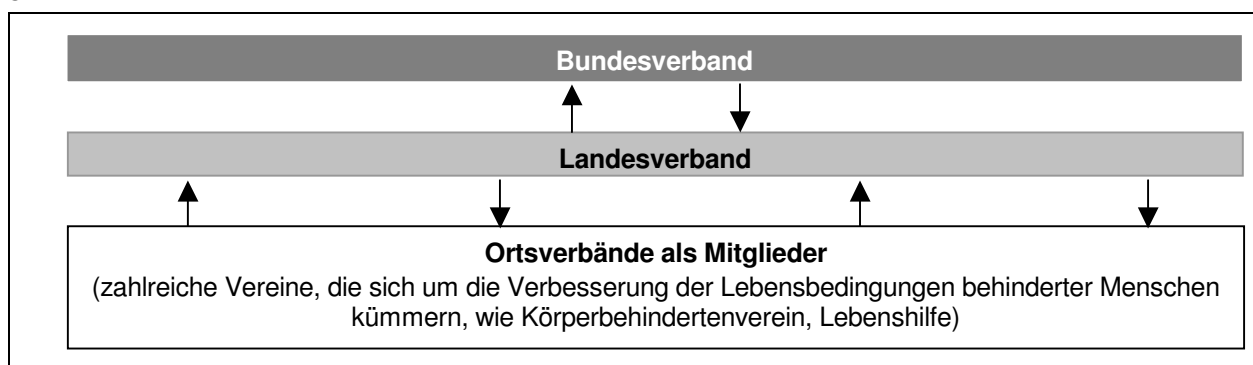


Abb. 56: Stellung des Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte Baden-Württemberg, eigene Darstellung

Der *FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V.* (FRAUENRATSCHLAG REGION STUTTGART 1997) wurde ein halbes Jahr nach der konstituierenden Sitzung der Regionalversammlung der Region Stuttgart im Februar 1995 gegründet und ist ein bundesweit einmaliges Modell der konstruktiven Einmischung von Frauen in Politikfelder, die auf den ersten Blick keine geschlechtsspezifischen Aspekte aufweisen. Der FRS bildet ein Netzwerk von Frauen aus den Bereichen Kommunalverwaltung, Bildungsträger, Kirchen, Gewerkschaften, Kontaktstellen Frau und Beruf, Politikerinnen und weiteren Fachfrauen, z. B. Planerinnen und Architektinnen.

Die Vereinsfrauen verstehen sich als Lobby für die 1,3 Millionen Frauen in der Region. Der Verein FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. kann als juristische Person »Anträge stellen und Stützungs- und Servicefunktion für das offene Forum des FrauenRatschlags übernehmen, das weiterhin das politische Gremium und Aktionsforum bleiben soll« (LEIPERSBERGER/BÜRKARDT 1998).

Vereinsitzungen des FRS erfolgen einmal im Vierteljahr, daneben finden regelmäßig Arbeitsgruppensitzungen zu unterschiedlichen Themen und eine Jahrestagung in Bad Boll statt. Die Vertreterin des FRS im VVS-Fahrgastbeirat (*die Autorin*) nimmt seit 2000 jährlich an zwei vorbereitenden Sitzungen, zwei Fahrgastbeiratssitzungen und je nach Thema an Fachveranstaltungen oder Arbeitsgruppen zum ÖPNV teil. Die Absprache mit den Mitgliedern erfolgt in den vierteljährlichen Sitzungen durch Berichte und Diskussionen und Umfragen im Netzwerk, daneben werden über das Netzwerk und Regionalpolitikerinnen Anfragen an den Fahrgastbeirat herangetragen.



Abb. 57: Arbeitsstruktur des FrauenRatschlag Region Stuttgart, (LEIPERSBERGER/BÜRKARDT 1998)

## 5.2 Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV im Zeitraum von 1996 bis 2006

In diesem Kapitel wird für den Zeitraum von 1996 – 2000 anhand von Archivmaterial, Befragungen, Protokollen von Veranstaltungen, Vereinssitzungen und Arbeitsgruppen und weiteren Recherchen ein Überblick über die Beteiligung mobilitätsbehinderter Personengruppen an der Nahverkehrsplanung und die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen unter dem Aspekt des Gender Planning in der Region Stuttgart an den ÖPNV gegeben. Dieser Zeitraum wurde gewählt, weil sein Beginn sowohl die Änderungen in der ÖPNV-Organisation und im ÖPNV-Recht durch die Regionalisierung berücksichtigt als auch den Strategiewechsel in der Gleichstellungspolitik zum Gender Mainstreaming, der auf der 4. UN-Weltfrauenkonferenz in Peking eingeleitet und mit dem Amsterdamer Vertrag von 1997 EU-rechtlich geregelt wurde (KOM 2002). Damit soll ein weiterer Schritt bei der Beantwortung der Fragen: »Welche Faktoren beeinflussen das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen? (2)«, »Welche Faktoren beeinflussen die repräsentative Erfassung dieser Gruppen durch Datenerhebung und ihre Beteiligung an der Nahverkehrsplanung? (3)« und »Welche Rolle spielt Gender Planning bei der Berücksichtigung der Anforderungen regionaler mobilitätseingeschränkter Personengruppen? (4)« eingeleitet werden.

### Formen der Beteiligung mobilitätsbehinderter Personengruppen an der Nahverkehrsplanung

In der Region Stuttgart werden verschiedenste Formen der Beteiligung mobilitätsbehinderter Personengruppen an der Nahverkehrsplanung praktiziert. Zur Darstellung wurde Archivmaterial des Fahrgastbeirats (z. B. Protokolle, s. Anhang) und einiger seiner Mitglieder, des FrauenRatschlags (z. B. Anträge, Briefe), des Körperbehindertenvereins Stuttgart e. V. und des StadtSeniorenrats e. V. (z. B. Protokolle, Anträge, vgl. Anhang Kap. 5), Literatur des VRS sowie der SSB verwendet (vgl. Literaturliste). Bei der Beteiligung ist zu unterscheiden in informelle und formelle Beteiligung, auf deren Unterschiede bereits in Kapitel 3 eingegangen wurde.

Für die meisten mobilitätsbehinderten Gruppen in der Region Stuttgart gibt es – sofern die Gruppe als solche überhaupt angesprochen wird – überwiegend *informelle Formen der Beteiligung* bei der laufenden Nahverkehrsplanung. Diese Beteiligungsformen haben im Allgemeinen nichts mit dem Prozess der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes zu tun. Beispiele dafür sind: direkte Kontaktaufnahme mit VVS und SSB (Anfragen, Anregungen, Beschwerden), Fahrgastbeirat, Arbeitskreise des VRS, Informationsveranstaltungen und Tagungen und die Möglichkeit der Teilnahme als ZuhörerIn oder ZuhörerIn an Ausschüssen.

Die *direkte Kontaktaufnahme* mit VVS und SSB hat durch das Medium Internet und die Möglichkeit, E-Mails zu versenden, in den letzten Jahren einen sehr großen Anstieg verzeichnet und liegt nach Angaben des VVS bei etwa 3000 Fällen jährlich. Vor einigen Jahren gab es im Jahr etwa 600 – 700 Fälle. Die Anregungen und Beschwerden werden beim VVS in der Regel innerhalb von zwei Wochen beantwortet, ausgewertet und ggf. nach Prüfung übernommen. Beschwerden an beteiligte Verkehrsunternehmen werden weitergeleitet. Beim VVS wird eine Statistik zum Beschwerdenmanagement geführt. Die SSB betreiben ein eigenes Beschwerdenmanagement mit mehreren Mitarbeitenden und geben ihren Fahrgästen eine Servicegarantie.

Seit 1997 treffen sich im *Fahrgastbeirat* zwei Mal jährlich Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Verbände und Vereine mit dem VVS, die ein Interesse am ÖPNV besitzen, um über die Anliegen der verschiedenen Fahrgastgruppen zu diskutieren und gemeinsame Lösungswege zu erarbeiten. Ein Mitbestimmungsrecht des Fahrgastbeirats gibt es nicht. Unter diesen Mitgliedern zählen der Dachverband Integriertes Planen und Bauen/DIPB Stuttgart, der FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V., der Jugendrat Stuttgart, der Körperbehindertenverein Stuttgart, die Kreissenienerräte (nur Stuttgart, aber gute Vernetzung) zu mobilitätseingeschränkten bzw. -behinderten Personengruppen. Aufgrund häufig wechselnder Zuständigkeiten war der Jugendrat nicht durchgängig aktiv vertreten. Weitere Vereine und Verbände sind der Fahrgastverband Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club/ADFC, autofrei leben e. V., der Bund für Umwelt und Naturschutz/BUND, Pro Bahn e. V. und der Verkehrsclub Deutschland/VCD. Entgegen dem Procedere anderer Verkehrsverbände legt der VVS Wert auf die Vertretung der Interessen durch Verbände und nicht durch regelmäßig neu zu wählende ehrenamtliche Einzelpersonen, wie dies beispielsweise beim KARLSRUHER VERKEHRSVERBUND/KVV (2006) durch die Einbindung eines sog. »reinen Laienbeirats« erfolgt, dessen Mitglieder zunächst für zwei Jahre mit der Option auf Verlängerung gewählt werden.

Die Verbände des Fahrgastbeirats beim VVS legen die Tagesordnung für die halbjährlich stattfindenden Arbeitsbesprechungen mit dem VVS vorab selbst fest. Dabei geht es um zahlreiche praktische Fragen im ÖPNV-Betrieb: Detailprobleme einzelner Linien, Anschlusssicherung von einem Verkehrsmittel zum anderen, Vertaktung einzelner Busse und Bahnen, den Gemeinschaftstarif des VVS, kurz- mittelfristige Ausbauplanungen, Fahrgastinformation, Haltestellen (Ausstattung, Reinigung, Barrierefreiheit), Barrierefreiheit im ÖPNV, Gender Mainstreaming im ÖPNV, Verkehrserhebungen, Probleme durch Vandalismus und Graffiti, Sicherheit und Unfälle und zahlreiche weitere bedeutende Themen. Aus Sicht des VVS sollen die Mitglieder verschiedener Mobilitätsverbände durch den Fahrgastbeirat die Möglichkeit erhalten, aktiv an der Verbesserung des ÖPNV in der Region mitzuwirken, indem sie ihr Knowhow und Engagement bei den einzelnen Sitzungen einbringen. Nicht nur die Interessen einzelner Personen, sondern die Anliegen gesamter gesellschaftlicher Gruppen würden somit vertreten.

Bisher gab es keine informelle oder formelle Beteiligung bzw. Einbeziehung des Fahrgastbeirats in den Planungsprozess für die Nahverkehrspläne. Dies betrifft sowohl die erste Generation – Rems-Murr (1998), Ludwigsburg (1998), Esslingen (1999), Göppingen (1999), Stuttgart (1999) und Böblingen (2000) – als auch die zweite Generation, die mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Rems-Murr-Kreis begonnen wurde. Trotz mehrerer Anträge im Fahrgastbeirat an den VVS durch den FrauenRatschlag (s. Anhang A-84, 89-91, 97, 99) und den DIPW (2006) und einiger diesbezüglicher Zusagen an den FrauenRatschlag war im Dezember 2006 noch keine eigene Sitzung zum Thema Nahverkehrspäne zustande gekommen. Der VVS hat jedoch Anfang November die Bereitschaft dazu signalisiert.

Die einzelnen Nutzergruppen, in Anlehnung an den Geschäftsbericht die Fahrscheinarten (z. B. Ausbildungs-, Berufs- und Gelegenheitsverkehr, Senioren, Schwerbehinderte), wurden in der Vergangenheit vom VVS in Tariffragen selten direkt beteiligt. Lediglich beim »StudiTicket« gab es eine Einbeziehung der Studentenwerke. Das Modell wurde »in enger Zusammenarbeit mit Vertretern der Studentenwerke Stuttgart und Hohenheim und dem VVS« entwickelt (Verbundbericht des VVS 2000:16). Im Vergleich dazu gab es beim Scool-Ticket keine Beteiligung. Auch bei der Änderung des Seniorentickets wurde der StadtSeniorenrat erst einbezogen, als es breite Proteste gegen die Ausdehnung der Sperrfristen gab. Diese Themen wurden auch im Fahrgastbeirat nicht diskutiert.

Beim »Scool-Ticket« wurden 2004 die Rahmenbedingungen grundlegend geändert. Dies betrifft vor allem den Kreis der Antragsberechtigten und die Höhe der Bezuschussung durch die Kreise. Seither müssen auch Grund- und Hauptschüler einen Eigenanteil zahlen (z. B. STUTTGARTER ZEITUNG, 10.11.03, Böblingen, »Eltern fühlen sich finanziell bestraft«). Proteste gab es vor allem in Gemeinden, in denen die Kinder durch die Zentralisierung der Schulen zwangsläufig auf den ÖPNV angewiesen sind, um eine Schule zu erreichen. Aufgrund der Unzufriedenheit ergaben sich Fragen über eine Kostentransparenz in der Bezuschussung der Schülerbeförderung und des ÖPNV durch das Land an den VVS. Die Preisgestaltung des VVS im Bereich Schülerbeförderung wird, verglichen mit anderen Verbänden, als teuer empfunden: »VVS-Gebiet ist einsame Spitze« (STUTTGARTER ZEITUNG, 10.11.03). Im Juli 2005 gab es nach der Bekanntgabe der geplanten neuen Tarife für 2006 Proteste, vor allem wegen der geplanten Veränderungen beim »Seniorenticket«. Die Änderungen wurden nach einer internen Sitzung veröffentlicht, ohne dass es z. B. vorher Gespräche mit Seniorenvertreterinnen oder dem Fahrgastbeirat gegeben hatte.

Der Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger für die S-Bahn und deren Ersatzverkehre in der Region Stuttgart organisiert in loser Folge mit Expertinnen und Experten aus der Region unter Beteiligung des FrauenRatschlags und Vertreterinnen und Vertretern der Behindertenverbände *Arbeitsgruppen* zu bestimmten regionalpolitischen Fragen und Problemen. Für den ÖPNV-Bereich waren dies:

- das Projekt »Wir ziehen an einem Strang«, das einen umweltverträglichen, kundenfreundlichen Verkehr entlang der S-Bahn-Linie S 1 (Plochingen – Herrenberg) zum Ziel hatte (VRS 1999 a),
- das Projekt »Barrierefreiheit in der Region Stuttgart«, mit dem Ziel, Möglichkeiten zu überprüfen, wie die Spaltproblematik bei der S-Bahn in den Griff zu bekommen ist (HERRMANN b, c, SWITCH 2000).

Auch größere fachöffentliche *Informationsveranstaltungen mit Tagungscharakter* zu Themen des Nahverkehrs und der Planung werden vor allem vom VRS durchgeführt, wobei mehrfach der FrauenRatschlag in die Konzeption und Durchführung einbezogen wurde, insbesondere dann, wenn die Anregung dazu vom FrauenRatschlag selbst kam, z. B.:

- »Frauenhearing 2001« mit Arbeitsgruppe zum Nahverkehr (VRS 2002 b),
- »ÖPNV-Planung für alle« 2002 (VRS 2002 c, d, s. Anhang A-28-60) und
- »Gender Mainstreaming als Qualitätsstandard in der Planung« (VRS 2005 a, b, c), innerhalb der Reihe »Quo vadis Region Stuttgart« als eine von 10 Veranstaltungen.

Die SSB führen regelmäßig Informationsveranstaltungen zur Sicherheit im ÖPNV (für Frauen) oder auch Trainings für behinderte Fahrgäste durch (SSB 2004 a, e, SSB 2003). Öffentliche Diskussionsrunden mit Fahrgästen sind nicht bekannt.

Die Möglichkeit der *Teilnahme als ZuhörerIn oder Zuhörer an Ausschüssen* (z. B. Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verkehr) des VRS ist vorhanden, aber mehr als Zuhören ist nicht möglich. Darüber hinaus bestehen vor Ort in den Landkreisen vereinzelt Arbeitsgruppen zum ÖPNV im Rahmen der lokalen Agenda.

Die *formelle Beteiligung* mobilitätsbehinderter Gruppen an der Nahverkehrsplanung in der Region Stuttgart hat sich bislang auf die vorgeschriebene Beteiligung der Vertreterinnen und Vertreter von Behindertenverbänden beschränkt, und dies, obwohl im Regionalisierungsgesetz von Baden-Württemberg seit 1997 ausdrücklich formuliert ist, dass bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr die Belange von Familien mit Kindern, von Frauen und Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, besonders berücksichtigt werden sollen (MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG 1997). Die Studie HANNAH (BMVBW 2003 b) bestätigt, dass dies kein baden-württembergisches, sondern eher ein gesamtdeutsches Problem ist, wobei einige Bundesländer und deren Einrichtungen positiv auffallen (GENDER-INSTITUT SACHSEN-ANHALT 2004).

Das Regionalisierungsgesetz von 1996 verpflichtet die Aufgabenträger des ÖPNV in der Region Stuttgart zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen und zur regelmäßigen Fortschreibung. Aufgabenträger sind der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart, die Landratsämter der Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr und der Kreis Göppingen, der eine Sonderstellung einnimmt, weil Göppingen nicht zum Verkehrsverbund des VVS gehört. Die Nahverkehrspläne der Landkreise im VVS-Einzugsbereich und der Stadt Stuttgart wurden von der Planungsabteilung des VVS auf der Basis seiner Zählungen entworfen (VERKEHRSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 1993, 1997, INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2003) und anschließend mit den Aufgabenträgern und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt (VVS, Protokoll des Fahrgastbeirats vom 14.04.2005, Anhang A-89-90). Die Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Region hat bereits begonnen, doch hat sich weder bei der Datenerhebung noch beim Procedere der Beteiligung etwas gegenüber der ersten Generation geändert. Es gibt weder eine alters- und geschlechtsdifferenzierte Datengrundlage noch eine frühzeitige Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen. Die Beteiligung erfolgt nach Vorlage des Planentwurfs. In der Analyse wird den Gründen dafür nachgegangen.

In Kap. 5.3 werden als Ergebnisse der qualitativen Analyse die Standpunkte der Akteure im Planungsprozess und auch die Eindrücke, Meinungen und Standpunkte von Vertreterinnen und Vertretern mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Gruppen zum Gender Planning im ÖPNV mit differenzierter Datenerhebung und erweiterter Beteiligung dargestellt.

### **Stationen auf dem Weg zum Gender Planning im ÖPNV der Region Stuttgart**

Genauere Datengrundlagen über mobilitätseingeschränkte Personengruppen in der Region Stuttgart hinsichtlich der Berücksichtigung ihrer Anforderungen durch das ÖPNV-Angebot und die Planung des ÖPNV liegen nur für drei Gruppen vor: für den Körperbehindertenverein Stuttgart/KBV, der aufgrund der rechtlichen Sondersituation regelmäßiger einbezogen wurde als die anderen Gruppen, den StadtSeniorenrat Stuttgart, der die übrigen Kreisseniorenräte in verkehrlichen Fragen vertritt, und den FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. Alle drei Gruppen sind im Fahrgastbeirat beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) vertreten. Teilnahmeberechtigt ist auch der Jugendrat, der das Beteiligungsangebot nicht durchgängig nutzt (vgl. Kap. 5.3.6).

Für die ausführliche Einbeziehung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter bzw. -behinderter Menschen in die regionale Nahverkehrsplanung wird exemplarisch der FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V.

(FRS) betrachtet. Für dieses regionale Netzwerk von Fachfrauen verschiedenster Fachbereiche, das sich 1995 gegründet hat, um in die Regionalplanung der Region Stuttgart frauenpolitische und gleichstellungspolitische Aspekte einzubringen, liegen seit nunmehr fast 10 Jahren Materialien vor, die im zeitlichen Verlauf die Aktivitäten dieser Gruppe hinsichtlich ihrer Einbeziehung in die ÖPNV-Planung durchgängig dokumentieren (vgl. Tab. 27). Gleichzeitig ist Gender Mainstreaming seit Begründung dieser Strategie für diese Gruppe ein wichtiges Querschnittsthema.

Im Bereich der Regionalplanung wurde ein »Modellvorhaben zur Berücksichtigung von Frauenbelangen in der Regionalplanung« (GRÜGER/KUNZ 1998) im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans erarbeitet, dessen Anforderungen an Beteiligungsstrategien und Beteiligungsverfahren für den FrauenRatschlag auch für die Nahverkehrsplanung Gültigkeit haben könnten. Bereits da wurde dem FrauenRatschlag die Beteiligung in allen öffentlichen Planverfahren – wie einem Träger öffentlicher Belange – zugesichert. Eine Einbeziehung bei der Erstellung der ersten Generation der Nahverkehrspläne in der Region Stuttgart fand nicht statt. Die ebenfalls damals geforderte Legitimation der erworbenen Beteiligungsrechte gibt es bis heute nicht, sodass scheinbar eine Beteiligung trotz Gleichstellungsgesetz immer noch vom »„good will“ einzelner entscheidungsbefugter Personen anhängig« ist (vgl. LEIPERSBERGER/BÜRKARDT 1998).

Das Procedere bei den ersten Nahverkehrsplänen beinhaltete keine Beteiligung im eigentlichen Sinne, die aus Information und Diskussion besteht, sondern lediglich die Einräumung einer Stellungnahme zum vorgelegten Entwurf. In den Landkreisen wurden allein die Behindertenverbände zur Stellungnahme an dem im Entwurf fertigen Plan aufgefordert. Andere Gender-Gruppen und der FRS wurden nicht beteiligt.

Die ersten dokumentierten Aktivitäten im Verkehrsbereich gab es 1997 im Zuge der Untersuchungen zum ersten Regionalverkehrsplan in der Region Stuttgart. Als Begleituntersuchung entstand die Studie »Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart« (STETE/KLINKHART 1997). In Hinblick auf Gender Planning bestand dabei die Schwierigkeit, dass bereits vorhandenes Datenmaterial aus einer Befragung nachträglich nach frauenbezogenen Kriterien ausgewertet werden musste. Wären die Planerinnen von Anfang an einbezogen worden, wären zusätzliche Fragen zur spezifischen Mobilität von Frauen möglich gewesen. Auch die Stellungnahme zum Regionalverkehrsplan 2000 war unter diesen Gesichtspunkten eine Stellungnahme aus Frauensicht im Nachhinein. Der Regionalverkehrsplan, der in der Region Stuttgart Vorgaben für die Nahverkehrsplanung enthält, wurde erst 2000 und damit nach den ersten Nahverkehrsplänen in der Region Stuttgart fertiggestellt und konnte daher nicht mehr auf diese hinsichtlich der Berücksichtigung von Frauenbelangen einwirken.

Nach der Präsentation der Stellungnahme des FrauenRatschlags zum Regionalverkehrsplan wurde der FrauenRatschlag 2000 Mitglied des Fahrgastbeirats beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS). Um das Netzwerk entsprechend repräsentativ vertreten zu können, erfolgte die Mitgliederbefragung, auf die in Kap. 5.3 eingegangen wird. Der Runde Tisch zur barrierefreien Mobilität, organisiert, durchgeführt und ausgewertet von der Bearbeiterin im Juli 2000, entstand als Ergänzung aus Nutzersicht (Behindertengruppen) zu der Arbeitsgruppe »Barrierefreie Mobilität« beim Verband Region Stuttgart. In den Jahren 1998 und 1999 wurden durch die Bearbeiterin als Mitarbeiterin der TA-Akademie in Stuttgart zwei Anträge mit dem Titel »Gendergerechte Verkehrsplanung« an das Förderprogramm Frauenforschung des baden-württembergischen Sozialministeriums gestellt, der zweite Antrag wurde 2000 bewilligt. Im Jahr 2001 folgte die Tagung »Gendergerechte Verkehrsplanung« vom Sozialministerium Baden-Württemberg und der TA-Akademie (MARTENS 2001) sowie das Hearing von VRS und FRS »und was die Frauen betrifft ...« (VRS 2002 b).

Bei dem Hearing wurden in der Arbeitsgruppe zur Nahverkehrsplanung klare Anforderungen von Frauen an den ÖPNV und an die ÖPNV-Planung formuliert. Es entstand die Forderung nach weiteren Veranstaltungen zum Thema. Als Folge daraus stand die Jahrestagung des FRS unter dem Thema »Geschlechtergerechte Regionalpolitik«. Im Anschluss entstanden eine Anfrage der Regionalfraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen an den VRS zum Stand der Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Verwaltung und ein Antrag des FRS an den VVS zum Stand Umsetzung von Gender Mainstreaming im ÖPNV. Bei einem Gespräch beim VVS wurde dem FRS zugesagt, wie ein Träger öffentlicher Belange (TöB) in die (Nahverkehrs-)Planung einbezogen zu werden.

Tab. 27: Stationen auf dem Weg zum Gender Planning im ÖPNV der Region Stuttgart

Jahr	Was?	Wer?	Ergebnisse/Bewertung/Kritik unter Gender-Aspekten	Finanzierung/Auftraggeber/Ehrenamt
1997	Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart	Gisela Stete	Broschüre/Schwierigkeit der nachträglichen Auswertung von vorhandenem Datenmaterial nach frauenbezogenen Kriterien	Auftrag Verband Region Stuttgart (VRS)
05/1998	Gendergerechte Verkehrsplanung, 1. Antrag ans Sozialministerium	Monika Herrmann-Lobreyer, TA-Akademie u. Ökonsult	Nicht bewilligt	TA-Akademie u. Ökonsult
05/1999	Gendergerechte Verkehrsplanung, 2. Antrag	Monika Herrmann-Lobreyer, TA-Akademie u. Ökonsult	Als Forschungsprojekt im Förderprogramm Frauenforschung 2000 bewilligt	Sozialministerium Baden-Württemberg, TA-Akademie
02/2000	Frauengerechte Verkehrsplanung/Stellungnahme zum RVP	FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V.; Monika Herrmann-Lobreyer,	Anregungen wurden in RVP eingearbeitet	FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. und ehrenamtlich
06/2000	Befragung FrauenRatschlag zu ÖPNV Bedürfnissen	Monika Herrmann-Lobreyer,	Netzwerkbefragung als Basis für Beiräten; Empfehlungen an VVS weitergeleitet	ehrenamtlich
2000	AG Barrierefreie Mobilität beim VRS	Dr. Oliver Szabo, VRS; Switch Transit Consult	Vgl. Bericht von Switch Transit Consult	Auftrag VRS
07/2000	Runder Tisch Barrierefreie Mobilität	Monika Herrmann-Lobreyer, TA-Akademie	Strukturierung von Interessen – Handlungsempfehlungen	Ta-Akademie
4/2001	Gendergerechte Verkehrsplanung, Workshop TA-Akademie	Martens, Steierwald, TA-Akademie	Handlungsbedarf, Gender scheint kein Thema in der Verkehrsplanung zu sein	Sozialministerium B-W, TA-Akademie
10/2001	Hearing »und was die Frauen betrifft ...«	Ursel Habermann, VRS, FRS	Broschüre; Forderung nach Folgeveranstaltungen für ÖPNV-Planung (vgl. Oktober 2002)	VRS
01/2002	Tagung Geschlechtergerechte Regionalpolitik	FrauenRatschlag, Jahrestagung Bad Boll	Gender-Strategien; Absprache von Anträgen	FrauenRatschlag, VRS
03/2002	Anträge	Fraktionen von Bündnis 90/Grüne, SPD	Anfrage zum Stand der Durchsetzung von GM in der Verwaltung	Fraktionen
03/2002	Antrag an den VVS im Rahmen des Fahrgastbeirats	Monika Herrmann-Lobreyer	FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. wird bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Landkreise wie ein Träger öffentlicher Belange (TöB) behandelt	FRS, ehrenamtlich
2002	Ergebnisse der Studie »Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg«	Martens, Steierwald, TA-Akademie	Gender ist kein Thema in Verkehrswissenschaft, -planung und Politik, hat keine Lobby, braucht Strategien zur Umsetzung	
10/2002	»ÖPNV für alle?!« Tagungsveranstaltung des VRS	Ursel Habermann, VRS, Monika Herrmann-Lobreyer, FRS	Es gibt keinen ÖPNV für alle, es gibt durch die Planung benachteiligte Gruppen; Liste der Gruppen, Anforderungen	VRS und FRS
10/2002	Befragung der TeilnehmerInnen der Veranstaltung »ÖPNV für alle!«	Monika Herrmann-Lobreyer	Die planende Institution muss den Planungsprozess transparent machen und frühzeitig beteiligen	Im Rahmen der Diss.
2003	Befragung mobilitätsbehinderter Gruppen	Monika Herrmann-Lobreyer	vorhandene Gesetze werden nicht immer angewendet (z. B. BehindertenG)	Im Rahmen der Diss.
08/2004	Brief an VVS wegen differenzierter Erhebung	Herrmann-Lobreyer/Majer-Wehling	Ergebnisse nicht vergleichbar, zu aufwendig, bundesweit ohne Beispiele	FRS, ehrenamtlich
12/2004	Brief an VVS wegen differenzierter Erhebung	Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher	Ergebnisse nicht vergleichbar, zu aufwendig, bundesweit ohne Beispiele	VRS
02/2005	Tagung: Vom Gender Mainstreaming zum Gender Planning	VRS	Gender-Gruppen werden sowieso berücksichtigt, keine Änderung der Datenerhebung	VRS (VRS 2005 a,b)
03/2005	Antrag an den VVS im Rahmen des Fahrgastbeirats	Monika Herrmann-Lobreyer	Stand von GM; keine differenzierte Erhebung, weil Kunden dies ablehnen könnten, s. Anhang	FRS, ehrenamtlich
10/2005	Bilanz fünf Jahre FRS im Fahrgastbeirat	Monika Herrmann-Lobreyer	Beschluss zur weiteren Strategie: Nachhaken, PM, Politik (Aufsichtsrat) u. Allianzen im Fahrgastbeirat	FRS, ehrenamtlich
2006	Zusammenarbeit mit anderen Gruppen	Monika Herrmann-Lobreyer	KBV, StadtSeniorenrat und LVKM sind an Beteiligungsverfahren für Nahverkehrspläne interessiert	FRS, ehrenamtlich
2006	Informelles Gespräch mit VVS u. Vertreter der Stadt Stuttgart	Monika Herrmann-Lobreyer	VVS und Vertreter der Stadt Stuttgart bieten an, bei der Erstellung der Nahverkehrspläne eine Beteiligungs-/Informationsveranstaltung mit den o. g. Gruppen in Stuttgart durchzuführen	FRS, ehrenamtlich

Quellen: VRS 2005 a, b, c, VRS 2002 a, c, d, MARTENS 2001/2002, Stete/Klinkhart 1997, eigene Darstellung und Zusammenstellung

Die Ergebnisse der Studie »Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg« bestätigten 2001 die Annahme, dass Gender noch kein Thema in Verkehrswissenschaft, Verkehrsplanung und Verkehrspolitik ist. Es hat – trotz Gleichstellungsgesetz – keine Lobby und braucht Strategien zur Umsetzung (MARTENS 2002, HERRMANN/SCHNEIDER-RAPP/TROMMER 1999). Vor diesem Hintergrund und unterstützt durch einige weitere Gespräche entstand die Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«, von der Bearbeiterin konzipiert und ausgewertet, als Veranstaltung des VRS. Es zeigte sich, dass es den ÖPNV für alle weiterhin nicht gibt, da einige Gruppen durch die Planung benachteiligt sind (vgl. Ergebnisse Kap. 5.3).

Auf die Befragung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle?!« und die Ergebnisse der drei Workshops wird später ausführlich eingegangen. Wichtigstes Fazit der Veranstaltung: Die planende Institution muss den Planungsprozess transparent machen und frühzeitig beteiligen, der Kreis der TöB soll um die Gender-Gruppen vergrößert werden (Protokoll Workshop »Region« bei der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«). Die vollständige Dokumentation der Veranstaltung befindet sich im Anhang A-28-60).

Die schriftliche Befragung einiger mobilitätsbehinderter Gruppenvertreter deutet an, dass sogar vorhandene Gesetze nicht immer ausreichend angewendet (z. B. BehindertenG) werden.

Zwei Briefe an den VVS, der laut Grundlagenvertrag mit der Erstellung der Nahverkehrspläne in der Region beauftragt ist, seitens des FRS und des Regionaldirektors (08/2004 und 12/2004, s. Anhang A-92, 97-98) bezüglich differenzierter Datenerhebungen erhielten eine ablehnende Antwort zu differenzierten Erhebungen (Anhang A-95-96).

Im März 2005 wurde nochmals ein Versuch über den Fahrgastbeirat unternommen, beim VVS Schritte in Richtung Gender Planning einzuleiten (Anhang A-91). Differenzierte Erhebungen, auch lediglich die Erhebung der Kriterien »Alter« und »Geschlecht«, werden weiterhin nicht befürwortet, weil angenommen wird, dass Kunden dies ablehnen könnten (Anhang A-89-90). Bei der Sitzung des Fahrgastbeirats im Oktober 2005 betonte der VVS auf Anfrage des FrauenRatschlag, dass weiterhin die »Erfassung von Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Personen: Befragungen oder sonstige Erhebungen hierzu (...) nicht vorgesehen« sind, jedoch die Beteiligung Behinderter an der Nahverkehrsplanung gemäß der rechtlichen Regelungen erfolgt (Anhang A-84).

Im Oktober 2005 wurde bei der Vereinsfrauensitzung des FrauenRatschlags Bilanz von fünf Jahren Beteiligung beim VVS-Fahrgastbeirat gezogen. Dabei wurde im Protokoll festgehalten, dass »die wichtigsten Ziele einer gendergerechten Nahverkehrsplanung in Form von differenzierter Datenerhebung und fortlaufende Beteiligung im Planungsprozess bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne nicht erreicht wurden und auch nicht absehbar erreicht werden« (vgl. Anhang A-85). Der FrauenRatschlag will sich noch intensiver mit anderen mobilitätseingeschränkten Interessensgruppen zusammenschließen. Anlässlich der Zusammenkunft der Fahrgastbeiratsmitglieder bei der VRS-Veranstaltung zum S-Bahn Wettbewerb wurden mit dem StadtSeniorenrat und LVKM entsprechende Absprachen getroffen. Grundsätzlich sind der VVS und die Stadt Stuttgart zu einer Beteiligung in Form einer Diskussionsrunde des Nahverkehrsplans im Entwurf für Stuttgart bereit. Dies entspricht jedoch nicht der Idealvorstellung von einer durchgängigen Beteiligung am Planungsprozess (vgl. Kap. 3.1.4, 5.3).

Interviews im Jahr 2006 mit Vertreterinnen und Vertretern anderer mobilitätseingeschränkter und -behinderter Gruppen werden in Kap. 5.3 verdeutlichen, dass der FrauenRatschlag mit seiner Forderung nach einer alters- und geschlechtsdifferenzierten Datenerhebung nicht allein dasteht.

Insgesamt ist bei der Vielzahl an Veranstaltungen und Aktivitäten eines deutlich geworden: Das Thema Gender Planning scheint in der Nahverkehrsplanung in der Region Stuttgart noch nicht wirklich angekommen zu sein, obgleich in einigen Veranstaltungen die offensichtlichen Vorteile durch Gender Planning herausgestellt wurden (»Quo vadis Region Stuttgart – vom Gender Mainstreaming zum Gender Planning«, VRS 2005 d und »ÖPNV-Planung für alle!«, VRS 2002 d). Dies unterstreichen die Ergebnisse der folgenden Abschnitte, die darüber hinaus den Gründen dafür nachgehen und analysieren, wie dies aus Sicht der Betroffenen und Planenden zu verändern wäre.



### 5.3 Qualitative Aussagen zu den Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Gruppen an den ÖPNV unter dem Aspekt des Gender Planning

Die eigentlichen Einflussfaktoren, die eine Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot betreffen, sind quantitativ nur sehr eingeschränkt messbar (z. B. rechtliche Rahmenbedingungen oder bundesweite Standards für Datenerhebungen). Deshalb werden in diesem Kapitel die Ergebnisse mehrerer qualitativer Untersuchungen, der Veranstaltungen »ÖPNV-Planung für alle!« und der angeschlossenen Befragung, der Veranstaltung Runder Tisch »Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität« und ergänzender Interviews vorgestellt. Diese geben weitere Antworten auf die Forschungsfragen: »Welche Anforderungen stellen mobilitätseingeschränkte Personengruppen an das ÖPNV-Angebot und welche Faktoren beeinflussen diese Anforderungen und deren Berücksichtigung? (1)« »Welche Faktoren beeinflussen die repräsentative Erfassung dieser Gruppen durch Datenerhebung und ihre Beteiligung an der Nahverkehrsplanung? (3)« und »Welche Rolle spielt Gender Planning bei der Berücksichtigung der Anforderungen regionaler mobilitätseingeschränkter Personengruppen? (4)«.

#### **Welche Gruppen werden in der Region Stuttgart als mobilitätseingeschränkt und weniger durch Planung repräsentiert und beteiligt angesehen?**

Bei der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« des Verbands Region Stuttgart (VRS) und des FrauenRat-schlags Region Stuttgart e. V. (FRS) im Herbst 2002, aber auch bei der Befragung von Teilnehmerinnen und Teilnehmern dieser Veranstaltung interessierte zunächst die Frage, ob es Gruppen gibt, die aus Sicht der Teilnehmenden bei der Gestaltung und Planung des ÖPNV weniger berücksichtigt werden und welche das sind. Dazu werden die Aussagen der Begrüßung, der einzelnen Referate, der Überleitung in die Workshops und anschließend die entsprechenden Aussagen in den Workshops und die Ergebnisse der schriftlichen Befragung analysiert. In seinem einleitenden Begrüßungsvortrag betonte Regionaldirektor Dr. Steinacher, dass es für ihn beim Ansatz des Gender Mainstreaming

»bei allen Planungen darauf ankommt, ganzheitlich zu denken, die unterschiedlichen Bedürfnisse von Männern und Frauen in ihren unterschiedlichen Rollen zu erkennen, ebenso wie diejenigen anderer Bevölkerungsgruppen, z. B. älterer Menschen, behinderter Menschen« (Anhang A-32).

Als erste Schritte zu einer genderorientierten Planung des VRS nannte der Regionaldirektor die Studie »Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart« (STETE/KLINKHART 1997), Veränderungen bei den Tarifen (Fahrtunterbrechungen, Erhöhung der Kindesaltersgrenze) und barrierefreie Zugänge zu S-Bahnhöfen.

Der Vortrag von Sabine Brommer, zu diesem Zeitpunkt Gleichstellungsbeauftragte des Landkreis Göppingen, zum Gender Mainstreaming diente zur fachlichen Information der Teilnehmenden über das Konzept des Gender Mainstreaming, da nicht bei allen Teilnehmenden umfassende Kenntnisse vorausgesetzt werden konnten. Daher enthielt der Vortrag keine Details zum ÖPNV und zu mobilitätseingeschränkten Personen, sondern informierte sachlich über Hintergrund, Wortbedeutung, Definition, Grundannahmen, Implementierung und Standards von Gender Mainstreaming (Anhang A-34-35).

Im anschließenden Vortrag von Thomas Knöllner, Leiter der Abteilung Planung beim VVS, ging es um Gestaltungsmöglichkeiten und rechtliche Grundlagen im ÖPNV aus Perspektive des VVS. In diesem ausführlichen Vortrag, dessen Folien im Anhang zu sehen sind (Anhang A-36-40), wurde dargestellt, welche Akteure grundsätzlich an Planungsprozessen beteiligt sind und welche Anlässe für Interaktionen und die Einbringung von Gender-Belangen gesehen werden. Die Problematik der Datengenerierung und einer Ausweitung des Erhebungsbogens um Alter, Geschlecht und Lebenssituation – was beim Gender Mainstreaming als elementar angesehen wird – wurde nicht angesprochen (vgl. Kap. 2.3, Details dazu unter 5.3.3).

Es wurden die Gestaltungsmöglichkeiten unter dem Gender-Aspekt im Infrastrukturbereich und im Angebotsbereich aufgezeigt. Unter dem Punkt »Genehmigungsverfahren Infrastruktur« wurden gesetzliche Formulierungen der EBO, des GVFG und der BOStrab zitiert, die allesamt Passagen enthalten, die eine besondere Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personengruppen untermauern, aber wie in Kap. 3 bereits dargestellt, keinerlei Vorgaben enthalten, ob und wie die Belange der entsprechenden Personengruppen erhoben, bewertet und einbezogen werden sollen. Es gibt keine Aussagen zur Beteiligung anderer Personengruppen als der Behindertenverbände. Ebenso verhält es sich mit dem Instrument Nahverkehrsplan, das im Vortrag detailliert dargestellt wurde,

bei dem es aber keine Aussage zur Erweiterung des Kreises der Träger öffentlicher Belange hinsichtlich einer Beteiligung gibt (vgl. BMVBW 2003, Kap. 3). Als Fazit fasste Herr Knöllner hinsichtlich der Berücksichtigung von Gender-Belangen im ÖPNV zusammen:

»Bei der Realisierung von Infrastruktur bestehen wegen der öffentlichen Beteiligungsverfahren und der Flankierung durch Verordnungen und Förderrichtlinien gute Chancen für eine Berücksichtigung, zumal es hierbei i. d. R. auch um einmalige Ausgaben geht.

Verbesserungen im Angebot sind wegen der überwiegend auf Verwaltungen und Gremien bezogenen Beteiligung und des notwendigen langfristigen finanziellen Engagements schwerer zu erreichen« (Folie 27).

Angela Fuhrmann stellte Hannover als Beispiel erfolgreicher Einbindung von Gender-Belangen in ÖPNV-Planungsprozesse vor (vgl. Kap. 2.3, Anhang A-41-46). Dabei wurden vor allem die besonderen Anforderungen von Kindern, Senioren und Frauen berücksichtigt. Frau Fuhrmann betont in ihrem Fazit, dass die Einbeziehung von Gender Mainstreaming ein »kontinuierlicher Prozess« ist und keine einzelne Aktion. Ihre Aussagen zu Beteiligung und Datenerhebung folgen unter Kap. 5.3.3.

Im Vortrag »Das Instrument Nahverkehrsplan und die Einbindung von Gender-Aspekten am Beispiel Bielefeld« von Gisela Stete (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt, Kap. 2.3, Anhang-A-47-50) stand die Berücksichtigung von Frauen und ihrer Anforderungen an den ÖPNV im Mittelpunkt. Entsprechende Untersuchungen, z. B. Bedarfs- und Mängelanalysen, lassen sich auf andere mobilitätseingeschränkte oder -behinderte Personengruppen übertragen, möglicherweise auch in Form von Workshops unter Beteiligung aller Personenkreise, um den Aufwand nicht ausufern zu lassen.

Die Überleitung zu den Workshops wurde von Dr. Dirk Vallée, dem leitenden technischen Direktor des Verbands Region Stuttgart übernommen (vgl. Anhang 51-54). Er betonte, dass Planungen für den ÖPNV unterschiedlichen Ansprüchen bestimmter Personengruppen genügen müssen, und verdeutlichte dies anhand der Beispiele Einstiegsverhältnis, Bedienungszeiten und Freizeitverkehr. Er wies auf die besonderen Anforderungen hin, die z. B. »Behinderte, Alte, kleine Kinder, Familien mit Kinderwagen, Personen mit Gepäck oder auch Radfahrer« bezüglich der Einstiegsverhältnisse haben. Die Aufteilung in die drei Workshops sollte die Betrachtung der Handlungsmöglichkeiten aus den Perspektiven von »Region«, »Kreise« und »Kommunen« ermöglichen. Als regionale Handlungsansätze sah Vallée Barrierefreiheit im S-Bahnbereich, Vertaktung bei der S-Bahn oder den Nachtbus. Gleichzeitig nannte er Ansatzpunkte der Handlungsbereiche für die Diskussion auf den anderen Ebenen:

»Die Landkreise als Aufgabenträger für den Busverkehr sind neben der Frage der Linienführung und der Takte konfrontiert mit der Fragestellung, wo z. B. Niederflerbusse eingesetzt werden oder wie man dieses in den Fahrplänen öffentlichkeitswirksam darstellen kann ...«

»Bei den Kommunen steht nach meinen Erfahrungen die Frage des Umgangs mit lokalen Initiativen und Interessensgruppen sowie die Frage der Organisation von Stadtbusverkehren und damit verbunden die Lage der Haltestellen, die Tarife und die Linienführung häufig im Vordergrund« (vgl. Anhang A-53).

Allen Workshopgruppen waren dieselben Leitfragen für die Diskussion vorgegeben, um die Ergebnisse später vergleichen zu können. Die einleitenden Referate hatten bereits verdeutlicht, dass auch seitens der Planung nicht in Frage gestellt ist, dass einige Gruppen an Planungsprozessen weniger partizipieren und durch die Datenerhebung in geringerem Umfang erfasst werden. So lautete die erste Leitfrage an alle Gruppen: »Welche Gruppen sind bei der Verkehrsplanung/ÖPNV-Entwicklungsplanung unterrepräsentiert?«

Der Workshop »Region« wurde moderiert von Dr. Dirk Vallée. Es nahmen 15 Personen teil. Für diesen Workshop hatten sich vor allem Regionalpolitikerinnen und -politiker entschieden sowie Akteure von Verkehrsplanung und Forschung auf regionaler Ebene. Der Workshop hielt zur ersten Leitfrage im Protokoll fest:

»Als wesentliche Gruppen, die bisher an der Nahverkehrsplanung nicht explizit beteiligt waren, wurden *Personen mit besonderen Familienpflichten – dies sind in der Regel, aber nicht zwingend Frauen –, Frauen und auch Männer, die Erwerb und Familie miteinander vereinbaren*, identifiziert. Aber auch *Kinder, Jugendliche und Heranwachsende sowie alte Menschen* haben ihrer Lebenssituation entsprechende Bedürfnisse an den öffentlichen Personennahverkehr. Diese Gruppen sind in besonderem Maße auf die Nutzung von Bussen und Bahnen angewiesen, zugleich stellt aber auch bei ihnen der Pkw-Besitz bzw. die Pkw-Nutzung eine attraktive Alternative dar. Eine weitere Gruppe, die in der Planung des Nahverkehrs zu berücksichtigen ist, sind Menschen mit Behinderungen, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

Darüber hinaus wurden Personengruppen und Fahrtzwecke identifiziert, die in den klassischen Ansätzen der Verkehrsplanung nicht berücksichtigt werden. Dazu wurden die *ÖPNV-Nichtnutzer, Steuerzahler und Gruppen auf Freizeitwegen* gezählt« (vgl. Anhang A-55-56, Protokoll Workshop Region).

Am Workshop »Kreise« nahmen ca. 15 Personen teil, die überwiegend Vertreterinnen und Vertreter der Landratsämter waren bzw. einen besonderen Bezug in ihrer politischen, planerischen oder ehrenamtlichen Tätigkeit zur politischen Ebene des Landkreises aufweisen. Der Workshop »Kreise« hat sich in der Diskussion schwerpunktmäßig auf Beteiligungsmöglichkeiten an der Nahverkehrsplanung beschränkt (vgl. Kap. 5.3.3). Eine Benachteiligung der sog. Gender-Gruppen wird als gegeben vorausgesetzt (vgl. Anhang A-57-58).

Am Workshop »Kommunen« nahmen 10 Personen teil, die bis auf einen Planer und eine Kommunalpolitikerin überwiegend Gruppenvertreterinnen und –vertreter repräsentierten. An diesem Workshop nahm kein Entscheidungsträger teil, weil die Entscheidungen zum ÖPNV überwiegend auf den Ebenen der Landkreise bzw. der Region stattfinden. Daher dominierten praktische Aspekte und einzelne Beispiele zu Gender Planning im ÖPNV. Die Moderation übernahm die Bearbeiterin, das Protokoll Ursel Habermann vom VRS.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops »Kommunen« haben sich auf folgende Personenkreise verständigt, die sie durch die kommunale Verkehrsplanung/ÖPNV-Entwicklungsplanung unterrepräsentiert berücksichtigt ansehen (vgl. Abb. 58.; vgl. Anhang A-59-60).

Darüber hinaus wurde auf generelle Probleme hingewiesen: Zeiten passen nicht zueinander (Flexibilität d. Arbeitslebens und Privatleben haben jeweils andere Zeitansprüche an den ÖPNV) und benachteiligt sind außerdem unabhängig von Gruppen alle Personen, die in Teilorten (außerhalb des Zentrums) wohnen (v. a. ältere Personen ohne Auto). Eine differenzierte Datenerhebung ist erforderlich, um den jeweiligen Lebenssituationen gerecht zu werden.

- Frauen; abhängig von der jeweiligen Lebenssituation,
- Kinder,
- Radfahrer,
- Fußgänger,
- Ältere,
- Behinderte,
- Fremde/Ausländer.

Abb. 58: Unterrepräsentierte Personenkreise, Workshop »Kommunen«, Anhang A-59-60, eigene Darstellung

Da Personen mit vorübergehender Einschränkung der Mobilität schwer zu erfassen sind, werden diese bewusst nicht gesondert aufgeführt. Es wird davon ausgegangen, dass sie insbesondere unter den Seniorinnen und Senioren und unter den Frauen stark vertreten sind.

Zu ähnlichen Ergebnissen kam die schriftliche Befragung von elf Teilnehmerinnen und Teilnehmern der gleichen Veranstaltung (vgl. Kap. 3.2), in der deutlich mehr Expertinnen und Experten aus dem Verkehrs- und Planungsbereich vertreten waren, unter der Fragestellung: » Gibt es aus Ihrer persönlichen Sicht Personenkreise, Gruppen, die bei der Planung für den ÖPNV zu wenig berücksichtigt sind?« Bei der Aufzählung sollte nach Dringlichkeit gewertet werden (Anhang-A-74-75). Am häufigsten wurden Kinder und ältere Mitbürgerinnen/Seniorinnen genannt (je 6 Nennungen von insgesamt 11 Befragten), direkt gefolgt der Gruppe der Jugendlichen (5). Je drei Mal genannt wurden Behinderte (3) und Familienarbeiterinnen (3), nicht-vollzeiterwerbstätige Personen mit Kindern/teilzeitberufstätige Frauen mit Kindern (3) und Familien/Erziehungspersonen mit Kindern (3). Die allgemeine Bezeichnung mobilitätsbehinderte Personen wurde zwei Mal genannt, Frauen ohne zusätzliche Hinweise auf Familien- oder Betreuungsfunktion ein Mal.

Daraus lassen sich 6 Gruppen mobilitätseingeschränkter bzw. –behinderter Personengruppen bilden. Die Übergänge zwischen den Gruppen sind fließend.

Der Vergleich mit den Ergebnissen des Workshops »Kommunen« zeigt, dass von den Planenden in der schriftlichen Befragung deutlichere Trennungen vorgenommen wurden. Hier fehlen die Fußgänger und Radfahrer, aber auch die Gruppe ausländischer Mitbürger:

- Kinder,
- Seniorinnen und Senioren,
- Jugendliche,
- Behinderte,
- Familien/Erziehungspersonen mit Kindern, insbesondere teilzeitberufstätige Frauen mit Kindern bzw. nicht-vollzeiterwerbstätige Personen mit Kindern,
- Frauen, insbesondere Familienarbeiterinnen

Abb. 59: Unterrepräsentierte Personenkreise – Befragung »ÖPNV-Planung für alle!«, eigene Darstellung

### 5.3.1 Anforderungen an das ÖPNV-Angebot und Defizite

In diesem Abschnitt werden Ergebnisse aus mehreren Untersuchungen herangezogen. Diese werden in zeitlicher Reihenfolge geordnet dargestellt: Netzwerkbefragung unter den Mitgliedern des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V. zu den Anforderungen von Frauen an den ÖPNV, der Runde Tisch »Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität«, der Fachworkshop »ÖPNV-Planung für alle! Gender Mainstreaming im ÖPNV in der Region Stuttgart«, die Befragung unter den Teilnehmenden des Workshops, die Befragung und Interviews mit mobilitätseingeschränkten Gruppen und Akteuren.

Die Anforderungen der Gruppen wurden exemplarisch an zwei Gruppen detaillierter analysiert. Dabei wurde zum einen innerhalb der Vereinsfrauen des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V. eine schriftliche Befragung durchgeführt (vgl. 3.2 und Anhang A-79-80), die eine Ausgangsbasis für die Interessenvertretung im Fahrgastbeirat sein sollte, damit klar wird, wo Verbesserungsbedarf gesehen wird. Der Fragebogen wurde von etwa 30 % der aktiven Mitglieder ausgefüllt zurückgesendet. Die zweite Gruppe, deren Anforderungen detaillierter betrachtet wurde, ist die Gruppe der behinderten Menschen. Dabei wurde für einen Runden Tisch mit behinderten Menschen (»Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität«, vgl. Kap. 3.2 u. Anhang A-61-66) ein Fallbeispiel im ÖPNV-Bereich gewählt, an dem zu diesem Zeitpunkt – zusätzlich zu den Ergebnissen einer fachlichen Arbeitsgruppe beim VRS zum barrierefreien S-Bahnzugang – nach Auskunft des Körperbehindertenvereins Stuttgart ein hohes Interesse seitens der Behinderten bestand. Zuletzt wurden die Teilnehmenden der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« in den Workshops mit dieser Thematik konfrontiert und ebenso die Teilnehmenden der schriftlichen Befragung. Beide Gruppen setzten sich aus mobilitätseingeschränkten Personengruppen, Aufgabenträgern, Entscheidungsträgern und Personen aus der Regionalpolitik zusammen.

#### *Ergebnisse einer Umfrage innerhalb des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V.*

In Anlehnung an die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen, die in der Literatur formuliert werden (vgl. Kap. 2), wurden bestimmte thematische Blöcke in die Befragung aufgenommen (vgl. Anhang A-79-80), deren Ergebnisse nachfolgend zusammengefasst werden. Es gab die Möglichkeit, sowohl Detailvorschläge als auch allgemeine Vorschläge zu den Fragestellungen zu geben. Insgesamt wurden weniger Detailvorschläge, sondern mehr allgemeine Vorschläge unter der jeweils bei jedem Thema möglichen Rubrik »Sonstiges« gemacht. Die Antworten wurden anonymisiert.

Die Detailvorschläge zur Verbesserung eignen sich weniger für eine Quantifizierung, z. B. zur Ausstattung bestimmter Haltestellen, Haltestellenzugänge, Fahrtrouten, Unpünktlichkeit einzelner Verkehrsmittel. Dies war durch die Gestaltung des Fragebogens beabsichtigt, denn die Ergebnisse sollten über den Fahrgastbeirat direkt an den VVS weitergegeben werden, der mittlerweile einige der genannten Probleme beseitigt hat (Anhang A-103-104). Durch zusätzliche offene Fragen oder die Rubrik »Sonstiges« sollte den antwortenden Personen die Möglichkeit gegeben werden, auch allgemeine Anregungen, Kritik und längerfristige Vorschläge zu formulieren. Nicht alle Frauen haben alle Punkte ausgefüllt. Es wird davon ausgegangen, dass sie entweder keine Anregungen oder Kritik haben, den Punkt nicht aus eigener Erfahrung beurteilen können (z. B. als Autofahrerin) oder es kein Problem auf ihrer Strecke gibt.

Beim Punkt »Sicherheit« gab es nur einen konkreten Fall gegenüber drei Anregungen, von denen eine sachlich falsch war. In einem Fall wurde auf bekannte, bereits untersuchte Probleme der Stadt Herrenberg und ihrer Teilorte hinsichtlich der Sicherheit von Frauen im öffentlichen Raum hingewiesen (»mangelnde Beleuchtung, Hecken ...«). Außerdem gab es einen Hinweis auf die »Untersuchung der Frauengruppe der LA 21 Stuttgart unter Leitung der vhs und der Gleichstellungsstelle zu S-1-Haltestellen im Innenraum«.

Zum »Haltestellenzugang/Fahrzeugzugang« gab es drei Beschwerden zu fehlenden Rampen und Aufzügen sowie über den erschwerten Zugang zum Bus auf einer Linie durch Einsatz von Reisebussen im Linienverkehr und zwei Bemerkungen unter dem Punkt »Sonstiges«:

- »Zahlreiche Haltestellen im S-Bahnnetz haben weder barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und Fahrzeugen noch Rampen für Kinderwagen« (vgl. Liniennetzplan für Behinderte),
- »wenn Rampen für Kinderwagen überhaupt vorhanden sind, entsprechen sie oft nicht heutigem Standard, d. h. sie sind nicht für alle Kinderwagenmodelle (insbesondere Doppelbereifte) nutzbar – Sturzgefahr durch Verkanten der Räder.«

Der Punkt »Ausstattung von Haltestellen« war vielen Frauen wichtig. Hier gab es 12 konkrete Punkte: fehlender Aufzug (3), fehlende Überdachung (3), fehlende Rampen für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder (2), Rolltreppe meist außer Betrieb (1), Aufzug fehlt (1), Aufzug defekt (1), keine Angaben über Dauer des Ausfalls (1), fehlende Unterstellmöglichkeit abends (1), Fahrkartenautomat außerhalb Überdachung (1). In diesem Bereich scheint eine große Unzufriedenheit zu herrschen, wie die folgenden Antworten beispielhaft zeigen:

»Stadt Herrenberg und Teilorte: Viele Haltestellen haben keine Sitzgelegenheiten und Überdachungen; Probleme für Gehbehinderte.«

»Stuttgart-Österfeld: Aufzug häufig defekt, keine Angabe über Dauer des Ausfalls, keine Alternative, da keine Rampen vorhanden und Treppen zu steil für nachträglichen Einbau.«

»Waiblingen, Bhf.: Abends ab 18:00 Uhr ist das Bahnhofsgebäude geschlossen, es fehlt Unterstehmöglichkeit bei z. T. sehr langer Wartezeit auf Anschlussbus.«

»Die Haltestelle Nürnberger Str. liegt an einem Neubaugebiet in der Nähe des Krankenhauses Bad Cannstatt, ist nicht behindertengerecht und bereitet für Kinderwagen einen erschwerten Zugang« (*heute barrierefrei*).

Besondere Erschwernisse für mobilitätseingeschränkte und -behinderte Menschen ergeben sich durch den Ausfall von Rolltreppen und Aufzügen, fehlende Barrierefreiheit und fehlende Unterstellmöglichkeiten. Ein besonderes Ärgernis sind fehlende Informationen über die Dauer von Ausfällen bei Aufzügen.

Zur »Netzentwicklung/Lage von Haltestellen« wurden insgesamt sechs Anregungen gegeben, die sowohl Haltestellenlagen (2), Haltestelleabstände (1) als auch Anbindungen von Wohngebieten mit Bussen (2), nach 22 Uhr (1) betreffen. Grundsätzlich angeregt wurden »bessere Anschlüsse zwischen S-Bahn, InterRegio und den Bussen zu Ortschaften, die keinen Bahnanschluss haben«.

Zum Punkt »Vertaktung« gab es sieben detaillierte Probleme und Verbesserungsvorschläge, die zu kurze Abstände kritisieren (2), zu lange Wartezeiten (5) und fehlende Vertaktung (1). Einige Beispiele: »An der Haltestelle Bad Cannstatt, Bhf., ist die Vertaktung zwischen der Linie R 8 und der Linie R 2 in Richtung Aalen-Tübingen und umgekehrt zu lang – »52 Minuten sind kein Anschluss!«, aber auch »An der Haltestelle Nürnberger Str. ist die Vertaktung zwischen der Linie U1 und der Linie S 2 + S 3 in Richtung Hbf zu kurz.«

Auch beim Themenblock »Information« gab es mit insgesamt acht Antworten einige Anregungen und Kritik, die die Haltestellenausstattung mit Plänen und Übersichten (1), Anzeigedisplays und deren Fehlen (1) oder deren Ausfall (1) und die Information über Haltestellenverlegung (1) oder Verspätungen (1) betreffen. Ein weiterer Punkt bezieht sich auf die Weitergabe von Informationen im Fahrzeug: Diese sollten mehrsprachig (1) sowie lauter und deutlicher sein (1). Von den befragten 15 Frauen gaben zwei Frauen an, mit der »Information bei Störungen« weitgehend zufrieden zu sein, eine antwortete, sie sei unzufrieden, da die Informationen »oft sehr spät« kämen.

Beim Themenblock »Fahrkarten, Fahrkartenautomaten, Entwerter« wurde zunächst nach der Bedienungsfreundlichkeit der Fahrkartenautomaten gefragt. Vier der Befragten waren der Meinung, die Fahrkartenautomaten (2000, Anmerkung: mittlerweile gibt es neue Automaten) seien schwer lesbar/unübersichtlich und die »Schrift zu klein«, eine Person bezeichnete die Lesbarkeit mit »zufriedenstellend«, eine weitere mit »zufriedenstellend für geübte ÖV-NutzerInnen«. Niemand vergab als Bewertung »einfach/übersichtlich«. Vor dem Hintergrund der neuen Automaten im S-Bahnbereich wäre die heutige Reaktion interessant.

Weitere Hinweise bezogen sich auf die Lage der Fahrkartenautomaten an der Haltestelle (1), die Höhe des Displays (1), die fehlende automatische Ausgabe von Kurzstreckentickets (1), wünschenswerte verstärkte Verwendung von Piktogrammen (1) und einen Hinweis zur Ausstattung neuer Stadtbahnen (1). Als Beispiel:

»An der Haltestelle Stuttgart-Österfeld befinden sich die Fahrkartenautomaten in der größtmöglichen Entfernung zu den beiden einzigen Zugängen« und »das Display der Fahrkartenautomaten ist zu hoch (ab 1,80 m Körpergröße gut zu lesen).«

Mit dem herrschenden »Tarifsystem« zeigten sich ausdrücklich sechs von 15 befragten Personen »unzufrieden«. Die Benotungen »sehr zufrieden« und »weitgehend zufrieden« wurden nicht vergeben. Es wurden insgesamt 11 konkrete Verbesserungsvorschläge bzw. Anregungen im Bereich Tarife angeführt, die drei Antworten aus »Sonstiges« wurden einbezogen, da sie inhaltlich ähnlich waren. Im Einzelnen geht es um die Bereiche Übertragbarkeit von Fahrkarten (2), Erweiterung der Mitnahmeregelung (1), flexible Fahrkarten (1), zeitliche Beschränkung von Schülertickets (1), Kindertarif bis 16 (1), stärkere Ermäßigung für Mehr-Kind-Familien (2), Tarife zu teuer (2) und zu unübersichtlich (1). Hier einige Beispiele:

»Die Tarifierpassungen nach oben sollten unterbleiben, wenn man möchte, dass auf den ÖV umgestiegen wird«,  
»Jugendliche bis 16 Jahre sollten zum halben Preis fahren können«, »stärkere Ermäßigung für Mehr-  
Kind-Familien« und »VVS ist einer der teuersten Tarifverbünde«,  
»langfristig zukunftsfähiges Verkehrskonzept ÖPNV Region Stuttgart, vernetzt mit anderen Regionen« und  
»das Tarifsystem ist für sporadische NutzerInnen unübersichtlich.«

Abschließend konnten die Befragten unter dem Punkt »Sonstige Anregungen/Kritik« alles angeben, was sie bis dahin nicht zugeordnet hatten. Hier kamen nochmals 11 Anregungen, Meinungen und Kritik, die die Bereiche Jahresticket/Vierteljahresticket (3), Mobilitätszentralen/ÖPNV-Information (2), Information über Busabfahrzeiten (1), Nachtbusse (1), Preisvergleiche (1) und Taktverbesserung (1) betreffen. Zwei besondere Anregungen gab es zur Priorisierung von Bussen und zum Ausstattungsstandard von Bussen und Bahnen:

»Jahresticket: verglichen mit anderen Städten ist Stuttgart extrem teuer«,  
»Einrichtung von Mobilitätszentralen vor Ort, zentrale telefonische Info-Stelle zu Buslinien«,  
»durchgehendes Verkehrskonzept ÖPNV Region Stuttgart (visionäre Ansätze). Hauptverkehrsachsen B 10, B 14, B 27, B 29 etc. und Bahnlinien mit Verkehrsknoten mit S 1 bis S 6 ausstatten. Verkehrsknoten mit Ringlinien verbinden und vierspurige Straßen mit Busspuren versehen (flexibles Verkehrsleitsystem). Nutzung Standspur für Bus (vgl. EXPO, Sao Paulo). Verkehrsknoten mit P+R. ÖPNV kostenlos (Steuergeld).«  
»Interessant wäre eine Untersuchung der Frage, ob die Kosten der Verkehrsunternehmen nicht durch weniger luxuriös ausgestattete Busse und Bahnen gesenkt werden könnten (Wahrung eines gewissen Standards).«

Die Ergebnisse zeigen, dass bei den im Fragebogen abgefragten Themen für die Standardbereiche des ÖPNV, also Haltestellenausstattung, -lage, Verkehrsliniennetz, Fahrplanvertaktung, Tarife, Sicherheit und Fahrgastinformation, durchaus noch Defizite bestehen. Sie geben aber auch Hinweise, welche besonderen Anforderungen vor Ort von Frauen an den ÖPNV gestellt werden. Dabei geht es weniger um luxuriöse Ausstattung als vielmehr um Anbindung möglichst aller Ziele, Sicherheit, angemessene Vertaktung, barrierefreie Ausstattung, Sitzplätze und Unterstellmöglichkeit, Tarife und verbindliche Information.

### ***Runder Tisch Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität. Zum Problem barrierefreier Zugang zur S-Bahn in der Region Stuttgart – Empfehlungen von Betroffenen***

Inhalt, Anlass, Verlauf und Ergebnisse des Runden Tisches sind im Anhang vollständig aufgeführt (vgl. Anhang A-61-66 und Kap. 3.2). Die Veranstaltung wurde von der Bearbeiterin geplant und organisiert, mit dem VRS durchgeführt und ausgewertet. An dieser Stelle sollen nur die Ergebnisse zu den besonderen Anforderungen behinderter Menschen an Barrierefreiheit im S-Bahnbereich vorgestellt werden. An der Veranstaltung haben 25 Personen teilgenommen: 16 Vertreterinnen und Vertreter von Behindertenverbänden, 5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der TA-Akademie, ein Aufgabenträger (VRS) und ein Planer (SWITCH Transit Consult).

Die Zusammenfassung der moderierten Diskussion ergab Antworten auf die vier Ausgangsfragen der Veranstaltung, dabei gibt die Antwort auf »Frage 1 Runder Tisch« eine Teilantwort auf Forschungsfrage 1. Die Antworten auf »Frage 2 – 4 Runder Tisch« geben Hinweise auf die denkbaren Maßnahmen aus Sicht behinderter Menschen, zeigen auf, welchen Beitrag Betroffene bei der Problemlösung leisten können (3) und verdeutlichen Umsetzungshindernisse (4).

Die erste Frage beim Runden Tisch lautete: »Welche Anforderungen stellen Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, an einen optimalen Zugang zum ÖPNV-(Fahrzeug)«? Die Diskussion mit den Vertreterinnen und Vertretern der Behindertenverbände verdeutlichte als wichtigste Anforderungen Folgendes:

1. »Der selbstständige Zugang zum Fahrzeug muss möglich sein, ohne auf die Hilfe anderer angewiesen zu sein,
2. der Zugang zum Fahrzeug muss niveaugleich und spaltfrei sein. Es wird davon ausgegangen, dass diese Lösung allen Nutzerinnen und Nutzern entgegenkommt.
3. Erst danach wurden Detailvorschläge zur Gestaltung der Haltestelle, zu Leitlinien und Markierungen am Bahnsteig, zur Positionierung von Fahrkartenselbstbedienungsgeräten, Fahrgastinformation, Türöffnern, Türgriffen und vieles mehr genannt« (vgl. Anhang 63).

Im nächsten Schritt wurde gefragt: »Welche Maßnahmen kommen dafür in Frage?« (Frage 2 Runder Tisch). Für den speziellen Fall der Barrierefreiheit im S-Bahnverkehr wurde als Lösung für die einfache Spalt- und Höhenproblematik vorgeschlagen:

»Ein Wagen sollte bzgl. behindertengerechter Ausstattung favorisiert werden und immer an der gleichen Position anhalten.«

Insbesondere sollte bei den Haltestellen mit Mischbetrieb und besonders großen Höhenunterschieden zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugboden »die Notwendigkeit von Güterverkehren mit Übermaß am gleichen Gleis (...) diskutiert werden«. Dabei »sollten Lösungen gefunden werden, die auf ganz Deutschland übertragbar« und »fehlertolerant« sind. Darüber hinaus seien »Akustische Signale«, »Funktüröffner« und »Sicherheitsmaßnahmen im Wagen (Haltegriffe)« wichtig.

Anschließend wurde überlegt, »welchen Beitrag (...) die örtlichen Erfahrungen Betroffener zur Problemlösung leisten« können (Frage 3 Runder Tisch). Bei dieser Frage einigten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf folgende Formulierung:

»Die frühzeitige Einbeziehung Behinderter und anderer in ihrer Mobilität eingeschränkter Personenkreise (Eltern mit Kinderwagen, Mütter, Senioren, Kranke) in die Planung ist zwingend erforderlich und zwar bei allen Neuplanungen von Strecken, Haltestellen und bei der Nachrüstung bestehender Haltestellen. So können Probleme im Vorfeld erkannt und behoben werden und müssen nicht im Nachhinein nachgebessert werden (Kostenaspekt).«

Dabei wird Wert darauf gelegt, dass die Einbeziehung Betroffener sowohl in die konkrete Planung erfolgt, als auch in die langfristige Planung eingeht (z. B. Berücksichtigung bei Neuauflage der Nahverkehrspläne).

Zuletzt ging es darum, »welche Umsetzungshindernisse bestehen?« (Frage 4 Runder Tisch). Die Beteiligten sahen drei Hauptprobleme bei der Umsetzung:

1. »Die Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes sind zu befolgen, Normierungen stehen örtlich optimalen Lösungen im Wege,
2. Mischverkehre und Güterverkehre mit Lademaßüberschreitung am gleichen Gleis wie der S-Bahn-Verkehr,
3. unterschiedliche Zuständigkeiten bis hin zu unklaren Kostenübernahmen (Bsp. laufende Kosten bei Aufzügen).«

Hinsichtlich der Fragestellung der Arbeit zeigen diese Ergebnisse, dass selbst die Gruppe der Behinderten, die mittlerweile am stärksten rechtlich legitimiert ist, mit großen Umsetzungshindernissen konfrontiert ist. Insgesamt hat der Runde Tisch vor allem die Kompetenz der Gruppe der Behinderten in eigener Sache verdeutlicht. Im Nachhinein muss konstatiert werden, dass trotz der Einbindung des VRS in der Problematik des barrierefreien und selbstständigen Zugangs zur S-Bahn in der Region Stuttgart nur Teillösungen erreicht wurden, weil Fehler bei der Fahrzeugbeschaffung während der langjährigen Verwendungsdauer nicht rückgängig zu machen sind.

### **Workshop »ÖPNV-Planung für alle!«**

Auch im Workshop ging es eingangs um das Thema »Anforderungen«. Dieses wurde unter der Leitfrage 2: »Welche Ansprüche haben diese Gruppen?« behandelt. Dadurch wurden Hinweise auf die unterschiedliche Einschätzung der Anforderungen durch die Teilnehmenden der verschiedenen Workshopgruppen und die Teilnehmenden der Befragung erwartet. Ein weiterer Aspekt war eine Teilantwort auf die Forschungsfrage 1 »Welche Anforderungen stellen mobilitätseingeschränkte Personengruppen an das ÖPNV-Angebot?«

Der Workshop »Region« geht von »spezielle(n) Belange(n) abgrenzbarer Bevölkerungsgruppen« in mehreren Bereichen aus. Dies sind zunächst die klassischen:

»Sowohl Planungsgrößen wie Fahrzeit, Verbindungen, Takte, Bedienung, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Liniengestaltung als auch kundenorientierte Angebotsmerkmale wie Sicherheit und Komfort in Bezug auf Zugänglichkeit und Fahrzeugausstattung (Klimaanlage, Möglichkeit zum Transport von Gegenständen) bis hin zur immer wichtiger werdenden altengerechten Ausstattung und Handhabung des Betriebs des Nahverkehrs.« (Anhang A-56)

Der Workshop »Kreise« hat sich auf Beteiligungsmöglichkeiten konzentriert und diese Frage ausgelassen. Der Workshop »Kommunen«, an dem im Vergleich zu den anderen Workshops die meisten »Betroffenen« mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Gruppen teilnahmen, hat die besonderen Ansprüche dieser Gruppen detaillierter diskutiert (Anhang A-59, vgl. Abb. 60).

Leitfrage 3 im Workshop drehte sich unter der Fragestellung »Welche Defizite bei den Planungsbeteiligungen sehen Sie?« um Mängel und Probleme bei der Beteiligung. Der Workshop »Kreise« hat diese Frage ausgelassen. Als ein besonderes Defizit bei der Planungsbeteiligung sieht der Workshop »Region« an, dass »Bevölkerungsgruppen, die besonderer Berücksichtigung bedürfen, nicht in einer Weise organisiert sind, dass sie in den vorgesehenen Schritten der Planungsbeteiligung einbezogen werden können «(Anhang A-56).

### »Sicherheit:

- a) vor Übergriffen;
- b) vor Unfällen, z. B. keine Stolperfallen

**Fahrplan:** Taktzeitenverbesserungen in den Zeiten ab 9 Uhr

### Haltestellen- und Fahrzeugausstattung:

- Barrierefreiheit,
- Haltestellenausstattung den Bedürfnissen der Nutzer(innen) anpassen,
- WCs in S-Bahnen und auf Busbahnhöfen einrichten bzw. sauber halten (wichtig für Kinder, alte und kranke Menschen!)
- Ausstattung in den Bussen verbessern

### Information und Verständlichkeit:

- Wegweisung/Auskunft verbessern,
- Verständlichkeit/Lesbarkeit von Busplänen verbessern,
- Verkehrsleitsysteme einführen,
- Vermarktung/Kartenverkauf verbessern

**Regionalplanung/Siedlungsplanung:** Bessere Infrastruktur in Teilorten (Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten).«

Abb. 60: Besondere Ansprüche mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Gruppen, Workshop »Kommunen« bei der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«, eigene Darstellung

Der Workshop »Kommunen« fasste nachstehende Defizite an der Planungsbeteiligung zusammen, dabei schien unerschwerlich die Finanzierbarkeit die Diskussion zu bestimmen:

»Nach dem ÖPNV-Gesetz in Baden-Württemberg ist keine Beteiligung von Frauenvertreterinnen bei der Nahverkehrsplanung vorgesehen.«

»Es sind wenig geschlechtsspezifische Daten vorhanden.«

»Die verschiedenen Nutzergruppen werden nicht angemessen einbezogen (z. B. Stadtseniorenräte, Liga der Freien Wohlfahrtspflege, Behinderte, Alte, Frauen mit Kindern ...).«

»Die Entscheidungsträger in den Kommunen sind nicht repräsentativ für die Nutzer(innen) des ÖPNV.«

»Bürokratische Entscheidungswege stehen innovativen schnellen Lösungen im Wege.«

»Teilweise stehen Machtinteressen vernünftigen Lösungen entgegen.« (Anhang A-60)

Leitfrage 4 lautete »Wie kann die Möglichkeit der Beteiligung am Planungsprozess verbessert werden?« Der Workshop »Region« hat über »die mögliche Erweiterung des Kreises an der Nahverkehrsplanung zu beteiligender Gruppen diskutiert«. Es wurden für den Fall, dass die Gruppen nicht entsprechend organisiert sind, Ansprechpartner benannt,

»über die bislang unterrepräsentierte Gruppen und ihre spezifischen Anforderungen in der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden können. Neben den bereits angesprochenen Organisationen könnten dies Kreisjugendringe, Landfrauenverbände, Schülervvertretungen, Kreissenorenräte sein, aber darüber hinausgehend auch Sportvereine, -verbände und -organisationen, um Freizeitmobilität von Kindern und Jugendlichen, insbesondere von Mädchen zu erfassen, sowie Kontakte zum kirchlich-sozialen Bereich, um Personengruppen in der Verantwortung von familiären Erziehungs- und Pfllegetätigkeiten zu erreichen« (Anhang A-56).

Schwerpunkt der Diskussion im Workshop »Kreise« waren die Beteiligungsmöglichkeiten bei der Nahverkehrsplanung. »Eine Ausweitung und Verbesserung der Beteiligungsmöglichkeiten wird als wichtiger Ansatzpunkt gesehen, um die Belange der Gender-Gruppen in ausreichendem Maße in den Planungsprozess einzubeziehen und das künftige ÖV-Angebot auf diese Belange abstimmen zu können.« Dabei wird eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Personengruppen als notwendig erachtet. Es werden Vorschläge für ein effektives Vorgehen bei der Erhebung der Anforderungen gemacht; dabei wird betont, dass ein transparenter Planungsablauf Voraussetzung für eine gute Beteiligung ist, und es werden Vorschläge für die Einbeziehung dieser Personengruppen bei Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan gemacht (Anhang A-57-58).

Im Workshop »Kommunen« wurden für die Verbesserung der Beteiligung folgende Aspekte genannt:

- »Frauennetzwerke bilden, die sich aktiv einbringen,
- Einbeziehung des FrauenRatschlags in die Fortschreibung der kreisweiten Nahverkehrspläne,
- mehr Personen, die betroffen sind, an kommunalen Verkehrsschauen (Vor-Ort-Terminen) beteiligen,
- bessere Information über geplante Vorhaben,
- Workshops oder Zukunftswerkstätten „Verkehr“ veranstalten,
- Expertengruppen hinzuziehen; sachkundige Bürger einbeziehen, Fachwissen abfragen (z. B. bei der Liga der freien Wohlfahrtsverbände).



- Gender Mainstreaming muss als Querschnittsaufgabe im ÖPNV-Gesetz festgeschrieben werden, ebenso die Gruppen, die an der Planung beteiligt werden sollen« (Anhang A-59-60).

Zuletzt wurde unter Leitfrage 5 in den Gruppen diskutiert »Wie kann es weitergehen? Was kann untersucht werden?« Der Workshop »Region« hat in seinem Protokoll festgehalten:

»Angesichts der vielfältigen Ansprüche, Bedürfnisse und Belange wurde die Notwendigkeit deutlich, auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten Prioritäten beim Ausbau des öffentlichen Personennahverkehr(s) zu setzen und zu verfolgen. Eine in sich konsequente Nahverkehrsplanung kann künftig nur unter Einbeziehung zielgruppenorientierter Aspekte erfolgen« (Anhang A-56).

Der Workshop »Kreise« hatte sich zusammenfassend auf folgende Punkte festgelegt:

- »Es erscheint zweckmäßig, dass die Belange der Gender-Gruppen entweder schon im Vorfeld der Nahverkehrsplanung oder zumindest in der Phase der Problemanalyse vor der Festlegung von Planungsleitlinien, Zielsetzungen und Standards ermittelt werden« (Anhang A-57-58).
- »Um den Aufwand bei der Erhebung der Anforderungen in einem vertretbaren Rahmen zu halten, wird ein Pilotprojekt angeregt.«
- »Voraussetzung für gute Beteiligungsmöglichkeiten ist ein transparenter Planungsablauf« (Anhang A-57).
- »Eine angemessene Darstellung der Gender-Belange in der Nahverkehrsplanung (...) bedingt eine Datenbasis, die zumindest nach dem Geschlecht und den verschiedenen Lebenssituationen der Verkehrsteilnehmer unterscheidet ...« (Anhang A-58).

Dem Workshop »Kommunen« sind folgende Themen besonders wichtig gewesen:

- »Bestandsaufnahme (Frauenwege sichtbar machen)/Erreichbarkeitsanalysen/Mängelanalyse unter Gender-Aspekten erstellen«, »prüfen, ob es Geldgeber gibt, die Untersuchungen dieser Art unterstützen,«
- »Konzession überprüfen, teilweise sind sie unflexibel in Bezug auf die Zeiten- und Linienführung – eine schnellere Reaktion wäre sinnvoll«, »Genehmigungsverfahren transparent gestalten,«
- »das Thema muss in der öffentlichen Diskussion bleiben« (Anhang A-60).

Der Workshop »Kreise« schlägt zur Beteiligung der Gender-Gruppen vor, diesen Gruppen ausreichend Zeit für die schriftliche Stellungnahme einzuräumen,

»da diese ihre Stellungnahmen meist in ehrenamtlicher Tätigkeit anfertigen müssen. Bei mündlichen Anhörungen bietet sich ein eigener Termin an (...). Dadurch kann der Nachteil ausgeglichen werden, dass im Vergleich zu anderen Interessengruppen, die in der Regel durch Hauptamtliche vertreten werden, kaum Chancen zur „professionellen“ Darstellung der Belange bestehen« (Anhang A-58).

Für die Datenerhebung wurden Handlungsvorschläge formuliert, die den Aufwand begrenzen sollen:

»In den Standard-Befragungen des VVS sollte nach dem Geschlecht und nach Möglichkeit auch nach der Lebenssituation der Verkehrsteilnehmer differenziert werden. Die Mehrkosten hierfür werden als gering eingeschätzt.

Es sollten vor allem an Linien, an denen Maßnahmen ergriffen wurden, Befragungen erfolgen, da diese verstärkt Aufschlüsse über die Verkehrsteilnahme bisheriger Nicht-Nutzer liefern können.

Haushaltsbefragungen scheiden wegen des enormen Aufwandes als Instrument zur Ermittlung der Fahrgastmengen in einer Nahverkehrsplanung aus. Kleinere Teilbefragungen (z. B. Fahrgäste, Schüler ohne Scool-Abo) lassen zwar nicht auf die genauen Fahrgastzahlen schließen, es können jedoch Informationen über die Anforderungen der Kunden und auch der (noch) Nicht-Kunden gewonnen werden. Für viele Fragestellungen, vor allem in Hinblick auf eine gendergerechte Angebotsgestaltung, können solche Teilbefragungen wichtige Hinweise in ausreichender Genauigkeit liefern.

Durch eine Intensivierung des Daten- und Informationsaustausches mit den Städten und Gemeinden könnten die dort vorliegenden Erkenntnisse für die Nahverkehrsplanung genutzt werden. Dabei wird eine Bringschuld bei den Kommunen gesehen, die die vorliegenden Daten und Informationen im eigenen Interesse noch stärker als bisher in die Nahverkehrsplanungen einbringen sollten«(Anhang A-58, WS Kreise).

Die Detailvorschläge des Workshop »Kommunen« bezogen sich ausnahmslos auf den Busverkehr: Frauenplätze in Bussen, keine Reisebusse im Linienverkehr und rollstuhlgerechte Busse. Ob dies Zufall ist oder ein Grund dafür vorliegt, kann nur vermutet werden. Tatsache ist, dass im Überlandverkehr häufig Reisebusse eingesetzt werden, die einen Einstieg über Stufen haben und deshalb nicht rollstuhlgerecht sind. Der Kreis Göppingen ist nicht dem VVS angegliedert, der eine einheitliche Fahrplangestaltung besitzt, deshalb kam von dort die Anregung, Fahrpläne bei den Bushaltestellen lesbarer gestalten. Zuständig ist hier das Landratsamt Göppingen als Aufgabenträger bzw. die VGS.

### ***Befragung und Interviews mit Gruppenvertreterinnen und -vertretern***

Die Auswertung der Interviews mit Gruppenvertreterinnen und -vertretern deckt sich überwiegend mit den Ergebnissen der vorangegangenen Untersuchungen. Befragt und interviewt wurden der LVKM, zu dessen Mitgliedern der KBV zählt, und der StadtSeniorenrat. Für den FrauenRatschlag lag die schriftliche Netzwerkbefragung vor, diese wurde ergänzt durch Ergebnisse seiner Sitzung »Bilanz von Gender Planning im ÖPNV« am 10.10.2005 (vgl. Protokoll im Anhang A-85) und Antworten von zwei Fachfrauen für Gender und Planung.

Anforderungen an das ÖPNV-Angebot aus der Sicht des LVKM, der in der Region Stuttgart durch acht Behindertenvereine repräsentiert wird, im Bereich *Fahrpläne*: Beim Busfahrplan muss klar ersichtlich sein, wann verbindlich Niederflrbusse fahren (z. B. durch ein Symbol), taktile Fahrpläne wie in Münster wären wünschenswert, die Anbindung sollte nicht nur zu Schulzeiten erfolgen und, ganz wichtig:

»der Fahrplan muss aus der sitzenden Position lesbar sein, deshalb darf es keine Möblierung (z. B. Abfallbehälter) drum herum geben.«

In Bezug auf das *Liniennetz und die Haltestellenlage* geht es um die Erreichbarkeit von Zielen. Hier gibt es keine grundsätzlich anderen Anforderungen. Haltestellenabstände müssen sich an gängigen Empfehlungen orientieren und am besten abgestimmt werden. In Bezug auf die Vertaktung muss das Umsteigen barrierefrei möglich sein und es muss genug Zeit zum Umsteigen geben.

Im Bereich der *Infrastruktur* gibt es besondere Anforderungen an die Lesbarkeit von Informationen aller Art (z. B. Anzeigen/Hinweistafeln/Schilder/Fahrzeug- und Haltestellenummer). Hierbei sollten Standards der Lesbarkeit beachtet werden, Negativbeispiel: DB-Anzeigen der S-Bahn (weiße Schrift auf blauem Grund).

Ganz besonders wichtig ist für behinderte Menschen die *frühzeitige Information über Störungen oder Ausfälle von Aufzügen oder Rolltreppen*. Informationen über barrierefreie Haltestellen sollten sich nicht allein an behinderte Menschen richten – »das ist keine Sonderinformation, sondern eine Information für viele Fahrgäste – und soll nicht nur auf Bestellung oder Abruf im Internet verfügbar sein. Auch Eltern mit Kinderwagen wollen wissen, wo sie barrierefrei ein- und aussteigen können. Viele ältere Menschen kennen die „Informationen für behinderte Fahrgäste“ nicht«. So geht eine *grundsätzliche Anregung des LVKM zur Information* dahin, keine Unterscheidung zu machen in Haltestellenpläne für nichtbehinderte und für mobilitätseingeschränkte oder -behinderte Fahrgäste (vgl. Anhang A-22, Verbund-Schiennetz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Quelle: VVS 2004 a und Verbund-Schiennetz, Quelle: VVS 2006 b):

»Welche Haltestellen barrierefrei sind, interessiert einen viel größeren Anteil an Fahrgästen. Diese Informationen sollten an jeder Haltestelle und in jedem Fahrzeug vorhanden sein!«

So sollte zum Beispiel überall dort, wo das VVS-Liniennetz dargestellt wird, entweder die Darstellung »Verbund-Schiennetz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste« oder »Barrierefreie Haltestellen in der Region Stuttgart« verwendet werden.

Bezüglich der *Bedienelemente* ist wichtig, dass die Automateingabefelder aus der Sitzposition erreichbar sind und das Feld einsehbar ist. Probleme beim »Touchscreen« sind, dass z. B. wegen Spiegelung Bedienfelder nicht richtig getroffen werden. Hier wäre im Vorfeld ein Test der Menüs mit Betroffenen wünschenswert.

Bei den *Anforderungen an Haltestellen* gibt es Unterschiede bei der Fahrzeugart. Beim Bus sind Buscaps wichtig, Bussteige müssen erreichbar sein (z. B. „Kasseler Randstein“); der Witterungsschutz muss Sitzplätze haben und Platz für einen Rollstuhl mit Bewegungsspielraum zum Umdrehen des Rolli, er sollte transparent sein wegen der Sicherheit; Blindenleitlinien und die deutlich sichtbare Linienummer und Fahrtrichtung, insbesondere an zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB), sind notwendig. Beim Schienenverkehr (Stadtbahn/S-Bahn) ist der *Witterungsschutz* bei oberirdischen Haltestellen ähnlich zu gestalten: Wendemöglichkeit sind erforderlich; wünschenswert ist ein Einstiegssymbol an der Stelle, wo der Einstieg für Rollstuhlfahrende am günstigsten ist (vgl. Charlottenplatz), hinzu kommen ein stufenloser Zugang zum Bahnsteig, gute Beleuchtung, für die Sicherheit besonders bei unterirdischen Haltestellen ein Notruf, der auch für Rolli erreichbar ist, am besten eine Stele, Bsp. Berlin. Im *Haltestellenumfeld* sind Rollstuhlparkplätze insbesondere bei der S-Bahn notwendig. Ein weiterer wichtiger Punkt – nicht nur für Frauen – sind Toiletten beim Schienenverkehr.

Im *Bereich der Fahrzeuge* erscheinen folgende Punkte besonders wichtig: Niederflrfahrzeuge mit »Kneeling« (Absenkung des Wagenkastens auf der rechten Seite, um den Höhenunterschied zwischen Bordsteinkante und Wagenboden auszugleichen) werden bevorzugt. Bei den Einstiegshilfen ist eine automatische/hydraulische Rampe besser als die Klappe bei den Bussen der SSB, weil dies unabhängig vom Ausstieg

des Fahrers macht. Dabei betont der Vertreter des KBV, eine Klapprampe sei besser als gar keine Möglichkeit zum Ausstieg für schwere Rollstühle. Bei Bussen/Straßenbahnen darf der Türöffnerknopf nicht in der Werbung verschwinden. Dies ist ein Problem für Sehbehinderte. Haltestellenansagen sollten verständlich und dynamisch sein und den Zusatz »Ausstieg in Fahrtrichtung links/rechts« beinhalten. Durchgängige Fahrzeuge bei der S-Bahn sind vom Sicherheitsaspekt her zu bevorzugen.

*Anforderungen an den Tarif* sind untergeordnet, weil die meisten Behinderten über einen Freifahrtschein verfügen, der in Abhängigkeit von der Hilfsbedürftigkeit auch eine Begleitperson einschließen kann.

Das wichtigste Anliegen aus der Perspektive behinderter Menschen an das Nahverkehrsangebot ist neben der Barrierefreiheit das große Thema *Information*. Dies fängt an bei der Information, ob und wie bestimmte Ziele erreicht werden können, ob diese barrierefrei sind und ob man Hilfe braucht, bis hin zu der Information über zeitweilige und dauerhafte Störungen. In diesem Zusammenhang wurde über zwei Broschüren der Stadt Stuttgart gesprochen: über den »Stadtführer für Rollstuhlfahrer« (LANDESHAUPTSTADT STUTTGART et al. 1996), der mittlerweile 10 Jahre alt und veraltet ist, und die neue Broschüre »Stuttgart barrierefrei« (STUTTGART-MARKETING u. ABS/ZsL e. V. 2004), die eine Art Sparversion der ersteren darstellt. In beiden ist das Thema ÖPNV extrem knapp dargestellt.

Auf die Frage, ob es aus Sicht der Behinderten in der Region Stuttgart *räumliche Disparitäten bei Angebot und Infrastruktur* gäbe, kam die Antwort »Je weiter man von Stuttgart weg ist, desto kniffliger wird es.«

Als Problem wird angesehen, wenn bei Aufzügen und Rolltreppen (Bsp. Backnang) die Betriebsdauer nicht an den Fahrplan anpasst ist und diese Information nirgendwo abgerufen werden kann. Grundsätzlich sollte die Anbindung auch in der Peripherie gesichert sein.

Auf die Anforderungen Behinderter an eine *repräsentative Berücksichtigung im Planungsprozess* für das regionale Nahverkehrsnetz wird in Kap. 5.3.3 detailliert eingegangen. Aus Sicht der Behinderten ist die Frage nach dem Alter wichtiger.

Hinsichtlich der Nahverkehrsplanung ist der LVKM grundsätzlich für eine frühzeitige *Beteiligung* der Behindertenverbände. Bedauerlich sei, dass es bisher keine wirkliche Beteiligung bei den Nahverkehrsplänen gebe. Dies liege daran, dass sie nicht wie andere Planungen an das GVFG und an Zuschüsse gebunden seien. Momentan erfolgt die Beteiligung im Fahrgastbeirat durch einen ehrenamtlichen Vertreter des KBV Stuttgart.

Für die *Seniorenräte der Region* wurde mit dem stellvertretenden Vorsitzenden des StadtSeniorenRats Stuttgart e. V. und Vertreter im Fahrgastbeirat des VVS für die Seniorenräte der Region Stuttgart gesprochen.

Aus Sicht der Gruppe bestehen folgende Defizite im ÖPNV-Angebot der Region Stuttgart: Der Fahrplan ist weniger von Bedeutung, wichtiger ist das Liniennetz und die *Erschließung von für Senioren wichtigen Zielen*. Es gibt zum Beispiel Altenpflegeheime, Supermärkte, Einkaufszentren auf der Grünen Wiese und Friedhöfe (Weilimdorf), die keine Anbindung an den ÖPNV haben. Oft sind die Abstände der Haltestellen zu groß, dabei wird zu wenig die Topografie beachtet. Gerade die neuen großen Einkaufsketten (LIDL/Aldi) sind häufig zu weit von Haltestellen entfernt.

Für Senioren ist es besonders wichtig, dass sie – besonders nach dem Einsteigen in den Bus – noch *Zeit* haben, sich einen *Sitzplatz und sicheren Halt* zu suchen. Rasches Anfahren oder Abbremsen führt zu Gefährdung.

Die Senioren stellen folgende *Anforderungen an die Infrastruktur*:

»Elektronische Anzeigen müssen lesbarer werden, es fehlen Kontraste, z. B. die neuen Anzeigetafeln der DB bei der S-Bahn haben einen blauen Hintergrund und weiße Schrift. Da haben selbst Menschen mit guten Augen Probleme bei größerer Entfernung. Die Fahrkartenautomaten des VVS wurden im Aufbau bereits verbessert, aber die Schrift ist immer noch zu klein und das Display zu hoch. Bei den neuen DB-Automaten sei die Menüführung problematisch, was macht man, wenn kein Fahrschein rauskommt, obwohl bezahlt wurde? Man hätte frühzeitig ältere Menschen in die Produktplanung einbinden müssen. Viele ältere Menschen haben Probleme mit Touchscreen-Lösungen.«

Unter den *Haltestellen* gibt es immer noch einige, die nicht über barrierefreien Einstieg verfügen (z. B. S-Bahnhaltestellen in der Region mit Mischverkehr). Bei den S-Bahnen gibt es keine Rampen und die Aufzüge funktionieren häufig nicht. Mit den *Fahrzeugen* in der Stadt Stuttgart ist man zufrieden, jedoch gibt es auf den Außenlinien andere Busunternehmen, »da werden teilweise noch Reisebusse eingesetzt«. Hier besteht die Forderung nach Niederflurbussen.

Im *Tarifbereich* besteht grundsätzlich die Forderung nach einem »einfachen, übersichtlichen und sozialverträglichen Tarifsysteem«. Dies ist das wichtigste Anliegen des (Stadt)Seniorenrats im ÖPNV-Bereich. Übergänge zu anderen Tarifgebieten bzw. Verkehrsverbänden müssten vereinfacht und die Tarife angepasst werden. Beim Kurzstreckenticket sollten die Entfernungen überdacht werden:

»Warum ist die S-Bahn ausgeschlossen? Das ist vielen nicht klar. Gerade im Stadtgebiet zwischen Hauptbahnhof und Rotebühlplatz bietet sie sich an.«

Auf die Frage, ob es aus Sicht der Senioren in der Region Stuttgart *räumliche Disparitäten bei Angebot und Infrastruktur* gebe, kam die Antwort, dies sei schwierig zu benennen. Positiv sei die Verlängerung der U 14 nach Neckargröningen Remseck oder die U7 nach Ostfildern, im Kleinen gäbe es teilweise bei den Buslinienführungen Probleme. Das sei natürlich im Umland noch stärker als in Stuttgart.

Die Senioren stellen Anforderungen an eine *repräsentative Berücksichtigung im Planungsprozess* für das regionale Nahverkehrsnetz. Dem StadtSeniorenrat ist bei der Datenerhebung das Alter sehr wichtig, dabei muss differenziert werden: »Wenn es immer mehr Hochbetagte gibt, gibt es auch mehr Mobilitätsbehinderte«. Auch das Geschlecht ist wichtig, »weil Frauen den ÖPNV mehr nutzen, sie geben eher den Führerschein ab als Männer. „Bei den Männern hat das mit „Standesdünkel zu tun“, die behalten ihren Führerschein und lassen ihr Heilix Blechle in der Garage stehen, fahren nicht mehr und holen es noch zum Putzen raus. Für Männer ist die Abgabe vom Führerschein wie sich selber den Totenschein ausstellen«.

Nach fünf Jahren Teilnahme des *FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V.* am Fahrgastbeirat des VVS wurde in einer Vereinsfrauensitzung mit einigen Regionalpolitikerinnen Bilanz über die bisherigen verkehrspolitischen Aktivitäten gezogen (vgl. Tab. 27). Obwohl es eine Vielzahl von Veranstaltungen, Gesprächen, Anträgen und Briefen gab, ist die Planung den wesentlichen Forderungen des FRS nicht näher gekommen:

»Entscheidungen müssen auf einer geschlechterdifferenzierten und nach Lebenslagen (Alter, Lebenssituation wie Ausbildung, Berufstätigkeit, Arbeitslosigkeit, Familienphase mit und ohne Berufstätigkeit, soziodemografische Daten wie Haushalt mit und ohne Kinder, alleinstehend) differenzierten Datenbasis erfolgen.

Frauenbelange müssen bereits in den Planungsprozess und in die Leitbilddiskussion einbezogen werden« (vgl. Protokoll, Anhang A-85).

Auch die schriftliche Befragung zweier Fachfrauen drückte diese Unzufriedenheit aus.

Die Gruppen wurden auch gefragt, was aus ihrer Sicht die Anforderungen bzw. deren Berücksichtigung am meisten beeinflusst. Zu den wichtigsten Rahmenbedingungen zählt den Antworten zufolge die Landespolitik, gefolgt von der Regional- und Kommunalpolitik. Das Land Baden-Württemberg hat noch kein Gesetz zum Gender Mainstreaming erlassen, das in allen Politikbereichen, insbesondere ÖPNV, greifen würde. Die Beschlüsse beziehen sich auf den Verwaltungsbereich. Die Region Stuttgart hat durch den Regionalverkehrsplan verbindliche Vorgaben für die Nahverkehrspläne auf Kreisebene geschaffen, die jedoch weder eine differenzierte Datenerhebung noch die Art und Weise der Beteiligung und der zu beteiligenden Gruppen regelt. Bereits im Regionalplan war als Grundsatz festgelegt worden:

»Den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsanforderungen von Frauen sowie den Mobilitätsbedürfnissen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen, insbesondere von Kindern, Behinderten und älteren Menschen, ist Rechnung zu tragen.« (4.1.0.3 (G)) (VRS 1998)

Nicht beantwortet wird dabei aus Sicht des FrauenRatschlags die Frage, wie den Mobilitätsbedürfnissen und Anforderungen Rechnung getragen werden kann, wenn diese nicht erhoben werden.

### 5.3.2 Recht und Förderung

#### Rechtliche Rahmenbedingungen als Einflussfaktoren

Die Analyse der rechtlichen Situation in Kapitel 3 hat insbesondere für die Gruppe der Behinderten hinsichtlich des Beteiligungsgebots eine herausragende Stellung ergeben. Für die anderen mobilitätseingeschränkten Gruppen sind dagegen nur unverbindliche »Soll«-Bestimmungen vorhanden. Daraus wurde für den empirischen Teil geschlossen, dass bei der Beteiligung an Nahverkehrsplanungen die Behinderten ebenfalls eine Sonderstellung genießen.

*Verbindliche Vorgaben hinsichtlich differenzierter Datenerhebung*

In Bezug auf die *Datenerhebung* gibt es weder für mobilitätseingeschränkte noch für -behinderte Personengruppen rechtliche Vorgaben auf allen gesetzlichen Ebenen. Lediglich auf der Ebene der Europäischen Union wird eine geschlechtsdifferenzierte Datenerhebung gefordert, aber nicht zwingend vorgeschrieben. Für eine differenzierte Datenerhebung liegen bundesweit (für die regionale Ebene) keine verbindlichen Formulierungen zu den Anforderungen mobilitätseingeschränkter und mobilitätsbehinderter Personengruppen vor. Allein die bundesweite Erhebung MiD (INFAS u. DIW 2004, 2003, 2001) erhebt alters- und geschlechtsdifferenzierte Daten und hat in der jüngsten Erhebung erstmals nach Mobilitätsbehinderungen gefragt. Für die Region Stuttgart wurde deshalb erwartet, dass die regionalen Erhebungen sich an den bestehenden Standards für Verkehrserhebungen orientieren und keine differenzierten Daten ermitteln. Die bundesweiten Gesetze für den ÖPNV (vgl. 3.1.2) finden auf Landesebene in Baden-Württemberg keine entsprechende Ergänzung.

Die Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«, Gespräche und Interviews in der Region Stuttgart mit Gruppenvertreterinnen, Gruppenvertretern und Planenden belegen, dass bisher keine differenzierten Daten vorhanden sind und es abgesehen von der Beteiligung Behinderter keine Einbeziehung bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne gegeben hat. Auf der besonderen Verwaltungsebene der Region Stuttgart könnte über den Regionalverkehrsplan eine Vorgabe hinsichtlich Gender Planning und differenzierter Daten formuliert werden, die dann für die Nahverkehrspläne in der Region Stuttgart verbindlich wären. Dies ist bei dem derzeit gültigen Regionalverkehrsplan, der 2001 mit dem Planungshorizont 2010 beschlossen wurde, nicht erfolgt.

Die Interviews und Befragungen haben ergeben, dass seitens bestimmter Gruppen der Regionalpolitik (Bündnis 90/Die Grünen, Teile der SPD) diese Forderung besteht und besonders Mitglieder des FrauenRatschlags ein solches Procedere seit Längerem vorschlagen. Die Referentinnen der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« unterstützen dieses, während der Vertreter des VVS die Erhebung zusätzlicher Daten ablehnt. Sabine Brommer (Anhang A-34-35) betont bei der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« die Bedeutung geschlechtsdifferenzierter Daten aus Gleichstellungssicht und leitet die Notwendigkeit über die Gleichstellung im Grundgesetz ab. Thomas Knöllner vom VVS interpretiert die Gesetzeslage nur in Hinblick auf die Fachgesetze für den ÖPNV. Die Planerinnen Gisela Stete und Angela Fuhrmann vertreten ebenfalls den Standpunkt von Sabine Brommer. Dies zeigt, dass die Aussagen von Bund und Ländern zum Gender Mainstreaming, zur Gleichstellung und speziell zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personengruppen derzeit in beide Richtungen ausgelegt werden, weil keine verbindlichen Aussagen vorliegen.

Der VRS als Träger der Regionalverkehrsplanung verhält sich indifferent: Einerseits wird beim VRS die Forderung des FrauenRatschlags nach alters- und geschlechtsdifferenzierten Erhebungen bei den Stromerhebungen VVS unterstützt (Anhang A-92, Anhang A-28-60). Andererseits soll bei der anstehenden Fortschreibung des Regionalverkehrsplanes aus finanziellen Gründen »keine vergleichbar aufwendige Kompletterhebung wie im Jahr 1995 praktiziert werden« (vgl. VRS 2005 a, b). Dieses schließt die Gewinnung neuer differenzierter Daten praktisch aus. Genauso verhält es sich mit den Nahverkehrsplänen der Kreise, die mit möglichst wenig finanziellem Aufwand fortgeschrieben werden sollen (Anhang A-95).

Es zeigt sich, dass eine fehlende verbindliche Formulierung auf Bundesebene ein ebensolches Fehlen von Formulierungen und Konsequenzen auf den untergeordneten Ebenen in der Region Stuttgart zur Folge hat (Annahme I a). Dies ist nicht zwangsläufig so, wie das Beispiel Sachsen-Anhalt zeigt. Trotz dieser mangelnden Verbindlichkeit hat es, wie in Kap. 5.1 dokumentiert, auf der Ebene des VRS in Kooperation zwischen der Gleichstellungsreferentin und dem FrauenRatschlag immer wieder Aktivitäten in Richtung Gender Planning gegeben, die aber alle auf der unverbindlichen »Good-Will-Ebene« geblieben sind (Annahme I b). Vor diesem Hintergrund erklärt sich die zurückhaltende Haltung des VVS hinsichtlich differenzierter Daten.

*Verbindliche Vorgaben hinsichtlich der Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen*

Die bundesweite Untersuchung unter dem Forschungstitel HANNAH (BMVBW 2003 b, vgl. Kap. 3.1) belegt, dass in den meisten Nahverkehrsplänen der Aspekt der Beteiligung auf ein Minimum reduziert ist und nur selten Vertreterinnen und Vertreter gesellschaftlicher Gruppen einbezogen werden. Bei der Frage, welche Gruppen einbezogen werden sollten, gibt es – abgesehen von der Gruppe der Behinderten – keine Vorgaben und bundesweit unter den Aufgabenträgern des ÖPNV kein einheitliches Vorgehen (Kap. 3.1). Entsprechendes war für die Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen in der Region Stuttgart angenommen worden. Tatsächlich fehlt, ebenso wie für die Datenerhebung, eine verbindliche Vorgabe auf

Bundes- und Landesebene. Dabei sind die Behinderten die einzige Gruppe, der qua Gesetz ein Anhörungsgebot zusteht, was in der Praxis eine Beteiligung zu einem relativ späten Zeitpunkt bedeutet.

Beim Hearing des VRS (2002) »Und was die Frauen betrifft ...« wurde im Workshop »Verkehrsplanung und Nahverkehr« die rechtliche Problematik einer gesetzlich nicht verbindlich geregelten Beteiligung an den Nahverkehrsplänen angesprochen, aber keine Lösungen vereinbart. Für den Bereich der kommunalen Nahverkehrsentwicklungsplanung wurde dabei kaum eine Möglichkeit gesetzlicher Regelungen aufgrund der kommunalen Planungshoheit gesehen. Die erarbeiteten Maßnahmen und Vorschläge des Workshops wurden bislang von den Verantwortlichen (VRS, VVS) überwiegend nicht aufgegriffen bzw. realisiert (VRS 2002 b, Anhang A-55-56).

Der Runde Tisch war zwar eher auf praktische Lösungen zur Herstellung von Barrierefreiheit im S-Bahnbereich fokussiert, hat aber bei den Handlungsempfehlungen auf die Frage nach den Umsetzungshindernissen einen rechtlichen Bezug hergestellt. Es wird kritisiert, dass im Bereich der Barrierefreiheit »die Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes« zu befolgen sind. »Normierungen stehen örtlich optimalen Lösungen im Wege«. Gemeint waren damit Lösungen, die in Absprache mit örtlichen Behindertenverbänden erfolgen.

Die Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« (vgl. 3.2, Kap. 5.3.2) ging sowohl in den Referaten als auch in den Workshops intensiv auf die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Berücksichtigung mobilitätsbehinderter und mobilitätseingeschränkter Gruppen durch Gender Planning an der Nahverkehrsplanung ein.

Die erste Referentin, Sabine Brommer, hatte die Aufgabe, »Gender Mainstreaming« als Strategie auch einem nicht-fachkundigem Publikum zu vermitteln. Brommer verwendete folgende Definition:

»In allen Politikbereichen und in allen Arbeitsbereichen einer Organisation wird bei allen Entscheidungen

- die unterschiedliche Lebenssituation von Frauen und Männern berücksichtigt und
- jede Entscheidung überprüft, ob sie der Chancengleichheit von Frauen und Männern hinderlich oder förderlich ist« (vgl. BROMMER 2004, Anhang A-34-35).

Der Beitrag ging mehr auf die Strategie an sich ein, die sich in ihren Ursprüngen stark an Organisation und Verwaltungen richtete. Das Thema Beteiligung benachteiligter Gruppen kam dabei im Gegensatz zu späteren Veröffentlichungen (BROMMER 2004) zu kurz.

Dies wurde dagegen im Beitrag »Öffentlicher Personennahverkehr: Gestaltung und rechtliche Grundlagen« von Thomas Knöller, Leiter der Abteilung Planung des VVS, thematisiert (Anhang A-36-40). Die Übersicht der rechtlichen Regelungen aus Sicht des VVS deutet auf die unbefriedigende rechtliche Situation mobilitätsbehinderter und mobilitätseingeschränkter Gruppen hin, z. B. bei Genehmigungsverfahren im Bereich Infrastruktur, Bezuschussung von Anlagen und Fahrzeugen, Genehmigungsverfahren für den Betrieb, Bestellung/Auferlegung von Leistungen und Überwachung der Betriebsführung. Diese Bereiche enthalten wiederum nur »Soll«-Bestimmungen und eignen sich daher aus Sicht des VVS nur bedingt für die Einbringung von Gender-Belangen. Auf die Frage, in welchen Verfahren bzw. Verfahrensschritten Gender-Belange mit Erfolgsaussicht eingebracht werden könnten, wurde folgende grundsätzliche Problematik angeführt:

»Sowohl das AEG als auch das PBefG sind rechtsphilosophisch dem Gewerberecht zuzuordnen und deshalb für die Durchsetzung gesellschaftlicher Zielsetzungen eigentlich ungeeignet; erst mit der Regionalisierung ist eine entsprechende Ergänzung der gesetzlichen Grundlagen (Erweiterung des PBefG, ÖPNVG) erfolgt« (Anhang A-37).

Bei der Darstellung der Möglichkeiten, die das Instrument Nahverkehrsplan für die Berücksichtigung von Gender-Belangen bietet, wird § 4 Abs. 8 des ÖPNV-Gesetzes, der bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote auch auf die Berücksichtigung der Belange von Familien mit Kindern, Frauen und mobilitätseingeschränkten Personen abzielt, nur als »allgemeine Zielbestimmung« bezeichnet (Anhang A-39).

Der Workshop »Kommunen« nannte daraufhin bei der Verbesserung der Beteiligungsmöglichkeiten:

»Gender Mainstreaming muss als Querschnittsaufgabe im ÖPNV-Gesetz festgeschrieben werden, ebenso die Gruppen, die an der Planung beteiligt werden sollen« (Anhang A-60).

Das Beispiel der Gruppe der Behinderten, für die verbindliche Formulierungen zur Beteiligung im Bundesgesetz vorhanden sind, zeigt, dass sich derartige Vorgaben auf die Landesgesetze und Fachgesetze des ÖPNV niederschlagen (vgl. Kap. 3.2). Bei dieser Gruppe ist die Zahl der Beteiligungen zu ÖPNV-Themen seit dem BGG landesweit und auch in der Region Stuttgart stark angestiegen, wie die Vertreterinnen und Vertreter von

LVKM (2006) und LAGH (2006) bestätigen. Davon nicht betroffen ist bisher die Fortschreibung der Nahverkehrspläne. Bei diesen soll nur die vorgeschriebene Beteiligung durch Stellungnahme möglich sein. Dies wird als Beleg für die Annahme II gewertet.

#### *Staatliche Förderung, die gebunden ist an bestimmte Voraussetzungen*

Beim Gender Planning zeigt sich ein starker Zusammenhang zwischen staatlichen Förderbedingungen und tatsächlicher Umsetzung. Beispiele wie die ESF-Förderung oder aus dem Nahverkehr, bei denen staatliche Förderung an bestimmte Voraussetzungen gebunden ist (z. B. Ausbildungsverkehr, unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter) ließen erwarten, dass entsprechende Bedingungen auch für die Umsetzung von Gender Planning und seiner Datenbasis differenzierter Erhebung und die Häufigkeit von Beteiligungsprozessen mit mobilitätseingeschränkten und -behinderten Personengruppen förderlich sein könnten.

Die Analyse in Kapitel 3 hat ergeben, dass entsprechende Bedingungen staatlicher Förderung nicht für die Gruppen der Frauen, Familien bzw. Personen mit Kindern und Senioren bestehen.

Eine Nachfrage beim VVS im November 2006 ergab, dass aus Sicht des VVS den Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsplan nur eingeschränkt Vorschriften hinsichtlich der Verwendung barrierefreier Fahrzeuge gemacht werden könnten (vgl. Kap. 5.1). Entsprechende Auflagen sind nach Auskunft des VVS nur möglich, wenn es sich um gemeinwirtschaftliche und nicht um eigenwirtschaftliche Verkehre handele. Aufgrund der zu erwartenden Kürzungen bei der Fahrzeugförderung sei tendenziell nicht mit einer Auferlegung von Fahrzeugstandards in den Fortschreibungen der Nahverkehrspläne zu rechnen (Anhang A-81).

In diesem Zusammenhang sind auch die Kürzungen der Regionalisierungsmittel zu sehen, die aus Sicht der Behindertenverbände zu Verschlechterungen im ÖPNV-Angebot beitragen werden. Auch zusätzliche Erhebungskriterien (Alter, Geschlecht) waren zuvor aufgrund begrenzter finanzieller Mittel abgelehnt worden, die Ausgaben für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne würden »von den Aufgabenträgern teilweise in direkter Konkurrenz zu den Mitteln für die Bezuschussung von Verkehrsverbesserungen gesehen« (Anhang A-95).

Im Umkehrschluss zu den Annahmen III a und III b lässt sich festhalten: Fehlen Bedingungen staatlicher Förderung, die an die Umsetzung von Gender Planning und seiner Datenbasis differenzierter Erhebung gekoppelt sind, so sinkt die Chance der Umsetzung. Und fehlen Vorgaben für die Beteiligung als Förderkriterium, so sinkt die Zahl der Beteiligungsprozesse und die Zahl der einbezogenen mobilitätseingeschränkten und -behinderten Personengruppen bzw. gesellschaftlichen Gruppen wie Senioren, Kinder, Jugendliche Frauen, Familien/Personen mit Kindern, ausländische Mitbürger.

### **5.3.3 Differenzierte Datenerhebung und Beteiligung in der Region Stuttgart**

#### **Differenzierte Datenerhebung als Einflussfaktor**

##### *Standards für differenzierte Erhebungen*

Grundlage der Datenerhebung für die Nahverkehrspläne, die der VVS erstellt, sind sogenannte »Stromerhebungen«, bei denen in regelmäßigen Abständen die Nutzerinnen und Nutzer des Nahverkehrs befragt werden. Nach Auskunft des VVS hat dieser seit seiner Gründung etwa alle 8 Jahre in einem abgeschlossenen Projekt eine Verkehrsstromerhebung im gesamten Netz durchgeführt. Diese Erhebungen fanden 1979, 1987 und 1994–96 statt. Seit der Vollintegration 1993 ist mit dem größeren Verkehrsnetz der Erhebungsaufwand enorm angestiegen. Infolgedessen war die Erhebung 1994–96 nicht mehr in einer Fahrplanperiode zu schaffen:

»Der VVS hat deshalb im November 2001 seinem Aufsichtsrat vorgeschlagen, das Verbundgebiet beginnend ab 2002 sukzessive in Teilräumen zu erheben, wobei sich nach einem sechsjährigen Turnus eine Komplettabdeckung des Verbundraums ergibt. (...) Dieses „langfristige Erhebungskonzept“ ist seitdem Grundlage für die jährliche Erhebungsplanung des VVS und – trotz leichter Modifikationen in den zeitlichen Abläufen – nach wie vor gültig. Der erste Turnus wird in 2007 planmäßig abgeschlossen werden, danach beginnt er erneut. Die Erhebungsdaten aus den Teilräumen werden beim VVS kontinuierlich zu einer Gesamtdatenbasis zusammengeführt« (Anhang A-82).

Die differenzierte Datenerhebung als Kernelement des Gender Planning scheint ein brisantes Thema zu sein, dies belegen mehrere unterschiedliche Erhebungen. Ganz verschließen wollen sich die Entscheidungsträger der Thematik nicht. Wenn sich jemand finden würde, der ein Pilotprojekt finanziert, wäre der VVS nicht abgeneigt (Anhang A-101-102). Zur Umsetzung ist sie bisher nicht gelangt (vgl. Kap. 2 und 3).

Im Nahverkehrsbereich gibt es bundesweit gebräuchliche Standards für Erhebungen (VDV 1992), die in Kap. 3.1 analysiert wurden. Diesen fehlen jedoch Standards für differenzierte Erhebungen unter dem Aspekt des Gender Planning (vgl. Kap. 2.3.3, 3.1).

Das BMVBW hat weder das Thema Gender Planning noch die differenzierte Datenerhebung bei den Kernelementen für Haushaltsbefragungen aufgegriffen (vgl. Kap. 3.1, LIT). Auch bei den Bundesministerien setzt sich die Inkonsequenz fort. Auf der einen Seite wird gefordert, Gender in alle Politikbereiche einzubeziehen, doch im Nahverkehrsbereich kommt das Gender-Thema, verglichen mit dem Städtebau, nur schleppend voran. Erstmals gab es in diesem Jahr eine Veranstaltung zu Gender im ÖPNV auf Bundesebene (vgl. Kap. 3.1, FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG 2006: »Gleiche Mobilitätschancen für alle! Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr«). Diese hat noch keine Auswirkungen auf die Politik, Förderprogramme und Gesetze des ÖPNV gezeigt, verdeutlicht aber, dass das Thema an Relevanz gewinnt.

Der Arbeitskreis »Gender« innerhalb der FGSV (1997, 2004) hat in der gewöhnlich als normgebend anerkannten Reihe der FGSV bereits einige dezidierte Werke mit Analyseinstrumenten zu dieser Thematik veröffentlicht, die explizit alters- und geschlechtsdifferenzierte Datengrundlagen für Nahverkehrspläne als unverzichtbar bezeichnen. Doch hat dieses Thema in der allgemeinen Planungspraxis noch keine Bedeutung erlangt, wie im Rahmen dieser Arbeit durch mehrere Wissenschaftler des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Köln bestätigt wurde. Auch der VDV, der zahlreiche Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler beschäftigt, die sich mit Themen des ÖPNV auseinandersetzen, hat sich des Themas Gender Planning und differenzierte Datenerhebung nach eigener Aussage »noch nicht angenommen« (Anhang A-86-88).

Auf der Ebene der Region Stuttgart gab es durch den FrauenRatschlag einige Gespräche, bei denen es um Gender Planning, mobilitätseingeschränkte Personen und Möglichkeiten von differenzierten Erhebungen im ÖPNV und die Bereitschaft des VRS, diese zu unterstützen, ging. Mehrere Planerinnen und Planer und der Regionaldirektor vertraten die Meinung, es sei von Interesse, bei den Erhebungen Informationen über das Alter, das Geschlecht und die Lebenssituation der befragten Person zu erhalten. So sei es zum Beispiel von Interesse, ob jemand Teilzeit arbeite und Familienarbeit übernehme.

Als Folge wurde in Zusammenarbeit mit dem VRS die Veranstaltung »ÖPNV für alle!« konzipiert (Anhang A-28-60), organisiert, durchgeführt und ausgewertet. Insgesamt haben die Teilnehmenden überwiegend eine differenzierte Datenerhebung befürwortet. Ein Standard hat sich daraus noch nicht ergeben. »Gender Planning« wurde 2005 als eigene Veranstaltung in die Reihe Quo vadis Region Stuttgart aufgenommen. Nach einem Gespräch des FrauenRatschlags mit dem Regionaldirektor gab es seitens des VRS eine Anfrage an den VVS zur differenzierten Datenerhebung mit dem Hinweis, dass zumindest Alter, Geschlecht und die soziodemografische Situation erhoben werden sollten (Anhang A-92).

Gespräche mit Planern beim VVS ergaben, dass für die Erhebungen in der Region Stuttgart das Standardwerk des VDV (1992) noch Aktualität besitzt. Ein Planer des VVS war sogar bei der Erstellung der bis heute vom VDV als Standardwerk angesehenen Veröffentlichung beteiligt und sieht keinen Grund für Änderungen. Zur Zeit der Erstellung war frauengerechte Planung durchaus ein Thema. Diese hat aber in ihren Inhalten keinen Eingang in die Fragestellungen oder das Untersuchungsdesign gefunden. Der VVS hat bisher die Erhebung differenzierter Daten abgelehnt, unter anderem, weil dem VVS kein Fall bekannt sei, wo dies in anderen Verbänden praktiziert würde (Anhang A-89-90, 95-96).

Die Vertreterinnen und Vertreter der mobilitätseingeschränkten Personengruppen in der Region Stuttgart kritisieren die Datenerhebung übereinstimmend und befürworten eine differenzierte Erhebung: Beim LVKM und beim StadtSeniorenrat hat das Alter Priorität vor dem Geschlecht, beim FrauenRatschlag werden Geschlecht und Alter gleichermaßen als unverzichtbar angesehen (vgl. Kap. 5.3.1).

Vom LVKM wurde die Meinung vertreten, dass das Geschlecht nicht viel für die Anforderungen Behinderter bringe, aber generell sei es wichtig, den Anteil von Frauen zu kennen, und zwar wegen der besonderen Anforderungen an Sicherheit, Sauberkeit usw. Das Alter sei wichtig („das Alter ist weiblich“). Grundsätzlich sei es interessant, die Einschränkungen abzufragen, man müsse es nur so machen, dass die Befragten auch ehrlich antworteten und es ihnen nicht peinlich sei: »Wer sagt schon, dass er behindert ist?«

Darüber hinaus könnte gefragt werden nach:



- »der Art des Rollstuhls, also Schieberolli oder Elektro-Rolli. Den ersten kann man tragen, den zweiten nicht; ein Problem für Rollis ist die Stange in der Mitte, die es häufig im Einstiegsbereich von Fahrzeugen gibt;
- einer Sehbehinderung/Hörbehinderung;
- bei geistiger Behinderung: Wünschen Sie Informationen in einfacher Sprache? Einfache Sprache könnte auch für Ausländer von Bedeutung sein.«

Bei der laufenden Fortschreibung der Nahverkehrspläne werden trotz aller Gespräche und Veranstaltungen weder alters- noch geschlechtsdifferenzierte Daten erhoben:

»Die notwendigen Datengrundlagen werden durch die Zusammenführung und Harmonisierung vorhandener Daten und eine Prognose, die auf den zu erwartenden Änderungen bei den Strukturdaten sowie beim Verkehrsangebot basiert, gewonnen« (Protokoll des Fahrgastbeirats vom 14.04.2005, Anhang A-90).

»Erfassung von Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Personen: Befragungen oder sonstige Erhebungen hierzu sind nicht vorgesehen« (Protokoll des Fahrgastbeirats vom 25.10.2005, Anhang A-84).

Als Begründung wurde bereits früher angeführt, dass die Fortschreibung der Nahverkehrspläne zu minimalen Kosten erfolgen und dabei ausschließlich auf bereits vorhandene Erhebungsdaten zurückgegriffen werden soll (Anhang A-95).

Zu den getroffenen Annahmen (IV a) wird auf der Grundlage der Erhebungen festgestellt, dass auch die Empfehlung zu differenzierten Erhebungen in verkehrsplanerisch und verkehrswissenschaftlich normgebenden Veröffentlichungsreihen wie der FGSV nicht zwangsläufig zu einer breiten Umsetzung führt. Hier scheinen Barrieren vorhanden zu sein, die sich erst bei detaillierten Nachfragen in persönlichen Interviews erschließen. Was fehlt, ist eine Aufnahme in das Standardwerk des VDV, dem die Verkehrsunternehmen in dieser Hinsicht mehr Bedeutung zumessen. Insgesamt kann die zweite Annahme (IV b) als zutreffender angesehen werden: Wenn Gender Planning Eingang in Standardwerke gefunden hat, wird es von den Planenden und Entscheidungsträgern erst mit zeitlicher Verzögerung in breiter Form angewendet. Dies ist eine Feststellung, die bereits bei der Studie »Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg« (MARTENS 2002) gemacht wurde und auch fünf Jahre später noch zutrifft. Es zeichnet sich ab, dass die Bereitschaft, differenzierte Daten (Alter, Geschlecht, soziodemografische Daten) bei Standardverfahren zu erheben und anzuwenden, mit einer bundesweiten Verwendung und mit dem erwarteten Nutzen wächst (IV c).

### **Normierung als Einflussfaktor**

#### *Normierung – differenzierte Erhebungen als Norm*

Normen haben nicht per se einen rechtsverbindlichen Charakter, ermöglichen aber die Verständigung auf gleiche Ziele. Bisher gibt es keine Normen für differenzierte Datenerhebungen auf Bundes-, Landes- oder Regionalebene. Für die Annahme (V), dass Normen für differenzierte Datenerhebung die Chance der Anwendung erhöhen, lassen sich keine belegbaren Aussagen für die Region treffen.

### **Standards für Beteiligung als Einflussfaktor**

#### *Standards für die Beteiligung mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personengruppen auf regionaler Ebene*

Die Analyse in Kapitel 3 hat fehlende verbindliche Standards auf allen Entscheidungsebenen für eine Beteiligung mobilitätsbehinderter und mobilitätseingeschränkter Gruppen am Aufstellungs- und Abstimmungsprozess für die Nahverkehrsplanung untermauert. Standards und realisierte Beispiele für Gender Planning im Nahverkehr gibt es bisher nur vereinzelt (vgl. Kap. 2.3.3 und Kap. 3.1). Somit wurden für die Region Stuttgart deutliche Defizite bei der Beteiligung der Gruppen an der Nahverkehrsplanung erwartet. Abgesehen vom Beteiligungsgebot für behinderte Personengruppen bei Neuplanungen ist die Beteiligung bei der Nahverkehrsplanung nicht verbindlich gesetzlich geregelt und es gibt auch keine allgemeinen bundesweiten Standards in dieser Hinsicht, wie der VDV bestätigt:

»Für die Beteiligung an Fahrgastbeiräten ist uns keine Empfehlung bekannt, doch ist es selbstverständlich, dort alle Bevölkerungsgruppen angemessen zu beteiligen, soweit es Freiwillige gibt.

Im Allgemeinen wird bei der Besetzung der Fahrgastbeiräte darauf geachtet, dass im Fahrgastbeirat ein Querschnitt der Fahrgäste vertreten ist. Insofern wird auf Alter, Geschlecht, Wohnort, Beruf und Fahrgeohnheiten geachtet« (Anhang A-87-88).

Der VVS orientiert sich bei der Beteiligung an gesetzlichen Vorgaben:

»Bei der Planung von Bauwerken sind die einschlägigen Richtlinien zu beachten, zumal auch nur dann eine GVFG-Förderung möglich ist. Darüber hinaus erfolgt auf freiwilliger Basis fallweise eine direkte Beteiligung von Behindertenvertretern durch die planenden Unternehmen. Die SSB ist hier zweifellos etwas offensiver als die DB. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) fordert eine Beteiligung von Behindertenvertretern an der Aufstellung der Nahverkehrspläne. Diese Forderung wird selbstverständlich erfüllt werden« (Anhang A-84). (...)

»Bei einer ersten Diskussion mit Vertretern der Aufgabenträger über den möglichen Projektablauf ist unser Vorschlag, neben Behindertenverbänden und dem VVS-Fahrgastbeirat auch Vertreter von Frauengruppen in die Bearbeitung einzubeziehen auf Zustimmung gestoßen« (Anhang A-95).

Zahlreiche Autoren im sozialwissenschaftlichen Bereich sind mit der Auslegung und Verwendung des Begriffs »Beteiligung« in der Planung, insbesondere der Nahverkehrsplanung, unzufrieden (vgl. Kap. 3.1). Solche Stimmen gibt es auch in der Region Stuttgart. Ein Hauptproblem scheint dabei das unterschiedliche Verständnis von »Beteiligung« bzw. einem »Beteiligungsverfahren« zu sein (BRENNER/HERRMANN/NEHRING 1999). Deswegen wurde im Rahmen der Arbeit untersucht, was die verschiedenen Akteure darunter verstehen. Dabei wurde unterschieden in Vertreterinnen und Vertreter mobilitäts eingeschränkter Personengruppen und Planerinnen und Planer der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Die betroffenen Gruppen wünschen in der Befragung und im persönlichen Interview übereinstimmend eine möglichst frühzeitige, weitreichende Beteiligung mit festgelegten Mitspracherechten und verbindlichen Verabredungen. Dabei sollte Beteiligung möglichst flächendeckend mindestens in allen Landkreisen gegeben sein.

Derzeit sieht sich der LVKM durch den VVS nur »ungenügend« informiert (Bewertung nach Schulnoten), denn frühzeitige Beteiligung ist wichtig, um Probleme im Nachhinein zu vermeiden, und »momentan bestehen eklatante Informationsdefizite, z. B. beim Ausfall oder Betrieb von Aufzügen«. Für die Beteiligung Behinderter an der Planung erhielt der VVS ein »befriedigend«. Für die Berücksichtigung der Anforderungen von Behinderten sei zwar »Bereitschaft da, aber es reicht nicht aus«; die Umsetzungsdefizite lägen nicht ausschließlich beim VVS. Vom VVS fühlt sich der Landesverband ernst genommen, von anderen Unternehmen weniger.

Vom Seniorenrat erhielt der VVS für die Information des Seniorenrates, für die Beteiligung der Gruppe an der Planung und für die Berücksichtigung der Anforderungen der Gruppe der Senioren jeweils die Note 3–4. Auf die Frage, wie ernst genommen sich der Seniorenrat sich durch die Planungsebenen fühlt, wurde geantwortet, dass dies sehr personenabhängig sei. Bei gezielter Ansprache der entsprechenden Leute fällt die Bewertung mit der Note 2–3 besser aus. Die *Beteiligung* des StadtSeniorenrates beim Nahverkehrsplan wird als einseitig angesehen: »Eine Einflussnahme auf die Nahverkehrspläne ist nur möglich, wenn der Seniorenrat auf den VVS zugeht, umgekehrt nicht«, »die Nahverkehrspläne werden ohne Beteiligung der Betroffenen, ohne die Beteiligung der Bevölkerung erstellt«. Momentan erfolgt die Beteiligung des StadtSeniorenrates an der Nahverkehrsplanung nur über den Fahrgastbeirat.

Als Hemmnisse für die Planung sieht der LVKM Folgendes: Beim VVS gibt es Nachholbedarf wegen des langen Planungshorizonts, Anforderungen an Barrierefreiheit wurden erst vor einigen Jahren aufgenommen. Die Industrie zeigt keine Bereitschaft, andere Fahrzeuge herzustellen, auch das Thema einheitliche Bahnsteighöhe ist umstritten. Der StadtSeniorenrat sieht als Hemmnis eine gewisse Voreingenommenheit der Verantwortlichen gegenüber Beteiligung:

»Viele Verantwortliche sehen die Bürgerbeteiligung als Hemmschuh und Verzögerung und umgehen sie deshalb.«

In den Workshops stand »Beteiligung« im Mittelpunkt. Der VRS hat als Aufgabenträger für die Regionalverkehrsplanung und den S-Bahnverkehr eine Sonderrolle gegenüber den anderen Aufgabenträgern des ÖPNV in der Region, die überwiegend am Workshop »Region« teilnahmen. Im Protokoll heißt es:

»Mit der Ausweitung des Kreises unterrepräsentierte Gruppen wurde die Frage aufgeworfen, ob nicht die politischen Gremien durch ihre demokratische Legitimation alle Bevölkerungsgruppen angemessen vertreten. Jedoch ist es in einem Prozess kontinuierlicher gesellschaftlicher Veränderungen wohl erforderlich, die Wahrnehmung der Bedürfnisse aller durch die Abfrage der Belange spezieller Bevölkerungsgruppen gezielt zu ergänzen« (vgl. Anhang A-56).

Der Workshop »Kommunen« legte Wert auf die Einbeziehung von Frauennetzwerken bzw. des FrauenRatschlags und sachkundigen Bürgern in die Fortschreibung der kreisweiten Nahverkehrspläne und fordert mehr und bessere Information über geplante Vorhaben (z. B. Workshops/Zukunftswerkstätten „Verkehr“).

Im Workshop »Kreise« wurde eine frühzeitige Beteiligung festgehalten:

»Bei der 1. Generation der Nahverkehrspläne wurden Interessenvertretungen erst zum Entwurf des Nahverkehrsplans gehört. Wesentliche Änderungen der Planung sind bei diesem Bearbeitungsstand aber nicht mehr möglich. Daher wird es im Interesse einer gendergerechten Angebotsgestaltung als notwendig erachtet, dass die entsprechenden Gruppen ihre Interessen möglichst frühzeitig einbringen können. Dabei erscheint es zweckmäßig, dass Belange, Vorstellungen und Anforderungen der Gender-Gruppen entweder schon im Vorfeld der Nahverkehrsplanung (...) oder zumindest im Stadium der Problemanalyse (...) ermittelt werden, um sie bereits bei dieser Festlegung berücksichtigen zu können« (Anhang A-57).

Das Verständnis von Beteiligung der Planenden beim VVS hat sich auch unter Berücksichtigung diverser Gespräche und Veranstaltungen über Gender Planning nicht merklich geändert. Dies kam sowohl in Gesprächen, bei einem Vortrag im Rahmen der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«, bei der Befragung, in den Protokollen des Fahrgastbeirat als auch durch die Korrespondenz mit dem FRS zum Ausdruck. Erst bei Vorlage des Planentwurfs für den Rems-Murr-Kreis soll es – vorausgesetzt, der Landkreis als Aufgabenträger stimmt zu – eine beschränkte Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen (Behindertenverbände, FrauenRatschlag, StadtSeniorenrat) geben. In welcher Form die Beteiligung erfolgt und wie intensiv die Einbindung ist, konnte nicht beantwortet werden, weil dazu keine Absprachen bestehen.

»Voraussichtlich wird es mindestens einen Präsentationstermin geben, in dessen Nachgang Bedenken und Anregungen rückgemeldet werden können. Die Einbeziehung des Fahrgastbeirats erfolgt in jedem Fall in einer gesonderten Veranstaltung« (Protokoll des Fahrgastbeirats vom 14.04.2005).

Für die Annahme (VI) kann im Umkehrschluss festgehalten werden: »Sind keine Empfehlungen zur Beteiligung in den Standardwerken des VDV oder des BMVBS bzw. BMVBW vorhanden, dann sinkt die Wahrscheinlichkeit der Anwendungen/Umsetzungen.«

#### *Präsenz mobilitätseingeschränkter Personengruppen in Beteiligungsgremien*

Ein Zusammenhang zwischen der Präsenz mobilitätseingeschränkter Personengruppen in Beteiligungsgremien und der räumlich-zeitlichen Entfernung einer Gruppe zum Zentrum eines Nahverkehrsraumes/Sitz des Verkehrsverbundes wird an den Beispielen des Fahrgastbeirat und des Runden Tisches dargelegt.

Es werden zunächst die mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Personengruppen des Fahrgastbeirats betrachtet. Dabei zeigt sich eine starke Konzentration der Stuttgarter Verbände, die überwiegend von Stuttgarterinnen und Stuttgartern vertreten werden. Dies gilt für:

- den Jugendrat Stuttgart, andere Jugendräte sind nicht vertreten, es fehlt eine Vernetzung beim ÖPNV,
- den Körperbehindertenverein, der allerdings den LVKM vertritt und insofern regionale Bedeutung erlangt, regionaler Austausch findet über den LVKM statt,
- Die Kreissenioresenräte sind über den StadtSeniorenrat Stuttgart ausgesprochen gut vernetzt,
- Der FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. ist gut vernetzt und versteht sich als Vertretung der Frauen in der Region, allerdings fehlen in manchen Bereichen Ansprechpartnerinnen für den ÖPNV.

Der DIPB bildet eine Ausnahme. Der Stuttgarter Verein wird durch ein Mitglied aus Bietigheim vertreten. Bei den anderen Mitgliedern des Fahrgastbeirats, den Verbraucher- und Umweltschutzverbänden ADFC (Regionalverband), BUND (Stuttgart) und VCD sowie autofrei leben e. V., gibt es ebenfalls eine Konzentration auf Stuttgarter Niederlassungen und Personen aus dem Stadtgebiet Stuttgart. Lediglich der VCD hat Vertreter aus Esslingen und Böblingen und der Fahrgastverband Pro Bahn nimmt als Landesverband mit Vertretern aus Kirchheim/Teck teil. Unter den Mitgliedern des Fahrgastbeirats sind zwei Frauen (autofrei leben, FrauenRatschlag).

Beim Runden Tisch wurde ebenfalls die Herkunft der Teilnehmerinnen und Teilnehmer betrachtet. Die Veranstaltung fand in S-Vaihingen statt, das Gebäude in Bahnhofsnähe hatte behindertengerechte Eingänge, einen Aufzug und verfügte über eine barrierefreien Anbindung an die S1 (Rampen). Einen Aufzug gab es zu dem Zeitpunkt an der Haltestelle Vaihingen Bhf. noch nicht. Von 16 Betroffenen waren 10 Männer und 6 Frauen. Diese verteilten sich auf die Kreise der Region: Stuttgart (3), Esslingen (1), Böblingen (7), Ludwigsburg (1) und Reutlingen (1). Die Annahme (VI b), nach der die Präsenz mobilitätseingeschränkter Personengruppen in Beteiligungsgremien steigt, je geringer die (räumlich-zeitliche) Entfernung einer Gruppe zum Zentrum eines Nahverkehrsraumes/Sitz des Verkehrsverbundes ist, kann anhand der Ergebnisse aus Kap. 5.1 an den vorgenannten Beispielen bestätigt werden.

### 5.3.4 Gender Planning als Analyseinstrument

Die Literaturanalyse in Kap. 3 deutete bereits darauf hin, dass sich Gender Planning als Analyseinstrument noch nicht ausreichend in der breiten Fachöffentlichkeit etabliert hat. Insofern war für die Praxis ebenfalls von Umsetzungsproblemen und geringer Gender-Kompetenz ausgegangen worden.

Dies bestätigt Angela Fuhrmann in ihrem Vortrag, indem sie betont, dass die beispielhafte Entwicklung der Einbeziehung von Gender Mainstreaming als Querschnittsprinzip in Hannover nur durch die »kontinuierliche und kompetente Tätigkeit der Referentin für Gleichstellungsfragen (Kommunalverband)« möglich gemacht wurde, die später von anderen Stellen im Hause unterstützt wurde, »die ihre Impulse aufgenommen haben« (vgl. Anhang A-46). Auch Gisela Stete hebt bei ihrem Beispiel Bielefeld hervor:

»Dem Engagement der städtischen Frauenbeauftragten sowie der Offenheit von sowohl Stadtverwaltung als auch Auftraggeber und Stadtwerken gegenüber frauenspezifischen Aspekten war es zu verdanken, dass eine Projektgruppe „Anforderungen von Frauen an den ÖPNV“ eingerichtet wurde, die die Bearbeitung des NVP kontinuierlich begleitete« (Anhang A-48).

Rechtliche Basis dafür war die Möglichkeit der Mitwirkung »sachkundiger und sachinteressierter Personen und Institutionen« im ÖPNVG NRW (Anhang A-46-50, Vortrag Stete, »ÖPNV-Planung für alle!«).

Besonders unterstrichen wird dieses durch die Antwort des BMVBW auf eine Anfrage zu Gender im ÖPNV vom 22.10.2004. Darin war gefragt worden, ob es vergleichbar zu den Bemühungen um Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik und in Modellprojekten Bestrebungen und Projekte in der Verkehrspolitik, speziell im ÖPNV, gibt. Die kurze Antwort war ein Verweis auf die Zuständigkeit der Länder für den Nahverkehr (Anhang A-93-94).

Die Literaturdatenbank des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der sich auch ausführlich mit wissenschaftlichen Fragestellungen zum ÖPNV auseinandersetzt, verfügt nach Aussage mehrerer Mitarbeiter des VDV über keinerlei Hinweise zum Thema »Gender Planning«, was die Sachbearbeiter zu der Aussage veranlasst, dass es in der Branche »noch nicht richtig Einzug gehalten hat«. Auch für die Beteiligung an Fahrgastbeiräten ist keine Empfehlung bekannt. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass es »selbstverständlich sei, dort alle Bevölkerungsgruppen angemessen zu beteiligen, soweit es Freiwillige gibt« (Anhang A-86-88).

### Instrumentelle Rahmenbedingungen des Gender Planning als Analyseinstrument

#### *Einbindung in Forschungsprogramme(VII)*

Da Kapitel 3.1 gezeigt hat, dass es keine Einbindung in Forschungsprogramme von EU, Bund, Ländern oder Region gibt, kann Annahme (VII) hinsichtlich einer Erhöhung der Erarbeitung konkreter Umsetzungen nicht abschließend beantwortet werden.

#### *Gender-Kompetenz und Erwartungen der Akteure(VIII)*

Die Kenntnisse über Gender Planning haben sich seit der Erhebung für die Studie Gendergerechte Verkehrsplanung (MARTENS 2002:20) verbessert. Dies bestätigen die Antworten aus der Befragung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« im Oktober 2002. Im Rahmen der Arbeit verdeutlicht besonders die Auswertung dieser Veranstaltung und der angeschlossenen Befragung die Kenntnisse und Erwartungen der beteiligten Akteure zum Gender Planning.

Das Thema Gender Mainstreaming scheint bei den gesellschaftlichen Gruppen, der Planung und der Regionalpolitik in der Region Stuttgart erst etwa ab dem Jahr 2001 ein Thema geworden zu sein. Auf die Frage: »Wann hörten Sie zum ersten Mal von dem Begriff des Gender Mainstreaming?« gaben 6 von 11 befragten Personen an, erst in den Jahren 2000 bzw. 2001 von dem Begriff GM gehört zu haben, eine Person im Jahr 1999, 3 Personen bereits 1997 und eine sogar bereits 1995.

Bei genauerer Betrachtung der persönlichen Angaben ergibt sich folgendes Bild: Auch unter den Frauen ist das Thema für einige relativ neu, während andere sich bereits seit Jahren damit beschäftigen. Bei den Männern überwiegt unter den befragten Personen die Zahl derer, denen das Thema erst seit Kurzem geläufig ist.

Die durchgeführten Veranstaltungen (vgl. VRS 2005 a, b, VRS 2002 c) zu Gender Planning in der Region Stuttgart scheinen ein Hinweis darauf zu sein, dass sich die Kenntnisse über Gender Planning auf der Verwaltungsebene zwischenzeitig verbessert haben. Gleichzeitig zeigt die Auflistung der Aktivitäten des FrauenRatschlags zu Gender Planning im ÖPNV (vgl. Tab. 27) aber auch, dass es immer wieder um die

gleichen essenziellen Themen »differenzierte Datenerhebung« und »Beteiligung« ging. Hier scheint ein Bruch vorzuliegen zwischen der Theorie, dem politischen »Good Will« und der Umsetzung in der Praxis. Darauf deuten die Protokollauszüge des FrauenRatschlags hin und dies belegen die Antworten der Fachfrauen aus dem Bereich Planung des FrauenRatschlags nach der Sitzung mit dem Titel Bilanz zu fünf Jahren Gender im ÖPNV.

Während im Bereich Beteiligung ein Entgegenkommen signalisiert wurde, gab es bei der Datenerhebung wiederholt Absagen (vgl. Absatz 5.3.3). Letztendlich entspricht auch die seitens des VVS angebotene Form der Beteiligung (Stellungnahme zum Planentwurf) nicht der Idealvorstellung einer gendergerechten Planung und Datenerhebung, wie sie im Workshop »Kreise« diskutiert wurde, und zeugt somit von unzureichender Kompetenz Einzelner im Bereich der Umsetzung von Gender Planning (vgl. SPITZNER 2005, MARTENS 2002, KOM 1998).

Um die Hintergründe für den Bruch zwischen Absichtserklärung und Umsetzung zu beleuchten, wurde gefragt, »Was halten Sie persönlich vom Gender-Ansatz?« (1.2) Diese Frage wurde sehr unterschiedlich beantwortet, oft mit positiven und negativen Wertungen. Zuerst die Antworten der Frauen:

- »Nach anfänglichem Zweifel (ist doch das Gleiche wie die Frauen-Ansätze; unglücklicher englischer Begriff) bin ich doch der Hoffnung, dass mehr erreicht wird.«
- »Es ist gut, dass die Geschlechter in allen Belangen gleichgesetzt werden sollen (...).«
- »Schwierig zu vermitteln, als zusätzlicher Ansatz zur traditionellen Frauenförderung sehr sinnvoll.«
- »Der Gender-Ansatz ist eine gute Sache. Allerdings sehe ich die Gefahr, dass die bisherige Frauenpolitik nicht mehr die notwendige Aufmerksamkeit erhält.«
- »Positiv, da der Ansatz breiter ist als die alleinige Berücksichtigung von Frauenbelangen.«
- »Positiv: Aufbrechen der Front Frauen – Männer scheint möglich, Aspekt Geschlechtergerechtigkeit wird fachlich und politisch diskutierbar; negativ: Frauenpolitik ist stark gefährdet.«
- »Kein politisches Handlungsfeld ist im Ansatz geschlechtsneutral. Dem Ansatz liegen drei Annahmen zugrunde: 1. Die Lebenssituation von Männern und Frauen ist unterschiedlich. 2. Entscheidungen betreffen demnach Frauen und Männer auch anders. 3. Verhältnisse können im Sinne der Chancengleichheit verändert werden.«
- »Halte es für dringend erforderlich, den Ansatz in alle Planungen einzubringen.«

Die Antworten der Männer:

- »Ein hilfreicher Ansatz, der in der Verkehrsplanung leider noch zu wenig verbreitet ist, künftig aber zu einem besser auf die verschiedenen Kundenanforderungen abgestimmten Verkehrsangebot beitragen dürfte.«
- »Ich finde es gut, dass das Thema Gleichstellung aus der „lila Ecke“ herauskommt – das passt gut zu der weiter zunehmenden Vielfalt der Lebensentwürfe in unserer Gesellschaft.«
- »Grundsätzlich positiv; es ist jedoch wichtig, dass die Ursache-Wirkungszusammenhänge erläutert und richtig dargestellt werden.«

Anschließend wurde gefragt: »Welche Erwartungen haben Sie an diesen neuen Ansatz im Zusammenhang mit ÖPNV?« (1.3). Es zeigt sich, dass die Erwartungen an die Aufgabenträger, Planer und Unternehmen relativ hoch sind. Die Antworten der Frauen betreffen zunächst den Bereich allgemeine Gleichstellung, es werden aber auch Detailforderungen an die Planung gestellt:

- »Es liegt nun in der Verantwortung der jeweils Zuständigen – VVS, VRS, Stadt Stuttgart etc. –, Gleichstellung in diesen Bereichen herzustellen. Dazu müsste aber erst GM als Querschnittsaufgabe mit den erforderlichen Instrumenten (z. B. analytische Gleichstellungsprüfung) verankert und umgesetzt werden.«
- »Dass auf die unterschiedliche Lebenssituation Rücksicht genommen wird, z. B. Wegeverhalten, Taktzeiten, Preisgestaltung, allgemeiner Service.«
- »Barrierefreiheit, angenehmes Fahren in der S-Bahn (Wohlbehagen), freundliche Busfahrer.«
- »Mittelfristig bessere Nachfrageorientierung und Lebenslagenorientierung, differenzierte Angebote bei der Tarifgestaltung.« (2)
- »Mehr Abstimmung des Angebots auf Kundinnenwünsche und -bedürfnisse; Schwerpunktverlagerung von Geschwindigkeit auf Komfort.«
- »Gewährleistung einer übergangslosen Verbindung zwischen Bussen, S-Bahnen und sonstigen Zügen.«
- »Dass sich ein verändertes Planungsbewusstsein langsam durchsetzt, hoffentlich auch trotz der Finanzprobleme.«

Die Antworten der Männer haben vor allem Planungsverfahren im Blick:

»Erwartungen + Hoffnungen: Ermittlung vieler bislang vernachlässigter Kundenanforderungen und deren Berücksichtigung in der ÖV-Angebotsplanung sowie deren Berücksichtigung in Bewertungsverfahren zur Beurteilung der Förderwürdigkeit von investiven Maßnahmen; in einem ersten Schritt zumindest aber eine bessere Beteiligung der Bürger an den Angebotsplanungen.«

»Ein weiteres Prüfkriterium für Maßnahmen.«

»Möglichkeit, neue Ziel- und Kundengruppen zu erschließen durch zielgruppenspezifische Planungen.«

Zuletzt interessierte unter der Frage »Welche Note würden Sie der Realisierung von Gender Mainstreaming im ÖPNV im Bereich des Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) auf einer Skala von eins bis sechs geben?« (ÖPNV-Planung für alle, 1.4) eine Einschätzung zur regionalen Umsetzung von Gender im ÖPNV.

Hier ergab sich ein sehr indifferentes Bild. Die Noten »sehr gut« und »gut« wurden jeweils nur einmal vergeben, die Noten »befriedigend« und »mangelhaft« je zweimal und die Note »ausreichend« dreimal. Ein »ungenügend« wurde nicht vergeben. Ein Vergleich der Noten nach Geschlechtern sieht wie folgt aus: Von den Frauen wurde einmal »sehr gut« vergeben, »befriedigend« (zweimal), »ausreichend« (dreimal) und einmal »mangelhaft«, bei einer Enthaltung. Die Männer waren sich uneinig mit einmal »gut«, einmal »mangelhaft« und einer Enthaltung (vgl. Abb. 61).

Auch 2005 fiel die Bewertung der Realisierung von Gender Mainstreaming in der Region Stuttgart durch zwei Fachfrauen des FrauenRatschlag sehr schlecht aus: Einmal wurde die Note »ungenügend« und einmal die Note »mangelhaft« vergeben.

Die fehlende Umsetzung differenzierter Datenerhebung beim VVS wird von den Mitgliedern des FRS bei der Sitzung zur Bilanz mit fehlendem Willen zur Umsetzung und fehlender Gender-Kompetenz gleichgesetzt. Die grundsätzliche Kritik der Teilnehmerinnen lautet: »Der VVS scheint unbeweglich im Hinblick auf Forderungen aus dem Fahrgastbeirat (z. B. bei der notwendigen Datenerhebung).«

Zu den Annahmen lässt sich festhalten, dass für die Chance der Umsetzung (VII a) Gender-Kompetenz aller Aufgaben- und Entscheidungsträger unverzichtbar ist. Die Recherchen haben ergeben, dass es in dieser Hinsicht noch einiges zu tun gibt, wodurch die fehlende Umsetzung von Gender Planning mit seinen Elementen differenzierter Erhebung und Beteiligung in der Region Stuttgart zu erklären ist.

Bedingt durch die Gender-Kompetenz einzelner Akteure ist es gelungen, die Zahl der Gruppen, die als Träger öffentlicher Belange im Fortschreibungsprozess der Nahverkehrspläne beteiligt werden sollen, zu erhöhen. Andererseits hemmt die fehlende Gender-Kompetenz bei der Planung Fortschritte bei der Datenerhebung und den Beteiligungsprozessen. Somit kann die Annahme (VIII b) »Gibt es Gender-Kompetenz der Akteure, so steigt die Zahl der Verfahren und die Anzahl der beteiligten Personengruppen« nur Gültigkeit erlangen, wenn Gender-Kompetenz aller Akteure gegeben ist.

### *Bereitschaft zur Umsetzung*

Die Bereitschaft zur Umsetzung von Gender Planning und seiner Grundprinzipien differenzierter Datenerhebung und Beteiligung durch die beteiligten Akteure wird in der Fachliteratur als elementares Kriterium angesehen (Kap. 2, SPITZNER 2005). In diesem Bereich haben die Untersuchungen noch Lücken festgestellt, die sich vor allem auf die tatsächliche Umsetzung beziehen.

Zu den einzelnen Akteuren der Nahverkehrsplanung: Die Ergebnisse decken sich mit den bereits zu den Annahmen (I) »Verbindliche Vorgaben hinsichtlich differenzierter Datenerhebung« und (II) »Verbindliche Vorgaben hinsichtlich der Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen« getroffenen Aussagen. Die Auflistung der Aktivitäten in Kap. 5.1 zeigt, dass der Verband Region Stuttgart immer beteiligt ist, wenn es um Gender Planning in der Planung geht. Dabei wird nach außen und in Gesprächen mit dem FrauenRatschlag regelmäßig die Bereitschaft zur Umsetzung bekräftigt (vgl. »ÖPNV-Planung für alle!«, Brief an den VVS) und Verständnis und Unterstützung für die Forderungen nach differenzierter Datenerhebung und verstärkter Beteiligung gezeigt. Auch in der Befragung im Rahmen der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle« äußerten ein Mitarbeiter und eine Mitarbeiterin des VRS sich dahingehend. Dies wird zudem deutlich durch die Protokolle des Workshops »ÖPNV-Planung für alle!« (Anhang A-56-60).

Die Workshops und die Befragung haben aber auch ergeben, dass trotz einiger Veranstaltungen (vgl. Tab. 27 in Kap. 5.1) einige Akteure auf Kreisebene und Planungsebene starke Vorbehalte gegenüber Gender Planning und speziell den sich daraus ergebenden Anforderungen an Datenerhebung und Beteiligung haben. Diese fehlende Umsetzungsbereitschaft wird vom FrauenRatschlag Region Stuttgart und vom StadtSeniorenrat als Umsetzungshindernis angesehen, sodass die Annahme (IX) »Ist die Bereitschaft zur Umsetzung von Gender Planning bei allen Akteuren gegeben, so steigt die Zahl der Umsetzungen in Form von differenzierter Datenerhebung und Beteiligung« insofern zutrifft, als die Umsetzungsbereitschaft bei allen Akteuren, insbesondere beim VVS, der für die Datenaufnahme und Erstellung der Nahverkehrspläne in seinem Geltungsbereich zuständig ist, gegeben sein muss.

#### *Vergleichbarkeit von Datenreihen (X)*

Fehlende Datenreihen, die Vergleiche mit früheren Jahren ermöglichen, werden international in der Fachliteratur im Bereich Gender und Verkehr, aber auch in der feministischen geographischen Forschung kritisiert (vgl. Kap. 2.3). Die Befragungen, Interviews und Archivmaterialien in der Region Stuttgart haben abgesehen von der Studie »Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart« (STETE/KLINKHART 1997) keine laufenden oder begonnenen Datenreihen ergeben.

Eine Ausnahme stellen die Qualitätsuntersuchungen zum S-Bahnverkehr dar. Diese werden vom VVS durchgeführt und dabei ist der VRS alleiniger Aufgabenträger. Bei dieser Untersuchung wurde im Herbst 2005 bei den Befragungen der Fahrgäste in der S-Bahn erstmals das Geschlecht in den Bogen aufgenommen (vgl. Kap. Anhang A-83), bei der Erfragung des Alters hatte die Planung Ablehnung befürchtet.

Wird die Annahme (X) einbezogen »Wird Gender Planning umgesetzt, so steigt die Zahl der Datenreihen über mobilitätseingeschränkte Personengruppen«, so ist dies als Beleg für eine fehlende Umsetzung von Gender Planning in der Region Stuttgart zu werten.

### **5.3.5 Prozessbezogene Faktoren am Beispiel der Nahverkehrspläne**

Für die folgenden Abschnitte ist das Thema »Finanzen« von besonderer Bedeutung. Einmal wird es als Begründung für die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen verwendet:

»In Hinblick auf die Kosten von Maßnahmen im Sinne des Gender-Ansatzes wird davon ausgegangen, dass einige Maßnahmen nur geringe Mehrkosten erfordern. Die zusätzlichen Kosten dürften sich zumindest teilweise durch Mehrerlöse kompensieren lassen, die infolge des verbesserten und auf die Kundenanforderungen besser abgestimmten Angebotes erzielt werden können« (Schlussatz des Protokolls im Workshop »Kreise« bei der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« Anhang A-58).

Mehrmals jedoch werden die »Finanzen« durch den VVS als ausführende Planungsstelle als Begründung für die Ablehnung einer differenzierten Datenerhebung herangezogen (Anhang A-95-96). Vor dem Hintergrund dieser Arbeit werden die Finanzen als äußere Rahmenbedingungen eingestuft.

#### **5.3.5.1 Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung von Anforderungen**

##### *Frühzeitige Einbindung und Kenntnis des Planungsablaufs*

Unter dem Aspekt des Stadiums der Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen haben sich auf der Basis der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«, dem Workshop und der angeschlossenen Befragung sehr unterschiedliche Sichtweisen zum Zeitpunkt einer denkbaren Beteiligung ergeben. Die befragten Gruppenvertreterinnen und Vertreter, Planerinnen und auch Regionalpolitikerinnen befürworten durchweg einen frühen Einstieg in die Beteiligung. Dabei ist von besonderem Interesse das »Stadium, ab wann Einbeziehung erfolgt«, »ob die richtigen Fragen gestellt werden« und »welche Daten erhoben und wie ausgewertet werden«. Dies ergab die Befragung bei der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«. Eine frühe Beteiligung widerspricht nicht dem üblichen Planungsablauf (vgl. FGSV 2001) und würde den Gruppen »mehr Mitsprachemöglichkeiten bei der Basisdatengewinnung« ermöglichen.

Bei den Entscheidungsträgern und Aufgabenträgern ergaben sich durch den Workshop, insbesondere durch die Gruppen »Kreise« und »Region« zwei verschiedene Denkrichtungen. Die eine unterstützt die Forderungen der Gruppen, weil sie argumentiert, man könne durch frühzeitige Beteiligung lernen und Fehler, die aufgrund von

Nichtbeteiligung von Experten in eigener Sache entstehen können, ausschließen und den möglichen Folgeaufwand in Grenzen halten. Diese Haltung vertritt der Verband Region Stuttgart. Einige Vertreterinnen und Vertreter von Landratsämtern, die ebenfalls Aufgabenträger des ÖPNV sind, befürchten hohe Kosten durch breite Beteiligung und sind der Meinung, auch die mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Personengruppen seien durch die Regionalpolitikerinnen und Regionalpolitiker im Regionalparlament vertreten.

Anhand vorhandener Unterlagen und Interviews wurde analysiert, ob und welche Einbindungen in den Prozess der Nahverkehrsplanung in der Region festzustellen waren. Eine Einbindung für die Fortschreibung ist momentan in Aussicht gestellt, wobei noch nicht genau feststeht, welche Gruppen einbezogen werden. Bisher haben Interesse gezeigt der FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V., auf dessen Engagement die Einbeziehung der anderen Gruppen zurückgeht, der StadtSeniorenrat und der LVKM bzw. der KBV.

In mehreren Befragungen wurde unter den Akteuren die Kenntnis des Planungsablaufs abgefragt. Für die Planenden scheint diese Frage banal, aber schon für Regionalpolitikerinnen muss dieser Punkt bedacht werden, wie die Arbeitsgruppe »Nahverkehr« bei dem Hearing »Und was die Frauen betrifft ...« (VRS 2002 b) im Protokoll festgehalten hat. Gleichzeitig kann Politik auf Planung nur Einfluss nehmen, wenn sie über die Abfolge und Inhalte der einzelnen Planungsschritte informiert ist.

Auf Seiten des FrauenRatschlags ist durch zwei Planerinnen und die Bearbeiterin ein guter planerischer und verkehrswissenschaftlicher Hintergrund vorhanden, trotzdem ist es nicht zu einer frühzeitigen Einbindung der mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Gruppen in den Fortschreibungsprozess für die Nahverkehrspläne der Region Stuttgart gekommen. Obwohl auch die anderen Verbände mobilitätseingeschränkter Gruppen im Fahrgastbeirat (DIPB, KBV, LVKM, StadtSeniorenrat) sich für eine frühzeitige Beteiligung ausgesprochen haben, soll der Fahrgastbeirat als Vertretung gesellschaftlicher Gruppen und Umweltverbände erst Anfang 2007 erstmals eingebunden werden. Dann liegt der Nahverkehrsplanentwurf für den Rems-Murr-Kreis bereits vor. Somit kann die Annahme (XI a) nicht belegt werden. Für die Annahme (XI b) gibt es keine ausreichenden Hinweise, weil keine frühzeitige Einbindung stattgefunden hat.

### *Beteiligte Personengruppen*

Die Untersuchungen in der Region Stuttgart (vgl. »ÖPNV für alle!«, Workshops und Befragung, Interviews) haben zwar in allen drei Workshops »Region«, »Kreise« und »Kommunen« einen weitgehenden Konsens in der Frage ergeben, welche Gruppen hinsichtlich ihrer Beteiligung an der ÖPNV-Planung benachteiligt sind. Daraus kann aber nicht im Umkehrschluss gefolgert werden, dass nun in Zukunft all diese Gruppen auch beteiligt würden. Hier spielen vielmehr persönliche Kontakte eine Rolle. Verbände, die an den VVS herantreten, werden in der Regel berücksichtigt, darauf weist auch der VVS selbst hin (Anhang A-58). Die Erweiterung des Kreises der Träger öffentlicher Belange wurde besonders im Workshop »Region« heftig diskutiert. Für die Bewertung der Annahme (XII) liegen noch keine ausreichenden Erkenntnisse vor.

### *Intensität der Beteiligung/Entscheidungskompetenz*

Die befragten Stellvertreterinnen und Stellvertreter mobilitätseingeschränkter Personengruppen waren sich einig, dass die Beteiligung den beteiligten Personengruppen »ermöglichen muss, auf die Planung Einfluss zu nehmen«. Dies sollte möglichst geschehen, »bevor Daten erhoben werden und Leitlinien der Planung festgelegt werden«. Diese Meinung wird auch von einigen Aufgabenträgern beim VRS geteilt. Es wird davon ausgegangen, dass durch Beteiligung das Kundenangebot insgesamt verbessert werden kann (Anhang A-58). Der VVS als Träger der Planung und die Stadt Stuttgart als Aufgabenträger halten stattdessen eine Diskussion des fertigen Entwurfes mit den Gruppen für ausreichend (Anhang A-89-90).

Ein Mitglied des Fahrgastbeirats (VCD) verdeutlichte die Situation aus der Sicht gesellschaftlicher Gruppen:

»Bürgerinnen und Bürger, die ehrenamtlich an Veranstaltungen teilnehmen, fühlen sich nicht ernst genommen, wenn den Beteiligten kein ausreichender Raum für Verbesserungsvorschläge eingeräumt wird. In Esslingen wurde zum Beispiel der Bürgerschaft der fertig gedruckte Stadtverkehrsplan im Rahmen einer „Beteiligung“ vorgestellt. Für derartige Veranstaltungen, die eigentlich keine Änderungen mehr zulassen, empfiehlt es sich, von „Informations- oder Diskussionsveranstaltungen“ zu sprechen.«

Für die Annahme (XIII) bedeutet dies, dass es einen direkten Zusammenhang zwischen der Intensität der Beteiligung, der Akzeptanz und nachträglichen Änderungen gibt, der aber auch umgekehrt Gültigkeit besitzt.



### 5.3.5.2 Einflussfaktoren auf die Einbeziehung von Gruppen und Daten in den Nahverkehrsplan

Um die Forschungsfrage 3: »Welche Faktoren beeinflussen die repräsentative Erfassung dieser Gruppen und ihre Partizipation an der Planung?« zu beantworten, wurde mehrere Untersuchungen herangezogen, um eine verlässlichere Aussage treffen zu können. Hierzu zählen die Auswertung der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«, die Befragung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung und Interviews mit Aufgabenträgern, Regionalpolitikerinnen und Vertretern mobilitätseingeschränkter Personengruppen.

Die Beispiele aus Hannover hatten gezeigt, dass geschlechts- und altersdifferenzierte Erhebungen durchführbar sind. Der Beteiligungsprozess in Bielefeld (sieben Workshops mit Frauen) hatte lokale Anforderungen an den ÖPNV identifiziert und Defizite benannt. Dies hatte den Verkehrsunternehmen neue Erkenntnisse erbracht. Die Planerin Gisela Stete fasste zusammen, das aufwendige Verfahren stelle

»sicherlich einen Idealfall dar, der nicht auf alle Gebietskörperschaften übertragbar ist. Es enthält allerdings eine Vielzahl von Elementen, die auch auf kleinere Kommunen oder Landkreise übertragbar sind, z. B. die Durchführung von Workshops zur Ermittlung der spezifischen Anforderungen oder eine Erreichbarkeitsanalyse frauenspezifischer Infrastruktureinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine geschlechtsspezifisch differenzierte Aufnahme der bevölkerungs- und Nachfragedaten sollte dabei in jedem Fall erfolgen« (Anhang A-49).

#### *Verbesserung der Beteiligung*

Die anschließenden Workshops beschäftigten sich mit der Frage »Wie kann die Möglichkeit der Beteiligung am Planungsprozess verbessert werden?« Wichtigstes Fazit des Workshops »Region«: Die planende Institution muss den Planungsprozess transparent machen und frühzeitig beteiligen, der Kreis der TöB soll um die Gender-Gruppen vergrößert werden (Anhang A-55-56).

Der Workshop »Kreise« hat sich besonders intensiv mit den Beteiligungsmöglichkeiten befasst. Eine möglichst vollständige detaillierte Einbindung von Gender-Belangen in die Nahverkehrsplanung wird als notwendig angesehen. Angesichts des erwarteten Aufwands bei der Ermittlung der Anforderungen wurde darüber diskutiert, wie der Aufwand in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden könnte. Es wurde ein Pilotprojekt angeregt, in dem die zielführende Vorgehensweise bei der Einbindung mobilitätseingeschränkter Personengruppen unter den Fragestellungen untersucht werden sollte,

»welche Problemlagen und Belange in den Teilräumen eines Planungsraumes (...) vorliegen, welche Gruppierungen in den Teilräumen angesprochen werden können und wie diese Gruppierungen zielführend und effektiv angesprochen werden können« (Anhang A-57).

Die Gesprächsrunden in dem Pilotprojekt sollten durch Moderation begleitet werden. Als unabdingbar wurde ein transparenter Planungsablauf angesehen. Bisher wurde kein Pilotprojekt begonnen.

Als weiterer Punkt wurde die Datenerhebung angesprochen. Dabei wurde festgehalten:

»Für eine angemessene Behandlung der Gender-Belange in der Nahverkehrsplanung wird eine Datenbasis als erforderlich erachtet, mit der die Verkehrsteilnahme und die Anforderungen der Gender-Gruppen realistisch abgebildet werden können. Dies bedingt eine Datenbasis, die zumindest nach dem Geschlecht und verschiedenen Lebenssituationen der Verkehrsteilnehmer unterscheidet. Zudem sollten nicht nur Daten über derzeitige ÖPNV-Nutzer, sondern auch über die Nicht-Nutzer vorliegen, um das ÖPNV-Angebot auch auf diese Gruppen abstimmen und neue Kundenpotenziale erschließen zu können« (Protokoll Workshop »Kreise« bei der Veranstaltung »ÖPNV für alle!«, Anhang A-58).

Der Workshop »Kommunen« hat zur Beteiligung folgende Aspekte vorgeschlagen: Bildung von »Frauen-netzwerken (...), Einbeziehung des FrauenRatschlags in die Fortschreibung der kreisweiten Nahverkehrs-pläne, mehr Personen, die betroffen sind, an kommunalen Verkehrsschauen (Vor-Ort-Terminen) beteiligen, bessere Information über geplante Vorhaben, Workshops oder Zukunftswerkstätten „Verkehr“ veranstalten und die Möglichkeit der Einflussnahme auf die Konzessionsinhaber vergrößern. Besondere Bedeutung wurde diesen Bereichen zugemessen:

»Expertengruppen hinzuziehen; sachkundige Bürger einbeziehen, Fachwissen abfragen (z. B. bei der Liga der freien Wohlfahrtsverbände).«

»Gender Mainstreaming muss als Querschnittsaufgabe im ÖPNV-Gesetz festgeschrieben werden, ebenso die Gruppen, die an der Planung beteiligt werden sollen« (Anhang A-60).

### *Die Einstellung zu differenzierten Erhebungen*

Die Befragungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung bestätigen eine breite Zustimmung zu differenzierten Erhebungen, wie die Antwort auf die folgende Frage zeigt: »Welche Einstellung haben Sie zu einer Datenerhebung (Bestandsaufnahme) im ÖPNV, die nach Kriterien wie Geschlecht, Alter oder Lebenssituation (alleinstehend, Familie mit Kindern ...) oder Rollenverhalten (Alleinverdiener, Familienarbeit ...) differenziert?« Es sollte nach Schulnoten benotet werden und es gab die Möglichkeit einer Anmerkung (Anhang A-75). Immerhin 8 der befragten 11 Personen (6 Frauen und 2 Männer) befürworteten eine differenzierte Datenerhebung mit der Note „*sehr gut*“ bzw. „*sehr notwendig*“. Einmal wurde mit „*gut*“ bewertet und hinzugefügt, dass diese Informationen dringend erforderlich seien, um Gender-Aspekte zu identifizieren. Einmal wurde mit „*ausreichend*“ bewertet, weil wohl eine besondere Einstellung zur Datenerhebung besteht. Die Note „*ungenügend*“ hatte den Hintergrund, dass allein die Differenzierung nach Geschlecht, Alter und Lebenssituation als erforderlich angesehen wird.

Die folgenden Zitate verdeutlichen, dass Aufgabenträger und Planer in der Region Stuttgart die Umsetzungsmöglichkeiten einer differenzierten Datenerhebung sehr unterschiedlich einschätzen:

»Benotung besser Notwendigkeit: sehr hoch; derzeitige Umsetzung meist gut bis befriedigend. In den meisten Verkehrsplanungen werden aus Aufwandsgründen nur die nötigsten Daten erhoben, was im Prinzip auch gut ist; aber schon zur Nutzung der (geeigneteren) verhaltensorientierten Verkehrsmodelle wird künftig jedoch ein differenzierterer Datenbestand erforderlich werden. Auf die Verkehrsstromerhebung des VVS ist jedoch anzumerken, dass diese mangelhaft bis ungenügend realisiert wird (in Hinblick auf die Differenzierung der Daten), obwohl sie mit einfachsten Mitteln wesentlich verbessert werden könnte (m, Aufgabenträger).«

»Finde ich sehr gut, ist allerdings unbezahlbar. Diese Fragen können nur im Rahmen einer Haushaltsbefragung gestellt werden, die allerdings sehr umfangreich sein müsste, wenn gleichzeitig Verkehrsströme abgeleitet werden sollen (m, Planer).«

### *Gründe für geringere Berücksichtigung*

Die Breite der Antworten auf die Frage »Worauf führen Sie die geringere Berücksichtigung durch die Planung zurück?« ist groß (Anhang A-74). Sie reicht von einer Unkenntnis der Problematik durch die Planung, geringer repräsentierter bzw. berücksichtigter Gruppen aufgrund fehlender eigener Erfahrung und fehlender Auflagen auch andere als die einnahmestärksten Kundengruppen des ÖPNV zu berücksichtigen, über Erklärungen, warum die Planung sich nicht mit diesem Thema beschäftigt (Männer haben das „Sagen“, Planer gehören nicht zu diesen Gruppen, Planung wird von Männern gemacht, denen diese Lebenssituationen vollkommen fremd sind; GM ist überhaupt noch kein Thema für Entscheidungsträger) bis hin zu deutlichen Äußerungen der männlichen Fachpersonen.

Ein Planer unterstützt Gender Planning. Das »ÖV-Angebot ist stark auf die Wirtschaftlichkeit ausgerichtet, sowohl was die Linienführung und die Bedienungshäufigkeit als auch die Tarife betrifft. Bislang spielten Belange von Randgruppen kaum eine Rolle, da sie nur „nebenbei“ in die Planungen einbezogen wurden (falls überhaupt)«. Ein anderer hat vorrangig die Finanzierung im Blick und »Als öffentliche, zudem defizitäre Veranstaltung muss sich der ÖPNV auf die großen Fallzahlen konzentrieren« – Nischenangebote seien allenfalls als »Abfallprodukt« realisierbar – »deutlich höhere Qualitäten sind in der Regel nicht finanzierbar.« Diese Aussagen beziehen sich durchweg auf den gegenwärtigen Zustand und die Vergangenheit.

Es werden keinerlei Aussagen gemacht, ob geplant ist, sich in Zukunft anders mit der Thematik auseinanderzusetzen. Allerdings könnte sich für die Zukunft eine notwendige Veränderung der Erhebungsform und Berücksichtigung einiger der heute benachteiligten Gruppen ergeben. Zumindest für die Seniorinnen und Senioren deutet dies die demografische Entwicklung in Deutschland an.

Im Grundsatz gibt es auf der Ebene der Geschäftsführung und der Planung des VVS ein Interesse und ein Verständnis für alters- und geschlechtsdifferenzierte Datenerhebung. Dies ist das Ergebnis einer Diskussionsrunde beim VVS. Die Umsetzung scheidet laut der Geschäftsführung vor allem an dem erwarteten zusätzlichen finanziellen Aufwand, der dadurch entsteht, dass mehr erhoben und ausgewertet werden und eine Vergleichbarkeit zu früheren Erhebungen gegeben sein muss. Der Leiter der Abteilung Planung des VVS verdeutlichte bei seinem Vortrag auf der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle« diese Sichtweise. Bei der Datenerhebung orientiert man sich an vorhandenen Erhebungsstandards, weitere Daten werden aus folgenden Gründen nicht einbezogen:

- *mangelnde Vergleichbarkeit der Ergebnisse*, zu aufwendig und bundesweit ohne Beispiele:
  - »Darüber hinaus legen die Aufgabenträger Wert darauf, dass die Bestandsaufnahmen für die Fortschreibungsentwürfe zu den aktuellen Nahverkehrsplänen weitgehend konsistent ist, um eine Erfolgskontrolle der vergangenen Jahre zu ermöglichen. Insoweit besteht für eine geänderte methodische Vorgehensweise in diesem Aufgabenpaket nach unserer Einschätzung wenig Spielraum« (Anhang A-95);
- erwarteter höherer personeller und finanzieller Aufwand bei Erhebung und Auswertung;
- *erwartete Widerstände zu bestimmten Fragen* bei den Befragten, z. B. nach dem Alter oder der sozio-ökonomischen Situation, die dazu führen könnten, dass die Bereitschaft zu antworten abnimmt:
  - »Die Erhebung weiterer personenbezogener Merkmale ist auszuschließen, da erfahrungsgemäß die Neigung, an Befragungen teilzunehmen, mit zunehmender Intensität von „ins Private reichenden Fragen“ fällt. Immerhin werden diese Fragebögen ja teilweise im Fahrzeug – also in der Öffentlichkeit – ausgefüllt. Hier hat eine hohe Beteiligung und damit Rücklaufquote für uns absolute Priorität« (Anhang A-83).

Fragen nach dem Alter, Geschlecht und der sozioökonomischen Situation seien nur innerhalb größerer Befragungen, z. B. Haushaltsbefragungen, sinnvoll. Gleichzeitig vertritt der VVS aber die Haltung, dass gerade diese Erhebungen zu teuer seien und wenig Aussagen zu den für den VVS besonders bedeutsamen Dauerkartenkunden bringen. Die Folge ist, dass keinerlei differenzierte Erhebungen vorgenommen werden, weder bei den laufenden Kurzbefragungen noch bei Haushaltsbefragungen, die nicht mehr oder nur noch zu bestimmten Fragestellungen unter ausgewählten Zielgruppen (z. B. Senioren) durchgeführt werden sollen.

Bei einer Zugangsbefragung in Stuttgart wurde vom VVS versuchsweise die Frage nach dem Geschlecht aufgenommen. Weitere Fragen (Alter, Lebenssituation, Nationalität) würden die Beteiligung gefährden, meint der VVS (Anhang A-83).

#### *Möglichkeiten zur Verbesserung der Berücksichtigung dieser Bedürfnisse bei der Planung*

Die Aussagen der Befragten auf die Frage »Haben Sie eine Vorstellung, wie eine stärkere Berücksichtigung dieser Bedürfnisse bei der Planung zu realisieren wäre?« (Anhang A-74) sprechen für sich. Sie hatten auch den Hintergrund eines Ideenpools, daher wird auf eine Zusammenfassung verzichtet:

- »Transparente Planung, spannende participationsveranstaltungen mit den Gruppen, Vertretung der Gruppen durch Interessensanwälte« (w).
- »Pflicht zur Berücksichtigung bzw. Pflicht, eine Stellungnahme einzuholen; siehe ÖPNV-Gesetze in Hessen und Sachsen Anhalt« (w).
- »Beispiele von Frau Stete in Bielefeld und Frau Fuhrmann sollte man beherzigen; hier waren die Frauenbeauftragten und die Betroffenen beteiligt« (w).
- »Nicht nur quantitative, sondern auch qualitative Befragung, z. B. in Workshops« (w).
- »Stärkere und frühere Beteiligung von Betroffenen + ggf. von Expertinnen, geschlechterdifferenzierte Datenbasis + deren Auswertung, Befragung, Modellprojekte« (w) und »Einbeziehung der relevanten Gruppen bzw. deren Interessenvertreter« (m).
- »Fahrgastbeiräte auf Kreisebene, begleitende Workshops bei der Erstellung der Nahverkehrspläne« (w).
- »Einbeziehung von Interessenvertretern in die Planung, bevor Standards und Zielvorstellungen festgelegt werden (Stellungnahme zu einem Entwurf ist zu spät!); Anhörung der Gender-Gruppen sollte getrennt von der Anhörung der Verkehrsprofis erfolgen, sonst gehen die Gender-Belange unter« (m).
- »Standardantwort: mehr Finanzmittel zur Verfügung stellen. Ansonsten Schwachstellen benennen (ggf. Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen), nur so kommen Argumente (auch intern!) für Abhilfemaßnahmen« (m).
- »Mehr Frauen einstellen, Arbeitsbedingungen schaffen, die die Kombination von Familienarbeit und Erwerbsarbeit möglich machen« (w).
- »Gruppen da ansprechen und „abholen“, wo sie sind« und »Immer wieder den Missstand in der Öffentlichkeit bekannt machen« (w).

Wichtig erscheint die Einbeziehung von Stellungnahmen seitens benachteiligter Gruppen in die ÖPNV-Gesetze der Bundesländer. Dabei ist die Einbeziehung qualifizierter und professioneller Frauen bzw. Vertreterinnen von Interessensgruppen gegenüber Personen ohne ausreichende Fachkenntnis und Argumentationsgrundlage erfolgversprechender.

### 5.3.5.3 Einflussfaktoren auf die räumliche Verteilung von Maßnahmen

Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte Personengruppen und deren Verteilung werden zunächst durch die vorhandene Infrastruktur, deren Ausbauzustand und die erwartete Entwicklung bei der Nutzung, den prognostizierten Bedarf, beeinflusst. Die Prognose richtet sich dabei nach den vorhandenen Strukturdaten und den Daten aus Verkehrszählungen. Die UITP, aber auch Teilnehmende der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« kritisieren, dass bei diesen Erhebungen außer den mobilitätseingeschränkten und -behinderten Personengruppen die Nicht-Nutzer des ÖPNV nicht in ihren Ansprüchen berücksichtigt werden. Eine unvollständige Datenerhebung beeinflusst sowohl das Ergebnis der Bestandsaufnahme als Grundlage der Prognose als auch die Prognose selbst.

Ob denkbare Maßnahmen letztendlich realisiert werden können, hängt bei nicht genehmigungspflichtigen Vorhaben in erster Linie von den verfügbaren Finanzen ab. Dies wurde von allen Akteuren und auch von den Vertreterinnen und Vertretern der mobilitätseingeschränkten Personengruppen in den Workshops bei der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!«, in der angeschlossenen Befragung und auch in Einzelinterviews bestätigt.

Die Kosten der Einzelvorhaben orientieren sich an der Bedeutung des Vorhabens für die Region und das Land Baden-Württemberg und der Möglichkeit, anteilige Zuschüsse für die Realisierung zu erhalten. Von besonderer Bedeutung sind die Finanzen der Landkreise und der betreffenden Kommune. Dabei richten sich größere Vorhaben (z. B. die Neuplanung oder Reaktivierung von Schienenstrecken) an den Ergebnissen von standardisierten Bewertungen aus. Bei diesen sind die Vorgaben des Regionalverkehrsplanes (RVP) zu beachten. Kleinere Vorhaben (z. B. Errichtung einer neuen Bushaltestelle, Streckenverlauf von Buslinien) fallen unter die Planungshoheit der Kommunen und werden nicht im RVP dargestellt. Sie werden von der Kommune in Abstimmung mit dem VVS geplant und orientieren sich an den Zielvorgaben des Nahverkehrsplanes des entsprechenden Stadt- oder Landkreises, der wiederum die Vorgaben des RVP beachten muss. Alle Planungen basieren auf den Strukturdaten, den Zählungen des VVS oder anderer Auftragnehmer und daraus resultierenden Hochrechnungen.

Welchen Einfluss das Eisenbahnbundesamt auf regionale Vorhaben hat, zeigt der Antrag der teilweisen Erhöhung der Bahnsteige in der Region Stuttgart. Die Planung war genehmigungspflichtig, weil es in deutschen S-Bahnnetzen bisher keine abschnittsweise Erhöhung der Bahnsteige gibt. Mit der Ablehnung war gleichzeitig auch eine Möglichkeit der Finanzierung durch ein Förderprogramm hinfällig. Erst wenn feststanden hätte, ob es eine Förderung gibt und ggf. wie hoch diese ausfällt, hätte mit den weiteren beteiligten Aufgabenträgern (den Landratsämtern) die Realisierung und Finanzierung in einzelnen Ablaufschritten geplant werden können. Dies belegt ebenfalls den hohen Einfluss von Förderprogrammen. Allein für die abschnittsweise Beseitigung der Höhenproblematik an 32 Haltestellen der S-Bahn in der Region Stuttgart waren elf Millionen Euro veranschlagt worden (VRS 2007).

Die Erfahrungen des fünften Ausbauprogramms belegen den Einfluss organisatorischer Faktoren und Gestaltungswünsche der betroffenen Gemeinden auf die rasche Umsetzung von Maßnahmen. So wurden im Zeitraum bis 2000 nur 50 % der geplanten Maßnahmen realisiert:

»Zum einen haben die Regionalisierung des ÖPNV mit der damit verbundenen Neuordnung der Zuständigkeiten im Bereich der DB AG sowie dortige mehrfache interne organisatorische Änderungen die Umsetzung der Planungen erschwert. Auch das neue Zusammenspiel zwischen DB AG und Eisenbahnbundesamt hat den Fortgang der Arbeiten nicht immer erleichtert. Zum anderen haben aber auch Wünsche der betroffenen Gemeinden oder Abhängigkeiten zu anderen Baumaßnahmen, Planungsveränderungen oder kompletten Neuplanungen geführt und damit zu den Verzögerungen beigetragen« (Protokoll VVS, 23.10.2001).

Eine Analyse der Protokolle des Fahrgastbeirates ergab, dass die Teilnahme regionaler Gruppen am Fahrgastbeirat einen gewissen Einfluss auf die Verteilung der Maßnahmen in der Region haben könnte. Die Protokolle belegen, dass beispielsweise für den Rems-Murr-Kreis in den letzten fünf Jahren nur zwei Detailvorschläge (z. B. Linienführung bei Bussen, Haltestellen usw.) aus dem Fahrgastbeirat kamen. Es ist keine Gruppe und auch keine Person aus dem Rems-Murr-Kreis im Fahrgastbeirat, genauso wie beim Kreis Göppingen, der zwar nicht zum VVS zählt, dafür aber durch einen in Göppingen lebenden Geschäftsführer des VVS einen besonderen Fürsprecher hat. Dagegen wurden im gleichen Zeitraum mindestens zwanzig Anträge gestellt, die Buslinien, Stadtbahnen, S-Bahnen und Haltestellen in Stuttgart betreffen. Weitere drei Anträge betrafen jeweils den Kreis Esslingen und den Kreis Ludwigsburg und nur ein Antrag den Kreis Böblingen. Da nicht alle Anträge umgesetzt werden, ist die Zahl realisierter Maßnahmen letztendlich geringer, eine Tendenz ist jedoch vorhanden.

### 5.3.6 Gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren

#### Gruppen- und organisationsbezogene Faktoren

##### *Rechtliche Vorgaben bezüglich der Beteiligung*

Ein konkretes Beteiligungsgebot gibt es nur für die Vertretungen der Behinderter. Diese wird in der Region Stuttgart zum Beispiel durch den DIPB, den LVKM und die LAGH wahrgenommen. Der LVKM bestätigt, dass durch die Gesetzesänderung und die Bindung an Fördermittel der Verband häufiger einbezogen wird. Dies gilt auch für die LAGH. Dabei sagt jedoch die Häufigkeit der Einbindung noch nichts über die Qualität und die Zufriedenheit der Verbände mit den Ergebnissen aus. Für die anderen Gruppen fehlen verbindliche Regelungen zur Beteiligung in den Fachgesetzen und Verknüpfungen mit Fördermitteln. Das Beispiel der rechtlichen Basis für die Beteiligung Behinderter infolge des Grundgesetzes (Annahme XIV) macht die Wirkung deutlich. Die bisherigen Ergebnisse haben den starken Zusammenhang zwischen gesetzlichen Regelungen für Gender Planning und der Umsetzung differenzierter Datenerhebung und Beteiligung der einzelnen Gruppe gezeigt. Tatsächlich ist noch keine Umsetzung erfolgt (Annahme XIV).

##### *Struktur und Organisation*

Bei den zahlreichen Veranstaltungen (z. B. »Frauenhearing 2001« mit AG zum Nahverkehr/VRS 2002 b, »ÖPNV-Planung für alle«, Anhang A-28-60, »Gender Mainstreaming als Qualitätsstandard in der Planung«/VRS 2005 a, b, c innerhalb der Reihe »Quo vadis Region Stuttgart«) kam häufig eine Problematik bei der Beteiligung zur Sprache, die mit den ehrenamtlichen Strukturen und der Organisation der Gruppe zu tun hat. Daher wurden die Vertreter der Gruppen zur Struktur und zur Organisation befragt.

Die Beispiele des FrauenRatschlags, des LVKM, des StadtSeniorenrats und weiterer Behindertenverbände sprechen für eine gute Organisation. Die Befragung der Gruppen hat jedoch ergeben, dass für eine Beteiligung bislang lediglich das rechtliche Kriterium ausschlaggebend war, sodass bisher nur die Behindertenverbände, nicht aber der FrauenRatschlag oder der StadtSeniorenrat einbezogen wurden. Somit kann die Annahme (XV a) nicht als Ausschlusskriterium bestätigt werden. Die Behindertenverbände sind schon häufig in Planungen einbezogen worden. Daraus hat sich bisher aber keine Berücksichtigung bei der Datenerhebung ergeben, außer dass der Anteil Schwerbehinderter aufgrund der geänderten Förderrichtlinien mittlerweile genauer erhoben werden muss, wenn ein über dem Landesdurchschnitt liegender Anteil vorliegt (vgl. Kap. 3.1). Die Befragung hat ergeben, dass trotz der Beteiligung aus Sicht der Verbände zahlreiche Anforderungen bzw. Bedürfnisse unberücksichtigt bleiben und die Vertreterinnen und Vertreter mit der Art und Weise der Einbeziehung noch unzufrieden sind. Somit kann Annahme (XV b) nicht bestätigt werden.

##### *Vertretung nach außen*

Die Befragungen und Interviews mit den Vertreterinnen und Vertretern der Gruppen haben einen direkten Zusammenhang zwischen der finanziellen Ausstattung, Organisation und Struktur und einer hauptamtlichen Vertretung der Gruppe ergeben und damit Annahme (XVI a) bestätigt. Auch Annahme (XVI b) konnte bestätigt werden: Eine hauptamtliche Vertretung der Gruppe erhöht die Möglichkeit der regelmäßigen Teilnahme an Veranstaltungen.

##### *Mitgliederzahl und Relevanz für die Planung*

Die Befragungen der Gruppen und das vorhandene Material belegen die Annahme (XVII a) »Je größer die Zahl der Mitglieder einer mobilitätseingeschränkten Personengruppe, desto höher ihre Relevanz für die ÖPNV-Planung« nicht. In Bezug auf die Zahlen stellen die Frauen die größte Gruppe. Bezogen auf die Verbände kommt momentan nicht zuletzt aufgrund der rechtlichen Sonderrolle den Behindertenverbänden eine hohe Bedeutung zu. So kann sich z. B. auch ein relativ kleiner Verein wie der DIPB Gehör verschaffen.

##### *Verteilung der Mitglieder im regionalen Nahverkehrsraum/Netzwerk*

In Kap. 5.1 wurde bereits die Verteilung der Gruppen und ihrer Untergliederungen in der Region Stuttgart dargestellt. Die sehr hierarchische Verteilung der Seniorenräte könnte die Annahme (XVII b) »Je hierarchischer die Gruppen strukturiert sind, desto gleichmäßiger ist ihre Vertretung im Nahverkehrsraum.« bestätigen. Für die Gruppen der Behinderten und der Jugendlichen gilt, dass sie zwar vielerorts vertreten sind, aber keine regionale Vertretung haben im Gegensatz etwa zum FrauenRatschlag oder zum StadtSeniorenrat Stuttgart.

Die Annahme (XVII c) »Gibt es eine gleichmäßige Verteilung über den Nahverkehrsraum, so steigt die Chance auf regional repräsentative Berücksichtigung der Anforderungen der Gruppe« kann hingegen nicht vollständig bestätigt werden. Es hat sich gezeigt, dass bei Beteiligungen überwiegend Vertreterinnen und Vertreter von Gruppen eingebunden sind, die im Stadtgebiet Stuttgart und in unmittelbarer Nähe wohnen. Insofern könnte eine Berücksichtigung der typischen regionalen Anforderungen nur bei sehr gutem Austausch innerhalb der Gruppe möglich sein, sodass dies stärker ins Gewicht fallen würde als die Verteilung im Raum selbst.

### *Finanzielle Situation der Gruppe (XVIII)*

Die finanzielle Situation wurde in persönlichen Interviews mit den Gruppen recherchiert. Abgesehen vom Jugendrat sind alle mobilitätseingeschränkten Gruppen, die sich am Fahrgastbeirat des VVS beteiligen, eingetragene Vereine, die sich über Mitgliedsbeiträge finanzieren (FRS, DIPB, KBV, LVKM, StadtSeniorenrat). Dabei gibt es sowohl die Möglichkeit der Einzelmitgliedschaft als auch die Mitgliedschaft von Verbänden und Körperschaften, die in der Regel höhere Beiträge leisten. Insgesamt haben alle Vereine keine besonders üppige finanzielle Ausstattung, wenn sie mit den Umwelt- und Verkehrsverbänden verglichen werden. Am geringsten ist das finanzielle Budget des FrauenRatschlags und des StadtSeniorenrates, gefolgt vom DIPB und von LVKM und KBV. Von den genannten Vereinen verfügt nur der FrauenRatschlag über keine eigene Geschäftsstelle, der Verein wird jedoch indirekt über die Evangelische Akademie Bad Boll unterstützt, die dem Verein als Postadresse dient und ihren Mitarbeiterinnen genehmigt, das Büromaterial zu nutzen. Der StadtSeniorenrat und der DIPB verfügen über Geschäftsstellen mit sehr begrenztem Budget. Der StadtSeniorenrat hat eine Sekretärin auf der Basis geringfügiger Beschäftigung. Nur der KBV und der LVKM haben eine Geschäftsstelle mit Geschäftsführer und weiterem Personal bzw. Geschäftsführerin und Sekretärin.

Für die Annahme (XVIII a) wurde herausgefunden, dass die Vereine bestrebt sind, eine eigene Geschäftsstelle zu haben, diese sich aber stark an den vorhandenen Mitteln orientiert. Dies zeigt sich noch mehr in der Vertretung nach außen: Der DIPB, der FRS, der StadtSeniorenrat haben lediglich eine ehrenamtliche Vertretung nach außen. Beim KBV gibt es sowohl eine hauptamtliche als auch eine ehrenamtliche Vertretung in Gremien.

Die Annahme (XVIII b), dass mit dem Vorhandensein einer Geschäftsstelle die Wahrscheinlichkeit einer hauptamtlichen Vertretung steigt, konnte somit nicht bestätigt werden. Ein Zusammenhang zwischen hauptamtlicher Geschäftsführung und Außenwahrnehmung (Annahme XVIII c) konnte nur ansatzweise festgestellt werden, da die Außenwahrnehmung auch durch die Fachkompetenz der Person stark beeinflusst wird.

### **Personenbezogene Faktoren**

Hier werden Antworten aus der Befragung zu der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« und aus der Befragung der Gruppen herangezogen.

#### *Fachliche Kompetenz*

Zuerst wurde gefragt: »Halten Sie sich in Planungsfragen für Verkehrsplanung kompetent? Sind Ihnen die Abläufe von Planungen bekannt und wissen Sie, in welchen Stadien eine Einflussnahme möglich ist?« (Anhang A-75). Von 11 Personen antworteten 6, sie hielten sich in Planungsfragen für Verkehrsplanung kompetent, 4 hielten sich für teilweise kompetent, eine Person verneinte und immerhin dreimal wurde ein Beratungsbedarf gesehen. Bei einer Auswertung nach Geschlechtern ergibt sich ein anderes Bild: Die 3 befragten Männer hielten sich durchweg für kompetent in Verkehrsfragen und sahen keinen Beratungsbedarf, denn sie gehören zu den Aufgabenträgern und gestalten die Planung mit. Anders bei den Frauen: Auch wenn sich hier 3 ebenfalls für kompetent hielten, wird von den anderen Kompetenz nur zum Teil (4) angenommen bzw. Beratungsbedarf (3) bejaht, einmal wird Kompetenz verneint und gleichzeitig Beratungsbedarf angemeldet.

Auf die Frage »Sind Sie der Meinung, dass Einflussnahme auf die Gestaltung von Nahverkehrsplänen oder anderen Verkehrsplänen durch (ehrenamtliche) Vertreter(innen) von Verbänden oder Gleichstellungs- bzw. Frauenbeauftragte zufriedenstellend gewährleistet ist?« (Anhang A-75) ergibt sich ein sehr eindeutiges Bild. 7 der 11 antwortenden Personen verneinen eine zufriedenstellende Einflussnahme auf die Gestaltung von Nahverkehrsplänen oder anderen Verkehrsplänen durch (ehrenamtliche) Vertreter(innen) von Verbänden oder

Gleichstellungs- bzw. Frauenbeauftragte. Zweimal wird Beratungsbedarf gesehen, einmal wird die Frage unter der Bedingung einer guten Schulung bejaht. In einem Fall konnte die Frage nicht generell beantwortet werden. Besonders treffend erscheinen folgende Antworten, die eine der Grundannahmen der Arbeit bestätigen:

- »Nein; ehrenamtliche Gutachterinnen sind überfordert, können nie mit bezahlten Gutachten konkurrieren: Die Gleichbehandlung von Planern und (Gutachten) gegenüber denjenigen, die Planung kommentieren sollen, setzt „Waffengleichheit“ voraus, was nur von bezahlten Gutachtern geleistet werden kann« und
- »nein; aufgrund der Komplexität des Themas reicht ehrenamtliche Arbeit nicht aus. PlanerInnen müssen selbst geschult werden in Bezug auf Sonderfragen.«

Der FrauenRatschlag vertritt die Ansicht: »Beteiligung von Frauen darf nicht allein auf ehrenamtlicher Basis laufen, da dies für die Beschäftigung von Frauen und Selbstständigen kontraproduktiv ist.« Außerdem wurde in der Vergangenheit die Erfahrung gemacht, dass bezahlte Gutachten mehr wertgeschätzt werden.

Anschließend wurde gefragt: »Wie können Vertreter(innen) von Verbänden und Gleichstellungs- bzw. Frauenbeauftragte in Fragen der Verkehrsplanung, speziell Nahverkehrsplanung, unterstützt werden?« (Anhang A-75). Auch bei diesem Thema fehlt es nicht an Lösungsvorschlägen. Die Frage ist nur: Wer realisiert diese Vorstellungen von Workshops, Netzwerken, geschlechterspezifische Daten, Berücksichtigung des Gender-Ansatzes von Anfang an bei Planungen und transparenter Planungsbeteiligung (...)? Wer hat den Einfluss, die Fachkenntnis und die Lobby, diese Forderungen zu stellen? Hier sind die Aufgabenträger gefordert, Grundlagen und Regelwerke zu schaffen und den ehrenamtlichen Institutionen durch eine nachvollziehbare Planung Beteiligung möglich zu machen. Hervorzuheben ist folgende Antwort:

- »Die planende Institution muss den Planungsprozess transparent machen (z. B. wann sind Beteiligungsmöglichkeiten gegeben; hilfreich ist vielleicht auch ein Erfahrungs- und Interessenaustausch, z. B. in Form eines unregelmäßigen Arbeitstreffens; möglich/sinnvoll wäre daher die Beteiligung der Verwaltungen. Die Verwaltungen könnten dann z. B. über die anstehenden Planungen berichten und die Beteiligungsmöglichkeiten aufzeigen; solche Arbeitstreffen wären z. B. in Zeitabständen von ½ bis zu einem Jahr denkbar (m, Aufgabenträger).«

Die Annahme (XIX) »Je komplexer die Themenstellung (z. B. Nahverkehrsplan), desto wichtiger die Fachkompetenz« lässt sich somit bestätigen.

#### *Persönliche Motivation und Wahrnehmung von Problemen/Kompetenz in eigener Sache*

Die Gespräche mit den Repräsentanten der Gruppen haben ergeben, dass bei allen Personen, die eine Mobilitätseingeschränkte Gruppe im Fahrgastbeirat des VVS vertreten, eine sehr starke persönliche Motivation mitspielt. Die eigene Betroffenheit hinsichtlich einer Mobilitätseinschränkung, z. B. durch Alter (Jugendrat, StadtSeniorenrat), Behinderung (DIPB, KVKM, KBV) oder durch den Transport eines Kleinkindes im Kinderwagen (FrauenRatschlag) steigern die Problemsicht offensichtlich. Dies bestätigen alle Befragten. Gleichzeitig hat jede Person eine besondere personenbezogene Wahrnehmung von Problemen und möglichen Ursachen und Lösungsansätzen. Insofern hat sich die Annahme (XX) »Gibt es persönliche Motivation, so steigen die Wahrnehmung von Problemen und das Engagement« bestätigt.

#### *Bekanntheitsfaktor*

Der Bekanntheitsfaktor wird vor allem vom Vertreter des StadtSeniorenrats hervorgehoben. Dieser spielt sowohl bei der internen Kommunikation und damit bei der Übermittlung von Problemen als auch bei der Kommunikation mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen und Gemeinden eine Rolle. Ähnliches gilt für den LVKM und den KBV sowie den DIPW und den FrauenRatschlag. Weniger bekannt ist der Vertreter des Jugendrates, was auch mit dem relativ häufigem Wechsel der Person zu tun hat. Die Vertreterinnen und Vertreter der anderen Gruppen sind mindestens seit 2000 Mitglied des Fahrgastbeirat des VVS.

Die Annahme (XXI) »Sind die Vertreter der Gruppe in Planungskreisen bekannt, so steigt deren Chance auf Einbindung in Planungsprozesse zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots« kann insofern bestätigt werden, als der StadtSeniorenrat, der LVKM und der FrauenRatschlag als Träger öffentlicher Belange in den Anhörungsprozess des Nahverkehrsplanes für den Rems-Murr-Kreis einbezogen werden sollen.

### *Zeitbudget*

Die Erfahrungen aus den bisherigen Veranstaltungen haben gezeigt, dass die Veranstaltungen wenig Rücksicht auf das Zeitbudget ehrenamtlicher Vertreterinnen und Vertreter nehmen, was die Zeiten der Veranstaltungen betrifft. Diese fanden durchweg zu den üblichen Bürozeiten statt. Dies hat zur Folge, dass die ehrenamtlichen Vertreterinnen und Vertreter der Gruppen während ihrer eigenen Arbeitszeit teilnehmen und ggf. Urlaub nehmen müssen. Dies betrifft den Vertreter des DIPB, die Vertreterin des FrauenRatschlags und den Vertreter des Jugendrates, der noch die Schule besucht. Der LVKM hat eine hauptamtliche Geschäftsführerin, der Vertreter des StadtSeniorenrats ist Rentner. Der KBV wird durch ein ehrenamtliches Mitglied vertreten, obwohl es eine hauptamtliche Geschäftsführung gibt.

Im Falle des FrauenRatschlags bestätigte ein Mitglied des Vorstands, dass sie aus diesen Gründen an der regelmäßigen Teilnahme an einer Arbeitsgruppe verhindert war. Ein anderes Mitglied musste sich entweder Urlaub nehmen oder mit seinem Arbeitgeber abklären, ob die Teilnahme an Veranstaltungen des VRS als Dienstzeit gerechnet werden kann. Das geht aber nur in dem besonderen Fall, dass die Person im Planungsbereich beschäftigt ist. Hervorzuheben ist das Angebot der Kinderbetreuung bei den Veranstaltungen des VRS. Dies löst aber nicht die Problematik, dass sich ehrenamtliche Aktivität mit Haupterwerbszeiten überschneidet.

Es gibt also Hinweise darauf, dass die Annahme (XXII) »Nehmen Verfahren Rücksicht auf das persönliche Zeitbudget, so steigt die Teilnahme« zutrifft, aber auch darauf, dass im umgekehrten Fall die Teilnahme sinkt.



---

## 6 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

Die vorliegende Arbeit verfolgt das Ziel, »Möglichkeiten zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen mithilfe von Gender Planning« darzustellen. Dabei liegt durch die Einbeziehung des Gender Planning ein besonderer Schwerpunkt auf den Verfahren der Datenerhebung und der Beteiligung der betroffenen Personengruppen. Die Region Stuttgart bietet sich für diese Untersuchung an, weil Gender Mainstreaming durch die Aktivitäten des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V. und die enge Kooperation mit der Gleichstellungsbeauftragten des Verbands Region Stuttgart schon seit Längerem in der Regionalplanung thematisiert wird. Seit dem Jahr 1999 hat es durch und mit der Bearbeiterin mehrere Veranstaltungen und Untersuchungen gegeben, die sich mit den besonderen Anforderungen und den Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen beschäftigt haben. Insbesondere die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an den ÖPNV im Zeitraum von 1996 bis 2006 am Beispiel des FrauenRatschlags zeigt, dass für Verbesserungen des ÖPNV-Angebots, über den Infrastrukturbereich hinaus ein langer Atem der Ehrenamtlichen nötig ist.

Die empirische Untersuchung gliedert sich – unter Verwendung mehrerer qualitativer Untersuchungsmethoden – in neun Schritte. Die Makroebene hat verdeutlicht, dass es im ÖPNV-Bereich auf den Ebenen von Bund und Ländern, anders als im allgemeinen Gleichstellungsbereich und beim BGG, keine verbindlichen rechtlichen Grundlagen für eine differenzierte Datenerhebung und keine verbindlichen Gesetze zur Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen an der Nahverkehrsplanung gibt. Dies betrifft insbesondere die Frage nach den zu ermittelnden Personendaten und die Fragen der zu beteiligenden Gruppen, des Stadiums und der Intensität der Beteiligung sowie die Art der zu treffenden Maßnahmen für die besonders zu berücksichtigenden Gruppen.

Die Analyse der Erhebungsmethoden hat gezeigt, dass grundsätzlich alle im Forschungsprojekt untersuchten Datensätze Aussagen zu den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen bzw. zu einzelnen Elementen des Gender-Ansatzes enthalten. Allerdings umfassen diese Datenbestände nicht gleichermaßen Informationen zu allen Personengruppen und allen Gender-Kriterien. Gerade für die Nahverkehrsplanung werden auf der Makro- wie auf der Mikroebene vergleichbare differenzierte Datensätze für alle mobilitätseingeschränkten Personengruppen von den Betroffenen als unverzichtbar angesehen. Die Aufgabenträger kommen bundesweit dieser Anforderung nicht nach, obgleich einige Betroffene in der Fallstudie der Region Stuttgart ausgeprägte Gender-Kompetenz beweisen.

Obwohl differenzierte Daten, z. B. Alter, Geschlecht und Lebenssituation, in allen bundesweiten Erhebungen für den Verkehr Basisdaten darstellen, finden sie bei der Auswertung nur geringe Berücksichtigung. Die regional- oder ortsbezogenen Erhebungen mit geringerer Reichweite verwenden überaus selten differenzierte Daten, wie die empirischen Analysen und das Fallbeispiel der Region Stuttgart zeigen.

Letztendlich muss konstatiert werden: Fehlende gesetzliche Bestimmungen und Konkretisierungen auf der Makroebene hinsichtlich Datenerhebung und Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen verhindern auf der Mikroebene die Umsetzung von Gender Planning. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes kann nur gelingen, wenn sozialpolitische und gesellschaftliche Entwicklungen bei den Standarderhebungen und bei Beteiligungsverfahren berücksichtigt werden. Dies ist in den Workshops angesprochen, jedoch nicht umgesetzt worden.

Bevor eine abschließende Bewertung mit Handlungsempfehlungen in Kapitel 7 erfolgt, werden die Forschungsfragen vor dem Hintergrund der empirischen Ergebnisse beantwortet.

### *Forschungsfrage 1:*

*Welche Anforderungen stellen mobilitätseingeschränkte Personengruppen an das ÖPNV-Angebot und welche Faktoren beeinflussen diese Anforderungen und deren Berücksichtigung? Werden sie analysiert?*

In der Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaft wird allgemein davon ausgegangen, dass die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen bekannt sind. Dies betrifft vor allem den Infrastrukturbereich. Der Runde Tisch, die Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« und die Befragung der Teilnehmenden, die Befragung im Netzwerk des FrauenRatschlags und die Interviews mit Vertreterinnen und Vertretern mobilitätseingeschränkter Gruppen in der Region Stuttgart haben gezeigt, dass es trotzdem Defizite und Diskussionsbedarf gibt.

Neben den aus der Literatur bekannten Anforderungen an die Infrastruktur, die in der Empirie bestätigt wurden, ergaben die Untersuchungen besondere Anforderungen der mobilitätseingeschränkten und -behinderten Gruppen hinsichtlich einer frühzeitigen Beteiligung, sowohl bei konkreten als auch bei langfristigen Planungen. Besondere Anforderungen wurden für die differenzierte Datenerhebung bestätigt. Dabei legen die Gruppen Wert auf Fragen nach dem Alter, dem Geschlecht und der sozialen Rolle einer Person bzw. der soziodemografischen Situation.

Ansätze aus Geographie, Gender-Forschung und Verkehrswissenschaft hatten erwarten lassen, dass für eine besondere Ausprägung der lokalen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot vor allem das Alter, das Geschlecht, der Lebensstil bzw. das Rollenverhalten, Erwerbstätigkeit, Einkommensverhältnisse, Anzahl der Kinder bzw. Enkel, etwaige Mobilitätseinschränkungen sowie äußere Zwänge ausschlaggebend seien. Aufgrund einer vermuteten Diskrepanz zwischen realisiertem Verkehrsverhalten und tatsächlichen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot gehen die meisten Autoren davon aus, dass diesen Faktoren mehr Bedeutung in den örtlichen Untersuchungen beigemessen werden muss. Auf der Makro- sowie der Mikroebene konnte die Annahme belegt werden, dass entgegen wissenschaftlichen Erkenntnissen die Verkehrsunternehmen sich auf der lokalen Ebene in ihrer Datenerhebung weiterhin überwiegend darauf konzentrieren, das tatsächliche Verkehrsverhalten zu erfassen und nicht die veränderte Alters- und Erwerbsstruktur der Bevölkerung und die inzwischen vielfältig entwickelten Haushaltstypen berücksichtigen.

Die regionalen Untersuchungen haben ergeben, dass das derzeitige ÖPNV-Angebot in der Region Stuttgart vollständig die Faktoren vernachlässigt, die die Anforderungen an den ÖPNV bestimmen, nach STEINMEYER die »objektiven Faktoren 1 – die Soziodemographie«, z. B. Alter, Geschlecht, soziale Rolle, Beruf etc., und die »subjektiven Faktoren« (vgl. Abb. 61). Erstere wären durch einfache Ergänzung vorhandener Standardbefragungen zu ermitteln, die Zweiten durch umfangreichere Befragungen oder diskursive Verfahren, z. B. Bürgerbeteiligung. Beides findet nicht statt. Auch die »objektiven Faktoren 2« und vorhandenen »Zwänge« bzw. »Handlungsschranken« werden nicht analysiert. Es wird lediglich das faktische Verkehrsverhalten erhoben, das nicht zwangsläufig mit den Anforderungen identisch sein muss. Die Planung verzichtet auf wertvolle Kenntnisse über die zahlreichen Wechselwirkungen, denen individuelles Verkehrsverhalten unterliegt, wenn sie nur über den geraden Weg des Verkehrsverhaltens das ÖPNV-Angebot konstruiert. Damit bleiben Kenntnisse über die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen, aber auch über den (Noch-)Nichtnutzer des ÖPNV unbekannt.

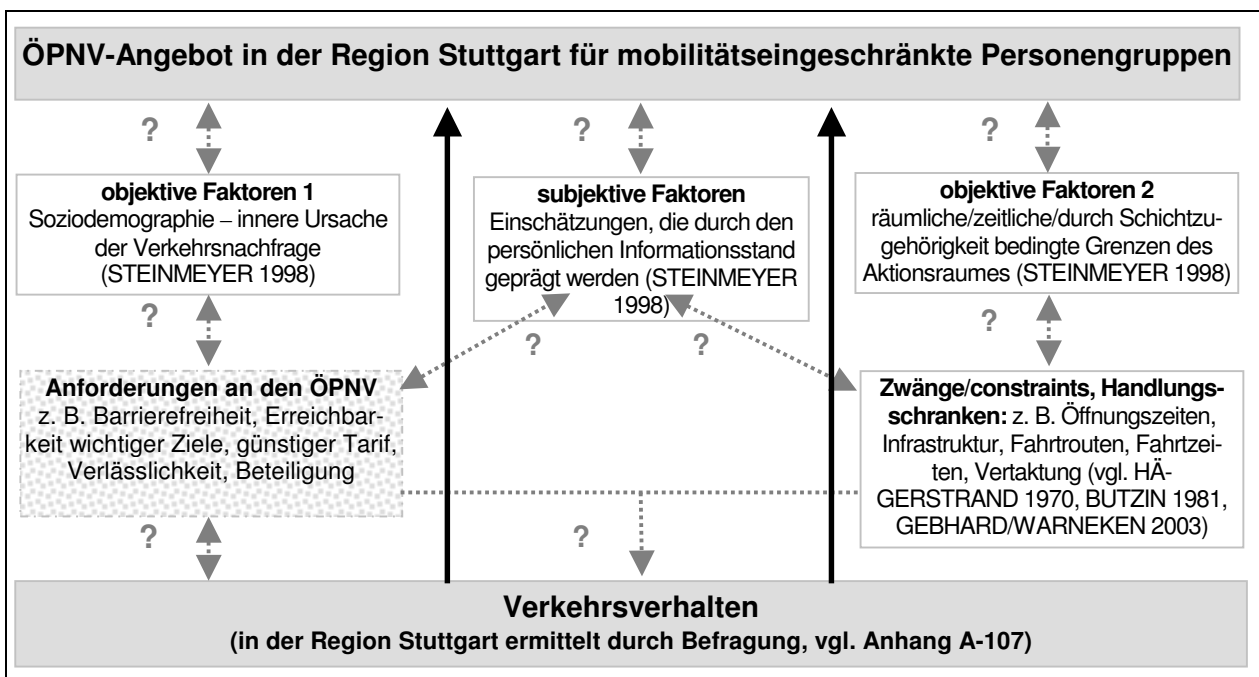


Abb. 61 Einflüsse auf Anforderungen an das ÖPNV-Angebot in der Region Stuttgart werden nicht erhoben – das ÖPNV-Angebot wird aus dem Verkehrsverhalten rekonstruiert, eigene Darstellung

Tab. 28: Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung des Gender Planning – abschließende Bewertung 1

<b>Einflussfaktor</b>	<b>erwarteter Einfluss</b>	<b>Ergebnis Makroebene/ Bewertung</b>	<b>Ergebnis Mikroebene/ Bewertung</b>	<b>Fazit</b>
<b>Rechtliche Rahmenbedingungen (Kap. 3.1.2 und 5.3.2)</b>				
Verbindliche Vorgaben hinsichtlich differenzierter Datenerhebung mobilitätseingeschränkter Personengruppen (I)	+ + +	Keine Vorgaben – nur Sollbestimmungen	Keine Vorgaben – keine Zielbestimmung im RVP	+ + +
Verbindliche Vorgaben hinsichtlich Beteiligung mobilitätseingeschränkter Personengruppen (Phase, welche Gruppen ...) (II)	+ + +	Breiter Spielraum wird nicht genutzt (BMVBW 2003)	Keine Vorgaben, keine Zielbestimmung im RVP, unterschiedliches Verständnis	+ + +
staatliche Förderung, die gebunden ist an best. Voraussetzungen (z. B. Ausbildungsverkehr, unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter) (III)	+ + +	Keine im ÖPNV-Bereich	Untersuchungen belegen erheblichen Einfluss auf Realisierung	+ + +
<b>Rahmenbedingungen durch (bestehende) Standards (2.3.3 u. 5.3.3)</b>				
<b>Standards für differenzierte Erhebungen (IV)</b>				
Für Gender Planning (Analyseinstrumente)	+/-	Vorhanden, aber bundesweit kaum Auswirkung	Instrumente bekannt – keine Auswirkung	+ + +
Seitens der Wissenschaft/Praxis (z. B. VDV, BMVBW)	+ + +	Kein Einzug im Verkehrsbereich, insbes. Planung, keine Verbreitung in allen Politikbereichen	Trotz Studie MARTENS (2001) keine Anwendung	+ + +
Normierung – differenzierte Erhebungen als Norm (V)	+ + +	Keine Norm	Keine Norm	+ + +
<b>Standards für Beteiligung mobilitätseingeschränkter u. -behinderter Personengruppen auf regionaler Ebene (VI)</b>				
Zahlreiche Autoren	–	Keine Standards – hohe Erwartungen	Unterschiedliche Erwartungen der Akteure	+ + +
Verständnis von Beteiligung der Aufgabenträger	+ + +	Studie BMVBW 2003 b zeugt von geringem/ vereinzeltm Verständnis	Erweitertes Verständnis beim VRS, geringeres bei den Landkreisen	+ +
Verständnis von Beteiligung der Planenden beim Verkehrsverbund	+ + +	Studie BMVBW 2003 b zeugt von geringem/ vereinzeltm Verständnis	Geringeres Verständnis beim VVS	+ + +
<b>Instrumentelle Rahmenbedingungen des Gender Planning als Analyseinstrument (Kap. 2.3.3 und 5.3.4)</b>				
Einbindung in Forschungsprogramme (VII)	+ + +	Keine Einbindung – hohe Erwartungen diesbezügl.	Hohe Erwartungen der betroffenen Gruppen	+ + + + + +
<b>Gender Kompetenz (GK) und Erwartungen der Akteure (VIII)</b>				
Der Aufgabenträger	+ + +	Studie BMVBW 2003 b zeugt von geringem/ vereinzeltm Verständnis	Die Untersuchungen bescheinigen höhere GK beim VRS, geringere bei anderen	+ + +
Der Planenden beim Verkehrsverbund	+ + +		Die Untersuchungen bescheinigen geringere GK	+ + +
Der Politikerinnen und Politiker	+ +	GK noch nicht in allen Politikbereichen; Erwartungen unterschiedlich	GK nur bei Einzelpersonen; geteilte Erwartungen	+ + +
Bereitschaft zur Umsetzung (IX)	+ + +	Eher die Ausnahme	Akteure uneinig	
Vergleichbarkeit von Datenreihen (X)	+ + +	Hohe Bedeutung	Hohe Bedeutung – Alibi?	
<b>Prozessbezogene Rahmenbedingungen (Kap. 2.3.4, 5.3.5)</b>				
Frühzeitige Einbindung u. Kenntnis des Planungsablaufs (XI)	+ + +	Beides eher die Ausnahme	Keine frühzeitige Einbindung; Kenntnisse der Akteure unterschiedlich, Defizite	+ +
Beteiligte Personengruppen (XII)	+ + +	Bundesweit wenige Gruppen beteiligt	Bisher: Behinderte; <i>Zukunft</i> : Behinderte, FRS, StadtSeniorenrat, Jugendrat	+ +
Intensität der Beteiligung/Entscheidungskompetenz (XIII)	+ + +	Allgemein als bedeutsam angesehen	Beteiligung ist auf Stellungnahme reduziert	+ +

eigene Darstellung

Die qualitativen Untersuchungen belegen, dass die mobilitätseingeschränkten Personengruppen in der Region Stuttgart, aber auch die Teilnehmenden der drei Workshops und die schriftlich Befragten, übereinstimmend der Meinung sind, dass die Anforderungen an das ÖPNV-Angebot vor allem durch das Alter, das Geschlecht und die soziale Rolle der Person bestimmt werden. In der schriftlichen Befragung der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« unterstreicht die Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Bedeutung dieser Kriterien für die Planung. Allein der Verkehrsverbund hält zusätzliche Differenzierungen für unbezahlbar.

Die Ergebnisse zeigen, dass nicht allgemein davon ausgegangen werden kann, dass der Planung die regionalen Anforderungen der Gruppen bekannt sind, sie werden nicht analysiert und ein Diskussionsbedarf der mobilitätseingeschränkten Personengruppen besteht nicht.

### Forschungsfrage 2 und 3:

*Welche Faktoren beeinflussen das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen?(2)*

*Welche Faktoren beeinflussen die repräsentative Erfassung dieser Gruppen durch Datenerhebung und ihre Beteiligung an der Nahverkehrsplanung?(3)*

Den allgemeinen wirtschaftlichen und strukturellen Rahmenbedingungen wurde in der Literaturanalyse eine hohe Bedeutung beigemessen, die von einem Akteur der Planung in der Region Stuttgart im Sinne eines Ausschlusskriteriums bestätigt wurde. Wiederum andere regionale Akteure bewerteten die möglichen zusätzlichen Kosten durch eine differenzierte Datenerhebung und Beteiligung als relativ gering und gingen sogar davon aus, dass der Nutzen letztendlich überwiegen werde, weil mehr Kenntnisse über vorhandene und potenzielle Nutzergruppen gewonnen werden. Diese Meinung wird auch in der Literatur mehrfach vertreten.

Als besondere Defizite des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen werden seitens der Gender-Forschung und der Verkehrsforschung die Datenerhebung und Beteiligung bzw. Ermittlung von Bedürfnissen angesehen. Die Analyse hat ergeben, dass weder differenzierte Datenerhebung noch Beteiligung zu den Standards in der bundesweiten Nahverkehrsplanung zählen. Dies konnte auch für die Region Stuttgart als Fallbeispiel ermittelt werden. Gerade in der Behebung dieser Defizite werden in der Literatur Potenziale zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und damit der Nachfrage vermutet. Deshalb war untersucht worden, durch welche Faktoren die repräsentative Erfassung mobilitätseingeschränkter Personengruppen durch Datenerhebung und ihre Beteiligung an der Nahverkehrsplanung beeinflusst werden. Hierbei ergaben sich sowohl Einflüsse durch rechtliche, standardbezogene, prozessbezogene und instrumentelle Rahmenbedingungen bzw. Faktoren als auch durch gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren.

Im Zentrum der Arbeit wurde für eine Reihe weiterer Faktoren deren Einfluss auf das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen untersucht. Die aufgelisteten Faktoren bilden das Grundgerüst der Analyse. Deshalb wurde in Tab. 28 jedem Faktor der eingangs erwartete Einfluss auf das ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte Personengruppen unter Einbeziehung des Gender Planning zugeordnet, der sich aus der Literaturanalyse ergibt. Dieser erwartete Einfluss wird mit den Ergebnissen der Makroebene und dem Analyseergebnis der Mikroebene der Region Stuttgart verglichen und zu einer Gesamtaussage (Fazit) zusammengefasst (Forschungsfrage 2). Darüber hinaus konnte belegt werden, dass diese Faktoren auch Einfluss auf die Datenerhebung und Beteiligung zu haben (Forschungsfrage 3).

Es wurde für die Makroebene und die Mikroebene belegt, dass es im Wesentlichen an einer Abstimmung der Anforderungen mobilitätsbehinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen und einer Erhebung differenzierter Basisdaten im Planungsprozess fehlt (vgl. Abb. 62). Herausragende Bedeutung für die repräsentative Erfassung dieser Gruppen durch Datenerhebung und ihre Beteiligung an der Nahverkehrsplanung kommt verbindlichen »rechtlichen Regelungen« in den Bundes- und Landesgesetzen für den ÖPNV zu. Dies könnte durch entsprechende Formulierungen zu mobilitätseingeschränkten Personengruppen – ähnlich wie beim BGG – erreicht werden. Zusätzlich müssten differenzierte Daten in das Gesetz einbezogen werden. Die empirische Untersuchung zeigt, dass die Praxis der Beteiligung bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen von den gesetzlichen Bestimmungen im Bereich der Gleichstellung Behinderter und zur Barrierefreiheit deutlich abweicht (Forschungsfrage 3). Abgesehen von gesetzlichen Regelungen haben Bund und EU einen hohen Einfluss auf die Verbesserung des ÖPNV-Angebots.

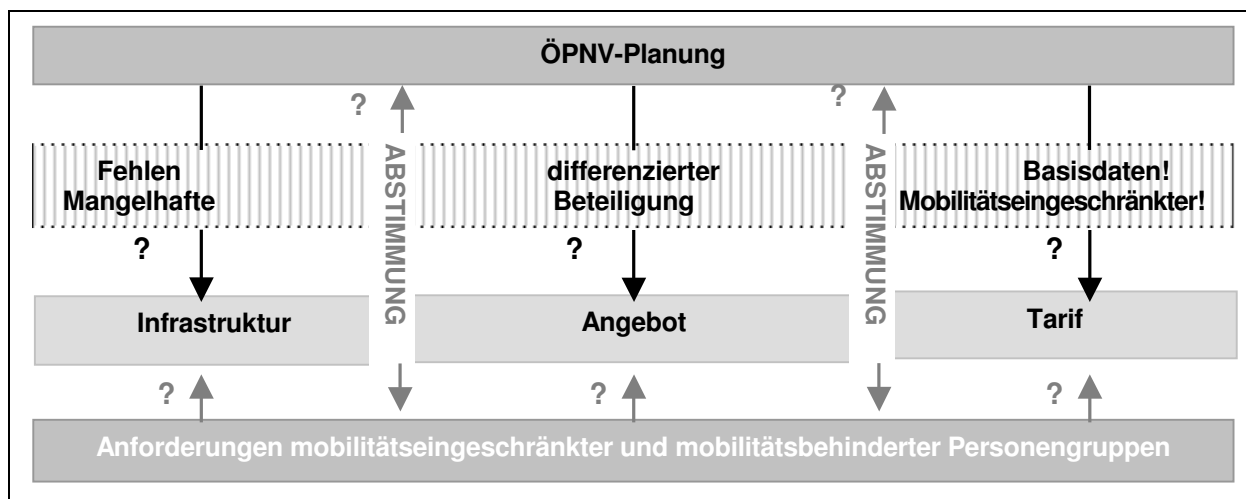


Abb. 62: Fehlende Abstimmung von Anforderungen und Basisdaten im Planungsprozess, eigene Darstellung

Einer stärker auf Gender Planning ausgerichteten ÖPNV-Politik und »Förderprogrammen« zur Implementierung von Gender-Aspekten im Nahverkehrsbereich wird in der Literatur ein hoher Einfluss zugemessen. Dies haben auch die Untersuchungen in der Region Stuttgart gezeigt (vgl. Tab. 28).

Ein besonderer Einfluss wird bei den »Standards« für Verkehrserhebungen gesehen. Hier hat die Analyse ergeben, dass sich lokale und regionale Untersuchungen noch stark am Standardwerk »Verkehrserhebungen« des VDV von 1992 orientieren, das weder Empfehlungen für differenzierte Erhebungen noch für Beteiligungen enthält. Neuere Veröffentlichungen der FGSV finden weniger Beachtung.

Den »prozessbezogenen Faktoren« wird in der Literatur und in der Analyse auf Makroebene hohe Bedeutung zugemessen. Die Analysen zur Region Stuttgart haben zu diesen Faktoren entsprechend hohe Erwartungen seitens der betroffenen Personengruppen ergeben. Die Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« und die angeschlossene Befragung haben verdeutlicht, dass die Aufgabenträger und Entscheidungsträger diese Bereiche bezüglich des Aufwands gern einschränken möchten und es sehr unterschiedliche Sichtweisen bezüglich einer angemessenen Beteiligung gibt, die von frühzeitiger Beteiligung, wie es die Gruppen wünschen, bis zu abschließenden Stellungnahmen reichen, wie es sich VVS und die Landkreise vorstellen. Die letztere Version bietet nach Ansicht vieler Sozialwissenschaftler wenig Einflussmöglichkeiten für die beteiligten Gruppen, was die Gruppen in der Region Stuttgart ebenfalls kritisch sehen.

Einen nicht zu unterschätzenden Einfluss haben schließlich die »gruppen-, organisations- und personenbezogenen Faktoren« (vgl. Tab. 29). Der wirkungsvollste Einfluss zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots wird von allen betroffenen Gruppen wiederum im rechtlichen Bereich gesehen. Vorbild ist dabei das Beteiligungsgebot Behinderter. Von den Vertreterinnen und Vertretern der Behindertenverbände wird jedoch darauf verwiesen, dass dieses bisher nur für Neubauten gilt, worin ein Problem gesehen wird. »Struktur und Organisation« haben – wie erwartet – einen besonderen Einfluss. In der Region Stuttgart werden nur Verbände am Fahrgastbeirat und an der Nahverkehrsplanung beteiligt, um das Einbringen von Einzelinteressen zu verringern. »Struktur und Organisation« führen jedoch nicht zwangsläufig zu höherer Beachtung; dabei spielen eher persönliche Faktoren, wie »Fachkompetenz« und »Bekanntheitsgrad« eine Rolle, wie die Befragungen ergeben haben. Gleiches gilt für die »finanzielle Situation« der mobilitätseingeschränkten Gruppen, deren Einfluss in der Region Stuttgart nicht so hoch ist, wie erwartet. Besonders deutlich wird dies bei der »Mitgliederzahl und Relevanz der (mobilitätseingeschränkten) Gruppe für die Planung«, bei der von einem hohen Einfluss ausgegangen wurde. In der Region Stuttgart zeigt sich, dass auch kleinere Gruppen als Verband Chancen auf Einbeziehung haben.

Bei den »personenbezogenen Faktoren« haben alle Faktoren, nämlich »fachliche Kompetenz«, »persönliche Motivation und Wahrnehmung von Problemen/Kompetenz in eigener Sache«, »Bekanntheitsfaktor« und »Zeitbudget« auf der Ebene der Region den hohen Ausgangserwartungen der Literatur entsprochen. Als besonders einschränkender Faktor – vor allem für Ehrenamtliche – ist das »Zeitbudget« identifiziert worden. Hier sind die finanzstarken Verbände mit hauptamtlichen Vertretungen eindeutig im Vorteil.

Die Ergebnisse zeigen die Vielzahl der Faktoren, denen eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen unterliegt, auf und sie verdeutlichen die Notwendigkeit der Diskussion über dieses Thema.

Tab. 29: Einflussfaktoren auf die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung des Gender Planning – abschließende Bewertung 2

<b>Einflussfaktor</b>	<b>erwarteter Einfluss</b>	<b>Ergebnis Makroebene/ Bewertung</b>	<b>Ergebnis Mikroebene/ Bewertung</b>	<b>Fazit</b>
<b>Gruppen-, organisations- und personenbezogene Faktoren (Kap. 2.3.4 und 5.3.6)</b>				
<i>Gruppen- u. organisationsbezogene Faktoren</i>				
Rechtliche Vorgaben bezüglich Beteiligung (Beteiligungsgesetz Behinderter) (XIV)	+ + +	Gender-Studien gehen von hohem Einfluss aus	Einfluss Behinderter auf Neuvorhaben beschränkt	+ + +
Struktur und Organisation: Aufbau, Hierarchie, hauptberufliches oder ehrenamtliches Engagement (XV)	+ + +	Literatur geht von hohem Einfluss aus	Mikroebene bestätigt teilweise hohen Einfluss	+ +
Vertretung nach außen (XVI)	+ + +	Literatur geht von hohem Einfluss aus	Personenbezogene Faktoren wichtiger	+ +
Mitgliederzahl und Relevanz der Gruppe für die Planung (XVII a)	+ + +	Literatur geht von hohem Einfluss aus	Auch kleinere Gruppen haben als Verband Chancen	+
Verteilung der Mitglieder im regionalen Nahverkehrsraum/Netzwerk (XVII b, c)	+ + +	Keine Studien vorhanden	Verteiler der Vertreter(innen) ausschlaggebend	+
Finanzielle Situation der Gruppe (XVIII)	+ + +	Literatur geht von hohem Einfluss aus	Nicht so hoch wie erwartet	+
<i>Personenbezogene Faktoren</i>				
Fachliche Kompetenz (XIX)	+ + +	Gender-Studien gehen von hohem Einfluss aus	Bedeutung wird in der Untersuchung als hoch eingestuft	+ + +
Persönliche Motivation/Wahrnehmung von Problemen/Kompetenz in eigener Sache (XX)	+ + +	Verkehrswissenschaft bestätigt hohem Einfluss	Untersuchungen bestätigen die Bedeutung	+ + +
Bekanntheitsfaktor (XXI)	+ + +		Untersuchungen bestätigen die Bedeutung	+ + +
Zeitbudget (XXII)	+ + +	Gender-Studien gehen von hohem Einfluss aus	Untersuchungen bestätigen die Bedeutung	+ + +

eigene Darstellung

Es kann also nicht allgemein davon ausgegangen werden, dass durch die Verbreitung von Gender-Kompetenz das ÖPNV-Angebot verbessert wird, weil es in Wechselwirkung mit den anderen Faktoren steht. Bislang hat das allgemeine Gender Planning im ÖPNV-Bereich nicht viel Erfolg gezeitigt, dennoch wird der »Gender-Kompetenz« aller Akteure hohe Bedeutung zugemessen. Entscheidend ist hierbei, dass es nicht reicht, wenn viele Akteure Gender-Kompetenz beweisen, wie das Fallbeispiel gezeigt hat, wenn an der maßgeblichen Stelle keine Bewegung eintritt.

#### Forschungsfrage 4:

*Welche Rolle spielt Gender Planning bei der Berücksichtigung der Anforderungen regionaler mobilitätseingeschränkter Personengruppen?*

Mit der Strategie des Gender Planning war anfangs die große Hoffnung verbunden, dass der breitere gleichstellungspolitische Ansatz, unter dem sich auch die mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Personengruppen vereinen lassen und der damit einen beträchtlichen und wachsenden Bevölkerungsanteil betrifft, eine ebensolche Akzeptanz und politischen Konsens finden würde. In Gender Planning wurde der rechtliche Rahmen und die gesellschaftliche Begründung für Verbesserungen im ÖPNV-Angebot für mobilitätseingeschränkte und -behinderte Personengruppen gesehen.

In letzter Zeit mehrten sich in der Literatur kritische Artikel, die neben einer allgemeinen Sympathieerklärung eher eine zurückhaltende Umsetzung, wenn nicht gar ein »roll-back« beschreiben. Die Analysen auf der Makro- und der Mikroebene haben diese Tendenz weitgehend bestätigt: Gender Planning ist bundesweit und auch in der Region Stuttgart weit entfernt von einer »Umsetzung in allen Politikbereichen«, wie es die Bundesregierung formuliert hat. Dagegen belegen in der Stadt- und Raumplanung Beispiele, dass eine differenzierte Datenerhebung Sinn macht und mit relativ geringem Aufwand anwendbar ist. Für die Nachbardisziplinen ist die differenzierte Datenerhebung mehr eine Frage der Bereitschaft zur Durchführung als eine Frage der Art und Weise.

Den Stand der Umsetzung von Gender Mainstreaming im ÖPNV verdeutlichen die Dokumentation über die Aktivitäten des FrauenRatschlags und der Autorin und die Untersuchungen. Abgesehen von Absichtserklärungen bei Gesprächen und Veranstaltungen ist hinsichtlich einer Umsetzung in den für Gender Planning elementaren Bereichen Datenerhebung und Beteiligung noch nicht viel passiert. Die Datenerhebung für die Nahverkehrspläne ist weiterhin undifferenziert. Die vorgeschlagene Beteiligung zu dem bereits als Entwurf vorliegendem Nahverkehrsplan des Rems-Murr-Kreises entspricht bei Weitem nicht den Anforderungen der Gruppen

dem bei der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« in Aussicht gestellten Pilotprojekt. Eine frühzeitige Beteiligung wurde bewusst ausgelassen. Die Bilanz des FrauenRatschlags stellt nach fünf Jahren Engagement im Fahrgastbeirat bei mancher Veranstaltung infrage, ob diese wirklich ernst gemeint war oder damit nur Kritik bestimmter Gruppen oder Oppositionsparteien eingedämmt werden sollte.

Die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen in der Region Stuttgart unter Einbeziehung des Gender Planning ist aus heutiger Sicht schwer zu beurteilen. Sie hängt stark von Veränderungen bei den Einflussfaktoren und den Rahmenbedingungen ab. Zwar zeichnet sich nach dem Protokoll des Workshops »Region« der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle!« für »eine in sich konsequente Nahverkehrsplanung« die Notwendigkeit ab, zukünftig mehr zielgruppenorientierte Planung zu betreiben. (...)« Andererseits haben sich dadurch noch keine Veränderungen im Bereich Datenerhebung und Beteiligung ergeben. Erst wenn das Thema auch die Bundesverkehrspolitik und die Europäische Union erreicht – erste Ansätze sind vorhanden –, könnten sich die Chancen deutlich verbessern.

Insgesamt sind die Ergebnisse der Bemühungen des FrauenRatschlags Region Stuttgart e. V. um Gender Planning im Nahverkehr der Region Stuttgart sehr unbefriedigend. Auch im Bereich der Infrastruktur bestehen weitere Probleme beim barrierefreien S-Bahn-Zugang. Hierfür hatten sich der VRS, die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe beim VRS und die Teilnehmenden des Runden Tisches eingesetzt. An einer großen Anzahl von Haltestellen wird die Höhenproblematik weiterhin eine extreme Barriere darstellen. Die fehlende fahrzeugseitige Überbrückung des Spalts ist für die Behinderten deshalb ein Problem, weil sie den unabhängigen Einstieg verhindert.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Einführung von Gender Planning in der Nahverkehrsplanung nicht allein durch allgemeine Absichtserklärungen und Gesetze der Bundesregierung und wenig verbindliche »Soll«-Formulierungen in den Landes-ÖPNV-Gesetzen erreicht werden kann. Dies bewirkt auf den unteren Planungsebenen wie dem Nahverkehrsplan eine fehlende Konkretisierung der Berücksichtigung von Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen. Hier ist besonders die Verkehrspolitik gefordert.

#### Forschungsfrage 5:

*Gibt es Regelmäßigkeiten in der räumlichen Verteilung der Gruppen? Gibt es Disparitäten im ÖPNV-Angebot hinsichtlich der Datenerhebung und Beteiligung für mobilitätseingeschränkte Personengruppen?*

Erkenntnisse aus der Gender- und Netzwerkforschung gaben Anlass zu der Annahme, dass es regionale Unterschiede sowohl hinsichtlich der Datenerhebung als auch insbesondere bei der Beteiligung mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personengruppen an der regionalen Nahverkehrsplanung gibt. Diese scheinen mit der räumlichen Verteilung der Mitglieder der Gruppen – wenn die Gruppen organisiert sind –, den gruppen- und organisationsbezogenen Faktoren und den personenbezogenen Faktoren zusammenzuhängen.

Beide Fragestellungen der Forschungsfrage 5 können bejaht werden: Es gibt Regelmäßigkeiten, insbesondere bezüglich der hierarchischen Gliederung und der Standorte der Geschäftsstellen bzw. Vertretungen. Alle größeren Verbände bzw. die meisten Landesverbände sitzen in Stuttgart – und deren Vertreter wohnen fast alle in Stuttgart. Die nächste Ebene befindet sich bei den meisten Verbänden auf der Ebene der Kreisstädte.

Disparitäten im ÖPNV-Angebot bestehen allgemein im Infrastrukturbereich der Region, wie die Veranstaltungen und Befragungen ergeben haben. Mit steigender Entfernung zum Zentrum wachsen auch die Probleme. Aus Sicht der mobilitätseingeschränkten und -behinderten Personengruppen sind für die Datenerhebung und Beteiligung in den zum VVS gehörenden Landkreisen gleiche unbefriedigende Bedingungen vorhanden. Beteiligt wurden bei den vorhandenen, derzeit geltenden Nahverkehrsplänen nur die Gruppen der Behinderten. Für den Kreis Göppingen ist das dortige LRA zuständig. Ein besonderer Aspekt betrifft den Fahrgastbeirat des VVS. Hier ergaben die Analysen vorhandener Protokolle, dass insbesondere bei Detailanträgen die Stadt Stuttgart, gefolgt vom Kreis Esslingen, überproportional oft berücksichtigt wurde. Die Gründe dafür erklären sich aus dem Wohnort der Mitglieder.

Die Ergebnisse zeigen, dass es gewisse Regelmäßigkeiten zur räumlichen Verteilung der mobilitätseingeschränkten und -behinderten Personengruppen in der Region Stuttgart gibt, die aufgrund der hierarchischen Strukturen sicherlich andernorts auch anzutreffen sind. Für die Datenerhebung konnte keine konkrete räumliche Disparität festgestellt werden. Dagegen gibt es bei der Beteiligung im Fahrgastbeirat deutliche Tendenzen, die davon ausgehen lassen, dass ähnlich strukturierte verbandsgebundene Fahrgastbeiräte in anderen Regionen ebenfalls Benachteiligungen einzelner Teilgebiete nach sich ziehen.

---

## 7 Handlungsempfehlungen für die Planung und Vorschläge für die weitere Forschung

Die Erkenntnisse dieser Arbeit lassen einige Schlussfolgerungen zu. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Ergebnisse qualitativer Erhebungen nicht generell auf andere Räume übertragen werden können, da sich die empirische Untersuchung vor allem auf die Ergebnisse aus der Region Stuttgart stützt. Die herausgearbeiteten »Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für mobilitätseingeschränkte Personengruppen mithilfe von Gender Planning am Beispiel der Region Stuttgart« zeigen jedoch Parallelen zu bundesweiten und landesweiten Ansätzen und deren Annahmen. Hieraus kann zumindest ansatzweise eine allgemeingültige Übertragung auf die Ebenen von Bund, Ländern und anderen Regionen bzw. Verkehrsverbänden abgeleitet werden.

Die Arbeit versteht sich als eine stark auf Anwendung bezogene verkehrs- und sozialgeografische Untersuchung, die mit ihren Handlungsempfehlungen in den Bereich der politischen Geographie übergeht, in der Absicht, auf der regionalen Ebene die Handlungsschranken für mobilitätseingeschränkte und mobilitätsbehinderte Menschen herabzusetzen. Hierzu könnten repräsentativere Datenerhebungen beitragen, die sowohl der Demografie als auch den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter und -behinderter Personengruppen stärker Rechnung tragen. Als weiteres Element sollen durch die verbindliche Beteiligung regionaler Netzwerke Defizite im Bereich Beteiligung und insbesondere regionale Ungleichgewichte reduziert werden. Die Erhebungen haben gezeigt, dass die Erhebung der Anforderungen und die Beteiligung dieser Personengruppen weniger an deren Bereitschaft als vielmehr an der Bereitschaft auf der Planungsebene scheitert.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse ergeben sich folgende Handlungsempfehlungen für die Planung und Vorschläge für die weitere Forschung:

- Im rechtlichen Bereich hat die Europäische Union bereits Grundlagen für ein Gender Planning im ÖPNV geschaffen. Die EU könnte die breitere Umsetzung differenzierter Erhebungen und Beteiligung in der Praxis durch entsprechende Förderprogramme im Nahverkehrsbereich unterstützen.
- Die Bundespolitik muss auch für die anderen mobilitätseingeschränkten Personengruppen verbindliche rechtliche Rahmenbedingungen für ein Gender Planning im ÖPNV schaffen – wenn sie es mit dem Gender Mainstreaming ernst meint. Diese müssen die Basis sowohl für die Erhebung der Anforderungen als auch für eine angemessene frühzeitige Beteiligung an der Planung berücksichtigen. Für die Durchsetzung könnte sich ein/e Gender-Beauftragte/r im Verkehrsbereich nach österreichischem Vorbild einsetzen. Es fehlt ein Anhörungsgebot für andere mobilitätseingeschränkte Gruppen.
- Die Bundesländer sind gefordert, in den ÖPNV-Gesetzen verbindliche Aussagen zur Umsetzung von Gender Planning in den Nahverkehrsplänen zu machen. Dies gilt für die differenzierte Erhebung, das Stadium der Beteiligung, die zu beteiligenden Gruppen und die Verbindlichkeit der Beteiligung.
- Eine besondere Rolle kommt dem VDV als Bindeglied zwischen Wissenschaft und Praxis zu. Hier wird eine Neuauflage des Standardwerkes »Verkehrserhebungen« empfohlen, die die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen an das ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung des Gender-Ansatzes berücksichtigt.
- Für die weitere Forschung gilt: Die Planung muss sich von dem verbreiteten Bild des jungen, dynamischen »Durchschnittsmenschen« verabschieden und die demografische Entwicklung mehr berücksichtigen, die bedingt, dass es einen immer höheren Anteil älterer Menschen mit altersbedingten Einschränkungen und einen sinkenden Anteil an Berufspendlern und Schülern geben wird.
- Die Ausbildung der Studierenden muss an die neuen Anforderungen angepasst werden (Demografie, Gender, Arbeitsmarkt). Ebenso muss die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden Erkenntnisse der Wissenschaft zu Gender Planning aufgreifen.
- Das EBA sollte seine Haltung hinsichtlich der teilweisen Bahnsteigerhöhungen unter den Aspekten einer kostengünstigen und schnellen Maßnahme überdenken. Die Ablehnung des EBA verzögert vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen, die mobilitätseingeschränkten und -behinderten Personengruppen in der Region Stuttgart und andernorts sehr viel nützen würden, um Jahre.

Unter derzeitigen wirtschaftlichen Voraussetzungen sollte das Ziel eines Gender Planning im ÖPNV nicht zu hoch gehängt werden, damit wenigstens die lange geforderte differenzierte Datenerhebung und die Erweiterung der Träger öffentlicher Belange bei der Beteiligung endlich Standard im ÖPNV werden können.



Die beiden wichtigsten Kriterien einer differenzierten Datenerhebung sind das Geschlecht und das Alter. Diese werden in manchen Orten oder Verbänden bereits erhoben und sollten sich in die meisten Kurzbefragungen von Fahrgästen problemlos integrieren lassen. Die Vorgehensweise von SCHLIEPHAKE (1997), zuletzt nach dem Alter zu fragen, scheint aus psychologischer Sicht günstig zu sein. Zusätzliche Fragen zu Lebensstil, Mobilitätsverhalten (Wegeketten), Bedürfnissen und Kritikpunkten könnten ggf. innerhalb einer kleineren Stichprobe gestellt werden.

Konkrete Möglichkeiten zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personengruppen könnten die Nahverkehrspläne bieten, wenn folgende Bausteine einbezogen würden:

- eine qualitative Mängelanalyse unter Beteiligung der mobilitätseingeschränkten Personengruppen oder der sie repräsentierenden Verbände und
- definierte Qualitäts- und Bedienungsstandards, die die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen berücksichtigen, für Fahrzeuge und Haltestellen ebenso wie für die zeitliche und räumliche Erreichbarkeit, Reisezeit und Anschlusssicherheit.

Beteiligung muss in einem Stadium erfolgen, in dem eine Einflussnahme auf grundlegende Elemente der Planung noch möglich ist. Um mit den mobilitätseingeschränkten Gruppen auf Kreisebene und auf Regionalebene effektiv arbeiten zu können, scheint es bei der Vielzahl der Vereine und Verbände notwendig, sich auf Stellvertreterinnen und Stellvertreter zu konzentrieren und deren Anzahl auf eine handhabbare Zahl zu begrenzen. Als Beispiel dient die Gliederung des Seniorenrates. Unverzichtbar ist, dass innerhalb der regionalen Gruppe und ihrer Untergliederungen ein regelmäßiger Austausch stattfindet. Für kurze Standarderhebungen mit vielen Befragten, z. B. Stromerhebungen des VVS, darf der Fragebogen nicht zu umfangreich sein. Trotzdem sollten zumindest das Geschlecht durch Ankreuzen, das Alter durch Ankreuzen von Klassen, die Lebenssituation und die Nationalität durch Befragung erhoben werden.

Es ist nicht Aufgabe der mobilitätseingeschränkten und -mobilitätsbehinderten Gruppen, auf die Planung zuzugehen, sondern die Planenden müssen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in ihrer Region identifizieren. Beteiligung verfehlt ihren Zweck und auch einen Teil ihres Informationsgehalts, wenn allein noch organisierte Gruppen beteiligt werden. Die Darlegungen über die Grundvoraussetzungen der mobilitätseingeschränkten Personengruppen verdeutlichen unter anderem die Problematik einer Ungleichbehandlung von Räumen, die sich durch alleinige Einbeziehung organisierter Gruppen ergeben kann. Hier könnten zufallsausgewählte Gruppen nach dem Prinzip von DIENELS Planungszelle günstiger sein.

Aus den vorgenannten Tatsachen stellen sich für die Zukunft des ÖPNV in der Region Stuttgart einige Fragen, die für die Prognose der zukünftigen Nutzung bedeutsam sind. Einige dieser Fragen sind aus heutiger Sicht schwer zu beantworten, andere könnten unter Voraussetzung einer veränderten Erhebungs- und Beteiligungskultur heute bereits ermittelt werden:

- Wie hoch wird der Anteil der Erwerbspersonen am ÖPNV zukünftig – unter Berücksichtigung von Arbeitsmarkt, Demografie und sozialen Lasten – sein?
- Welchen Stellenwert nehmen die Berufspendler und Schüler künftig bei ÖPNV-Analysen ein?
- Bis zu welchem Alter wird der ÖPNV regelmäßig genutzt? Heute und zukünftig? Wie hoch wird der Anteil der Senioren unter den ÖV-Kunden in den kommenden Jahren sein? Wie hoch ist der Anteil schwerbehinderter Senioren heute und in Zukunft? Können sich die zukünftigen Senioren den ÖPNV noch leisten? (zukünftiger Lebensstandard)
- Aus welchen Gruppen rekrutiert sich der nicht unerhebliche Gelegenheitsverkehr überwiegend? Welche Potenziale bietet der Gelegenheitsverkehr?
- Werden die Ausgaben für die Daseinsvorsorge im ÖPNV gehalten werden können? Was geschieht, wenn die Ausgleichszahlungen für Schwerbehinderte nicht mehr bezahlbar sind?

Als Fazit wird festgehalten: »Die universelle Erhebungsmethode gibt es nicht, sondern immer nur Erhebungsmethoden, die für konkret anstehende Aufgaben am geeignetsten anzusehen sind«. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Abgrenzung der Aufgabenstellung und die Formulierung des Erhebungsziels zu richten, denn es »ist zu beobachten, dass sich einige Fragestellungen zu Planungsaussagen aus dem erhobenen Datenmaterial nicht beantworten lassen, da z. B. die falsche Erhebungsmethode gewählt wurde oder die Aufbereitung des Datenmaterials eine eindeutige Aussage nicht mehr zulässt« (FGSV 1991:5). Dieser Fall ist gegeben, wenn eine Erhebung nicht nach dem Geschlecht fragt und hinterher Fragen zur geschlechtsspezifischen Nutzung von Verkehrsmitteln beantwortet werden sollen.

---

## Literaturverzeichnis

- ABERLE, Gerd (2003): Zukunftsfähigkeit des ÖPNV(?). Vortrag 1. ÖPNV Innovationskongress Freiburg.S.6 ([www.innovationskongress-bw.de/rueckblick/reden/beitrag\\_02.pdf](http://www.innovationskongress-bw.de/rueckblick/reden/beitrag_02.pdf))(19.12.05)
- AKTIONSBÜNDNIS FÜR BARRIEREFREIE INFORMATIONSTECHNIK(ABI) (2002): Auszüge aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG). Wetter. ([wob11.de/info/doc/bundesgleichstellungsgesetz.htm](http://wob11.de/info/doc/bundesgleichstellungsgesetz.htm)) (29.19.04)
- AMT FÜR VERÖFFENTLICHUNGEN DER EUROPÄISCHEN GEMEIN-SCHAFTEN (1995): Das Bürgernetz. Wege zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs in Europa. Grünbuch. Brüssel. S.57.
- APEL, Peter, PACH, Reinhard (1997): Kinder planen mit: Stadtplanung unter Einbeziehung von Kindern. Gesellschaft Freie Sozialarbeit e.V.. Unna. S.159.
- ARNDT, Holger (2005): Mobilitätsbarrieren im öffentlichen Verkehrssystem und der Wohnumgebung - eine Bestandsaufnahme. Ergebnisse einiger neuerer europäischer und deutscher Untersuchungen. Technische Universität Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. Berlin. S. 25 ([www.verkehrsforschung-online.de/ausgabe/ausgabe\\_pdf.php?artikel\\_id=41](http://www.verkehrsforschung-online.de/ausgabe/ausgabe_pdf.php?artikel_id=41)) (22.02.06).
- ARNDTS-HAUPT, Martina (2002): Gender Mainstreaming – Bericht über die Einbeziehung des Prinzips des Gender Mainstreaming in die Arbeits- und Entscheidungsprozesse der Stadtverwaltung Münster- oder Bye bye feminism – hello gender? Stadt Münster Frauenbüro. S. 15 ([www.muenster.de/stadt/frauenbuero/gender-mainstreaming\\_referat.pdf](http://www.muenster.de/stadt/frauenbuero/gender-mainstreaming_referat.pdf))(07.05.04).
- AXHAUSEN, K.W. (2005): Was ist Verkehrsplanung? Prozesse, Probleme und Mengen. IVT, ETH, Zürich. S.36 ([www.ivt.ethz.ch/education/verkehrsplanung/Verkehrsplanung2005.01.pdf](http://www.ivt.ethz.ch/education/verkehrsplanung/Verkehrsplanung2005.01.pdf))(23.01.06)
- BADROW, A./ FOLLMER, R./ KUNERT, U. / LIEßKE, F. (2002): Die Krux der Vergleichbarkeit. Probleme und Lösungsansätze zur Kompatibilität von Verkehrserhebungen am Beispiel von ‚Mobilität in Deutschland‘ und SrV. S.11 ([www.kontiv2002.de/pdf/kru\\_x\\_der\\_vergleichbarkeit.pdf](http://www.kontiv2002.de/pdf/kru_x_der_vergleichbarkeit.pdf)) (22.02.06).
- BARTH, Sibylle: Rechtswirkungen des Nahverkehrsplans im Ausschreibungs- und Genehmigungswettbewerb. Nahverkehrspläne Qualitätssicherung und Wettbewerb. Tagung des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Universität Dortmund. S.15. ([www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/forsch/tagung/download2002/vortrag\\_barth.pdf](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/forsch/tagung/download2002/vortrag_barth.pdf)) (04.11.04)
- BAUER-VOLKE, Kristina (Hrsg.) und DIETZSCH, Ina (2003): "Labor Ostdeutschland. Kulturelle Praxis im gesellschaftlichen Wandel". Kulturstiftung des Bundes. Halle a. d. Saale. S. 386.
- BBR (2000): Raumordnungsgesetz (ROG) – Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung des Baugesetzbuchs und zur Neuregelung des Rechts der Raumordnung (Bau- und Raumordnungsgesetz 1998 – BauROG) – vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081, 2102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 1997 (BGBl. I S. 2902). In: ROB 2000. Berlin/ Bonn. S. 299-306. ([www.bbr.bund.de/infosite/download/ro\\_gesetz.pdf](http://www.bbr.bund.de/infosite/download/ro_gesetz.pdf)) (17.11.04).
- BBR (2001): Lebenssituationen von Frauen und „Zielgruppen“ der Verkehrsgestaltung. Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik – Internet-Fassung der Expertise im Auftrag des BBR Teil IV: Gegliedertes Literaturverzeichnis – erarbeitet von Spitzner/ Färber/ Geppert/ Römer S. 33 ([www.bbr.bund.de/exwost/pdf-files/gm\\_literatur.pdf](http://www.bbr.bund.de/exwost/pdf-files/gm_literatur.pdf)) (09.12.04).
- BBR (2002 a): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik: Experimenteller Wohnungs- und Städtebau, ein Forschungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.. Wiss. Red.: Eckhard Bergmann. Werkstatt: Praxis; Nr. 4/2002. Bonn. S. 37.
- BBR (2003 a): Sind die Weichen richtig gestellt? Bilanzierung von Aufgabenstellung und Problemstellung in Praxis und Forschung. Podiumsdiskussion 2. Mosaiksteine einer nachhaltigen Entwicklung. 27./28.10.2003 Protokoll. S. 16 ([www.bbr.bund.de/exwost/pdf-files/exwost-protokoll.pdf](http://www.bbr.bund.de/exwost/pdf-files/exwost-protokoll.pdf)) (12.12.04).
- BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR DIE BELANGE BEHINDERTER MENSCHEN (2002): Einführung ins BGG. Berlin ([www.behindertenbeauftragter.de/index.php5?nid=20](http://www.behindertenbeauftragter.de/index.php5?nid=20)) (04.02.06).
- BECKER, Josef, SCHRAMM, Elke (2003): Barrierefreier Schienenpersonennahverkehr Beschreibung und Bewertung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen. Fachgebiet Bahnsysteme und Bahntechnik, TU Darmstadt. Darmstadt. S. 126 ([www.tu-darmstadt.de/verkehr/bs/publik/schrift/SR\\_B2.pdf](http://www.tu-darmstadt.de/verkehr/bs/publik/schrift/SR_B2.pdf)) (04.02.06).
- BECKER, Josef/ HOLLBORN, Hans-Joachim/ SCHRAMM, Elke (2004): Barrierefreie Stationen im Schienenverkehr. Rechtlicher Rahmen und Handlungsbedarf in Deutschland. In: Internationales Verkehrswesen 5/2004, S. 206-210 ([www.tu-darmstadt.de/verkehr/bs/publik/pubmit/mit004.pdf](http://www.tu-darmstadt.de/verkehr/bs/publik/pubmit/mit004.pdf)) (04.02.06).

- BECKMANN, Jens u. KECK, Gerhard (1999): Beteiligungsverfahren in Theorie und Anwendung. Leitfa-  
den. Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg. Stuttgart. S. 95.
- BECKMANN, Klaus J. (2001): Nahmobilität und Städtebau. Tagungsdokumentation, Zusatzbd. Nahmobilität  
und stadtplanerische Konzepte. SRL-Schriftenreihe 49. S. 45.
- BECKMANN, Klaus J. / HOLZ-RAU, Christian / RINDSFÜSER, Guido / SCHEINER, Joachim (2005): Mo-  
bilität älterer Menschen – Analysen und verkehrsplanerische Konsequenzen. In: Echterhoff, Wilfried (Hg.):  
Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen. Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Bd. 1,  
Köln, S. 43-71. ([www.emchberger-be.ch/images/referenzen/upload/mobilitaet.pdf](http://www.emchberger-be.ch/images/referenzen/upload/mobilitaet.pdf)) (19.10.2006).
- BERLIN INSTITUT FÜR WELTBEVÖLKERUNG UND GLOBALE ENTWICKLUNG (Hrsg. 2004):  
Deutschland 2020 – Die demografische Zukunft der Nation. Berlin, August 2004. S. 78.
- BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG) (2005): Geschäftsbericht 2004. Perspektiven. Berlin. S. 37.
- BERLINER VERKEHRSBETRIEBE/ BVG (2005): Schülerticket & Geschwisterkarte. ([www.bvg.de  
/index.php/de/Bvg/Detail/folder/580/rewindaction/Index/id/2062/name/Sch%26uuml%3Blerticket+%26  
amp%3B+Geschwisterkarte](http://www.bvg.de/index.php/de/Bvg/Detail/folder/580/rewindaction/Index/id/2062/name/Sch%26uuml%3Blerticket+%26amp%3B+Geschwisterkarte)) (04.02.06).
- BERNDT, Falk u. BLÜMEL, Hermann (2003): ÖPNV quo vadis? Aufforderung zu verkehrspolitischen Weichen-  
stellungen im ÖPNV. WZB discussion paper. Berlin. S. 80 ([skylla.wz-berlin.de/pdf/2003/iii03-106.pdf](http://skylla.wz-berlin.de/pdf/2003/iii03-106.pdf)) (09.12.04).
- BEZIRKSREGIERUNG HANNOVER (2001): Kinder machen mit Möglichkeiten der Beteiligung von Kin-  
dern in Kindertagesstätten und in der Kommune, 14. 12.2000 in Lüneburg. Dezernat 407, Niedersächsisches  
Landesjugendamt. Hannover. S. 37. ([cdl.niedersachsen.de/blob/images/C1513442\\_L20.pdf](http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C1513442_L20.pdf)) (31.03.06).
- BIANCO, Martha and LAWSON, Catherine (1998): Women`s emerging travel patterns. Trip-Chaining, Childcare,  
and Personal Safety: Critical Issues in Women`s Travel behavior. Portland State University. In: ROSEN-  
BLOOM 1998, Women`s Travel issues: proceedings from the Second National Conference. S. 123-143.
- BLECKMANN, Albert (1995): Die Struktur des allgemeinen Gleichheitssatzes, Köln. S. 115.
- BLEES, Volker; BOLTZE, Manfred u. SPECHT, Günter (2002): Chancen und Probleme der Anwendung  
von Qualitätsmanagement in Verkehrsplanungsprozessen. Schlussbericht zur Förderung durch das Zent-  
rum für interdisziplinäre Technikforschung (ZIT) an der TU Darmstadt. Darmstadt. S. 137  
([www.tu-darmstadt.de/fb/bi/ifv/vv/for/publik/S005.pdf](http://www.tu-darmstadt.de/fb/bi/ifv/vv/for/publik/S005.pdf)) (03.01.05).
- BLÜMEL, Hermann (2004): Mobilitätsdienstleister ohne Kunden. Kundenorientierung im öffentlichen Nah-  
verkehr. Discussion Paper SP III 2004-109. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.  
([skylla.wz-berlin.de/pdf/2004/iii04-109.pdf](http://skylla.wz-berlin.de/pdf/2004/iii04-109.pdf)) (20.10.2005).
- BMFSFJ (1989): Übereinkommen über die Rechte des Kindes. UN-Kinderrechtskonvention im Wortlaut mit  
Materialien ([www.bmfsfj.de/Politikbereiche/kinder-und-jugend,did=4158.html](http://www.bmfsfj.de/Politikbereiche/kinder-und-jugend,did=4158.html)) (31.03.06).
- BMFSFJ (Hrsg. 2001 c): Anbindung - Abschlußbericht zum Forschungsprojekt : "Anforderungen Älterer an  
eine benutzergerechte Vernetzung individueller und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel". Engeln,  
A., Schlag, B. Schriftenr. des BMFSFJ, 196. Stuttgart ; Berlin ; Köln : Kohlhammer. S. 305.
- BMFSFJ und DJI (2001): Beteiligungsmodelle in Kindertagesstätten, Schulen, Kommunen und Verbänden.  
von Claudia F. Bruner ; Ursula Winklhofer ; Claudia Zinser, Berlin. S. 102.
- BMJ (2003 b): Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Regionalisierungsgesetz  
(RegG). Geltung ab dem 01.01.1996. (<http://bundesrecht.juris.de/regg/BJNR239500993.html>) (18.01.06).
- BMJ (2003 c): Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar  
1988 (BGBl. I S. 101), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I  
S. 3076) ([http://bundesrecht.juris.de/gvfg/\\_3.html](http://bundesrecht.juris.de/gvfg/_3.html)) (30.06.2006).
- BMJ (2005 a): Baugesetzbuch (BBauGB). Geltung ab 01.01.1977, zuletzt geändert durch Art. 21 G v.  
21.06.2005. (<http://bundesrecht.juris.de/bbaug/>) (18.01.05).
- BMJ (2005 b): Personenbeförderungsgesetz (PbefG) Geltung ab dem 01.01.1964, zuletzt geändert durch Art.  
2 Abs. 7 G v. 07.07.2005. (<http://bundesrecht.juris.de/pbefg/>) (19.01.06).
- BMJ (2005 c): Raumordnungsgesetz. ([http://bundesrecht.juris.de/rog/BJNR210200997.html#BJNR  
210200997BJNG000100311](http://bundesrecht.juris.de/rog/BJNR210200997.html#BJNR210200997BJNG000100311)) (19.10.2006).
- BMJ (2006): Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz. 14.08.2006. ([www.gesetze-im-internet.de/agg/index.html](http://www.gesetze-im-internet.de/agg/index.html)) (27.11.06).
- BMJ (Hrsg. 2002 a): Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen. 27.04.2002. BGBl I 2002, 1467, 1468.  
FNA 860-9-2, GESTA G086. Geändert d. Art. 210 V v. 25.11.2003 I 2304.  
(<http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/bgg/>) (29.10.2004).

- BMJ (Hrsg. 2002 b): Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze. BGBl Jg 2002 Teil I Nr. 28, Bonn, 30. April 2002. S. 1467-1482.
- BMJ (Hrsg. 2002 c): Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.5.1949 (BGBl. I S. 1), zul. geändert. d. Gesetz v. 26.7.2002 (BGBl. I S. 2863) m.W.v. 1.8.2002. ([www.dejure.org/gesetze/GG](http://www.dejure.org/gesetze/GG)) (12.12.04).
- BMRBS (1993): Baugesetzbuch. Maßnahmengesetz zum Baugesetzbuch. Musterbauordnung. Bonn. S. 259.
- BMV (1997): Öffentlicher Verkehr (ÖV) in der Verkehrserziehung. FE-Projekt (70.512/ 1997).
- BMV (Hrsg. 1997): Direkt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein Handbuch für Planer und Praktiker. Ausgabe 51, 1997. S. 110.
- BMV (Hrsg. 1998): Direkt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden: Gästefreundliche, behindertengerechte Gestaltung von verkehrlichen und anderen Infrastruktureinrichtungen in Touristikgebieten. Ein Handbuch für Planer und Praktiker. Ausgabe 52, 1998. S. 191.
- BMV (Hrsg. 1984): Verfahren zur Gewinnung repräsentativer Ergebnisse aus schriftlichen Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten. Wermuth; Maerschalk; Brög. Abt. Straßenbau. Bonn-Bad Godesberg, S. 164.
- BMV/ SNV(1990): Situation von Frauen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) In: Informationen – Forschung im Straßen- und Verkehrswesen – Teil: Stadtverkehr. Lieferung Dezember 1990, S. 43.
- BMVBS (2005): StVO - Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl I 1565) Zuletzt geändert mit Verordnung vom 22. Dezember 2005 (BGBl I3716) ([http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_947622/Strassenverkehrs-Ordnung.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_947622/Strassenverkehrs-Ordnung.pdf)) (19.10.2006).
- BMVBW (2001 a): Anforderungen behinderter Menschen an Verkehrsanlagen und Gebäude. ([www.bmvbw.de/.../2001-Anforderungen-behinderter-Menschen-an-Verkehrsanlagen-und-Gebaeude-Kapitel-1-bis-3.pdf](http://www.bmvbw.de/.../2001-Anforderungen-behinderter-Menschen-an-Verkehrsanlagen-und-Gebaeude-Kapitel-1-bis-3.pdf)) (19.10.2006).
- BMVBW (2001 b): KONTIV 2001 – Personenverkehr Vorgehen in der Hauptstudie Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. S. 22.
- BMVBW (2002 a): Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Vom 8.Mai 1967, Verkündet am 12.Mai 1967; BGBl. II S. 1563, zuletzt geändert am 21.Juni 2002 [BGBl I S. 2191, 2197]. ([www.wedebruch.de/gesetze/betrieb/ebo1.htm](http://www.wedebruch.de/gesetze/betrieb/ebo1.htm)) (24.11.04).
- BMVBW (2002 b): Direkt: Mobil mit Bus und Bahn: Kinder und Jugendliche entdecken den ÖPNV. Modell eines Kommunikationsspiels für Verkehrsunternehmen und Träger der Jugendarbeit. Direkt 57. Verkehrspol. Grundsatzabt.. Bad Homburg v.d.H. S. 100.
- BMVBW (2003 a): Allgemeines Eisenbahngesetz. Ausfertigungsdatum: 27.12.1993. Verkündungsfundstelle: BGBl I 1993, 2378, 2396, (1994, 2439) Sachgebiet: FNA 930-9. Stand: Zuletzt geändert durch Art. 4 Abs. 2 Buchst. d G v. 12.12.2003 I 2518 ([http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/aeg\\_1994/\\_1.html](http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/aeg_1994/_1.html)) (11.11.04).
- BMVBW (2003 b): Handlungsleitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger (HANNAH). Arbeitsbericht HANNAH (2). Auswertung der bundesweiten Befragung der Aufgabenträger. Vorschläge und Strategien zur Weiterentwicklung eines Instrumentariums für die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger. Forschungsprogramm „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden 2001“ FE 70.665.1/01. 76 S. ([www.nahverkehrsplaene.de/aktuelles/2AB-HANNAH.PDF](http://www.nahverkehrsplaene.de/aktuelles/2AB-HANNAH.PDF)) (11.11.04).
- BMVBW (2003 c): Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr. Kongress am 28. und 29. April 2003 in Berlin. Dokumentation. S.61. ([www.bmvbw.de/Anlage19863/Kongressdokumentation.pdf](http://www.bmvbw.de/Anlage19863/Kongressdokumentation.pdf)) (6.10.04).
- BMVBW (Hrsg., 2004 a): Kernelemente von Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten. Empfehlungen zur abgestimmten Gestaltung von Verkehrserhebungen. Arbeitsgruppe Kernelemente von Verkehrserhebungen. Bonn. S.33 ([www.dlr.de/cs/verkehrsdaten/kernelemente.pdf](http://www.dlr.de/cs/verkehrsdaten/kernelemente.pdf)) (18.07.05).
- BOCK, Stephanie (2002): Regionale Frauennetzwerke. Frauenpolitische Bündnisse zwischen beruflichen Interessen und geschlechterpolitischen Zielen. Diss. Sammlung: Politik u. Geschlecht Bd.10. S. 224.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ, ERNÄHRUNG UND LANDWIRTSCHAFT/ BMVEL (2003): Gender Mainstreaming. Ein neuer Ansatz in der Regionalentwicklung. Berlin. S. 34 ([www.bmelv.de/nn\\_754188/SharedDocs/downloads/01-Broschueren/Regionalentwicklung,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Regionalentwicklung.pdf](http://www.bmelv.de/nn_754188/SharedDocs/downloads/01-Broschueren/Regionalentwicklung,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Regionalentwicklung.pdf)) (10.01.2007)
- BÖHRINGER, Dietmar (Hrsg.)(2001): Barrierefrei für Blinde und Sehbehinderte. Beiträge zum Bauen und Gestalten. Verein zur Förderung der Blindenbildung. Hannover. S. 142.
- BONGARDT, Horst (1999): Die Planungszelle in Theorie und Anwendung. Leitfaden. Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg. Stuttgart. S. 58.

- BRACHAT-SCHWARZ u. DECKARM: Langfristige Bevölkerungsentwicklung in der Region Stuttgart 1871-1994. Ein Beitrag aus statistischer Sicht. In: GAEBE, Wolf (Hrsg.) (1997): Struktur und Dynamik in der Region Stuttgart. Institut für Geographie. Stuttgart. S. 32-45.
- BRENNER, J., HERRMANN, M., NEHRING, M. (1999): Möglichkeiten partizipativer Elemente in Entscheidungsfindungsprozessen - am Beispiel des Verkehrs. TA-Akademie, AB 120. Stuttgart. S. 121.
- BRIELER, P. (1997): Ältere Menschen im Verkehr. In: GIESE, E. (HRSG.) Verkehr ohne (W)ende? Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge. Tübingen: Deutsche Ges. für Verhaltenstherapie (DGVT), S. 173-182.
- BRÖG, Werner (2006): Das NEUE KONTIV®-Design. NKD (Stand: 2006). Socialdata. Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH. München. S. 13 ([www.socialdata.de/info/KONTIV\\_deu .pdf](http://www.socialdata.de/info/KONTIV_deu.pdf)) (31.07.2006).
- BROMMER, SABINE (2004): Gender Mainstreaming. Analyse-Instrumente zur Implementierung von Gender Mainstreaming. Vortrag am 28.04.04 im Rahmen der Veranstaltung Gender Mainstreaming im Städtebau des Sozialministeriums im Haus der Wirtschaft. S. 21.
- BUND NRW (2002): Jugend macht mobil in NRW - YOU-move.nrw. Mai bis Oktober 2002. S. 24. ([www.you-move.nrw.de/start.htm](http://www.you-move.nrw.de/start.htm)) (10.04.06).
- BUNDESBANDIREKTION STUTTGART (Hrsg. 1978): Vom Boten zur Stuttgarter S-Bahn : eine Illustrierte zur Eröffnung der Stuttgarter S-Bahn am 1. 10.1978; 1803 - 1978. Red.: G. Herrmann ; M. Hassler. Stuttgart. S. 58.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND FORSCHUNG/ BMBF (2003): Region Stuttgart 2030: Dynamik – Integration – Ausgleich. Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben im Rahmen des Ideenwettbewerbs „Stadt 2030“ des BMBF. Stuttgart, S. 114. (<http://stadregionstuttgart2030.de/s.html>) (11.12.2005).
- BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (1997): Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs- Eine Chance für Frauen? Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht. Netzwerk »Frauen in Bewegung« Bonn. S. 78.
- BÜRGIN, Ariane (1998): In: Gleichheit, Differenz, Geschlechterdifferenz: Konfigurationen bei Hobbes und Rousseau. S. 287-300 In: WUNDER; Heide und Engel, Gisela (Hrsg.): Geschlechterperspektiven. Forschungen zur Frühen Neuzeit. Königstein. S. 489.
- BUTZIN, Bernhard (Hrsg. 1981): Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa. Paderborn. S. 175.
- CERWENKA (1988): Wertewandel und Personenverkehr. In DVWG 1988: Auswirkungen d. Wertewandels in d. Gesellschaft auf d. Verkehrsverhalten. 5./6. Februar 1987 in Augsburg. DVWG Schriftenreihe B 100. Bergisch Gladbach. S. 236.
- CERWENKA, (1986): Das Elend der Mobilitätsprognose- ein Werkstattgespräch. In: DVWG (1986): Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten: Einordnung, method. Probleme u. Ergebnisse d. KONTIV u. anderer Haushaltsbefragungen, 6. - 8. Mai 1985 in Grainau, Eibsee. Red.: Sigurd Rielke. (Schriftenreihe der DVWG : Reihe B, Seminar 85. Bergisch Gladbach, 1986. S. 299-316.
- CIESLA, Burkhard (1997): Die Vision von der planbaren Mobilität. Entwürfe des ostdeutschen Nahverkehrs in der DDR (1949-1990). In: DIENEL, Hans-Liudger und TRISCHLER, Helmuth (Hrsg. 1997): Geschichte der Zukunft des Verkehrs: Verkehrskonzepte von d. frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert. Frankfurt. S. 223-241.
- COLEMAN, James S., (1991): Grundlagen der Soziologie. In: HENGSELMANN et. Al.. (Hrsg. 1991). München. S. 1-29.
- CORNELIUS, Ivar (2003): Zur Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2050. In: Stat. Landesamt Baden-Württemberg (2003): Statistisch-prognostischer Bericht 2003. Daten - Analysen – Perspektiven – Auszug. Stuttgart. S. 69-88 ([www.statistik.baden-wuerttemberg. de/Veroeffentl/StatProg03\\_01.asp](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Veroeffentl/StatProg03_01.asp)) (30.08.06).
- DACHVERBAND DER JUGENDGEMEINDERÄTE IN BADEN-WÜRTTEMBERG (2006), Übersicht: JGR in Baden-Württemberg Stadt Bruchsal (<http://www.jugendgemeinderat.de/index.php?id=22>) (09.11.06).
- DB REGIO AG u. VRS (2005): S-Bahn Stuttgart. Zahlen, Daten, Fakten. Stuttgart. S. 22. ([www.s-bahn-region-stuttgart.de/files/S-BahnInfo\\_05.pdf](http://www.s-bahn-region-stuttgart.de/files/S-BahnInfo_05.pdf)) (25.11.05).
- DBR (2002): Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Berlin. S.7. ([www.deutscher-behindertenrat.de/mime/26375D1086261559.pdf](http://www.deutscher-behindertenrat.de/mime/26375D1086261559.pdf)) (26.11.04).
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT, DfT (2005): Women and public transport: The checklist. London. S.20 ([www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_mobility/documents/page/dft\\_mobility\\_506789.pdf](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/page/dft_mobility_506789.pdf)) (30.08.06).
- DEUBEL, Katja; ENGELN, Arnd und KÖPKE, Sabine (1999): Mobilität älterer Frauen und Männer. In: Flade, Antje (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen. S. 292.
- DEUTSCHE VERNETZUNGSSTELLE LEADER+(DVS) (2006): Neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume Fachseminar mit Exkursion, 17.-19. Mai, Buckow DVS in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. ([www.leaderplus.de/index.cfm/00016FE4\\_D2CF141788826521C0A8D816](http://www.leaderplus.de/index.cfm/00016FE4_D2CF141788826521C0A8D816)) (30.08.06).

- DEUTSCHER VERKEHRS-VERLAG (2005): Verkehr in Zahlen«(VIZ). Hamburg.o.S.
- DEUTSCHES INSTITUTS FÜR NORMUNG (1998): DIN 18024 Teil 1 – Barrierefreies Bauen: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze. Planungsgrundlagen. Berlin.
- DIE BAHN/ DB(Hrsg. 2002): Who is who im Nahverkehr 2002/03. Dortmund. S. 230.
- DIENEL, Hans-Liudger und TRISCHLER, Helmuth (Hrsg.)(1997): Geschichte der Zukunft des Verkehrs : Verkehrskonzepte von d. frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert. Frankfurt. S. 348.
- DIENEL, Peter C. (2000): Die Planungszelle – eine Beleidigung des Experten? In: DVWG (2000): Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Fachkongress, 28./29.09.2000, Wuppertal. Leitg.: Gerlach. Bergisch Gladbach. DVWG-Reihe B, Seminar 233. S. 147-149.
- DIENEL, Peter C.(1992): Die Planungszelle: der Bürger plant seine Umwelt. Eine Alternative zur Establishment-Demokratie. 3., durchges. und erw. Aufl.. Opladen: Westdt. Verl.. S. 293.
- DIW (1987): Verkehrsverhalten im Vergleich : Personenverkehr in d. Bundesrepublik Deutschland in d. Jahren 1976 u. 1982 nach Verkehrsarten, Zwecken, Entfernungsstufen, Gemeindetypen u. Bevölkerungsgruppen. J. Kloas u. H. Kuhfeld. Beiträge zur Strukturforchung, DIW 96. Berlin. S.177.
- DONAU-ILLER-NAHVERKEHRSVERBUND GmbH/ DING (2004): DING - Gemeinschaftstarif Beförderungsbedingungen Tarifbestimmungen Fahrpreise. Ulm. S. 34.
- DÖRR, David (2003): Finanzierungsmöglichkeiten über EU-Programme für Projekte im öffentlichen Verkehr in Deutschland FG Forum Mensch und Verkehr - Karlsruher Verkehrstage: ÖPNV-Finanzierungskonzepte für Stadt und Region. Vortrag im Technischen Rathaus Heilbronn am 20.02.2003. NKS-Verkehr TÜV-Akademie Rheinland GmbH, PT-MVBW des BMBF. S.48  
([www.srl.de/fg/fmv/termine/verkehrstage\\_karlsruhe\\_6/Vortrag\\_David\\_Doerr.pdf](http://www.srl.de/fg/fmv/termine/verkehrstage_karlsruhe_6/Vortrag_David_Doerr.pdf)) (03.12.04).
- DUDENVERLAG (2004): Synonymwörterbuch. Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich. S. 1104.
- DÜRRENBERGER, Gregor u. BEHRINGER, Jeanette (1999): Die Fokusgruppe in Theorie und Anwendung. Leitfaden. Akademie für Technikfolgenabschätzung in B-W. Stuttgart. S. 103.
- DVV (2005): Verkehr in Zahlen 2004/2005. Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, 33.Auflage, Hamburg.
- DVWG (1986): Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten : Einordnung, method. Probleme u. Ergebnisse d. KONTIV u. anderer Haushaltsbefragungen, 6. - 8. Mai 1985 in Grainau, Eibsee. Red.: Sigurd Rielke. (Schriftenreihe der DVWG : Reihe B, Seminar 85. Bergisch Gladbach, 1986. S. 339.
- DVWG (1992): Verkehrshistorischer Workshop : 17. - 18. Oktober 1991 in Münster. Red.: S. Rielke. Reihe B; 148. Bergisch Gladbach. S. 176.
- DVWG (1993): Gute Perspektiven durch neue Daten und Methoden : 24.-25. September 1992 in Heilbronn. 6. DVWG-Workshop über Verkehrsstatistik. Wiss. Leitg. Hautzinger. Reihe B 156, Bergisch Gladbach. S. 182.
- DVWG (1995): Verkehrspolitik braucht empirische Grundlagen. 7. DVWG-Workshop über Verkehrsstatistik, Kurs VIII, 94, 22.-23. September 1994, Heilbronn. Wiss. Leitung: Hautzinger. Reihe B, Seminar 176. S. 127.
- DVWG (1997): Verkehrsstatistische Methoden und Informationssysteme : Entwicklungen auf europäischer Ebene. 8. DVWG-Workshop über Verkehrsstatistik, Kurs VIII/96, 26. bis 27. September 1996 in Heilbronn. Wiss. Leitung: Heinz Hautzinger. Reihe B 194., Bergisch Gladbach. S.146.
- DVWG (2000): Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Fachkongress, 28. und 29. September 2000 in Wuppertal. Leiter des Fachkongresses: J. Gerlach. Als Ms. gedr.. Bergisch Gladbach. Reihe B, Seminar 233. S. 277.
- EDELMANN, Rosi; HIN, Monika u. WÖRNER, Manfred (2003): Nase vorn und dann? Frauen in der Arbeitswelt: Bilanz und Perspektiven. Stat. Monatsheft Baden-Württemberg 7/2003. S. 5-11.
- EDLER, L. (2000): Richtlinien, Empfehlungen, Warnungen u. Erfahrungen. Deutsches Krebsforschungszentrum, Heidelberg. S. 39 ([www.dkfz-heidelberg.de/biostatistics/reports/wien-dez00.pdf](http://www.dkfz-heidelberg.de/biostatistics/reports/wien-dez00.pdf)) (04.02.06).
- EISENREICH, Dirk (2004): Schwerbehinderte Menschen in Baden-Württemberg. Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 11/2004. Stuttgart. S. 15-17.
- EITEL, Bernhard (1997): Stuttgart im digitalen Höhenmodell. Übersicht über das Relief angrenzender Naturräume. In: GAEBE, W. (Hrsg.1997): Struktur u. Dynamik in der Region Stuttgart. Institut f. Geographie Stuttgart. S. 165-168.
- ELTERN FÜR KINDER E.V.(2000): Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Kreises Bitburg-Prüm, Entw. 2000 a, Selbstdarstellung und Grundsätzliches. ([www.eltern-fuer-kinder.de/30.8.0.htm](http://www.eltern-fuer-kinder.de/30.8.0.htm)) (04.02.06).
- EMNID (1991): KONTIV 89. Bericht zur Methode. Anlagenband und Tabellenteil. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. Bielefeld.o.S.

- ENGELN, Arnd U. SCHLAG, Bernhard (2001): Anbindung: Abschlußbericht zum Forschungsprojekt: „Anforderungen Älterer an eine benutzergerechte Vernetzung individueller und gemeinschaftlich nutzbarer Verkehrsmittel. Hrsg. BMFSF Jugend. Stuttgart, Berlin, Köln, S. 305.
- ESSER, Hartmut (1990): „Habits“, „Frames“ und „Rational Choice“. Die Reichweite von Theorien der rationalen Wahl. In: Zeitschrift für Soziologie; Jg. 19, Heft 4/1990. Stuttgart. S. 231-247.
- FACHGEBIET VERKEHRSWESEN UND VERKEHRSPLANUNG UNIVERSITÄT DORTMUND (2003): Forschungsprojekt HANNAH. Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund. Heft 3, August 2003, 2. Jg. Dortmund. S. 23.
- FEMINISTISCHE ORGANISATION VON PLANERINNEN UND ARCHITEKTINNEN/ FOPA (Hrsg.1992/1993): Regionalentwicklung – feministische Perspektiven. FreiRäume Heft 6, Dortmund.
- FGSV (1985): Leitfaden für Verkehrsplanungen. Arbeitsausschuss Grundsatzfragen der Verkehrsplanung. Köln. 1985, Leiter: Hans-Georg Retzko. S. 28.
- FGSV (1991): Empfehlungen für Verkehrserhebungen. EVE 91. FGSV-Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. Ausgabe 1991. Köln. S. 55.
- FGSV (1997): Frauenbelange in der Verkehrsplanung. Arbeitsausschuss Grundsatzfragen der Verkehrsplanung. Arbeitspapier Nr.44 Köln, S. 67.
- FGSV (1999): Öffentlicher Personennahverkehr: Anforderungen jüngerer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme. Arbeitskreis Mobilität und Sicherheit spezieller Personengruppen, Arbeitsausschuss Öffentlicher Verkehr in der Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. Köln, S. 47.
- FGSV (2001): Hinweise auf Verfahren bei Verkehrsplanungen im Personenverkehr. Köln. S. 27.
- FGSV (2004): Gender-Aspekte in der Nahverkehrsplanung. Köln. S. 16.
- FLADE, A./ LIMBOURG, M. (Hrsg. 1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen. S. 292.
- FLADE, A.; GUDER, R.(1992): Mobilität und Stadtverkehr aus der Sicht von Frauen. Hrsg.: Institut für Wohnen und Umwelt (IWU). Darmstadt.
- FLADE, Antje (1998): Kinder machen mit – Beteiligung von Kindern an der Stadt- und Verkehrsplanung. In: Ministerium f. Wirtschaft u. Mittelstand, Technologie u. Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (1998): Kinder sehen es anders – mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr. Konferenzbeiträge, Dortmund, 25.03.1998. S. 38-45.
- FLADE, Antje (1999 a): Begleitung und Transport von Kindern: FLADE, A. & LIMBOURG, M. (Hrsg.). (1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen. S. 257-261.
- FLADE, Antje (1999 b): Zu den Ursachen des unterschiedlichen Verkehrsverhaltens von Frauen und Männern. In: FLADE/LIMBOURG (Hrsg.). (1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen. S. 137-151.
- FLADE, Antje (Hrsg.) (1994): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltsychologischer Sicht. Weinheim. S. 374.
- FLAIG, Stefan und GREINER, Andreas (1999): Jugendliche und öffentlicher Nahverkehr in der Region Stuttgart : Erfahrungen, Einstellungen und Empfehlungen. Schlussbericht im Auftrag von Bündnis 90/ Die Grünen, Fraktion im Verband Region Stuttgart. Ökonsult, Stuttgart. S. 29.
- FLICK, Uwe (1996): Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften. Rowohlt Taschenbuch Verlag. 4. Auflage. Reinbek bei Hamburg.
- FRAUEN&GESCHICHTE BADEN-WÜRTTEMBERG e.V.(2000): 50 Jahre Grundgesetz. Königstein. S.248.
- FRAUENBEAUFTRAGTE – KREISVERWALTUNG, GLEICHSTELLUNGSSTELLE LUDWIGSHAFEN AM RHEIN/ STETEPLANUNG (Hrsg. 2001): Frauenbeteiligung an Planungsprozessen. Handreichung für eine nachhaltige Verkehrsplanung unter Frauenaspekten. Bearb.: Steteplanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung. 10 S. ([www.axel-osche.de/gsb/material/Stete\\_DINA4.pdf](http://www.axel-osche.de/gsb/material/Stete_DINA4.pdf)) (11.11.04).
- FRAUENRATSchLAG REGION STUTTGART (1997): FrauenRatschlag Region Stuttgart. Faltblatt. S. 2.
- FRIEDRICH, Axel (2006): Genderorientierter Stadtverkehr unter den Aspekten Nachhaltigkeit und Umweltpolitik . In: Friedrich-Ebert-Stiftung (2006): Gleiche Mobilitätschancen für alle! Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr. Forum Politik und Gesellschaft. Berlin. S. 12-14.
- FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG (2006): Gleiche Mobilitätschancen für alle! Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr. Forum Politik und Gesellschaft. Berlin. S. 38.
- FUCHS, Michael (2004): Demografischer Umbruch in der Region Stuttgart. In: VRS 2004: Herausforderungen des demografischen Wandels in der Region Stuttgart. Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung in der Region Stuttgart und Dokumentation der Veranstaltung »Demografie – Bevölkerungsentwicklung und Wanderungen« am 11. März 2004 in Stuttgart. Schriftenreihe Verband Region Stuttgart Nr. 22. S. 1-10.

- FUCHS, Michael (2006): Der demografische Faktor. »Perspektiven 2025« schildert mögliche Entwicklungsszenarien. Region Stuttgart aktuell 3 / 2006. S. 6-7.
- FUHRMANN, Angela (1996): Der Nahverkehrsplan – eine neue Chance für Frauenbelange in der Planung? In: Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen, Rheinland-Pfalz (MKJFF)(1996): Frauen und Männer im Dialog. Ansätze zur Veränderung der Planung. Mainz. S.74., S. 21-31.
- FUHRMANN, Angela (1997): Weichenstellung – Frauen verändern den ÖPNV. Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht. Hannover. Niedersächsisches Frauenministerium.
- FUHRMANN, Angela ; ENDERS, Gisela (1999): Auswertung der Workshops »Frauen und ÖPNV« in Dortmund-Eving und Dortmund-Aplerbeck. Dortmund.
- FUHRMANN (2003) "Gender Mainstreaming im ÖPNV ". In: INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2003):1. ÖPNV Innovationskongress in Freiburg am März 2003. Stuttgart S. 21 ([www.innovationskongress-bw.de/rueckblick/index.html](http://www.innovationskongress-bw.de/rueckblick/index.html)) (10.01.2007).
- GAEBE, Wolf (1997 b): Stärken und Schwächen der Region Stuttgart im internationalen Vergleich. In: GAEBE, Wolf (Hrsg., 1997): Struktur und Dynamik in der Region Stuttgart. Institut für Geographie. Stuttgart. S. 9-30.
- GAEBE, Wolf (Hrsg., 1997 a): Struktur und Dynamik in der Region Stuttgart. Institut für Geographie. Stuttgart. S. 187.
- GEBHARDT, Hans u. MEUSBURGER, Peter (2003): Geography, gender, and the workaday world: Hettner-Lecture 2002 with Susan Hanson. 1. publ..Stuttgart.S. 76.
- GEBHARDT, Hans u. WARNEKEN, Bernd Jürgen (2003): Stadt - Land - Frau: interdisziplinäre Genderforschung in Kulturwissenschaft und Geographie. Geographisches Institut der Universität Heidelberg, Heidelberger geographische Arbeiten 117. S. 278.
- GENDER-INSTITUT SACHSEN-ANHALT GbR (G/I/S/A)(2004): Zweiter Bericht über die Umsetzung des »Konzepts der Landesregierung zur systematischen Einbeziehung des Ziels der Chancengleichheit von Frauen und Männern in sämtliche Politikbereiche (Gender Mainstreaming)«. Magdeburg. ([www.g-i-s-a.de/res.php?id=307](http://www.g-i-s-a.de/res.php?id=307)) (19.11.05).
- GENDERKOMPETENZZENTRUM (2006): Einrichtungen der Frauen-, Männer- und Geschlechterforschung an der Humboldt Universität zu Berlin. ([www.genderkompetenz.info/genderkompetenz/sachgebiete/wissenschaft/einrichtungen/](http://www.genderkompetenz.info/genderkompetenz/sachgebiete/wissenschaft/einrichtungen/)) (12.03.06).
- GENDERKOMPETENZZENTRUM BERLIN: Aspekte Verkehr. Gender in der Verkehrspolitik. ([www.genderkompetenz.info/gk\\_s\\_vkA.php](http://www.genderkompetenz.info/gk_s_vkA.php)) (10.03.04).
- GENDERKOMPETENZZENTRUM BERLIN: Gender-Aspekte im Handlungsfeld „Forschung“. ([www.genderkompetenz.info/gk\\_h\\_foA.php](http://www.genderkompetenz.info/gk_h_foA.php), 10.03.04) (20.10.2006).
- GERLACH, JÜRGEN (2000 a): Einführung in die Thematik. In: DVWG (2000): Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Fachkongress, 28./ 29.09.2000 in Wuppertal. Leiter: Jürgen Gerlach. Bergisch Gladbach. DVWG-Reihe B, Seminar 233. S. 5-18.
- GERLACH, JÜRGEN (2000 b): Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Abschl. Zusammenfassung. In: DVWG (2000): Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Fachkongress, 28. u. 29. 09.2000 in Wuppertal. Leiter: J. Gerlach. Bergisch Gladbach. DVWG-Reihe B, Seminar 233. S. 272-277.
- GESELLSCHAFT FÜR TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT (GTZ) (1998): Berücksichtigung von Gender-Aspekten in der kommunalen Entwicklungsplanung. Eschborn. S. 99.
- GLEICHSTELLUNGSSTELLE LANDKREIS LUDWIGSHAFEN AM RHEIN/ STETEPLANUNG (2001): Frauenbeteiligung an Planungsprozessen. Handreichung. Ludwigshafen. S. 10.
- GRAHN, Wera: Is public transport gendered? - A study of trafikplanners' and travellers' perspectives. Linköping Universitet, unveröffentlicht
- GREED, Clara (Hrsg., 2002): Report on gender auditing and mainstreaming. Incorporating case studies and pilots. School of Planning and Architecture, Faculty of the Built Environment, Univ. of the West of England, Bristol, S. 71.
- GREVSMÄHL, J. (1993): Neuere Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten. In: DVWG 1993, S. 37-62.
- GREVSMÄHL, Johannes (1985): Weiße und schwarze Flecken in der Informationslandschaft zum Personenverkehr, In: DVWG, 1985, S. 7-28.
- GROSS, Sven Thorsten (1998): Mobilitätsverhalten von Jugendlichen. Empirische Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl und ihrer Determinanten als Beitrag zur Bindung Jugendlicher an den ÖPNV in Dortmund. Universität Dortmund Fakultät Raumplanung u. Wuppertal-Institut f. Klima, Umwelt, Energie. Dortmund. S. 183.



- GROßRAUMVERKEHR HANNOVER/ GVH (2002): Jugendliche, Mobilität und ÖPNV. Resümee der Fachtagung »Partizipation von Schülern und Jugendlichen« vom 5. und 6. März 2002. Hannover. S. 60.
- GRÜGER, Christine; KUNZ, Monika (1998): Modellvorhaben zur Berücksichtigung von Frauenbelangen in der Regionalplanung des Verbands Region Stuttgart. In: Deutscher Städtetag (Hg.): Frauen verändern ihre Stadt, Arbeitshilfe 3: Stadtentwicklung, Köln/ Berlin 1998, S. 138-146
- GÜNTHER, R. (o. J.): Zusammenfassung von Kapitel 3. Verkehrsanalysen – Verkehrserhebungen. Technische Fachhochschule Berlin ([www.tfh-berlin.de/~gunther/vw1kap3.htm](http://www.tfh-berlin.de/~gunther/vw1kap3.htm)) (10.10.05).
- GUVU (2003): Verkehrsexpertentag 2003. Themengruppe 4: Anforderungen von alten Menschen an Verkehrssysteme. Entschlüsseungen. Bonn. S. 2 ([www.verkehrsexpertentag.de/resumee.htm](http://www.verkehrsexpertentag.de/resumee.htm)) (26.11.04).
- GUVU (2004): Zukunftsfähigkeit von Mobilität und Verkehr. Deutscher Verkehrsexpertentag 2004, 1./2. Juli 2004 in Bonn. Thema: Mobilitäts- und Verkehrskultur. Bonn. S.4. ([www.verkehrsexpertentag.de/files/VETO4Entschliessungen.doc](http://www.verkehrsexpertentag.de/files/VETO4Entschliessungen.doc)) (26.11.04).
- HACHENBERGER, Thomas (2003): Demografischer Wandel. Veränderte Anforderungen der Gesellschaft an den öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV), VVS GmbH. CDU-Regionalfraktion 28.11.2003 Fachkongress. S.19. ([www.cdu-region-stuttgart.de/uploads/media/Vortrag\\_Hachenberger.pdf](http://www.cdu-region-stuttgart.de/uploads/media/Vortrag_Hachenberger.pdf)) (30.08.06).
- HÄGERSTRAND, Torsten. (1970): What about People in Regional Science? In Papers of the Regional Science Association, 24. S. 7-21.
- HALLER, Markus (2000): Wettbewerb im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund – ein erster Erfahrungsbericht. In: HERRMANN, Monika (Hrsg.2000 e): ÖPNV: Luxus oder Sparmodell? ÖV an der Grenze der Finanzierbarkeit? Akademie für Technikfolgenabschätzung. AB 159 Stuttgart. S. 35-42.
- HALLIN, P. O. (1991): New paths for time-geography? In: Geografiska Annaler, Bd.73 B (3), S.199-207.
- HAMBURGER VERKEHRSVERBUND HVV (2005): Karten für Schüler. ([www.hvv.de/start.htm?url1=3\\_3&end1=htm&url2=3\\_3\\_index&end2=htm&anker=kein&art=site](http://www.hvv.de/start.htm?url1=3_3&end1=htm&url2=3_3_index&end2=htm&anker=kein&art=site)) (20.10.2006).
- HAMILTON, Kerry (2000) Public Transport Audit London: Commissioned study for DETR Mobility Unit undertaken by University of East London. ([www.uel.ac.uk/womenandtransport](http://www.uel.ac.uk/womenandtransport)) (15.11.05).
- HAMILTON, Kerry (2002): Gender and Transport in Developed Countries. Background Paper for the Expert Workshop "Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision-Making" Berlin, Germany, 10 - 12 January 2001. University of East London, UK. S. 23.
- HANSON, Susan and JOHNSTON, Ibipo (1985). Gender Differences in Worktrip Length: Explanations and Implications, Urban Geography, 6:193-219.
- HEGGIE, I. a. JONES, P.(1978): Defining Domains of Models of Travel Demand, Transportation 7.
- HERRMANN, M./ SCHADE, D./ SCHWARZMANN, R./ STEINECKE, E./ WIENHÖFER, E.(1997 a): Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr. Ratgeber für Entscheidungsträger u. Praxis. Darmstadt. S. 159.
- HERRMANN, Monika (2000 a): Frauengerechte Verkehrsplanung. Stellungnahme zur Berücksichtigung von Frauenbelangen im Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart. Rahmenbedingungen, Leitlinien und Formulierungsvorschläge für eine frauengerechte Verkehrsplanung Stuttgart. S. 30.
- HERRMANN, Monika (2000 b): Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität. In: Akademie für Technikfolgenabschätzung, TA-Akademie, TA-Informationen 4/2000, S. 35-39.
- HERRMANN, Monika (2000 c): Runder Tisch Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität. Zum Problem barrierefreier Zugang zur S-Bahn in der Region Stuttgart. Empfehlungen von Betroffenen. Handreichung an die Teilnehmer der Veranstaltung. TA-Akademie, Stuttgart, S. 6.
- HERRMANN, Monika (Hrsg. 2000 d): ÖPNV: Luxus oder Sparmodell? ÖV an der Grenze der Finanzierbarkeit? TA-Akademie, AB 159 Stuttgart. S. 130.
- HERRMANN, Monika/ SCHNEIDER-RAPP, Jutta/ TROMMER, Heide (1999): Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg: Bestandsaufnahme und Ansätze zur Integration in Planungsprozesse. Projektantrag an das Förderprogramm Frauenforschung des Sozialministeriums Baden-Württemberg. Stuttgart. S. 11.
- HERRMANN, Monika/ SCHNEIDER-RAPP, Jutta/ TROMMER, Heide (2002): Gender Mainstreaming im Land Baden-Württemberg: Bestandsaufnahme und Umsetzung in Politik und Verwaltung. Projektantrag an das Förderprogramm Frauenforschung des Sozialministeriums Baden-Württemberg. Stuttgart. S. 30.
- HERZ, Raimund (1986): Verkehrsverhalten im zeitlichen und räumlichen Vergleich – Befunde aus KONTIV 76 und 82, In: DVWG 1986, S. 238-272.
- HESSISCHES SOZIALMINISTERIUM (2003): Kinder und Jugendliche reden mit. Außenstelle Kassel. S.153. ([hessen.junetz.de/partizipation/docs/Kinderredenmit.pdf](http://hessen.junetz.de/partizipation/docs/Kinderredenmit.pdf)) (10.04.06).

- HILLMANN, K.-H. (1986): Wertewandel. Zur Frage soziokultureller Voraussetzungen alternativer Lebensformen. Darmstadt. S. 241.
- HOLZAPFEL, H. (1980): Verkehrsbeziehungen in Städten, Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau – Technische Universität Berlin, Heft 5.
- HUBER, Andreas (2003): Innovation und Beschäftigung im Sozial- und Gesundheitswesen. Zentrum für Information und Beratung im Sozial- und Gesundheitswesen/ ZIBIS. Augsburg. S.6. ([www.agil.a.bfz.de/fachforum.htm?huber.htm~content](http://www.agil.a.bfz.de/fachforum.htm?huber.htm~content)) (01.12.06)
- HUBER, Felix (2000): Defizite klassischer Planungsprozesse. In: DVWG (2000): Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Fachkongress, 28./ 29.09.2000. Leiter: Gerlach. Bergisch Gladbach. DVWG-Reihe B, Seminar 233. S. 19-22.
- HUTTER, Claus-Peter (Hrsg.2001) u. WOLF, Reinhard: Stuttgart und seine Region: Natur entdecken und erleben. Stuttgart; Wien. S. 144.
- IHK Region Stuttgart (2003/1): Innovationsregion Stuttgart. Die Region Stuttgart als Wirtschaftsstandort im Vergleich zu anderen Metropolregionen in Deutschland. Stuttgart. S. 78.
- IHK Region Stuttgart (2003/2): Statistik 2003. Die Wirtschaft Baden-Württembergs und der Region Stuttgart. S. 85.
- ILM-KREIS (2001): Ilm-Kreis – Nahverkehrsplan. Fortführung für den Planungszeitraum 2002 – 2006. S. 31. ([www.ikpv.de/NVP2002.pdf](http://www.ikpv.de/NVP2002.pdf)) (01.12.04).
- ILS (2002): U.MOVE - Jugend und Mobilität. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenorientierter, intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche. Dortmund. ([www.ils.nrw.de/aktuell/arbeitsumove.htm](http://www.ils.nrw.de/aktuell/arbeitsumove.htm)) (12.12.04).
- infas/DIW (2001): KONTIV 2001 Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten - Methodenstudie -Projekt Nummer 70.631/2000 im Forschungsprogramm Stadtverkehr des BMVBW Endbericht. August 2001. S. 85 ([www.kontiv2002.de/pdf/Methodenstudie\\_Endbericht.pdf](http://www.kontiv2002.de/pdf/Methodenstudie_Endbericht.pdf)) (07.09.05).
- infas/DIW (2003): Mobilität in Deutschland 2002. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Endbericht Projekt Nummer 70.0681/2001 im Forschungsprogramm Stadtverkehr des BMVBW. Juni 2003. S. 190. ([www.kontiv2002.de/pdf/Projektbericht\\_mid2002\\_250703.pdf](http://www.kontiv2002.de/pdf/Projektbericht_mid2002_250703.pdf)) (30.09.05).
- infas/DIW (2004): Mobilität in Deutschland 2002. Ergebnisbericht. S. 187. ([www.diw.de/deutsch/produkte/publikationen/gutachten/docs/20040406\\_gutachten\\_mid.pdf](http://www.diw.de/deutsch/produkte/publikationen/gutachten/docs/20040406_gutachten_mid.pdf)) (30.07.2006).
- infas/DIW (2002): Ergebnistelegamm Mobilität in Deutschland. Berlin. S. 9. ([www.kontiv2002.de/pdf/ergebnistelegamm\\_mobilitaet\\_in\\_deutschland\\_2002.pdf](http://www.kontiv2002.de/pdf/ergebnistelegamm_mobilitaet_in_deutschland_2002.pdf)) (12.11.05).
- INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2003) : Bericht aus dem Workshop „Verkehrsplanung/-Technik“. Ergebnisse. 1. ÖPNV-Innovationskongress. Stuttgart. S. 4. ([www.innovationskongress-bw.de/rueckblick/index.html](http://www.innovationskongress-bw.de/rueckblick/index.html)) (18.11.05).
- INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2003): Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) Vom 7.Februar 1994 ([www.wedebruch.de/gesetze/landbw/gvrs.htm](http://www.wedebruch.de/gesetze/landbw/gvrs.htm)) (19.10.2006).
- INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2004): Landesbauordnung (LBO-BW). Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) Vom 8. August 1995 (GBl. S. 617), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2004 (GBl. S. 895) ([http://innenministerium.baden-wuerttemberg.de/siccms/media.php/1227/LBO\\_01012005\\_neu.pdf](http://innenministerium.baden-wuerttemberg.de/siccms/media.php/1227/LBO_01012005_neu.pdf)) (19.10.2006).
- INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2005): Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG). Vom 08.06. 1995 [GBl. S. 417] Zuletzt geändert am 17.06.1997 [GBl. S. 278, 282]. ([www.rechtliches.de/BaWue/info\\_OePNVG.html](http://www.rechtliches.de/BaWue/info_OePNVG.html)) (11.11.04).
- INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2006): Gemeindeordnung In der Fassung vom 3.10.1983 (GBl. S. 578) Zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.2.2006 (GBl. S. 20) m.W.v. 18.2.2006. (<http://dejure.org/gesetze/GemO/>) (10.04.06).
- INSTITUT FÜR HOCHBAUFORSCHUNG (HBF) (Hrsg.1979): Bauen für Behinderte und Betagte. Physische Barrieren für Behinderte im öffentlichen Raum. Unterlagen für Ausbildung und Planung. Bericht- verf.: U. Bachmann. Zürich: Inst. f. Hochbauforschung an der ETH. S. 115.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN- WESTFALEN (ILS) (Hrsg. 2002): Mobile Jugend. Ausgewählte Mobilitätsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene. Bearb. Bäumer, D., Gruss, E., Jansen, U., Forschungsbereich Verkehr. Dortmund. S. 86.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORD- RHEIN-WESTFALEN (ILS, 2002): Mobile Jugend Ausgewählte Mobilitätsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene. Dortmund. S. 86. ([www.ils-shop.nrw.de/down/mobile-jugend.pdf](http://www.ils-shop.nrw.de/down/mobile-jugend.pdf)) (10.04.06).

- INSTITUT FÜR SOZIAL-ÖKOLOGISCHE FORSCHUNG/ ISOE (2005): Leitfaden zur Integration von Genderfragen in ein Sozioökonomisches Monitoring in Nationalparks Umsetzung von Gender Mainstreaming in sozioökonomischen Erhebungen. Frankfurt. S. 29.
- INSTITUT FÜR UNFALLFORSCHUNG/ IFU (1977): Ergonomische und sicherheitstechnische Anforderungen an neuartige Nahverkehrssysteme: Abschlußbericht zum F+E-Vorhaben Nr. TV 7421 im Auftrage des BMFT/ TÜV Rheinland, e. V., Inst. für Unfallforschung. Köln. S. 450.
- INSTITUT FÜR VERKEHRSWESSEN/ IFV (2005): MOP. DAS DEUTSCHE MOBILITÄTSPANEL. Universität Karlsruhe (TH). Karlsruhe. S. 1. ([www.ifv.uni-karlsruhe.de/MOP.html](http://www.ifv.uni-karlsruhe.de/MOP.html) - 28k) (30.09.05).
- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PUBLIC TRANSPORT/ UITP (2005): Eine Vision für den ÖPNV im Jahr 2020. S.56. ([www.uitp.com/Project/pics/2005/voyager/voyager-DE.pdf](http://www.uitp.com/Project/pics/2005/voyager/voyager-DE.pdf)) (12.09.05).
- INTERNATIONALER VERBAND FÜR ÖFFENTLICHES VERKEHRSWESSEN/ UITP (2002): FOCUS ÖPNV für eine nachhaltige Mobilität. Eine offizielle Stellungnahme der UITP. Positionspapier der UITP. Brüssel S. 4 ([www.uitp.com/mediaroom/focus/Sustain-de.pdf](http://www.uitp.com/mediaroom/focus/Sustain-de.pdf)) (15.11.06).
- ISOE (2002): Gender Impact Assessment in the Field of Radiation Protection and the Environment – Concluding Report. Doris Hayn, Irmgard Schultz. S. 59 ([www.isoe.de/ftp/GIAI\\_concluding\\_report.pdf](http://www.isoe.de/ftp/GIAI_concluding_report.pdf)) (04.09.06).
- JAKISCH, Ulrike (1998): Bewertung frauenspezifischer Belange in der bauleit- und Landschaftsplanung. In: DEMMEL (1998). S. 135-144.
- KAHNERT, R. (1993) Gewerblicher Flächenverbrauch in Produktion und Lagerhaltung. Entwicklungstendenzen, Flächensparstrategien und Handlungsansätze. In: Informationen zur Raumentwicklung H.1/ 2. S. 55-69.
- KARLSRUHER VERKEHRSSVERBUND (2006): Der Fahrgastbeirat im Karlsruher Verkehrsverbund. Karlsruhe. ([www.kvv.de/kvv/der\\_kvv/fahrgastbeirat\\_2.php](http://www.kvv.de/kvv/der_kvv/fahrgastbeirat_2.php)) (20.10.06).
- KARMASIN, Matthias (1999): Die Gestaltung wissenschaftlicher Arbeiten: ein Leitfaden für Haus-, Seminar- und Diplomarbeiten sowie Dissertationen. Wien, 2. überarb. Aufl., S. 94.
- KASPER, Birgit (2004): Mobilität im Lebenszyklus. Motive und Bedeutung der Mobilität älterer Menschen. Vortrag am 19.10.2004 in Kaiserslautern In: Stadt Weinheim 2005: Bericht Zum VerkehrsEntwicklungsPlan. Anhang. S.23, ([www.weinheim.de/servlet/PB/show/1107606/VEP\\_Anhang.pdf](http://www.weinheim.de/servlet/PB/show/1107606/VEP_Anhang.pdf)-14.Sept. 2005) (17.09.05).
- KASPER, Birgit u. SCHEINER, Joachim (2003): NAHVERKEHRSPLANUNG FÜR ÄLTERE MENSCHEN. Handlungsansätze – Akzeptanz – Hemmnisse. Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 5. Universität Dortmund Fakultät Raumplanung. S. 8. ([www.raumplanung.uni-dortmund.de/.../de/content/download/arbeit\\_fg/downlarb/ap5vpl\\_kasper\\_%20scheiner.pdf](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/.../de/content/download/arbeit_fg/downlarb/ap5vpl_kasper_%20scheiner.pdf)) (14.07.05).
- KIRCHHOFF, Peter (2002): Städtische Verkehrsplanung: Konzepte, Verfahren, Maßnahmen. 1. Aufl.. Stuttgart; Leipzig; Wiesbaden. S. 208.
- KLEMM, Martin Oliver (1996): Welche Mobilität wollen wir? Unser kollektiver Umgang mit dem Problem des städtischen Personenverkehrs: eine Untersuchung am Beispiel der Stadt Basel. Zugl.: Basel, Univ., Diss., S. 225.
- KLIMA-BÜNDNIS (2005): SMILE Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment. Einführung zum Fragebogen. Paris. ([www.smile-europe.org/PDF/questionnaire\\_de.pdf](http://www.smile-europe.org/PDF/questionnaire_de.pdf)) (13.09.05).
- KLINGBEIL, Detlev (1978): Aktionsräume im Verdichtungsraum: Zeitpotentiale und ihre räumliche Nutzung. Münchner geographische Hefte; 41. Kallmünz/Regensburg: Lassleben. S. 334.
- KLÜHSPIES, Johannes (1999): Stadt - Mobilität - Psyche : mit gefühlsbetonten Verkehrskonzepten die Zukunft urbaner Mobilität gestalten? (Stadtforschung aktuell 71. Basel: Birkhäuser, S. 208.
- KNIEPS, Günter (2000): Wettbewerb um Subventionen im Regionalverkehr. Institut für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik Universität Freiburg. Vortrag auf dem Workshop Zukunft der Universaldienstleistungen, Österreichisches Institut f. Wirtschaftsforschung (WIFO), 4./5. Mai 2000. Wien. S. 13.
- KOCH, Roland u. STEINBRÜCK, Peer(2004): Subventionsabbau im Konsens. Der Vorschlag der Ministerpräsidenten Roland Koch und Peer Steinbrück. S.115.([www.oepnv-info.de/download/index.php?id=3](http://www.oepnv-info.de/download/index.php?id=3)) (13.09.05).
- KÖHL, Werner, W. (2004 c): Regionalplanung „wie gehabt“ – trotz „demografischer Zeitenwende“? In: VRS (2004 d). S. 26-33.
- KOM (1986): Die Weltfrauenkonferenz von Nairobi von Karen Maters. Brüssel. S. 59.
- KOM (1994): RESOLUTION No. 1. »Strategies for sustainable development in urban regions of Europe«. European conference of Ministers responsible for regional planning CEMAT. 10th Session. Oslo 6-7 September 1994. Resolutions adopted. ([www.coe.int/T/E/Cultural\\_Co-operation/Environment/Cemat/List\\_of\\_Conferences/03\\_resol1994.asp](http://www.coe.int/T/E/Cultural_Co-operation/Environment/Cemat/List_of_Conferences/03_resol1994.asp)) (13.09.05).

- KOM (1996 a): »Gender Mainstreaming«. Definition. Einbindung der Chancengleichheit in sämtliche politische Konzepte und Maßnahmen der Gemeinschaft. Auszug aus der Kommissionsmitteilung zur »Einbindung der Chancengleichheit in sämtliche politische Konzepte und Maßnahmen der Gemeinschaft« (COM(96)67 endg.) ([http://europa.eu.int/comm/employment\\_social/equ\\_opp/gms\\_de.html](http://europa.eu.int/comm/employment_social/equ_opp/gms_de.html)) (22.10.2004).
- KOM (1996 b): Das Bürgernetz. Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa. Brüssel, Luxemburg. S. 57.
- KOM (1997): Vertrag von Amsterdam zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union, der Verträge zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften sowie einiger damit zusammenhängender Rechtsakte. Amtsblatt Nr. C 340 vom 10. November 1997. In: europa-digital Köln, (<http://europa.eu.int/eurlex/lex/de/treaties/dat/11997D/htm/11997D.html>) (13.09.05).
- KOM (1998 a): @100 [Hundert] Begriffe aus der Gleichstellungspolitik : Europäische Kommission: Glossar der Gleichstellung zwischen Frauen und Männern. Generaldirektion Beschäftigung, Arbeitsbeziehungen u. soziale Angelegenheiten, Ref. V/D.5. Luxemburg. S. 57.
- KOM (1998 b): Fortschrittsbericht der Kommission über Folgemaßnahmen zu der Mitteilung: »Einbindung der Chancengleichheit in sämtliche politischen Konzepte und Maßnahmen der Gemeinschaft«. Brüssel. S. 26 ([europa.eu.int/comm/employment\\_social/equ\\_opp/com98122/com98122\\_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/employment_social/equ_opp/com98122/com98122_de.pdf)) (25.10.04).
- KOM (1998 c): Leitfaden zur Bewertung geschlechtsspezifischer Auswirkungen Luxemburg. S. 7. ([europa.eu.int/comm/employment\\_social/gender\\_equality/docs/gender/gender\\_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/employment_social/gender_equality/docs/gender/gender_de.pdf)) (09.11.05).
- KOM (2001 a): Europäisches Regieren – Ein Weißbuch. 428 vom 25. Juli 2001, S.11 (gekürzt).
- KOM (2001 b): Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft. Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften. S.138. ([http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/library/lb\\_texte\\_complet\\_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_de.pdf)) (13.09.05).
- KOM (2002 a): Konsolidierte Fassung des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 24.12.2002. C 325/33. S. 33-184. ([http://europa.eu.int/eur-lex/de/treaties/dat/EC\\_consol.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/de/treaties/dat/EC_consol.pdf)) (22.10.2004).
- KOM (2002 b): Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Implementierung des Gender-Mainstreaming in den Strukturfonds-Planungsdokumenten 2000-2006. Brüssel, den 20.12.2002. S. 3-21.
- KÖRNTGEN, S.; TOPP, H. (1993): Koordination von Kinderbetreuung und frauengerechtem öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Bitburg-Prüm. Ein Modellprojekt des Ministeriums für die Gleichstellung von Frau und Mann des Landes Rheinland Pfalz. (Hrsg.) Mainz.
- KRACHT, Mathias (2004): Prinzipien der Verkehrssystemanalyse. Erhebungsmethoden. Berlin. S.44. ([www.vsp.tu-berlin.de/datpdf/vl2-ss04/Vorl05-170504.pdf](http://www.vsp.tu-berlin.de/datpdf/vl2-ss04/Vorl05-170504.pdf)) (13.09.05).
- KRAUSE, Juliane (1998): Frauenbelange in der Verkehrsplanung. In: DEMMEL et al.(1998): Geschlechterverhältnis und räumliche Planung: Beiträge aus Hochschule und Praxis. 1. Aufl. Kirchlinteln. S. 145-168.
- KRAUSE, Juliane (2001): Gender und Verkehrsplanung – Eine Einführung. In: MARTENS (Hrsg.2001): Gendergerechte Verkehrsplanung: Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche Planungshilfe? Ergebn. Workshop XIV im Themenbereich Verkehr u. Raumstruktur. TA-Akademie. AB 206. Stuttgart. S. 5-21.
- KREIS DÜREN (2003): Nahverkehrsplan Kreis Düren. 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Endbericht November 2003. Auftragnehmer: Büro für Verkehrs- u. Stadtplanung Rödel&Pachan, Kamp-Lintfort. Düren. S. 216. ([www2.kreis-dueren.de/a-z/61/nvp/07\\_Anforderungen\\_Qualitaetssicherung.pdf](http://www2.kreis-dueren.de/a-z/61/nvp/07_Anforderungen_Qualitaetssicherung.pdf)) (26.11.04).
- KREIS STORMARN (Hrsg. 2003): Zweiter regionaler Nahverkehrsplan für den öffentlichen Personenverkehr im Kreis Stormarn (RNVP 2007). Fachdienst Planung und Verkehr. Stormarn. S. 105.
- KUNERT, U., KLOAS, J., KUHFIELD, H. (1985): Die Verwendung von KONTIV-Ergebnissen zur Schätzung des gesamten Personenverkehrs der Bundesrepublik Deutschland, In: DVWG, 1985, S. 29-56.
- KUTTER, Eckhard (1972): Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs. Braunschweig, Techn. Univ., Diss., S. 177
- KUTTER, Eckhard (1985): Verkehrsmodellierung zur Erfassung von Verkehrsveränderungen, In: DVWG 1985, S. 273-298.
- KVG Verkehrsgesellschaft Lippe mbH (2004): Nahverkehrsplan. Detmold. ([www.kvg-lippe.de/nahverkehr/nahverkehr.htm](http://www.kvg-lippe.de/nahverkehr/nahverkehr.htm)) (11.11.04).
- LAND BERLIN SENATSWERALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (Hrsg. 2001): Nahverkehrsplan des Landes Berlin Fortschreibung 2000/2001 und 2004. Abteilung VII Verkehr. Projektbearbeitung IVU Traffic Technologies AG. ([www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/nahverkehrsplan/de/download.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/nahverkehrsplan/de/download.shtml)) (11.11.04).

- LAND SALZBURG (2006): Bedarfsgerechte Raumplanung Gender Practice und Kriterien in der Raumplanung  
Endbericht Deutsche Kurzfassung. Bischofshofen. S. 66 ([www.salzburg.gv.at/pdf-gender-kurz.pdf](http://www.salzburg.gv.at/pdf-gender-kurz.pdf)) (30.08.06).
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART (Hrsg. 2006): Die Stuttgarter Jugendräte 2006-2008. Stuttgart. S. 24.
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART u. MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR BADEN-  
WÜRTTEMBERG (2003): Projekt »Nachhaltiges Bauflächenmanagement Stuttgart (NBS)«. Stuttg., S. 167.
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, GESUNDHEITSAMT IN VERBINDUNG MIT DEM PRESSE- U.  
INFORMATIONSAMT, DEM CLUB FÜR BEHINDERTE U. IHRE FREUNDE STUTTGART E.V. U.  
DEM KBV STUTTGART e.V. (Hrsg.1996): Stadtführer für Rollstuhlfahrer. Stuttgart. S. 344.
- LANDESPORTAL SACHSEN-ANHALT (2001): Broschüre: Gender Mainstreaming in Sachsen-Anhalt. Auszug  
Bsp.3: Mobilität von Frauen und Männern.  
([www.sachsen-anhalt.de/LPSA/ fileadmin/Files/Gender\\_2000\\_ Mobilitaet.pdf](http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/fileadmin/Files/Gender_2000_Mobilitaet.pdf)) (19.07.05).
- LANDESREGIERUNG SCHLESWIG-HOLSTEIN (1995):Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in  
Schleswig-Holstein (ÖPNVG). Vom 26.06.1995 Gl.-Nr.: 940-1 Fundstelle: GVOBl. Schl.-H. 1995 S. 262. (19.07.05).
- LANDESVERBAND FÜR KÖRPER- U. MEHRFACHBEHINDERTE BADEN-WÜRTTEMBERG E.V.  
(2006 a): »Öffentlicher Nahverkehr – für behinderte Menschen ganz schön fern.«  
([www.lv-koerperbehinderte-bw.de/n/c3-0.php](http://www.lv-koerperbehinderte-bw.de/n/c3-0.php)) (13.07.2006).
- LANDESVERBAND FÜR KÖRPER- U. MEHRFACHBEHINDERTE BADEN-WÜRTTEMBERG E.V.  
(2006 b): Bundesverwaltungsgericht weist Klage wegen eines nicht barrierefreien Bahnhofs ab. In Oberkochen  
ist der Zug für Rollstuhlfahrer abgefahren ([www.lv-koerperbehinderte-bw.de/n/c0-0.php](http://www.lv-koerperbehinderte-bw.de/n/c0-0.php)) (13.07.2006).
- LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN (2004): Gesetzentwurf der Landesregierung. Gesetz zur Änderung des  
Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Drucksache  
13/5927, 10.09.2004. 13. Wahlperiode. ([www.landtag.nrw.de/WWW/Webmaster/GB\\_I/I.4/Dokumentenarchiv/dokument.php?Id=MMD13/5927&quelle=alle&anhang=0](http://www.landtag.nrw.de/WWW/Webmaster/GB_I/I.4/Dokumentenarchiv/dokument.php?Id=MMD13/5927&quelle=alle&anhang=0)) (28.10.04).
- LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG (2005): Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit  
Behinderungen und zur Änderung anderer Gesetze. 13. Wahlperiode. Drucksache 13 / 4279. Stuttgart. S.4.  
([www.kivbf.de/servlet/PB/show/1137956/LandesBehindertengleichstellungsgesetz.pdf](http://www.kivbf.de/servlet/PB/show/1137956/LandesBehindertengleichstellungsgesetz.pdf))(26.01.07)
- LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG (2005): Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behin-  
derungen (L-BGG), 20.04.2005, 13. Wahlperiode Drucksache 13/4279  
([www.sozialministerium-bw.de/de/Landes-Behindertengleichstellungsgesetz/94518.html](http://www.sozialministerium-bw.de/de/Landes-Behindertengleichstellungsgesetz/94518.html)) (20.08.06).
- LANDTAG VON NIEDERSACHSEN (1995): Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG). Vom 28. Juni 1995  
Zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Dezember 2004 (Nds. GVBl. S. 642) S.12  
([www.zgb.de/barrierefrei/misc/rechtsgundlagen/rechtsgrundlagen\\_v/Gesetze/NNVG%202004-12-16.pdf](http://www.zgb.de/barrierefrei/misc/rechtsgundlagen/rechtsgrundlagen_v/Gesetze/NNVG%202004-12-16.pdf)) (18.10.06).
- LE CORBUSIER (1988): Die Charta von Athen (1942). Kritische Neuausgabe hrsg. Von Thilo Hilpert.  
Braunschweig/ Wiesbaden. S. 239.
- LEHMBROCK, Michael (2006): Funktionale Leistungsbeschreibung. Ein neues Instrument zur Steuerung  
des kommunalen ÖPNV. In: difu Berichte 1/2006. Deutsches Institut für Urbanistik. S. 8-13.
- LEIPERSBERGER, Ulrike u. BÜRKARDT, Dagmar (1998): FrauenRatschlag Region Stuttgart - Aktiv in  
der Regionalpolitik. In: AKTIV Frauen in Baden-Württemberg - Ausgabe 4 - 3/1998.
- LUBW (2003): Landesplanungsgesetz (LPIG) in der Fassung vom 10. Juli 2003. DRS, Document Retrieval  
System (<http://www.drs.baden-wuerttemberg.de/Download/54A06EE7/02/115257593.htm>) (19.10.2006).
- MAIER, J./ PAESLER, R./ RUPPERT, K./ SCHAFFER, F. (1977): Sozialgeographie. Braunschweig. S.187.
- MAIER, Jörg und ATZKERN, Heinz-Dieter (1992): Verkehrsgeographie: Verkehrsstrukturen, Verkehrspoli-  
tik, Verkehrsplanung. Stuttgart. S. 255.
- MANGOLD, Klaus (2003): Osterweiterung der EU- Was kommt auf den Verkehr zu? Vortrag am 02.12.2003 im  
MUVM in Stuttgart. DaimlerChrysler Services: »Osterweiterung der EU ist Schlüssel zur Wiedervereinigung Eu-  
ropas«. Presse-Information 21. Juni 2001.  
([www.daimlerchrysler.com/debis/content/0,1845,DE-de-6\\_1-1003500,00.html](http://www.daimlerchrysler.com/debis/content/0,1845,DE-de-6_1-1003500,00.html)) (10.03.04).
- MARTENS, Sabine (2002): Ergebnisse der Studie "Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württem-  
berg". TA-Akademie. AB 220. Stuttgart. S.75.
- MARTENS, Sabine (Hrsg.2001): Gendergerechte Verkehrsplanung: Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche  
Planungshilfe? Ergebnisse des Workshop XIV im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur. TA-Akademie.  
AB 206. Stuttgart. S. 97.
- MCDOWELL, Linda (1983): Toward an Understanding of the Gender Division of Urban Space. In: Envi-  
ronment and Planning D: Society and Space 1. S. 59-72.

- MCDOWELL, Linda/SHARP, Joanne P.(ed. 1999): A feminist glossary of human geography. London. S.372.
- MEISTER-SCHEUFELN, Gisela (2002): Die Altersstruktur der Bevölkerung ändert sich in den nächsten Jahrzehnten gravierend – Eine Herausforderung für die Kommunen. Vortrag auf der Messe »Zukunft Kommune 2002«, Karlsruhe, 19.06.2002.
- MEISTER-SCHEUFELN, Gisela (2004): Herausforderungen der demografischen Entwicklung in der Region Stuttgart. In: VRS 2004: Herausforderungen des demografischen Wandels in der Region Stuttgart Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung in der Region Stuttgart u. Dokumentation der Veranstaltung Demografie – Bevölkerungsentwicklung und Wanderungen“ am 11. März 2004 in Stuttgart. Schriftenreihe VRS Nr. 22. S. 20-25.
- MELCHERT, Wolfgang (2003): Barrierefreie Bahnsteigzugänge – Wunsch und Wirklichkeit. In: Umwelt & Verkehr Karlsruhe. 1. Jahrgang. Heft 2/2003.
- MENTZ, Hans-Joachim (1984): Analyse von Verkehrsverhalten im Haushaltskontext zur Konstruktion von Verkehrsmodellen. Techn. Univ., Diss. Berlin. S. 146.
- MEYERS Lexikonredaktion (Hrsg.1992): MEYERS GROSSES Taschenlexikon in 24 Bänden. Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich. Bd.5, S. 320.
- MEYERS Lexikonredaktion (Hrsg.1992): MEYERS GROSSES Taschenlexikon in 24 Bänden. Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich. Bd.17, S. 320
- MEYERS Lexikonredaktion (Hrsg.1992): MEYERS GROSSES Taschenlexikon in 24 Bänden. Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich.Bd.11, S. 320.
- MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES BADEN-WÜRTTEMBERG (2006 a): Chancengleichheit braucht Ideen. Eine Arbeitshilfe zur Umsetzung von Gender Mainstreaming und Gender Planning in den Kommunen. Stuttgart. S. 17 ([www.drs.de/fileadmin/HAXI/FB\\_Frauen/ChancengleichheitBrauchtIdeen.pdf](http://www.drs.de/fileadmin/HAXI/FB_Frauen/ChancengleichheitBrauchtIdeen.pdf)) (26.06.06).
- MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES BADEN-WÜRTTEMBERG (2006 b): Fachreferenten/ Fachreferentinnen für Chancengleichheit in allen Stadt- und Landkreisen In: AKTIV- Frauen in Baden-Württemberg". Ausgabe 32 - 2/2006. Stuttgart.
- MINISTERIUM FÜR BAU UND VERKEHR SACHSEN-ANHALT (2002): Gesetz zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt. In der Fassung vom 24.11.1995, zuletzt geändert am 19.3.2002. ([www.rechtliches.de/LSA/info\\_OePNVG.html](http://www.rechtliches.de/LSA/info_OePNVG.html)) (28.10.04).
- MINISTERIUM FÜR GLEICHSTELLUNG VON FRAU UND MANN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1991): Frauen und ÖPNV. Ein frauenspezifisches Programm für den öffentlichen Personennahverkehr. Dokumente und Berichte 14. Düsseldorf. S. 34.
- MINISTERIUM FÜR UMWELT DES SAARLANDES (2002): Unterrichtshilfen für die Grundschule zum Thema Umwelt 8. Baustein: Mobilität. Referat „Grundsatzfragen des Umwelt- und Naturschutzes, Umwelterziehung, Rio-Nachfolgeprozess“. Saarbrücken. S.56. ([www.mobilitaetserziehung-berlin.de/mobilitaetserziehung.htm](http://www.mobilitaetserziehung-berlin.de/mobilitaetserziehung.htm)) (10.04.06).
- MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (1998): Leitlinien zur systematischen Verbesserung von Fußwegenetzen. Stuttgart, 2. unveränderte Auflage. S. 30.
- MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2003):1. ÖPNV-Innovationskongress. Bericht aus dem Workshop »Verkehrsplanung/ - Technik«. Ergebnisse. Freiburg. S. 4. ([www.innovationskongress-bw.de/rueckblick/verkehrsplanung/beitrag\\_o1.pdf](http://www.innovationskongress-bw.de/rueckblick/verkehrsplanung/beitrag_o1.pdf)) (08.09.2005).
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (1995): Generalverkehrsplan Baden-Württemberg. Stuttgart.
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND MITTELSTAND, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1998): Kinder sehen es anders – mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr. Beiträge zur Konferenz, Dortmund, 25.März, 1998. S. 92.
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR NIEDERSACHSEN (1995): Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG). Gesetz zur Gestaltung des ÖPNV im Land Niedersachsen vom 28.06.1995. Hannover. (<http://rsw.beck.de/bib/inhalt/coll.asp?xml=gesetze/land&coll=Landesrecht%20Niedersachsen%20Texte>) (28.10.04).
- MINISTRY OF INDUSTRY, EMPLOYMENT AND COMMUNICATIONS, Sweden (2002): Just Progress! Applying gender mainstreaming in Sweden. Stockholm. S. 44.
- MÖDINGER, Patrizia (2003): Verdienststrukturerhebung 2001. Verdienstabstand zwischen Männern und Frauen bleibt bestehen, Teilzeitarbeit gewinnt für Frauen zunehmend an Bedeutung. Stat. Monatsheft Baden-Württemberg 10/2003. S. 3-11.
- MONK, Jan; HANSON, Susan (1982): On not excluding half of the human in human geography. In: The Professional Geographer Nr. 34. S. 11-23.

- MONK, Janice u. MOMSEN, Janet (1995): Geschlechterforschung und Geographie in einer sich verändernden Welt. Übersetzung v. F. KRAAS. Geographische Rundschau, Jg. 47, H. 4, S. 214-221.
- MÜLLER, Rainer (1994): Die Region Stuttgart. Leistungsfähigkeit und Entwicklungschancen im Vergleich. Robert Bosch Stiftung. Gerlingen. S. 105.
- MÜNCHNER VERKEHRS- U. TARIFVERBUND (2004): Regionaler Nahverkehrsplan. ([www.mvv-muenchen.de/de/home/dermvv/unternehmen/zukunftsplanung/regionaler\\_nah-verkehrsplan/text.html](http://www.mvv-muenchen.de/de/home/dermvv/unternehmen/zukunftsplanung/regionaler_nah-verkehrsplan/text.html)) (15.11.04).
- NACHTAKTIV (2001): Der Nachtbus für die Region. Bericht über das Projekt. ([www.nachttaktiv.net/presse/Bericht%20I.pdf](http://www.nachttaktiv.net/presse/Bericht%20I.pdf)) (19.10.2006).
- NATIONAL CENTER FOR TRANSIT RESEARCH (NCTR) (2001): Public Transit in America: Results from the 2001 National Household Travel Survey. Tampa. S. 83 (<http://nhts.oml.gov/2001/reports.shtml>) (19.10.2006).
- NDP Gender Equality (2001): Gender equality and Transport. Fact sheet for the economic and social infrastructure operational programme of the national development plan, 2000-2006. Unit Department of Justice, Equality & Law Reform. Compiled by European Policies Research Centre of the Univ. of Strathclyde. Dublin, Ireland. S. 20
- NDP Gender Equality (2004): Women and Men in Ireland their modes of transport and their housing tenure. Dublin. S. 112. ([www.ndpgenderequality.ie/publications/reports/publications\\_21.html](http://www.ndpgenderequality.ie/publications/reports/publications_21.html)) (03.12.04).
- NELLES, Ursula: »Gender mainstreaming«. Regierungskommission »Zukunft des öffentlichen Dienstes - Öffentlicher Dienst der Zukunft« 5. Sitzung (30. 11. 2001). Westfälische Wilhelms-Universität Münster. Institut für Kriminalwissenschaften. Münster, S. 21. ([www.regierungskommission.nrw.de/imnrw/pdf/gm301101.pdf](http://www.regierungskommission.nrw.de/imnrw/pdf/gm301101.pdf)) (07.05.04).
- NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBEHINDERTENRAT (2003) Für einen barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Positionspapier des Niedersächsischen Landesbehindertenrates. BM-Online e.V. Behinderte Menschen im Internet. Frankfurt. ([www.behinderte.de/VERKEHR/VERKEHR\\_NDS.HTM](http://www.behinderte.de/VERKEHR/VERKEHR_NDS.HTM)) (19.10.2006).
- OETTERLI, Jörg (1985): Haushaltserhebung 1984 – zum Verkehrsverhalten in der Schweiz, In: DVWG, 1985, S. 96-114.
- PAGEL, Jutta (2006): S-Bahn-Wettbewerb aus Nutzersicht II. Hearing zum Wettbewerb um die S-Bahn. Landesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte Baden-Württemberg e.V. Stuttgart, S.2.
- PALM, R. and PRED, A. (1974): A time-geographic perspective on problems of inequality of women. Working Paper No. 236. Inst. of Urban and regional Development, University of California, Berkeley.
- PAMPEL, Fritz (1961): Anleitung für Verkehrserhebungen im öffentlichen Personennahverkehr. VÖV. Köln. S. 52.
- PAULS, Kerstin (Hrsg. 2001): Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region Stuttgart. Ergebnisse eines Runden Tisches mit Betroffenen zum Problembereich Fahrzeugzugang bei S-Bahnen. TA-Akademie. AB 190. Stuttgart. S. 78.
- PERRIG-CHIELLO, Pasqualina (2003): Geschlechtsrollenentwicklung über die Lebensspanne. In: Lehre und Forschung in Gender Studies an der Universität Bern, Nr. 3 /WS 2003/04 S. 3-4. ([www.izfg.unibe.ch/pdf/03\\_Genderstudies.pdf](http://www.izfg.unibe.ch/pdf/03_Genderstudies.pdf)) (21.06.04).
- PETRA-KELLY-STIFTUNG (HRSG.2002): Gender Budget. Grundlagen Hintergründe – Handlungsmöglichkeiten. Eine Einführung in die geschlechtergerechte Analyse und Gestaltung des Kommunalhaushalts. Kommunalpolitische Schriftenreihe. Bamberg/ München. S. 46.
- PFAFF, Heiko und Mitarbeiterinnen (2004): Lebenslagen der behinderten Menschen Ergebnis des Mikrozensus 2003. In: „Wirtschaft und Statistik“, H. 10/2004, Stat. Bundesamt, Wiesbaden. S. 1181-1194. ([www.destatis.de/allg/d/veroe/d\\_wistasoz.htm](http://www.destatis.de/allg/d/veroe/d_wistasoz.htm))(21.03.2005).
- PFÄFFLIN, HEINZ(2005): Paradigmenwechsel in der Regionalpolitik? Vom Ausgleichsziel zur Förderung von Metropolregionen? In: IMU-Akzente Nr. 13, Dezember 2005, München, S. 1-2 ([www.imu-institut.de/papers/akzente\\_pdf/Akzente13-05.pdf](http://www.imu-institut.de/papers/akzente_pdf/Akzente13-05.pdf))(20.10.2006).
- PHILIPPEN, D.P. (1994): Barrierefreie „präventive“ Architektur und die soziale Komponente. In: Deutsche Bauzeitung. 4/94, S. 127-130.
- PINKWART, W. und SCLIEPHAHE, K. (Hrsg.1997): Nachfrageorientiertes Stadtbuskonzept für eine Mittelstadt: Modell, Empirie und Konzept am Beispiel der großen Kreisstadt Crailsheim. Konrad Schliephake u. Birgit Berghoff. Würzburger geograph. Manuskripte H. 42. Würzburg. S. 258.
- PLANUNGSBÜRO VIA EG (2002): Arbeitspapier 1. TaxiBus Nutzer- und Nichtnutzerbefragungen im Kreis Minden-Lübbecke von Thomas Stolz und Jörg Thiemann-Linden. Köln. S. 31.
- PRED, A. (1981): Hägerstrand's 'time-geography' model of society. In: Progress in Human Geography, Bd. 5, S. 36-50.
- PROBST, Gerd (2003): Jugendmarketing im ÖV: Kundenbindungsmanagement und Lebenszyklusmarketing. Konzept, Anwendung und Fallstudie. Vortrag VBB-Fachveranstaltung am 01.04.2003. S. 17. ([www.vbb-online.de/download/pdf/vortrag/vortrag\\_jugendmarketing.pdf](http://www.vbb-online.de/download/pdf/vortrag/vortrag_jugendmarketing.pdf))(04.04.06).

- PROGNOS AG/ Socialdata GmbH (1980): Entwicklung eines Individualverhaltensmodells zur Erklärung und Prognose werktäglicher Aktivitätenmuster im städtischen Bereich, Basel/ München, Untersuchungsauftrag des Bundesministers für Verkehr, Bonn.
- RAT FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG (2003): Ziele zur Nachhaltigen Entwicklung in Deutschland – Schwerpunktthemen Dialogpapier des Nachhaltigkeitsrates. S. 36.  
([www.nachhaltigkeitsrat.de//service/download/pdf/RNE-dialogpapier.pdf](http://www.nachhaltigkeitsrat.de//service/download/pdf/RNE-dialogpapier.pdf)) (30.03.06).
- RAU, PETRA (1996): Anforderungen an die regionale Verkehrsplanung. In: VRS (1996): Frauen in der Region Stuttgart. Frauenbelange in der Regionalpolitik. Stuttgart. S. 70.
- REES, Teresa (2001): Gender Mainstreaming. In: FrauenAktiv in Baden-Württemberg. Stuttg. Nr. 13. S. 3-4.
- REES, Theresa (1998): Mainstreaming Equality in the European Union. Education, Training and Labour Market Policies. London.
- REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN (2005): Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg. Abt. 9 - Landesstelle für Straßentechnik. Tübingen. ([www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/s/54ybdo1li3bnkjjzocskvj01s31sh3/menu/1158238/index.html](http://www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/s/54ybdo1li3bnkjjzocskvj01s31sh3/menu/1158238/index.html)) (06.11.05).
- REGION HANNOVER(2003): Nahverkehrsplan Hannover. Rahmenvorgaben. Kapitel A. S. 16.  
([www.region-hannover.de/deutsch/doku/NVP\\_2003\\_kapA.pdf](http://www.region-hannover.de/deutsch/doku/NVP_2003_kapA.pdf)) (14.07.05).
- REGIO-VERKEHRSVERBUND FREIBURG/ RVF (2005): Semesterticket. Freiburg. S. 2.
- REINERT, Adrian (1998): Mobilisierung der Kompetenz von Laien – Die Methode Planungszelle/ Bürgergutachten. In: Apel et.al. (Hrsg): "Wege zur Zukunftsfähigkeit - ein Methodenhandbuch", Stiftung Mitarbeit, Arbeitshilfen für Selbsthilfe- und Bürgerinitiativen Nr. 19, Bonn, S. 115-126. ([www.wegweiser-buergergesellschaft.de/politische\\_teilhabe/modelle\\_methoden/beispiele/Reinert.pdf](http://www.wegweiser-buergergesellschaft.de/politische_teilhabe/modelle_methoden/beispiele/Reinert.pdf)) (10.04.06).
- REINERT, Adrian (2000): »Bürgergutachten attraktiver ÖPNV in Hannover – a) das Verfahren«. In: DVWG 2000: Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Fachkongress, 28./29.09.2000 in Wuppertal. DVWG-Reihe B, Seminar 233. Bergisch Gladbach. S. 154-158.
- RICABILITY (2006): wheels within wheels ([www.ricability.org.uk/reports/report-mobility/wheelswithinwheels/contents.htm](http://www.ricability.org.uk/reports/report-mobility/wheelswithinwheels/contents.htm)) (23.10.2006).
- RICABILITY u. DfT (2005): wheels within wheels a guide to using a wheelchair on public transport. S.32.
- RODENSTEIN, Marianne (1993): Feministische Stadt- und Regionalforschung- zum Stand der Diskussion städtischer Lebensverhältnisse. In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen. Sonderh. „Raum Greifen und Platz nehmen“. Dok. 1. Europ. Planerinnentagung 1992/93, S. 20-35.
- RÖHRLEFF, MARTIN (2000): »Bürgergutachten attraktiver ÖPNV in Hannover – b) Wie es weiterging.« In: DVWG 2000: Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Bergisch Gladbach. DVWG-Reihe B, Seminar 233. S. 159-167.
- RUNGE, Diana (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland? Technische Universität Berlin Institut für Land- und Seeverkehr, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. IVP-Schriften, Nr. 06. Berlin. S. 28  
([www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/download/IVPSchrift06\\_050530.PDF](http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/download/IVPSchrift06_050530.PDF)) (20.07.05).
- SAP AG (2006): Anforderung ([http://help.sap.com/saphelp\\_xpd20/helpdata/de/43/ba6d97a90d4debe1000000a422035/content.htm](http://help.sap.com/saphelp_xpd20/helpdata/de/43/ba6d97a90d4debe1000000a422035/content.htm)) (20.08.06)
- SCHADE, Diethard (1980): Personennahverkehr : Verkehrsbedürfnisse und Transportmittel. Vorträge anlässlich des Seminars der Forschungsgruppe Berlin, 6./7. Okt. 1980. Stuttgart-Untertürkheim: Daimler-Benz-AG. S. 65.
- SCHEELE, Ulrich u. STERZEL, Dieter (2000): Öffentlicher Personennahverkehr zwischen Gemeinwohlinteressen und Markt: die ökonomischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einer kommunalen Daseinsvorsorgeaufgabe im Wandel. Baden-Baden. S. 119.
- SCHEINER, J. (2003 b): Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen in der Freizeit: Relevanz von ÖPNV-Angeboten für die Mobilität. In: Der Nahverkehr 21(4), S. 37-42.
- SCHEINER, Joachim (2002): Freizeitmobilität älterer Menschen Bedingungen, Formen und Entscheidungsstrukturen. In: GATHER/KAGERMEIER (Hrsg.): Freizeitverkehr: Hintergründe, Probleme, Perspektiven. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Mannheim. S. 63-86.
- SCHEINER, Joachim (2003 a): Unerfüllte Aktivitätswünsche älterer Menschen in der Freizeit. In: Raum und Mobilität - Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen u. Verkehrsplanung, Nr. 4, Fak. Raumplanung, Univ. Dortmund. ([www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeit\\_fg/download/ap4vpl\\_scheiner.pdf](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeit_fg/download/ap4vpl_scheiner.pdf)) (20.10.2006).



- SCHEINER, Joachim (2003 c): Akteure in der Verkehrsplanung von Raum und Mobilität. Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung. Dortmund. S.10. ([www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeit\\_fg/downlarb/ap6vpl\\_scheiner.pdf](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeit_fg/downlarb/ap6vpl_scheiner.pdf)) (14.07.05).
- SCHLIEPHAKE, Konrad (1997): Nachfrageorientiertes Stadtbuskonzept für eine Mittelstadt. Modell, Empirie und Konzept am Beispiel der Großen Kreisstadt Crailsheim. Würzburger Geograph. Manuskripte H. 42) Würzburg, S. 230.
- SCHMIDT, Sabine (2003): „Erwerbspersonenvorausrechnung für Baden-Württemberg für die Jahre 2020 bis 2040.“ In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 11/2003. S. 3-13.
- SCHMITZ, B. (1994): Mobilitätsmotive. Warum ist der Mensch mobil? In: Flade, A. (Hrsg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. PVU, Weinheim, S. 103-112.
- SCHNELL, Peter (2003): 25 Jahre S-Bahn Stuttgart. Vortrag zum VVS- u. S-Bahnjubiläum. Stuttgart. S. 12.
- SCHNELL/HILL/ESSER (2005): Methoden der empirischen Sozialforschung 7. Aufl. München.
- SCHÖNFELDER, Stefan u. AXHAUSEN, Kay W. (2001): Mobidrive – Längsschnitterhebungen zum individuellen Verkehrsverhalten: Perspektiven für raum-zeitliche Analysen. ETH Zürich, IVT. Zürich. S. 11. ([e-collection.ethbib.ethz.ch/show?type=incoll&nr=84&part=text](http://e-collection.ethbib.ethz.ch/show?type=incoll&nr=84&part=text)) (22.02.06).
- SCHWEIKERT, Birgit: Die Umsetzung von Gender Mainstreaming auf Bundesebene – Hintergrund, aktueller Stand und Planungen in BzGA, S. 9ff.
- SELLE, KLAUS (2000): Was? Wer? Wie? Warum? Möglichkeiten, Probleme, Voraussetzungen einer nachhaltigen Kommunikation. In: DVWG 2000: Kommunikation und Beteiligung bei Verkehrsprojekten - Beschleunigung oder Behinderung? Bergisch Gladbach. DVWG-Reihe B, Sem.233. S. 240-271.
- SELLMANN, K.-A.; ZUCK, H. (2001): Personenbeförderungsrecht. Personenbeförderungsgesetz mit FreistellungsVO, BOKraft, BerufszugangsVO sowie EU-Vorschriften, Regionalisierungsgesetz und sonstigen nationalen Nebenbestimmungen. 3. Auflage, München. S. 296
- SELLNOW, Reinhard (1998): Das Bürgerbeteiligungsmodell »Verkehrsforum« - Erfahrungen aus Heidelberg, Tübingen und Salzburg. In: APEL./DERNBACH./KÖDELPETER/ WEINBRENNER (Hrsg.), Wege zur Zukunftsfähigkeit - ein Methodenhandbuch, Stiftung MITARBEIT. Bonn. S. 38- 48.
- SOCIALDATA (1984) KONTIV 82 Handbuch. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. München.
- SOCIALDATA (1985): Repräsentativ-Erhebung zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens (Mobilitäts-) Behinderter und ihrer Haushaltsmitglieder. Schriftenreihe Forschung und Stadtverkehr, H. 36, Bundesminister für Verkehr. Bonn-Bad Godesberg. S. 274
- SOJA, Ed (2003): Thirdspace – die Erweiterung des geographischen Blicks. In: GEBHARDT/ REUBER/ WOLKERSDORFER (Hrsg. 2003): Kulturgeographie. Aktuelle Ansätze und Entwicklungen. Heidelberg, Berlin. S. 269-288.
- SOMMER, Carsten (2004): Analyse der zeitlichen Verteilung von Beginn und Ende von Fahrten im werktäglichen Personenverkehr. Institut für Verkehr und Stadtbauwesen, TU Braunschweig. S.6.([www.ivs.tu-bs.de/deutsch/lehre/AnalyseZeitVert.pdf](http://www.ivs.tu-bs.de/deutsch/lehre/AnalyseZeitVert.pdf)) (18.06.04).
- SOZIALFORSCHUNG BRÖG (1977) KONTIV 76, Endbericht. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. München.
- SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2001): Gender Mainstreaming: Chancengleichheit als Leitprinzip; Umsetzungsstrategien: international, national, lokal. Frauen aktiv in Baden-Württemberg Nr. 13. Stuttgart. S. 12.
- SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg. 2000): Frauenforschung und Gender Studies. Förderprogramm Frauenforschung in Baden-Württemberg. Frauen aktiv in Baden-Württemberg Nr.13. Stuttgart. S. 12.
- SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg. 2002): Gender Mainstreaming in der Landesverwaltung. Frauen aktiv in Baden-Württemberg Nr. 18, Stuttgart. ([www.frauen-aktiv.de/aktiv/18/rubriken1.php](http://www.frauen-aktiv.de/aktiv/18/rubriken1.php)) (26.04.04).
- SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg. 2003): Gender Mainstreaming. Chancengleichheit als Prinzip. Umsetzung in der Landesverwaltung. Stuttgart. S. 22.
- SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg., 2003 a): Gender Mainstreaming. Chancengleichheit als Prinzip. Umsetzung in der Landesverwaltung. Stuttgart. Broschüre. S. 24.
- SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg., 2003 b): Gender Mainstreaming. Chancengleichheit als Prinzip. Umsetzung in der Landesverwaltung. Stuttgart, Faltblatt.
- SPITZNER (2002 a): Literaturrecherche. In: MARTENS, Sabine (Red.2002): Ergebnisse der Studie "Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg". TA-Akademie. AB 220. Stuttgart. S. 75.

- SPITZNER, Meike (2005): Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck - Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV. Forschungsverbund netWORKS (Hrsg.). netWORKS-Paper, Nr. 13. Berlin. S. 96
- SPITZNER, Meike U. BEIK, Ute (1996): Reproduktionsmobilität. Ein an Geschlechtergerechtigkeit orientierter Forschungsansatz zu nachhaltiger Mobilität in Stadtregionen und Beitrag zur Entwicklung von Konzepten zur Nachhaltigkeit. In: KABISCH, Sigrun (Hrsg.): Umweltverhalten und Lebensqualität in urbanen Räumen. Tagungsbericht u. wissenschaftliche Beiträge der UFZ-Sommerschule 1996, UFZ-Bericht Nr. 19/1996, S. 239-252.
- SRL (2004 a): Gender Mainstreaming in der FGSV. Positionspapier. S.5. Hannover ([www.srl.de/termine/jt2004-11-05/workshop-2-position-gm-in-der-fgsv.pdf](http://www.srl.de/termine/jt2004-11-05/workshop-2-position-gm-in-der-fgsv.pdf)) (15.03.05).
- SRL (2004 b) : Der andere Blick – Praxis von Gender Mainstreaming in der räumlichen Planung. Workshop 2 »Verkehrsplanung«. SRL- Jahrestagung 2004, Hannover, 5.–7.11.2004. Mod./ Protokoll: Juliane Krause, SRL. S.6. ([www.srl.de/termine/jt2004-11-05/workshop-2-krause-zusammenfassung.pdf](http://www.srl.de/termine/jt2004-11-05/workshop-2-krause-zusammenfassung.pdf)) (09.11.05).
- SRL: Fachgruppe Frauen in der Planung (1999): Feministische Strategien für nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung – Debatten um Indikatoren in Deutschland: Ergebnisse eines Rundes Tisches von PlanerInnen in der Bundesrepublik Deutschland in Bonn, 27. November 1998 .S. 60.
- SSB (2003): Ungehindert mobil. Gewusst wie ... im Umgang mit Bus und Bahn. Stuttgart. S. 40.
- SSB (2004 a): Barrierefreie SSB. ([www.ssb-ag.de/03-services/besucherprogramme/behis.html](http://www.ssb-ag.de/03-services/besucherprogramme/behis.html)) (10.03.04).
- SSB (2004 b): Gepäckbus ([www.ssb-ag.de/03-services/gepaeckbus/index.html](http://www.ssb-ag.de/03-services/gepaeckbus/index.html)) (10.03.04).
- SSB (2004 c): Halt auf Wunsch. ([www.ssb-ag.de/03-services/halt\\_auf\\_wunsch/index.html](http://www.ssb-ag.de/03-services/halt_auf_wunsch/index.html)) (10.03.04).
- SSB (2004 d): Nachttaxi. ([www.ssb-ag.de/03-services/nacht-taxi/index.html](http://www.ssb-ag.de/03-services/nacht-taxi/index.html)) (10.03.04).
- SSB (2004 e): Sicherheits-Tipps. ([www.ssb-ag.de/03-services/sicherheits-tipps/index.html](http://www.ssb-ag.de/03-services/sicherheits-tipps/index.html)) (10.03.04).
- STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO (Hrsg. 1998): Frauenbelange im ÖPNV. Anforderungen aus Sicht der Fahrerinnen der Stadtwerke Dortmund. Dortmund. S. 25.
- STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO (Hrsg. 1999 a): Frauen gestalten den ÖPNV. Ergebnisse einer ausschließlich an Frauen gerichteten repräsentativen Umfrage zum öffentlichen Personennahverkehr. Dortmund. S. 29.
- STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO (Hrsg. 1999 b): Auswertung des Workshops Frauen und ÖPNV in Dortmund-Eving und Dortmund-Aplerbeck. Dortmund. S. 40.
- STADT HALLE/ Saale (2003): NAHVERKEHRSPLAN 2002 – 2006. Geschäftsbereich Planen, Bauen und Straßenverkehr Fachbereich Stadtentwicklung und -planung. Halle, S. 85.
- STADT JENA (2002): Nahverkehrsplan 2002-2006 (Gekürzte Version). Jena. S.68. ([www.jena.de/download/vta/oepnvplan.pdf](http://www.jena.de/download/vta/oepnvplan.pdf)) (11.11.04).
- STADT LUDWIGSBURG (Hrsg. 2006): Dokumentation Zukunftskonferenz II. Ludwigsburg. 20. Juli 2006. S. 117. ([www.ludwigsburg.de/servlet/PB/show/1195197/Dokumentation%20ZuKo%20Teil%20II\\_kl.pdf](http://www.ludwigsburg.de/servlet/PB/show/1195197/Dokumentation%20ZuKo%20Teil%20II_kl.pdf)) (08.11.06).
- STADT MÜLHEIM AN DER RUHR (2004): Nahverkehrsplan 2004 – 2008. Amt für Verkehrswesen und Tiefbau 66-21. Auftragnehmer: Ingenieurgruppe IVV, Aachen. Mülheim a. d. Ruhr. S.142. ([www.muelheim-ruhr.de/nahverkehrsplan\\_nvp.html](http://www.muelheim-ruhr.de/nahverkehrsplan_nvp.html)) (11.11.04).
- STADT OFFENBACH (2003): Nahverkehrsplan Stadt Offenbach am Main 2007. Frankfurt a.M. S.104.
- STADT OSTFILDERN (2006): Stadtentwicklungsplanung. Zukunft Ostfildern 2020. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung. FB III – Planung. Ostfildern. S. 56 ([www.ostfildern.de/content\\_page\\_2673.html](http://www.ostfildern.de/content_page_2673.html)) (23.10.2006).
- STADT WAIBLINGEN (2006): Junge Leute. Der Jugendgemeinderat – JGR. ([www.waiblingen.de/sixcms/detail.php?id=5311](http://www.waiblingen.de/sixcms/detail.php?id=5311)) (09.11.06).
- STADTBUS SALZBURG UND »EIN SCHRITT INS ALTER« (Hrsg. 2005): Mobil sein – dabei sein. Sicher mit dem Bus fahren. Tipps für ältere Busfahrgäste. Ein Kooperationsprojekt. Salzburg. S. 24.
- STANGE/TIEMANN (1999): Anforderungen an eine funktionierende und akzeptierte Beteiligung - Zehn Prüfsteine. In: Netzwerk-Rundbrief Juli. Netzwerk für örtliche und regionale Familienpolitik Herausg. v. Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforchung GmbH, Universität Hannover. Hannover. S. 32.
- STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER (2006): Regio-Stat. Regionalstatistischer Datenkatalog des Bundes und der Länder. Arbeitskreises Regionalstatistik. S. 137. ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Veroeffentl/RegStatKat2006.pdf](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Veroeffentl/RegStatKat2006.pdf)) (30.08.06).
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2004): Leben und arbeiten in Deutschland. Ergebnisse des Mikrozensus 2003. Presseexemplar. Wiesbaden. S. 112.
- STATISTISCHES BUNDESAMT 2006: Frauen in Deutschland 2006. Wiesbaden. S.81

- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2003 a): Schwerbehinderte Menschen in Baden-Württemberg am 31.12.2001. Stat. Berichte. Art.-Nr. 386201001, KIII 1-2j/01. S. 15
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2003 B): Struktur- und Regionaldatenbank ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp?H=1&U=03&T=98015003&E=KR](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp?H=1&U=03&T=98015003&E=KR)) (04.08.2006).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2004 a): Schwerbehinderte Menschen in Baden-Württemberg. Im Überblick. 01 Kernaussagen. Stuttgart. ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB\\_01.asp](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB_01.asp)) (25.11.05).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2004 b): Schwerbehinderte Menschen in Baden-Württemberg. Im Überblick. 03 Altersgruppen. Stuttgart. ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB\\_03.asp](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB_03.asp)) (25.11.05).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2004 c): Schwerbehinderte Menschen in Baden-Württemberg. Im Überblick. 06 Regionale Unterschiede. Stuttgart. ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB\\_06.asp](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB_06.asp)) (25.11.05).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2004 d): Ergebnisse des Mikrozensus Baden-Württemberg. Faltblatt. Stuttgart. S. 4.
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2004 e): Struktur- und Regionaldatenbank ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp?H=1](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp?H=1)) (04.08.2006).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2005 a): Amtliche Statistik im In- und Ausland. Stuttgart. ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de/UmweltVerkehr/Links.asp#TourismusVerkehr](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/UmweltVerkehr/Links.asp#TourismusVerkehr)) (06.11.05).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2005 b): Arbeitslose nach ausgewählten Strukturmerkmalen seit 1993 (jährlich, jeweils Juni). Struktur- und Regionaldatenbank. Stuttgart. ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de)) (25.11.05).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2005 c): Bevölkerungsstand seit 2003 (vierteljährlich) Fortschreibungen jeweils zum Quartalsende. Struktur- und Regionaldatenbank. Stuttgart. ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de)) (25.11.05).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2005 d): Erläuterungen. Stuttgart. ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de/UmweltVerkehr/Erlaeuterungen.asp.verkehr.asp#definitionen](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/UmweltVerkehr/Erlaeuterungen.asp.verkehr.asp#definitionen)) (06.11.05).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2005 e): Sozialversicherungsbeschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort seit 1995 (jährlich) nach Geschlecht und Stellung im Beruf. Struktur- und Regionaldatenbank. Stuttgart ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de)) (25.11.05).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2005 f): Schwerbehinderte Menschen in Baden-Württemberg. 01 Im Überblick. Stuttgart. ([www.statistik-bw.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB\\_01.asp](http://www.statistik-bw.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB_01.asp)) (06.11.05).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (2005 g): Schwerbehinderte Menschen in Baden-Württemberg. 06 Regionale Unterschiede. Stuttgart. ([www.statistik.baden-wuerttemberg.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB\\_06.asp](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/GesundhSozRecht/Landesdaten/Schwerbehinderte/SchB_06.asp)) (06.11.05).
- STEIERWALD, Gerd (1991): Aspekte der regionalen Verkehrsentwicklung In: Regionalverband Mittlerer Neckar, Stuttgart 4/1991, S. 5.
- STEIERWALD, Gerd, KÜNNE Hans Dieter (Hrsg. 1994): Stadtverkehrsplanung – Grundlagen, Methoden, Ziele. Berlin, Heidelberg.
- STEIERWALD/KÜNNE/VOGT (2005): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Berlin. S. 829.
- STEINMEYER, Imke (1998): Mobilitätsverhalten von Studierenden: Vergleich von quantitativen und qualitativen Erhebungsformen. In: Technische Universität Hamburg-Harburg (Hrsg. 2001): ECTL Working Paper 2. European Centre for Transportation and Logistics, Arbeitsbereich Verkehrssysteme und Logistik. Hamburg. S. 104.
- STEINMEYER, Imke (2005): Planungsverfahren bei Verkehrsmaßnahmen. Exkurs: Verkehrserhebungen und deren Anwendung in der Praxis. S.16, Berlin ([www.tu-berlin.de/.../FG4/teach/LV/SS05/L050/lect/05-06-14\\_Erhebungen%20und%20deren%20Anwendung\\_Internet.pdf](http://www.tu-berlin.de/.../FG4/teach/LV/SS05/L050/lect/05-06-14_Erhebungen%20und%20deren%20Anwendung_Internet.pdf)) (20.10.2006).
- STEMSHORN, Axel (Hrsg. 2003): Barrierefrei bauen für Behinderte und Betagte. 5., erw. Aufl., Leinfelden-Echterdingen. S. 506.
- STEMSHORN, Axel (Hrsg.1994): Barrierefrei Bauen für Behinderte und Betagte. 3., überarb. und erw. Aufl.. Stuttgart. S. 472.
- STETE, Gisela (1995): Frauen unterwegs: Forderungen an die Stadtplanung. In: Internationales Verkehrswesen, Heft 1/ 2, 1995. S. 35-42.

- STETE, Gisela (1996): Frauenbelange im ÖPNV – Umsetzungsmöglichkeiten und Umsetzungschancen. In: Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen, Rheinland-Pfalz (MKJFF)(1996): Frauen und Männer im Dialog. Ansätze zur Veränderung der Planung. Mainz.. S. 61-67.
- STETE, Gisela (2001): Workshop Verkehrsplanung und Nahverkehr. In: VRS (2002): Und was die Frauen betrifft.. Zwischenbilanz und Perspektiven der Frauenpolitik in der Region Stuttgart. Dokumentation der Tagung am 25. Oktober 2001. Stuttgart, S. 50-56.
- STETE, Gisela und KLINKHART, Stefanie (1997): Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart: Folgerungen für den Regionalverkehrsplan. Schriftenreihe VRS Nr. 8: Verkehr – Stuttgart. S. 54.
- STIFTUNG MITARBEIT (2005): Formen der Beteiligung (1/2). ([www.wegweiserbuenger.gesellschaft.de/politische\\_teilhabe/kinder\\_jugendbeteiligung/formen\\_der\\_beteiligung.php](http://www.wegweiserbuenger.gesellschaft.de/politische_teilhabe/kinder_jugendbeteiligung/formen_der_beteiligung.php)) (10.04.06).
- STRAßMAIR, S.M. (2002): Der besondere Gleichheitssatz aus Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG: eine Untersuchung zu Gehalt und Struktur des Diskriminierungsverbotes sowie seiner Bedeutung für die verfassungsrechtl. Stellung u. soziale Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Berlin. S. 320.
- STUDIENGESELLSCHAFT FÜR UNTERIRDISCHE VERKEHRSSANLAGEN E.V. (STUVA)(1976): Anforderungen der Fahrgäste an den öffentlichen Nahverkehr: Untersuchungsaufträge d. BMV. Untersuchung über die Bewertung von Nahschnellverkehrssystemen durch die Verkehrsteilnehmer. Düsseldorf, S. 99.
- STUDIENGESELLSCHAFT FÜR UNTERIRDISCHE VERKEHRSSANLAGEN E.V. (STUVA)(2003): „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland: Rechtlicher Rahmen, technische Standards und Empfehlungen“. Vorabdruck Kap. 3. Köln. S. 53.
- STURM, Roland (2001): Föderalismus in Deutschland, Opladen.
- STUTTGART-MARKETING u. ABS/ZsL e.V. (2004): "Stuttgart barrierefrei – Kunst und Kultur erleben von A-Z". Stuttgart. S.40.
- SWITCH Transit Consult (2000): Barrierefreie Mobilität im S-Bahnbereich der Region Stuttgart.
- THE SCOTTISH EXECUTIVE CENTRAL RESEARCH UNIT (2000): Women and transport: moving forward. Reid-Howie Associates. Appendix 4: The Checklist. Edinburgh. S.167. ([www.scotland.gov.uk/cru/kd01/blue/transport-14.htm](http://www.scotland.gov.uk/cru/kd01/blue/transport-14.htm)) (04.04.06).
- THIES, Michael (1998): Mobilitätsmanagement : Handlungsstrategie zur Verwirklichung umweltschonender Verkehrskonzepte. Schriftenreihe Verkehr u. Technik. Bd. 86. Zugl.: Wuppertal, Univ., Diss., 1997. Bielefeld. S. 111.
- TIETZ, Uwe (1995): Das neue Instrument des Nahverkehrsplanes, Hameln 1995, S. 3 ff. In: KVG 2004.
- TITZ, Thomas (2005?): Vortrag „Dialogverfahren Kinder- und familienfreundliche Stadt“. Jugendamt Stadt Hürth. S.17. ([www.huerth.de/politik/service/buendnis/vortrag2.pdf](http://www.huerth.de/politik/service/buendnis/vortrag2.pdf))(04.04.06).
- TONDORF, Karin (2001): Gender Mainstreaming – verbindliches Leitprinzip für Politik und Verwaltung In: WSI Mitteilungen 4, S. 271-277.
- TOPP, Hartmut H. (2003): Verkehr im Jahr 2030 - Mosaik einer Vision. In: Internationales Verkehrswesen (55), 10/2003, S. 456-459.
- TRÉNEL, Matthias/ MÄRKER, Oliver/ HAGEDORN, Hans (2001): Bürgerbeteiligung im Internet — Das Esslinger Fallbeispiel.. Discussion Paper FS II 01 - 308, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung 2001. S. 51.
- TULLY, Claus J,BAIER, Dirk (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang - Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden. S. 253.
- ÜSTRA HANNOVERSCHE VERKEHRSBETRIEBE AG (2003): Für alle mehr Mobilität. Infos für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Hannover. S. 64.
- VALLÉE, Dirk (2003): 25 Jahre S-Bahn in der Region Stuttgart. Rückblick – Innovationen – Perspektiven. In: Eisenbahntechnische Rundschau. 52, H. 11, S. 655-665.
- VALLÉE, Dirk (2005): Quo-Vadis Region Stuttgart 2020. Schlusswort zur Veranstaltung am 03.05.2005 zum Themenbereich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. VRS. Stuttgart. ([www.region-stuttgart.org/vrsuploads/Region2020VerkehrSchlussw050503.pdf](http://www.region-stuttgart.org/vrsuploads/Region2020VerkehrSchlussw050503.pdf)) (25.11.05).
- VCD (1999): Königliche Verhältnisse in Bus und Bahn. Bonn. S. 34.
- VCD (2006): Zu Fuß zur Schule – I walk to school. Berlin ([www.vcd.org/zufuss\\_zur\\_schule.html](http://www.vcd.org/zufuss_zur_schule.html)) (08.11.06).
- VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V. (2003): Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg – Fluch oder Segen für den öffentlichen Nahverkehr? Stuttgart, S. 16.
- VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V. (2004): Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg. Stuttgart.
- VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V. (2006): Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg – Fluch oder Segen für den öffentlichen Nahverkehr? Teil 3, Stuttgart, S. 26.

- VCD u. KLIMA-BÜNDNIS (2002): Auf Kinderfüßen durch die Welt. Begleitheft für Lehrerinnen und Lehrer sowie Erzieherinnen und Erzieher zur Kampagne Wir sammeln Grüne Meilen. Begleitheft für Lehrerinnen und Lehrer sowie Erzieherinnen und Erzieher zur Kampagne. Meckenheim. S. 44.
- VDV (1992): Verkehrserhebungen. VDV-Schriften, Nr. 1, 10/92, Köln.
- VDV (2003): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Gefördert vom BMVBW. Köln. S. 444.
- VDV (2004): Harmonisierung der Nahverkehrstarife. Stand April 2004. Köln. S. 16
- VDV (2005): Wir über uns. Köln. ([www.vdv.de/wir\\_ueber\\_uns/wir\\_ueber\\_uns.html?pe\\_id=1](http://www.vdv.de/wir_ueber_uns/wir_ueber_uns.html?pe_id=1)) (29.09.05).
- VDV, Deutscher Städtetag, Deutscher Landkreistag, Deutscher Städte- und Gemeindebund und Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (Hrsg.): Fahrpreise im ÖPNV. Köln, 1999.
- VERBAND ÖFFENTLICHER VERKEHRSBETRIEBE (VÖV)(1961): Anleitung für Verkehrserhebungen im öffentlichen Personennahverkehr. Bearb.: Fritz Pampel. Köln. S. 52.
- VERKEHRS- UND INFRASTRUKTURPLANUNG/ VIP (2005): Abstimmung von Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten – Probleme und Lösungsansätze an praktischen Beispielen. Vorlesungsmanuskript, Sommersemester 2005, TU Dresden, Dresden. S. 11.
- VERKEHRSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (1993): Vertrag über die Grundlagen des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart – Grundvertrag. Vom 19. Dezember 1977 [Bekannt gemacht am 28. Dezember 1993; GABL. S. 1295] ([www.wedebruch.de/gesetze/landbw/vvsgrund.htm](http://www.wedebruch.de/gesetze/landbw/vvsgrund.htm)) (25.11.05).
- VERKEHRSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (1977): Vertrag über den Ausgleich von Lasten aus dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart. Finanzierungsvertrag vom 19. Dezember 1977. Stuttgart. ([www.wedebruch.de/gesetze/landbw/index.htm#top](http://www.wedebruch.de/gesetze/landbw/index.htm#top)) (10.03.04).
- VGS (2006): Netzfahrplan. ([www.vgs-gp.de/pdf\\_files/fahrplan.gif](http://www.vgs-gp.de/pdf_files/fahrplan.gif)) (14.11.06).
- VRS (1996): Frauen in der Region Stuttgart. Frauenbelange in der Regionalpolitik. Stuttgart. S. 39-43
- VRS (1997): Landschaftspark Naturraum Filder. Filderpark. Stuttgart. S. 16.
- VRS (1998): Regionalplan Region Stuttgart. Beschl. d. Regionalversammlg. v. 22.07.1998. Stuttg. S.
- VRS (1999 a): ZukunftsRegion Stuttgart: Wir ziehen an einem Strang. Faltblatt.
- VRS (1999 b/ VRS 2001 a): ([www.region-stuttgart.org/vrsuploads/pendlerstroeme.pdf](http://www.region-stuttgart.org/vrsuploads/pendlerstroeme.pdf)) (28.04.06).
- VRS (2001 a): Regionalverkehrsplan Region Stuttgart. Beschl. d. Regionalversammlg. v. 28.03.2001. Stuttg. S. 243.
- VRS (2001 b): Regionalplanung in der Region Stuttgart. Stuttgart, 2. Auflage, 5/ 2001. S. 32.
- VRS (2001 c): Regionalverkehrsplan – Schienennetz. Bestand und Ausbaustufen. Stuttgart. ([www.region-stuttgart.org/vrsuploads/RVP-Schi.pdf](http://www.region-stuttgart.org/vrsuploads/RVP-Schi.pdf)) (25.11.05).
- VRS (2002 a): Region Stuttgart aktuell. Mit 144 Millionen für die Herausforderungen 2002 gerüstet. Stuttgart, 1/2002 S. 6-7.
- VRS (2002 b): Und was die Frauen betrifft... Zwischenbilanz und Perspektiven der Frauenpolitik in der Region Stuttgart. Dokumentation der Tagung am 25. Oktober 2001. Stuttgart, S. 78
- VRS (2002 c): ÖPNV für alle?! Flyer zur fachöffentlichen Tagung. Stuttgart, S. 2.
- VRS (2003 a): „Gute Gründe für ÖPNV aus einem Guss - Busse und Bahnen sollen unter der Regie der Region rollen.“ In: Region Stuttgart aktuell. Stuttgart. 1/2003. S. 14-15.
- VRS (2003 b): StadtRegion Stuttgart 2030: Dynamik – Integration – Ausgleich Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben im Rahmen des Ideenwettbewerbs „Stadt 2030“ des BMBF. Stuttgart, S.114 . ([www.stadtregionstuttgart2030.de/s.html](http://www.stadtregionstuttgart2030.de/s.html)) (29.10.2004).
- VRS (2003 c): Regionalpolitik in Zeiten knapper Kassen. In: Region Stuttgart aktuell. Stuttgart, 1/2003, S.10-13.
- VRS (2004 a): Bekanntgabe der am 13.06.2004 gewählten Mitglieder der Regionalversammlung. Stuttgart. S. 2. ([www.region-stuttgart.org/vrsuploads/RV-Mitglieder2004AE.pdf](http://www.region-stuttgart.org/vrsuploads/RV-Mitglieder2004AE.pdf)) (20.10.2006).
- VRS (2004 b): Region Stuttgart aktuell. Vor der demographischen Zeitenwende. Stuttgart, 3/2004, S. 28.
- VRS (2004 d): Herausforderungen des demografischen Wandels in der Region Stuttgart. Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung in der Region Stuttgart und Dokumentation der Veranstaltung »Demografie – Bevölkerungsentwicklung und Wanderungen« am 11. März 2004 in Stuttgart. S. 48.
- VRS (2005 a): Vom Gender Mainstreaming zum Gender Planning. Einführung und erste Ansätze zum Schlusswort. Anlässlich der Veranstaltung „Quo vadis Region 2020 – Zwischen Gender Planning und Landschaftspark“ Stuttgart, 15.02.2005 im Haus der Wirtschaft. Dr.-Ing. Dirk Vallée Leitender Technischer Direktor Verband Region Stuttgart. S.17. ([www.region-stuttgart.org/vrsuploads/Einfuehrung\\_und\\_Schlusswort.pdf](http://www.region-stuttgart.org/vrsuploads/Einfuehrung_und_Schlusswort.pdf), 12.07.05) (20.10.2006).

- VRS (2005 b): Podiumsdiskussion. Anlässlich der Veranstaltung „Quo vadis Region 2020 – Zwischen Gender Planning und Landschaftspark“ Stuttgart, 15.02.2005 im Haus der Wirtschaft. Dr. Stephanie Bock. S. 3. ([www.region-stuttgart.org/vrsuploads/Podiumsdiskussion\\_Zusammenfassung.pdf](http://www.region-stuttgart.org/vrsuploads/Podiumsdiskussion_Zusammenfassung.pdf)) (12.07.05).
- VRS (2005 c): Chancengleichheit für Frauen, Männer, Jung und Alt Gender Mainstreaming bringt Qualitätssteigerungen für die Planung. Claudia Geiser, Silvia Weidenbacher. Region Stuttgart aktuell 2/2005. Stuttgart. S.16-17.
- VRS (2005 f): Region Stuttgart aktuell. ET 420 plus vorgestellt. Stuttgart. 4/2005 S. 6.
- VRS (2006 a): Zahlen, Daten, Fakten. Stuttgart. S.2 ([www.region-stuttgart.org/vrsuploads/Zahlen\\_Daten\\_Fakten.pdf](http://www.region-stuttgart.org/vrsuploads/Zahlen_Daten_Fakten.pdf)) (04.08.2006).
- VRS (2006 b): Kräfte bündeln. Aufgaben und Projekte des Verbands Region Stuttgart. Stuttgart. S. 24.
- VRS (2006 c): Regionalmonitor Region Stuttgart. Strukturen und Entwicklungen in der Region Stuttgart. Stuttgart. S. 209.
- VVS (1997 a): Informationen für behinderte Fahrgäste. Stuttgart. Faltblatt.
- VVS (1998 a): Verbundbericht 1997. Stuttgart. S. 35.
- VVS (1998 b): Mobilität in der Region Stuttgart. Stuttgart. S. 32.
- VVS (2000): Verbundplan.
- VVS (2001): Verbundbericht 2000. Stuttgart. S. 35.
- VVS (2002): Verbundbericht 2001. Stuttgart. S. 40.
- VVS (2003 a): NEVVS 5/2003. Das VVS-Kundenmagazin. Sonderausgabe „Scool“. S. 8.
- VVS (2003 b): NEVVS 9/2003. Das VVS-Kundenmagazin. Jubiläumsausgabe „25 Jahre VVS und S-Bahn“. S. 24.
- VVS (2003 c): Verbundbericht 2002. Stuttgart. S. 40.
- VVS (2004 a): Verbund-Schiennetz für mobilitäseingeschränkte Fahrgäste. ([www.vvs.de/download/374.pdf](http://www.vvs.de/download/374.pdf)) (25.11.05).
- VVS (2004 b): NEVVS 4/2004. Das VVS-Kundenmagazin. S. 20.
- VVS (2005 a): Verbundbericht 2004 mit Begleitheft. Stuttgart. S. 37.
- VVS (2005 b): NEVVS 8/2005. Das VVS-Kundenmagazin. VVS-Website für Handicapped. Stuttgart. S. 16.
- VVS (2005 c): NEVVS 12/2005. Das VVS-Kundenmagazin. VVS-Tarife 2006. S. 20.
- VVS (2005 d): Wichtige Information für Pass Orange-Kunden. Die 9-Uhr-Umweltkarte ersetzt zum 1.1.2006 den Pass Orange. Stuttgart. Faltblatt.
- VVS (2006 a): VVS Internet Angebote für behinderte Menschen ([www.vvs.de/barrierefrei.php](http://www.vvs.de/barrierefrei.php)) (12.09.06).
- VVS (2006 b): Verbund-Schiennetz ([www.vvs.de/service\\_downloadbereich\\_kategorie.php?action%5Bhomepage-Download%5D=download&file=71.pdf](http://www.vvs.de/service_downloadbereich_kategorie.php?action%5Bhomepage-Download%5D=download&file=71.pdf)) (12.09.06).
- VVS (2006 c): Verbund-Schiennetz für mobilitäseingeschränkte Fahrgäste. ([www.vvs.de/download/374.pdf](http://www.vvs.de/download/374.pdf)) (15.11.06).
- VVS (2006 c): Verkehrslinienplan Verbundraum ([www.vvs.de/download/VLP15\\_Gesamt.pdf](http://www.vvs.de/download/VLP15_Gesamt.pdf))
- VVS (2007): Nahverkehrsplan für den Rems-Murr-Kreis. 1. Fortschreibung. Unveröffentlichter Entwurf. Stand 17.01.07. Stuttgart. S. 137.
- WALKER, Michael (2004): Demografischer Wandel und seine Auswirkungen auf den Verkehr bis 2050. Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 12/2004. Stuttgart. S. 48-52.
- WALLA; Wolfgang (2006): Zukunftschancen der Stadt- und Landkreise in Deutschland und in Baden-Württemberg. Statistisches Monatsheft 1/ 2006. Stuttgart. S. 40-43.
- WEBER, Max (1984): Soziologische Grundbegriffe. Sonderausgabe aus: WEBER, Max, 1921: Wirtschaft und Gesellschaft. Tübingen. S. 1-30.
- WEG mbH (1999): 100 Jahre Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH. Waiblingen. S. 23.
- WEISKE, Christine: Das Geschlecht in der Planung: Version Ost. In: DEMMEL, Friederike; KLINGBERG, Tina und SIEMER, Dorothee (Hrsg.) (1998): Geschlechterverhältnis und räumliche Planung: Beiträge aus Hochschule und Praxis. 1. Aufl. Kirchlinteln.
- WERLEN, BENNO (2000): Sozialgeographie: eine Einführung. Bern, Stuttgart; Wien. S. 400.
- WERMUTH, Manfred (1978): Struktur und Effekte von Faktoren der individuellen Aktivitätsnachfrage als Determinanten des Personenverkehrs, Bad Honnef.
- WERMUTH, M. (1985): Theoretische Anforderungen in der Stichprobenplanung, In: DVWG 1985, S.137-163.
- WIENKEN (2004): Motivation von freiwilligem Engagement und Formen seiner Anerkennung am Beispiel des Netzwerkes für Demokratie und Courage. Hamburg. ([jugend.inmv.de/ljr/ljr\\_content/Ehrenamt/ehrenamtsinfos/Abschlussarbeit\\_ISP.pdf](http://jugend.inmv.de/ljr/ljr_content/Ehrenamt/ehrenamtsinfos/Abschlussarbeit_ISP.pdf)) (19.10.2006).

- WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg. 2002): Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg. LEP 2002. S. 107.
- WIRTSCHAFTSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg. 1995): Landesentwicklungsbericht Baden-Württemberg 1994. Raumbedeutsame Entwicklungen in den Bereichen Bevölkerung, Wohnen u. Arbeiten. Stuttgart. S. 234.
- WOLFF, Sabine (2004): Nahverkehrsplan und Gender-Aspekte am Beispiel der Nahverkehrspläne des Zweckverbandes Großraum Braunschweig. Vortrag auf der SRL-Jahrestagung Gender-Mainstreaming in der räumlichen Planung, 06.11.2004, Hannover. S. 17.  
([www.srl.de/termine/jt2004-11-05/workshop-2-wolff-nahverkehrsplan-und-gender.pdf](http://www.srl.de/termine/jt2004-11-05/workshop-2-wolff-nahverkehrsplan-und-gender.pdf)) (19.07.05).
- WOMEN AND GEOGRAPHY STUDY GROUP (WGSG) (1984): Geography and gender: an introduction to feminist geography. London. S. 160.
- WOMEN AND GEOGRAPHY STUDY GROUP (WGSG) (1997): Feminist Geographies: Explorations in Diversity and Difference. Harlow, Essex. S. 220.
- WOTHA, Brigitte (2000): Gender Planning und Verwaltungshandeln: Umsetzung von Genderbelangen in räumliche Planung - unter Berücksichtigung von Verwaltungsmodernisierung und neuerer Tendenzen im Planungsbereich. Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde u. Raumordnung/ Geographisches Institut 42. Zugl.: Kiel, Univ., Diss., 2000. S. 180.
- XTRAMOBIL AG (2006): Mobilität und Kinderphantasien. Like a bike. Eglisau.  
([www.likeabike.ch/likeabike\\_library/likeabike\\_intern.html](http://www.likeabike.ch/likeabike_library/likeabike_intern.html)) (01.08.2006).
- ZWECKVERBAND REGIO-NAHVERKEHR FREIBURG/ ZRF (1998): Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg. S. 62 ([www.regio-verbund.de/html/service/downloads.html](http://www.regio-verbund.de/html/service/downloads.html)) (04.11.04).
- ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND SÜD-NIEDERSACHSEN (o.J.): Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2003 – 2007. Göttingen. ([www.zvsn.de/nvp/index.html](http://www.zvsn.de/nvp/index.html)) (15.11.04).
- ZWECKVERBUND RHEIN-RUHR/ VRR (2002): Nahverkehrsplan Zweckverbund Rhein-Ruhr 2002. S.54.  
([www.vrr.de/Uploads/NVP\\_2002/Nahverkehrsplan2002.pdf](http://www.vrr.de/Uploads/NVP_2002/Nahverkehrsplan2002.pdf)) (11.11.04).

### Zeitungsartikel

- AMTSBLATT DER LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, Nr. 3, 01.08.2003: Satzung über die Gewährung eines Zuschusses zu den notwendigen Schülerbeförderungskosten, S. 17.
- BMFSFJ, 15.03.2006 Berlin: NEWSLETTER, Frauen und Öffentlicher Personennahverkehr  
([www.gender-mainstreaming.net/gm/Aktuelles/newsletter,did=72904.html](http://www.gender-mainstreaming.net/gm/Aktuelles/newsletter,did=72904.html))(23.10.06).
- DER TECKBOTE, 10.12.05, KIRCHHEIM: Mit jeder Scool-Fahrt steigt der Abmangel. Schülerbeförderung/ Landkreis ist bei einem Defizit von 3,4 Millionen Euro angelangt. Einnahmenverteilung kritisiert.
- STAATSANZEIGER Nr. 37, 22.09.03: Flughafen Stuttgart mit 7,5 Millionen Passagieren, S. 12
- STAATSANZEIGER, Nr. 36,15.09.03: Der demographische Wandel – Zahlen für Baden-Württemberg, S. 5.
- STAATSANZEIGER, Nr. 36,15.09.03: Die Älteren und Alten rücken stärker ins Blickfeld, S. 5.
- STAATSANZEIGER, Nr. 36,15.09.03: Wir haben nur noch wenig Zeit. Zukunftsszenarien – Wie können sich Kommunen auf die demographische Entwicklung vorbereiten?, S. 5.
- STAATSANZEIGER, Nr. 37, 22.09.03: Experte fordert ein Luftverkehrskonzept für Baden-Württemberg, S. 12.
- STADTWERKE GÜTERSLOH, 26.07.2002: Rollende Traumbus-Revue in Gütersloh.
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG, Pressemitteilung, 202/2006, Stuttgart, den 12. Juli 2006: Rückgang der Schülerzahlen im Land bis 2020 um 18 Prozent erwartet.  
([www.statistik-bw.de/Pressemitt/2006202.asp](http://www.statistik-bw.de/Pressemitt/2006202.asp)) (13.07.06).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG, Pressemitteilung, 202/2006, Stuttgart, den 12. Juli 2006: Rückgang der Schülerzahlen im Land bis 2020 um 18 Prozent erwartet.  
([www.statistik-bw.de/Pressemitt/2006202.asp](http://www.statistik-bw.de/Pressemitt/2006202.asp)) (13.07.06).
- STUTTGARTER NACHRICHTEN, 21.10.03, Stuttgart, Noch eine Nachtbuslinie mehr.
- STUTTGARTER ZEITUNG, 10.11.03, Böblingen, Eltern fühlen sich finanziell bestraft.
- STUTTGARTER ZEITUNG, 11.12.03, Region Stuttgart, Die Zeit der gravierenden Verbesserungen ist vorbei – 350 Buslinien in der Region sorgen für die Anbindung auch kleinster Orte an den Nahverkehr. Doch ob dies so bleibt, ist ungewiss.
- VVS, Pressemitteilung 05.10.2006, Stuttgart: VVS stellt klar: Wir sind kinderfreundlich. Im VVS gibt es zahlreiche Vergünstigungen für die jüngsten Fahrgäste – Senioren mit Jahreskarte können bereits ab Betriebsbeginn preiswert fahren ([www.vvs.de/aktuelles\\_pressemittelungen\\_detail.php?printversion=1&action=detail&id=409](http://www.vvs.de/aktuelles_pressemittelungen_detail.php?printversion=1&action=detail&id=409), 15.10.2006).

- VVS, Pressemitteilung 10.10.03, Stuttgart: Fahrgastbefragung an den Bahnhöfen im Landkreis Böblingen. ([www.vvs.de/aktuelles\\_pressemitteilungen](http://www.vvs.de/aktuelles_pressemitteilungen), 10.03.04).
- VVS, Pressemitteilung 13.02.04, Stuttgart: Fragen zum Pass Orange des VVS. ([www.vvs.de/aktuelles\\_pressemitteilungen](http://www.vvs.de/aktuelles_pressemitteilungen), 10.03.04).
- VVS, Pressemitteilung 15.01.04, Stuttgart: VVS lässt Senioren nach ihren Wünschen befragen. Interviewer des Institutes Target-Group starten im Auftrag des VVS ab 19. Januar ihre Untersuchung. ([www.vvs.de/aktuelles\\_pressemitteilungen](http://www.vvs.de/aktuelles_pressemitteilungen), 10.03.04).
- VVS, Pressemitteilung 24.01.2006, Stuttgart: TNS Infratest befragt die VVS-Fahrgäste. ([www.vvs.de/aktuelles\\_pressemitteilungen\\_detail.php?printversion=1&action=detail&id=336](http://www.vvs.de/aktuelles_pressemitteilungen_detail.php?printversion=1&action=detail&id=336)) (04.07.2006).
- VVS, Protokoll des Fahrgastbeirats vom 14.04.2005. Stuttgart. S.12 (Fortschr. NVPe)
- VVS, Protokoll des Fahrgastbeirats vom 16.10.2003. Stuttgart. S.7.
- VVS, Protokoll des Fahrgastbeirats vom 17.10.2002. Stuttgart. S.5.
- VVS, Protokoll des Fahrgastbeirats vom 23.10.2001. Stuttgart. S.9.
- VVS, Protokoll des Fahrgastbeirats vom 29.04.2004. Stuttgart. S.3.
- VVS, Sitzung des Fahrgastbeirats am 25.10.2005. Stuttgart. S.7.

### **Internetseiten/ links**

- ADFC (2007): ([www.adfc.de/](http://www.adfc.de/)) (28.01.07).
- ARBEITSKREIS MOBILITÄTSERZIEHUNG (2006): Mobilitätserziehung. ([www.mobilitaetserziehung-berlin.de/mobilitaetserziehung.htm](http://www.mobilitaetserziehung-berlin.de/mobilitaetserziehung.htm)) (23.10.2006).
- ASTA der FH Kiel (2005): Semesterticket. Kiel. ([www.asta.fh-kiel.de/semesterticket.html](http://www.asta.fh-kiel.de/semesterticket.html)) (18.12.05)
- BLINDEN- UND SEHBEHINDERTENVERBANDES OST-BADEN-WÜRTTEMBERG E.V. (2006): Verband. ([www.bsvobw.de/verband.html](http://www.bsvobw.de/verband.html)) (09.11.06).
- BUND (2007): ([www.bund.net/](http://www.bund.net/)) (28.01.07).
- COMMISSION ON GENDER AND GEOGRAPHY (2004): ([www2.fmg.uva.nl/igugender/index.html](http://www2.fmg.uva.nl/igugender/index.html)) (26.03.04).
- DACHVERBAND INTEGRATIVES PLANEN UND BAUEN STUTTGART e.V. /DIPB (2006): DIPB. ([www.dipb.de/.php](http://www.dipb.de/.php)) (30.08.06).
- DEMOKRATISCHES FORUM - Die Unabhängigen an der FU (DEFO) e. V.(2005): DEFO an der FU – Semesterticket. Berlin. (<http://web.fu-berlin.de/defo/fub/ticket.html>) (30.08.06).
- DEUTSCHER BILDUNGSSERVER (2006): Behindertenverbände/ Selbsthilfeinitiativen. ([www.bildungsserver.de/zeigen.html?seite=1068](http://www.bildungsserver.de/zeigen.html?seite=1068)) (24.03.06).
- DEUTSCHER BUNDESJUGENDRING (2006): Mitwirkung mit Wirkung. ([www.dbjr.de/index.php?m=16&id=110](http://www.dbjr.de/index.php?m=16&id=110)) (30.08.06).
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR NORMUNG (2006): Rechtsverbindlichkeit von DIN-Normen ([www.normung.din.de/](http://www.normung.din.de/)) (29.06.2006).
- DIE BAHN (2007): Reiseauskunft. (<http://reiseauskunft.bahn.de/>) (25.01.07).
- FEMINISTISCHE ORGANISATION VON PLANERINNEN UND ARCHITEKTINNEN/ FOPA (2006): ([www.fopa.de/](http://www.fopa.de/)) (30.08.06).
- FREIE UNIVERSITÄT BERLIN (2004): Zusatzstudiengang Gender Kompetenz: ([www.fu-berlin.de/gender-kompetenz/](http://www.fu-berlin.de/gender-kompetenz/)) (24.03.04).
- GENDER-INSTITUT SACHSEN-ANHALT ([www.g-i-s-a.de](http://www.g-i-s-a.de)).
- GENDERKOMPETENZZENTRUM in Berlin ([www.genderkompetenz.de](http://www.genderkompetenz.de)).
- IFV (2002 a): Ausgangslage. S. 1. (<http://mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de/wissenschaft/indexwissenschaft.htm>) (30.09.05).
- IFV (2002 b): Haushaltstypologie. S.1. (<http://mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de/wissenschaft/frameunten/haushaltstyp.htm>) (30.09.05).
- IFV (2002 c): Quotierte Stichprobe. S.1. (<http://mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de/wissenschaft/frameunten/stichprobeframeset.htm>) (30.09.05).
- IFV (2002 d): Was ist ein Panel? S.1. (<http://mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de/wissenschaft/frameunten/wasistframeset.htm>) (30.09.05).



- INFOSTELLE KINDERPOLITIK (2006): Kinderpolitische Landkarte.  
([www.kinderrat.de/landkarte/content/index.html](http://www.kinderrat.de/landkarte/content/index.html)) (30.03.06).
- JUGENDGEMEINDERAT ESSLINGEN (2006): JGR. ([www.jgrwahl.esslingen.de/nachttaxi.html](http://www.jgrwahl.esslingen.de/nachttaxi.html)) (09.11.06).
- JUGENDRAT NÜRTINGEN (2006): Was macht der Jugendrat?  
([www.jr-nuertingen.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=13&Itemid=5](http://www.jr-nuertingen.de/index.php?option=com_content&task=view&id=13&Itemid=5)) (09.11.06).
- LAG (2006): Über uns - Bündnis ([www.frauenbeauftragte-ba-wue.de/uns.html](http://www.frauenbeauftragte-ba-wue.de/uns.html)) (19.10.2006).
- LANDESARBEITSGEMEINSCHAFT SELBSTHILFE BEHINDERTER MENSCHEN BADEN-WÜRTTEMBERG E.V. / LAGH (2006): Aktuelles ([www.lagh-bw.de](http://www.lagh-bw.de)) (09.11.06).
- LANDESSENIORENRAT (2006): Organisationsüberblick Landesseniorenrat.  
([www.lsr-bw.de/dokumente/organisation.pdf](http://www.lsr-bw.de/dokumente/organisation.pdf)) (20.07.2006).
- LANDKREIS-GÖPPINGEN (2006): Linksammlung zu Frauenthemen.  
([www.landkreis-goepingen.de/servlet/PB/menu/1142486\\_pcontent\\_11/navigate1096007758015.html](http://www.landkreis-goepingen.de/servlet/PB/menu/1142486_pcontent_11/navigate1096007758015.html)) (30.08.06).
- MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND (2005): Wissenschaftlicher Hintergrund. S. 1.  
([www.kontiv2002.de/hintergrund.htm](http://www.kontiv2002.de/hintergrund.htm)) (30.09.05).
- NABU (2007): ([www.nabu.de/](http://www.nabu.de/)) (28.01.07).
- NATURFREUNDE (2007): ([www.naturfreunde.de/](http://www.naturfreunde.de/)) (28.01.07).
- NETZWERK GENDER TRAINING (2006): ([www.gender-netzwerk.de/](http://www.gender-netzwerk.de/)) (19.10.06).
- ÖPNV FORUM (2006): ([www.tram-duisburg.de/forum/showthread.php?id=347&eintrag=40&PHPSESSID=da00f2e2be00a42bbf6fca61c127f565](http://www.tram-duisburg.de/forum/showthread.php?id=347&eintrag=40&PHPSESSID=da00f2e2be00a42bbf6fca61c127f565)) (04.08.06).
- PRO BAHN (2007): ([www.pro-bahn.de/](http://www.pro-bahn.de/)) (28.01.07).
- SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2005): Familie & Kinder: Kinderbeteiligung.  
(<http://sozialministerium.baden-wuerttemberg.de/sixcms/detail.php?id=16309>) (24.01.05).
- SOZIALVERBAND VDK BADEN-WÜRTTEMBERG (2006): Sozialverband VdK Baden-Württemberg. Stuttgart  
([www.vdk.de/perl/CMS\\_Page.cgi?SID=MB8gBPnufvHzTGb6yGMtlnahDxLLZN&ID=bw1](http://www.vdk.de/perl/CMS_Page.cgi?SID=MB8gBPnufvHzTGb6yGMtlnahDxLLZN&ID=bw1)) (22.11.06).
- STADTSENIORENRAT STUTTGART (2006): Wir ([www.stadtseniorenrat-stuttgart.de](http://www.stadtseniorenrat-stuttgart.de)) (20.10.06).
- VCD (2007): ([www.vcd.org/](http://www.vcd.org/)) (28.01.07).
- VRS (2007): ([www.s-bahn-region-stuttgart.de/](http://www.s-bahn-region-stuttgart.de/)) (29.01.07).
- VRS (2006 d): (<http://ims01.region-stuttgart.de/website/vrs/mobilkarte/viewer.htm>) (28.04.2006).
- VRS (2005 h): ([www.region-stuttgart.org/vrs/uploads/siedlungsschwerpunkte.pdf](http://www.region-stuttgart.org/vrs/uploads/siedlungsschwerpunkte.pdf)) (28.04.06).
- VRS (2005 g): Flächenstruktur der Region Stuttgart ([www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=105](http://www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=105)) (19.10.2006).
- VRS (2005 e): Einwohnerverteilung innerhalb der Region. ([www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=106](http://www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=106)) (19.10.2006).
- VRS (2005 d): Die Region Stuttgart - im Herzen Europas ([www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=103](http://www.region-stuttgart.org/vrs/main.jsp?navid=103)) (19.10.2006).

# Anhang

## Anhang Kapitel 2

### Anforderungen von Frauen an den ÖPNV, Anforderungen von Frauen an Haltestellen

## ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Frauen sind die Hauptnutzerinnen des öffentlichen Nahverkehrs. Sie bilden das größte Potential an Kunden bzw. Kundinnen, welches abwandern kann, und dies teilweise heute schon tut, wenn der ÖPNV nicht erhebliche Qualitätszugewinne erfährt, die sich vornehmlich an den Anforderungen der Frauen orientieren.

Im Öffentlichen Personennahverkehr werden als Folge der Regionalisierung und auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes Nahverkehrspläne erstellt bzw. fortgeschrieben. In diesen werden Aussagen zur gewünschten Qualität des ÖPNV in den Gebietskörperschaften (Landkreise und kreisfreie Städte) getroffen und konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots benannt.

Im ÖPNV-Gesetz des Landes Rheinland-Pfalz heißt es (§3, Abs.7): »Bei Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV und der Gestaltung der Angebote des ÖPNV sollen die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden.«

Damit besteht die Möglichkeit, die Belange von Frauen sowohl bei der Mängelanalyse als auch bei der Definition von Qualitätsstandards und beim Angebotskonzept einzubinden. Dabei ist klarzustellen, dass die Berücksichtigung frauen-relevanter Aspekte als Querschnittsaufgabe zu begreifen ist und nicht als Sonderaufgabe für eine bestimmte NutzerInnengruppe.

## Anforderungen an den ÖPNV

### Erschließung:

- ➔ Innerhalb bebauter Gebiete sollte der Weg zur nächsten Bushaltestelle nicht weiter als 300 – 400 m (Einzugsradius) sein.
- ➔ Neu arrondierte Gebiete sollen genauso selbstverständlich durch den ÖPNV erschlossen werden wie für den Autoverkehr
- ➔ Ergänzend zu der Ausrichtung auf die zentralen Orte sind Tangentialverbindungen zwischen den benachbarten Orten zu schaffen.
- ➔ Wichtige frauenrelevante Ziele sind an den ÖPNV anzubinden. Die stärkere Berücksichtigung dieser Ziele in der Netzplanung ist Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV.
- ➔ Wichtig ist auch eine Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fuß- und Radwegenetz.

### Bedienung:

- ➔ Die Bedienungszeiten sollen sich nicht ausschließlich an den Hauptverkehrszeiten des Schüler- und Berufsverkehrs orientieren, sondern auch in sogenannten Schwach- und Nebenverkehrszeiten, in denen Frauen überwiegend unterwegs sind, entsprechende Angebote bereithalten.
- ➔ Die Fahrpläne – insbesondere von nicht-vertakteten ÖPNV-Relationen bzw. bei niedrigem ÖV-Angebot – müssen auf die Öffnungszeiten frauenrelevanter Ziele abgestimmt werden.
- ➔ Mit flexiblen Bedienungsformen (Rufbusse, Anrufsammeltaxi, Frauennachttaxi, Discobusse) ist eine angemessene Bedienung abends und nachts sicherzustellen.
- ➔ Fahrpläne sind so zu gestalten, dass beim Umsteigen Anschlußsicherheit gewährleistet ist, damit keine langen Wartezeiten entstehen. Das ist besonders zu Schwachlastzeiten wichtig.

## Haltestellen

- Haltestellen sollen grundsätzlich in der Nähe belebter Nutzungen eingerichtet werden (Ruf- und Sichtkontakt), gegebenenfalls sind Haltestellen zu verlegen.
- Die Wege zu Haltestellen sollen ausreichend dimensioniert und von Hindernissen (z.B. parkende Kfz) freigehalten werden.
- Die Zugänglichkeit von Haltestellen ist möglichst ebenerdig zu gestalten. Kann dies nicht sichergestellt werden bzw. ist aus betrieblichen Gründen die Unter/Überquerung von ÖPNV-Anlagen erforderlich, sind entsprechende Einrichtungen (Rampen, Aufzüge) vorzusehen, um die barrierefreie Zugänglichkeit sicherzustellen.
- Haltestellen sind übersichtlich und gut einsehbar zu gestalten. Sie sollen genügend Aufenthaltsflächen (Kinderwagen) aufweisen und sind ausreichend zu beleuchten.

Zur Grundausstattung sollen gehören:

- Witterungsschutz aus durchsichtigem Material,
- Sitz- und Gepäckablagemöglichkeiten, gut lesbare Informationen.
- Je nach Bedeutung sind sie zusätzlich mit Telefonzelle (Notruf),
- Toiletten- und Haltestellen-umgebungsplan auszustatten.
- Der Einstieg ins Verkehrsmittel muss ohne Behinderung möglich sein. Das Haltestellenniveau soll eine möglichst geringe Einstiegs- höhe aufweisen (Niederflurhaltestellen).
- Beim Umsteigen sind die Umsteigewege kurz zu halten, der Übergang ist möglichst barrierefrei zu gestalten.

### Checkliste Nahverkehrspläne

- Werden Frauen bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplan (NVP) beteiligt?
- Sind die Fahrgastzahlen geschlechts- spezifisch differenziert erhoben und ausgewertet worden?
- Sind Frauen als NutzerInnengruppe mit spezifischen Bedürfnissen besonders benannt? Sind Frauen- und Gleichstellungsbelange inhaltlich definiert?
- Sind Haltestellen fußläufig in einem angemessenem Zeitrahmen (5-7 Min.) erreichbar? Ist dies auch für neu ausgewiesene Baugebiete gefordert?
- Ist die Anbindung von Frauenzielen mit dem ÖPNV als Ziel formuliert?
- Soll das nächste Mittelzentrum innerhalb von max. 30 Minuten mit dem ÖPNV erreichbar sein?
- Ist das ÖPNV-Netz nur radial (auf zentrale Orte) oder auch tangential (auf benachbarten Orten) ausgerichtet?
- Sind die Bedienungshäufigkeiten in den Schwach- und Nebenverkehrszeiten (vormittags, abends, am Wochenende) so festgelegt, dass sie für den Versorgungs- und Freizeitverkehr genutzt werden können?
- Berücksichtigen die Festlegungen zu den Bedienungshäufigkeiten außerhalb der Hauptverkehrszeiten z.B. Zeitrestriktionen durch die Kinderbetreuungszeiten?
- Sind Aussagen zu Gestaltung, Zuwegung, Lage und Ausstattung der Haltestelle gemacht? Berücksichtigen diese den Aspekt der Sicherheit vor struktureller Gewalt gegen Frauen (Sicherung von Belebtheit, zur Not technische Hilfsmittel wie Beleuchtung, Notrufeinrichtungen, Telefon, Bepflanzung,...)?
- Sind die Fahrzeuge des ÖPNV – auch bei bedarfsgerechter Bedienung (z.B. mit Anrufsammeltaxi) – barrierefrei und für die Mitnahme von Kinderwägen ausgestattet?
- Berücksichtigen die Tarifangebote Gelegenheits- und Gruppenverkehre (Familien)?

## Praxisbeispiele Gender Planning im ÖPNV

### Nahverkehrsplan und Gender-Aspekte am Beispiel der Nahverkehrspläne des Zweckverbandes Großraum Braunschweig

Sabine WOLFF (2004) fasst die wichtigsten Elemente für einen Nahverkehrsplan zusammen. Die einzelnen Elemente berücksichtigen nicht nur aus Gendersicht wichtige Kriterien an:

- **Bedienung** wie Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger unabhängig von der Siedlungsgröße, Umsteigefreie Verbindungen, kurze Taktzeiten, (WOLFF 2004:3)
- **regionales Grundnetz** (Regelmäßigkeit, Eindeutiger Linienweg, Bedienung an allen Wochentagen, Grundangebot auch außerhalb der Hauptverkehrszeit, Verknüpfung (Schiene/Bus oder Bus/Bus) an festgelegten Punkten, Zielgruppe: Berufs- sowie Freizeit- und Versorgungsverkehre, Schülerbeförderung soweit möglich (WOLFF 2004:4)
- **Bedienung im regionalen ÖPNV-Grundnetz** (Bedienungszeiten, Fahrthäufigkeit),
- **Einsatz flexibler Bedienungsformen** (Außerhalb der Hauptverkehrszeiten im Bereich des lokalen Netzes, als Zu-/Abbringer zum Regionalen Grundnetz und für die Verbindung der Ortsteile untereinander, in den Abendstunden, an Samstagen/Sonn- und Feiertagen, in den Ferien, Mögliche Angebotsformen, Linientaxi, Anrufsammeltaxi (AST), Homebus, Bürgerbus (WOLFF 2004:8)
- **Anforderungen an die ÖPNV-Netzplanung** (Räumliche Entwicklungsachsen müssen bei der ÖPNV-Planung berücksichtigt werden, Differenzierung der ÖPNV-Angebote in direkte und lokale Verbindungen, Verknüpfung von Schienen- und Busangeboten, Funktionale Ausgestaltung der Zugangsstellen, Neubaugebiete sind sofort mit dem ÖPNV zu erschließen (WOLFF 2004:9)
- **Alltags-Ziele** (Arbeitsplätze (im Bereich Verwaltung, Gesundheit, Post- und Fernmeldewesen, Einzelhandel und Gewerbe), Einkaufsstätten auch in den Stadtteilen, Kindertagesstätten, Kindergärten, Grundschulen, Freizeiteinrichtungen, Altersheime (Bewohnerinnen, Personal, betreuende Frauen), Friedhöfe (Kommunikationsorte von älteren Frauen) (WOLFF 2004:10)
- **Nachnetz** (die Beibehaltung eines abendlichen Busangebotes, ein preiswertes und benutzungsfreundliches Frauennachtaxi, ein gut organisiertes Anruf-Sammeltaxensystem, Taxirufservice vom Bus oder der Straßenbahn, Ausstiegsmöglichkeiten außerhalb von Haltestellen im Linienverkehr (WOLFF 2004:11)
- **Lage von Haltestellen** (In Stadtgebieten, in denen überdurchschnittlich viele Frauen/Familien mit Kindern und/oder ältere Menschen leben, sind Lage und Einzugsbereich der Haltestellen besonders zu prüfen; Haltestellen sind möglichst in der Nähe von Wohngebäuden oder anderen belebten Gebäuden/Orten einzurichten, um eine soziale Kontrolle zu gewährleisten und Rufkontakt zur unmittelbaren Umgebung herstellen zu können; Soweit öffentliche Telefonzellen und Briefkästen noch vor Ort sind, sollten diese dem Haltestellenbereich zugeordnet sein. (WOLFF 2004:12)
- **Sicherheit von Zugangsstellen** (Bei Haltestellen, die in Gewerbegebieten, Grünbereichen und anderen zu bestimmten Tageszeiten nicht belebten Gebieten liegen müssen, ist auf die Gestaltung der Haltestellen besonders zu achten, um ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten; Bepflanzungen entlang der Zugangswege und im Haltestellenbereich sind dem Sicherheitsbedürfnis anzupassen - Bepflanzung mit Bäumen und Blumenbeeten, nicht aber mit Büschen; Haltestellen müssen gut beleuchtet sein; sinnvoll ist eine gleichmäßige Beleuchtung der Haltestelle und der Umgebung. Stark gebündeltes Licht ist zu vermeiden. (WOLFF 2004:13)
- **Gestaltung der Haltestellen:** Buskaps oder Haltestellen am Fahrbahnrand sind aus Gründen der Sicherheit für die ÖPNV-Kunden den Busbuchten vorzuziehen; Zugänge dürfen nicht zwangsweise durch Tunnel oder über Treppen führen; Ausgestaltung nach dem Bundesgleichstellungsgesetz, insbesondere durch taktile Leitstreifen; Haltestellen müssen einen Wetterschutz aus transparentem Material haben; Haltestellen sind mit Sitzmöglichkeiten Gepäckablagen, einem beleuchteten, gut lesbaren Fahrplan auszustatten; Größere Haltestellen sollten mit Fahrradabstellplätzen ausgestattet sein. (WOLFF 2004:14f)
- **Anforderungen an ÖPNV-Fahrzeuge:** eine ausreichende Zahl von Kinderwagenabstellplätzen (mit Befestigungsmöglichkeiten), Sitzgurte für kleine Kinder sowie Stangen und Griffe in Kinderhöhe; Gepäcknetze/Ablagemöglichkeit; Möglichkeit zur Fahrradmitnahme; problemloser Einstieg mit Kinderwagen/ Rollstuhl (WOLFF 2004:16)
- **Anforderungen an ÖPNV-Fahrzeuge:** Aus-/Umrüstung der Fahrzeuge mit Niederflurtechnik; Umrüstung von im Linienverkehr eingesetzten Reisebussen durch Herausnahme von Sitzreihen; Umrüstung von Straßenbahnen mit einem Niederflur-Mittelteil; stufenloser Einstieg durch entsprechende Gestaltung der Haltestelle/des Fahrbahnrandes (WOLFF 2004:17)

**Gender Mainstreaming in der kommunalen Praxis am Beispiel der Verkehrspolitik**

(FÄRBER 2001:26-27)

**a) Datenrecherche: Sind Frauen und Männer von einzelnen Maßnahmen, Problemen oder bei der Vergabe von Mitteln unterschiedlich betroffen?**

- Wie nutzen Frauen und Männer Verkehrsmittel?
- Welche Wege legen Frauen, welche Wege legen Männer in der Stadt zurück? Zu welchen Zeiten? Mit welchen Verkehrsmitteln?
- Nehmen Frauen und Männer die Leistungen der Verkehrsbetriebe der Stadt in gleichem Maße in Anspruch?
- Haben Frauen und Männer dieselben Voraussetzungen, um am Straßenverkehr teilzunehmen (z. B. Führerschein, Ermäßigungsberechtigungen für Öffentliche Verkehrsmittel wie Ausbildungsticket, SeniorInnenticket etc.)
- Bieten die öffentlichen Verkehrsmittel gute Bedingungen für den Transport von Kinderwagen?
- Wie sind Einrichtungen an den ÖPNV angeschlossen, die für Personen wichtig sind, die Kinder oder Pflegebedürftige betreuen, die Lebensmittel einkaufen o. ä.?
- Sind Verkehrsmittel sicher? Sind Haltestellen sicher und sauber? Sind Unterführungen oder Überführungen sicher?
- Wie viele Frauen, wie viele Männer arbeiten in den verschiedenen verkehrspolitisch relevanten Ämtern und Betrieben der Stadt? In welchen Funktionen sind sie tätig?
- Wie ist der verkehrspolitisch zuständige Ausschuss des Stadtparlaments besetzt, wie die anderen verkehrspolitischen Entscheidungsfunktionen?
- Wie viel Geld investiert die Kommune in die vernetzte Mobilität der kurzen Wege, wie viel in die autogerechte Stadt?

**b) Ursachenanalyse: Welche Gründe gibt es für die Geschlechterunterschiede?**

- Welchen Einfluss haben Normen und Werte bei den Mobilitätswünschen von Frauen und Männern?
- Welche Rolle spielt Geschlecht im Verhältnis zu anderen Faktoren bei der faktischen Mobilität (Alter, Ausbildung, Schicht, Berufsfelder, Arbeitslosigkeit)?
- Wie bedingen sich geschlechtsspezifische Möglichkeiten und Benachteiligungen gegenseitig?
- Welche Ursachen (Rollenerwartung, Arbeitsteilung, Ausbildung, Berufsqualifikationen) gibt es für eine geschlechterdifferenzierte Verteilung von Arbeitszeitwünschen bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben, wirkt sich das auf die Beschäftigungsverhältnisse von Frauen und Männern aus oder in den verkehrspolitisch entscheidenden Ämtern wie dem Straßenbauamt?

**c) Werden Geschlechterdifferenzen oder geschlechtsspezifische Lebenszusammenhänge von einer Maßnahme oder einer Regelung berücksichtigt?**

- Welche Geschlechterdifferenzen oder geschlechtsspezifischen Lebenszusammenhänge müssen bei einer Maßnahme berücksichtigt werden?
- In welcher Art und Weise beeinflusst die geplante Maßnahme die Unterschiede zwischen den Geschlechtern? Gibt es direkte oder indirekte Auswirkungen?
- Unterstützen aufgestellte Maßnahmen die Gleichstellung von Frauen und Männern?
- Werden Frauen und Männer in diesen Maßnahmen gleichermaßen angesprochen oder beziehen sie sich doch eher auf Männer? Wie können Frauen in die Maßnahmen konkret integriert werden?
- Welche spezifischen Gruppen von Frauen (z. B. Teilzeitbeschäftigte im Handel) oder von Männern (z. B. Fußballfans auf dem Weg ins Stadion) werden von einer Maßnahme betroffen?

**d) Rechtmäßigkeit und politischstrategische Einbindung:**

- Stehen genügend gezielte verkehrspolitische Maßnahmen und Projekte der EU, des Bundes, des Landes oder der Kommune zur Verfügung?
- Sind die Ämter, Betriebe und Verbände für Verkehrspolitik untereinander vernetzt und kooperieren sie miteinander, welchen Stellenwert hat hier der Faktor Geschlecht?
- Sind Frauen und Männer durch Beratungseinrichtungen und Leistungen gleich informiert?

- Werden die Vorschriften zur Frauenförderung/Gleichstellungspolitik bei den Beschäftigten tatsächlich umgesetzt? Wie nutzen die Ämter/Betriebe ihre Handlungsspielräume, werden sie dabei gleichstellungsrechtlichen und -politischen Anforderungen gerecht?
- Sind Akteurinnen und Akteure vorhanden, die die gleichstellungspolitische Qualität der verkehrspolitischen Maßnahmen und der personellen Maßnahmen im kommunal verantworteten Verkehrsbereich sowie die Umsetzung überprüfen?
- Werden gleichstellungspolitische Aspekte in die verkehrspolitische Kosten-Nutzen-Analyse einbezogen?

**e) Beteiligung der Geschlechter und gender-kompetenter Stellen/Personen**

- Sind Frauen- oder Gleichstellungsbeauftragte in Programme und Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern in der Verkehrspolitik der Kommune mit einbezogen?
- Sind Frauen und Männer in gleichen Zahlen und auf gleichem Qualifikationsniveau bei Entscheidungen beteiligt?

**f) Beurteilung der Maßnahmen und Projekte/ Klassifizierung der gleichstellungspolitischen Maßnahmen:**

Gleichstellungspositiv:

Ziel ist die Gleichstellung von Frauen und Männern, um für beide Geschlechter die gleichen verkehrspolitischen Ausgangsbedingungen und Mobilitätsmöglichkeiten zu schaffen.

Gleichstellungspositiv bedeutet, dass die Gleichstellung oberste Priorität besitzt.

Gleichstellungsorientiert:

Ziel ist die Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse von Frauen und Männern. Die Maßnahmen sollen zu einer Reduzierung der Ungleichheiten und zu einer Gleichstellung beider Geschlechter in den Bereichen beitragen, die sie stark beeinflussen. Gleichstellungsorientiert bedeutet, dass die Gleichstellung mittlere Priorität besitzt.

Gleichstellungsneutral:

Die Gleichstellung von Frauen und Männern wird nicht erreicht. Die Maßnahmen haben keine direkten oder indirekten Auswirkungen auf die Gleichheit der Geschlechter,

Dennoch ist es durch solche Maßnahmen möglich ein Geschlecht mehr oder weniger zu unterstützen. Gleichstellungsneutral bedeutet, dass die Gleichstellung eine geringe oder keine Priorität besitzt.

Gleichstellungsnegativ:

Gleichstellungsnegative Maßnahmen tragen zu einer weiteren Ungleichheit zwischen den Geschlechtern bei. Solche Maßnahmen sind strikt abzulehnen und bedürfen staatlicher Sanktionen.

## **Frauen gestalten den ÖPNV/ Nordrhein-Westfalen**

**Stadt Dortmund Frauenbüro**, (Stadt Dortmund Frauenbüro Hrsg.): Frauen gestalten den ÖPNV. Ergebnisse einer ausschließlich an Frauen gerichteten Untersuchung.

### **Methoden:**

Erhebung der Mobilität von Frauen über Befragung und Wegeprotokolle, Zusätzliche Fragen zur Einschätzung des ÖPNV aus Sicht von Frauen, Workshop: Frauen und ÖPNV

### **Im Detail:**

3000 Dortmunderinnen zwischen 16 und 70 Jahren wurden befragt. Sie wurden nach dem Zufallsprinzip ausgesucht: 2000 aus dem Register des Einwohnermeldeamtes, 1000 unter den Kundinnen des Tickets 2000. (Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund)

Die Rücklaufquote erreichte in beiden Fällen ca. 30% (27,2%/ 34,2%). Sie reichte aus für statistisch repräsentative Ergebnisse.

### **Fragebogen**

- 14 Fragen und Wegeprotokolle
- Häufigkeit mit der der ÖPNV und andere Verkehrsmittel genutzt werden
- Beurteilung des bestehenden Nahverkehrsangebotes
- Demographische Fragen: Wohnbezirk, Postleitzahl, Alter und Beschäftigung, Entfernung zum etwaigen Arbeitsplatz oder Kindergarten und Schule des Nachwuchses, Größe des Haushalts und Zahl der im Haushalt lebenden Kinder
- Wegeprotokolle
- Zu einem Stichtag sollten die zurückgelegten Wege festgehalten werden
- Ziel: Wie oft sind Frauen unterwegs, Gründe für Mobilität, Ziele und Wahl des Verkehrsmittels (zu Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn oder Auto)

### **Kurzfasit**

Die Dortmunder Innenstadt ist für die Mehrheit der Befragten mit Bus und Bahn gut zu erreichen (Radiallinien). Kritik wurde geübt an den Tangentialverbindungen bzw. fehlenden Tangentialen (Querverbindungen) zwischen den Vororten (Dies ist auch eine Kritik, die bei der Untersuchung Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart durch Gisela Stete zum Ausdruck kam).

### **Workshop**

Hintergrund war die Regionalisierung des ÖPNV. Nach § 2 Abs. 9 des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen muss den Belangen von Frauen und Kindern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung getragen werden. Es wurde ein Workshop veranstaltet mit dem Ziel Frauen Beteiligungsmöglichkeit bei der Gestaltung und Umstrukturierung des ÖPNV zu bieten und mit ihnen gemeinsam Anforderungen und Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten und somit die Mobilitätschancen zu erhöhen.

Ablaufschema des WS:

- Begrüßung, Ablauf, Vorstellung der Teilnehmerinnen
- Wohnort, Haushalt, Tätigkeit, Verkehrsmittelwahl
- Einführungsvortrag zum Thema Frauen +Verkehr
- Der ÖPNV im Stadtteil
- Wichtige Ziele im Stadtteil, wichtige Ziele außerhalb
- Angsträume im Stadtteil
- Zusammenfassung/ Ausblick

### **Schlussresümee und Ausblick des WS**

Es wurden gute Ergebnisse erarbeitet, die Frauen näher an den ÖPNV herangeführt, Vorurteile gemeinsam hinterfragt und widerlegt, Thema Sicherheit. Aufgrund guter Ortskenntnisse konnten Erschließungslücken aufgezeigt werden. Aus der Veranstaltung resultierten Öffentlichkeitsarbeit durch das Frauenbüro (Verbände, Organisationen, Seniorenverbände, Berufsrückkehrerinnen, Bus- Und Stadtbahnfahrerinnen, Frauen aus Stadtteilen, weitere Veranstaltungen wie Werkstattgespräche, Begehungen und die repräsentative Befragung. Planungsträger erhielten neue Anregungen und Impulse. Es kam zu Austausch, der zu einer Verbesserung des gegenseitigen Verständnis führte. (STADT DORTMUND, FRAUENBÜRO 1998, 1999a, 1999 b).

**Anhang Kapitel 3****Einkauf, Kategorien**

- 501: täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel, Tanken etc.)
- 502: sonstige Waren (z.B. Kleidung, Möbel, Hausrat etc.)
- 503: allgemeiner Einkaufsbummel
- 504: Dienstleistungen (z.B. Friseur, Schuster etc.)
- 505: sonstiges und zwar

**private Erledigung**

- 601: Arztbesuch
- 602: Behörde, Bank, Post, Geldautomat
- 504: Dienstleistungen (z.B. Friseur, Schuster etc.)
- 603: private Erledigung für andere Person (unentgeltlich)
- 701: Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten
- 705: Weiterbildung(z.B. Sprachkurs, Volkshochschule etc.)
- 706: Restaurant, Gaststätte, Mittagessen etc.
- 711: Hund ausführen
- 713: Kirche, Friedhof
- 714: Ehrenamt, Verein, politische Aktivitäten
- 717: Hobby (z.B. Musizieren)
- 715: Jobben in der Freizeit gegen Entgelt (z.B. Zeitungen austragen)
- 716: **Begleitung von Kindern (Spielplatz etc.)**
- 503: allgemeiner Einkaufsbummel
- 604: sonstiges und zwar

**Freizeit**

- 701: Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten
- 702: Besuch kultureller Einrichtung (z.B. Kino, Theater, Museum)
- 703: Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Markt, Popkonzert)
- 704: Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf)
- 717: Hobby (z.B. Musizieren)
- 705: Weiterbildung(z.B. Sprachkurs, Volkshochschule etc.)
- 706: Restaurant, Gaststätte, Kneipe, Disco
- 707: Schrebergarten, Wochenendhaus
- 708: Tagesausflug, mehrtägiger Ausflug (bis 4 Tage)
- 709: Urlaub (ab 5 Tage)
- 710: Spaziergang, Spazierfahrt
- 711: Hund ausführen
- 712: Joggen, Inlineskating etc.
- 713: Kirche, Friedhof
- 714: Ehrenamt, Verein, politische Aktivitäten
- 715: Jobben in der Freizeit gegen Entgelt (z.B. Zeitungen austragen)
- 716: **Begleitung von Kindern (Spielplatz etc.)**
- 503: allgemeiner Einkaufsbummel
- 720: Sonstiges und zwar



Tabelle A-8: Kriterien an Partizipation

	<b>Anspruch</b>
1. <b>Vertretungsprinzip</b>	Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in demokratischen Systemen bedeutet, dass sie ihre Ansprüche und Anliegen selber vertreten oder ihre VertreterInnen selbst bestimmen.
2. <b>Verantwortung der InitiatorInnen, PlanerInnen und OrganisatorInnen</b>	Zur Gewährleistung einer Partizipation der Kinder und Jugendlichen sind die InitiatorInnen, PlanerInnen und OrganisatorInnen verantwortlich dafür, dass: <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Kinder und Jugendlichen die Mitbestimmung sicht- und spürbar erfahren;</li> <li>- die durch spezielle partizipatorische Arbeitsformen erarbeiteten Ergebnisse der Kinder und Jugendlichen sichergestellt werden;</li> <li>- den Kindern und Jugendlichen Sachkenntnisse und Informationen vermittelt werden, um Entscheidungen mit Sachverstand fällen zu können;</li> <li>- die Kinder und Jugendlichen nicht für repräsentative Zwecke instrumentalisiert werden;</li> <li>- den Kindern und Jugendlichen die personellen, finanziellen und strukturellen Rahmenbedingungen im Vorfeld eröffnet bzw. erklärt werden und alle Interessierten in den Beteiligungsprozess integriert werden.</li> </ul>
3. <b>Verantwortung der Kinder- und Jugendlichen und ihrer gewählten Repräsentanten</b>	Die beteiligten Kinder und Jugendlichen bzw. ihre gewählten VertreterInnen müssen die Bereitschaft aufbringen, sich auf den Lern- und Aushandlungsprozess einzulassen, sich verbindlich zu engagieren und die Ergebnisse (mit den Delegierenden) rückzukoppeln.
4. <b>Strukturelle und methodische Voraussetzungen</b>	Partizipation von allen Kindern und Jugendlichen ist aus Sicht des Deutschen Bundesjugendrings dann erfolgreich, wenn folgende strukturelle und methodische Voraussetzungen gegeben sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die repräsentative Beteiligung junger Menschen, einschließlich MigrantInnen wird ermöglicht.</li> <li>- Die Ziele und Ansprüche der Kinder und Jugendlichen sind realisierbar (vereinbar mit bestehenden Gesetzen) und die Erfüllung dieser Ziele ist messbar.</li> <li>- Minderheitenpositionen finden angemessenen demokratischen Einfluss und Berücksichtigung.</li> <li>- Die Beteiligung basiert auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Es ist möglich, dass sich Kinder und Jugendliche auch nur zeitweise beteiligen (keine Zwangsbeteiligung).</li> <li>- Eine projektbezogene Beteiligung ist möglich.</li> <li>- Bei Konzeption und Durchführung werden Unterschiede in Bezug auf Alter, Geschlecht, Ethnie, persönlichem Hintergrund und Erfahrung beachtet und die Methoden der jeweiligen Gruppe angemessen gewählt.</li> <li>- Es gibt keine Widersprüche zwischen Form, Methode und Inhalt.</li> <li>- Die Strukturen sind für Kinder und Jugendliche geeignet.</li> <li>- Der Nutzen von Gremien und Ämtern ist für Kinder und Jugendliche klar ersichtlich und die Gremien bzw. Ämter sind daher auch durch diese selbst gewollt.</li> </ul>
5. <b>Ergebnisoffenheit der Prozesse</b>	Kinder und Jugendliche sind aus Sicht des Deutschen Bundesjugendrings nur beteiligt, wenn Folgendes gilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinder und Jugendliche können über Ziele und Wege mitentscheiden.</li> <li>- Kinder und Jugendliche können Bestehendes ändern und Neues schaffen.</li> <li>- Ihre Ideen werden aufgenommen.</li> <li>- Andere Meinungen werden akzeptiert.</li> </ul>
6. <b>Zielgruppe</b>	Aus Sicht des Deutschen Bundesjugendrings muss bei der Partizipation von Kindern und Jugendlichen Klarheit über die Zielgruppe bestehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Zielgruppe ist klar definiert.</li> <li>- Betroffene einer Sache haben die Möglichkeit zur Partizipation.</li> <li>- Der lebensweltliche Bezug, der soziale Bezugsrahmen und die Lebenslagen der Beteiligten sind berücksichtigt.</li> </ul>
7. <b>Lernprozesse</b>	Partizipation von Kindern und Jugendlichen setzt aus Sicht des Deutschen Bundesjugendrings Lernen und Lernmöglichkeiten voraus: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kindern und Jugendlichen wird die Möglichkeit geschaffen, eigene Interessen zu erkennen, zu formulieren und durchzusetzen.</li> <li>- Alle TeilnehmerInnen werden an die Themen herangeführt und weitergebildet. Bei den Beteiligten werden Lernprozesse initiiert.</li> <li>- Es werden alle an Wissen und Erfahrungen beteiligt.</li> <li>- Die Beteiligten können Sachkenntnisse erwerben, um ihre Meinungsbildung zu fundieren.</li> <li>- Die Öffentlichkeit wird über den Prozess und die Ergebnisse informiert.</li> </ul>
8. <b>Spaß</b>	Beteiligungsprozesse werden so gestaltet, dass Kinder und Jugendliche daran Spaß haben. Folgende Maßstäbe legen die Jugendverbände daran an: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinder und Jugendliche haben Spaß, werden jedoch nicht "bespaßt".</li> <li>- Partizipation wird nicht durch Konsum aufgepeppt, sondern eröffnet Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit zur Konsumkritik.</li> <li>- Es ist gewährleistet, dass trotz spielerischer Erarbeitung in lockerer Atmosphäre die Forderungen, Ziele und Ergebnisse umgesetzt werden.</li> <li>- Es ist gewährleistet, dass Frustration ausgehalten werden kann.</li> </ul>
9. <b>Jugendverbandskultur</b>	Die Partizipation von Kindern und Jugendlichen hat ihren Ursprung in den demokratischen Strukturen der Jugendverbände. Daher legen sich die Jugendverbände folgende Selbstverpflichtung auf: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitbestimmung von Kindern und Jugendlichen macht auch vor Finanzfragen nicht halt.</li> <li>- Kinder und Jugendliche bestimmen über ihre demokratischen Strukturen selbst.</li> <li>- Ehrenamtliche haben gegenüber nicht demokratisch legitimierten Hauptamtlichen die Entscheidungshoheit.</li> <li>- Die nicht demokratisch legitimierten Hauptamtlichen akzeptieren die Entscheidungen der Kinder und Jugendlichen und setzen sie um.</li> <li>- Die GruppenleiterInnen/Funktionäre setzen in die Kinder und Jugendlichen das notwendige (Selbst-) Vertrauen.</li> </ul>

QUELLE: DEUTSCHER BUNDESJUGENDRING (DBJR 2006)

Tabelle A-9: Beispiele für Analytische Instrumente im Nahverkehrskontext

3F-Methode aus Schweden		Gleichstellungsprüfung der Europäischen Kommission		6-Schritte-Prüfung von Krell/ Mückenberger/ Tondorf (Deutschland)	
Arbeitsschritte:	Anforderungen/ Überlegungen:	Arbeitsschritte:	Anforderungen/ Überlegungen:	Arbeitsschritte:	Anforderungen/ Überlegungen:
<b>Repräsentation:</b> Wie groß ist der Anteil von Frauen und Männern? (quantitative Angaben)	z.B.: Wie ist die Verteilung von Frauen und Männern in Ausschüssen, in der jeweiligen Behörde, auf den jeweiligen Hierarchiestufen bei den NutzerInnen von Angeboten? <ul style="list-style-type: none"> <li>Wie hoch ist der Anteil von Angelegenheiten, die hauptsächlich Frauen oder Männer betreffen?</li> <li>Liegen entsprechende Daten (Statistiken, Befragungen, Untersuchungen etc.) vor?</li> </ul>	<b>Arbeitsschritt 1</b> Prüfung und Feststellung der geschlechtsspezifischen Relevanz	Um diese geschlechtsspezifische Relevanz zu prüfen, werden nach Geschlecht aufgeschlüsselte Daten benötigt. Es müssen die richtigen Fragen gestellt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>Betrifft der Vorschlag eine oder mehrere Zielgruppen? Hat er Einfluss auf das tägliche Leben eines Teils/von Teilen der Bevölkerung?</li> <li>Gibt es in diesem Bereich Unterschiede zwischen Männern und Frauen (im Hinblick auf Rechte, Ressourcen, Beteiligung, Werte und Normen)?</li> </ul> Kann eine der beiden Fragen bejaht werden, so gibt es eine geschlechtsspezifische Komponente in diesem Bereich. In diesem Fall sollte eine Bewertung des möglichen, geschlechtsspezifischen Einflusses auf den Vorschlag durchgeführt werden.	<b>1. Definition der gleichstellungspolitischen Ziele in Kenntnis des Ist-Zustandes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Welcher Soll-Zustand wird durch das zu entscheidende Vorhaben angestrebt?</li> </ul>	Kenntnisse über Ist-Zustand, Zugrundelegung einschlägiger Rechtsnormen, Programme etc., Koordinierung mit allen betroffenen Bereichen
<b>Ressourcen:</b> Wie werden die verschiedenen Ressourcen zwischen Frauen und Männern verteilt? (quantitative Angaben)	z.B.: Wie viel Zeit reden Frauen und Männer bei Beratungen, Kommissionen, Konferenzen etc.? Wie viel Geld wird für weibliche und männliche Aktivitäten im Kultur-, Sport- und Freizeitbereich zur Verfügung gestellt? <ul style="list-style-type: none"> <li>Welcher und wie viel Raum wird Frauen und Männern beim ÖPNV eingeräumt?</li> <li>Wie sind Gehälter zwischen Frauen und Männern verteilt?</li> <li>In welchem Umfang werden Tätigkeiten von Frauen und Männern subventioniert?</li> <li>Wie verteilen sich die öffentlichen Haushaltsmittel auf Ausgaben für Frauen und Männer?</li> </ul>	<b>Arbeitsschritt 2</b> Bewertung der geschlechtsspezifischen Auswirkung der Maßnahme anhand von verschiedenen Kriterien	Zu den Kriterien gehören beispielsweise Unterschiede zwischen Frauen und Männern in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none"> <li>Beteiligung (z.B. in Gremien, Entscheidungspositionen, Gehaltsgruppen, Verbänden etc.)</li> <li>Ressourcen (wie Zeit, Raum, Geld, Information, Bildung etc.)</li> <li>Normen und Werte, die die Geschlechterrollen beeinflussen</li> <li>Rechte sowie Zugang zu Rechten</li> </ul>	<b>2. Analyse der Probleme und der Betroffenen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Welches sind die konkreten Hemmnisse auf dem Weg zu mehr Chancengleichheit?</li> <li>Welche Gruppen sind betroffen?</li> </ul>	Wissen über Gleichstellungsproblematik, Zuarbeit und Unterstützung, z.B. durch Gutachten, Materialien, Schulungen
<b>Realität:</b> Warum ist die Situation so? (qualitative Angaben)	Ausgehend von den zwei vorangegangenen Arbeitsschritten wird hier analysiert, z.B.: Wer bekommt was zu welchen Bedingungen? <ul style="list-style-type: none"> <li>Warum werden Frauen und Männer unterschiedlich behandelt, beurteilt, beteiligt?</li> <li>Welche Normen und Werte liegen den verschiedenen Tätigkeiten zugrunde?</li> <li>Wird den Interessen beider Geschlechter in gleichem Umfang Rechnung getragen?</li> </ul>	<b>Arbeitsschritt 3</b> Umsetzung des Bewertungsergebnisses; Ausrichtung der Maßnahme	Wie kann die geplante Maßnahme dazu beitragen, Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Frauen und Männern zu fördern?	<b>3. Entwicklung von Optionen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Welche Alternativen bestehen hinsichtlich der Realisierung?</li> </ul>	Kenntnisse und Wissen wie oben
				<b>4. Analyse der Optionen im Hinblick auf die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Gleichstellung und Entwicklung eines Lösungsvorschlags</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Welche Option lässt den höchsten Zielerreichungsgrad erwarten?</li> </ul>	Erarbeitung von Analyse- und Bewertungskriterien
				<b>5. Umsetzung der getroffenen Entscheidung</b>	
				<b>6. Erfolgskontrolle und Evaluation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wurden die Ziele erreicht?</li> <li>Ursachen für Nicht- oder Teilerreichung?</li> <li>Welche Maßnahmen sind notwendig?</li> </ul>	Daten über Zielerreichung, Berichtssystem, verpflichtende Ursachenanalyse

Quelle: BMFSFJ 2005, KOM 1998, SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2003 a

Tabelle A-10: Erhebungsmethoden im öffentlichen Personenverkehr und ihre Relevanz für genderbezogene Daten- Teil 1

Erhebungsmethode	Gender Planning im Nahverkehr	bedingt erfassbar (FGSV 1991:6)	nicht erfassbar (FGSV 1991:6)	Was? Wo? Wie wird erhoben? Aufwand? (vgl. STEINMEYER 2005:7f)	Relevanz bei der Ermittlung von Gender-Daten (Alter, Geschlecht, soziodemografische Faktoren und Mobilitätsbehinderung)
1) Querschnittszählungen	Gender Planning im Nahverkehr Anhang	Besetzungsgrad	Verkehrsverteilung, Wegezweck, Struktur der Verkehrsteilnehmer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „verkehrstechnische Erhebung“</li> <li>▪ Erhebung von Personen und/oder Fahrzeugen, die sich während eines definierten Zeitraumes in einem abgegrenzten Raum (bspw. Personen auf einem Fußwegabschnitt oder parkende Fahrzeuge in einem Straßenzug) aufhalten bzw.</li> <li>▪ Erfassung von Personen und/oder Fahrzeugen, die während eines definierten Zeitabschnitts einen Zählquerschnitt passieren</li> <li>▪ Stichtagerhebung oder Dauerzählstellen zur Bestimmung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) (vgl. STEINMEYER 2005:8)</li> </ul> <p>Vgl. Querschnittszählung</p>	nicht erfassbar
2) Objektzählungen	Gender Planning im Nahverkehr Anhang	strukturierte Mengen	Verkehrsverteilung, Wegezweck, Struktur der Verkehrsteilnehmer	Vgl. Querschnittszählung	nicht erfassbar
3) Knotenpunktserhebungen und Kordonerhebungen	Gender Planning im Nahverkehr Anhang	Besetzungsgrad, Kennzeichen	Quelle-Ziel-Relation, Wegezweck, Struktur der Verkehrsteilnehmer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erfassung der Verkehrsströme an einem Knotenpunkt</li> <li>▪ die Verteilung der Verkehrsströme wird als Querschnittszählung getrennt nach Geh- oder Fahrrichtungen durchgeführt</li> <li>▪ eignet sich, wenn die Verkehrsabläufe überschaubar sind</li> <li>▪ dienen zur Erfassung der Verkehrsströme (inkl. der Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr) in einem größeren Planungsraum</li> <li>▪ häufig mittels Kordonzählungen, bei der an allen relevanten Zu- und Ausfahrtsstraßen alle ein- und ausströmenden Verkehre erfasst werden (vgl. STEINMEYER 2005:9)</li> </ul>	nicht erfassbar
4) Stromerhebungen	Gender Planning im Nahverkehr Anhang	Besetzungsgrad	Quelle-Ziel-Relation, Wegezweck, Struktur der Verkehrsteilnehmer		Grunddaten wie Altersklassen, Geschlecht, ggf. soziodemografische Faktoren <u>können</u> erfasst werden (kein Beispiel)
5) Beobachtungen	Gender Planning im Nahverkehr Anhang	Wegezweck	Hintergründe der Verhaltensweisen, Struktur der Verkehrsteilnehmer, Informationen über zurückliegendes und zukünftiges Verhalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erfassung äußerer Merkmale und „sichtbarer“ Verhaltensweisen der Verkehrsteilnahme (Parkverhalten o.ä.)</li> <li>▪ liefern keine Informationen zu den Verhaltenshintergründen z.B. mittels Videoaufzeichnung</li> <li>▪ Ergänzung zu reinen Aufkommenswerten, um den Verkehrsfluss bspw. an Knoten zu bewerten</li> <li>▪ neuere Ansätze GPS- oder Mobilfunkgestützt (bspw. TTS Tele TravelSystem, inkl. Abfrage der Wegezwecke u.ä. über ein besonderes Handymenü) (vgl. STEINMEYER 2005:7)</li> </ul>	nicht erfassbar
6) Befragungen im Verkehrsnetz	Gender Planning im Nahverkehr Anhang	Gesamtheit der Menge, Struktur, der Verkehrsteilnehmer, Wegewahl	Hintergründe der Verhaltensweisen, Motivationsrahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erfassung von Quelle, Ziel, Wegezweck, soziodemografischen Merkmalen; an ausgewählten Punkten der Verkehrsnetze (Parkplätze oder Fahrzeuge des ÖPNV) mittels standardisierter Fragebögen (vgl. STEINMEYER 2005:10)</li> </ul>	Grunddaten wie Altersklassen, Geschlecht, ggf. soziodemografische Faktoren <u>können</u> erfasst werden (Bspw. vorfinden)
7) (Kurz-) Befragungen im Netz	Gender Planning im Nahverkehr Anhang	vgl. 6)	vgl. 6)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angaben zu sämtlichen Verkehrsarten, Fahrzeugen und Fahrzeugklassen</li> <li>▪ hoher Organisationsaufwand, da Einbindung der örtlichen Behörden notwendig;</li> <li>▪ zeitliche Restriktionen für die Befragung</li> <li>▪ Hochrechnung der Daten kann schwierig werden (vgl. STEINMEYER 2005:15)</li> </ul>	Grunddaten wie Altersklassen, Geschlecht, ggf. soziodemografische Faktoren <u>können</u> erfasst werden (kein Beispiel)

Tabelle A-10: Erhebungsmethoden im öffentlichen Personenverkehr und ihre Relevanz für genderbezogene Daten- Teil 2

Erhebungsmethode	erfassbar (FGSV 1991:6)	bedingt erfassbar (FGSV 1991:6)	nicht erfassbar (FGSV 1991:6)	Was? Wo? Wie wird erhoben? Aufwand? (vgl. STEINMEYER 2005:7f)	Relevanz bei der Ermittlung von Gender-Daten (Alter, Geschlecht, soziodemographische Faktoren und Mobilitätsbehinderung)
8) Befragungen an Haltestellen	vgl. 9)	vgl. 9)	vgl. 9)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfassung des realisierten Verkehrsverhaltens (Quelle, Verkehrsmittel) und/oder beabsichtigter Aktivitäten (weiteren Ziele o.ä.) der befragten Personen</li> <li>meist mittels standardisierter Fragebögen(vgl. STEINMEYER 2005:11)</li> </ul>	Grunddaten wie Altersklassen, Geschlecht, ggf. soziodemographische Faktoren <u>könnten</u> erfasst werden (kein Beispiel)
9) Befragungen am Aktivitätort	Zielbezogene Verkehrsaktivitäten, Struktur der Verkehrsteilnehmer, Verhalten in der realen Situation	Wegwahl, Motivationsrahmen	Gesamtheit der Verkehrsaktivitäten		Grunddaten wie Altersklassen, Geschlecht, ggf. soziodemographische Faktoren <u>könnten</u> erfasst werden (Bsp. vorhanden)
10) Befragungen im Betrieb	Struktur des Betriebs, Gesamtheit der Verkehrsaktivitäten des Betriebs, Pendlermengen	Gesamtheit der Menge	Zuliefer- und sonstige Fremdverkehre		Grunddaten wie Altersklassen, Geschlecht, ggf. soziodemographische Faktoren <u>könnten</u> erfasst werden (kein Beispiel)
11) Befragungen im Haushalt; Haushaltsbefragungen (SrV, KONTIV, MID 2002, MOP)	Gesamtheit der Verkehrsaktivitäten, Struktur der Verkehrsteilnehmer, Hintergründe der Verhaltensweisen	Motivationsrahmen	Informationen von Verkehrsteilnehmern von „außerhalb“, Verhalten in der realen Situation, Wegewahl	Erfassung sämtlicher ausserhäusiger Aktivitäten in einem definierten Zeitfenster (bspw. für einen Sichtung, eine Woche oder für alle Reisen eines Jahres) meist mittels standardisierter Fragebögen / Wegetagebücher schriftlich-postalisch, persönlich oder telefonisch durchführbar häufig auch als CASI (computer-assisted self-interviewing, online, d.h. per email oder internet oder offline, d.h. Nutzung von Mobilcomputern), CAPI (computer-assisted personal interviewing) oder CATI (computer-assisted telephone interviewing) (vgl. STEINMEYER 2005:12)	Gender-Daten könnten detailliert erfragt werden
12) Verkehrszählungen, z.B. Einstiegs-Ausstiegzzählungen	vgl. 1)	vgl. 1)	vgl. 1)	Abgleich zwischen Netzdaten und Berechnungsergebnissen; relativ unaufwändiges Verfahren keine Informationen zu Wegezwecken, Entfernungen,	nicht erfassbar
13) Interneterhebungen	Abhängig vom Design	Abhängig vom Design	Abhängig vom Design		<b>Grunddaten wie Altersklassen, Geschlecht, ggf. soziodemographische Faktoren <u>könnten</u> erfasst werden (kein Beispiel)</b>
14) Electronic Ticketing	Abhängig vom Design	Abhängig vom Design	Abhängig vom Design		Grunddaten wie Altersklassen, Geschlecht, ggf. soziodemographische Faktoren <u>könnten</u> erfasst werden (kein Beispiel); sehr aufwändig
15) Dauerzählstellen / Leit- u. Informationssysteme	vgl. 1)	vgl. 1)	vgl. 1)	Vgl. 1) und 12)	nicht erfassbar
16) Unfalldatenerfassung der Polizei					Grunddaten wie Altersklassen, Geschlecht, ggf. soziodemographische Faktoren <u>könnten</u> erfasst werden (kein Beispiel)

Quelle: FGSV 1991: Übersicht und Typisierung der Erhebungsmethoden, ergänzt nach Berücksichtigung v. Gender-Kriterien u. STEINMEYER Quelle: FGSV 1991: Übersicht und Typisierung der Erhebungsmethoden, ergänzt nach Berücksichtigung von Gender-Kriterien und STEINMEYER

Tab. A-12: Formelle Teilnahmeverfahren unter dem Aspekt der Teilnahmung von Gender-Gruppen in der Nahverkehrsplanung

Verfahren	Beschreibung	Zeitaufwand/ Dauer für Gender- Gruppen	Kostenaufwand	Art der Einflussnahme für Gender-Gruppen	Verbindlichkeit für Gender-Gruppen	Eignung für Gender-Gruppen bei Nahverkehrsplanung
<b>Mitwirkung an (öffentlichen) Ausschuss- und Ratssitzungen</b>	„sachkundige Bürger können zu Sitzungen hinzugezogen werden	ständige oder zeitweilige Teilnahme	Für Gemeinde: Gering bei eigener Durchführung; für Gruppen gering	Beratung, Überzeugung durch Fachkompetenz	Abhängig von den Kommunalverfassungen, mit oder ohne Stimmrecht	Weniger geeignet, da Organisation und Fachkompetenz vorausgesetzt sind
<b>Beirat</b>	Mandatsträger gesellschaftlicher Gruppen werden durch Antrag oder Berufung des Gemeinderates Mitglieder	mittel- langfristig	Gering für Gemeinderat und Gruppen	Einfluss auf Gemeinderat und Verwaltung durch Sachverstand	Kein Stimmrecht	Weniger geeignet, da Organisation und Fachkompetenz vorausgesetzt sind
<b>Bürgerbegehren/ Bürgerentscheid</b>	Entscheidungskompetenz wird auf Bürger übertragen	Kurzfristig sehr hoch	Für Antragsteller: abhängig von Durchführung; hoch	Weitgehendste Beteiligungsform; direkt durch Bürgerabstimmung; richtet sich an Gemeinderat	Abhängig von den Landesverfassungen in Baden-Württemberg, Schleswig-Holstein und den neuen Ländern; bindende Entscheidung	Weniger geeignet, da Organisation und hoher Zeit- u. Kostenaufwand notwendig sind; nur sinnvoll, wenn Gemeinderat Aufgabenträger des ÖPNV
<b>Bürgerantrag/ Petition</b>	Bürger oder Gruppen setzen sich für die Behandlung einer bestimmten Angelegenheit ein	Abhängig vom Problem	Gering für Antragsteller	Geringe Einflussnahme durch Anregung;	Keine, außer der Behandlung des Themas	Regelmäßige Anträge halten die Diskussion im Gang; Ermüdungseffekt vermeiden
<b>Bürgerversammlung, Einwohnerfragestunde, Anhörung, Erörterung</b>	Über öffentlich wichtige Gemeindeangelegenheiten wird informiert und diskutiert. Es muss Gelegenheit geben Anregungen und Bedenken mündlich und schriftlich zu äußern	Mittel- langfristig angelegt; Zeitaufwand für Beteiligte überschaubar	Überschaubarer Aufwand für Gemeinden; Kosten könnten durch Stellungnahmen entstehen, die in Auftrag gegeben werden	Abhängig von der Art der Veranstaltung; bei Nahverkehrsplänen ist Auseinandersetzung mit Anregungen und Bedenken der Töb's gesetzlich verankert	Gering, abhängig von der Relevanz der Anregungen/ Bedenken; Abwägung durch Planungsträger	Geeignet, um öffentlich auf die Interessen der Gruppe aufmerksam zu machen; Vorstufe zu weiterer Beteiligung
<b>Bürgerbefragung</b>	Dient der Entscheidungsvorbereitung und Beratung der Gremien	Zumindest kurzfristig hoher Aufwand für Auftragnehmer	Abhängig vom Umfang und von externen Experten mittlerer bis hoher Aufwand für Gemeinden	Nur mittelbar	Keine Verbindlichkeit	Nur geeignet, wenn Befragung auf Belange von Gender-Gruppen ausgerichtet ist.

Quelle: BECKMANN u. KECK, 1999, Eigene Darstellung

Tab. A-13: Informelle Beteiligungsverfahren unter dem Aspekt der Beteiligung von Gender-Gruppen in der Nahverkehrsplanung Seite 1

Verfahren	Beschreibung	Zeitaufwand/ Dauer für Gender-Gruppen	Kostenaufwand	Art der Einflussnahme für Gender-Gruppen	Verbindlichkeit für Gender-Gruppen*	Eignung für Gender-Gruppen bei Nahverkehrsplanung
<b>Anwaltsplanung</b>	Vertretung nicht-organisierter, unterprivilegierter Gruppen zur Berücksichtigung aller tangierten Interessen. Der Anwaltsplaner berät und vermittelt zwischen Planung und Gruppen, hilft bei Selbstorganisation, ist dem Planungsträger nicht weisungsgebunden	Abhängig vom Verfahren; vom Verfahren bis zur Umsetzung	hoch für den Planungsträger, der den Anwaltsplaner als Experten bezahlt	Gender-Gruppen erhalten fachliche und organisatorische Unterstützung	* Für alle Verfahren gilt, sie haben keine zwingende Verbindlichkeit, dienen der Vermittlung, Entscheidungsfindung und Politikberatung	sehr geeignet
<b>Delphi-Befragung</b>	Dient zur Informationseingabe bei Beteiligungsverfahren: Ausgewählte Experten und Gegenexperten werden auf Vorschlag betroffener Gruppen ausgewählt und gebeten schriftlich zu einem Problem Stellung zu nehmen. Anschließend werden die Ergebnisse nochmals allen Befragten zur Bewertung vorgelegt	Minimal; lediglich Vorschlag der Experten	Vergleichsweise gering, Expertenhonore; keine Terminabstimmungen; alle Stellungnahmen über den Postweg	Keine direkte Beteiligung, nur Auswahl der Experten	*	Bei ausgeprägten Konflikten, z.B. der Reaktivierung einer Schienenstrecke
<b>Fokusgruppe</b>	Moderierte Gruppendiskussion mit Experteninput; Beteiligung von Betroffenen und/ oder Entscheidungsträgern zur Verbesserung der Praxis- und Politikrelevanz der Forschung und Entwicklung. Der Empfehlungskatalog wird Adressaten durch Moderatoren vorgestellt.	Gering, nur eine Sitzung; maximal 3 Stunden	Honore für Experten, ggf. auch für Moderatoren und Protokoll; Vorlauf von ca. vier Wochen	Empfehlungskatalog soll auf Entscheidungen der Adressaten einwirken	*	Bei weniger ausgeprägten Konflikten zur Ermittlung eines Stimmungsbildes
<b>Laienworkshop</b>	Laienbürgerinnen und Bürger werden in Planungs- und Umsetzungsentscheidungen mit einbezogen. Mit einem Moderator sollen sie ohne äußere Beeinflussung Lösungen für ein konkretes Problem entwickeln	Ein bis zwei Tage	Gering; Raum, Bewirtung, Moderatorenhonorar; kein Experteninput	Aktions- und Maßnahmenplan wird für Aufgabensteller entwickelt	*	Geeignet für Verkehrsunternehmen oder –verbände, die offen sind für Ideeninput von außen
<b>Planungszelle</b>	Nach dem Zufallsprinzip ausgewählte nicht-organisierte Bürgerinnen und Bürger. Die Beteiligten werden durch Information und Diskussion entscheidungsfähig gemacht. Die moderierte Problemerkörterung soll gemeinwohlorientiert verlaufen.	Nicht nur Gender-Gruppen, eine Woche	hoch; Räume, 2 Moderatoren pro Gruppe; Expertenhonore, Aufwandsentschädigung; großer organisatorischer und zeitlicher Vorlauf (8 Wochen)	Es wird ein Bürgergutachten an Entscheidungsträger und Planer erstellt	*	Nur bedingt, da auch andere Gruppen zufällig ausgewählt werden; für aufgabenträger Vorteil einer Situationsanordnung zum Thema

Tab. A-13: Informelle Beteiligungsverfahren unter dem Aspekt der Beteiligung von Gender-Gruppen in der Nahverkehrsplanung Seite 2

Verfahren	Beschreibung	Zeitaufwand/ Dauer für Gender-Gruppen	Kostenaufwand	Art der Einflussnahme für Gender-Gruppen	Verbindlichkeit für Gender-Gruppen*	Eignung für Gender-Gruppen bei Nahverkehrsplanung
<b>Ratschlagverfahren</b>	Mit diesem ursprünglich aus Schweden kommenden Verfahren sollen nicht-organisierte Bürger in Kleingruppen an der Politikformulierung beteiligt werden. Sie sollen anhand von Studienmaterial und Fragebogen eine eigene Empfehlung abgeben. Diese werde zu einer gemeinsamen Empfehlung zusammengefasst.	Die Selbstorganisation der Gruppen sowie die Studienmaterialien und Fragebögen erfordern einen höheren Aufwand.	Aufwand entsteht durch die Vorbereitung, Versendung und Auswertung von Studienmaterial und Fragebogen	Der eigene Einfluss auf die Gestaltung der Materialien ist eher gering	*	Hier könnten -bedingt durch das Konzept- größere Räume und mehrere Orte abgedeckt werden. Sonst nehmen an den Veranstaltungen tendenziell mehr Menschen teil, die den Veranstaltungsort ohne großen Aufwand erreichen.
<b>Runder Tisch</b>	Ein runder Tisch ist vielseitig einsetzbar. Der Prozess ist systematisch gegliedert und durch einen neutralen Moderator begleitet. Informationseingabe durch Experten möglich. Alle Interessensgruppen sollten gleich stark sein. Die maximal 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind gezielt ausgewählt. Im Vorfeld finden bilaterale Vorgespräche statt.	Teilnahme an den Sitzungen (2-4 Stunden), abhängig von der Anzahl	Nicht übermäßig hoch. Sitzungsraum, Moderator, Protokollant, Organisation	Fachwissen organisierter Gruppen kann eingebracht werden. Beteiligung nicht-organisierter Gruppen nicht üblich, aber möglich	* Ergebnisse werden zusammengefasst, bewertet und dokumentiert. Entscheidungsträgern überreicht.	z.B. zur Qualitätssicherung im ÖPNV
<b>Vhs-Bürgerforum</b>	Das Verfahren dient der Meinungsbildung, nicht der Akzeptanzbeschaffung und besteht aus einer Informations- und einer Problemlösungsphase unter Verwendung bekannter Moderations- und Diskursformen	Abhängig von Verfahren, Thema und Umfang	Abhängig davon, ob das Thema ins reguläre Angebot integrierbar ist (Kurse, Vorträge, Exkursionen, Ausstellungen, Wochenendseminare)	Abschlussberichte oder Empfehlungen sollen Planungs- und Entscheidungsträgern als Grundlage für weitere Arbeit dienen	*	z.B. Wie attraktiv ist der örtliche ÖPNV? Ist der örtliche ÖPNV zu teuer - oder wie kann im Nahverkehr gespart werden?
<b>Zielgruppenbeteiligung</b>	Hier stehen Zielgruppen mit schlechten Artikulationsmöglichkeiten im Vordergrund. Durch einen Workshop werden Zielgruppen darauf vorbereitet eigene Belange zu artikulieren und durchzusetzen	Ein bis zwei Tage	Je Zielgruppe zwei Räume für Kleingruppenarbeit, Moderatorenhonorar, Verpflegung, Aufwandsentschädigung			Beteiligung von Kindern und Jugendlichen und anderen Gender-Gruppen
<b>Zukunftskonferenz</b>					*	Wie werden sich die Nutzergruppen des ÖPNV aufgrund der Demographie verändern und welche Konsequenzen hat dies für die Planung?

Quelle: BECKMANN u. KECK 1999, Eigene Darstellung

## **Anforderungen an eine funktionierende und akzeptierte Beteiligung – zehn Prüfsteine**

(STANGE, Waldemar u. TIEMANN, Dieter 1999:18f)

### **Prüfstein 1: Zusammenarbeit mit Erwachsenen**

#### **a) Der Erfolgsfaktor gelungener Partizipationsprojekte ist in der Regel das Vorhandensein engagierter Erwachsener.**

Diese müssen aber in der Lage sein, sich so weit wie möglich zurückzunehmen und eine gelungene symmetrische Kommunikation zwischen Kindern auf der einen und Erwachsenen auf der anderen Seite zu garantieren.

Besonders wichtig sind „Partizipationsagenten“ vor Ort, die nicht nur bei der Entdeckung und Sensibilisierung von Problem- und Defizitlagen in der kindlichen Umwelt aktiv werden, sondern als Anwälte der Kinder besonders in den schwierigeren Umsetzungsphasen Kinderinteressen in den kommunalen Entscheidungs- und Verwaltungsprozess einbringen und sozusagen als „Übersetzer“ von Kinder- und Jugendanliegen bzw. -interessen in die Sprache und Gedankenwelt der örtlichen Politik und Verwaltung – und umgekehrt – tätig sind. (Siehe auch Prüfstein 8 b).

Diese Aufgaben können sehr verschiedene Personengruppen übernehmen: Lehrer, Personal aus Jugendämtern oder Jugendverbänden, Kinderbüros, aber auch externe, besonders ausgebildete Moderatoren/-innen (zur Moderation s. Kapitel 3).

#### **b) Aber: Der Ernstcharakter von Partizipation muss sicher sein.**

Es muss absolut klar sein: Sind die Erwachsenen bereit, in den anstehenden Fragestellungen ein Stück weit Macht und Entscheidungskompetenzen zu teilen? Wird der Ernstcharakter von Partizipation konsequent betont, sind die Verwirklichungschancen eines Projektes realistisch, werden Simulation und Beteiligungsspielwiesen vermieden? Kinder dürfen z. B. an der Planung eines Spielgeländes nur beteiligt werden, wenn hierfür auch wirklich Haushaltsmittel zur Verfügung stehen und gewährleistet ist, dass die Vorstellungen der Kinder verbindlich in die Planungen integriert werden. Alibiveranstaltungen werden von Kindern schnell durchschaut.

#### **c) Aber: Die Leitidee der Expertenschaft von Kindern muss anerkannt werden!**

Jugendliche sind z. B. Experten, wenn sie als Skater dem Bauamt differenzierteste Informationen über den Zustand von Gehwegen geben können. Kinder sind zweifellos auch Experten für die Schule und für adäquate Lernformen. Sie wissen oft besser als erwachsene Fachleute, wo für sie gefährliche Verkehrssituationen entstehen, wenn z. B. ein Radweg plötzlich in der Fahrbahn mündet.

#### **d) Aber: Das Prinzip der symmetrischen Kommunikation muss gewährleistet sein!**

Also nicht:

- Veranstaltungen, die folgenlos bleiben.
- Versprechungen abgeben und diese nicht einhalten.
- Einladungen annehmen und nicht hingehen.
- Ironisches und arrogantes Auftreten („Killerphrasen“).
- Schulmeisterliches und belehrendes Auftreten.
- Langatmige und unverständliche Reden.
- Hinweise auf „übergeordnete Instanzen“.

Soll in einem gemeinsamen und demokratischen Prozess erfolgreich kommuniziert werden, bedarf es der Hilfe von Moderatoren/-innen als Katalysatoren/-innen im öffentlichen kommunalen Kommunikationsprozess.

#### **e) Aber: Die Instrumentalisierung von Kindern muss verhindert werden!**

Kinderparlamente z. B. können auch durchaus Alibi charakter haben, Kinder können „schmückendes Beiwerk“ bei Erwachsenenveranstaltungen sein. Kinder können so für symbolische Politik missbraucht werden.

#### **f) Aber: Versteckte Erwachsenenprojekte müssen vermieden werden!**

Werden das Partizipationsprojekt und die gewählte Partizipationsform von den Adressaten selbst gewollt oder ihnen nur von außen aufgepfropft? Entspricht das Vorhaben ihrer Interessenlage? Wollen die Kinder in diesem Falle überhaupt etwas bewirken, verändern, aufbauen? Spüren sie einen echten Problemdruck und Veränderungsmotivation? Sehen sie Realisierungschancen für ihre Ideen und Konzepte?



**g) Partizipation von Kindern bedarf der Öffentlichkeit.**

Sie muss von Kindern und Erwachsenen gemeinsam hergestellt werden. Partizipation von Kindern ist angewiesen auf Erwachsene als „Übersetzer“ zwischen den sich in der Regel eher fremden Welten von Kindern und Politik.

**Prüfstein 2: Über- und Unterforderung**

Wird die Gefahr der Überforderung durch Partizipation vermieden? Kinder sollten grundsätzlich nicht an Entscheidungen beteiligt werden, die sie überfordern: Eine Kinderratsversammlung zu den Gesamtproblemen einer Großstadt z. B. überfordert im Allgemeinen das Planungsvermögen von Kindern. Dagegen können Kinder ohne weiteres an Stadt und Gemeindeentwicklung beteiligt werden: neue Wohngebiete, Sanierung von Stadtteilen, Verbesserung von Verkehrswegen.

**Prüfstein 3: Qualifikation der Betroffenen**

Es reicht nicht, Kindern formale Möglichkeiten der Beteiligung zu bieten. Sie müssen qualifiziert werden. Besondere Unterstützungsmaßnahmen müssen auch jüngeren Kindern die Mitarbeit erleichtern: Wenn z. B. mit Visualisierungstechniken gearbeitet wird, bekommen die Kleineren einfach eine „Sekretärin“ oder einen „Sekretär“ an die Seite, denen sie ihre Wünsche diktieren (ein Verfahren, das die Kinder sehr lieben und genießen).

**Prüfstein 4: Zeitstruktur**

Zwischen den Beratungsergebnissen, z. B. eines Kinder- und Jugendbeirates, und der Realisierung der Vorschläge muss ein möglichst enger, zeitlich erfahrbarer Zusammenhang bestehen. Je jünger die Kinder, desto enger muss der zeitliche Abstand zwischen Planung und Realisierung sein. Jugendlichen ist auch die Mitarbeit an längerfristigen Projekten, z. B. der Dorfentwicklung, zuzumuten.

**Prüfstein 5 : Arbeitsformen**

Sind die Arbeits-, Aktions- und Veranstaltungsformen kinder- und jugendgemäß? Ist eine lustmachende, phantasiestiftende, gut ausgestattete Umgebung, um produktiv arbeiten zu können, vorhanden? Wird der politische Prozess in Kinder- und Jugendgremien qualifiziert moderiert und nicht nach altem Muster geleitet und geführt?

Beteiligungsprojekte müssen so beschaffen sein, dass sie dem Interesse von Kindern an unkonventionellem Engagement entgegenkommen. Ein Projekt, das weitgehend die Kultur der Erwachsenen kopiert, insbesondere ihre Rituale, wird bei der Zielgruppe nur geringes Interesse finden. Eine falsche Einschätzung von kindlichen Kompetenzen und Emotionen als Grundlage für die Wahl bestimmter Arbeitsformen ist unbedingt zu vermeiden.

**Prüfstein 6: Repräsentativität**

Wird durch die gewählte Partizipationsform ein möglichst großer Teil der jungen Generation einer Gemeinde mit einbezogen? Werden Kinder aus unterschiedlichen Milieus, mit verschiedener Nationalität, mit unterschiedlich hohem Artikulationsvermögen erreicht? Wird verhindert, dass nur Kinder aus dem Gymnasialmilieu angesprochen werden?

Sind relevante Minderheiten vertreten? Vielfältige Formen der Partizipation sind notwendig, möglichst als dezentrale, Kinder aufsuchende Angebote. Nur so kann verhindert werden, dass [...] sich soziale Schranken zwischen verschiedenen Kindern aufbauen (Schröder 1995, 15).

**Prüfstein 7: Berücksichtigung geschlechtsspezifischer Aspekte**

Der öffentliche Raum ist oft noch zu sehr nach den Vorlieben von Jungen organisiert. Hier gilt es, auf die Spiel- und Kommunikationsbedürfnisse von Mädchen Rücksicht zu nehmen. Dabei dürfen aber keine Geschlechtsrollenstereotype reproduziert werden. Gerade die Technik der Zukunftswerkstatt bietet für Mädchen gute Entfaltungsmöglichkeiten.

**Prüfstein 8: Lebenswelt – Gemeinwesenbezug – Kooperative Planung Lebenswelt und Gemeinwesenbezug**

Politik für Kinder und Politik mit Kindern muss auf die konkrete Betroffenheit der Kinder reagieren, an ihre Lebenswelt anknüpfen, stadtteilbezogen, gemeindebezogen, also möglichst dezentral organisiert sein, mit dort tätigen Institutionen zusammenarbeiten.

**Kooperative Planung**

Bei erfolgreichen Partizipationsprojekten müssen alle Beteiligten von Anfang an miteinander „vernetzt“ werden. Die politischen Gremien und insbesondere die Bürgermeister und Entscheidungsträger sind für das Gelingen von Partizipationsprojekten, vor allem den Realisierungstransfer, von zentraler Bedeutung: Gegen sie läuft nichts, mit ihnen unter Umständen sehr viel.

**Prüfstein 9: So früh wie möglich Demokratie lernen**

Forschungen zur politischen Sozialisation zeigen, dass wesentliche politische Prägungen bereits vor dem 12. Lebensjahr über Erfahrungen in Elternhaus und Schule zu Stande kommen. Deshalb sollten Beteiligungsangebote vielfältig und möglichst früh im Alltag von Kindern angeboten werden.

*Grundideen:*

Partizipation soll an den Bedürfnissen, Wünschen, Hoffnungen und Ängsten der Kinder ansetzen. Diese gilt es erst zu erfahren. Partizipation setzt auf die Entwicklung von Fantasie und Utopien bei Kindern wie auf die grundsätzliche Gestaltbarkeit von Lebensräumen. Dazu gehören auch die Aufforderung zum Querdenken, die Förderung sozialer Kreativität.

**Prüfstein 10: Ausnahme oder Regel**

Bleibt es bei wenigen Beteiligungsangeboten als „Highlight“ im Kinderleben? Oder werden möglichst viele „Lernorte für Demokratie“ geschaffen. Die gesamte politische Sozialisation muss von den Leitideen „Mitbestimmung und Mitverantwortung“ geprägt sein.  
([www.soziales.saarland.de/medien/inhalt/Handreichung\(2\).pdf](http://www.soziales.saarland.de/medien/inhalt/Handreichung(2).pdf)).

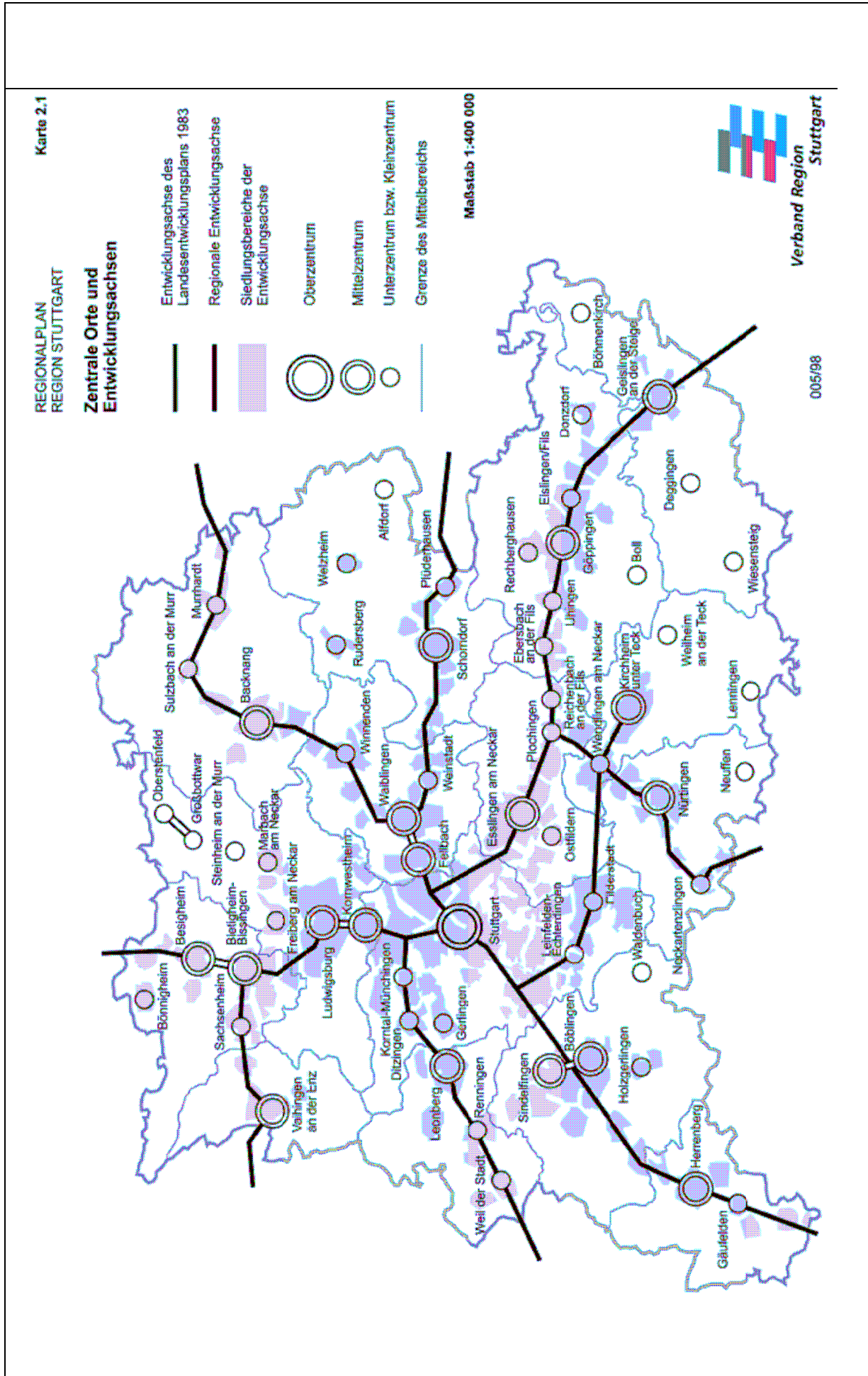


Abb. A-18: Zentrale Orte und Entwicklungsachsen in der Region Stuttgart, Quelle: VRS 1998

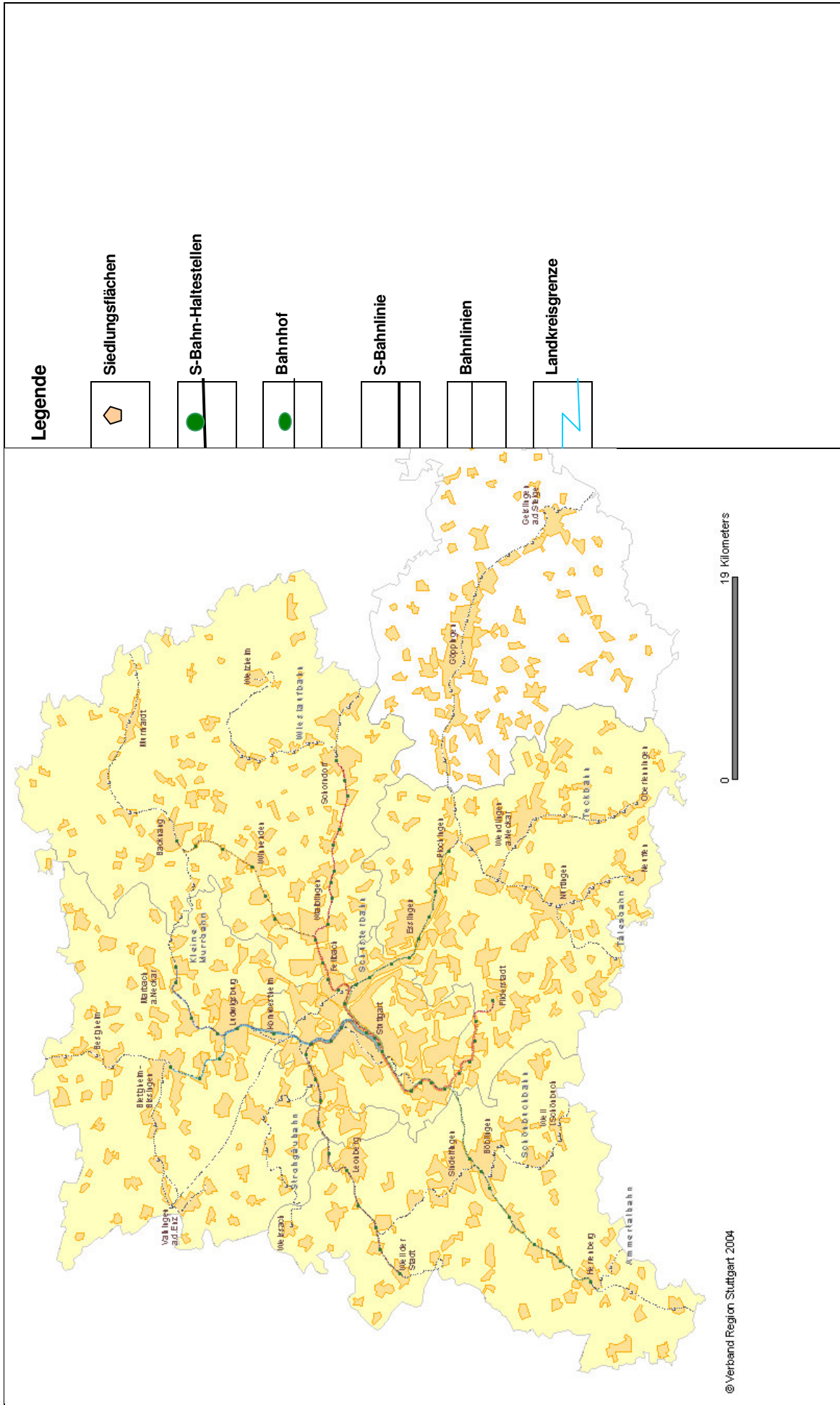


Abb. A-19: Verkehrserschließung in der Region Stuttgart, Quelle: VRS 2004

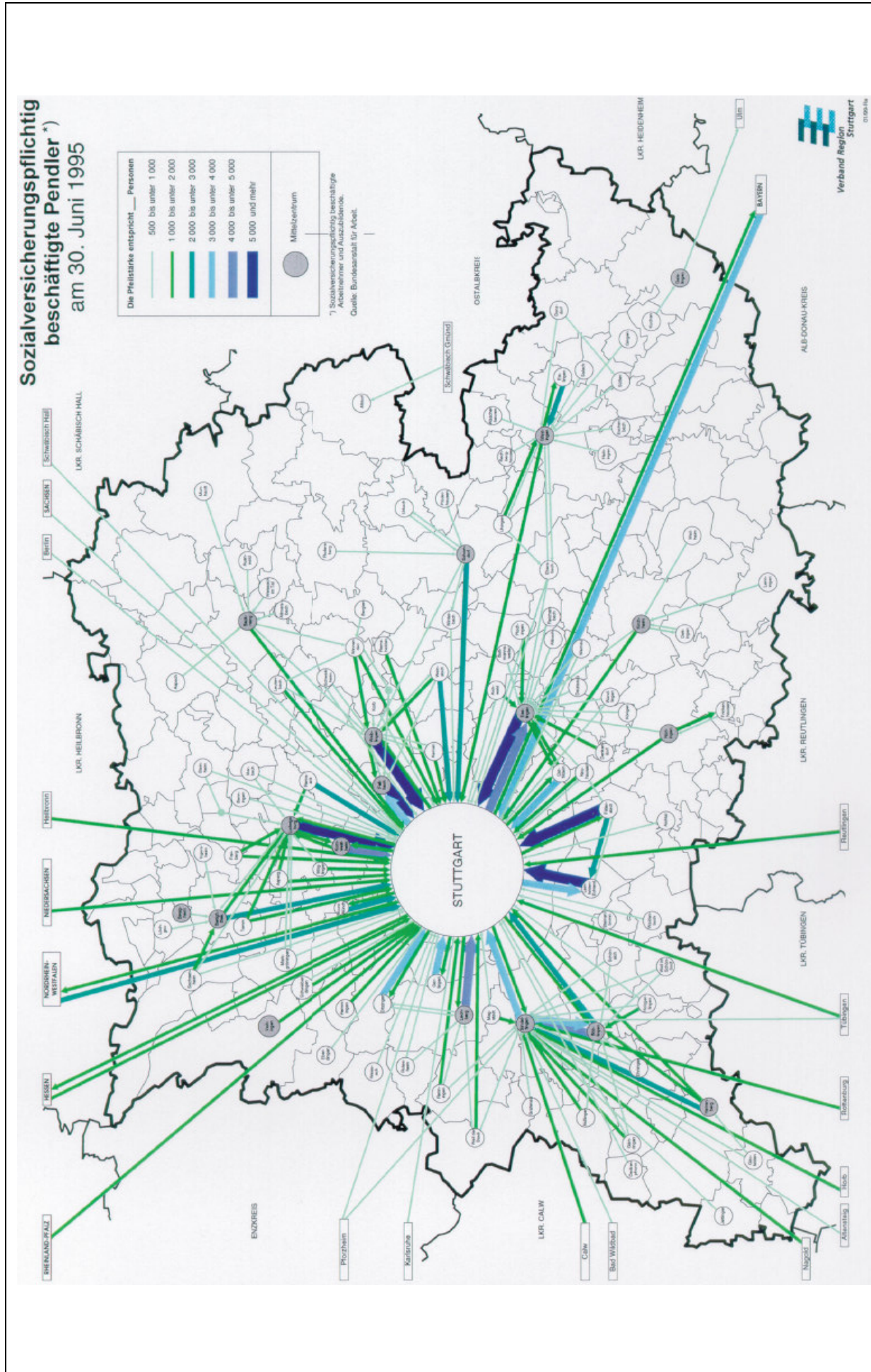


Abb. A 20: Sozialversicherungspflichtig versicherte Pendler in der Region Stuttgart am 30. Juni 1995, Quelle: VRS 1999

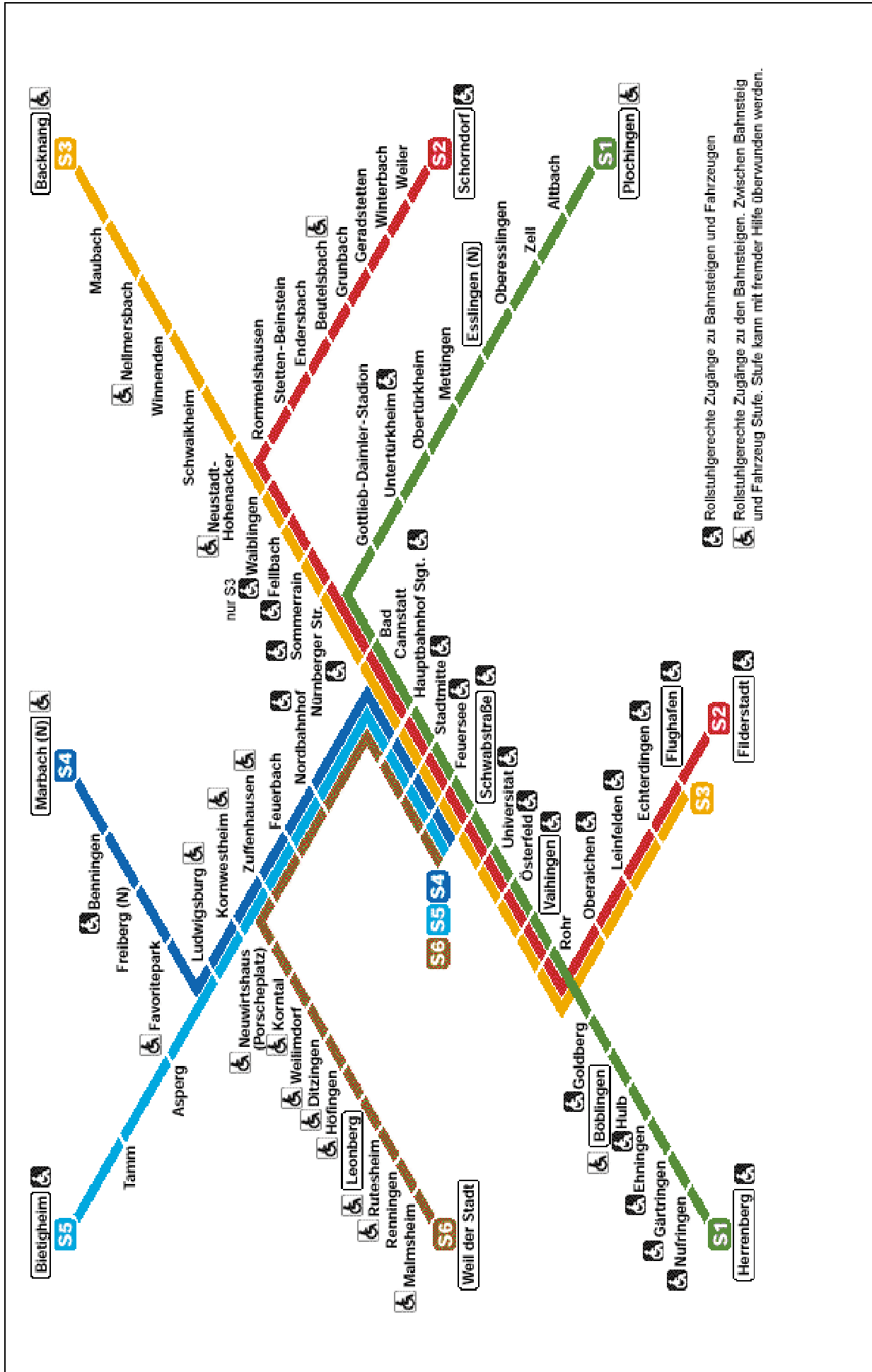


Abb. A-21: Barrierefreie Haltestellen in der Region Stuttgart, Quelle: VVS 2004

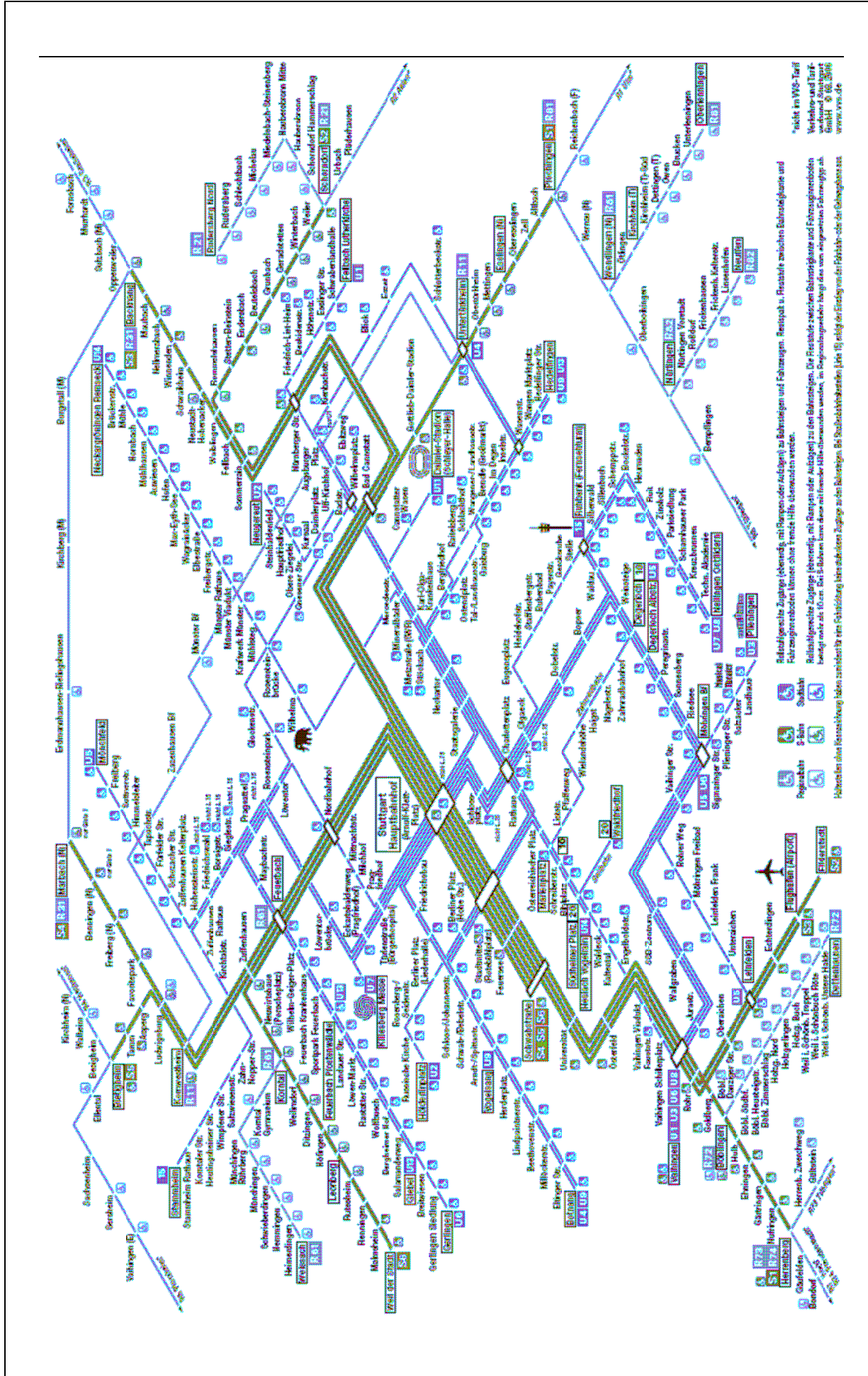


Abb. A-22: Verbund- Schienennetz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Quelle: VVS 2006 a





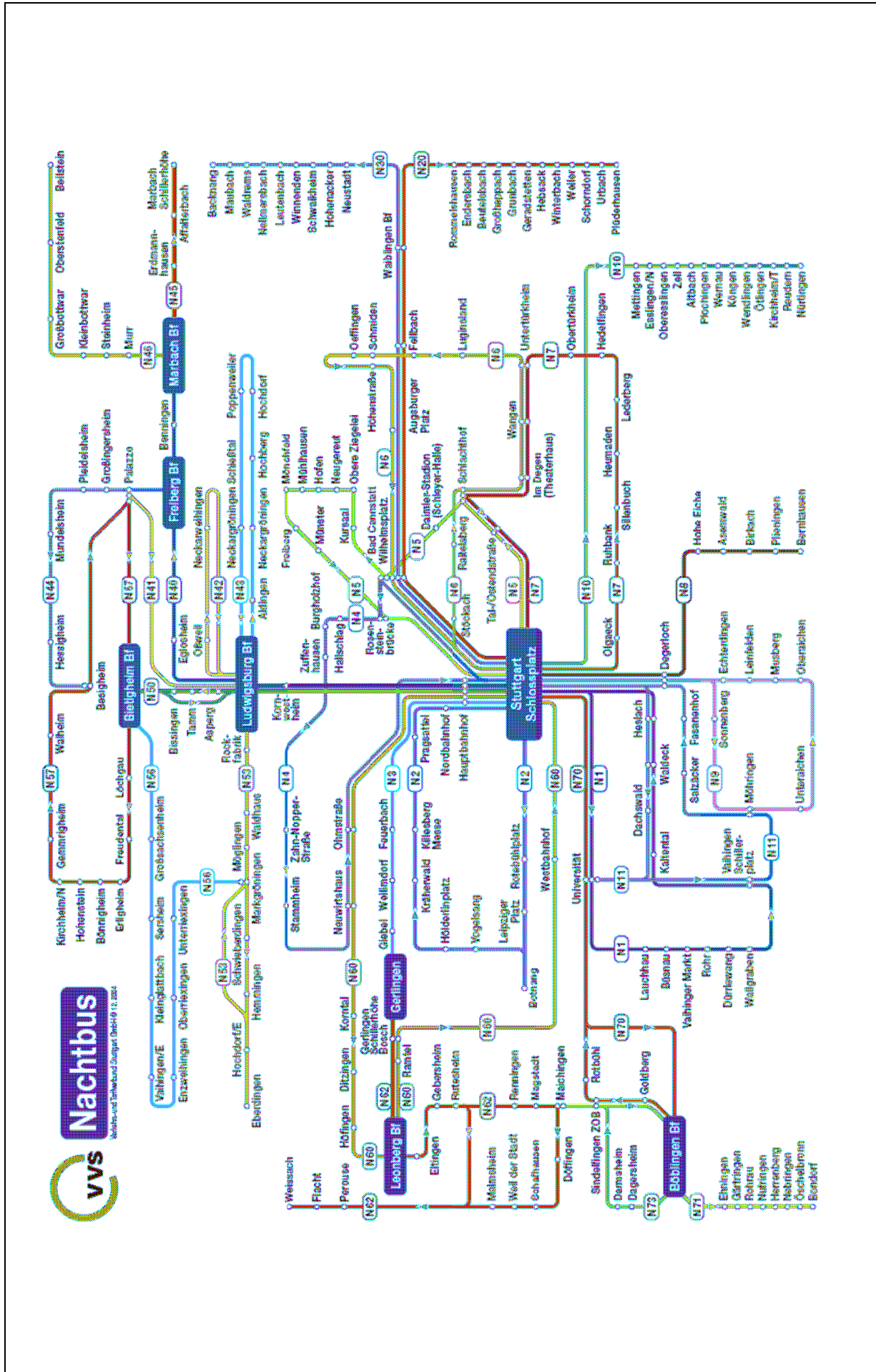


Abb. A-24: Nachtbuslinien in der Region Stuttgart, Quelle VVS 2004

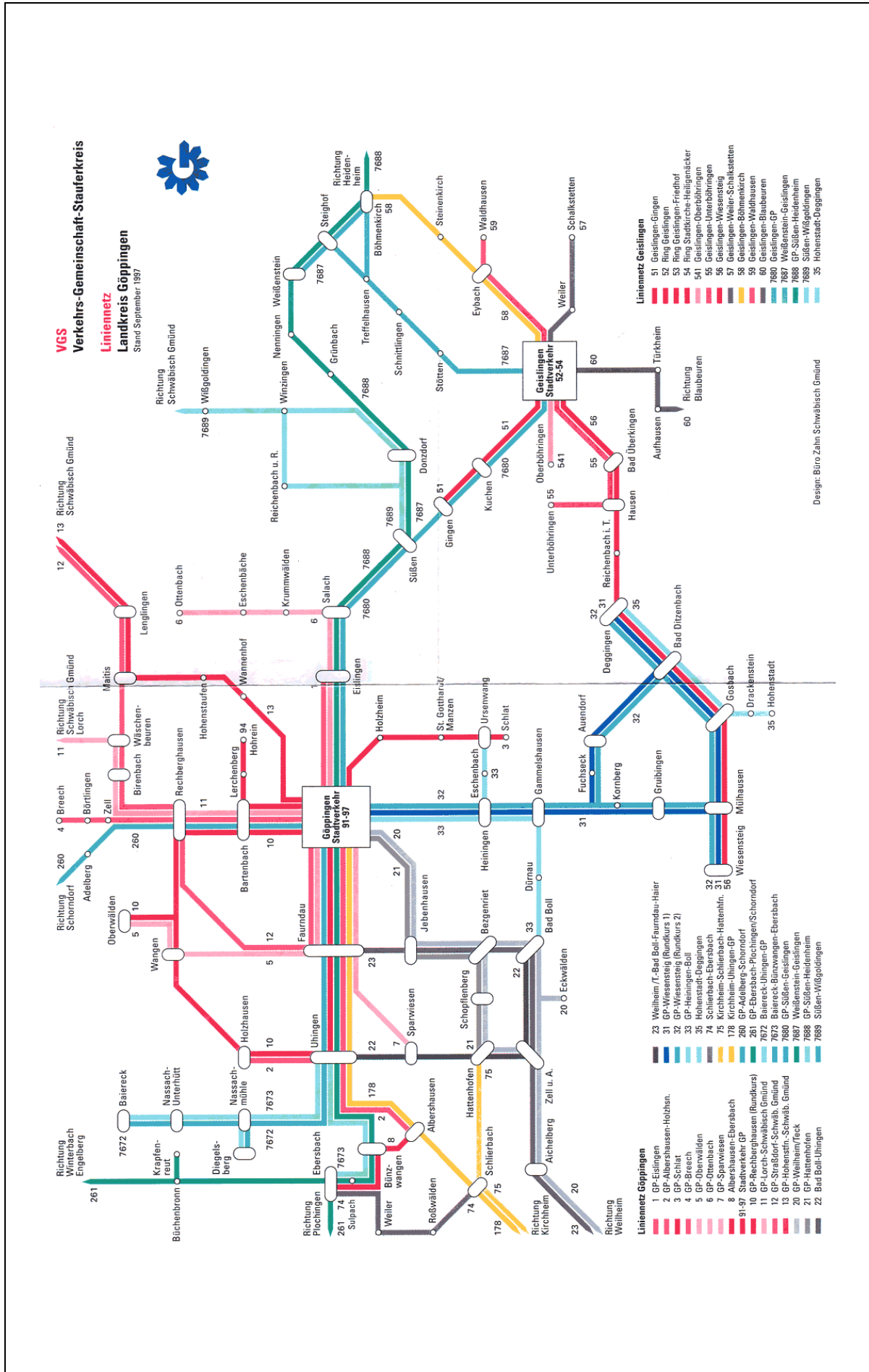


Abb. A-25: Netzfahrplan Verkehrsgemeinschaft-Stauferkreis, Quelle VERKEHRSGEMEINSCHAFT STAUFERKREIS (2006)

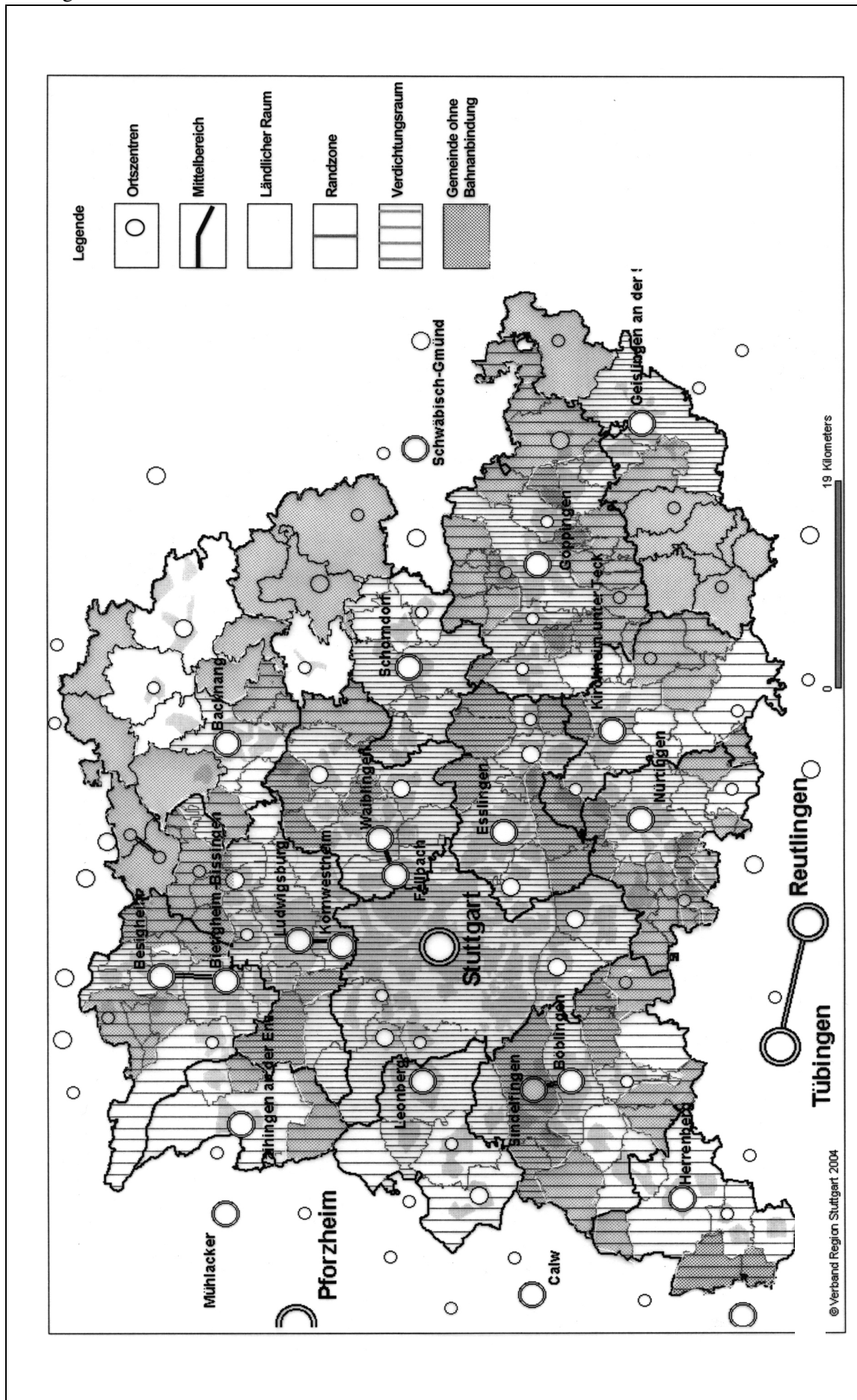


Abb. A-26: Der Zusammenhang zwischen räumlichen Strukturen und Bahnanbindung in der Region Stuttgart, eigene Darstellung

**Erreichbarkeit an S-Bahnlinien am Beispiel der Verbindung zum Hbf Stuttgart**

Linie	Ausgangspunkt	Erste Fahrt/ Uhr	Fahrtdauer in Minuten	Umstiege	Letzte Fahrt	Fahrtdauer in Minuten	Umstiege	Takt in Minuten
S 1	Plochingen	4:23	27 /17	0	0:08	27	0	30
S 1	Herrenberg	4:47	38	0	23:47	38	0	30
S 2	Filderstadt	4:32	43/ 31	0	0:04	31	0	30
	Schomdorf	4:48	37 (R2 24)	0	23:48	37	0	30
S 3	Backnang	5:10	30	0	0:55 Uhr	25	0	30
	Flughafen	5:08	27	0	0:08	27	0	30
S 4	Marbach	4:54	29	0	23:24	29	0	30
	Schwabstrasse	5:18	5	0	0:50	5	0	30
S 5	Bietigheim	4:37	26	0	23:37/ 0:23	26	0	30
	Schwabstrasse	5:23	5	0	23:53	5	0	30
S 6	Weil der Stadt	4:34	39	0	23:34	39	0	30
	Schwabstrasse	5:13	5	0	0:13	5	0	30
	Göppingen	(4:15) 5:53, 7:12	(50), 39, 26	(1), 0, 0	23:23	37	0	20/30
	Geislingen/Steige	4:39	59	0	23:07	53	0	20/ 45

**Erreichbarkeit bei Anbindung an weitere Schienenstrecken, Anbindung an S-Bahnnetz**

Linie	Ausgangspunkt	Erste Fahrt/ Uhr	Fahrtdauer in Minuten	Umstiege	Letzte Fahrt	Fahrtdauer in Minuten	Umstiege	Takt in Minuten
Ammertalbahn (TÜ-BB) R 73	Tübingen - Herrenberg	4:48	24	0	23:48	24	0	30
Schönbuchbahn (BB)	Dettenhausen nach Böblingen	(4:07) 5:02	(1:15 Bus) 24	0	0:02	24	0	60, abends 30 Min. Ruftaxi
Strohäubahn (LB) R 61	Weissach nach Kornthal	4:45	39	0	23:20	39	0	60
Wieslaufftal-bahn (Rems-Murr) R 21	Rudersberg nach Schomdorf	4:41	17		23:23	17	0	30, ab 19:23 alle 60
R-Bahn R3 von Murrhardt nach Backnang	Murrhardt - Backnang	(4:01), 5:34	(34), 16	0	22:35	15	0	30/60, im Berufsverkehr öfter, teils mit Umstiegen
R 81 (ES)	Oberlenningen- Wendlingen nach Plochingen S1	5:05	42	2	22:59	1:04	2	30/ 60
R 82 (ES)	Neuffen- Nürtingen nach Plochingen S 1	4:44	33	1	22:45	1:18	1	30, ab 20:50 Ruftaxi

**Erreichbarkeit außerhalb des S-Bahnnetzes, Verkehrsmittel Bus**

Ausgangs- punkt	Nächster S-Bahn- hof	Erste Fahrt/ Uhr	Fahrtdauer in Minuten	Umstiege	Letzte Fahrt	Fahrtdauer in Minuten	Umstiege	Takt in Minuten
Baltmanns-weiler	Plochingen	5:05	(45) 32	1	22:05	38	1	30 im Berufsverkehr, sonst 60
Unterjettingen	Herrenberg	4:56	13	0	1:12 (Ruftaxi)	11	0	30-60, ab 20:26 etwa stündlich
Aich (km)	Filderstadt	4:37	20	0	0:07	20	0	30, ab 20:07 stündlich
Lichtenwald	Schomdorf	(5:12, 6:17) 7:00	(1:28, 57=5,90 €) 21= 2,20 €	(2, 2) 0	20:23	1:21	2	60 (die schnellste und günstigste Verbindung)
Kleinaspach	Backnang	4:42	22	0	0:10	11	0	30 Berufsverkehr 20, ab 19:42 stündlich
Oberstenfeld	Marbach	4:21	28	0	22:51	28	0	30, ab 19:51 stündlich
Freudental	Bietigheim	5:11	17	0	21:18	1:02	2	30, teilweise öfter, andere Routen aber teurer und länger, ab 19:41 stündlich
Simmozheim	Weil der Stadt	5:33	8	0	22:45	8	0	Stündlich, teilweise öfter, andere Routen aber teurer, länger, Umstieg (38 min)
Bad Boll	Göppingen (R1)	5:14	21	0	22:02	23	0	30/ 45/ 90

Erreichbarkeit in der Region Stuttgart, Quelle VVS- Fahrplanauskunft 2006

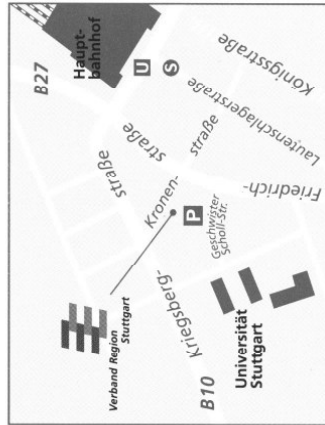
**EINLADUNG****Veranstaltungsort**

Verband Region Stuttgart  
Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart

**Anreise**

Mit Bus und Bahn:  
DB, S-Bahn, Stadtbahn zum Hauptbahnhof  
Stuttgart, von dort 5 Minuten Fußweg

Parkmöglichkeiten für Pkw:  
im Parkhaus „LBS“ (gebührenpflichtig)  
Zufahrt über Geschwister-Scholl-Straße,  
Zugang zum Gebäude durch den Hintereingang  
oder den Haupteingang in der Kronenstraße

**Skizze****Kinderbetreuung**

Bei Bedarf wird für eine Kinderbetreuung gesorgt.  
Bitte vermerken Sie Ihre Wünsche auf dem  
Anmeldeabschnitt.

**Weitere Einladungen**

sind im Internet unter  
[www.region-stuttgart.org/downloads](http://www.region-stuttgart.org/downloads)  
als PDF-Formular abrufbar.

Verband Region Stuttgart  
Ursel Habermann  
Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart

Bitte bis 7. Oktober 2002 zurücksenden  
oder faxen an:

(0711) 2 27 59 - 70

# ÖPNV-Planung für alle!

Gender Mainstreaming  
im ÖPNV in der Region  
Stuttgart

Dienstag, 15. Oktober 2002  
14.00 - 18.00 Uhr  
Verband Region Stuttgart  
Stuttgart



Verband Region  
Stuttgart



## ÖPNV-Planung für alle!

Gender Mainstreaming im ÖPNV in der Region Stuttgart

Ein ganzheitlicher Ansatz im ÖPNV berücksichtigt die unterschiedlichen Lebensmuster und Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer. Der Gender Mainstreaming - Ansatz fordert auf, die verschiedenen Rollen, die Männer und Frauen einnehmen, zu erfassen und bei der Planung zu berücksichtigen. In diesem Prozess ist auch die Stärkung der Kompetenz für Planungsfragen dieser unterschiedlichen Gruppen (Voll- und Teilzeitbeschäftigte, Familien, Behinderte u.a.) erforderlich, um in den Verkehrsplanungsprozessen effektiver Einfluss nehmen zu können.

Mit der Studie „Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart“ hat der Verband Region Stuttgart eine erste umfassende Analyse der Mobilitätsmuster von Frauen vorgelegt. Die Ergebnisse fanden Eingang in die Regionalverkehrsplanung.

Mit dieser Veranstaltung soll ein Auftakt zu einer intensiven Kommunikation zwischen den Aufgabenträgern und damit Gestaltern des Öffentlichen Personennahverkehrs und Politiker(innen) und Vertreter(innen) von Verbänden gemacht werden. Ziel ist es, die Gestalter des ÖPNV für die Bedürfnisse bislang weniger berücksichtigter Gruppen sensibler zu machen und den Vertreter(inne)n dieser Gruppen die Möglichkeiten der Einflussnahme in den Planungsprozessen, z.B. die Erarbeitung von Stellungnahmen und Anregungen, aufzuzeigen und zu erleichtern. Vorge stellt werden Beispiele von erfolgreichen Einbindungen einzelner Gruppen in die Planung und die Umsetzung der Ergebnisse. In Workshops sollen Ansätze erarbeitet werden, wie diese Prozesse in der Region Stuttgart angeregt und intensiviert werden können. Langfristig wird dadurch ein positiver Einfluss auf die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs erwartet. Diese Veranstaltung richtet sich an die Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs, Planungsbüros, Kommunal- und Regionalpolitiker(innen) und Vertreter(innen) von Verbänden sowie kommunale Frauenreferate.

### Programm

#### 14.00 Uhr

##### Begrüßung

Dr. Bernd Steinacher, Regionaldirektor

#### 14.15 Uhr

##### Was ist Gender Mainstreaming?

Sabine Brommer, Frauenbeauftragte des Landkreises Göppingen

#### 14.45 Uhr

##### Öffentlicher Personennahverkehr:

##### Gestaltung und rechtliche Grundlagen

Dipl.-Ing. Thomas Knöllner, Leiter der Planungsabteilung beim VVS

#### 15.15 Uhr

##### Kaffeepause

#### 15.30 Uhr

##### Beispiele erfolgreicher Einbindung von Gender-Belangen in Planungsprozesse

Dipl.-Ing. Angela Fuhrmann, Büro für Nahverkehr, Frankfurt  
(Bsp. Nahverkehrsplan Region Hannover)

Dipl.-Ing. Gisela Stete, StetePlanung Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt  
(Bsp. Nahverkehrsplan Bielefeld)

#### 16.15 Uhr

##### Diskussion, Einführung in die Workshops

Dr. Dirk Vallée,  
Leitender Technischer Direktor

#### 16.30 Uhr

Workshops zu den ÖPNV-Planungsprozessen und Beteiligungsmöglichkeiten auf der kommunalen Ebene, der Ebene der Landkreise und der Region.

Ca. 18.00 Uhr Ende der Veranstaltung

### Anmeldung

Ich nehme an der Veranstaltung am 15.10.2002 teil.

Ich möchte bei folgendem Workshop mitarbeiten:

Kommunen

Kreise

Region

Ich benötige Kinderbetreuung für \_\_\_\_\_ Kinder im Alter von \_\_\_\_\_ Jahren

Ich möchte nicht, dass meine Anschrift im TeilnehmerInnenverzeichnis veröffentlicht wird.

Name \_\_\_\_\_

Institution / Beruf \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

Bitte melden Sie sich bis zum 07.10.2002 an.  
Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Verband Region Stuttgart  
Ursel Habermann  
Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart  
[habermann@region-stuttgart.org](mailto:habermann@region-stuttgart.org)

Fon: 0711/ 2 27 59 - 16  
Fax: 0711/ 2 27 59 - 70



Dr. Bernd Steinacher:

Begrüßung bei der Veranstaltung „ÖPNV-Planung für alle“

In der Region Stuttgart leben 2,6 Mio Frauen und Männer in 179 Städten und Gemeinden. Ein Grossteil dieser Menschen verbringt den Tag nicht am eigenen Wohnort, sondern lebt in der Region:

Die Menschen sind unterwegs zum Ausbildungsplatz, zum Arbeitsplatz, abends ins Kino, Freunde besuchen, zur Naherholung in die landschaftlich reizvollen Gebiete dieser Region, usw. Die Meisten sind sehr mobil.

Die Region ist die Stadt: was bis vor 50 Jahren in der Heimatgemeinde „erledigt“ wurde, geschieht heute in der Region.

Die Zahl der Pendler in der Region Stuttgart ist in den letzten Jahren stark gestiegen: Die Zahl der Berufspendler über Gemeindegrenzen hinweg, stieg von 1995 bis 2000 von 697.392 auf 757.019, dies ist ein Anstieg von 8,5%.

Rund 240.000 von ihnen nutzen den ÖPNV.

Die deutliche Zunahme der Pendler in der Region kann jeder von uns persönlich erfahren, wenn er an einem gewöhnlichen Arbeitstag morgens um halb acht auf der B10, der B14, oder der B 27 in Richtung Stuttgart fährt, bzw. sich langsam im Schritttempo der Stadt nähert.

Unsere Unternehmen bewerten die eingeschränkte Mobilität als höchstes Standortrisiko. Dies ist ein Ergebnis einer vom Verband Region Stuttgart und von der Wirtschaftsförderung Stuttgart beim Allensbach-Institut in Auftrag gegebenen Umfrage.

„Eine“ Schlüsselmaßnahme, den weiterhin zunehmenden Verkehr in der Region in den Griff zu bekommen, sehe ich in der verstärkten Förderung des ÖPNV: Alle bereits

von der Regionalversammlung beschlossenen Maßnahmen zum **Ausbau der S-Bahn** in der Region Stuttgart werden zügig vorangetrieben:

- Gegenwärtig laufen für die **S-Bahnerweiterung S 60**, von Böblingen nach Renningen, die ersten Teile des Planfeststellungsverfahrens.
- Das zweite S-Bahngleis zwischen **Malmsheim und Renningen** wird bereits gebaut.
- Als Nächstes wird der **Spatenstich** für den Ausbau der Haltestelle **Gottlieb-Daimler-Stadion** erfolgen.
- Nach ausführlichen Diskussionen mit den Gemeinden und dem Landkreis Esslingen sind die Voraussetzungen für einen **Startschuss** für die S-Bahn-Verlängerung von Plochingen nach **Kirchheim gegeben**.
- Und **bis zum Jahr 2005** wollen wir **25 neue S-Bahnzüge** anschaffen.

Eine **Daueraufgabe** ist es, die **Akzeptanz des ÖPNV** weiter zu stärken. Der **Griff zum ÖPNV-Ticket** muss genauso selbstverständlich werden, wie der **Griff zum Autoschlüssel**.

Ein sinnvoller Weg, dies zu erreichen, ist ein **ganzheitlicher Ansatz** bei der **Planung des ÖPNV**, der die **unterschiedlichen Lebensmuster** der Nutzerinnen und Nutzer berücksichtigt.

Das neue Konzept des **Gender Mainstreaming**, bei dem geprüft wird, wie sich **einzelne Maßnahmen** auf Männer und auf Frauen auswirken, bietet hierzu interessante Möglichkeiten.

Auf der **4. Weltfrauenkonferenz in Peking** wurde Gender Mainstreaming erstmals einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Es wurde als **Verpflichtung für die Regierungen** benannt, in allen Politikbereichen zu prüfen, welche Auswirkungen Entscheidungen auf die Situation der Frauen haben.

In **Europa** wurde im **Vierten Aktionsprogramm zur Chancengleichheit (1995)** das Prinzip des Gender Mainstreaming auf die Politik, d.h. auf alle Konzepte und politischen Maßnahmen der Europäischen Union selbst übertragen. Im **Amsterdamer Ver-**



**trag von 1997** haben sich alle Staaten der EU auf diese neue Art und Weise der Organisation politischer Gestaltungsprozesse **verpflichtet**.

Gender Mainstreaming ist laut **Sachverständigenbericht des Europarats** von 1998 folgendermaßen definiert:

„Gender Mainstreaming besteht in der (Re-) Organisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluation von Entscheidungsprozessen, mit dem Ziel, dass die an politischer Gestaltung beteiligten Akteurinnen und Akteure den Blickwinkel der Gleichstellung zwischen Frauen und Männern in allen Bereichen und auf allen Ebenen einnehmen“.

Es ist ein **neuer Ansatz**, mit dem Entscheidungsprozesse, **Maßnahmen und Gesetzesvorhaben** auf ihre **Auswirkungen** auf die **unterschiedliche Lebenssituation** von Frauen und Männern überprüft werden sollen. Es ist umfassend zu berücksichtigen, ob politische Maßnahmen der Chancengleichheit von Frauen und Männern förderlich oder hinderlich sind.

Mit dem Gender Mainstreaming Ansatz sollen die **bisherigen und künftig notwendigen spezifischen Frauenfördermaßnahmen** nicht ersetzt werden, sondern sich in einem dualen Ansatz ergänzen. Ein wesentliches Kennzeichen dieses Ansatzes ist, dass eine Sichtweise eröffnet und politisch umgesetzt werden kann, der zufolge es **nicht nur um Frauen** und ihre Probleme geht, sondern um **gesellschaftliche Rollen** von Frauen und Männern.

Die sozialen, kulturellen und politischen Geschlechterrollen sind **als historisch gewachsen** und **als veränderbar** zu begreifen. Benachteiligungen von Frauen in der Gesellschaft können somit **nicht durch biologische Unterschiede** zwischen den Geschlechtern legitimiert werden.

Während sich in der Regel bislang **insbesondere Frauen** um die sogenannten Frauengangelegenheiten gekümmert haben, sollen Frauen und Männer in Zukunft **gemeinsam die Verantwortung** für die **Öffnung überkommener Rollenmuster** und damit größere persönliche Entscheidungsspielräume übernehmen.

Der Grundsatz des Mainstreaming liegt auch der **Förderpolitik der EU** und insbesondere dem Europäischen Sozialfonds zugrunde.

Für mich bedeutet dieser neue Ansatz, dass es bei allen Planungen darauf ankommt, **ganzheitlich zu denken**, die unterschiedlichen Bedürfnisse von Männern und Frauen in Ihren unterschiedlichen Rollen zu erkennen, ebenso wie **diejenigen anderer Bevölkerungsgruppen**, wie z.B. älterer Menschen, behinderter Menschen.

Die ersten Schritte hin zu einer genderorientierten Planung sind wir bereits gegangen:

- Im Zuge der **Regionalverkehrsplanung** haben wir ein Gutachten zur **Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart** in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieses Gutachtens wurden Daten, die als Grundlage für die Erstellung des Regionalverkehrsplans erhoben wurden, geschlechtsspezifisch ausgewertet, zum Beispiel wurden Wegezwecke und Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern untersucht.
- **Ein** Ergebnis war, dass sich die **Verkehrsmuster** von Männern und Frauen deutlich unterscheiden. Wir haben diese **Ergebnisse in den Regionalverkehrsplan** eingebracht und z.B. auch bei der Tarifstruktur des VVS einige Änderungen bewirken können.
- So sind seit einiger Zeit **Fahrtunterbrechungen** in eine Richtung möglich. Dies entspricht den Wegemustern von Frauen, die häufig in sogenannten „Wegekettten“ unterwegs sind. Ebenso wurde im Sinne eines **gender- und familienorientierten** Tarifs die Altersgrenze für **Kinder auf 14 Jahre** angehoben.

Der Verband Region Stuttgart setzt sich (auch finanziell) für den **Ausbau barrierefreier Zugänge** zu den S-Bahnhöfen ein, was gerade für den Lebensalltag von Frauen und Männern, die mit einem Kinderwagen unterwegs sind, Verbesserungen bringt.

Ich wünsche mir für diese Veranstaltung, dass wir **weitere Anregungen** bekommen, weiterzudenken in diese Richtung, dass uns Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie wir im Sinn aller hier lebenden Menschen den ÖPNV weiter entwickeln können.

Ich freue mich über **die Resonanz** von Seiten der **Regionalversammlung, der Kreisräte, der Gemeinderäte**, der ÖPNV-Beauftragten in den Landratsämtern und den Kommunen, der Vertreterinnen und Vertreter von Planungsbüros und Verbänden und wünsche uns allen eine erkenntnisreiche und interessante Veranstaltung.


# Gender Mainstreaming

Eine Strategie mit dem Ziel  
der Chancengleichheit von  
Frauen und Männern.

Sabine Brommer  
15. Oktober 2002

## Hintergrund

- Politische Strategie der Europäischen Union:
  - ☒ Amsterdamer Vertrag von 1998 „Bei allen Tätigkeiten (...) die Gleichstellung von Frauen und Männer zu fördern.“
- Politische Wurzeln:
  - ☒ 3. Weltfrauenkonferenz 1985 in Nairobi; 4. Weltfrauenkonferenz 1995 in Peking / China.
- Politische Bedeutung:
  - ☒ Chancengleichheit von Frauen und Männern soll in jeder politischen Maßnahme berücksichtigt werden.




## Wortbedeutung

- ① sex = Biologischer Aspekt von Geschlecht
- ② gender = Sozialer und kultureller Aspekt von Geschlecht
- ③ Gender = Gesellschaftlich und kulturell geprägte Geschlechterrollen: Normalitätserwartungen, Ressourcen
- ④ Mainstream = Hauptstrom: Handlungs- und Einstellungsmuster, die zum selbstverständlichen Repertoire einer Organisation gehören

## Definition

- In allen Politikbereichen und in allen Arbeitsbereichen einer Organisation wird bei allen Entscheidungen
  - ☒ die unterschiedliche Lebenssituation von Frauen und Männern berücksichtigt
  - ☒ wird jede Entscheidung überprüft, ob sie der Chancengleichheit von Frauen und Männern hinderlich oder förderlich ist.



## Grundannahmen


- Lebenssituation von Frauen und Männer (Mädchen und Jungen) unterscheidet sich gravierend
- Politiken und Entscheidungen in Organisationen betreffen Frauen und Männer unterschiedlich
- Die Verhältnisse können im Sinne einer höheren Chancengleichheit von Frauen und Männern verändert werden.
- Von diesen Veränderungen profitiert die gesamte Gesellschaft

## Implementierung

- Institutionelle Ebene
  - Leitbildentwicklung
  - Personalplanung und -entwicklung
  - Arbeitsbedingungen
  - ☒ Personalmanagement und Organisationsentwicklung
- Handlungsfelder
  - ☒ Adressat/innen bzw. Kund/innen
  - Orientierung an der unterschiedlichen Lebenssituation
  - Abbau geschlechterbezogener Benachteiligung und Benachteiligungsrisiken
  - Gender-Prozesse im Rahmen professionellen Handelns

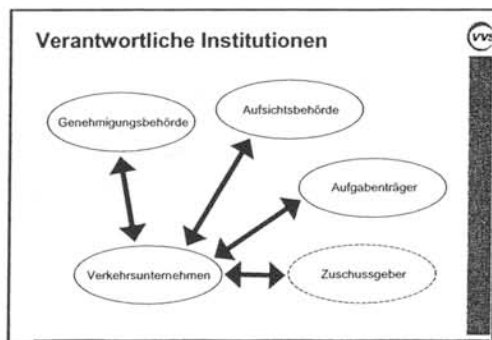
## Standards


- Top-down-Prozess: Der Beschluss wird von der Organisationsspitze getroffen
- Finanzielle und personelle Ressourcen werden ausgewiesen
- Geschlechterdifferente Daten als Grundlage
- Entwicklung von Gender Kompetenz: Schulung auf der Führungsebene und für Projektgruppenbeteiligte
- Monitoring und Controlling: Ein Maßnahmenplan mit Zielvorgaben, Zeitraum und Evaluation wird erstellt.
- Transparenz und Öffentlichkeitsarbeit innerhalb der Organisation und nach außen

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH 

## Öffentlicher Personennahverkehr: Gestaltung und rechtliche Grundlagen

Name: Thomas Knöller



**Anlässe für Interaktionen** 

**Produktionsmittel (Infrastruktur und Fahrzeuge)**

- Genehmigungsverfahren für den Bau oder Umbau der Infrastruktur
- Förderung von Investitionen in bauliche Anlagen
- Förderung von Investitionen in Fahrzeuge

**Produktion**

- Genehmigungsverfahren für die Durchführung des Betriebs (z. B. bez. Linienführung, Fahrplan, Tarif)
- Bestellung/Auferlegung von Leistungen
- Überwachung der Betriebsdurchführung

### Einbringung von Gender-Belangen

In welchen Verfahren bzw. Verfahrensschritten können Gender-Belange sinnvoll und mit Erfolgsaussicht eingebracht werden?

### Einbringung von Gender-Belangen

**Grundsätzliche Problematik:**  
Sowohl das AEG als auch das PBefG sind rechtsphilosophisch dem Gewerberecht zuzuordnen und deshalb für die Durchsetzung gesellschaftlicher Zielsetzungen eigentlich ungeeignet; erst mit der Regionalisierung ist eine entsprechende Ergänzung der gesetzlichen Grundlagen (Erweiterung PBefG, ÖPNVG) erfolgt.

### Produktionsmittel Genehmigungsverfahren Infrastruktur SPNV+ÖPNV [(Bundes-)Eisenbahn/Stadtbahn/Straßenbahn]

Infrastrukturunternehmen beantragt → Genehmigungsbehörde → genehmigt → Infrastrukturunternehmen

Planfeststellungsverfahren: Staatliche Behörden, Bürger

Rechtsgrundlagen:  
Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)  
Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)  
Personenbeförderungsgesetz (PBefG)  
Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)  
Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

### Produktionsmittel Genehmigungsverfahren Infrastruktur SPNV [(Bundes-)Eisenbahn]

**EBO § 2 Abs. 3**  
(3) 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 weitgehende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. (...)

### Produktionsmittel Genehmigungsverfahren Infrastruktur ÖPNV [Stadtbahn/Straßenbahn]

**BOStrab § 3 Abs. 5**  
(5) Zu den baulichen Anforderungen gehören auch Maßnahmen, die Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen. (...)

### Produktionsmittel Bezuschussung Anlagen und Fahrzeuge SPNV+ÖPNV [Eisenbahn/U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

Infrastrukturunternehmen beantragt → UVM Baden-Württemberg, BMV → genehmigt Zuschüsse → Infrastrukturunternehmen

Förderstelle: prüft anhand Förderkriterien

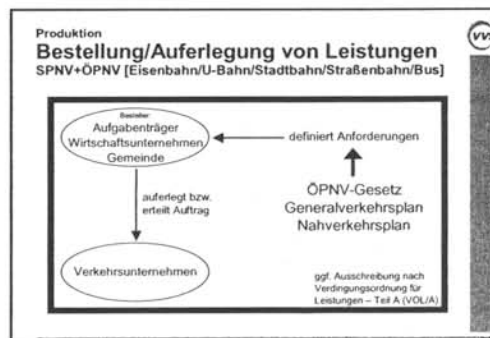
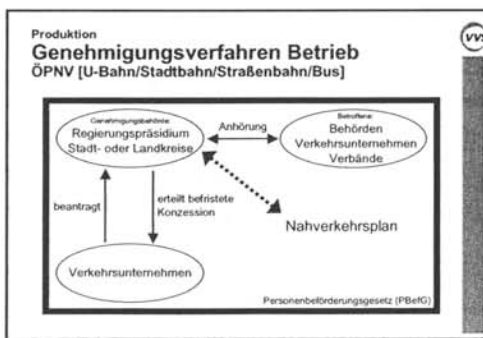
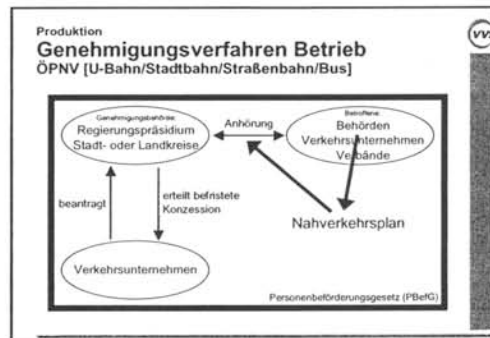
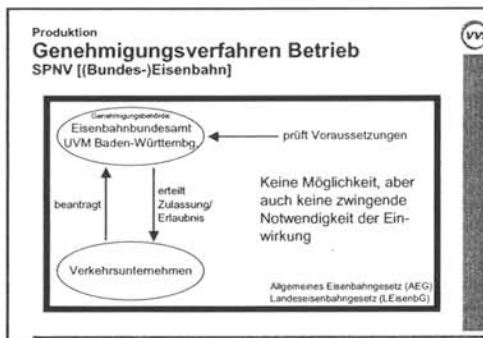
Rechtsgrundlage: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

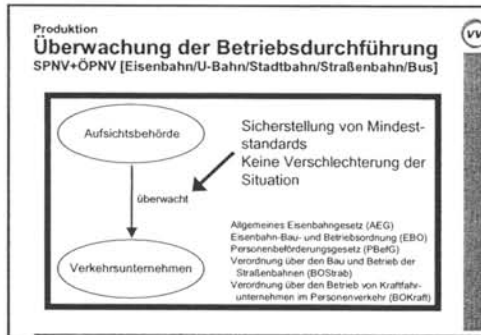
**Produktionsmittel**  
**Bezuschussung Anlagen und Fahrzeuge**  
 Eisenbahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus

**GVFG § 3 Abs. 1 d)**  
 Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass das Vorhaben (...)  
 (1d) Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. (...)

**Produktionsmittel**  
**Bezuschussung Fahrzeuge**  
 Eisenbahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus

Möglicher Schwachpunkt:  
 Fahrzeugförderung  
 (insbesondere Linienbusse)





Produktion  
**Überwachung der Betriebsdurchführung**  
SPNV+ÖPNV [Eisenbahn/U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

**BOKraft § 34**  
Der Unternehmer hat Sitzplätze für Schwerbehinderte, in der Gefährlichkeit Beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern vorzusehen. (...)

**Das Instrument Nahverkehrsplan (I)**  
ÖPNV [U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

**Grundlegendes**

- Einführung in Verbindung mit der Regionalisierung des ÖPNV
- Verankerung in den ÖPNV-Gesetzen der Bundesländer (z. B. in Baden-Württemberg: Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG))
- Aufstellung der Nahverkehrspläne bis spätestens 31. Dezember 1998
- Wirkmechanismus über das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) → betrifft nur ÖPNV
- In Baden-Württemberg Ergänzung durch Nahverkehrsentwicklungsplan möglich

**Das Instrument Nahverkehrsplan (II)**  
ÖPNV [U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

**Exkurs: ÖPNVG-Inhalte**

- Allgemeine Zielsetzungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV

**ÖPNVG § 4 Abs. 8**  
(8) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im ÖPNV sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgestatteten Fahrzeugen vorgesehen werden.

**Das Instrument Nahverkehrsplan (III)**  
ÖPNV [U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

**Nahverkehrsplan-Inhalte gemäß ÖPNVG:**

- Bestandsaufnahme des vorhandenen Angebots
- Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)
- Verkehrsprognose IV + ÖV für den Planungszeitraum (5 Jahre)
- Ziele und Rahmenvorgaben
- Kosten- und Finanzierungsplan für Investitionen
- [BGG → PBefG] Maßnahmenkatalog zur Herstellung möglichst weitreichender Barrierefreiheit incl. Zeitplan

⇒ Rahmenplan für die Weiterentwicklung des ÖPNV

**Das Instrument Nahverkehrsplan (IV)**  
ÖPNV [U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

**Nahverkehrsentwicklungsplan-Inhalte gemäß ÖPNVG:**

- langfristige Verkehrsentwicklungsprognose
- Verbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht (z. B. integrale Taktverkehre, Tarifgemeinschaften)

⇒ Entwicklungsplan mit Programmcharakter, da ohne Wirkmechanismus



### Das Instrument Nahverkehrsplan (V) ÖPNV [U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

- Aufstellung des Nahverkehrsplans gemäß ÖPNVG:**
- Beteiligung von Gemeinden, Straßenbaulastträgern, Träger der Regionalplanung (→ RVP), Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörden nach PBefG
  - Benehmen mit Aufgabenträgern SPNV
  - Einvernehmen mit Gemeinden, die selbst im ÖPNV engagiert sind (durch Bestellung von Leistungen oder eigenes Verkehrsunternehmen)
  - Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern
  - [BGg → PBefG] Anhörung von Behindertenbeauftragten/-beiräten der Aufgabenträger

### Das Instrument Nahverkehrsplan (VI) ÖPNV [U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

#### Wirkungsmechanismus des Nahverkehrsplans:

#### PBefG § 8 Abs. 3

[§ 8: Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr]

(3) Die Genehmigungsbehörde hat (...für Integration/Abstimmung...) zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmern führt. (...)

### Das Instrument Nahverkehrsplan (VII) ÖPNV [U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

#### Wirkungsmechanismus des Nahverkehrsplans:

#### PBefG § 13 Abs. 2a

[§ 13: Voraussetzung der Genehmigung]

(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 nicht in Einklang steht.

### Das Instrument Nahverkehrsplan (VIII) ÖPNV [U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

#### Wirkungsmechanismus des Nahverkehrsplans:

#### Infrastruktur und Bestellerfunktion:

Selbstbindung des Aufgabenträgers  
→ Keine Maßnahmen, die im Widerspruch zum NVP stehen.

#### Eigenständige Angebote der Verkehrsunternehmen:

Die Vorgaben des Nahverkehrsplans gehen in den Abwägungsprozess zur Konzessionierung ein.

→ Da Verkehrsleistungen im ÖPNV im Grundsatz eigenwirtschaftlich zu erbringen sind (§ 8 Abs. 4 PBefG), stellt sich die Frage der Zumutbarkeit.

→ Vorgaben, die zusätzliche Kosten verursachen, sind dann zumutbar, wenn ein finanzieller Ausgleich erfolgt.

### Das Instrument Nahverkehrsplan (IX) ÖPNV [U-Bahn/Stadtbahn/Straßenbahn/Bus]

#### Wirkung des Nahverkehrsplans im Hinblick auf die Berücksichtigung von Gender-Belangen

- **Selbstbindung des Aufgabenträgers**  
Anerkennung von Schwachstellen, Definition von Prioritäten, Überlegung zur Finanzierung
  - **Aber: Kein Automatismus der Wirkung auf Verkehrsunternehmen**  
Umsetzung von kostenrelevanten Maßnahmen in der Regel nur dann, wenn der Aufgabenträger und/oder Dritte die Rolle des Bestellers einnehmen.
- ⇒ Die Verankerung von Gender-Belangen im Nahverkehrsplan ist hilfreich, aber zur Realisierung i. d. R. nicht ausreichend. Die Umsetzung entsprechender Maßnahmen muss von der Politik aktiv betrieben werden.

### Berücksichtigung von Gender-Belangen im ÖPNV

#### Fazit

- Bei der Realisierung von **Infrastruktur** bestehen wegen der öffentlichen Beteiligungsverfahren und der Flankierung durch Verordnungen und Förderrichtlinien gute Chancen für eine Berücksichtigung, zumal es hierbei i. d. R. auch um einmalige Ausgaben geht.
- Verbesserungen im **Angebot** sind wegen der überwiegend auf Verwaltungen und Gremien bezogenen Beteiligung und des notwendigen langfristigen finanziellen Engagements schwerer zu erreichen.



Beispiele erfolgreicher Einbindung von Gender-Belangen in Planungsprozesse  
**Die Nahverkehrsplanung in der Region Hannover**  
 Vortrag von Angela Fuhrmann am 15.10.2002 beim Verband Region Stuttgart

## A) Einführung

### **Die Region Hannover**

Die Region umfasst das Gebiet der Stadt Hannover und des ehemaligen Landkreises Hannover (2.300 Quadratkilometer, 1,2 Millionen Menschen, 21 Städte und Gemeinden). Die Behörde Region Hannover entstand im November 2001 als Zusammenschluss des bisherigen Landkreises mit dem Kommunalverband Großraum Hannover. Die Region ist, als Rechtsnachfolger des Kommunalverbandes, Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf der Straße.

### **Der Gleichstellungsprozess im Kommunalverband Großraum Hannover**

Der Gleichstellungsprozess im Kommunalverband Großraum Hannover wurde von Katja Striefler, der langjährigen Referentin für Gleichstellungsfragen, die seit letztem Jahr andere Aufgaben übernommen hat, maßgeblich geprägt. Ihrem Engagement ist es zu verdanken, dass in Hannover der Prozess hin zu einer „ÖPNV-Planung für alle“ auch zwischen dem Nahverkehrsplan 1997 und der jetzt laufenden Fortschreibung kontinuierlich fortgesetzt wurde.

### **Grundlage und Gliederung des Vortrages**

Als Grundlage für diesen Vortrag liegt inzwischen der Entwurf des Nahverkehrsplans 2003 vor. Zunächst zeige ich anhand der Gliederung und Struktur des Nahverkehrsplans (NVP) auf, wie die Gender-Aspekte quergelegt und an verschiedenen Stellen ausgeführt wurden. Anschließend werde ich als Beispiele für die Integration der Gender-Aspekte die Themen „Erreichbarkeit wesentlicher Infrastruktureinrichtungen“ und „Sicherheit im Sinne der Förderung des individuellen Sicherheitsempfindens der Fahrgäste“ vorstellen. Hierzu hat die Region Hannover (bzw. der Kommunalverband Großraum Hannover) in den letzten Jahren Projekte durchgeführt, an denen ich beteiligt war.

## B) Gender Mainstreaming im Entwurf des Nahverkehrsplanes (NVP) 2003

### 1. **Rahmenvorgaben:**

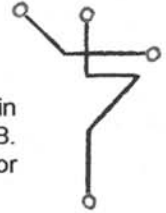
Gender Mainstreaming wird im NVP-Entwurf 2003 als eine der rechtlichen Grundlagen genannt und ist neuerdings in der Geschäftsordnung der Region Hannover verankert: „Gleichstellung von Frauen und Männern ist durchgängiges Leitprinzip und soll bei allen Maßnahmen der Region gefördert werden“ ().

Im Kapitel Gender Mainstreaming (1.5) wird zum Beispiel eine Verbesserung der Datengrundlage angekündigt. Mangels aktueller Statistiken über den „Modal Split“ gibt es bislang auch keine geschlechterdifferenzierenden Auswertungen. Diese Lücke wird durch eine Sonderauswertung zur Kontiv 2001 Personenverkehr geschlossen. Die Auswertungen werden 2003 vorliegen.

### 2. **Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des ÖPNV:**

Um zu betonen, dass Gender Mainstreaming ein Querschnittsthema für alle Bereiche des Nahverkehrs ist, werden im Kapitel Leitlinien und Ziele bewusst keine Einzelziele formuliert, sondern gleichstellungsrelevante Aussagen in die Ziele integriert – z.B. unter der Leitlinie **„Fahrgäste als Ziel des Handelns“** oder **„Herstellung gleichwertiger Mobilitätschancen“**.





Zum allgemeinen Verständnis („Was heißt die Berücksichtigung der Frauenbelange in der Verkehrsplanung? Was sind Gender-Aspekte?) werden diese Aussagen – z.B. Frauen als zentrale Zielgruppe, Erreichbarkeit frauenrelevanter Ziele, Sicherheit vor Gewalt – an verschiedenen Stellen weiter ausgeführt.

### 3. **Sicherstellung und Weiterentwicklung des vorhandenen Angebotes**

Die **Erreichbarkeitsanalyse** ist ein Teil der Analyse des Angebotes (Kapitel 1.3). Ihr liegt eine Erreichbarkeitsanalyse aus Frauensicht zu Grunde, die 1996 – 1998 anlässlich einer grundlegenden Überarbeitung des Regionalbuskonzeptes erarbeitet worden ist, um „Frauenwege“ sichtbar zu machen und sie in die Planungen einzubeziehen (siehe Punkt C).

Ein weiteres Kapitel (3.8) ist dem Thema **Sicher mit Bus und Bahn** gewidmet. Ein Konzept, das das Büro für Nahverkehr 1999 vorgelegt hat - „Sicher mit Bus & Bahn“ - findet sich in seinen Grundzügen u.a. im NVP 2003 wieder. Neu ist die Betrachtung der vorher nicht beachteten „weichen Faktoren“ (z.B. die persönliche Kommunikation) und die grundsätzliche Herangehensweise (siehe Punkt D).

#### **C) Projekt 1: Die Erreichbarkeitsanalyse aus Frauensicht:**

Diese Untersuchung war im Umgang mit den Frauenbelangen in der Planung ein wichtiger Meilenstein für die Entwicklung weg von der „nachträglichen Mängelanalyse“ hin zu „Hinweisen für die Planung“, da die Ergebnisse von vornherein in die Gesamtkonzeption einbezogen werden konnten.

In diesem Fall ging es um eine tiefgreifende Neuordnung des Regionalbusnetzes, die mit der Vergabe eines umfangreichen Angebotskonzeptes 1996 eingeleitet wurde. Im Rahmen dieser Vergabe wurde als relativ kleiner Baustein, die "Erreichbarkeitsanalyse aus Frauensicht", von vornherein integriert. Frau Striefler, (seinerzeit Referentin für Gleichstellungsfragen bei dem Kommunalverband Großraum Hannover) bewirkte zu diesem frühen Zeitpunkt, dass neben dem Hauptbüro zwei externe Fachfrauen mit eingebunden wurden.

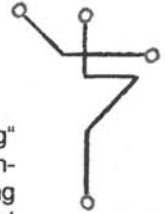
Bestandteil des Auftrages war die Vereinbarung, dass das bearbeitende Büro in den Erhebungen und Analysen alle erreichbaren geschlechterdifferenzierenden Daten abzufragen hat (Es stellte sich heraus, es gab fast keine). Weitere Informationen sollten qualitativ vor Ort erhoben werden und in die Planung eingehen. Nach anfänglicher Skepsis wurden die qualitativ erhobenen Hinweise von dem Büro schnell als wichtige und nützliche zusätzliche Planungsgrundlage gesehen und in einem gut funktionierenden kooperativen Verfahren in die Arbeit integriert.

#### **Wie wurden „diese Hinweise“ erhoben?**

Es wurden in den Kommunen des Landkreises Gruppendiskussionen mit Frauen als Schlüsselpersonen aus möglichst allen wesentlichen Teilgruppen (Jugendliche, allein Erziehende, nicht-erwerbstätige und erwerbstätige Mütter, Seniorinnen) und möglichst allen Ortsteilen geführt. Ermittelt wurden in den jeweiligen Kommunen und ihren Ortsteilen zum Beispiel Standorte und Öffnungszeiten bzw. Arbeitszeiten von Kindergärten, Jugendeinrichtungen, Läden, Arztpraxen, Behörden, Frauenerwerbsarbeitsorten, Sporteinrichtungen, zentrale Treffpunkte.

Für die Erreichbarkeitsprüfung war die Kooperation mit den Frauenbeauftragten der Kommunen unerlässlich. Die Frauenbeauftragten konnten ihre (u.a. durch Beratungsarbeit fundierten) Kenntnisse des Frauenalltags vor Ort einbringen und sorgten mit ihren Netzwerken außerdem dafür, dass Frauen aus verschiedenen Lebenssituationen und Ortsteilen erreicht wurden.





Die Ergebnisse der Gruppendiskussionen wurden in Form von „Hinweisen für die Planung“ durch uns externe Fachfrauen zusammengefasst (Plausibilitätsprüfung und Zusammenfassung), dem mit dem Regionalbuskonzept beauftragten Planungsbüro zur Verfügung gestellt und mit diesem erörtert. Viele Hinweise wurden im Angebotskonzept berücksichtigt und für viele der beteiligten Frauen war nach der Umsetzung erkennbar, dass ihre Hinweise zu Verbesserungen geführt haben.

Inzwischen wurden die mit der "Erreichbarkeitsanalyse aus Frauensicht" gewonnenen Daten als Planungsgrundlage auch bei Gutachten zum Freizeitverkehr, zum Nachtverkehr und zum barrierefreien Linienverkehr im ländlichen Raum einbezogen.

#### **Was steht konkret im Nahverkehrsplan dazu?**

Die genannte Basis wurde für den NVP 2003 aktualisiert und zu einer Erreichbarkeitsprüfung wesentlicher Infrastruktureinrichtungen erweitert. Dies geschah durch eine gezielte Befragung der Kommunen, die sich auf die vorhandenen Infrastrukturlisten stützte. Dieses Vorgehen hat sich grundsätzlich bewährt. Im Entwurf zum NVP 2003 ist daher festgehalten: „Zukünftig werden die Kommunen in Ergänzung zu den anderen Erhebungs- und Planungsmethoden vor grundsätzlichen Angebotsveränderungen ausdrücklich nach Einrichtungen der genannten Art gefragt“. Gemeint sind kulturelle Angebote und Treffpunkte, Sporteinrichtungen, Jugendeinrichtungen, Einrichtungen zur Kinderbetreuung und sonstige Arbeitsstätten.

#### **D) Projekt 2: Das Rahmenkonzept „Sicher mit Bus und Bahn“:**

Das Erleben der Kundinnen und Kunden steht im Mittelpunkt dieses Konzeptes und der empfohlenen Maßnahmen: Die Qualitätsanforderungen der Fahrgäste sollen der Maßstab sein. Ein besonderes Augenmerk liegt auf besonders sicherheitssensiblen Fahrgastgruppen – z.B. jugendlichen Mädchen und Seniorinnen. Folgende **Leitlinien** bilden die Basis für das 1999 vorgelegte Rahmenkonzept „Sicher mit Bus und Bahn“:

##### **Sicherheit aus der Fahrgastperspektive**

- Es gibt nur eine Sicherheit.
- Weibliche Fahrgäste sind besonders sicherheitssensibel.
- Entscheidend ist die Befürchtung der Fahrgäste, verletzt zu werden.

##### **Sicher: Wohlbefinden ist Voraussetzung**

- Anwesenheit / Erreichbarkeit von angenehmen Menschen
- Helle, freundliche, farbige Atmosphäre
- Sichtbares Reagieren auf Verschmutzung und Zerstörung

##### **Ziel: Wohlbefinden erhöhen - Grenzverletzungen erschweren**

- Neue Kultur des Umgangs miteinander etablieren
- Gegenseitige Wertschätzung und Rücksichtnahme
- Respektvoller Umgang
- Grenzverletzungen ahnden - Grenzsetzungen unterstützen

##### **Tabuisierung von Ereignissen: hilft nicht!**

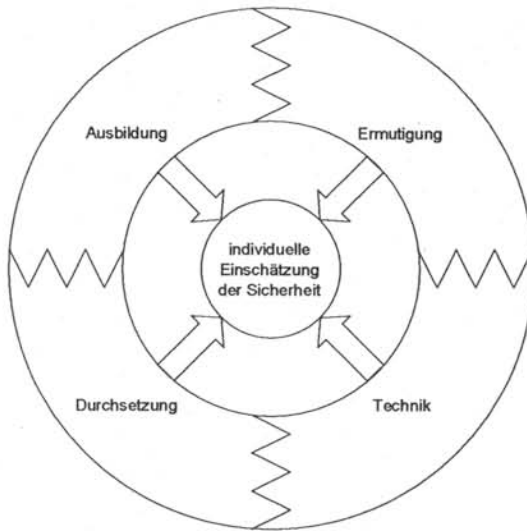
- Sicherheit auf sensible Art in der Öffentlichkeit thematisieren
- Konkrete Handlungsmöglichkeiten anbieten
- Handlungsmöglichkeiten der Fahrgäste erweitern

Auf dieser Basis und als Antwort auf die Kernfrage „Wie können wir das individuelle Sicherheitsempfinden der Kunden und Kundinnen erhöhen?“ wurden für ein ganzheitliches Sicherheitskonzept vier **Handlungsfelder** entwickelt:





- **Ausbildung** - Qualifizierung des Personals, Information der Fahrgäste, Vermittlung von Verhaltensregeln und –möglichkeiten, Förderung des Gemeinsinns
- **Ermutigung** - Ermutigung von Fahrgästen und beruflich agierenden Personen verantwortungsvoll zu handeln, aktiv für sich und andere einzutreten, positiv den ÖPNV als Teil des öffentlichen Raums einzunehmen
- **Technik** - Optimierung im baulich-technischen Bereich
- **Durchsetzung** - Durchsetzung und Einhaltung geltender Gesetze, allgemeiner Richtlinien und allgemein anerkannter Wertmaßstäbe



Die Grenzen zwischen den Handlungsfeldern sind zum Teil fließend. Umfassende Sicherheit lässt sich nur durch koordiniertes Agieren in allen vier Handlungsfeldern erreichen, indem die Maßnahmen ineinander greifen. Aktueller Handlungsbedarf wurde vor allem für die Handlungsfelder Ausbildung und Ermutigung benannt, denn im Zusammenhang mit der Weltausstellung im Jahr 2000 gab es in Hannover einen regelrechten Modernisierungsschub im technisch-baulichen Bereich.

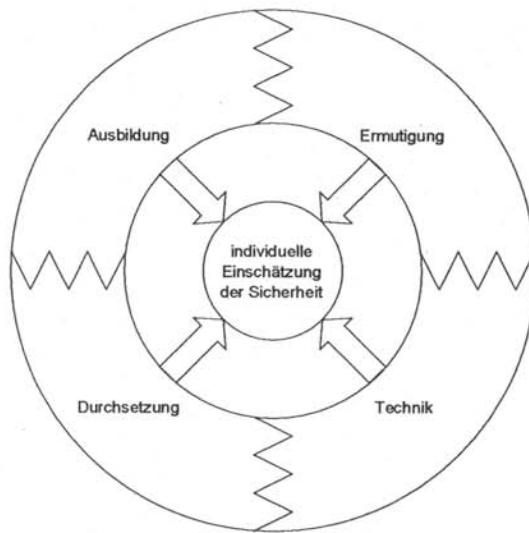
**Ein Beispiel für die Berücksichtigung des Gender-Aspektes:** Neben den Seniorinnen sind die Mädchen eine der sicherheitssensibelsten Gruppen. Die Angst vor Belästigungen führt bei Mädchen zu einem teilweise sehr ausgeprägten Meidungsverhalten bei der ÖV-Nutzung. Für sie ist die persönliche Sicherheit so wichtig, dass sie als unsicher bewertete Fahrzeuge oder Stationen meiden; dafür auch längere Reisezeiten in Kauf nehmen oder Gleise bzw. viel befahrene Straßen queren. Dieses Verhalten wird meist nicht wahrgenommen. In Berichten über Gewalt sowie bei Maßnahmenentwicklungen im ÖPNV spielt die von sogenannten Grenzverletzungen geprägte Sicht von Mädchen bislang kaum eine Rolle. Thematisiert wird eher die massive physische Gewalt (Schlagen, Abziehen etc.), die im übrigen wesentlich häufiger Jungen trifft. Ein Sicherheitskonzept, das auch zur Kundinnenbindung beitragen soll, setzt aber bereits bei den sogenannten Grenzverletzungen an und dient dabei auch der Prävention vor massiver physischer Gewalt.

Das neue Vorgehen, die Perspektive von Teilgruppen einzunehmen, die das Problem besonders aufmerksam wahrnehmen, kommt der Gesamtsituation zugute: Je konsequenter das Konzept „Sicher mit Bus & Bahn“ mit seiner Orientierung an Wohlbefinden und respektvollem Umgang umgesetzt wird, desto eher wird es gelingen, dass sich alle Fahrgäste wohl fühlen können und dem Öffentlichen Verkehr treu bleiben.





- **Ausbildung** - Qualifizierung des Personals, Information der Fahrgäste, Vermittlung von Verhaltensregeln und –möglichkeiten, Förderung des Gemeinsinns
- **Ermütigung** - Ermütigung von Fahrgästen und beruflich agierenden Personen verantwortungsvoll zu handeln, aktiv für sich und andere einzutreten, positiv den ÖPNV als Teil des öffentlichen Raums einzunehmen
- **Technik** - Optimierung im baulich-technischen Bereich
- **Durchsetzung** - Durchsetzung und Einhaltung geltender Gesetze, allgemeiner Richtlinien und allgemein anerkannter Wertmaßstäbe

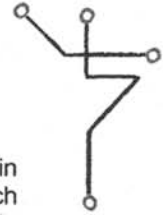


Die Grenzen zwischen den Handlungsfeldern sind zum Teil fließend. Umfassende Sicherheit lässt sich nur durch koordiniertes Agieren in allen vier Handlungsfeldern erreichen, indem die Maßnahmen ineinander greifen. Aktueller Handlungsbedarf wurde vor allem für die Handlungsfelder Ausbildung und Ermütigung benannt, denn im Zusammenhang mit der Weltausstellung im Jahr 2000 gab es in Hannover einen regelrechten Modernisierungsschub im technisch-baulichen Bereich.

**Ein Beispiel für die Berücksichtigung des Gender-Aspektes:** Neben den Seniorinnen sind die Mädchen eine der sicherheitssensibelsten Gruppen. Die Angst vor Belästigungen führt bei Mädchen zu einem teilweise sehr ausgeprägten Meidungsverhalten bei der ÖV-Nutzung. Für sie ist die persönliche Sicherheit so wichtig, dass sie als unsicher bewertete Fahrzeuge oder Stationen meiden; dafür auch längere Reisezeiten in Kauf nehmen oder Gleise bzw. viel befahrene Straßen queren. Dieses Verhalten wird meist nicht wahrgenommen. In Berichten über Gewalt sowie bei Maßnahmenentwicklungen im ÖPNV spielt die von sogenannten Grenzverletzungen geprägte Sicht von Mädchen bislang kaum eine Rolle. Thematisiert wird eher die massive physische Gewalt (Schlagen, Abziehen etc.), die im übrigen wesentlich häufiger Jungen trifft. Ein Sicherheitskonzept, das auch zur Kundinnenbindung beitragen soll, setzt aber bereits bei den sogenannten Grenzverletzungen an und dient dabei auch der Prävention vor massiver physischer Gewalt.

Das neue Vorgehen, die Perspektive von Teilgruppen einzunehmen, die das Problem besonders aufmerksam wahrnehmen, kommt der Gesamtsituation zugute: Je konsequenter das Konzept „Sicher mit Bus & Bahn“ mit seiner Orientierung an Wohlbefinden und respektvollem Umgang umgesetzt wird, desto eher wird es gelingen, dass sich alle Fahrgäste wohl fühlen können und dem Öffentlichen Verkehr treu bleiben.





### **Was steht konkret im NVP dazu ?**

Im Nahverkehrsplan finden Sie die Leitlinien und Handlungsfelder wieder – konkretisiert in Teilprojekten durch die verwaltungsintern eingesetzte Projektgruppe: „Ziel:Sicher“, die sich intensiv mit den Möglichkeiten zur Umsetzung des Sicherheitskonzeptes befasst hat. Die sechs Teilprojekte, in denen kurzfristige Maßnahmen realisiert und konkrete Vorgehenskonzepte entwickelt werden, sind im NVP kurz skizziert:

1. Kommunikation
2. Beschwerdemanagement
3. Qualitätsstandard Sicherheit für Bestellervertrag Bus
4. Qualitätsstandard Sicherheit für Bestellervertrag DB-Schiene
5. Kommunikations- und Konflikttraining für Personal mit Kundenkontakt
6. Gewaltprävention für junge Fahrgäste (SICHER und FAIR in der Region Hannover – Jugendliche mobil mit Bus und Bahn; eine Materialienmappe für den Unterricht in den Klassen 7 und 8 – erstellt unter Berücksichtigung der geschlechtsbezogenen Pädagogik)

Sicherheit ist eines der acht wesentlichen Qualitätskriterien-Kategorien, die im Kapitel „Anforderungen an das Grundangebot“ unter dem Punkt „Qualitätsmanagement und Leistungscontrolling“ genannt und erläutert werden und in Verträgen mit Verkehrsunternehmen durch Einzelkriterien zu konkretisieren sind.

### **E) Zusammenfassung**

- ⇒ Das Querschnittsprinzip von Gender Mainstreaming findet sich in der Struktur des Nahverkehrsplans der Region Hannover wieder und zeigt sich zudem in einigen aktuellen Projekten.
- ⇒ Die Zeit bis zur ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes konnte u.a. genutzt werden, um die Erreichbarkeitsanalyse (Schwerpunkt frauenrelevante Infrastruktur) durch Befragung der einzelnen Kommunen zu aktualisieren sowie eine konzeptionelle Grundlage für Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste –insbesondere auch der Frauen - zu schaffen.
- ⇒ Die kontinuierliche und kompetente Tätigkeit der Referentin für Gleichstellungsfragen (Kommunalverband) hat diese Entwicklung möglich gemacht. Unterstützt wurde sie aber auch von anderen Stellen im eigenen Hause, die ihre Impulse aufgenommen haben.
- ⇒ Die Integration des Gender Mainstreaming-Prinzips in alle Bearbeitungsstufen des Nahverkehrsplans vom Erheben geeigneter Datengrundlagen bis hin zur Maßnahmenplanung bleibt auch in Hannover ein Prozess, der in den nächsten Generationen des Nahverkehrsplanes fortzusetzen ist.

### **Die Referentin:**

*Dipl.-Ing. Angela Fuhrmann bearbeitete u.a. Projekte zu den Themen Sicherheit, Mobilitäts-erziehung, Beteiligung z.B. von Jugendlichen, Senioren bzw. Seniorinnen und Expertisen zur Integration der Frauenbelange in die Nahverkehrsplanung (z.B. für die Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt und Kommunen in Nordrhein-Westfalen). Als Moderatorin übernimmt sie die Leitung von Anhörungen und Fachtagungen, die Begleitung von Forschungs- oder Umsetzungsprojekten und die Moderation von Beiratssitzungen oder Workshops.*



## Das Instrument Nahverkehrsplan

In Baden-Württemberg bildet das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) vom 8. Juni 1995 die gesetzliche Grundlage zur Erstellung von Nahverkehrsplänen. Darin werden die Landkreise und kreisfreien Städte direkt für den öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße (Bus- und Straßenbahnverkehr), indirekt für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu Aufgabenträgern für den ÖPNV bestimmt. Sie sind also verantwortlich für die Gestaltung des ÖPNV innerhalb ihrer Verwaltungsgrenzen und sind zur Erstellung von Nahverkehrsplänen (NVP) verpflichtet.

Der NVP ist ein Rahmenplan zur Entwicklung des ÖPNV innerhalb eines Zeithorizontes von ca. 5 Jahren und ist entsprechend der sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen fortzuschreiben. Der NVP legt die Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV fest, formuliert Standards für die Erschließung, Verbindung, Bedienung, Vernetzung der Verkehrssysteme, Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen, aber macht als Rahmenplan keine Detailangaben z.B. zur konkreten Fahrplangestaltung.

Inhaltliche Bestandteile eines Nahverkehrsplanes sind in der Regel:

- Zielvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV,
- Bestandsaufnahme der vorhandenen ÖPNV-Angebots und dessen Nachfrage sowie der Ziele und Einrichtungen, die mit dem ÖPNV erreicht werden sollen/müssen,
- Bewertung des Angebots und der Erreichbarkeit der Ziele,
- Maßnahmen zur Angebotsverbesserung,
- Aussagen zur Finanzierung und zur Umsetzung.

In Baden-Württemberg sind bei der Bearbeitung der Nahverkehrspläne die in § 4 formulierten "Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV" zu beachten. Hier ist die Berücksichtigung der Belange von Familien mit Kindern, Frauen und mobilitätseingeschränkten Personen explizit festgelegt.

In § 12 des ÖPNV-Gesetzes ist die Beteiligung an der Erstellung der Nahverkehrspläne geregelt. Hier sind – anders als in den Gesetzen von Hessen und Sachsen-Anhalt – Frauen nicht mehr genannt, es obliegt also dem Aufgabenträger, die Beteiligung von Frauen sicherzustellen.

Als positives Beispiel für die Behandlung von Gender-Aspekten in der fachlichen Bearbeitung des Nahverkehrsplans sowie für die Beteiligung von Frauen soll im folgenden der Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld vorgestellt werden.



**Nahverkehrsplan Bielefeld (1997)**

Die fachliche Erarbeitung des NVP erfolgte durch die Stadtwerke Bielefeld, begleitet von einer sog. Nahverkehrskommission. Dem Engagement der städtischen Frauenbeauftragten sowie der Offenheit von sowohl Stadtverwaltung als Aufgabenträger und Stadtwerken gegenüber frauenspezifischen Aspekten war es zu verdanken, daß eine Projektgruppe "Anforderungen von Frauen an den ÖPNV" eingerichtet wurde, die die Bearbeitung des NVP kontinuierlich begleitete. Damit wurde die in der Verwaltungsvorschrift zum ÖPNV-Gesetz NRW formulierte Möglichkeit zur Mitwirkung "...sachverständiger oder sachinteressierter Personen und Institutionen..." bei der NVP-Erstellung genutzt, um in enger Zusammenarbeit zwischen dem städtischem ÖPNV-Unternehmen - den Stadtwerken Bielefeld - der Frauenbeauftragten und externen Gutachterinnen in beispielhafter Weise die Anforderungen von Frauen an den ÖPNV zu thematisieren.

**Bestandsanalyse**

Im Rahmen der NVP-Bestandsanalyse wurden alle Daten zur Bevölkerungsstruktur geschlechtsspezifisch und nach Altersgruppen differenziert aufgenommen und ausgewertet. Für die einzelnen Stadtbezirke wurden spezifische (frauenrelevante) Bevölkerungsmerkmale wie z.B. überdurchschnittlich viele Kinder unter 10 Jahren, überdurchschnittlich viele ältere Frauen über 60 Jahre, herausgearbeitet. Darüber hinaus wurden die für Frauen wichtigen Infrastrukturangebote der medizinischen Versorgung, Einrichtungen zur Kinder- und Altenbetreuung sowie Beratungsstellen, erhoben und deren Verfügbarkeit vor Ort bewertet.

Durch Überlagerung des (bewerteten) Infrastrukturangebots mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot konnten Defizite der Erreichbarkeit aufgezeigt werden. Wenn z.B. in Stadtbezirken die aufgeführten Infrastruktureinrichtungen fehlen, sollte das vorhandene ÖPNV-Angebot die Möglichkeit bieten, entsprechende Einrichtungen anderen Orts zu erreichen. War dies nicht möglich, wurde es als Mangel gewertet. Dieses Vorgehen lieferte wichtige Hinweise zu Handlungsnotwendigkeiten zur ÖPNV-Verbesserung.

**Beteiligung**

Um die konkreten Anforderungen von Bielefelder Frauen zu ermitteln, wurden sieben Workshops in ausgewählten Stadtteilen durchgeführt, die weitestgehend flächendeckend die Wohngebiete erfassten. Die Workshop-Gebiete waren nach folgenden Kriterien ausgewählt:

- lokale Defizite im ÖPNV-Angebot,
- Informationsbedarf des ÖPNV-Unternehmens über einzelne Gebiete hinsichtlich Mobilitätsverhalten und Nachfragepotenzialen
- und möglichst breite räumliche Streuung und soziale Streuung.

Mit einem Faltblatt und Plakaten mit Kurzinformationen wurden die Workshops angekündigt. Diese Medien wurden in den Stadtbahnen und Bussen, an den Fahrkartensverkaufsstellen sowie an weiteren Stellen, die regelmäßig von Frauen frequentiert werden, ausgelegt. Angemeldete Teilnehmerinnen erhielten dann ein Informationsblatt mit näheren Angaben zugesandt. So konnte erreicht werden, dass die Workshop-Teilnehmerinnen überwiegend hochmotivierte ÖPNV-Nutzerinnen waren, die aufgrund ihrer Erfahrungen und täglichen Beobachtungen qualifizierte Beiträge leisten konnten.

Um möglichst vielen interessierten Frauen die Teilnahme an den Workshops – unabhängig von ihren individuellen zeitlichen Restriktionen und Verpflichtungen – zu ermöglichen, wurden die Workshops zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt und bei Bedarf Kinderbetreuung angeboten. Für die Abendtermine bestand das Angebot, sich von einem Fahrdienst Zuhause abholen und nach dem Workshop wieder nach Hause bringen zu lassen.

Im Mittelpunkt der gesamten Diskussion stand die alltägliche Mobilität der Frauen und die Fragen, inwieweit das ÖPNV-Angebot hierfür geeignet ist und welche Anforderungen an den ÖPNV sich aus Frauensicht daraus ergeben. Je nach Workshop-Gebiet und personeller Zusammensetzung der Gruppe entstanden unterschiedliche Schwerpunktsetzungen in den einzelnen Diskussionen. Die intensive Gruppenarbeit führte zu Prioritätensetzungen aus Sicht der Benutzerinnen als Anhaltspunkte für die Wichtung und zeitliche Reihenfolge bei der Umsetzung.

Die Ergebnisse der Workshops wurden in einem Bericht dokumentiert, eine Kurzfassung des Berichts wurde als Bestandteil in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

### **Maßnahmen zur Angebotsverbesserung**

Aufbauend auf den Ergebnissen der Workshops wurden die von den Stadtwerken Bielefeld entwickelten Maßnahmenpakete, Angebotskonzepte und Handlungsprogramme des NVP von den Gutachterinnen daraufhin überprüft, ob bzw. inwieweit die Anregungen aus den Workshops aufgenommen wurden.

Hier war festzustellen, daß nicht alle der aufgeführten Anforderungen und Verbesserungsvorschläge direkt relevant für den Nahverkehrsplan waren. Zum Teil wiesen sie einen Detaillierungsgrad auf, der weit über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinausgeht. Die als nahverkehrsplanrelevant herausgefilterten Maßnahmen wurden in den NVP aufgenommen. Im Maßnahmenteil des NVP-Berichts sind die Anmerkungen und Vorschläge gekennzeichnet und auch im Falle der Nicht-Berücksichtigung dokumentiert und begründet.

### **Schlußfolgerungen**

Das vorgestellte Verfahren stellt mit seinem hohen fachlichen, zeitlichen und finanziellem Aufwand sicherlich einen Idealfall dar, der nicht auf alle Gebietskörperschaften übertragbar ist. Es enthält allerdings eine Vielzahl von Elementen, die auch auf kleinere Kommunen oder Landkreise anwendbar sind, wie z.B. die Durchführung

ÖPNV-Planung für alle – Gender mainstraming im ÖPNV in der Region Stuttgart

von Workshops zur Ermittlung der spezifischen Anforderungen oder eine Erreichbarkeitsanalyse frauenspezifischer Infrastruktureinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine geschlechtsspezifisch differenzierte Aufnahme der Bevölkerungs- und Nachfragedaten sollte dabei in jedem Fall erfolgen.

(Quelle: FRANK und STETE: Frauenbelange im ÖPNV – Anforderungen an die Nahverkehrsplanung in Bielefeld; Darmstadt/Bielefeld, 1998)



# Frauen unterwegs mit Bus und Stadtbahn

**Ihre Meinung ist gefragt!**

Die Stadtwerke Bielefeld veranstalten in Zusammenarbeit mit der Stadt Bielefeld Workshops zum Öffentlichen Nahverkehr. Alle Bielefelder Frauen sind aufgefordert, mitzumachen. Nicht nur diejenigen, die täglich Bus oder Stadtbahn fahren, sondern auch die, die bisher den Nahverkehr nicht regelmäßig nutzen.

**Nehmen Sie an den Workshops teil!**

Sagen Sie uns, was Ihnen am Angebot des Nahverkehrs in Bielefeld gefällt oder nicht gefällt und was Sie gerne verändern möchten.

**Orte und Termine**

- Kampthof / Hohes Feld  
Donnerstag, 22. Januar 1998
- Rußbeide / Spindelstraße  
Freitag, 23. Januar 1998
- Jöllingbeck, Theesen, Vilsendorf  
Donnerstag, 29. Januar 1998
- Brake, Milse, Altenhagen  
Freitag, 23. Januar 1998
- Sennestadt  
Donnerstag, 29. Januar 1998
- Windflöte, Windelsbleiche  
Freitag, 30. Januar 1998
- Ummeln, Quelle  
Mittwoch, 28. Januar 1998

**Weitere Informationen**

Im Kundenzentrum am Jahnplatz, der Bürgerberatung und vielen anderen Stellen liegen Falbblätter mit Anmeldekarten aus.  
Oder rufen Sie uns an:  
Frauenbüro der Stadt Bielefeld,  
Tel.: 0521 / 51-2016  
Verkehrsplanung der Stadtwerke,  
Tel.: 0521 / 51-4292

 **Stadtwerke Bielefeld GmbH**  
Verkehrsbetriebe



**Dr. Dirk Vallée, Leitender Technischer Direktor, Verband Region Stuttgart**

### **Eingangsstatement zur Einführung in die Workshops**

Planungen für den öffentlichen Personennahverkehr müssen unterschiedlichen Ansprüchen genügen. Dass der ÖPNV schnell, attraktiv und komfortabel sein soll, dass er günstige Preise, gute Verbindungen und dichte Takte bieten soll, wird von jedem gefordert und gilt für alle Kunden gleichermaßen.

Es gibt jedoch Unterschiede im Detail. So möchte ich auf die Einstiegsverhältnisse hinweisen. Hier haben Behinderte, Alte, kleine Kinder, Familien mit Kinderwagen, Personen mit Gepäck oder auch Radfahrer besondere Wünsche und Anforderungen an die zu überwindende Höhe zwischen dem Bahnsteig und dem Fahrzeug oder zwischen dem Bordstein und dem Bus. Und es besteht häufig auch das Problem des Abstandes zwischen Bahnsteigkante bzw. Bordsteinkante und dem Fahrzeugeinstieg.

Die Bedienungszeiten spielen für Berufstätige, insbesondere für Teilzeitbeschäftigte eine besondere Rolle. Aber auch für Schüler und alte Menschen. Hier ist z. B. die häufig ausgedünnte Bedienung vormittags zwischen 9.00 und 12.00 Uhr das ein oder andere Mal ein Problem. Gute Verbindungen und die oft fehlenden Tangentialverbindungen sind besonders für Teilzeitbeschäftigte und die hauptsächlich mit der Familienarbeit Befassten von Bedeutung.

Und last but not least stellen Freizeitverkehre auch besondere Anforderungen dar, die nicht immer dem werktäglichen Verkehr von und zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen entsprechen.

Sie sehen, den eingangs dargestellten Anforderungen und Kriterien aller stehen doch im Detail vielfältige Unterschiede gegenüber.

Speziell mit diesen Unterschieden sollen sich die heutigen Workshops beschäftigen. Wir haben dabei vorgesehen, die Details aus unterschiedlichen Perspektiven zu beleuchten, nämlich zum einen aus der kommunalen Perspektive, zum zweiten aus einer kreisweisen Perspektive und zum dritten aus einer regionalen Perspektive. Dabei sind die Unterschiede nicht so sehr in den Lösungsansätzen zu suchen, sondern in den Handlungsmöglichkeiten und Zuständigkeiten gegeben.

Durch die Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn und den regional bedeutsamen Schienenpersonenverkehr mit Quelle und Ziel in der Region fällt dem Verband Region Stuttgart besonders die Aufgabe zu, sich um die Einstiegsverhältnisse in die S-Bahnen, um die Bedienungszeiten der S-Bahnen und die Verbindungen, die mit der S-Bahn angeboten werden, zu kümmern. Hierzu haben wir durch verschiedene Maßnahmen bereits Verbesserungen erreicht. So möchte ich daran erinnern, dass wir in den Jahren 1996 mit der Einführung des 15-Minuten-Taktes vormittags oder 1997 und dieses Jahr mit der Verdichtung des Abendverkehrs nach 20.00 Uhr von einem Stundentakt auf einen 30-Minuten-Takt deutliche Verbesserungen bewirkt haben. Darüber hinaus ist uns der barrierefreie Zugang nicht nur von der Umgebung zum Bahnsteig, sondern ganz besonders vom Bahnsteig in das Fahrzeug ein An-

liegen und wir planen mit der S 60, der Verlängerung der S 4 von Marbach nach Backnang und zwischen Kornwestheim und Untertürkheim Tangentiallinien.

Als einen weiteren Baustein möchte ich auch den Nachtbus nennen, mit dem wir an Wochenenden, in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag ein wirtschaftliches Verkehrsangebot zur Verfügung stellen, welches deutlich kostengünstiger als der Betrieb von S-Bahn-Zügen ist und damit den Nachhauseweg für Nachtschwärmer gewährleisten kann. Hierzu ist in einigen Landkreisen und Kommunen ebenfalls im Nachtverkehr an Wochenenden eine Feinverteilung draufgesetzt worden, so dass die Fahrgäste nicht nur bis zum Bahnhof ihres Heimatortes befördert werden.

Hiermit habe ich aber nur die regionalen Handlungsansätze beschrieben. Die Landkreise als Aufgabenträger für den Busverkehr sind neben der Frage der Linienführung und der Takte konfrontiert mit der Fragestellung, wo z. B. Niederflurbusse eingesetzt werden oder wie man dieses in den Fahrplänen öffentlichkeits-wirksam darstellen kann. Darüber hinaus stehen Fragen der Lage der Haltestellen in Bezug zu öffentlichen Einrichtungen oder den Wohngebieten im Vordergrund. In einigen Fällen sind auch spezielle mit dem Schienenverkehr zusammenhängende Probleme zu lösen, wie z. B. bei der Schönbuchbahn, der Wieslaufalbahn oder weiteren diskutierten Schienenverkehren in der Region, bei denen Landkreise Aufgabenträger sind.

Bei den Kommunen steht nach meinen Erfahrungen die Frage des Umgangs mit lokalen Initiativen und Interessengruppen sowie die Frage der Organisation von Stadtbusverkehren und damit verbunden die Lage der Haltestellen, die Tarife und die Linienführung häufig im Vordergrund.

Mit den dargestellten Beispielen wollte ich Ihnen deutlich machen, dass es zwischen den drei Planungsebenen Gemeinsamkeiten, aber auch deutlich verschiedene Schwerpunkte gibt. Insofern haben wir uns vorgestellt, dass im Rahmen der drei anschließenden Workshops die jeweiligen spezifischen Fragestellungen herausgearbeitet und zu vertieft werden. Diese Workshops werden protokolliert und Sie werden am Ende dieses Protokoll quasi als Bericht über den heutigen Tag auch erhalten. Wir haben kein Schlussplenum vorgesehen, um dort ggf. die Ergebnisse auszutauschen, weil wir glauben, damit den Workshops eine größere zeitliche Flexibilität zu eröffnen und die Diskussionen nicht einzuengen. Unser Wunsch ist, dass im Rahmen der heutigen Workshops Grundlagenarbeit geleistet wird, die in weiteren Veranstaltungen auf Kreis- oder Gemeindeebene durch die Beteiligten vertieft werden soll.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen interessante Beratungen und gute Ergebnisse.

9. Oktober 2002  
Dr. Vallée



### Veranstaltung "ÖPNV-Planung für alle!" – Ergebnisprotokoll zum Workshop "Region"

Für den Workshop „Region“ unter der Moderation von Dr. Dirk Vallée (Leitender Technischer Direktor beim Verband Region Stuttgart) hatten sich Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit besonderem Bezug zur regionalen Planung entschieden. Dazu gehörten insbesondere die politischen Mandatsträgerinnen in der Region sowie auf regionaler Ebene in Verkehrsplanung und Forschung tätige Akteure und Akteurinnen. Auch aus ihrem persönlichen Nutzerverhalten konnten alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf intensive Erfahrungen als Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel zurückgreifen.

Zur Strukturierung des Workshops waren auch hier die Leitfragen vorgegeben, die

- bisher bei der Nahverkehrsplanung unterrepräsentierte Gruppen,
- deren Ansprüche an den öffentlichen Personennahverkehr und
- bestehende Defizite bei der Planungsbeteiligung

aufzeigen sollten.

Auf der Ebene der Region Stuttgart ergeben sich in der Nahverkehrsplanung drei Aspekte. Die Einbringung der Nutzeransprüche in die Regionalverkehrsplanung, konkret in den Regionalverkehrsplan, die Einbringung der Nutzeransprüche in die Regionalplanung und die Einbringung der Nutzeransprüche in die Planung der Verkehrsträger in der Aufgabenträgerschaft des Verbandes das heißt des regionalen Schienenpersonennahverkehrs bzw. der S-Bahn. Bei unterschiedlichem Abstraktionsgrad der Planungsebenen sind die Belange bisher unterrepräsentierter Gruppen auch sehr unterschiedlich aufzunehmen und einzubringen. So wurden im Verband Region Stuttgart die Befragungen für den Regionalverkehrsplan bereits geschlechtsspezifisch erhoben, eine entsprechende Auswertung und Umsetzung im Regionalverkehrsplan konnte ebenso realisiert werden (Studie: Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart). Eine Beteiligung am Regionalverkehrsplan aus der Perspektive frauenspezifischer Planungsbelange wurde durch eine Stellungnahme des FrauenRatschlags gewährleistet.

Während in den Vortragsbeiträgen das Thema Gender Mainstreaming mit dem Ziel der Gleichstellung von Männern und Frauen in ihren sozialen Rollen im Vordergrund stand, wurden in diesem Workshop explizit weitere Bevölkerungsgruppen herausgearbeitet, die über die bisher verfolgten Ziele in der Nahverkehrsplanung hinaus ihrer Lebenssituation entsprechende Bedürfnisse haben. Es ist in der Regel allgemein konsensfähig, dass der öffentliche Personennahverkehr schnell, attraktiv, komfortabel und kostengünstig für die Nutzer und Nutzerinnen sein soll und gute Verbindungen mit häufigen Bedienungen bieten soll. Darüber hinaus haben jedoch die bevölkerungsgruppenspezifischen Untersuchungen der vergangenen Jahre sehr wohl unterschiedliche Nachfragemerkmale deutlich werden lassen.

Dazu wurde darauf hingewiesen, dass zusätzlich zu den statistischen Standarderhebungen des Verkehrswesens seit einigen Jahren ein Mobilitätspanel erstellt wird, bei dem eine ausgewählte Personengruppen bundesweit jährlich ihr Verkehrsverhalten dokumentiert und somit künftig Erkenntnisse zum langfristigen Mobilitätsverhalten von Personengruppen in deren sich ändernden Lebenssituationen zur Verfügung stehen. Auch wenn damit keine regionsspezifischen Erkenntnisse zur Verfügung stehen, so ist doch zu erwarten, dass die Planungsmethoden künftig stärker die unterschiedlichen Mobilitätsverhaltensmuster berücksichtigen können.

Als wesentliche Gruppen, die bisher in der Nahverkehrsplanung nicht explizit beteiligt waren, wurden Personen mit besonderen Familienpflichten – dies sind in der Regel, aber nicht zwingend Frauen -, Frauen und auch Männer, die Erwerb und Familie miteinander vereinbaren, identifiziert. Aber auch Kinder, Jugendliche und Heranwachsende sowie alte Menschen haben ihrer Lebenssituation entsprechende Bedürfnisse an den öffentlichen Personennahverkehr. Diese Gruppen sind in besonderem Maße auf die Nutzung von Bussen und Bahnen angewiesen, zugleich stellt aber auch bei ihnen der Pkw-Besitz bzw. die Pkw-Nutzung eine attraktive Alternative dar. Eine weitere Gruppe,



die in der Planung des Nahverkehrs zu berücksichtigen ist, sind Menschen mit Behinderungen, die sie in ihrer Mobilität einschränken.

Darüber hinaus wurden Personengruppen und Fahrtzwecke identifiziert, die in den klassischen Ansätzen der Verkehrsplanung nicht berücksichtigt wurden dazu wurden die ÖPNV-Nichtnutzer, Steuerzahler und Personen auf Freizeitwegen gezählt. Mit der Ausweitung des Kreises unterrepräsentierte Gruppen wurde die Frage aufgeworfen, ob nicht die politischen Gremien durch ihre demokratische Legitimation alle Bevölkerungsgruppen angemessen vertreten. Jedoch ist es in einem Prozess kontinuierlicher gesellschaftlicher Veränderungen wohl erforderlich, die Wahrnehmung der Bedürfnisse aller durch die Abfrage der Belange spezieller Bevölkerungsgruppen gezielt zu ergänzen.

Ein Katalog von Handlungsfeldern wurde identifiziert, in dem spezielle Belange abgrenzbarer Bevölkerungsgruppen erwartet werden. Sie betreffen sowohl typische Planungsgrößen wie Fahrzeit, Verbindungen, Takte, Bedienung, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Liniengestaltung als auch „kundenorientierte“ Angebotsmerkmale wie Sicherheit und Komfort in Bezug auf Zugänglichkeit und Fahrzeugausstattung (Klimaanlage, Möglichkeiten zum Transport von Gegenständen) bis hin zur immer wichtiger werdenden altengerechten Ausstattung und Handhabung des Betriebs des Nahverkehrs. Angesichts der vielfältigen Ansprüche, Bedürfnisse und Belange wurde die Notwendigkeit deutlich, auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten Prioritäten im Ausbau des öffentlichen Personennahverkehr zu setzen und zu verfolgen. Eine in sich konsequente Nahverkehrsplanung kann künftig nur unter Einbeziehung zielgruppenorientierter Aspekte erfolgen.

Im letzten Teil des Workshops wurde die mögliche Erweiterung des Kreises an der Nahverkehrsplanung zu beteiligender Gruppen diskutiert. Schwierigkeiten erwachsen dann, wenn Bevölkerungsgruppen, die besonderer Berücksichtigung bedürfen, nicht in einer Weise organisiert sind, dass sie in den vorgesehenen Schritten der Planungsbeteiligung einbezogen werden können. Es wurden daher Ansprechpartner benannt, über die bislang unterrepräsentierte Gruppen und ihre spezifischen Anforderungen in der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden können. Neben den bereits angesprochenen Organisationen könnten dies Kreisjugendringe, Landfrauenverbände, Schülervertretungen, Kreissenorenräte sein, aber darüber hinausgehend auch Sportvereine, -verbände und -organisationen, um Freizeitmobilität von Kindern und Jugendlichen insbesondere von Mädchen zu erfassen, sowie Kontakte zum kirchlich sozialen Bereich, um Personengruppen in der Verantwortung von familiären Erziehungs- und Pflegetätigkeiten zu erreichen.

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass Nahverkehrsplanung durchaus zukünftig als zielgruppenorientierte Planung die Wünsche und Bedürfnisse bisher in der Planung unterrepräsentierter Gruppen erfassen kann. Neue Wege diese Zielgruppen zu erfassen wurden aufgezeigt.

Protokoll  
Dr. Annette Albers, Verband Region Stuttgart



### Veranstaltung "ÖPNV-Planung für alle!" – Ergebnisprotokoll zum Workshop "Kreise"

Schwerpunkt der Diskussion im Workshop "Kreise" waren die **Beteiligungsmöglichkeiten** bei der Nahverkehrsplanung. Eine Ausweitung und Verbesserung der Beteiligungsmöglichkeiten wird als wichtiger Ansatzpunkt gesehen, um die Belange der Gender-Gruppen in ausreichendem Maße in den Planungsprozess einbeziehen und das künftige ÖV-Angebot auf diese Belange abstimmen zu können:

- Bei der 1. Generation der Nahverkehrspläne wurden Interessenvertretungen erst zum Entwurf des Nahverkehrsplans gehört. Wesentliche Änderungen der Planung sind bei diesem Bearbeitungsstand aber nicht mehr möglich. Daher wird es im Interesse einer gendergerechten Angebotsgestaltung als notwendig erachtet, dass die entsprechenden Gruppen ihre Interessen möglichst frühzeitig einbringen können. Dabei erscheint es zweckmäßig, dass die Belange, Vorstellungen und Anforderungen der Gender-Gruppen entweder schon im Vorfeld der Nahverkehrsplanung oder zumindest in der Phase der Problemanalyse vor der politischen Festlegung der Planungsleitlinien, Zielsetzungen und Standards ermittelt werden, um sie bereits bei dieser Festlegung berücksichtigen zu können. Als Voraussetzung hierfür wird die Sensibilisierung der politischen Mandatsträger gesehen, damit Gender-Mainstreaming als Planungsgedanke anerkannt und (z.B. per Beschluss) als Top-Down-Prozess eingeleitet wird.
  - Der Aufwand und die Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Anforderungen der Gender-Gruppen nehmen mit der Größe des Planungsraums und dem Anteil der Gemeinden ohne Frauen- / Gleichstellungsbeauftragte zu. Dennoch sollten die Anforderungen möglichst vollständig und in einer der Planungstiefe angemessenen Detaillierung erfasst werden. Angesichts der beschränkten Planungsmittel setzt dies ein effektives Vorgehen voraus. Folgende Vorschläge können hierzu beitragen:
    - Zum Teil dürfte es ausreichen, die aus der Literatur bekannten generellen Anforderungen der Gender-Gruppen auf den Planungsraum bzw. einen Teil des Planungsraumes zu übertragen.
    - Durch eine vorbereitende Zusammenarbeit einzelner Gruppierungen könnten deren Anforderungen und Interessen zusammengeführt und z.B. in Form eines (effektiv zu verarbeitenden) Anforderungskataloges in den Planungsprozess eingebracht werden.
    - Günstig erscheint auch ein Vorgehen, bei dem Multiplikatoren genutzt werden. Dabei müssten in einem ersten Schritt die zu berücksichtigenden Interessen bestimmt werden. Daraufhin wäre eine Reihe von Ansprechpartnern zu kontaktieren, die diese Interessen in geeigneter Weise vertreten, spezifizieren und auf den Planungsraum übertragen können. Die Ansprechpartner können in der Folge als Multiplikatoren wirken und weitere Gruppierungen einbeziehen (hierbei nicht erfassten weiteren Gruppen kann die Möglichkeit zur Beteiligung eingeräumt werden). Als Multiplikatoren kommen vor allem lokale Agendagruppen, Frauen- / Gleichstellungsbeauftragte und der Frauenratschlag in Betracht. Erste Hinweise sowohl auf die zu berücksichtigenden Interessen als auch die möglichen Multiplikatoren könnten zum Beispiel durch Fragebögen an die Gemeinden gewonnen werden.
- Angesichts der Notwendigkeit zur möglichst vollständigen und detaillierten Einbindung von Gender-Belangen in die Nahverkehrsplanung wurde ein Pilotprojekt angeregt, in dem eine idealtypische und effektive Vorgehensweise für diese Planungsaufgabe entwickelt und beispielhaft in einer Nahverkehrsplanung angewendet werden sollte. In diesem Projekt sollte unter anderem den Fragestellungen nachgegangen werden,
- welche Problemlagen und Belange in den Teilräumen eines Planungsraumes (Stadt / ländlicher Raum) vorliegen,
  - welche Gruppierungen in den Teilräumen angesprochen werden können und
  - wie diese Gruppierungen zielführend und effektiv eingebunden werden können.
- Ferner wurde vorgeschlagen, dass die Gesprächsrunden in dem Pilotprojekt durch eine Moderatorin / einen Moderator begleitet werden sollten.
- Voraussetzung für gute Beteiligungsmöglichkeiten ist ein transparenter Planungsablauf. So sollten die zu beteiligenden Gruppierungen frühzeitig über die anstehende Planung, deren Aufgaben und Inhalte sowie über den vorgesehenen zeitlichen Ablauf und die Beteiligungsmöglichkeiten informiert werden.

- Für schriftliche Stellungnahmen sollte vor allem den Gender-Gruppen ausreichend Zeit eingeräumt werden, da diese ihre Stellungnahmen meist in ehrenamtlicher Tätigkeit anfertigen müssen. Bei mündlichen Anhörungen bietet sich ein eigener Termin für die Gender-Gruppen an. Dadurch kann der Nachteil ausgeglichen werden, dass im Vergleich zu anderen Interessengruppen, die in der Regel durch Hauptamtliche vertreten werden, kaum Chancen zur "professionellen" Darstellung der Belange bestehen. Eine separate Anhörung kann wesentlich dazu beitragen, dass die Gender-Belange gleichwertig zu den Belangen der anderen Gruppierungen aufgenommen werden.

Zu den Beteiligungsmöglichkeiten merkt der VVS ergänzend an, dass Anregungen zu Verbesserungen des ÖV-Angebotes nicht nur im Rahmen der Planungsverfahren vorgebracht werden können. Da die Aufgabenträger und der VVS Vorschlägen gegenüber stets aufgeschlossen sind, werden auch unaufgefordert eingebrachte Anregungen so weit als möglich in die nächsten Planungen einbezogen.

Für eine angemessene Behandlung der Gender-Belange in der Nahverkehrsplanung wird eine **Datenbasis** als erforderlich erachtet, mit der die Verkehrsteilnahme und die Anforderungen der Gender-Gruppen realistisch abgebildet werden können. Dies bedingt eine Datenbasis, die zumindest nach dem Geschlecht und den verschiedenen Lebenssituationen der Verkehrsteilnehmer unterscheidet. Zudem sollten nicht nur Daten über die derzeitigen ÖV-Nutzer sondern auch über die Nicht-Nutzer vorliegen, um das ÖV-Angebot auch auf diese Personen abstimmen und neue Kundepotenziale erschließen zu können. Angesichts des erheblichen Aufwandes für Datenerhebungen und des begrenzten finanziellen Rahmens einer Nahverkehrsplanung stellt sich die Frage, wie eine entsprechend detaillierte und umfassende Datenbasis mit vertretbarem Aufwand erarbeitet werden kann. Erste Handlungsvorschläge hierzu sind:

- In den Standard-Befragungen des VVS sollte nach dem Geschlecht und nach Möglichkeit auch nach der Lebenssituation der Verkehrsteilnehmer differenziert werden. Die Mehrkosten hierfür werden als gering eingeschätzt.
- Es sollten vor allem an Linien, an denen Maßnahmen ergriffen wurden, Befragungen erfolgen, da diese verstärkt Aufschlüsse über die Verkehrsteilnahme bisheriger Nicht-Nutzer liefern können. (Anm.: Linien mit Veränderungen werden bereits nach Möglichkeit vorrangig erhoben)
- Haushaltsbefragungen scheiden wegen des enormen Aufwandes als Instrument zur Ermittlung der Fahrgastmengen in einer Nahverkehrsplanung aus. Kleinere Teilbefragungen (z. B. Fahrgäste, Schüler ohne Scool-Abo usw.) lassen zwar nicht auf die genauen Fahrgastzahlen schließen, es können jedoch Informationen über die Anforderungen der Kunden und auch der (noch) Nicht-Nutzer gewonnen werden. Für viele Fragestellungen, vor allem im Hinblick auf eine gendergerechte Angebotsgestaltung, könnten solche Teilbefragungen wichtige Hinweise in ausreichender Genauigkeit liefern.
- Durch eine Intensivierung des Daten- und Informationsaustausches mit den Städten und Gemeinden könnten die dort vorliegenden Erkenntnisse für die Nahverkehrsplanung genutzt werden. Dabei wird eine Bringschuld der Kommunen gesehen, die die vorliegenden Daten und Informationen im eigenen Interesse noch stärker als bisher in die Nahverkehrsplanungen einbringen sollten.

Im Hinblick auf die **Kosten** von Maßnahmen im Sinne des Gender-Ansatzes wird davon ausgegangen, dass einige Maßnahmen nur geringe Mehrkosten erfordern. Die zusätzlichen Kosten dürften sich zumindest teilweise durch Mehrlöse kompensieren lassen, die infolge des verbesserten und auf die Kundenanforderungen besser abgestimmten Angebotes erzielt werden können.

Protokoll

Dr. Klaus Lönhard, Verband Region Stuttgart



## Veranstaltung "ÖPNV-Planung für alle!" – Ergebnisprotokoll zum Workshop "Kommunen"

### 1. Leitfrage: Welche Gruppen sind bei der kommunalen Verkehrsplanung/ÖPNV-Entwicklungsplanung unterrepräsentiert?

- Frauen; in Abhängigkeit von der jeweiligen Lebenssituation (differenzierte Datenerhebung erforderlich),
- Kinder,
- Radfahrer,
- Fußgänger,
- Ältere,
- Behinderte,
- Fremde / Ausländer,
- Alle Personen, die in Teilorten (außerhalb des Zentrums, als Bsp. wurde ein Ort im Landkreis Göppingen genannt) wohnen (v.a. ältere Personen ohne Auto)
- Generelles Problem: Zeiten passen nicht zueinander (Flexibilität d. Arbeitslebens und Privatleben haben jeweils andere Zeitansprüche an den ÖPNV, d.h. gerade in den Zeiten, zu denen Teilzeitbeschäftigte unterwegs sind sind die Takte länger, außerdem übernehmen gerade auch diese Personen zusätzlich die Familienarbeit und sind durch das Holen und Bringen der Kinder oder sonstige Erledigungen zeitlich eingeschränkt )

### 2. Leitfrage: Welche Ansprüche haben diese Gruppen?

- Sicherheit (a: vor Übergriffen; b: vor Unfällen, z.B. keine Stolperfallen),
- Barrierefreiheit,
- Taktzeitenverbesserungen in den Zeiten ab 9 Uhr,
- Vermarktung/Kartenverkauf verbessern,
- Haltestellenausstattung den Bedürfnissen der Nutzer(innen) anpassen,
- Ausstattung in den Bussen verbessern (z.B. Schalter für Fahrzeughalt/ Ausstieg auch für Kinder erreichbar),
- Wegweisung/Auskunft verbessern (Auskunftspersonal auf den Bahnhöfen),
- WCs in S-Bahnen und auf Busbahnhöfen einrichten bzw. sauber halten,
- Verständlichkeit/Lesbarkeit von Busplänen verbessern, (Haltestellenübersicht an den Fahrkartenautomaten ist zu klein gedruckt),
- Verkehrsleitsysteme einführen,
- Bessere Infrastruktur in Teilorten (Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten) könnte Fahrten vermeiden

Fazit: Die meisten der aufgeführten Ansprüche sind nicht nur einer bestimmten Gruppe zuträglich, sondern führen zu einer allgemeinen Attraktivierung des ÖPNV. Dies insbesondere bei einer Berücksichtigung der demographischen Entwicklung in Deutschland mit einem steigenden Anteil älterer und damit auch mobilitätseingeschränkterer Menschen.

### 3. Leitfrage: Welche Defizite bei den Planungsbeteiligungen sehen Sie?

- Nach dem ÖPNV-Gesetz in Baden-Württemberg ist keine Beteiligung von Frauenvertreterinnen bei der Nahverkehrsplanung vorgesehen.
- Es sind wenig geschlechtsspezifischen Daten vorhanden.
- Die verschiedenen Nutzergruppen werden nicht angemessen einbezogen (Stadtseniorenräte, Liga der Freien Wohlfahrtspflege, Behinderte, Alte, Frauen mit Kindern, ...).
- Die Entscheidungsträger in den Kommunen sind nicht repräsentativ für die Nutzer(innen) des ÖPNV.

- Bürokratische Entscheidungswege stehen innovativen schnellen Lösungen im Wege.
- Teilweise stehen Machtinteressen vernünftigen Lösungen entgegen.

#### 4. Leitfrage: Wie kann die Möglichkeit der Beteiligung am Planungsprozess verbessert werden?

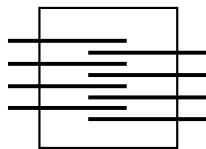
- Frauennetzwerke bilden, die sich aktiv einbringen.
- Einbeziehung des FrauenRatschlags als TöB in die Fortschreibung der kreisweiten Nahverkehrspläne.
- Bei allen künftigen Erhebungen geschlechtsdifferenzierte Daten ermitteln (z.B. Befragungen zum S-Bahnverkehr; bei Ausschreibung festlegen)
- Mehr Personen, die betroffen sind, an kommunalen Verkehrsschauen (Vor-Ort-Terminen) beteiligen.
- Bessere Information über geplante Vorhaben.
- Workshops oder Zukunftswerkstätten „Verkehr“ in den Kommunen veranstalten.
- Expertengruppen hinzuziehen; sachkundige Bürger einbeziehen, Fachwissen abfragen (z.B. bei der Liga der freien Wohlfahrtsverbände).
- Gender Mainstreaming ~~und~~ muss als Querschnittsaufgabe im ÖPNV-Gesetz festgeschrieben werden, ebenso die Gruppen, die an der Planung beteiligt werden sollen.
- Die Möglichkeit der Einflussnahme auf die Konzessionsinhaber muss vergrößert werden.

#### 5. Leitfrage: Wie kann es weitergehen; Was kann untersucht werden:

- Frauenwege in den Kommunen sichtbar machen,
- Erreichbarkeitsanalysen in den Kommunen erstellen,
- Prüfen, ob es Geldgeber gibt, die Untersuchungen dieser Art unterstützen,
- Konzession überprüfen, teilweise sind sie unflexibel in bezug auf die Zeiten- und Linienführung –eine schnellere Reaktion wäre sinnvoll,
- Genehmigungsverfahren transparent gestalten,
- Bestandsaufnahme/Mängelanalyse unter Genderaspekten erstellen,
- das Thema muss in der öffentlichen Diskussion bleiben.

**Detailvorschläge:** Frauenplätze in Bussen,  
Keine Reisebusse im Linienverkehr,  
Rollstuhlgerechte Busse,  
Fahrpläne bei den Bushaltestellen lesbarer gestalten (im Kreis Göppingen).

Protokoll  
Ursel Habermann, Verband Region Stuttgart



**AKADEMIE FÜR TECHNIKFOLGENABSCHÄTZUNG  
IN BADEN-WÜRTTEMBERG**

**Runder Tisch  
Kundenfreundlicherer Nahverkehr  
durch barrierefreie Mobilität.  
Zum Problem barrierefreier Zugang  
zur S-Bahn in der Region Stuttgart**

**- Empfehlungen von Betroffenen -<sup>\*1</sup>**

***Vorbereitung und Berichterstattung:***

*Monika Herrmann, Dipl.-Geogr., Akademie für Technikfolgenabschätzung*

**Veranstalterin**

Akademie für Technikfolgenabschätzung  
in Baden-Württemberg  
Industriestr.5, 70565 Stuttgart

**Adressaten**

Mobilitätseingeschränkte Personengruppen bzw. deren gesellschaftliche Vertreter.  
(Liste der Teilnehmenden ist beigefügt.)

<sup>1</sup> vorläufiges Ergebnis – Arbeitsbericht folgt (vgl. PAULS 2001)

## **Runder Tisch Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität Zum Problem barrierefreier Zugang zur S-Bahn in der Region Stuttgart - Empfehlungen von Betroffenen**

### **Hintergrund**

Barrieren im Haltestellenbereich erschweren oder verhindern den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln – ein Widerspruch zu der rechtlich verankerten Daseinsvorsorge, die allen die Teilnahme am öffentlichen Verkehr zusichert. Die Probleme sind komplex, sie beginnen bereits bei den Wegen zur Haltestelle oder zum Bahnhof, z.B. in Form von hohen Bordsteinen oder Treppen und fallen dort noch in den Aufgabenbereich der jeweiligen Gemeinde.

Der Zugang zum Fahrzeug auf Bahnsteigseite ist je nach Vertrag Sache des Verkehrsunternehmens oder Aufgabenträgers. Auf der Fahrzeugseite verhält es sich ähnlich.

Darüber hinaus ist bei Schienenverkehrsmitteln der Zugang zum Gleis problematisch, wenn dieser nur wie bei der S-Bahn durch Unterführungen und über Treppen möglich ist.



Bild Bahnhof Backnang, SWITCH Transit Consult

Beim Zugang zum Fahrzeug verursachen Besonderheiten bei der Gleisaufteilung, dass es zu Mischnutzungen zwischen Regionalverkehren und S-Bahnen kommt, mit den bekannten Niveauunterschieden. Die letzte Hürde stellen dann Haltestellen in Kurven dar, die abschnittsweise hohe Abstände zwischen Einstiegsbereich und Bahnsteigkante bewirken.

Eine umsichtige Neuplanung und Angebotsverbesserung könnte solche Probleme vermeiden. Das heißt aber auch, dass diese Aspekte bereits in den Nahverkehrsplänen verankert werden und bei Ausschreibungen einbezogen werden müssen.

Nicht-Betroffenen Entscheidungsträgern und Planenden fehlt die Erfahrung, dass sich dadurch Gefährdungen und erhebliche Umwege für mobilitätsbeeinträchtigte Personen ergeben, die gerade diese Menschen besonders viel Kraft kosten oder dass der öffentliche Verkehr aus diesen und anderen Gründen nicht genutzt wird oder genutzt werden kann.

Der Verband Region Stuttgart hat an SWITCH Transit Consult ein Gutachten in Auftrag gegeben, das eine übertragbare Lösung speziell für diese besonderen Probleme im S-Bahn-Bereich finden soll. Bevor die Arbeiten weitergehen, sollten gezielt Betroffene einbezogen werden.

### **Zur Veranstaltung**

Auf Einladung der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg kamen 16 Vertreterinnen und Vertreter von Behindertenverbänden am 18.07.00 in der TA-Akademie zu dem Runden Tisch unter dem Motto: „Kundenfreundlicherer Nahverkehr durch barrierefreie Mobilität“ zusammen. Nach einleitenden Vorträgen von Dr. Witgar Weber, Verband Region Stuttgart (VRS) und Nils Himmelmann von SWITCH Transit Consult wurde mit den Betroffenen diskutiert.

Dabei stand die folgende Problematik im Vordergrund: Der barrierefreie Zugang zum Fahrzeug ist an zahlreichen Haltestellen im S-Bahnnetz der Region Stuttgart erschwert. Dafür gibt es zwei Ursachen, die im ungünstigsten Fall zusammentreffen:

- An Gleisen mit Mischbetrieb aus S-Bahn und Regionalzügen bestehen unterschiedliche Einstiegshöhen in die Fahrzeuge. Die Folge: ca. 22 cm Höhenunterschied für die Nutzer der S-Bahn beim Ein- und Aussteigen (Höhenproblematik).
- Besonders an Haltestellen, die in Kurven liegen schwankt der horizontale Abstand zwischen Bahnsteigkante und Türeinstieg bei der S-Bahn erheblich (Spaltproblematik).

Der Runde Tisch sollte Antworten auf die folgenden Fragen erarbeiten:

- 1 Welche Anforderungen stellen Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind an einen optimalen Zugang zum ÖPNV-(Fahrzeug)?
- 2 Welche Maßnahmen kommen dafür in Frage?
- 3 Welchen Beitrag können die örtlichen Erfahrungen Betroffener zur Problemlösung leisten?
- 4 Welche Umsetzungshindernisse bestehen?

<b>Problembereiche Barrierefreiheit im ÖPNV</b>	<b>Betroffene</b>	<b>Lösungsansätze</b>
<b>Haltestellendichte</b> ▪ zu gering, keine Zeitradien		
<b>Haltestellenumfeld</b> ▪ Auffindbarkeit ▪ Fehlende Querungsmöglichkeiten/ Zuordnung		
<b>Haltestellenausstattung</b> ▪ Fahrgastinformation (fehlend, unzureichend, schlecht lesbar, zu hoch angebracht, keine Detailinformationen für Behinderte) ▪ Fahrscheinautomaten/ Entwerter weit entfernt ▪ Fehlende Sitzgelegenheiten ▪ Fehlender Witterungsschutz		
<b>Haltestellenerreichbarkeit</b> ▪ <b>Fehlender niveaufreier Zugang zur Haltestelle bzw. Bahnsteig (Treppen! – keine Rampen oder Aufzüge)</b>		
<b>Ein- und Ausstiegsbereiche</b> ▪ Vertikale und horizontale Abstände zwischen Haltestellenebene und Fahrzeugboden	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Senioren, Personen mit Kinderwagen/ Fahrrädern...	Gutachten SWITCH Transit Consult, Stuttgart

Abb.1: Abgrenzung des Problembereichs in Anlehnung an Fachgebiet Verkehrswesen Universität Kaiserslautern und Verkehrsclub Deutschland Landesverband Rheinland Pfalz e. V., 1997.

## Ergebnisse

Als wesentliche Ergebnisse zu den Ausgangsfragen lassen sich festhalten:

### **Welche Anforderungen stellen Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, an einen optimalen Zugang zum ÖPNV-(Fahrzeug)?**

- **Im Vordergrund steht der selbständige Zugang zum Fahrzeug, ohne auf die Hilfe anderer angewiesen zu sein,**
- **Der Zugang zum Fahrzeug muss niveaugleich und spaltfrei sein, diese Lösung kommt allen Nutzern entgegen,**
- Es müssen Markierungen am Bahnsteig vorhanden sein, die anzeigen wo die Türen des Fahrzeugs zum Stehen kommen und wo ggf. Hilfsmittel zur Verfügung stehen,
- Diese Markierungen sollten ein Rollstuhlsymbol enthalten,
- Für Blinde und Sehbehinderte müssten ertastbare Leitlinien/ Strukturen vorhanden sein,
- Die Positionierung von Fahrkartenautomaten, Fahrgastinformation, Türöffnern, Türgriffen muss in Hinblick auf Rollstuhlfahrende, Kleinwüchsige und Kinder überprüft werden,
- Vorschlag, Türen an jeder Haltestelle automatisch zu öffnen sollte auf Machbarkeit überprüft werden,
- Die Maßnahmen sollten möglichst für das gesamte System greifen

### **Welche Maßnahmen kommen dafür in Frage?**

- Ein Wagen sollte bzgl. behindertengerechter Ausstattung favorisiert werden und immer an der gleichen Position anhalten,
- Die Notwendigkeit von Güterverkehren mit Übermaß am gleichen Gleis sollte diskutiert werden,
- Es sollten Lösungen gefunden werden, die auf ganz Deutschland übertragbar sind,
- Fehlertolerante Lösungen,
- Akustische Signale, Funktüröffner,
- Sicherheitsmaßnahmen im Wagen (Haltegriffe).



### Welchen Beitrag können die örtlichen Erfahrungen Betroffener zur Problemlösung leisten?

- Die frühzeitige Einbeziehung Behinderter und anderer in ihrer Mobilität eingeschränkter Personenkreise (Eltern mit Kinderwagen, Mütter, Senioren, Kranke) in die Planung ist zwingend erforderlich und zwar bei allen Neuplanungen von Strecken, Haltestellen und bei der Nachrüstung bestehender Haltestellen. So können Probleme im Vorfeld erkannt und behoben werden und müssen nicht im Nachhinein nachgebessert werden (Kostenaspekt).
- Die Einbeziehung Betroffener sollte a) in die konkrete Planung erfolgen und b) auch in die langfristige Planung eingehen (Berücksichtigung bei Neuauflage der Nahverkehrspläne der Kreise).

### Welche Umsetzungshindernisse bestehen?

- Die Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes sind zu befolgen, Normierungen stehen örtlich optimalen Lösungen im Wege,
- Mischverkehre und Güterverkehre mit Lademaßüberschreitung am gleichen Gleis wie der S-Bahn-Verkehr,
- Unterschiedliche Zuständigkeiten bis hin zu unklaren Kostenübernahmen (Beispiel laufende Kosten für Aufzüge).

## Fazit aus Sicht der Akademie

### Teilnehmende

Nach unserem Verständnis von Mobilitätsbehinderten fehlten natürlich bei der Veranstaltung einige Vertreter der Mobilitätsbehinderten im weiteren Sinne (Abb. 2). Die Begründung ist einfach: Personen mit schwerem Gepäck, Kranke, Eltern bzw. Mütter mit Kinderwagen und Senioren sind vergleichsweise schlecht oder nicht organisiert.

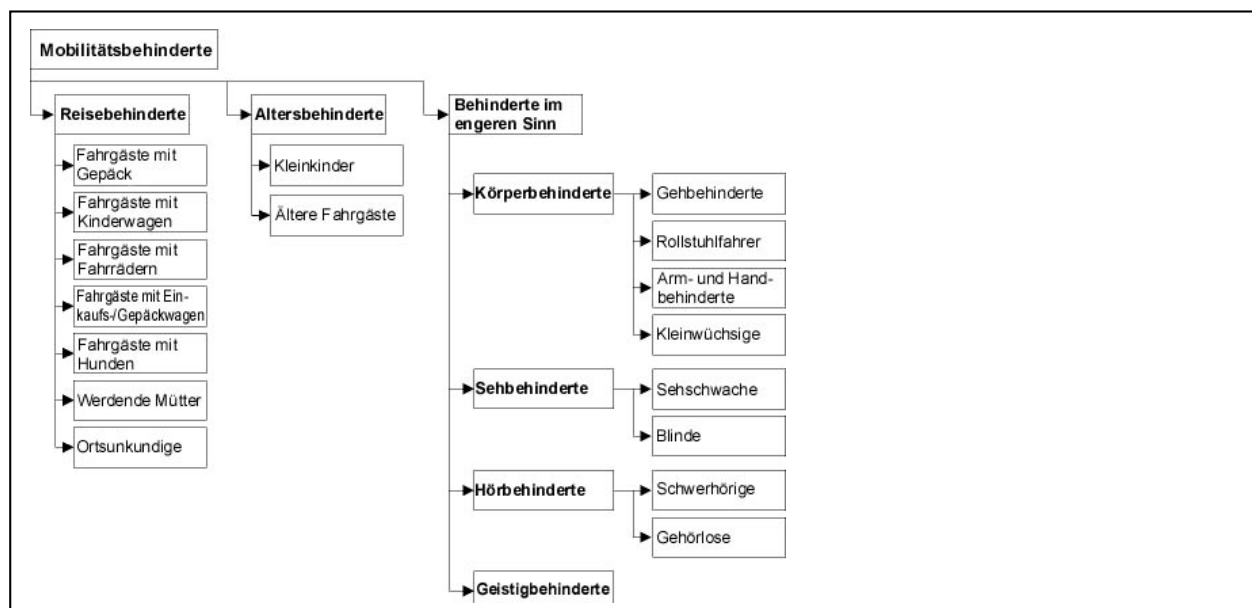


Abb. 2: Systematik mobilitätsbehinderter Menschen [Weidmann, U., 1994, S. 232]

Gerade aber die Breitenwirksamkeit der Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV ist ein bedeutender Punkt: Sie ist ein positiver Zusatzeffekt für andere in ihrer Mobilität eingeschränkte Personenkreise, die nicht oder kaum organisiert sind und ihre Bedürfnisse deswegen zu wenig öffentlich artikulieren.

Dazu zählen zum Beispiel:

- Anforderungen von Senioren,
- Anforderungen von Kranken oder Personen mit Gepäck,
- Anforderungen von Eltern mit kleinen Kindern und/ oder Kinderwagen.

Es liegt auf der Hand, dass der niveaugleiche Zugang zu ÖPNV-Fahrzeugen, der gleichzeitig nicht an technische Hilfsmittel geknüpft ist, eine Komfortverbesserung für alle Fahrgäste darstellt.

Bezogen auf das Problem des S-Bahnzugangs kann den Forderungen der Behindertenverbände bezüglich Niveaugleichheit, Spaltfreiheit und selbständiger Zugang auch aus Sicht anderer in ihrer Mobilität eingeschränkter Personenkreise nur zugestimmt werden. (vgl. Frank und Stete: Mobilität von Frauen in der

Region Stuttgart, 1997 u. FrauenRatschlag Region Stuttgart, 2000.)

In der Breitenwirksamkeit der Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV liegt ein hohes Fahrgastpotenzial – auch zahlender Fahrgäste.

Dazu einige Zahlen:

- **Etwa 5,3 Millionen Menschen innerhalb der westdeutschen Bevölkerung sind in ihrer Mobilität beeinträchtigt.** Zwei von drei Mobilitätsbehinderten sind weiblich. Jeder dritte ist älter als 75 Jahre. Nur ein gutes Drittel ist jünger als 65 Jahre. In jüngster Zeit haben Untersuchungen in einigen Städten ergeben, dass dort der Anteil mobilitätsbehinderter Menschen an der Einwohnerschaft etwa bei 20 Prozent liegt. Der Kreis der Mobilitätsbehinderten ist nicht mit den Behinderten identisch, die über einen Behindertenausweis verfügen. Ausweisinhaber können zwar, müssen aber nicht immer in ihrer Mobilität beeinträchtigt sein. Außerdem gibt es Menschen, die trotz ihrer Behinderung keinen Ausweis haben. (Quelle: Leitfaden für Behinderte 1990)
- **Im Handbuch wird von mobilitätsbehinderten Personen im engeren und weiteren Sinne ausgegangen.** Die Größenordnung der gesamten Zielgruppe dürfte auf der Grundlage der vorliegenden Schätzungen des Statistischen Bundesamtes (Hein 1996) und der Schätzungen über 20%, möglicherweise bei 30% der Gesamtbevölkerung liegen. Dieser Wert wird wegen des Anteils älterer Personen an der Gesamtbevölkerung in den nächsten Jahren deutlich ansteigen (DIREKT 51, 1997, S. 13).

Das Argument gegen Technische Hilfsmittel (z.B. Hublifte) aus Sicht der Behindertenvertreter ist verständlich:

- **Technische Hilfsmittel sind störungs- und manipulationsanfällig, bedürfen der Wartung und sind deshalb langfristig gesehen teurer,**
- Technische Hilfsmittel müssen häufig aufgrund von **Sicherheitsbestimmungen** von entsprechend geschultem Personal bedient werden. Gerade das **Personal** ist aber auf unseren heutigen Bahnhöfen nicht mehr vorhanden und seine Bereitstellung wäre mit zusätzlichen Kosten verbunden.
- Darüber hinaus bieten Hublifte **nur Verbesserungen für den relativ kleinen Personenkreis der Rollstuhlfahrenden.** Alle anderen mobilitätseingeschränkten Personenkreise würden von dieser Investition nicht profitieren können.
- **Sich allein auf Technik zu verlassen kann problematisch werden.** Der Einbau eines Aufzuges z. B. macht Rampen nicht generell überflüssig (Stichworte Kapazität, Ausfall, Störanfälligkeit), vgl. aktuell Bahnhof Stuttgart-Vaihingen, Gleis 2 und 3.

### Weiteres Vorgehen

Die Akademie erstellt einen Arbeitsbericht zum Thema Barrierefreiheit im Zusammenhang mit dem Runden Tisch. Neben Inhalten und Ergebnissen des Runden Tisches, wird verstärkt auf bestehende Umsetzungshemmnisse eingegangen und werden die Bedingungen und Argumente kritisch hinterfragt, da grundlegende Untersuchungen und Planungsempfehlungen bereits reichlich vorhanden sind (vgl. Grüne Reihe - Band 39). Ein Beispiel für Umsetzungshemmnisse ist die Lademaßüberschreitung.

### Literatur

**BMV (Hrsg. 1997):** Direkt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein Handbuch für Planer und Praktiker. Ausgabe 51

**BMV (Hrsg. 1998):** Direkt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden: Gästefreundliche und behindertengerechte Gestaltung von verkehrlichen und anderen Infrastruktureinrichtungen in Touristikgebieten. Ausgabe 52

**Stete und Klinkhart (1997):** Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart. Folgerungen für den Regionalverkehrsplan. Studie im Auftrag des Verband Region Stuttgart. Nummer 8, Stuttgart

**FrauenRatschlag Region Stuttgart :** Stellungnahme zur Berücksichtigung von Frauenbelangen im Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart. <http://www.region-stuttgart.de/region/frauen/download/regionalverkehrsplan.pdf>

**Leitfaden für Behinderte,** Handbuch zur Rehabilitation in der Bundesrepublik Deutschland, Bonn, 1990.

**Fachgebiet Verkehrswesen Universität Kaiserslautern und Verkehrsclub Deutschland Landesverband Rheinland Pfalz e. V. (1997):** Grüne Reihe - Band 39. Mobilitätsbehinderte Menschen im Verkehr. Forschungsergebnisse und Planungsempfehlungen. Kaiserslautern.

**Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer<sup>1</sup>**

[REDACTED], Körperbehinderten-Verein Stuttgart e. V. (stellv. Vorsitzender und Geschäftsführer)

[REDACTED], Dachverband integratives Planen und Bauen Stuttgart e. V. (1. Vorsitzende)

[REDACTED], DRK Rollstuhlinitiative Leonberg

[REDACTED], Sozialverband VdK Kreisverband Böblingen, (Kreisvorsitzende)

[REDACTED], Sozialverband VdK Kreisverband Böblingen, (Kreisobmann der Behinderten und Schwerbehinderten)

[REDACTED], Körperbehinderten-Verein Stuttgart e. V. (Vorstandsmitglied)

Dipl.-Geogr. Monika Herrmann, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart

Nils Himmelmann, SWITCH Transit Consult GmbH, Stuttgart (Referent)

[REDACTED], VDK Ortsverband Böblingen (Ehrenvorsitzender)

[REDACTED] LAG Hilfe für Behinderte Baden-Württemberg e.V.

[REDACTED], Sozialverband VdK, OV Böblingen (Behindertenvertreterin)

[REDACTED] Böblinger Rollstuhlinitiative (Selbsthilfegruppe)

[REDACTED] LAG Hilfe für Behinderte Baden-Württemberg e.V.

Dipl.-Geogr. Sabine Martens, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart

[REDACTED], Deutsche Telekom Logistik, Reutlingen

Dipl.-Geogr. Kerstin Pauls, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart

Dr.-Ing. Diethard Schade, Vorstandsmitglied der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart; Leiter Bereich Technik, Funktionalität, Lebensqualität

[REDACTED] DRK-Kreisverband Böblingen e. V.

[REDACTED] Stuttgarter Zeitung

[REDACTED], Landratsamt Esslingen, Koordination Behindertenhilfe

[REDACTED], Vertretung von Brigitte Seiferheld, DRK-Kreisverband Ludwigsburg, Wohnberatung für ältere und behinderte Menschen

[REDACTED], Blinden- und Sehbehindertenverband Ost-Baden-Württemberg e. V.

Dr. Witgar Weber, Verband Region Stuttgart, Leitender Direktor Wirtschaft und Infrastruktur

Dr. Elmar Wienhöfer, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart, Moderation

---

<sup>1</sup> Die Namen der Teilnehmenden wurden unkenntlich gemacht, Referenten und Mitarbeiter der TA-Akademie waren mit Veröffentlichung einverstanden

## Fragebögen/ Interviewleitfäden

**Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots für  
mobilitätseingeschränkte Personengruppen**

<b>Interviewleitfaden für Gruppen</b>
<b>Definition und Beschreibung der Gruppe</b>
<b>Name der Gruppe</b>
<b>Gesprochen mit:</b>
<b>Funktion:</b>
<b>Bestehen und Besonderheiten</b>
<b>2 Organisation und Struktur</b>
<b>Besteht eine Vereinsstruktur?</b> <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> weiss nicht
<b>Gibt es eine Geschäftsstelle?</b> <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<b>Wo gibt es Vertretungen?</b>
<input type="checkbox"/> lokal beschränkt <input type="checkbox"/> bundesweit <input type="checkbox"/> landesweit <input type="checkbox"/> Kreisebene <input type="checkbox"/> Ortsebene
<b>Gibt es hauptamtliche Vertreter?</b>
<input type="checkbox"/> hauptamtliche/r Geschäftsführer/in <input type="checkbox"/> nur ehrenamtlich
<b>Verteilung der „Mitglieder“ in der Region</b>
<b>Wie erhält man Stimmungsbilder/ Rückkoppelung?</b>
<input type="checkbox"/> Umfragen unter den Mitgliedern... <input type="checkbox"/> Anfragen <input type="checkbox"/> Beschwerden

<b>3 Defizite im ÖPNV-Angebot der Region Stuttgart aus Sicht der Gruppe</b>
<b>Anforderungen an das ÖPNV-Angebot</b>
- Fahrplan
- Liniennetz
- Haltestellenlage
- Vertaktung
<b>Anforderungen an Infrastruktur</b>
<b>Anzeigen/ Hinweistafeln/ Schilder</b>
<b>Bedienelemente</b>
<b>Haltestellen</b>
<b>Fahrzeuge</b>
<b>Umfeld</b>
<b>Anforderungen an Tarif</b>
<b>Fahrkarten, Geltungsbereich, Kosten</b>
<b>Gibt es räumliche Disparitäten (Unterschiede) bei Angebot und Infrastruktur?</b>
<b>Anforderungen an repräsentative Berücksichtigung im Planungsprozess für das regionale Nahverkehrsnetz</b>
<b>Datenerhebung, z.B. Erhebung des Alters</b>

<b>Beteiligung beim Nahverkehrsplan</b>
<b>Potentiale für Beteiligung</b>
<b>Wo erfolgt momentan Beteiligung? z.B. Fahrgastbeirat</b>
<b>Bewertung</b>
<b>Welche Note geben Sie dem VVS für die Information? (Schulnoten von eins bis sechs)</b>
<input type="checkbox"/> sehr gut (1) <input type="checkbox"/> gut (2) <input type="checkbox"/> befriedigend (3) <input type="checkbox"/> ausreichend (4) <input type="checkbox"/> mangelhaft (5) <input type="checkbox"/> ungenügend (6)
<b>Welche Note geben Sie dem VVS für die Beteiligung ihrer Gruppe an der Planung</b>
<input type="checkbox"/> sehr gut (1) <input type="checkbox"/> gut (2) <input type="checkbox"/> befriedigend (3) <input type="checkbox"/> ausreichend (4) <input type="checkbox"/> mangelhaft (5) <input type="checkbox"/> ungenügend (6)
<b>Welche Note geben Sie dem VVS für die Berücksichtigung der Anforderungen Ihrer Gruppe?</b>
<input type="checkbox"/> sehr gut (1) <input type="checkbox"/> gut (2) <input type="checkbox"/> befriedigend (3) <input type="checkbox"/> ausreichend (4) <input type="checkbox"/> mangelhaft (5) <input type="checkbox"/> ungenügend (6)
<b>Wie ernst genommen fühlt sich die Gruppe heute durch die Planungsebenen? Skala von 1 (sehr ernst genommen) – 6 (überhaupt nicht ernst genommen)</b>
<input type="checkbox"/> sehr gut (1) <input type="checkbox"/> gut (2) <input type="checkbox"/> befriedigend (3) <input type="checkbox"/> ausreichend (4) <input type="checkbox"/> mangelhaft (5) <input type="checkbox"/> ungenügend (6)
<b>Gibt es Hemmnisse?</b> <b>Wenn ja, wo liegen diese?</b>
<b>Sonstige Anmerkungen</b>
<b>Was ist für Ihre Gruppe das wichtigste Anliegen?</b>

*Vielen Dank für das Gespräch!*

# Gender und ÖPNV?

Ein Fragebogen zur Bilanz von fünf Jahren Engagement des FrauenRatschlag Region Stuttgart e.V. für Gender Planning<sup>1</sup> im ÖPNV im Geltungsbereich des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)

An die Strategie des Gender Mainstreaming wurden anfangs hohe Erwartungen geknüpft. Gender Mainstreaming will eine Gleichstellung bei Männern und Frauen in allen politischen und öffentlichen Bereichen erreichen, nachdem das mit der klassischen Frauenförderpolitik bisher nicht gelungen ist. Auch in der Region Stuttgart gab es in den letzten Jahren und nicht nur im ÖPNV-Bereich politische Aktivitäten, Briefe, Gespräche, ein Forschungsprojekt und mehrere Veranstaltungen zu diesem Thema.

Doch was ist aus den Versprechungen geworden? Gibt es in den Kommunen der Region Stuttgart Gender Planning im ÖPNV? Werden differenzierte Daten erhoben und Gruppen in die Planung einbezogen, die bisher eher geringer repräsentiert waren? Gibt es ein Gender budgeting im ÖPNV? Wie schätzen Frauen aus der Region die Lage ein? Zu meiner Person: Ich bin Diplom-Geographin (38), verheiratet, drei Kinder und arbeite als Landeskoordinatorin der Aktion Mobil ohne Auto in Baden-Württemberg für die Naturfreunde. Im Jahr 2000 habe ich für den FrauenRatschlag Region



Quelle: NDP Gender Equality Unit, Dublin ([www.ndpgenderequality.ie](http://www.ndpgenderequality.ie))

Stuttgart e.V. eine Stellungnahme zum Regionalverkehrsplan aus Frauensicht erstellt.

Seit Frühjahr 2000 nehme ich ehrenamtlich für den FrauenRatschlag an den Sitzungen des Fahrgastbeirats des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) teil und bin seit 2004 im Vorstand des FrauenRatschlag.

Diese Befragung erfolgt im Rahmen meiner Dissertation am Institut für Geographie in Stuttgart zum Thema: „Gender Planning im ÖPNV am Beispiel der Region Stuttgart.“

Ich bitte Sie den ausgefüllten Fragebogen bis zum **20.10.05** an mich zurückzuschicken (auch per Fax), denn am 25.10.05 ist der nächste Fahrgastbeirat. Die Daten werden anonymisiert ausgewertet.

Herzlichen Dank. *Monika Herrmann-Lobreyer*

## 1. Gender Mainstreaming

1.1 *Beschlüsse zur Einführung und Umsetzung von Gender Mainstreaming gibt es seit einigen Jahren. Welche positiven oder negativen Erwartungen verbinden Sie heute damit bezogen auf die Anwendung im Nahverkehr?*

positive:.....

.....

negative:.....

.....

## 1.2 Hat sich Ihre Einstellung zu Gender Mainstreaming im Laufe der Zeit verändert?

ja  nein  weiß nicht

Wenn ja, wie war sie früher:

zustimmend  eher optimistisch  unbestimmt  eher skeptisch  ablehnend

Anmerkung:.....

## 1.3 Sind Ihnen Bereiche bekannt, wo Gender Planning ansatzweise im ÖPNV des VVS verwirklicht ist? ja nein weiß nicht

Wenn ja, wo.....

.....

## 1.4 Welche Bedeutung messen Sie folgenden Bereichen zu?

**(Gewichtung von 1 „sehr bedeutend“ bis 6 „unbedeutend“)**

- Beteiligung von Gender-Gruppen im Fahrgastbeirat  (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Gender-Gruppen  (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)
- Beteiligung von Gender-Gruppen am Fortschreibungsprozess für die Nahverkehrspläne  (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)
- Differenzierte Datenerhebung (Alter, Geschlecht, sozioökonomische Faktoren)  (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)
- Weitere Aspekte.....  (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)

**1.5 Welche Note würden Sie der Realisierung von Gender Mainstreaming im ÖPNV im Bereich des Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) auf einer Skala von eins bis sechs geben?**

- sehr gut(1)  gut(2)  befriedigend(3)  ausreichend(4)  mangelhaft(5)  ungenügend(6)

Bemerkung:.....  
 .....

**1.6 Welche Schulnoten würden Sie den folgenden Institutionen zum Kenntnisstand über Gender Mainstreaming allgemein und zur Bereitschaft zur Umsetzung im ÖPNV geben?**

- sehr gut(1)  gut(2)  befriedigend(3)  ausreichend(4)  mangelhaft(5)  ungenügend(6)

	Allgemeiner Kenntnisstand über Gender Mainstreaming						Akzeptanz/ Bereitschaft zur Umsetzung von GM					
Sozialministerium	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)
Innenministerium	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)
Regierungspräsidien	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)
Landkreise	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)
Kommunen	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)
Planung	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)
(Verkehrs-)unternehmen (Busunternehmer, SSB)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)
Verband Region Stuttgart	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)
Verkehrs- u. Tarifverbund Stuttgart	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)
Weitere?.....	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)	<input type="checkbox"/> (1)	<input type="checkbox"/> (2)	<input type="checkbox"/> (3)	<input type="checkbox"/> (4)	<input type="checkbox"/> (5)	<input type="checkbox"/> (6)

**1.7 Waren Sie an Aktivitäten zu Gender Mainstreaming im ÖPNV in der Region beteiligt?**

- ja  nein  weiß nicht

**Wenn ja, welche Veranstaltung?**

- FrauenHearing Oktober 2001
- ÖPNV für alle?! Oktober 2002
- Veranstaltungsreihe „Quo vadis“ des VRS 2005
- Weitere:.....

**Wie benoten Sie den Inhalt?**

- (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)
- (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)
- (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)
- (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)

**1.8 Fühlten Sie sich dadurch besser informiert über Gender Planning im ÖPNV?**

- ja  nein  weiß nicht

Bemerkung:.....  
 .....

**1.9 Haben diese Veranstaltungen in Ihrem Umfeld etwas angestoßen?**

- ja  nein  weiß nicht

Wenn ja, was?.....  
 .....

wenn nein, welche Gründe sehen Sie?

- Geldmangel  zu wenig Information  mangelnder politischer Wille



Weitere.....

### 1.10 Wie bewerten Sie die Bereitschaft der Aufgabenträger zu Veränderungen?

(Skala von 1 "sehr hoch" bis 6 "sehr gering")

VRS

(1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)

VVS und Landkreise

(1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)

## 2 Gesetzliche Rahmenbedingungen für GM im ÖPNV

2.1 Seit 2000 gibt es den Beschluss der Bundesregierung zur Gleichstellung. Haben Sie eine Erklärung dafür, warum die Umsetzung in manchen (Politik-)Bereichen und Regionen schneller als in anderen verläuft?  ja  nein  weiß nicht

Wenn ja, welche?.....

2.1 Halten Sie den Rechtsrahmen für ausreichend?  ja  nein  weiß nicht

Wenn nein, was ist Ihr Vorschlag?.....

## 3. Datenerhebung

3.1 Was halten Sie von Bestandsaufnahmen, die nach dem Alter (Altersklassen), dem Geschlecht und anderen soziodemographischen Faktoren fragen?

Finde ich  sehr gut  gut  weniger gut  schlecht  weiß nicht

3.2 Welche Kriterien sollten durch Datenerhebung unter dem Gleichstellungs-Aspekt mindestens erhoben werden, welche lieber nicht? (Reihung nach Priorität)

## 4 Einbeziehung in Planungsprozesse

4.1 Gibt es in Ihrer Gemeinde, Ihrem Landkreis Beispiele für die Einbeziehung in Planungsprozesse/ Abwägungs- für den ÖPNV (z.B. bei der Planung neuer Haltestellen)?

ja, in (Gemeinde).....  nein  weiß nicht

Wenn ja, zu welcher Art von Planung:

Vorbereitende Planung, begleitende Planung,

Fahrtrouten

Stellungnahmen z.B. zum Nahverkehrsplan

Haltestellen, Lage, neue Haltepunkte

Zuschüsse bei der Schülerbeförderung

Haltestellengestaltung, Haltestellenumfeld

Tarife

Weitere Punkte.....

Bemerkung.....

4.2 Wer wird neben den üblichen Trägern öffentlicher Belange (Polizei, Straßenbauamt, Verkehrsunternehmen, Kommunen usw.) einbezogen?

Frauenreferat/ Gleichstellungsbeauftragte  Behindertenverbände  Verkehrsverbände

Jugendverbände  Senioren  Weitere.....

4.3 Wer bzw. welche Gruppen sollten aus Ihrer Sicht unbedingt zusätzlich einbezogen werden?

## 5. PERSÖNLICHE FRAGEN

Die gesamte Befragung wird anonym ausgewertet.

**5.1 In welcher Eigenschaft interessieren Sie sich für Gender Mainstreaming im ÖPNV? Als:**

- Aufgabenträger(in)  Planer(in)  Kommunalpolitiker(in)  Regionalpolitiker(in)
- Verbandsvertreter(in)  Frauen-/Gleichstellungsbeauftragte  .....

**5.2 Sind Sie in dem von Ihnen vertretenen Bereich beruflich tätig und/ oder ehrenamtlich engagiert?**

- Vollzeitstelle  Teilzeitstelle  ehrenamtlich

**5.3 Bitte ordnen Sie sich einer der Altersklassen zu:**

- 18-25 Jahre  26-35 Jahre  36-45 Jahre
- 46-55 Jahre  56-65 Jahre  über 66 Jahre

**5.4 Geschlecht**

- weiblich  männlich

**5.5 In welcher Lebenssituation befinden Sie sich? (mehrfaches Ankreuzen möglich)**

- ich lebe allein  ich lebe in einer Partnerschaft
- ich lebe in einer Partnerschaft mit Kindern..... Anzahl Kinder.....
- Vollzeit beschäftigt  Teilzeit beschäftigt  selbstständig
- Familienarbeiter/in  Rentner/in

**1 Sonstige Anregungen/ Kritik**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

*Herzlichen Dank!*

Monika Herrmann-Lobreyer, Dipl.-Geogr.



Email: [monika.herrmann@stmk.gv.at](mailto:monika.herrmann@stmk.gv.at)

## ÖPNV für alle? Ihre Meinung zählt!

Diese Befragung wird unabhängig von der Veranstaltung »ÖPNV-Planung für alle« durchgeführt – allerdings in Absprache mit dem Verband Region Stuttgart (VRS). Ich möchte die Gelegenheit der Veranstaltung nutzen, bei der zahlreiche kompetente, sozial und politisch engagierte und entscheidungstragende Personen zusammen kommen um ein Stimmungsbild zu den Themen ÖPNV und Gender, Verbreitung des Gender-Gedankens und dessen Akzeptanz zu erhalten, das für die weitere Bearbeitung meiner Dissertation von Nutzen sein wird.

Zu meiner Person: Ich bin Diplom-Geographin (35), verheiratet, Mutter zweier Kinder (2 und 5) und bearbeite zurzeit am Institut für Geographie in Stuttgart eine Dissertation zum Thema: „Gender Mainstreaming in der Datenerhebung für den Öffentlichen Personennahverkehr am Beispiel der Region Stuttgart.“ Im Jahr 2000 habe ich für den FrauenRatschlag Region Stuttgart e.V. eine Stellungnahme zum Regionalverkehrsplan aus Frauensicht erstellt und bin seit Frühjahr 2000 ehrenamtlich für den FrauenRatschlag im Fahrgastbeirat des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS).<sup>2</sup>

Ich bitte Sie den Fragebogen auszufüllen und bis zum **31.10.02** an mich zurückzuschicken (auch per Fax).

Herzlichen Dank

*Monika Herrmann-Lobreyer*

### Fragebogen zum Gender Mainstreaming im ÖPNV im Bereich des Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) - an alle Teilnehmenden der Veranstaltung

#### 1 GENDER MAINSTREAMING

##### 1.1 Wann hörten Sie zum ersten Mal von dem Begriff des Gender Mainstreaming?

- vor 7 Jahren    vor fünf Jahren    vor ein bis zwei Jahren    bei Einladung zur Veranstaltung

##### 1.2 Was halten Sie persönlich vom Gender-Ansatz?

.....  
 .....

##### 1.3 Welche Erwartungen haben Sie an diesen neuen Ansatz im Zusammenhang mit dem ÖPNV?

.....  
 .....

##### 1.2 Welche Note würden Sie der Realisierung von Gender Mainstreaming im ÖPNV im Bereich des Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) auf einer Skala von eins bis sechs geben?

- sehr gut (1)    gut (2)    befriedigend (3)    ausreichend (4)    mangelhaft (5)    ungenügend (6)

#### 2 BEI DER GESTALTUNG DES ÖPNV WENIGER BERÜCKSICHTIGTE GRUPPEN...

##### 2.1 Gibt es aus Ihrer persönlichen Sicht Personengruppen, die bei der Planung für den ÖPNV zu wenig berücksichtigt sind? (Aufzählung nach Dringlichkeit)

.....  
 .....

##### 2.2 Worauf führen Sie die geringere Berücksichtigung durch die Planung zurück? (Stichworte)

.....  
 .....

##### 2.3 Haben Sie eine Vorstellung, wie eine stärkere Berücksichtigung dieser Bedürfnisse bei der

<sup>2</sup> **Hinweis:** Diese Befragung dient nicht als Forum für Einzelfragestellungen. Bei Detailfragen oder Problemen zum ÖPNV in der Region Stuttgart wenden sie sich an die zuständigen Stellen. Dies kann der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) sein oder ein dem VVS angegliedertes Unternehmen, wie die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), örtliche Busunternehmen oder ihre Gemeinde. Im Zweifelsfall gibt der VVS Auskunft.

Planung zu realisieren wäre? (Stichworte)

.....

.....

### 3 VERKEHRSPLANUNG UND BETEILIGUNGSVERFAHREN

**3.1 Halten Sie sich in Planungsfragen für Verkehrsplanung kompetent? Sind Ihnen die Abläufe von Planungen bekannt und wissen Sie in welchen Stadien eine Einflussnahme möglich ist?**

ja  nein  zum Teil  sehe Beratungsbedarf (Mehrfachnennungen möglich)

**3.2 Sind Sie der Meinung, dass Einflussnahme auf die Gestaltung von Nahverkehrsplänen oder anderen Verkehrsplänen durch (ehrenamtliche) Vertreter(innen) von Verbänden oder Gleichstellungs- bzw. Frauenbeauftragte zufriedenstellend gewährleistet ist?**

ja  nein  weiß nicht  sehe Beratungsbedarf (Mehrfachnennungen möglich)

Bemerkung:.....

.....

**3.3 Wie können Vertreter(innen) von Verbänden und Gleichstellungs- bzw. Frauenbeauftragte in Fragen der Verkehrsplanung speziell Nahverkehrsplanung unterstützt werden?**

.....

.....

**3.4 Welche Einstellung haben Sie zu einer Datenerhebung (Bestandsaufnahme) im ÖPNV, die nach Kriterien wie Geschlecht, Alter oder Lebenssituation (alleinstehend, Familie mit Kindern,...) oder Rollenverhalten (Alleinverdiener, Familienarbeit,...) differenziert? Benotung und Anmerkung.**

sehr gut (1)  gut (2)  befriedigend (3)  ausreichend (4)  mangelhaft (5)  ungenügend (6)

Bemerkung:.....

.....

### 4 PERSÖNLICHE FRAGEN

**4.1 In welcher Eigenschaft nehmen Sie an der Veranstaltung teil? Als Vertreter(in) ...**

Aufgabenträger  Planungsbüro  Kommunalpolitiker(in)  Regionalpolitiker(in)  
 Verbandsvertreter(in)  kommunales Frauenreferat  .....

**4.2 Zu welcher Altersgruppe zählen Sie sich?**

18-25 Jahre  26-35 Jahre  36-45 Jahre  46-55 Jahre  56-65 Jahre  über 66 Jahre

**4.3 Sind Sie weiblichen oder männlichen Geschlechts?**

weiblich  männlich

### 5 SONSTIGE ANREGUNGEN/ KRITIK

.....

.....

*Herzlichen Dank!*

Dipl.-Geogr. Monika Herrmann-Lobreyer

# ÖPNV-Planung für alle?

## Ihre Kompetenz ist gefragt!

**Anforderungen benachteiligter Gruppen an den ÖPNV und deren Berücksichtigung durch die Nahverkehrsplanung am Beispiel der Region Stuttgart**



Die Anforderungen an die Planung des ÖPNV unterscheiden sich erheblich, je nach Blickwinkel des Betrachters und seiner persönlichen Wahrnehmungen und Erfahrungen. Die Datenerhebung für den ÖPNV, die seitens des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) praktiziert wird stellt zunehmend die Bedürfnisse der Dauerkartenkunden in den Mittelpunkt ihrer statistischen Erhebungen. Diese sind leicht erreichbar und mit den erwarteten Einnahmen lässt sich gut rechnen. Zudem sind aufwändige aber aussagekräftigere Haushaltsbefragungen teurer als die verwendeten Stromerhebungen (vgl. Anlage). Diese Standardbefragungen erfassen einen Großteil der Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV nicht, weil sie nur in der Hauptverkehrszeit durchgeführt werden und keine differenzierten Fragen zur Nutzung und zu Anforderungen an den ÖPNV stellen.

Darum geht es in meiner Dissertation: Die differenzierte Datenerhebung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unter dem Blickwinkel des Gender Mainstreaming soll auf der Basis der geltenden wissenschaftlichen und gesetzlichen Grundlagen als Konzept erarbeitet werden. Dabei sollen die bestehenden Formen der Datenerhebung im Öffentlichen Personennahverkehr in der Region Stuttgart eine auch auf andere Verkehrsverbünde übertragbare Ergänzung erhalten, die im finanziell, organisatorisch und zeitlich vertretbaren

Rahmen Gender-Aspekte aufnimmt. Durch diese Ergänzung der bestehenden Befragungsformen werden zusätzliche Informationen erwartet, die eine Datengrundlage für eine gender-sensiblere Planung schaffen und zusätzlich den Aufgabenträgern des Öffentlichen Personennahverkehrs die Möglichkeit bieten ihr Angebot nach Prüfung der Rentabilität für Personenkreise zu verbessern, deren Anforderungen an den ÖPNV bisher nicht explizit nachgefragt wurden.

Als Ergebnis der Veranstaltung „ÖPNV für alle?“ des Verband Region Stuttgart, die ich mitgestalten durfte, ergaben sich folgende Personenkreise als geringer durch die Planung berücksichtigt:

- Kinder und Jugendliche
- Seniorinnen und Senioren
- Behinderte und Mobilitätsbehinderte Personen
- Nicht-vollzeiterwerbstätige Personen mit Kindern
- Familienarbeiter/innen, Familien, Erziehungspersonen mit Kindern
- Frauen

Zu meiner Person: Ich bin Diplom-Geographin (36), verheiratet, Mutter zweier Kinder (2 und 6) und bearbeite zurzeit am Institut für Geographie in Stuttgart eine Dissertation zum Thema: „Gender Mainstreaming in der Datenerhebung für den Öffentlichen Personennahverkehr am Beispiel der Region Stuttgart.“ Im Jahr 2000 habe ich mit dem FrauenRatschlag Region Stuttgart e.V. eine Stellungnahme zum Regionalverkehrsplan aus Frauensicht erstellt und bin seit Frühjahr 2000 ehrenamtlich für den FrauenRatschlag im Fahrgastbeirat des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart.

Nun spreche ich sie als kompetente Person an, mir bei der Beantwortung der folgenden Fragen behilflich zu sein. Dabei geht es um besondere Anforderungen und Problembereiche aus Ihrer persönlichen Sicht und vor dem Hintergrund Ihrer Erfahrungen aus dem Austausch mit Planenden und der Beteiligung an Planungsprozessen. Ich bitte Sie den Fragebogen auszufüllen und bis zum 10.07.03 an mich zurückzuschicken. Gern verabrede ich mit Ihnen auch einen Termin für ein persönliches Gespräch.

Herzlichen Dank. *Monika Herrmann-Lobreyer*

**Fragebogen zu den Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht bestimmter Gruppen und deren Berücksichtigung durch die Nahverkehrsplanung**

**1 Anforderungen an den ÖPNV und Berücksichtigung durch die Planung**

**1.1 Welche durch die ÖPNV-Planung geringer repräsentierte Gruppe vertreten Sie?**

.....  
.....

**1.2 Sind Sie in dem von Ihnen vertretenen Bereich beruflich tätig und/ oder ehrenamtlich engagiert?**

- Vollzeitstelle     Teilzeitstelle     ehrenamtlich

Anmerkung:.....  
.....

**1.3 Welche besonderen Anforderungen an den ÖPNV sehen Sie bei der von Ihnen vertretenen Gruppe bezüglich Fahrplanangebot und Vertaktung, Tarifstruktur, Haltestellen- und Fahrzeugausstattung? (Stichworte, Reihung nach Priorität)**

- 1.....
- 2.....
- 3.....
- 4.....
- 5.....

**2 Datenerhebung**

**2.1 Sehen Sie besondere Problembereiche und Handlungsbedarf für die Datenerhebung im ÖPNV speziell in Ihrem Bereich?**

- ja     nein     weiß nicht

.....  
.....  
.....

**2.2 Werden die unter 1.3 genannten Anforderungen aus Ihrer Sicht durch die derzeitige Datenerhebung des VVS erhoben?**

- ja     nein     weiß nicht

.....  
.....

**2.3 Werden diese Anforderungen auf andere Art ermittelt?**

- ja    (Auf welche Art?)
- nein    (weiter mit Frage 2.5 )     weiß nicht    (weiter mit Frage 2.5 )

Wenn ja, auf welche Art:

.....  
.....  
.....

**2.4 Halten Sie diese andere Art der Ermittlung für repräsentativ?**

- ja     nein     weiß nicht

.....  
.....

**2.5 Sehen Sie besondere Problembereiche und Handlungsbedarf für die Datenerhebung im ÖPNV?**

ja    nein    weiß nicht

.....  
.....

**2.6 Könnten die Anforderungen der von Ihnen vertretenen Gruppe durch differenzierte statistische Erhebungen für den ÖPNV besser ermittelt werden? Welche Kriterien wären wichtig?**

ja (Welche Kriterien?)    nein (Warum nicht?)    weiß nicht (weiter mit Frage 3.1)

.....  
.....

**3 Einbeziehung in Planungsprozesse**

**3.1 Wie beurteilen Sie die Einbeziehung der von Ihnen vertretenen Gruppe in Planungsprozesse für den ÖPNV, wenn Sie berücksichtigen, dass die Datenerhebung die Basis für die Bedarfsplanung bildet?**

.....  
.....

**3.2 Worauf führen Sie die Bewertung von Frage 3.1 in Ihrem Bereich zurück? (Stichworte)**

.....  
.....

**3.3 Wie wäre eine stärkere Berücksichtigung der von Ihnen genannten Bedürfnisse bei der Planung zu realisieren? (Stichworte)**

.....  
.....

**3.4 Sind Sie der Meinung, dass Einflussnahme auf die Gestaltung von Nahverkehrsplänen oder anderen Verkehrsvorhaben durch (ehrenamtliche) Vertreter(innen) von Verbänden oder Gleichstellungs- bzw. Frauenbeauftragte zufriedenstellend gewährleistet ist?**

ja    nein    weiß nicht    sehe Beratungsbedarf   (Mehrfachnennungen möglich)

.....  
.....

**3.5 Wie können Vertreter(innen) von Verbänden, Vereinen und Gleichstellungs- bzw. Frauenbeauftragte in Fragen der Nahverkehrsplanung unterstützt werden?**

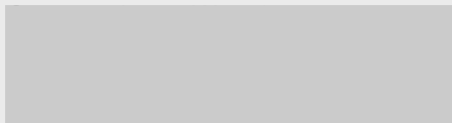
.....  
.....

**4 Sonstige Anregungen/ Kritik**

.....  
.....

*Herzlichen Dank!*

Monika Herrmann-Lobreyer, Dipl.-Geogr.



**FrauenRatschlag Region Stuttgart e.V.****Fahrgastbeirat – ihre Meinung zählt!**

Seit 1997 gibt es einen **Fahrgastbeirat** beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS). Im Gegensatz zu anderen Verkehrsverbänden sind in dem Beirat keine einzelnen Fahrgäste vertreten, sondern es wird bewusst mit den örtlichen Verbänden zusammengearbeitet, wodurch sich der VVS mehr Kontinuität und Effektivität verspricht. Vertreten sind BUND, Körperbehindertenverein, PROBAHN, VCD, ein Vertreter aller Kreis-seniorenräte und seit kurzem eine Vertreterin der Jugendgemeinderäte und des FrauenRatschlags.

Um die Interessen und Vorschläge möglichst vieler Vertreterinnen des FrauenRatschlags berücksichtigen und vortragen zu können ist Ihre Meinung gefragt. Deshalb bitte ich Sie, dieses Blatt auszufüllen und an mich zurückzuschicken. Letzter Termin für die Berücksichtigung des Fragebogens ist der **01.09.00**. In dringenden Angelegenheiten können Sie mich darüber hinaus unter der unten aufgeführten Email oder Faxnummer erreichen. Sitzungen des Fahrgastbeirates sind jeweils Mitte April und Oktober, die Tagesordnungspunkte werden bereits einen Monat vorher festgelegt.

*Monika Herrmann*

**Fragebogen zum Fahrgastbeirat im Bereich des Verkehrsverbund Stuttgart****Sicherheit** besondere Probleme entstehen/ bestehen...

An der Haltestelle .....durch (Beschreibung) .....

Im Fahrzeug (Typ.....) durch .....

Auf den Wegen zur und von der Haltestelle .....durch.....

Sonstiges:

**Netzentwicklung/ Lage von Haltestellen**

An der Linie ..... fehlt eine Haltestelle im Bereich (Straßenecken benennen).....

Bei der Linie ..... ist die Lage der Haltestelle (bei Bussen!) ungünstig. Vorschlag:

In folgendem Gebiet fehlt eine ÖV-Anbindung .....

Vertaktung ....

An der Haltestelle .....ist die Vertaktung zwischen der Linie ..... und der Linie ..... in Richtung .....zu kurz/ zu lang/ ..... (Nichtzutreffendes streichen bzw. ergänzen); Vorschlag .....

Sonstiges

**Ausstattung von Haltestellen (Mobilier, Überdachungen)**

An der Haltestelle .....Linie .....fehlt folgendes Mobiliar .....

An der Haltestelle ..... Linie .....fehlen Rampen für Kinderwagen u. Fahrräder/ sind Rampen fehlkonstruiert (Nichtzutreffendes streichen);

Anmerkungen:

An der Haltestelle ..... Linie .....fehlt ein Aufzug



Sonstiges:

### Fahrzeugzugang

Auf der Linie ..... ist an folgender Haltestelle der Zugang erschwert.....

Grund:(z.B. Gestaltung Haltestelle, Höhe des Bordsteins; Fahrzeug, z.B. Reisebus im Linienverkehr,...)

Sonstiges ....

### Information (Beschilderung, Fahrpläne, Fahrplanaushänge, Umgebungspläne, Info bei Störungen,...)

An der Haltestelle .....ist Folgendes verbesserungsbedürftig .....

#### Mit der Information bei Störungen bin ich ...

sehr zufrieden    weitgehend zufrieden    unzufrieden

Sonstiges:

### Fahrkarten, Fahrkartenautomaten, Entwerter

#### Fahrkartenautomaten sind

einfach zu bedienen/ übersichtlich    mittel    schwer zu bedienen/ unübersichtlich

An der Haltestelle .....ist die Lage des Fahrkartenautomaten, Entwerterers ungünstig (Nichtzutreffendes streichen); Vorschlag:

Sonstiges:

### Fahrpreise/ Tarife:

#### Mit dem herrschenden Tarifsysteem bin ich ...

sehr zufrieden    weitgehend zufrieden    unzufrieden

Ich habe folgende Verbesserungsvorschläge:

Sonstiges ....

### Sonstige Anregungen/ Kritik

*Herzlichen Dank!*

**Von:** Monika Herrmann [mailto:info@moa-bw.de]

**Gesendet:** Mittwoch, 22. November 2006 10:45

**An:** [REDACTED]

**Cc:** [REDACTED]

**Betreff:** Barrierefreiheit im Busverkehr des VVS

Sehr geehrter [REDACTED]  
gibt es eigentlich eine graphische Darstellung zum Qualitätsstandard der Buslinien im VVS-Gebiet hinsichtlich Barrierefreiheit (vergleichbar mit dem Verbund- Schienennetz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste)?

Oder lässt sich dies aufgrund wechselnder Fahrzeuge nicht verbindlich darstellen? Ich weiß vom MVV, dass dieser entsprechende Standards mit den Busunternehmen vereinbart hat und die Einhaltung prüft. Wie verhält sich das beim VVS?

Für entsprechende Informationen wäre ich Ihnen dankbar. Ich würde gerne eine solche Abb. in meine Dissertation aufnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Herrmann-Lobreyer

**From:** [REDACTED]

**To:** Monika Herrmann

**Cc:** [REDACTED]

**Sent:** Friday, December 01, 2006 2:47 PM

**Subject:** AW: Barrierefreiheit im Busverkehr des VVS

Sehr geehrte Frau Herrmann-Lobreyer,

die graphische Darstellung von Buslinien (linienscharf - ähnlich der des Schienenverkehrs) wäre allein wegen der Vielzahl der Linienwege, der Stich- und Schleifenfahrten bereits eine Herausforderung an sich. Erfahrungen in der Vergangenheit haben gezeigt, dass solche Schema-Netzpläne allenfalls für kleine Netzausschnitte, keinesfalls aber für gesamte Landkreise oder gar den Verbundraum übersichtlich und begreifbar angelegt werden können. Wegen des hohen manuellen Korrekturaufwands werden derartige Pläne bei uns derzeit aber nicht vorgehalten.

Insoweit existiert für das Verkehrsmittel Bus keine Plangrundlage, die bezüglich der Barrierefreiheit thematisch aufbereitet werden könnte. Hinzu kommt, wie Sie bereits richtig vermuten, dass sich die Verkehrsunternehmen nur in sehr begrenztem Umfang auf einen regelmäßigen Einsatz von Niederflurfahrzeugen festlegen lassen wollen, weil bei Fahrzeugausfällen oder Verstärkerfahrten nach wie vor in erheblichem Umfang Hochflurfahrzeuge unterwegs sind. Eine großflächige Darstellung mit lediglich punktuellen Eintragungen würde hier wenig Sinn machen. Wir beschränken uns deshalb darauf, solche Linien in den Fahrplanbüchern zu kennzeichnen.

Da der Großteil der Fahrleistungen im VVS nach wie vor von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht wird, sind diese hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes und der Fahrzeugbeschaffung frei. Eine Auferlegung bestimmter Standards durch die Aufgabenträger hätte einen Mehraufwand bei den Unternehmen und eine Ausgleichspflicht durch den Veranlasser zur Folge. Insoweit wird es - auch vor dem Hintergrund der anstehenden Kürzungen bei der Fahrzeugförderung durch das Land - eine Verpflichtung der Unternehmen derzeit nicht geben. Wir gehen dennoch davon aus, dass von den fortgeschriebenen Nahverkehrsplänen zumindest in Bezug auf die Stadtverkehre Impulse ausgehen werden, die Umstellung der Fahrzeugflotte dort noch konsequenter zu vollziehen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]  
Abteilung Planung

**Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)**

**Von:** Monika Herrmann [mailto:info@moa-bw.de]

**Gesendet:** Montag, 28. November 2005 12:27

**An:** [REDACTED]

**Betreff:** FrauenRatschlag - Fahrgastbeirat

Sehr geehrter [REDACTED]

bei der Durchsicht der Unterlagen vom letzten Fahrgastbeirat fiel mir auf, dass die Preise bei den Tarifänderungen noch nicht vollständig waren. Gibt es schon eine Preisliste für 2006 und könnte ich diese bekommen? Insbesondere die Umweltkarte interessiert uns.

Außerdem habe ich im Verbundbericht 2004 auf Seite 7 etwas über das "langfristige Erhebungskonzept" des VVS gelesen. Das würde mich auch interessieren.

Herzlichen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Herrmann-Lobreyer

**From:** [REDACTED]

**To:** info@moa-bw.de

**Cc:** [REDACTED]

**Sent:** Tuesday, December 06, 2005 6:25 PM

**Subject:** AW: FrauenRatschlag - Fahrgastbeirat

Sehr geehrte Frau Herrmann,

Herr [REDACTED] hat mich gebeten, Ihnen zum Stichwort "langfristiges Erhebungskonzept" zu antworten. Dem Wunsch komme ich gerne nach.

Der VVS hat seit seiner Gründung etwa alle 8 Jahre in einem abgeschlossenen Projekt eine Verkehrsstromerhebung im gesamten Netz durchgeführt. Diese Erhebungen fanden 1979, 1987 und 1994-96 statt. Seit der Vollintegration 1993 ist das Verkehrsnetz allerdings erheblich angewachsen und damit auch der Erhebungsaufwand enorm angestiegen - die Erhebung 1994-96 war deshalb nicht mehr in einer Fahrplanperiode zu schaffen. Als sich mit 2003 wieder der Zeitpunkt näherte, zu dem man eine Kompletterhebung hätte durchführen sollen, wurde nach Wegen gesucht, eine solche erneute Mammut-Aktion zu umgehen. Der VVS hat deshalb im November 2001 seinem Aufsichtsrat vorgeschlagen, das Verbundgebiet beginnend ab 2002 sukzessive in Teilräumen zu erheben, wobei sich nach einem sechsjährigen Turnus eine Komplettabdeckung des Verbundraums ergibt.

Der Aufsichtsrat hat dieser Vorgehensweise auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten seinen Segen gegeben. Dieses "langfristige Erhebungskonzept" ist seitdem Grundlage für die jährliche Erhebungsplanung des VVS und - trotz leichter Modifikationen in den zeitlichen Abläufen - nach wie vor gültig. Der erste Turnus wird in 2007 planmäßig abgeschlossen werden, danach beginnt er erneut. Die Erhebungsdaten aus den Teilräumen werden beim VVS kontinuierlich zu einer Gesamtdatenbasis zusammengeführt.

Das "langfristige Erhebungskonzept" trifft insofern eine Aussage zur zeitlichen Abfolge der Verkehrsstromerhebungen des VVS. Inhaltliche Vorgaben sind damit nicht verbunden. Wie Sie wissen, setzen hier allerdings Methodik und Praktikabilität enge Grenzen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]  
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)

**Von:** Stefan Lobreyer LobreyerDesign@t-online.de

**Gesendet:** Mittwoch, 12. Oktober 2005 22:08

**An:** [REDACTED]

**Cc:** [REDACTED]

**Betreff:** FrauenRatschlag/ Nahverkehrspläne

Sehr geehrter [REDACTED]

am Montag hatten wir Vorstandssitzung vom FrauenRatschlag und danach haben wir über den Fahrgastbeirat gesprochen. Nach fünf Jahren ist es Zeit einmal Bilanz zu ziehen. Dabei wurde auch darüber diskutiert, wie der FrauenRatschlag weiter beim Thema Gender Planning vorgehen soll.

In diesem Zusammenhang würden die Mitglieder und insbesondere einige Mitglieder der Regionalversammlung gern wissen, wie der VVS zu den Zusagen steht, die dem FrauenRatschlag bei mehreren Veranstaltungen gemacht wurden (u.a. ÖPNV für alle). Wir meinen hier insbesondere die Beteiligung des FRS als TöB im Planungsprozess für die Nahverkehrspläne. Bleibt es dabei?

Eine andere Frage bezieht sich auf eine Fahrgastbefragung, auf die wir zufällig gestoßen sind. Zwei Mitglieder wurden in der S-Bahn befragt. Leider habe ich nur ein kaum leserliches gescanntes Exemplar vorliegen. Kann es sein, dass Sie dabei unsere Anregung, das Geschlecht zu erheben, aufgenommen haben? Das wäre ja erfreulich. Schade, dass Sie dabei nicht gleich noch nach Altersklassen und soziodemographischer Situation gefragt haben. Dann wären wir einen ganzen Schritt weiter.

Ist es möglich einen solchen Fragebogen zu bekommen und den Zweck der Befragung zu erfahren?

Schöne Grüße

Monika Herrmann-Lobreyer

---

**Von:** [REDACTED]

**Datum:** Fri, 28 Oct 2005 18:00:22 +0200

**An:** [REDACTED]

**Cc:** [REDACTED]

**Betreff:** AW: FrauenRatschlag/ Nahverkehrspläne

Sehr geehrte Frau Herrmann-Lobreyer,

nachdem ich bei der Sitzung des Fahrgastbeirats leider nicht anwesend sein konnte, möchte ich Ihnen auf diesem Wege eine kurze Rückmeldung geben:

- Die Beteiligung des Frauenratschlags an den Nahverkehrsplänen wird wie zugesagt durchgeführt. Wir sind wegen Verzögerungen bei den vorbereitenden Arbeiten allerdings zeitlich etwas im Rückstand.
- Im Rahmen unserer Zugangsbefragung in Stuttgart haben wir in der Tat versuchsweise die Frage nach dem Geschlecht des Befragten aufgenommen. Wir wollen mal sehen, ob diese Zusatzinformation uns zusätzliche Erkenntnisse liefert. Diese Erhebung wird vsl. allerdings nicht vor Februar 2006 aufbereitet und ausgewertet sein.

Die Erhebung weiterer personenbezogener Merkmale ist auszuschließen, da erfahrungsgemäß die Neigung, an Befragungen teilzunehmen, mit zunehmender Intensität von "ins Private reichenden Fragen" fällt. Immerhin werden diese Fragebögen ja teilweise im Fahrzeug - also in der Öffentlichkeit - ausgefüllt. Hier hat eine hohe Beteiligung und damit Rücklaufquote für uns absolute Priorität.

Die Zugangsbefragung wurde durchgeführt, um zusätzliche Erkenntnisse über die Einzugsbereiche bestimmter Haltestellen zu gewinnen. Im Rahmen unserer normalen Verkehrsstromerhebungen erfassen wir ja nur die im ÖV zurückgelegten Wege. Woher die Fahrgäste ggf. mit dem Fahrrad oder dem Pkw kommen, bleibt dabei unbekannt. Mit den ergänzenden Informationen können möglicherweise noch bestehende Lücken/Defizite im ÖPNV- oder auch P+R-Angebot aufgespürt werden.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]  
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)

**Berücksichtigung mobilitätsbehinderter Fahrgäste, Protokoll Sitzung des Fahrgastbeirats am 25.10.2005**

Sitzung des Fahrgastbeirats am 25.10.2005

(kopierter Ausschnitt des Antrags mit Antwort des VVS)

1. **Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifs: Beteiligung des Fahrgastbeirats**
  2. **Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden**
  3. **Auto-Tausch-Ticket**
  4. **Gestaltung der Beförderungsbedingungen**
  5. **Einführung eines Wochenendverkehrs auf Nebenbahnen im VVS**
  6. **Anschluss am Bahnhof Wendlingen**
  7. **Verbundservice während der Fussball-WM**
- 
8. **Berücksichtigung mobilitätsbehinderter Fahrgäste**

In diesem Zusammenhang würden wir gerne informiert über den aktuellen Stand, über aktuelle Projekte bzw. die weitere Planung von:

- baulicher und technischer Maßnahmen, die mobilitätsbehinderten Personen nützen, also Barrierefreiheit, Aufzüge, Rampen (auch hinsichtlich der WM)
- und spezieller Maßnahmen zur Ermittlung der Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen (Befragungen)
- Beteiligung an Planungsprozessen (z.B. für die Nahverkehrspläne)

*Antwort des VVS:*

Bauliche Veränderungen:

DB: Aufgrund der Finanzknappheit des Landes sind die Aktivitäten zum 5. AV (Behindertengerechte Nachrüstung an den Zugängen) nahezu zum Erliegen gekommen. In 2006 wird noch die Station "Altbach" mit dem sog. People-Mover ausgestattet, danach wird die DB neue Projekte erst beginnen, wenn das Land seine Schulden bei der DB bezahlt hat. Dank der WM 2006 und entsprechender anderer Finanzierungsstrukturen erhält zudem der Bahnhof Bad Cannstatt Aufzüge zu allen Gleisen sowie an der Stadtseite eine Rampe zur Haupthalle. Die Bauarbeiten an der Station "Gottlieb-Daimler-Stadion" sind abgeschlossen. Ansonsten betreibt die DB lediglich die Erneuerung vorhandener Anlagen, so aktuell an den Stationen "Zuffenhausen" und "Universität", in 2006 u. a. an den Stationen "Ehningen" und "Österfeld".

SSB: Im Rahmen des Runden Tisches "Barrierefreier Nahverkehr" am 13. September 2005 hat die SSB ihre anstehenden Maßnahmen vorgestellt. Sobald diese dem VVS vorliegen, wird den Mitgliedern des Fahrgastbeirats eine Kopie zugesandt.

Erfassung von Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Personen: Befragungen oder sonstige Erhebungen hierzu sind nicht vorgesehen.

Beteiligung an Planungsprozessen geregelt: Bei der Planung von Bauwerken sind die einschlägigen Richtlinien zu beachten, zumal auch nur dann eine GVFG-Förderung möglich ist. Darüber hinaus erfolgt auf freiwilliger Basis fallweise eine direkte Beteiligung von Behindertenvertretern durch die planenden Unternehmen. Die SSB ist hier zweifellos etwas offensiver als die DB.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) fordert eine Beteiligung von Behindertenvertretern an der Aufstellung der Nahverkehrspläne. Diese Forderung wird selbstverständlich erfüllt werden.

**Protokoll der Sitzung des FrauenRatschlags Region Stuttgart e.V. am 10.10.2005, 18.30–21.30 Uhr**

(Ausschnitt)

**Top Bilanz von 5 Jahren Fahrgastbeirat beim VVS**

Bericht Monika Herrmann-Lobreyer

Monika Herrmann-Lobreyer ist seit 2000 im Fahrgastbeirat der VVS. Im Fahrgastbeirat sind verschiedene Mobilitäts- (autofrei leben, ADFC, ProBahn, VCD), Umwelt- (BUND, und gesellschaftliche Verbände wie der FrauenRatschlag, der Körperbehindertenverein und der Seniorenrat vertreten. Der Fahrgastbeirat besteht seit 1997, tagt zweimal im Jahr, die Tagesordnung wird vom VVS vorbereitet.

Ziel ist es laut VVS, über die Anliegen diverser Fahrgastgruppen zu diskutieren und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Der Beirat ist in Baden-Württemberg nicht rechtlich vorgegeben, sondern eine freiwillige Einrichtung mit lediglich beratender Funktion. Trotzdem funktioniert er in anderen Landesteilen offenbar deutlich besser (Beispiel Karlsruhe) meinten einige Teilnehmerinnen.

Ausgangsbasis sind für den Frauenratschlag folgende Forderungen:

1. Entscheidungen müssen auf einer geschlechterdifferenzierten und nach Lebenslagen (Alter, Lebenssituation wie Ausbildung, Berufstätigkeit, Arbeitslosigkeit, Familienphase mit und ohne Berufstätigkeit, soziodemographische Daten wie Haushalt mit und ohne Kinder, alleinstehend) differenzierten Datenbasis erfolgen.
2. Frauenbelange müssen bereits in den Planungsprozess und in die Leitbilddiskussion einbezogen werden.

Beide Forderungen werden seit langem erhoben, aber vom VVS immer wieder zurückgewiesen mit der Begründung, geschlechterdifferenzierte und nach Lebenslagen differenzierte Datenerhebungen seien zu teuer, würden von keiner ähnlich garteten Institution erhoben und – neueste Ablehnungsvariante – von den befragten Kunden als zu massiven Eingriff in die Privatsphäre abgelehnt. Ergänzung: Bei einer Zugangsbefragung in Stuttgart wurde vom VVS versuchsweise die Frage nach dem Geschlecht aufgenommen. Weitere Fragen (Alter, Lebenssituation, evtl. Nationalität) würden die Beteiligung gefährden (vgl. Brief im Anhang). Der FrauenRatschlag soll aber nach aktueller Aussage in den Planungsprozess für die Nahverkehrspläne der Region einbezogen werden.

Grundsätzliche Kritik der Teilnehmerinnen:

- Der VVS scheint unbeweglich im Hinblick auf Forderungen aus dem Fahrgastbeirat (z.B. bei der notwendigen Datenerhebung).
- Der VVS gibt im Fahrgastbeirat möglichst wenige Informationen über aktuelle Vorhaben heraus (Beispiel: Verschlechterungen beim Seniorenticket). Beim letzten Treffen (25.10.05) wurde vereinbart den Fahrgastbeirat direkt im Anschluss an die Aufsichtsratssitzungen im Juni tagen zu lassen.
- Der VVS ruft im Fahrgastbeirat kostenlos Wissen und Forderungen der Fahrgastgruppen ab, gibt aber selber kaum etwas dafür.

Der Anhang zum Protokoll enthält eine Liste der Aktivitäten des zu Gender Mainstreaming im ÖPNV der Region Stuttgart FrauenRatschlags selber und in Zusammenarbeit mit anderen Institutionen in Bezug auf den Fahrgastbeirat des VVS.

Vorschläge zur weiteren Vorgehensweise:

1. Die Regionalrätinnen I [REDACTED] wollen mit fachlicher Unterstützung des FrauenRatschlags einen Antrag im Regionalparlament zur Erhebung geschlechterdifferenzierter und nach Lebenslagen differenzierter Daten stellen, brauchen dafür aber im Parlament noch Verbündete. Die SPD-Fraktion wird vom FrauenRatschlag aufgefordert, beim diesem Antrag mitzuarbeiten.
2. (...)
3. [REDACTED] schlägt vor, im Fahrgastbeirat die Möglichkeiten zu sondieren, welche Verbände zur Unterstützung für die geforderten Datenerhebungen gewonnen werden könnten und welche Anliegen dieser Verbände durch den FrauenRatschlag unterstützt werden könnten.

**Anfrage an den VDV zu Gender im ÖPNV****Von:** Monika Herrmann [Monika-Herrmann@t-online.de]**Gesendet:** Mittwoch, 7. September 2005 9:40**A:****Betreff:** Erhebungen im ÖPNV

Sehr geehrter [REDACTED]

Ihre Adresse fand ich in der Homepage des VDV. Dort werden Sie als Ansprechpartner für Verbundfragen und Statistik genannt. Ich hoffe ich bin mit meiner Anfrage bei Ihnen richtig. Andernfalls wäre es sehr freundlich von Ihnen, wenn Sie meine Anfrage an die entsprechende Person in Ihrem Hause weiter leiten.

Ich bearbeite momentan eine Dissertation mit dem Thema "Gender Planning im ÖPNV am Beispiel der Region Stuttgart". In diesem Zusammenhang stellen sich mir ein paar allgemeine Fragen zur Statistik der Verkehrsunternehmen:

*Gibt es für den Bereich Statistik der Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde Empfehlungen oder Standards des VDV (Ähnlich der Harmonisierung im Bereich Tarife) für kontinuierlich vorzunehmende Erhebungen hinsichtlich Alter, Geschlecht und weiterer Differenzierungen? Ich interessiere mich sowohl für einfache Stromerhebungen als für Haushaltsbefragungen oder Zielgruppenbefragungen.*

Diese Frage hat folgenden Hintergrund: In der Region Stuttgart werden sog. Verkehrsstromerhebungen durchgeführt. Von mehreren Seiten wurde der Verkehrsverbund angeregt, bei diesen Erhebungen wenigstens zusätzlich das Alter und Geschlecht der Befragten mit aufzunehmen (Altersklassen, Ankreuzen). Der Verbund hält dies jedoch für zu aufwändig und argumentiert damit, dass dies bundesweit nicht üblich sei.

Wäre es nicht angesichts der demographischen Entwicklung sinnvoll und notwendig das Alter der Befragten zu ermitteln? Auch die FGSV (2004) hat sich mit Genderaspekten in der Nahverkehrsplanung beschäftigt. Einer der wichtigsten Punkte dabei ist eine geschlechtsdifferenzierte Datenbasis. *Wie steht der VDV dazu?*

*Gibt es Empfehlungen für die Beteiligung von Fahrgastgruppen über die Behindertenverbände hinaus (z.B. Schülervertreter, Frauenverbände, Seniorenverbände) insbesondere im Prozess der Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen?*

Über eine kurze Antwort und ggf. Literatur- oder Texthinweise würde ich mich freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Herrmann-Lobreyer

[REDACTED]

**Antworten des VDV zu Gender im ÖPNV**

**From:** [REDACTED]  
**To:** info@moa-bw.de  
**Cc:** [REDACTED]  
**Sent:** Friday, September 16, 2005 10:24 AM  
**Subject:** Erhebungen im ÖPNV

Sehr geehrte Frau Herrmann-Lobreyer,  
vielen Dank für Ihre Anfrage, die der Kollege [REDACTED] an mich und einige andere Kollegen, die evtl. mit der Thematik befasst sein könnten, weitergeleitet hat. Inzwischen habe ich die Äußerungen dieser Kollegen gesammelt und übernehme es gern, Ihnen auf Ihre Anfrage zu antworten.

Es gibt eine vom VDV-Planungsausschuss erarbeitete VDV-Schrift 1 "Verkehrserhebungen". Diese ist jedoch von einem sehr stark ingenieurmäßigen Ansatz geprägt. Die Frage: "Wie muss ich das Verkehrsangebot bemessen, damit es die auftretenden Verkehrsmengen bewältigt?" steht im Vordergrund. Unter dieser Fragestellung wird sehr stark auf Zählungen, teilweise automatische Zählungen mittels Zählgeräten, abgehoben. Dabei hat eine Differenzierung nach Alter und Geschlecht nur geringe Bedeutung.

Nur bei den Interviewmethoden (Kapitel 4.4) und den Sondererhebungen (Kapitel 4.6) ist eine Differenzierung nach einzelnen Fahrgastgruppen implizit angesprochen, dazu könnte auch die Unterscheidung nach Altersgruppen und Geschlecht gehören, doch ist dies in der Schrift nicht ausdrücklich gesagt. Sollten Sie zu dieser VDV-Schrift noch Fragen haben, wenden Sie sich bitte an [REDACTED].

Leider gibt es zum Thema "Gender Planning" in unserer Literaturliteraturdatenbank keinerlei Hinweise, was darauf schließen lässt, dass es in unsere Branche noch nicht richtig Einzug gehalten hat.

Für die Beteiligung an Fahrgastbeiräten ist uns keine Empfehlung bekannt, doch ist es selbstverständlich, dort alle Bevölkerungsgruppen angemessen zu beteiligen, soweit es Freiwillige gibt. Sollten Sie weitere Fragen zu der Zusammensetzung zu Fahrgastbeiräten haben, wenden Sie sich bitte an [REDACTED].

Im Rahmen unserer jährlichen Umfrage zur VDV-Statistik erheben wir auch die Anzahl der Fahrgäste nach Fahrausweisarten. Diese werden z.B. nach Einzel- und Mehrfahrtausweisen, Zeitkarten für Schüler und Zeitkarten für Erwachsene differenziert. Über die geschlechtermäßige Zusammensetzung der Fahrgäste können daraus keine Rückschlüsse gezogen werden. Allerdings haben wir als Unterposition der Zeitfahrtausweise für Erwachsene in die Umfrage für das Jahr 2003 erstmals die "Seniorentickets" aufgenommen, womit wir der zunehmenden Verbreitung dieser Fahrausweisart Rechnung getragen haben. Da der Anteil der Senioren an der Bevölkerung zukünftig deutlich zunehmen wird, haben die Verkehrsunternehmen natürlich ein Interesse daran, diese Zielgruppe als Kunden zu gewinnen. Wenn Sie weitere Fragen zu statistischen Fragestellungen haben sollten, können Sie sich gern noch einmal an mich wenden [REDACTED].

Wir empfehlen Ihnen, in Ihre Recherche auch umfassende Mobilitätsuntersuchungen einzubeziehen, die in der Regel sehr viel differenzierter ausgestaltet sind und sich an der Ausdifferenzierung unserer Gesellschaft orientieren. Zwei bedeutende Studien stellen das "Deutsche Mobilitätspanel" ([www.mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de](http://www.mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de)) und "Mobilität in Deutschland" ([www.kontiv2002.de](http://www.kontiv2002.de)) dar.

Mit freundlichen Grüßen  
[REDACTED]

Fachstellenleiterin Statistik im  
Verband Deutscher Verkehrsbetriebe (VDV)  
[REDACTED]

**From:** [REDACTED]  
**To:** info@moa-bw.de  
**Sent:** Tuesday, September 20, 2005 8:53 AM  
**Subject:** WG: Anfrage Erhebungen im ÖPNV

Sehr geehrte Frau Herrmann,

Als Nachtrag anliegend noch die Antwort des Kollegen [REDACTED]

Mit freundlichen Grüßen  
[REDACTED]



**Antworten des VDV zu Gender im ÖPNV**

**Von:** F [REDACTED]  
**Gesendet:** Montag, 19. September 2005 10:39  
**An:** [REDACTED]  
**Betreff:** AW: Anfrage Erhebungen im ÖPNV

Hallo f [REDACTED]  
im Allgemeinen wird bei der Besetzung der Fahrgastbeiräte darauf geachtet, dass im Fahrgastbeirat ein Querschnitt der Fahrgäste vertreten ist. Insofern wird auf Alter, Geschlecht, Wohnort, Beruf und Fahrgewohnheiten geachtet.

Eine VDV-Empfehlung zu diesem Thema ist mir nicht bekannt.

Gruß  
[REDACTED]

**Von:** I [REDACTED]  
**Gesendet:** Donnerstag, 8. September 2005 10:42  
**An:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Betreff:** WG: Anfrage Erhebungen im ÖPNV

Hallo I [REDACTED]  
Ist Ihnen eine VDV-Empfehlung zum Thema Beteiligungen an Fahrgastbeiräten nach geschlechts- bzw. altersgruppenspezifischen Gesichtspunkten bekannt?

Gruß  
[REDACTED]

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Mittwoch, 7. September 2005 15:41  
**An:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Betreff:** Anfrage Erhebungen im ÖPNV

"meine" VDV-Schrift Nr. 1 "Verkehrserhebungen" hat einen sehr stark ingenieurmäßig geprägten Ansatz: Wie muss ich ein Verkehrsangebot bemessen, damit es die auftretenden Verkehrsmengen bewältigt? Unter dieser Fragestellung wird sehr stark auf Zählungen, teilweise automatische Zählungen mittels Zählgeräten, abgehoben. Dabei hat eine Differenzierung nach Alter und Geschlecht nur geringe Bedeutung.

Nur bei den Interviewmethoden (Kapitel 4.4) und den Sondererhebungen (Kapitel 4.6) ist eine Differenzierung nach einzelnen Fahrgastgruppen implizit angesprochen (insbesondere Kapitel 4.6.1), dazu könnte auch die Unterscheidung nach Altersgruppen und Geschlecht gehören, doch ist dies in der Schrift nicht ausdrücklich gesagt.

Diese obigen Aussagen über die "technokratisch" angelegte VDV-Schrift Nr.1 schließen nicht aus, dass ich für  
- Mobilitätsuntersuchungen (Wegemotive, -zwecke)  
- Marketingmaßnahmen

Verkehrserhebungen durchführen muss, die wesentlich differenzierter gestaltet sind und sich an der Ausdifferenzierung unserer Gesellschaft orientieren. Dies greift aber in den Marketingbereich über, der in Kapitel 2 "Erhebungsziele" nicht einmal gestreift wird.

Das Thema "Gender Planning" hat in den VDV noch keinen Einzug gehalten. Verkehrsplanung, Aufstellung der Nahverkehrspläne liegen zunehmend in der Hand der Aufgabenträger.

Für die Beteiligung an Fahrgastbeiräten ist mir keine VDV-Empfehlung bekannt (Reinberg-Schüller fragen !!), doch ist es selbstverständlich, dort alle Bevölkerungsgruppen angemessen zu beteiligen, soweit sich Freiwillige finden.

Mit besten Grüßen  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Fachbereichsleiter Verkehrsplanung, Bahnbau, Betrieb, Arbeits- und Verkehrsmedizin  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen  
Kamekestraße 37 - 39  
[REDACTED]

**Protokoll der Sitzung des Fahrgastbeirats am 14.04.2005:****5. Fortschreibung der Nahverkehrspläne in der Region (Ausschnitt)**

Abteilung Tarif  
Telefon 233

10. Mai 2005

Thema: Fahrgastbeirat

Ort und Datum: VVS, 14.04.2005

Teilnehmer:

Externer Referent:

*Anfrage von Monika Herrmann-Lobreyer*

**5. Fortschreibung der Nahverkehrspläne in der Region**

- 5.1 Zu welchem Zeitpunkt findet die Fortschreibung der Nahverkehrspläne in der Region statt bzw. in welchen Phasen befinden sich die einzelnen Landkreise?

Die Beauftragung des VVS durch die Landkreise bzw. die LH Stuttgart dürfte vsl. bis Ende Mai abgeschlossen sein. Dann wird offiziell mit den Arbeiten begonnen, die sich aber zunächst auf die Aktualisierung von Datengrundlagen konzentrieren werden. Die eigentliche inhaltliche Arbeit steht frühestens zum letzten Quartal 2005 an. Begonnen werden soll mit dem NVP für den Rems-Murr-Kreis, danach folgen die NVPe für den Landkreis Ludwigsburg, den Landkreis Esslingen, die LH Stuttgart und den Landkreis Böblingen. Die Arbeit an den Fortschreibungsentwürfen wird bis Ende 2008 andauern.

- 5.2 Wann erfolgt die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (u.a. des KBV und des FrauenRatschlags)?

Die Fortschreibung der Nahverkehrspläne erledigt der VVS als Dienstleister für die Aufgabenträger. Er kann deshalb nicht eigenständig Anhörungen durchführen – es bedarf hier der Absprache mit den Auftraggebern. Der VVS wird aber Aufgabenträgern vorschlagen, nach Erarbeitung eines ersten Entwurfs für den Landkreis Rems-Murr, dessen allgemeiner Teil ja ein Muster für die folgenden NVPe darstellen wird, eine solche Beteiligung durchzuführen.

- 5.3 In welcher Form werden die Träger öffentlicher Belange beteiligt (Art und Intensität der Einbindung)?

Detaillierte Absprachen bestehen hierzu noch nicht. Voraussichtlich wird es mindestens einen Präsentationstermin geben, in dessen Nachgang Bedenken und Anregungen rückgemeldet werden

können. Die Einbeziehung des Fahrgastbeirats erfolgt in jedem Fall in einer gesonderten Veranstaltung.

5.4 Welche Verbände werden konkret einbezogen?

Auch hierzu bestehen noch keine konkreten Festlegungen. Aus Gründen der Arbeitsökonomie sollten die Verbände aber eine gewisse überörtliche Bedeutung haben. Der VVS geht davon aus, dass KBV, DIPB, Frauenratschlag und VVS-Fahrgastbeirat in jedem Fall einbezogen sein werden.

5.5 Welche grundlegenden Daten werden für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne erhoben bzw. verwendet?

Für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne werden keine gesonderten Erhebungen durchgeführt. Die notwendigen Datengrundlagen werden durch die Zusammenführung und Harmonisierung vorhandener Daten und eine Prognose, die auf den zu erwartenden Änderungen bei den Strukturdaten sowie beim Verkehrsangebot basiert, gewonnen.

5.6 Inwiefern berücksichtigen die Daten potentielle Kundinnen und Kunden?

Aufgrund der flächenhaften Betrachtungsweise werden Verkehrsverlagerungen in der Prognoserechnung nur bei großräumig wirksamen Angebotsverbesserungen (z. B. bei Erweiterungen des S-Bahn-Netzes) sichtbar. Hierbei ist jedoch der absolute Zuwachs an ÖPNV-Fahrten in einem Teilraum völlig ausreichend.

5.7 Warum erfolgt keine differenzierte Erhebung (mindestens nach Geschlecht, Alter und Lebenssituation)?

Soweit sich diese Frage auf VVS-Verkehrsstromerhebungen bezieht, ist zu bedenken, dass hierbei die Befragungen im öffentlichen Raum stattfinden. Fragen, die zu sehr in den Bereich der Privatsphäre hineinreichen, verbieten sich dabei von selbst. Andernfalls dürfte die Bereitschaft der Fahrgäste, die VVS-Befragungen zu unterstützen, dramatisch absinken. Bei persönlichen Merkmalen ergibt sich außerdem das Problem, dass von den befragten Fahrgästen nicht mehr statistisch sauber auf die (gezählte) Gesamtheit der Fahrgäste hochgerechnet werden kann. (Beispiel: Ein Erheber befragt bevorzugt Frauen: dies wäre – mangels Eichgröße - in der Hochrechnung des Merkmals Geschlecht nicht ausgleichbar.)

Solche personenbezogenen Merkmale können nur im Rahmen einer Haushaltsbefragung erhoben werden.

5.8 Zu welchen Ergebnissen ist der Tarifausschuss in Bezug auf das Thema Gender Mainstreaming und Verkehrserhebungen gekommen?

Das Thema wurde auf eine der nächsten Sitzungen des Tarifausschusses verschoben.



TRAUENRATSCHLAG

**Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart  
Fahrgastbeirat**

FrauenRatschlag Region Stuttgart  
c/o Regionalbüro der Evangelischen Akademie



Stuttgart im Februar 2005

**Antrag des FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. an den Fahrgastbeirat des VVS**

**Thema Fortschreibung der Nahverkehrspläne in der Region Stuttgart**

Der FrauenRatschlag Region Stuttgart fordert den VVS auf darüber Auskunft zu geben und zu begründen,

- zu welchen Zeitpunkten die Fortschreibung der Nahverkehrspläne in der Region stattfinden soll bzw. in welchen Phasen sich die einzelnen Kreise befinden,
- wann und in welcher Form die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (u.a. KBV, FrauenRatschlag Region Stuttgart) erfolgen soll (Zeitpunkt und Art und Intensität der Einbindung) und welche weiteren Verbände einbezogen werden sollen (z.B. Senioren),
- welche grundlegenden Daten für die Nahverkehrspläne erhoben bzw. verwendet werden sollen,
- inwiefern diese Daten potentielle Kundinnen und Kunden berücksichtigen,
- warum keine differenzierte Erhebung (mindestens nach Geschlecht und Alter, Lebenssituation) verwendet wird und
- zu welchem Ergebnis der Tarifstrukturausschusses zum Thema Gender-Mainstreaming und Verkehrserhebungen durch den VVS gekommen ist.?

**Hintergrund:**

Der FrauenRatschlag Region Stuttgart hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die vorhandenen Erhebungs- und Beteiligungsformen unzureichend sind, weil sie einseitig sind und einen Großteil der Bevölkerung, die keine Berufspendler sind, nicht erreichen. Eine Beteiligung im Nachhinein, zur Absegnung bereits fertiger Pläne gerät in den Verdacht eine Alibimaßnahme zu sein.

In Gesprächen und Veranstaltungen mit dem Verband Region Stuttgart über Gender Planning in der Planung, insbesondere im ÖPNV, wurden diese Themen als elementare Elemente hervorgehoben. Einen Einfluss auf das Planungsgeschehen haben sie aber bisher nicht genommen. Wie steht es mit der Verlässlichkeit solcher Aussagen?

Nach einem Gespräch mit Herrn Dr. Steinacher und Herrn Dr. Valleé hatte der FrauenRatschlag den Eindruck gewonnen, dass beim Verband Region Stuttgart mit langfristigerer Perspektive an die Planung herangegangen wird und es durchaus Sinn macht bei Verkehrserhebungen nicht nur Quell- und Zielort abzufragen, sondern auch Alter und Geschlecht bzw. Lebenssituationen wie etwa Arbeitslosigkeit, Teilzeit oder Elternschaft mit einzubeziehen.

gez.

Monika Herrmann-Lobreyer

als Vertreterin des Vorstands des Frauenratschlag Region Stuttgart

**Brief vom VRS zu Gender Mainstreaming und Verkehrserhebungen des VVS**

Verband Region Stuttgart · Kronenstraße 25 · 70174 Stuttgart

Herrn

[REDACTED]  
Rotebühlstr. 121

70178 Stuttgart

Stuttgart, den  
Ansprechpartner/in:  
0711 / 2 27 59-  
E-Mail:  
Aktenzeichen



Gender-Mainstreaming und Verkehrserhebungen des VVS

Sehr geehrte [REDACTED]

heute hatte ich ein Gespräch mit Vertreterinnen des FrauenRatschlages der Region Stuttgart.


Gerne greife ich eine Anregung des FrauenRatschlages auf und bitte Sie, auf der nächsten Tagesordnung des Tarifstrukturausschusses einen Tagesordnungspunkt zum Thema Gender-Mainstreaming und Verkehrserhebungen durch den VVS aufzunehmen.

In unserer Tarifklausur hatten wir den Ansatz aus Chicago für eine lebenssituationsbegleitende Tarifstruktur, gewissermaßen ÖV von der Wiege bis zur Bahre, diskutiert und positiv bewertet.

Aus diesem Gesichtspunkt heraus könnte es doch sinnvoll sein, wenn wir bei Verkehrserhebungen nicht nur Quell- und Zielort abfragen, sondern auch Alter und Geschlecht bzw. Lebenssituationen wie etwas Arbeitslosigkeit, Teilzeit oder Elternschaft mit einbeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart  
  
Hauptbahnhof (5 Min.)

Telefon 0711 / 2 27 59-0  
Telefax 0711 / 2 27 59-70

E-Mail/Internet:  
info@region-stuttgart.org  
www.region-stuttgart.org

Verbandsvorsitzender:  
Dr. Jürgen Fritz  
Regionaldirektor:  
Dr. Bernd Steinacher

Bankverbindung:  
Landesbank  
Baden-Württemberg  
Bankleitzahl: 600 501 01  
Kontonummer: 2 199 706

**Anfrage an das BMVBW zu Gender im ÖPNV****Von:** Monika Herrmann [Monika-Herrmann@t-online.de]**Gesendet:** Montag, 22. Oktober 2004 10:30**An:****Betreff:** Gender im ÖPNV

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Internet habe ich von den Bemühungen um Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik und den entsprechenden Modellprojekten gelesen. Mich interessiert, ob es solche Bestrebungen und Projekte auch in der Verkehrspolitik, speziell im ÖPNV, gibt.

Ich bearbeite gerade am Institut für Geographie in Stuttgart eine Dissertation zum Thema Gender Mainstreaming im ÖPNV. Deshalb wäre ich besonders auch für Literaturhinweise und Hinweise auf praktische Beispiele dankbar.

Gern würden wir seitens des FrauenRatschlag Region Stuttgart die Region Stuttgart als bundesweites Modellprojekt für Gender Mainstreaming im ÖPNV vorschlagen.

Hier steht die Fortschreibung der Nahverkehrspläne an und die zuständigen Institutionen wollen weiterhin - aus Kostengründen - als Datenbasis Daten verwenden, die weder nach Alter, noch nach Geschlecht oder sonstigen Kriterien differenzieren. Auch die vorgeschriebene Beteiligung scheint wieder auf eine Stellungnahme im Nachhinein beschränkt zu sein.

Über eine Kontaktadresse im Ministerium wäre ich Ihnen dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Herrmann-Lobreyer, Dipl.-Geogr.

**Antwort des BMVBW zu Gender im ÖPNV auf die Anfrage vom 22.10.2004**

Bundesministerium  
für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Frau  
Monika Herrmann-Lobreyer  
Onstmettinger Weg 9  
70567 Stuttgart

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn  
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL  
FAX  
BEARBEITET VON  
E-MAIL  
INTERNET

BETREFF **Ihre Schreiben (E-Mail) vom 22. Oktober 2004**

AZ EW 14/20.55.29-08  
DATUM Bonn, 25. November 2004

Sehr geehrte Frau Herrmann-Lobreyer,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22. Oktober 2004.

Die Durchführung des ÖPNV ist in unserem Land nicht die Aufgabe des Bundes sondern obliegt den Ländern. Zu Fragen des Gender Mainstreaming im ÖPNV bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen liegen hier deshalb keine Informationen vor.

Ich darf Sie daher bitten, sich an das zuständige

Ministerium für Umwelt und Verkehr  
Baden-Württemberg  
Kernerplatz 9  
70182 Stuttgart

zu wenden.

Mit freundlichen Grüßen





## Antwort vom VVS auf die Anfrage des FrauenRatschlag vom August 2004

<p><b>VVS</b>          Verkehrs- und Tarifverbund          Stuttgart GmbH          Haltestelle Schwabstraße</p>	<p><b>VVS</b>          Verkehrs- und Tarifverbund          Stuttgart GmbH          Haltestelle Schwabstraße</p>
<p><b>VVS</b> · Rotebühlstraße 121 · 70178 Stuttgart</p>	<p>Es schreibt Ihnen:</p> <div style="background-color: #cccccc; width: 100%; height: 50px;"></div>
<p>FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V.          Kniebisstrasse 29          70188 Stuttgart</p>	<p>30. September 2004</p>

### Fortschreibung der Nahverkehrspläne für den Verbundraum

Sehr geehrte Frau Herrmann-Lobreyer, sehr geehrte Frau

in der Tat haben die Verbundlandkreise sowie die Landeshauptstadt Stuttgart signalisiert, dass sie beabsichtigen, den VVS ab dem kommenden Jahr mit der Fortschreibung ihrer Nahverkehrspläne (NVP) zu beauftragen. Formal wird der Auftrag jedoch frühestens nach der Verabschiedung der jeweiligen Haushaltspläne erteilt werden können. Insoweit bestehen hier durchaus noch Unsicherheiten.

Sicher ist jedoch schon heute, dass die NVP-Fortschreibung nur dann in Angriff genommen werden wird, wenn sie zu minimalen Kosten erfolgen kann. Da die Ausgaben für die Fortschreibung von den Aufgabenträgern teilweise in direkter Konkurrenz zu den Mitteln für die Bezuschussung von Verkehrsverbesserungen gesehen werden, ist auch der VVS an einem „schlanken“ und zügigen Fortschreibungsverfahren interessiert. Das bedeutet z. B. auch, dass für das Projekt mit Sicherheit keine gesonderten Erhebungen durchgeführt werden, sondern ausschließlich auf bereits vorliegende Erhebungsdaten zurückgegriffen werden wird. Eine Abstimmung mit dem Frauenratschlag über eine ggf. ergänzende Datenerhebung ist insofern entbehrlich.

Bei einer ersten Diskussion mit Vertretern der Aufgabenträger über den möglichen Projektablauf ist unser Vorschlag, neben Behindertenverbänden und dem VVS-Fahrgastbeirat auch Vertreter von Frauengruppen in die Bearbeitung einzubeziehen, auf Zustimmung gestoßen. Insoweit halten wir die Beteiligung des FrauenRatschlags im Verfahren für gesichert. Eine Bevorzugung bestimmter Interessengruppen gegenüber anderen wäre von diesem Beschluss jedoch nicht gedeckt. Darüber hinaus legen die Aufgabenträger Wert darauf, dass die Bestandsaufnahme für die Fortschreibungsentwürfe zu den aktuellen Nahverkehrsplänen weitgehend konsistent ist, um eine Erfolgskontrolle der vergangenen Jahre zu ermöglichen. Insoweit besteht für eine geänderte methodische Vorgehensweise in diesem Arbeitspaket nach unserer Einschätzung wenig Spielraum.





- 2 -

Vor dem Hintergrund der geschilderten Ausgangslage sehen wir deshalb derzeit keinen aktuellen Gesprächsbedarf. Wir werden, wenn der Auftrag zur NVP-Fortschreibung tatsächlich an uns ergeht, zu gegebener Zeit auf die betreffenden Interessengruppen zugehen. Hierbei werden wir Sie gerne beteiligen. Nach unserer Einschätzung wird dann immer noch reichlich Gelegenheit bestehen, eigene Vorschläge in das Verfahren einzubringen. Über deren Berücksichtigung werden dann aber die Aufgabenträger endgültig zu entscheiden haben.

Mit freundlichen Grüßen



**Anfrage des FrauenRatschlags an den VVS zu differenzierten Daten und Beteiligung****Verkehrs- und Tarifverbund  
Stuttart GmbH (VVS)**

Rotebühlstr. 121

**70178 Stuttgart**FrauenRatschlag Region Stuttgart  
c/o Regionalbüro der Evangelischen  
Akademie Bad Boll in Stuttgart

Stuttgart, im August 2004

Sehr geehrte(r)

die Fortschreibung der Nahverkehrspläne in der Region Stuttgart steht bevor. Da Ihre Planungsabteilung für die Konzeption zuständig ist, wenden wir uns an Sie.

Auf der Fachtagung des Verbands Region Stuttgart „ÖPNV-Planung für alle – Gender Mainstreaming im ÖPNV in der Region Stuttgart“ im Oktober 2002 wurde von den Verkehrsplanerinnen Gisela Stete und Barbara Fuhrmann die erfolgreiche Integration des Gender-Mainstreamings-Prinzips in die Nahverkehrspläne der Region Hannover bzw. der Stadt Bielefeld vorgestellt. Der Chef der Planungsabteilung beim VVS, Herr Knöller, erklärte seinerzeit, dass sich das Planungsinstrument Nahverkehrsplan bei seiner Fortschreibung für die Einbeziehung von Gender-Aspekten gut eigne. Dem FrauenRatschlag Region Stuttgart e.V. wurde zugesichert, frühzeitig in die Planungen für die Fortschreibung einbezogen zu werden.

Daran möchten wir anknüpfen und mit Ihnen und Herrn Knöller darüber sprechen, wie dies, bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne für die Region Stuttgart gewährleistet werden kann.

Aus unserer Sicht erfordert Gender Planning im Nahverkehr vor allem eine differenzierte Datenerhebung und eine rechtzeitige angemessene Beteiligung von Gender-Gruppen im Planungsprozess.

Bis auf die Gruppe der Behinderten finden die anderen Gruppen im Planungsprozess bislang keine Berücksichtigung, obwohl das ÖPNVG BW in §4 Abs. 8. hervorhebt: »Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und Verkehrsangebote im ÖPNV sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.«

Auch die Fachliteratur hat sich bereits mit der Einbeziehung von Gender-Aspekten in die Nahverkehrsplanung beschäftigt; da heißt es u.a.: »Die Nahverkehrsträger sollen einen Nahverkehrsplan aufstellen, der den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet. Vor diesem Hintergrund ist es geboten, die spezifisch weiblichen Mobilitätsbedürfnisse in die Planungen einzubeziehen. (...) Bei der Erarbeitung der Bestandsaufnahme sind die Erhebungen und deren Aufbereitung nach Geschlecht zu differenzieren. Bereits in diesem Stadium ist die Beteiligung von Frauen über die Einbeziehung von Gleichstellungsbeauftragten, Fachfrauen und Bürgerinnen zu gewährleisten« (FGSV 1997:46). »Es ist eine frühzeitige kontinuierliche Beteiligung der besonders

betroffenen Personengruppen sicherzustellen. Eine Beteiligung erst nach Vorlage des NVP-Entwurfes ist nicht ausreichend« (FGSV 2004:13).<sup>3</sup>

Gern würden wir mit Ihnen überlegen, wie die Kompetenz des FrauenRatschlags Region Stuttgart in dieser Thematik in den Planungsprozess eingebunden werden kann, darüber hinaus auch, ob eine solche Planung mit Pilotcharakter von anderer Seite Unterstützung erhalten könnte.

Eine Einbeziehung des Verbands Region Stuttgart würden wir begrüßen.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Herrmann-Lobreyer

*(Vorstand FrauenRatschlag Region Stuttgart e.V.,  
Vertreterin im Fahrgastbeirat des VVS)*

gez

*(Mitglied des FrauenRatschlag Region Stuttgart e.V. und Regionalrätin)*

---

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV) (1997): FGSV – Arbeitspapier Nr.44. Frauenbelange in der Verkehrsplanung. Köln, 1997, 67 S. Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (2004): Gender-Aspekte in der Nahverkehrsplanung. Köln, 16 S.



## Protokoll der Sitzung des Fahrgastbeirats am 28.4.2004:

### 1. Beteiligung des Fahrgastbeirats bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen (Ausschnitt)

#### Ergebnisvermerk

Thema: Sitzung des Fahrgastbeirats

Ort und Datum: Stuttgart, 28.4.2004

Teilnehmer:

nicht anwesend:

#### 1. **Beteiligung des Fahrgastbeirats bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen**

*Nach Auffassung von Herrn Knöller wäre die Einbeziehung des Fahrgastbeirats in den allgemeinen für alle Nahverkehrspläne identischen Teil prinzipiell vorstellbar. Zu spezifischen Themen könnte dem Fahrgast Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt werden. Herr Knöller wird dieses Vorgehen mit den Kreisen als Auftraggeber besprechen. Er rechnet mit deren Zustimmung. Fünf verschiedene Veranstaltungen für jeden Nahverkehrsplan scheinen aus Aufwandsgründen hingegen nicht realisierbar.*

#### 2. **Information bei Änderungen im Verkehrsangebot**

Änderungen im Fahrplanangebot werden aktuell über die VVS-Homepage, den VVS-Newsletter und die jeweiligen Pressemitteilungen kommuniziert.

#### 3. **Verbund-Schienennetz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste**

Der Verbund-Schienennetzplan (Stand Dezember 2003) kann über die Internetseiten des VVS ausgedruckt werden.

#### 4. **Fahrradmitnahme im Bus**

Der VVS sagte zu, die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in Bussen weiter zu verfolgen und das Thema in einer der nächsten Sitzung erneut aufzugreifen. Der Fahrgastbeirat schlägt vor, die Fahrradmitnahme als Pilotprojekt auf einzelnen ausgewählten Kursen in Esslingen zuzulassen.

#### 5. **Warnung vor durchfahrenden Zügen**

Schilder und Markierungen die davor warnen, nicht zu nah an der Bahnsteigkante zu stehen, werden vom Fahrgastbeirat nicht als ausreichender Schutz angesehen. Automatische Durchsagen mit Warnhinweisen vor durchfahrenden Güter- und Personenzügen würden nach Meinung des Fahrgastbeirats die Sicherheit an den S-Bahnhaltestellen maßgeblich verbessern.

## **6. S-Bahnzüge (ET 423), Durchsage vor Abfahrt des Zuges**

Der Fahrgastbeirat bittet darum, die Abfahrt der S-Bahnzüge ET 423 durch den Fahrzeugführer anzukündigen, analog der S-Bahnzüge ET 420. Der VVS sagte zu, den Vorschlag an die DB mit der Bitte um Prüfung weiterzuleiten.

Zusätzlich wird die DB bei Einsatz der ET 423 um Prüfung gebeten, ob in den Tunnelstrecken nicht wieder die Sichtabfertigung durch die Fahrzeugführer erfolgen könne. Dies brächte insbesondere in den Hauptverkehrszeiten Fahrzeitgewinne durch kürzere Aufenthalte.

## **7. Stellungnahme der DB zum Thema Funktionstüchtigkeit der Zugzielanzeiger**

Durch Änderungen der Zugnummern im Dezember 2003 entfiel der Zugnummernfilter bei der BLZ. Dadurch kam es zu einem übermäßigen Datentransfer was zu erhöhten Ausfällen des Rechnersystems führte. Problem wird nach Angaben der DB voraussichtlich in der KW 19/20 behoben werden.

## **8. Rolle des Fahrgastbeirats**

Die Gesprächsteilnehmer vereinbarten, die Tagesordnungspunkte intern 6 Wochen vor der Sitzung zu kommunizieren und dem VVS spätestens 4 Wochen vor der jeweiligen Sitzung zukommen zu lassen. Ca. 2 Wochen vor der Sitzung sollen die Mitglieder des Fahrgastbeirats Stellungnahmen zu den eingereichten Themen erhalten. Damit soll für die Sitzung noch mehr Zeit zur Erörterung der Themen zur Verfügung stehen.

## **9. Termin nächste Sitzung**

Die nächste Sitzung findet am 28.10.2004, 16:15 Uhr bei der SSB statt. In der Sitzung sollen neben den zurückgestellten Themen SSB-spezifische Themen benannt und behandelt werden. Die Anzahl der zu behandelnden Themen soll nach Möglichkeit 10 Punkte nicht überschreiten.



## Ergebnis eines ausführlichen Gesprächs beim VVS am 04.07.02 mit [REDACTED]

### Fehlende differenzierte Erhebung

Der VVS führt Standarderhebungen (sog. Stromerhebungen) durch, die die nachfolgenden Punkte nicht berücksichtigen:

- **das Geschlecht** (z.B. anderes Mobilitätsverhalten von Frauen, Sicherheit),
- **die Lebenssituation** (z.B. alleinstehend, Familie, Versorgungsarbeit, Begleitmobilität)
- **das Alter** (Klassenbildung wäre möglich durch ankreuzen, wichtig wegen demographischer Entwicklung),
- **das besondere Fahrtverhalten oder die Anforderungen an den ÖPNV** (z.B. Bildung von Wegekettten, Begleitmobilität, Fehlen von Tangentialen, besondere Mängel wie fehlende Rampen/ Aufzüge usw.) und
- **Anforderungen von Nutzergruppen, die den ÖPNV nicht oder nur selten nutzen, die diese zum Umsteigen bewegen könnten**

Diese fehlende Detaillierung trifft auch auf die ausführlicheren Haushaltsbefragungen zu, die grundsätzlich wenige zusätzliche diesbezügliche Fragen beinhalten könnten. Allerdings ist nach Auskunft der oben genannten Runde und Herrn Glaser die Tendenz zu einem gänzlichen Verzicht auf Haushaltsbefragungen zu sehen. Das oberste Ziel sei die Gewinnung von mehr Dauerkartenkunden. Zusätzliche Fragen oder Befragungen seien wohl interessant, allerdings sei dafür kein Geld und Personal vorhanden.

Es besteht eine grundsätzliche Offenheit gegenüber differenzierten Erhebungen, insbesondere Teilzeitarbeit, Seniorinnen. *Als besonderes Ziel sind der 10-Minutentakt am Vormittag beider Stadtbahn und der 15-Min-Takt bei der S-Bahn zu nennen.* Wenn ich im Rahmen meiner Dissertation einen Sponsor für eine Teilraumerhebung in Stuttgart fände würde der VVS sich beteiligen. Ich suche derzeit dringend nach Informationen wen abgesehen vom VRS ich noch ansprechen könnte/ sollte (evtl. auch PolitikerInnen). M.E. eignet sich besonders das Stadtgebiet Stuttgart für eine Haushaltsbefragung.

Weitere Anregungen

- **Demographische Entwicklung in den nächsten Jahren, mobilere Seniorinnen** (früher fuhren weitaus weniger Frauen Auto), **ab 2006 weniger Schüler** (Zuschüsse zur Finanzierung des ÖV!!!)
- Wofür werden Verkehrserhebungen durchgeführt?
- Was bringt Nahverkehrsplanung? Im Gesellschaftsvertrag des VVS ist festgeschrieben, dass der VVS im Auftrag die Nahverkehrspläne der Landkreise erstellt. Die Benennung der TöB's ist Sache der Landkreise. ÖV-Gesetz wird als Steuerungsmittel betrachtet
- Betroffene sollten bei der Nahverkehrsplanung im Vorfeld einbezogen werden
- Vgl. Stete-Auswertung: Haushaltsbefragung nachträglich; Design der BF im Vorfeld der Fortschreibung des RVP
- **Verkehrsunternehmen konzipieren kaum neue Verkehre** (mal auf dem Land nachfragen, evtl. WBO/ Schmid), Ausnahme SSB; Verbesserungen benötigen Finanzierung durch Kommune oder Landkreis; VVS macht eine Erlösprognose auf Basis des Angebots

- **Haushaltsbefragungen:** beim VVS werden keine durchgeführt, bei den SSB???.; der Schwerpunkt liegt auf den Fahrgastbefragungen bzw. Zählungen
- Stromerhebungen werden im 8-Jahres-Turnus durchgeführt, evtl. 2003 eine neue Erhebung; dazwischen werden Teilnetze erhoben; die Landkreise erheben wenig oder nicht???
- Im Aufsichtsrat wurde ein Turnus von 6 Jahren vorgeschlagen
- SSB loben BF des VVS und bedauern, dass die Daten nicht noch weiter ausgewertet werden (Daten werden nur für die Netzplanung, aber nicht für Tarife verwendet (evtl. Glaser fragen; was genau heißt das, wie werden Tarife geplant???)
- Das Prinzip der BF ist das Erreichen möglichst vieler Fahrgäste
- Bei der Stromerhebung wäre eine Ergänzung möglich, würde jedoch Umstellungen bei der computergestützten Auswertung erforderlich machen (Vergleichbarkeit,...)
- Sinnvoller als Stromerhebung wäre eine Haushaltsbefragung, jedoch fehlt dafür das Geld; wenn ich Geld für eine Teilraumuntersuchung auftreibe, könnte VVS die Durchführung übernehmen.
- Tarife: keine Antwort auf **Teilzeitarbeit**; Daten ermitteln Bedarf nicht; evtl. könnten Simulationen erstellt werden-> Herr Holzmann; verschiedene Formen der Teilzeit, die wenigsten können Pass Orange nutzen, weniger Geld, Situation von Müttern, die z.B. 3 Tage voll arbeiten oder 2,5 wegen weniger Stress/ Tagesablauf der Mütter, Statistik erwerbstätiger Mütter, Stat. L.A.
- Tarifzonen sind zu kompliziert, Bsp. Flughafen, langfristig sei es denkbar, dass Sektorengrenzen fallen, aufgrund von Tangentialverbindungen (???)Daten, untersuchen
- Finanzierungsproblem des ÖPNV
- Wechselndes Verkehrsverhalten in Abhängigkeit von der Entfernung zum Stadtzentrum; stärkere Nutzung des Autos im Umland
- Sog. 9:00 Uhr-Problem bei den SSB; nach 9:00 – 12:00 Uhr besteht ein 12-Minutentakt, der zu Anschlussproblemen beim Umsteigen führt; am Wochenende gibt es einen 15-Minutentakt
- Gleichzeitig sollte bei der S-Bahn auch der 15-Minutentakt realisiert werden; Problem positiv ist dies nur für den Ballungsraum, die Mitfinanzierer aus den Landkreisen haben weniger davon



## **Antwort des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) auf einige Themen, die bei der Umfrage 2000 im FrauenRatschlag angesprochen wurden (2001).**

### **Zu 1: Kurzstrecke an Fahrausweisautomaten**

Seit 01.01.2001 erscheint bei den Automaten der SSB im Display bei der Wahl eines 1- bzw. 2-Zonen-Fahrscheins ein zusätzlicher Hinweis auf eine mögliche Kurzstrecke. Auch die DB plant an ihren Automaten einen derartigen Hinweis anzuzeigen.

### **Zu 2: übertragbare Fahrscheine**

Derzeit bietet der VVS einen übertragbaren Fahrausweis in Form der übertragbaren Jahreskarte für Jedermann an. Dieser wird allerdings nur begrenzt in Anspruch genommen. Bei einem Großteil der Verbundpässe, wie dem Verbundpass für den Ausbildungsverkehr und dem Seniorenpass, ist die Ausstellung eines persönlichen Verbundpasses zwingend, da der Erwerb dieser Verbundpässe an die Erfüllung persönlicher Voraussetzungen gebunden ist.

Bei der Einführung übertragbarer Wochen- oder Monatskarten muss der höhere Nutzen kalkuliert werden, was sich wiederum preislich niederschlägt, d.h. die Monats- oder Wochenkarten müssten zu einem höheren Preis als bisher angeboten werden. Ziel ist es, den Tarif so einfach und übersichtlich wie möglich zu gestalten. Zusätzlich zu persönlichen Wochen- und Monatskarten übertragbare anzubieten, stehen diesem Ziel entgegen.

### **Zu 3: Halber Preis für Jugendliche bis 16 Jahren**

Für Jugendliche stehen bereits sehr günstige Angebote in Form der Monatskarte für Schüler, Auszubildende, Studenten mit Zusatzwertmarke Netz oder dem Pass Orange Junior zur Verfügung.

Mit der Zusatzwertmarke Netz (Barkauf 18,00 DM bzw. Scool-Abo 15,00 DM) können ab 12:00 Uhr beliebig viele Fahrten im gesamten Netz des VVS durchgeführt werden. In den Schulferien gilt die Zusatzwertmarke bereits ab 9:00 Uhr, samstags, sonntags und an Feiertagen ganztags.

Die Monatskarte für Schüler, Auszubildende, Studenten ist gegenüber der Monatskarte für Jedermann um ca. 25% ermäßigt. Zudem zahlen viele Schüler durch Zuschüsse des jeweiligen Landkreises einen weitaus geringeren Eigenanteil an der Schülermonatskarte.

Die Kinderaltersgrenze im VVS wurde zum 01.01.2001 von 11 auf 14 Jahre angehoben. Dies entspricht den deutschlandweiten Harmonisierungsbestrebungen.

Durch diese Anhebung der Kinderaltersgrenze kommen ca. 74.000 junge Menschen zusätzlich in den Genuss von Kinderfahrkarten, die 40 bis 50 Prozent weniger kosten als der normale Fahrschein.

### **Zu 4: Einführung einer Streifenkarte**

Von einer Streifenkarte im Stil es MVV oder der Verkehrsbetriebe in Amsterdam wurde beim VVS bisher aus folgenden Gründen abgesehen:

Die Einführung einer Streifenkarte setzt einen linear verlaufenden Tarif voraus. Beim VVS liegen die Preissprünge zwischen den einzelnen Zonen im Bereich von 0,70 DM bis 1,70 DM.

Die Tarifgestaltung ist durch die Streifenkarte weniger flexibel, da in allen Preisstufen in gleichem Maß erhöht werden muss.

Mit der Einführung ist ein erheblicher Informationsaufwand verbunden: Dem Kunden muss ein komplett neues System nahe gebracht werden, Anzahl der Streifen pro Zone (haltestellenindividuelle Darstellungsweise), Knicktechnik, Verwendung von übrigen Streifen einer benutzten Streifenkarte in Verbindung mit einer neuen Karte, Handhabung bzw. neue Fahrscheinenterwerter.

Die heute im VVS vorhandene Mehrfahrtenkarte im VVS ist für den Kunden ein bekanntes und beliebtes Angebot.

### **Zu 5: Netzkarte für Schüler, Auszubildende, Studenten ganztags gültig**

Für die Schülerbeförderung erhalten die Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen des Landes. Als Berechnungsgrundlage dienen dabei die Zonen zwischen Wohnort und Ausbildungsstätte. Beim Wegfall der Ausschlusszeit und einer ganztägig gültigen Netzkarte würde das Land die Ausgleichszahlungen für den



Schülerverkehr deckeln. Hohe Verluste für die Verkehrsunternehmen wären die Folge. Diese müssten durch alle anderen Fahrgäste oder die Gebietskörperschaften ausgeglichen werden.

In den Ferien gilt die Zusatzwertmarke Netz bereits ab 09:00 Uhr, samstags, sonntags und an Feiertagen ganztags. Besuche bei Verwandten oder Freundinnen sind also dann ohne weiteres auch morgens möglich. In den Fällen, in denen während der Schulzeit vor 12:00 Uhr andere Zonen als die im Verbundpass eingetragen benötigt werden, besteht die Möglichkeit einen Einzelfahrschein bzw. eine Mehrfahrtenkarte (Kind) zu kaufen.

### **Zu 6: Stärkere Ermäßigung für Familien mit mehreren Kindern**

In den letzten Jahren wurden verstärkt die Belange von Familien in die Tariffortentwicklungen einbezogen. So wurde beispielsweise zum 01.01.2000 die Mitnahmeregelung auf Zeitkarten eingeführt. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen können seither bis zu 3 Kinder bzw. alle eigenen Kinder (6-14 Jahre) auf Zeitkarten (Jahres-, Monats- und Wochenkarten für jedermann, Pass Orange, Seniorenkarte) mitgenommen werden.

Auch die GruppenTageskarte für 1-2 Zonen oder das gesamte Netz stellt ein sehr attraktives Angebot für Familien dar.

### **Zu 7: Tarifierpassungen**

Die Kosten für die Verkehrsbedienung stiegen in den letzten Jahren kontinuierlich an.

Ursächlich dafür sind verschiedene Faktoren: Die Lohnsteigerungen zwischen 2,4% (öffentlicher Dienst) und 2,95% (privates Omnibusgewerbe), steigende Energiekosten in der Größenordnung von mindestens 4-5%, die allgemeine Teuerungsrate in Baden-Württemberg von derzeit 2,9% und die ganze Reihe von Leistungsverbesserungen (z.B. S-Bahn bis Filderstadt usw.). Moderate Tarifierpassungen sind daher notwendig und wie die Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt auch marktverträglich.

Aufgrund zahlreicher deutschlandweit durchgeführter Marktuntersuchungen wissen wir, dass bei der Entscheidung für oder gegen die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel weniger der Preis, sondern vielmehr die Erreichbarkeit der Haltestelle, das Fahrplanangebot, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, der Komfort der Verkehrsmittel und die Reisezeit ausschlaggebend sind. Deshalb werden beim VVS die für den ÖPNV verfügbaren Mittel vor allem für den weiteren Ausbau der Infrastruktur und des Leistungsangebotes und nicht zur Subventionierung der Fahrpreise verwendet.

Zu bedenken ist immer auch, dass derzeit nur knapp 50% der Kosten für das Leistungsangebot durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Über 500 Mio. DM an öffentlichen Zuschüssen sind notwendig um dieses Defizit auszugleichen und die Fahrpreise nicht überproportional erhöhen zu müssen.

### **Zu 8: Mitnahmemöglichkeit auf Zeitkarten ab 19:00 Uhr**

Eine Mitnahmemöglichkeit auf Zeitkarten ab einer bestimmten Uhrzeit geht zunächst einmal zu Lasten der Tarifübersichtlichkeit und widerspricht dem Ziel den Tarif so einfach und übersichtlich wie möglich zu gestalten. Zudem ist mit Mindereinnahmen zu rechnen, da mehrere Personen, die sonst einzelne Fahrscheine kaufen würden eine Karte gemeinsam befahren können. Diese Mindereinnahmen müssen bei der Kalkulation der Tarife berücksichtigt werden und schlagen sich auf den Preis der Zeitkarte nieder. Von einer Preiserhöhung wären auch alle alleinfahrenden Personen betroffen. Dennoch ließ der VVS im Jahr 1999 von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut eine Untersuchung zur Akzeptanz und den finanziellen Auswirkungen einer Mitnahmemöglichkeit durchführen. Diese ergab folgendes: Lediglich 38,5% aller Zeitkartennutzer sind bei einem geringen Aufpreis an einer Mitnahmemöglichkeit interessiert. Bei einem verlustdeckenden Aufpreis von 5,11% besteht eine Preisbereitschaft aller Zeitkartennutzer (jedermann) von nur 26,5%. Vor diesem Hintergrund entschieden sich die Gremien des VVS von einer Mitnahmemöglichkeit auf Zeitkarten von Mo – Fr. abzusehen.

Eine Mitnahmeregelung auf Zeitkarten am Wochenende wurde zum 01.01.2000 eingeführt (siehe oben).

### **Zu 9: Unübersichtliches Tarifierpassystem für Gelegenheitsnutzer**

Beim Tarifierpassystem handelt es sich um einen Flächenzonen tarif mit Kern- und Ringzonen. Dieses Tarifierpassystem hat sich deutschlandweit bewährt und wird in allen größeren Verkehrsgebieten mit monozentrischer Struktur angewandt. Der Fahrpreis richtet sich nach der Anzahl der befahrenen Tarifzonen.

Für Gelegenheitsnutzer empfiehlt sich der Kauf von Einzelfahrscheinen oder Mehrfahrtenkarten. Diese können beim Fahrer oder am Fahrausweisautomaten erworben werden.



Auch die Bedienung des Automaten ist nicht so schwierig wie vielleicht zunächst angenommen. Um einen Einzelfahrschein zu erwerben, muss der Fahrgast lediglich sein gewünschtes Ziel auf dem Fahrzielverzeichnis auswählen und die dazugehörige dreistellige Fahrziel-Kennziffer auf der Zehnertastatur eingeben. Der Fahrpreis für einen Einzelfahrschein (Erwachsene) wird auf dem Display automatisch angezeigt. Soll ein anderer Fahrschein ausgegeben werden, kann dieser durch eine entsprechende Preistaste ausgewählt werden.

#### **Zu 10: Preisvergleiche mit anderen Verbänden – VVS zu teuer**

Die immer wieder geäußerte Meinung des generell zu teuren ÖPNV in der Region Stuttgart lässt sich durch einen Preisvergleich Pkw/VVS und einen Vergleich mit den übrigen süddeutschen Verbänden leicht widerlegen (siehe Anlagen). Auch die aktuelle Entwicklung spricht nicht gegen die Tarifpolitik des VVS. Von Januar – März 2001 stiegen die Fahrgastzahlen um rund 3,6% und die Einnahmen um 4,5%.

Der Preisvergleich mit dem Pkw (reine Betriebskosten) zeigt gerade auf der langen Strecke, dass das VVS-Firmenticket beachtliche Vorteile bietet. So spart z.B. ein Pendler aus Renningen bei der Fahrt nach Stuttgart gegenüber den reinen Pkw-Betriebskosten rund 880 DM pro Jahr. Ab 2001 sparen Verbundfahrer sogar zweimal. Durch die verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale ergibt sich eine Steuerersparnis (je nach Einkommen) im 4-stelligen Bereich.

Durch die unterschiedlichen Tarifstrukturen (Zonengröße, Gesamtangebot, Zuschüsse Dritter, sonstige Gültigkeitsmerkmale und Rahmenbedingungen) sind Preisvergleiche nur bedingt möglich. Aus der beigefügten Anlage ist ersichtlich, dass sich der VVS, z.B. beim Einzelfahrschein, im mittleren Preisbereich bewegt und nicht wie befürchtet an der Spitze liegt.

#### **Zu 11: Vierteljahreskarte**

Die Einführung einer Vierteljahreskarte würde zu einem zusätzlichen Angebot führen. Ziel ist es jedoch den Tarif zu vereinfachen. Anstelle einer Vierteljahreskarte können ebenso drei Monatskarten gekauft werden.

#### **Zu 12: Jahreskarte – nicht genutzt über die Sommermonate wegen Radfahrens**

Der Preis eines Firmentickets entspricht dem Preis von 9 Monatskarten. Wer also zwei Monate mit dem Rad fährt oder den ÖPNV wegen seines Urlaub nicht benutzt und dennoch eine Jahreskarte kauft, spart immer noch. Wird ein Fahrausweis nur für vier oder fünf Monate benötigt, empfiehlt sich der Kauf von Monatskarten.

#### **Zu 13: Einrichtung von Mobilitätszentren**

Bei den betriebseigenen Verkaufsstellen der SSB, bei den Fahrkartenausgaben der DB und bei den betriebseigenen Verkaufsstellen der regionalen Verkehrsunternehmen erhalten die Fahrgäste Auskünfte zu allen Fragen rund um den ÖPNV. In Stuttgart ist darüber hinaus täglich die städtische Mobilitätszentrale im i-Punkt (Königstraße 1) erreichbar.

#### **Zu 14: Zentrales Info-Telefon**

Unter der Nummer 0711/ 19 4 49 werden bereits jetzt alle Fragen zur Fahrt mit Bussen und Bahnen im Verbundgebiet beantwortet. Auch im Internet unter der Adresse [www.vvs.de](http://www.vvs.de) ist der VVS präsent.

#### **Zu 15: Mehrsprachige Informationen**

Die Wahlmöglichkeit sich am Display die Benutzerführung des Fahrausweisautomaten in englischer und französischer Sprache anzeigen zu lassen wird bei der SSB nach derzeitigem Planungsstand zum 01.10.2001 umgesetzt. Von der DB konnte noch keine endgültige Zusage zu einer mehrsprachigen Bedienung gemacht werden.

An stark frequentierten Standorten werden zukünftig englischsprachige Informationen angeboten. Pilotprojekt hierfür wird der Flughafen in Stuttgart sein.

## Verbesserungsvorschläge an den Fahrgastbeirat durch den FrauenRatschlag Region Stuttgart e. V. - aus der vorangegangenen Befragung zusammengestellt

### Information der Fahrgäste

- **Information und Vorgehensweise bei Umbauten im Zugangsbereich zu Haltestellen bzw. im Haltestellenbereich:** sämtliche Umbauten sind mit dem Fahrgastbeirat bzgl. Fahrgastinformation abzustimmen. Fahrgastinformation bedeutet Dauer und Ziel der Maßnahme und ggf. Übergangslösungen für Mobilitätsbehinderte.  
**Beispiel Bahnhof Stuttgart-Vaihingen:** An der S-Bahnhaltestelle Stuttgart-Vaihingen gibt es seit Monaten keine Rampe für Kinderwagen und ist scheinbar künftig auch keine mehr vorgesehen, da ein Aufzug gebaut wird und zeitgleich mit Baubeginn die Rampe entfernt wurde. Dieser wird erfahrungsgemäß oft ausfallen und von der Kapazität nicht ausreichen, Folge: Anschlüsse werden verpasst.  
**Beispiel Stuttgart-Österfeld:** Aufzug häufig defekt, keine Angabe über Dauer des Ausfalls, keine Alternative, da keine Rampen vorhanden und Treppen zu steil für nachträglichen Einbau.
- Ein **Aufkleber an Aufzügen**, dass im Bedarfsfall behinderten Fahrgästen oder Personen mit Kinderwagen Platz gewährt werden sollte empfiehlt sich besonders bei den neuen Aufzügen am Rotebühlplatz – eventuell mit Hinweis auf Rolltreppen.
- Die **verstärkte Anwendung von Piktogrammen im ÖPNV** trägt auch der Globalisierung und dem internationalen Rang der Region Stuttgart Rechnung.
- Auch sollten **Informationen** - zumindest an hoch frequentierten Haltestellen - **mehrsprachig** gegeben werden.
- **Durchsagen in Bussen und Bahnen sollten lauter und deutlicher sein**, in Bussen kann die Haltestelle von Ortsfremden oft nur erraten werden.
- **Informationen bei Betriebsstörungen** sollten im Fahrzeug und besonders bei Stillstand in Tunneln schnell gegeben werden.

### Service und Sicherheit

- **FrauenNachttaxi im S-Bahnbereich:** Bei der Stadtbahn gibt es sie schon lange – warum nicht bei der S-Bahn? (Hinweis auf neue S-Bahn).
- **Verbesserung der Sicherheit:** Beleuchtung, Verwendung von Materialien, die Vandalismus standhalten (Schaukästen nicht mit Glas,...).
- **Rampen für Kinderwagen:** zahlreiche Haltestellen im S-Bahnnetz haben weder barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und Fahrzeugen, noch Rampen für Kinderwagen (vgl. Liniennetzplan für Behinderte).  
Wenn Rampen für Kinderwagen überhaupt vorhanden sind entsprechen sie oft nicht heutigem Standard, d. d. sie sind nicht für alle Kinderwagenmodelle (insbesondere Doppelbereifte) nutzbar – Sturzgefahr durch Verkanten der Räder: **Vereinheitlichung von Rampen für Kinderwagen** unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Bereifungen und Radabständen.
- **öffentliche Leih-Buggies in zentralen Bereichen** unter Berücksichtigung der schlechten Zugangs- und Abgangsmöglichkeiten mit Kinderwagen bei vielen innerstädtischen Haltestellen (keine Aufzüge, keine Rampen).
- **Partielle Anhebung des Bahnsteigs:** Bei Mischbetrieb müssen Bahnsteige mit unterschiedlichen Einstiegshöhen, partiell erhöht und mit entsprechenden Hinweisen versehen, NutzerInnenfreundlicher gemacht werden.
- Warum befinden sich Fahrkartenautomaten nicht unterhalb der Bedachung? (gesehen: Waldau)
- Die **Lage vieler Fahrkartenentwerter ist ungünstig** für Nutzende. Beispiel Stuttgart-Österfeld, die Entwerter befinden sich in größtmöglicher Entfernung zu den beiden einzigen Zugängen.

Formular für die Stromerhebung des VVS

Form-Nr. <b>04</b>	Name	Pers.-Nr.	Datum		
Dienst-Nr.	Soll-Abfahrts-Zeit	Zug/Kurs Nr.	WT	ET	Linie
				<b>01</b>	
Fahrtenschlüssel	Kl.	Wg.-Nr.	von Pl.-Gr. bis	Papier-Nummer	
				09824900	

**1 An welcher Haltestelle sind Sie in diese(n) Bahn/Zug/Bus eingestiegen ?**

01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80

**2 Sind Sie dort schon umgestiegen ?**  ja weiter mit Frage 3  nein weiter mit Frage 4

**3 Und an welcher Haltest. hat Ihre Fahrt dann angefangen ?**

Haltestelle	Ort
-------------	-----

**4 An welcher Haltestelle steigen Sie aus dieser/diesem Bahn/Zug/Bus aus ?**

01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80

**5 Steigen Sie dann noch um ?**  ja weiter mit Frage 6  nein weiter mit Frage 7

**6 Und an welcher Haltestelle ist Ihre Fahrt dann zu Ende ?**

Haltestelle	Ort
-------------	-----

**7 Sie kommen jetzt von ... und fahren zu ...**

<table style="width:100%;"> <tr><td>1</td><td>der Wohnung</td><td>1</td></tr> <tr><td>2</td><td>der Arbeit</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>einer dienstl. Erledigung</td><td>3</td></tr> <tr><td>4</td><td>der Ausbildung</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>Einkauf / priv. Erledigung</td><td>5</td></tr> <tr><td>6</td><td>Freizeit / Urlaub</td><td>6</td></tr> <tr><td colspan="3">für Fluggäste mit Start oder Ziel am Flughafen :</td></tr> <tr><td>7</td><td>Wohnung mit Flugzeug</td><td>7</td></tr> <tr><td>8</td><td>dienstlich mit Flugzeug</td><td>8</td></tr> <tr><td>9</td><td>Freizeit/Urlaub m. Flugzeug</td><td>9</td></tr> </table>	1	der Wohnung	1	2	der Arbeit	2	3	einer dienstl. Erledigung	3	4	der Ausbildung	4	5	Einkauf / priv. Erledigung	5	6	Freizeit / Urlaub	6	für Fluggäste mit Start oder Ziel am Flughafen :			7	Wohnung mit Flugzeug	7	8	dienstlich mit Flugzeug	8	9	Freizeit/Urlaub m. Flugzeug	9	<p><b>8 Welchen Fahrausweis benutzen Sie jetzt ?</b></p> <table style="width:100%;"> <tr> <td>Zeitkarten für jederman:</td> <td>Woche/Monat</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Jahr</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Zeitkarten für Schüler Auszub. und Studenten:</td> <td>Woche/Monat</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Studi-Ticket</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Seniorenzeitkarte</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Pass Orange</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Pass O. Junior</td> </tr> <tr> <td>Einzelfahrausweis</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Mehrfahrtkarte</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Tageskarte</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Schönes Wochenende-/Baden-Württemberg-Ticket</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="2">Sonderangebot</td> </tr> <tr> <td colspan="5">andere/unbekannte <input style="width:40px;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td>ohne Fahrausweis</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Dienst-/Freifahrt</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Schwerbehind.</td> </tr> </table> <p><b>9 Tarif des Fahrausweises :</b></p> <table style="width:100%;"> <tr> <td>VVS</td><td><input type="checkbox"/></td> <td>DB</td><td><input type="checkbox"/></td> <td>DB mit BahnC.</td><td><input type="checkbox"/></td> <td>RBS / RAB</td><td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>and.</td><td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="6" style="text-align: center;">unbekannte hier eintragen</td> </tr> </table>	Zeitkarten für jederman:	Woche/Monat	<input type="checkbox"/>	Jahr	<input type="checkbox"/>	Zeitkarten für Schüler Auszub. und Studenten:	Woche/Monat	<input type="checkbox"/>	Studi-Ticket	<input type="checkbox"/>	Seniorenzeitkarte	<input type="checkbox"/>	Pass Orange	<input type="checkbox"/>	Pass O. Junior	Einzelfahrausweis	<input type="checkbox"/>	Mehrfahrtkarte	<input type="checkbox"/>	Tageskarte	Schönes Wochenende-/Baden-Württemberg-Ticket		<input type="checkbox"/>	Sonderangebot		andere/unbekannte <input style="width:40px;" type="text"/>					ohne Fahrausweis	<input type="checkbox"/>	Dienst-/Freifahrt	<input type="checkbox"/>	Schwerbehind.	VVS	<input type="checkbox"/>	DB	<input type="checkbox"/>	DB mit BahnC.	<input type="checkbox"/>	RBS / RAB	<input type="checkbox"/>	and.	<input type="checkbox"/>	unbekannte hier eintragen					
1	der Wohnung	1																																																																																
2	der Arbeit	2																																																																																
3	einer dienstl. Erledigung	3																																																																																
4	der Ausbildung	4																																																																																
5	Einkauf / priv. Erledigung	5																																																																																
6	Freizeit / Urlaub	6																																																																																
für Fluggäste mit Start oder Ziel am Flughafen :																																																																																		
7	Wohnung mit Flugzeug	7																																																																																
8	dienstlich mit Flugzeug	8																																																																																
9	Freizeit/Urlaub m. Flugzeug	9																																																																																
Zeitkarten für jederman:	Woche/Monat	<input type="checkbox"/>	Jahr	<input type="checkbox"/>																																																																														
Zeitkarten für Schüler Auszub. und Studenten:	Woche/Monat	<input type="checkbox"/>	Studi-Ticket	<input type="checkbox"/>																																																																														
Seniorenzeitkarte	<input type="checkbox"/>	Pass Orange	<input type="checkbox"/>	Pass O. Junior																																																																														
Einzelfahrausweis	<input type="checkbox"/>	Mehrfahrtkarte	<input type="checkbox"/>	Tageskarte																																																																														
Schönes Wochenende-/Baden-Württemberg-Ticket		<input type="checkbox"/>	Sonderangebot																																																																															
andere/unbekannte <input style="width:40px;" type="text"/>																																																																																		
ohne Fahrausweis	<input type="checkbox"/>	Dienst-/Freifahrt	<input type="checkbox"/>	Schwerbehind.																																																																														
VVS	<input type="checkbox"/>	DB	<input type="checkbox"/>	DB mit BahnC.	<input type="checkbox"/>	RBS / RAB	<input type="checkbox"/>																																																																											
and.	<input type="checkbox"/>	unbekannte hier eintragen																																																																																

**11 Anzahl der Fahrgäste mit vollständig identischen Angaben:**

**10 Mit selbem Fahrausweis zusätzlich mitgenommene Fahrgäste:**

**LEITFADEN ZUR BEWERTUNG**

**GESCHLECHTERSPEZIFISCHER AUSWIRKUNGEN**

**(Europäische Kommission/ KOM 1998)**

## **LEITFADEN ZUR BEWERTUNG GESCHLECHTERSPEZIFISCHER AUSWIRKUNGEN**

### **1. EINLEITUNG**

Politische Entscheidungen, die geschlechtsneutral erscheinen, können unterschiedliche Auswirkungen auf Männer und Frauen haben, auch wenn diese Auswirkungen weder geplant noch beabsichtigt waren. Durch die Bewertung dieser geschlechterspezifischen Auswirkungen lassen sich unbeabsichtigte, negative Folgeerscheinungen verhindern und die Qualität und Wirksamkeit der Politik verbessern.

Die auf der Vierten Weltfrauenkonferenz in Peking 1995 angenommene globale Aktionsplattform fordert Regierungen und andere Entscheidungstragende auf, *geschlechterspezifische Belange in die Konzeption aller Politiken und Programme einzubeziehen, so daß vor dem Fällen von Entscheidungen die Folgen für Männer bzw. Frauen analysiert werden*. Dieser Forderung kann durch eine Bewertung der geschlechterspezifischen Auswirkungen entsprochen werden. Im Februar 1996 nahm die Kommission eine Mitteilung über die Einbindung der Chancengleichheit<sup>1</sup> an; ein erster Schritt zur Durchsetzung des "Mainstreaming"-Prinzips, dem sie sich auf EU-Ebene verpflichtet hat. In einem im Februar 1997 von der interdirektionalen Arbeitsgruppe des KommunChancengleichheit für Frauen und Männer in der Folge des Kommunikations angenommenen Strategiepapier, wird die Analyse der geschlechterspezifischen Auswirkungen in den Dienststellen der Kommission als eine der Kernmaßnahmen genannt.

Im Vertrag von Amsterdam kommt die Verpflichtung gegenüber dem Prinzip des "Mainstreaming" auf europäischer Ebene zum Ausdruck, da es ausdrücklich zu den Aufgaben und Zielsetzungen der Gemeinschaft zählt, *Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern* (Art. 2 und 3 EG-Vertrag). Im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit ist die Bewertung von geschlechterspezifischen Auswirkungen bereits umfassend angewandt worden, sofern eine entsprechende Ausbildung und geeignete Hilfsmittel gegeben waren.<sup>2</sup> Als Folge der Weltfrauenkonferenz in Peking haben zahlreiche europäische Regierungen eine Prüfung der geschlechterspezifischen Belange als geeignetes Hilfsmittel zur Durchführung einer "Mainstreaming"-Strategie in ihre Arbeit aufgenommen. Der vorliegende Leitfaden basiert zum Großteil auf der Erfahrung und insbesondere der Arbeit von Mieke Verloo, der Vorsitzenden der Sachverständigengruppe für Mainstreaming beim Europarat.

Dieser Leitfaden zur Bewertung der geschlechterspezifischen Auswirkungen soll in geeigneter Weise an die jeweiligen Bedürfnisse einer jeden Generaldirektion und eines jeden politischen

---

<sup>1</sup> KOM(96) 67 endg. Vom 21. Februar 1996: "Einbindung der Chancengleichheit in sämtliche politischen Konzepte und Maßnahmen der Gemeinschaft"

<sup>2</sup> z. B. das Formblatt für die Bewertung der geschlechterspezifischen Auswirkungen von OECD/DAC/WID, das u. a. von der Generaldirektion IB benutzt wird, sowie dem "Gender Training Package" der IAO.

Bereiches angepaßt werden. Es ist denkbar, in Zukunft aussagekräftige Beispiele aus den Generaldirektionen und politischen Bereichen im Sinne einer verbesserten Nutzung hinzuzufügen.

## 2. DIE GRUNDLAGEN

Einige Begriffe, die den Kern einer jeden Politik zur Einbindung der Chancengleichheit bilden, können wie folgt definiert werden:

### **Biologisches und soziales Geschlecht**

Die Unterschiede zwischen Männern und Frauen sind sowohl biologischer als auch sozialer Art:

Der Begriff **biologisches Geschlecht** bezieht sich auf die weltweit gleichen, biologischen Unterschiede zwischen Männern und Frauen.

Der Begriff **soziales Geschlecht**<sup>3</sup> bezieht sich auf die sozialen Unterschiede zwischen Männern und Frauen, die erlernt werden, sich im Laufe der Zeit ändern und sowohl innerhalb als auch zwischen den Kulturen sehr unterschiedlich sind.

**Beispiel:** *Zwar können ausschließlich Frauen Kinder gebären (biologisch bedingt), es ist jedoch nicht von biologischen Kriterien abhängig, wer die Kinder aufzieht (sozial bedingt).*

**Gleichstellung von Männern und Frauen** (soziale Gleichstellung der Geschlechter) Unter Gleichstellung der Geschlechter verstehen wir, daß alle Menschen die Freiheit haben, ihre persönlichen Fähigkeiten zu entwickeln und ohne Einschränkungen durch strikte, geschlechterspezifische Rollenverteilungen ihre Wahl treffen können; daß die Unterschiede im Verhalten, in den Zielsetzungen und Bedürfnissen von Frauen und Männern gleich bewertet und gefördert werden. Die formale (de jure) Gleichstellung ist lediglich ein erster Schritt zur materiellen (de facto) Gleichstellung. Ungleichbehandlung und Fördermaßnahmen (positive Aktionen) könnten sich daher als notwendig erweisen, um die Diskriminierungen der Vergangenheit und Gegenwart auszugleichen. Die sozial bedingten, geschlechtsspezifischen Unterschiede dürften noch durch andere, strukturelle Unterschiede, wie Rasse/ethnische Herkunft und soziale Klasse beeinflusst werden. Diese Kriterien (und andere, wie Alter, Behinderung, Familienstand, sexuelle Ausrichtung) könnten für Ihre Bewertung ebenfalls relevant sein.

### **Mainstreaming**

In der Mitteilung der Kommission über die Einbindung der Chancengleichheit (COM(96)67) wird das Konzept des "Mainstreaming" wie folgt definiert: "...die Bemühungen um das Vorantreiben der Chancengleichheit nicht auf die Durchführung von Sondermaßnahmen für Frauen zu beschränken, sondern zur Verwirklichung der Gleichberechtigung ausdrücklich sämtliche allgemeinen politischen Konzepte und Maßnahmen einzuspannen".

---

<sup>3</sup> Dieser Aspekt ist Gegenstand der Bewertung (Anmerkung der Autorin).

Die Dimension der Chancengleichheit sollte in sämtliche politischen Konzepte und Maßnahmen der Gemeinschaft - in die Planungs-, Durchführungs-, Überwachungs- und Bewertungsphasen - eingebunden werden.

### 3. DIE RELEVANZ DES SOZIALEN GESCHLECHTS

Soziale, geschlechtsspezifische Unterschiede sind struktureller Art und betreffen die gesamte Bevölkerung. Weder Männer noch Frauen können wie eine von vielen, spezifischen Interessengruppen behandelt werden. Das soziale Geschlecht beeinflusst und verstärkt häufig Unterschiede und Verletzlichkeiten in bezug auf sonstige strukturelle Unterscheidungen, wie Rasse/ethnische Herkunft, soziale Klasse, Alter, Behinderungen, sexuelle Ausrichtung, usw.

Politiken, die **als geschlechtsneutral erscheinen**, können bei näherer Betrachtung ihren unterschiedlichen Einfluß auf Männer und Frauen zu erkennen geben. Warum? Weil das **Leben von Männern und Frauen** in den meisten Bereichen des öffentlichen Lebens substantielle **Unterschiede** aufweist; Unterschiede, die dazu führen können, daß offensichtlich neutrale Politiken Männer und Frauen in unterschiedlicher Weise beeinflussen und die bestehenden Ungleichheiten noch verstärken. Politiken hingegen, die sich unmittelbar an bestimmte Ziel- /Bevölkerungsgruppen richten, bzw. eindeutige Auswirkungen auf diese haben, sind dementsprechend zu einem mehr oder weniger großen Anteil geschlechtsrelevant.

#### ÜBERPRÜFUNG DER GESCHLECHTERSPEZIFISCHEN RELEVANZ

Als erster Schritt in Richtung auf die Einbindung der Chancengleichheit sollte ermittelt werden, ob das Geschlecht für den politischen Bereich, in dem Sie gerade arbeiten, relevant ist. Um diese geschlechterspezifische Relevanz zu prüfen, benötigen Sie nach Geschlecht aufgeschlüsselte Daten und müssen die richtigen Fragen stellen:

- \* Betrifft der Vorschlag eine oder mehrere Zielgruppen? Hat er Einfluß auf das tägliche Leben eines Teils/von Teilen der Bevölkerung?
- \* Gibt es in diesem Bereich Unterschiede zwischen Männern und Frauen (im Hinblick auf Rechte, Ressourcen, Beteiligung, Werte und Normen?)

Können Sie eine der beiden Fragen bejahen, so gibt es eine geschlechterspezifische Komponente in Ihrem Bereich. In diesem Fall sollte eine Bewertung des möglichen, geschlechterspezifischen Einflusses auf den Vorschlag durchgeführt werden.

### 4. BEWERTUNG DER GESCHLECHTERSPEZIFISCHEN AUSWIRKUNGEN

Sobald feststeht, daß eine bestimmte Politik geschlechterspezifische Auswirkungen hat, sollte eine entsprechende Bewertung durchgeführt werden. Eine derartige Bewertung ist äußerst erfolgreich, wenn sie zu einem frühen Zeitpunkt des Entscheidungsprozesses erfolgt, so dass gegebenenfalls Änderungen oder auch größere Umorientierungen einer Politik vorgenommen werden können.



*Bewertung der geschlechterspezifischen Auswirkungen heißt, die aktuelle Situation und die derzeitigen Tendenzen anhand geschlechterspezifischer Kriterien mit der zu erwartenden Entwicklung, die sich aus der Einführung der vorgeschlagenen Politik ergibt, zu vergleichen und zu beurteilen.*

Zur Durchführung einer Bewertung der geschlechterspezifischen Auswirkungen müssen Sie die für Ihren politischen Bereich relevanten geschlechterspezifischen Unterschiede zwischen Männern und Frauen berücksichtigen (siehe Punkt 1. unten). Nur so können Sie sicherstellen, daß der Vorschlag, an dem Sie arbeiten, dazu beiträgt, Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern, wie in Artikel 2 und Artikel 3 des neuen Vertrags von Amsterdam verankert (siehe Punkt 2. unten).

Für Ihre Beurteilung benötigen Sie nach Geschlecht aufgeschlüsselte Daten. Gewisse Kenntnisse über die Dynamik der Geschlechterbeziehungen und die Gemeinschaftspolitiken zur Gleichstellung sind ebenfalls erforderlich. Gegebenenfalls sollten Sie sich um die nötigen Informationen und Fachkenntnisse bemühen (Eurostat, offizielle "mainstreaming"-Beauftragte Ihrer GD, das Referat Chancengleichheit V/D/5, oder ggf. externe Sachverständige).

#### **KRITERIEN FÜR DIE BEWERTUNG DER GESCHLECHTERSPEZIFISCHEN AUSWIRKUNGEN**

##### **1. Unterschiede zwischen Männern und Frauen im politischen Bereich wie:**

- \* **Beteiligung** (Zusammensetzung der Ziel-/Bevölkerungsgruppe(n) nach Geschlecht, Anteil von Männern und Frauen in Entscheidungspositionen),
- \* **Ressourcen** (Verteilung entscheidender Ressourcen wie Zeit, Raum, Information und Geld, politische und wirtschaftliche Macht, Bildung und Ausbildung, Beruf und berufliche Laufbahn, neue Technologien, Gesundheitsversorgung, Wohnverhältnisse, Transportmöglichkeiten, Freizeitverhalten),
- \* **Normen und Werte**, die Geschlechterrollen beeinflussen, Arbeitsteilung nach Geschlecht, Einstellung und Verhalten von Männern bzw. Frauen, sowie Ungleichheiten in der Wertschätzung gegenüber Männern und Frauen bzw. gegenüber männlichen und weiblichen Charakteristika,
- \* **Rechte** im Zusammenhang mit direkter oder indirekter Diskriminierung aus Gründen des Geschlechts, Menschenrechte (einschließlich Schutz vor sexueller Gewalt und Erniedrigung) sowie Zugang zum Recht im legalen, politischen oder sozioökonomischen Umfeld.

##### **2. Wie können europäischen Politiken dazu beitragen, die bestehende Ungleichbehandlung abzuschaffen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern (in Übereinstimmung mit Artikel 2 und Artikel 3 des Entwurfs des Vertrags von Amsterdam): durch Beteiligungsquoten, die Verteilung von Ressourcen, Vorteile, Aufgaben und Verantwortlichkeiten im privaten und öffentlichen Leben, in der Wertschätzung und dem Respekt gegenüber Männern und Frauen, gegenüber männlichen und weiblichen Charakteristika, Verhalten und Prioritäten?**

## GESCHLECHTERSPEZIFISCHE RELEVANZ – EINIGE BEISPIELE

Bei den folgenden Beispielen werden die Hinweise auf die wichtigsten Meßwerte, nämlich **Beteiligung, Ressourcen, Rechte, Normen und Werte** in **Fettdruck** dargestellt.

**Beispiel:** *Wird ein politisch neutral erscheinender Bereich wie der **Verkehrssektor** betrachtet, so ergibt eine genauere Prüfung, daß das Benutzungsverhalten und der Zugang zu öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln wesentliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen aufweist. Frauen haben seltener als Männer ein privates Auto zur Verfügung und benutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel. Es liegt daher auf der Hand, daß Frauen am meisten von Verbesserungen bei der Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel und der Preisgestaltung profitieren. Diese Ungleichheiten haben Auswirkungen auf die **Beteiligung** der Männer und Frauen in den zahlreichen Zielgruppen des Verkehrssektors. Sie werden beeinflusst durch das fehlende Gleichgewicht der Geschlechter auf der Ebene der Entscheidungsträgerinnen und -träger in diesem Sektor. Sie spiegeln die geschlechterspezifischen Unterschiede bei der Verteilung der **Ressourcen** (z. B. dem privaten Auto) und verstärken bestehende Ungleichheiten in bezug auf zeitliche Einschränkungen (insoweit als ein privates Auto zeitsparend ist). Der Entscheidungsprozeß innerhalb der Familie in bezug auf die Nutzung einer begrenzten Ressource - wie dem Familienauto – wird wahrscheinlich durch soziale **Normen und Werte** beeinflusst und weniger dadurch, welche Bedeutung den Bedürfnissen des Mannes bzw. der Frau zugestanden wird.*

**Beispiel:** *Bei der Regelung der **Arbeitszeit**, bzw. der Rechte und Einschränkungen bei **Teilzeit**, sollten die geschlechtsspezifischen Unterschiede in bezug auf bezahlte und unbezahlte Arbeit berücksichtigt werden. Die große Mehrheit aller Teilzeitarbeitenden sind Frauen. Frauen verbringen zwei Drittel ihres Arbeitslebens in unbezahlten Tätigkeiten; Männer lediglich ein Drittel. Diese Unterschiede haben Einfluß auf die **Beteiligung** der Geschlechter (Wirtschaftstätigkeit) und die Verteilung der **Ressourcen** (Zeit, Einkommen, Karriereaussichten). **Normen und Werte** beeinflussen die Entscheidung über den Bildungsweg und die Berufswahl und die Aufteilung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten innerhalb des Haushalts. Die unterschiedlichen Rechte von Vollzeit- und Teilzeitarbeitenden beeinflussen Männer und Frauen in unterschiedlicher Weise. Eine Bewertung dieser geschlechterspezifischen Auswirkungen wird verhindern, daß "Ihr" politischer Vorschlag bestehende Unterschiede im Hinblick auf Beteiligung, Verteilung der Ressourcen, diskriminierende Normen und Wertvorstellungen sowie direkte oder indirekte strukturelle Diskriminierung noch verstärkt.*

Es muß jedoch berücksichtigt werden, daß Männer wie Frauen ein geschlechterspezifisches Rollenverhalten haben. Eine Politik, die den geschlechterspezifischen Unterschieden Rechnung trägt, bemüht sich um die Eliminierung von Ungleichheiten und fördert die gleiche Verteilung von Ressourcen. Nicht nur Frauen, auch Männer und die Gesellschaft als Ganzes profitieren von der Gleichstellung und der gleichen Verteilung von Vorteilen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten. Artikel 119 Absatz 4 des Vertrags von Amsterdam<sup>4</sup> sieht ausdrücklich spezifische Begünstigungen bei der Berufstätigkeit und in der beruflichen Laufbahn zugunsten des **unterrepräsentierten Geschlechts** vor.

---

<sup>4</sup> Dieser Artikel wird aufgrund der vorgeschlagenen Neunummerierung Art. 141 EG-Vertrag (Anmerkung der Autorin).

**Beispiel:**

*Im Rahmen des Aktionsplans für den Binnenmarkt muß die geschlechterspezifische Segregation im Beschäftigungsbereich ernsthaft als ein möglicher Ansatz zur Beseitigung starrer Arbeitsmarktverhältnisse<sup>5</sup> in Angriff genommen werden. Traditionell bemühen sich Gleichstellungspolitiken um eine erweiterte Berufswahl für Frauen. Diese Bemühungen müssen sowohl weitergeführt als auch durch positive Maßnahmen ergänzt werden, die die **Beteiligung** von Männern in "weiblichen" Berufen fördern (horizontale geschlechtsspezifische Segregation). Die derzeit vorherrschende Aufteilung des Arbeitsmarktes nach geschlechterspezifischen Kriterien behindert die Arbeitsmarktflexibilität und beschränkt die Anzahl der in Frage kommenden Personen, die sich für neue Stellen bewerben. Die sogenannte "gläserne Wand", eine unsichtbare Barriere, verhindert den Zugang von Frauen zu Positionen der Führungsebene (vertikale geschlechtsspezifische Segregation). Durch die in der Demographie erkennbare Tendenz zur Alterung der Bevölkerung und eine zunehmenden Beteiligung der Frauen am Arbeitsmarkt sind die Einstellungsmöglichkeiten in den Pflegeberufen (Kinder, ältere Menschen und sonstige pflegebedürftige Personen) im Anstieg begriffen. Fördermaßnahmen (**Rechte**) für eine verstärkte männliche Beteiligung im Pflegebereich könnten dazu beitragen, einer wachsende Nachfrage in diesem Sektor nachzukommen. Hieraus könnten sich neue Beschäftigungsmöglichkeiten für ungelernete oder teilqualifizierte Männer ergeben, während gleichzeitig eine gleichmäßigere Arbeitsverteilung zwischen Männern und Frauen gefördert würde. Positive Maßnahmen, die Männer bei der sorgfältigen Auswahl eines Berufs im Kinderpflegebereich (Kinderbetreuung, Kinderfürsorge, Grundschule) unterstützen, wurden bereits in Norwegen in die Wege geleitet. Es ist davon auszugehen, daß neue männliche Rollenmodelle die geschlechterspezifische Sozialisierung von Jungen und Mädchen positiv beeinflussen werden. Dies könnte ebenfalls dazu beitragen, bestehende **Normen und Werte** gegenüber der Arbeit von Männern und Frauen zu ändern. Das Problem des geringeren Arbeitsentgelts in den "weiblichen" Berufen (**Ressourcen**) stellt eine zusätzliche Barriere bei der erfolgreichen Einstellung von Männern in diesen Tätigkeitsfeldern dar. Eine stärkere Beteiligung der Männer in diesen Berufen würde jedoch sicherlich einen positiven Einfluß auf das Arbeitsentgelt haben.*

Andererseits sind Politiken, die sich zum Beispiel mit Flugsicherungssystemen oder der Form und Größe von zur Vermarktung bestimmten landwirtschaftlichen Produkten befassen, für unsere Zwecke kaum relevant.

5 Vgl. den OECD-Bericht "Gestaltung des Strukturwandels. Die Rolle der Frauen", Paris 1992, für eine Ausstellung über das Verhältnis zwischen Geschlechtertrennung und mangelhafter Flexibilität auf dem Arbeitsmarkt.

**Glossar Gleichstellung - Begriffe, die für die Arbeit wichtig sind:**

★ es ist das soziale Geschlecht „gender“ zu berücksichtigen

**Ausgewogene Mitwirkung von Frauen und Männern:**

Teilung von Macht und Entscheidungsbefugnissen zwischen Frauen und Männern (wobei beide Geschlechter mit einem Anteil von jeweils 40-60% vertreten sind) in allen Lebensbereichen als Wichtige Voraussetzung für die Gleichstellung von Frauen und Männern (Empfehlung 96/694/EG des Rates vom 2. Dezember 1996, ABl L 319 vom 10.12.1996)

**Beteiligungsquoten**

Beteiligung einer bestimmten Gruppe – Frauen, Männer, Alleinerziehende usw. – als Prozentteil der Gesamtbeteiligung, üblicherweise im Bereich der Beschäftigung (Erwerbsbeteiligung).

**Bevorzugte Behandlung**

Behandlung einer Person oder Personengruppe in einer Weise, die dem bzw. den Betroffenen höhere Leistungsansprüche, einen besseren Zugang zu bestimmten Möglichkeiten, mehr Rechte, bessere Chancen, einen besseren Status als einer anderen Person oder Personengruppe sichert.

Dieser Begriff kann im positiven Sinn verwendet werden, wenn es um positive Aktionen geht, mit denen bezweckt wird diskriminierende Praktiken abzuschaffen, oder auch im negativen Sinne, wenn es darum geht die unterschiedliche Behandlung oder Bevorzugung einer Person oder Personengruppe gegenüber einer anderen Person oder Personengruppe beizubehalten.

**Bewertung der geschlechtsspezifischen Auswirkungen**

Bewertung von Vorschlägen für politische Maßnahmen im Hinblick auf deren unterschiedliche Auswirkungen für Frauen und Männer, mit dem Ziel, die entsprechenden Vorschläge so auszugestalten, dass jegliche Diskriminierung ausgeschlossen werden kann und die Gleichstellung der Geschlechter gefördert wird.

**Frauenforschung**

Wissenschaftlicher, üblicherweise interdisziplinärer Fachbereich, der die Situation der Frauen und die Geschlechterverhältnisse wie auch die geschlechtsspezifische Dimension sämtlicher anderer Disziplinen erforscht.

**Gender Mainstreaming“/ Einbeziehung der Dimension Chancengleichheit in sämtliche Bereiche der Politik/ Querschnittsaufgabe Frauen- und Gleichstellungspolitik**

Systematische Einbeziehung der jeweiligen Situation, der Prioritäten und der Bedürfnisse von Frauen und Männern in alle Politikfelder, wobei mit Blick auf die Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern sämtliche allgemeinen politischen Konzepte und Maßnahmen an diesem Ziel ausgerichtet werden und bereits in der Planungsphase wie auch bei der Durchführung, Begleitung und Bewertung der betreffenden Maßnahmen deren Auswirkungen auf Frauen und Männer berücksichtigt werden [Mitteilung der Kommission KOM(96) 67 endg. Vom 21. Februar 1996].

**Geschlechtsspezifische Analyse**

Untersuchung der Unterschiede zwischen den Geschlechtern in bezug auf Lebensbedingungen, Bedürfnisse, Beteiligungsquoten, Zugang zu Ressourcen und Entwicklungsmöglichkeiten, Kontrolle über Vermögenswerte, Entscheidungsbefugnisse sowie der Unterschiede zwischen den Frauen und Männern zugewiesenen sozialen Rollen.

**Geschlechtsspezifische★ Dimension**

Derjenige Aspekt des Thema, der einen Bezug zur Geschlechterproblematik bzw. zu den Unterschieden im Leben von Frauen und Männern aufweist.

**Geschlechtsspezifische★ Diskrepanz**

Die zwischen Frauen und Männern in einem bestimmten Bereich bestehende Diskrepanz hinsichtlich ihrer Beteiligungsquoten, ihres Zugangs zu Ressourcen, ihrer Rechte, ihrer Bezahlung oder der ihnen gewährten Leistungen

**Geschlechtsspezifische★ Perspektive**

Berücksichtigung der geschlechtsspezifischen Unterschiede zwischen Frauen und Männern in einem bestimmten Bereich der Politik oder in einem anderen Tätigkeitsbereich.

**Geschlechtsspezifische★ Relevanz**

Frage, ob eine bestimmte Politik oder Maßnahme im Hinblick auf die Geschlechterverhältnisse bzw. auf die Gleichstellung von Frauen und Männern relevant ist.

**Gleichstellungsindifferent**

Die geschlechtsspezifische Dimension außer acht lassend (im Gegensatz zu „gleichstellungsorientiert“ oder „geschlechtsneutral“)

**Gleichstellungskontrolle**

Analyse und Bewertung von Politiken, Programmen und Einrichtungen unter dem Gesichtspunkt, inwieweit der geschlechtsspezifischen Dimension gebührend Rechnung getragen wird.

**Gleichstellungsorientiert★**

Der geschlechtsspezifischen Dimension Rechnung tragend.

**Gleichstellungsorientierter★ Ansatz**

Aktives Planungskonzept, das der Gleichstellungsproblematik einen zentralen Stellenwert beimisst und durch das Bemühen gekennzeichnet ist, in die Politik und in sämtliche Maßnahmen auch ausdrücklich die Dimension der Gleichstellung der Geschlechter einzubeziehen.

**Gleichstellungsprüfung**

Abschließende Prüfung eines politischen Vorschlags unter dem Gesichtspunkt der Geschlechterproblematik, um sicherzustellen, dass eine geschlechtsspezifisch diskriminierende Wirkung der geplanten Maßnahmen ausgeschlossen werden kann und dass dem Ziel der Förderung der Gleichstellung Genüge getan ist.

**Nach Geschlecht★ aufgeschlüsselte Daten**

Nach dem Geschlecht getrennte Erfassung statistischer und sonstiger Daten zum Zwecke einer vergleichenden/ geschlechtsspezifischen Analyse.

**Nach Geschlecht★ aufgeschlüsselte Statistiken**

**Nach dem Geschlecht getrennte Erfassung** statistischer und sonstiger Daten zum Zwecke einer vergleichenden/ geschlechtsspezifischen Analyse (siehe auch „Nach Geschlecht★ aufgeschlüsselte Daten“).

**Zeitnutzungskonzept**

Aufzeigen der unterschiedlichen Nutzung von Zeit durch Frauen und Männer, insbesondere in bezug auf bezahlte und unbezahlte Arbeit, auf marktmäßige und nicht marktmäßige Aktivitäten, Freizeit und persönliche Zeit.

**(Quelle: KOM 1998 a, 100 Begriffe aus der Gleichstellungspolitik)**