

Gender-Steuerung im Nahverkehrsplan

Konferenz

„Gender Budgeting – von der Analyse zur Steuerung“

Berlin, 16. und 17. September 2010

Inhalt

1. Einführung
2. Gender Aspekte im ÖPNV
3. Gender als Querschnittsthema im Nahverkehrsplan
4. Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans in der Praxis

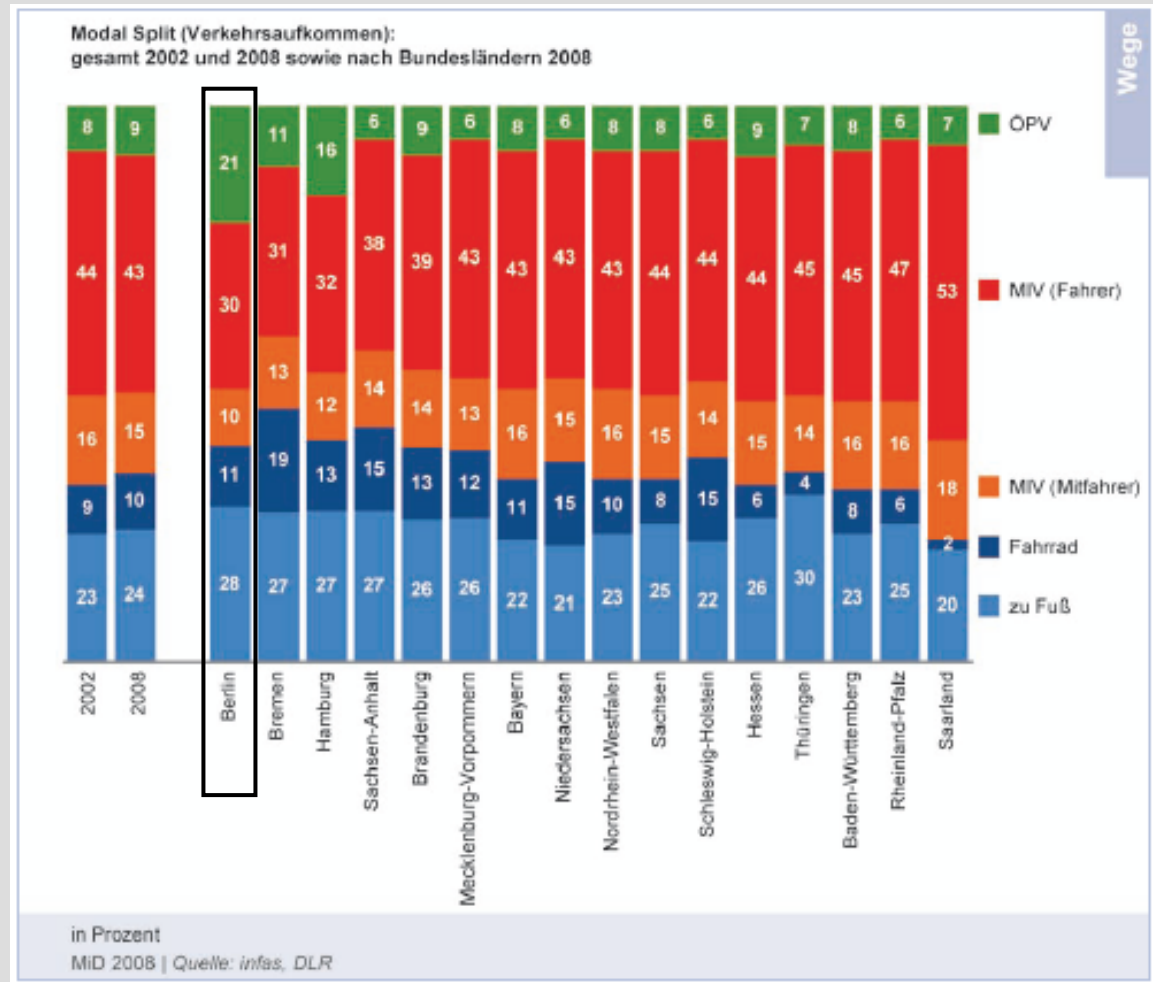
Inhalt

1. Einführung

2. Gender Aspekte im ÖPNV
3. Gender als Querschnittsthema im Nahverkehrsplan
4. Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans in der Praxis

„ÖPNV- Hochburg“ Berlin

- Bundesweit sind Großstädte (>100.000 EW) „ÖPNV-Hochburgen“ mit steigenden ÖPNV-Nutzungsanteilen
- Berlin liegt bei ÖPNV-Nutzung weit vor allen anderen Bundesländern



1. Einführung

Gender-Steuerung im Nahverkehrsplan

Einsatz der Haushaltsmittel

Kapitel 1270 – Verkehr (HPI 2008/2009)

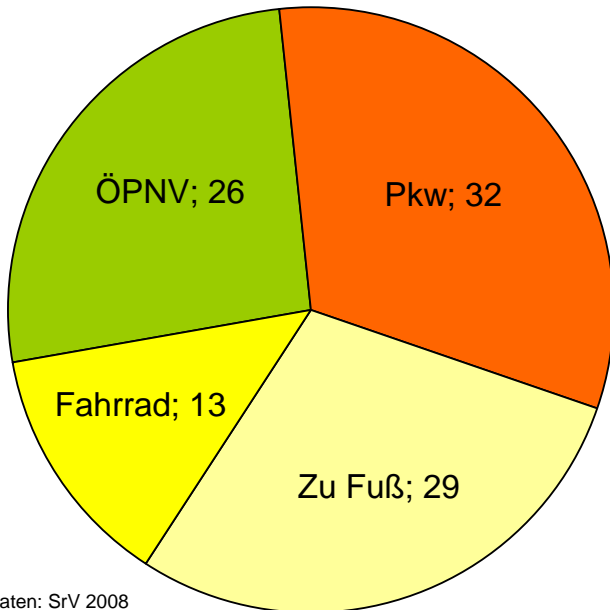
43,4 Mio. € einbehalten nach Minderleistungen der S-Bahn GmbH → Große Teile investiert in Barrierefreiheit

Titel		2009	2010
540 03	Leistungen des Regional- und S-Bahn-Verkehrs	284.100.000 €	288.800.000 €
540 45	Leistungen des innerstädtischen ÖPNV	250.000.000 €	265.000.000 €
682 35	Zuschuss an DB AG aus Finanzierungsvereinbarungen für Neubauvorhaben (Planungskosten)	350.000 €	350.000 €
683 65	Zuschuss zur Deckung des Betriebsverlusts des VBB	2.500.000 €	2.500.000 €
720 18	Verbesserung der Umsteigebeziehungen im ÖPNV	250.000 €	250.000 €
891 02	Zuschüsse zu Investitionen des ÖPNV	118.500.000 €	129.000.000 €



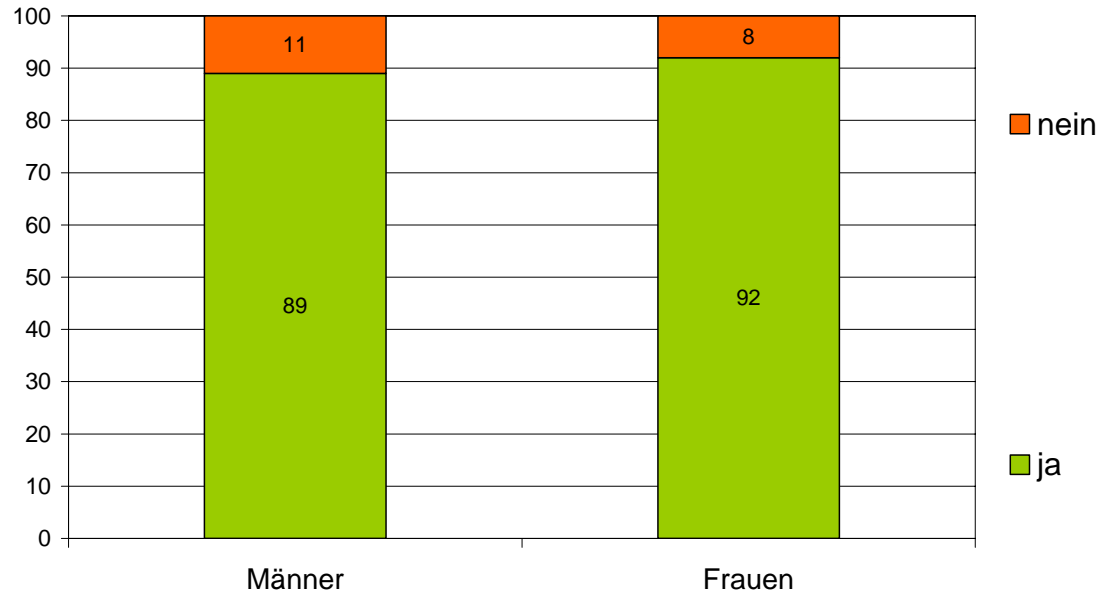
ÖPNV-Nutzung in Berlin

Verkehrsmittelwahl in Berlin (Wege in %)



Daten: SrV 2008

Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten?



Daten: SrV 2008

- In Berlin sind die Unterschiede in der Verkehrsteilnahme zwischen Frauen und Männern vergleichsweise gering ausgeprägt.
 - Frauen nutzen ÖPNV etwas häufiger als Männer
 - Frauen kaufen eher Zeitkarten, Männer mehr Einzelfahrscheine

1. Einführung

Inhalt

1. Einführung
- 2. Gender Aspekte im ÖPNV**
3. Gender als Querschnittsthema im Nahverkehrsplan
4. Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans in der Praxis

Zielgruppenspezifische Analyse des Verkehrsverhaltens I

- (Unterschiedliche) Mobilitätsanforderungen ergeben sich aus (Unterschieden in der) Alltagsorganisation:

Erwerbstätigkeit:

- Frauen sind häufiger teilzeit-beschäftigt
- Frauen sind häufiger im Einzelhandel tätig (Stichwort: verlängerte Ladenöffnungszeiten)
- Frauen sind häufiger im Schichtbetrieb tätig (Post, Krankenpflege)

Rollenverteilung bei Familienarbeit

- Frauen übernehmen mehr Aufgaben in der Familienarbeit (Betreuung von Kindern, Senioren, Kranken etc.)

Hoher Anteil von Arbeitswegen außerhalb der Hauptverkehrszeiten

Mehr Begleitwege, Bildung von Wegeketten, Hohe Mobilität im Nahbereich

Zielgruppenspezifische Analyse des Verkehrsverhaltens II

- Zugang zum ÖPNV abhängig von Anforderungen / Erwartungen

Mobilitätseinschränkungen:

- Erkrankungen, körperliche oder geistige (teils altersbedingte) Einschränkungen können Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV erschweren
- Mitführen von schwerem Gepäck, Kinderwagen → physische Hürden

Sicherheit

- Frauen und ältere Menschen stellen höhere Anforderung an die objektive und subjektive Sicherheit im ÖPNV

Barrierefreier ÖPNV als wesentliche Nutzungsvoraussetzung – nicht nur für Frauen

Gestaltung von Haltestellen, Stationen und Fahrzeugen, Sicherheitsvorkehrungen, Angebotsqualitäten v.a. abends und nachts

Verkehrspolitische Vorgaben

- Vorgabe des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr):
 - Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätschancen unabhängig von
 - Alter
 - Geschlecht
 - Einkommen
 - Mobilitätseinschränkung
 - ÖPNV-Anteile im Rahmen des Umweltverbund steigern
 - Mobilitätssicherung für (hohe) Anzahl nicht-motorisierter Haushalte (viele davon freiwillig)
 - ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbunds
 - Neue Fahrgastpotenziale erschließen
 - stadtvträgliche Mobilität gewährleisten (Luft, Lärm, Ressourcenverbrauch, Platzbedarf)
 - Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems gewährleisten

2. Gender Aspekte im ÖPNV

Gender-Steuerung im Nahverkehrsplan

Zwischenfazit

- Der ÖPNV hat für Frauen und Männer im Land Berlin eine hohe Bedeutung.
 - Unterschiede in den Mobilitätsanforderungen resultieren zu großen Teilen aus unterschiedlichen Formen der Alltags-, Erwerbs- und Familienorganisation.
 - Es gibt (geringfügige) Unterschiede hinsichtlich der Bewertung zentraler Nutzenaspekte bzw. Qualitätskriterien.
- „**Gleichwertige Mobilitätschancen für alle**“ als übergeordnetes Ziel der Berliner Verkehrspolitik bedeutet für den ÖPNV, auf Nutzungsunterschiede und –anforderungen einzugehen.
- Inhaltliche **Umsetzung** für den ÖPNV erfolgt über den Nahverkehrsplan (NVP)

2. Gender Aspekte im ÖPNV

Gender-Steuerung im Nahverkehrsplan

Inhalt

1. Einführung
2. Gender Aspekte im ÖPNV
- 3. Gender als Querschnittsthema im Nahverkehrsplan**
4. Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans in der Praxis

Was ist der Nahverkehrsplan?

- NVP als gesetzlich vorgesehene Instrument, mit dem das Land als Aufgabenträger festlegt, welches ÖPNV-Angebot (Umfang und Qualität) in Berlin bereit gestellt werden muss
- Entwickelt Standards und Vorgaben für alle ÖPNV-Träger (Regionalverkehr, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Fähre)
- Dient als Grundlage für die Bestellung von Verkehrsleistungen auf Basis der Verkehrsverträge durch den Aufgabenträger
 - Qualitätsstandards wie Sicherheit, Sauberkeit und Barrierefreiheit werden über Kundenzufriedenheitsbefragungen gemessen und über ein malus-System (demnächst: bonus-malus-System) sanktioniert (und honoriert)
- Derzeit laufend: Fortschreibung des NVP für den Zeitraum 2010 - 2014
- Im Rahmen der Fortschreibung: umfassendes Beteiligungsverfahren
 - Verwaltungintern: alle Fachverwaltungen
 - Verwaltungsextern: Reihe „NVP-Foren“

Wie werden Gender-Belange bei der Angebotsplanung erfasst?

- Aus Erhebungen lassen sich Gender-Belange nur bedingt ableiten.
 - Daten auf Stadtebene sind oft zu wenig aussagekräftig in Bezug auf konkrete Problemstellungen
 - Bei Angebotsplanung zielführender ist das genaue Hinsehen bzw. spezifische Auswertungen zur konkreten Vor-Ort-Situation, z.B. bei der Erreichbarkeit wichtiger Zielorte (Einzelhandel, Krankenhäuser, Schulen etc.)
- Lokal differenziertes Einholen und Auswerten von Informationen
 - Verbände
 - VBB Qualitätsscouts (darunter auch behinderte Menschen, junge Mütter etc.)
 - Gespräche mit den Bezirken
 - Eigene Vor-Ort-Beobachtungen
- Bei Fortschreibung NVP 2010 – 2014: Einbindung eines Studienprojektes der TU-Berlin, Sonderprofessur „Mobilität und Gender“

Exkurs: Mobilität und Gender

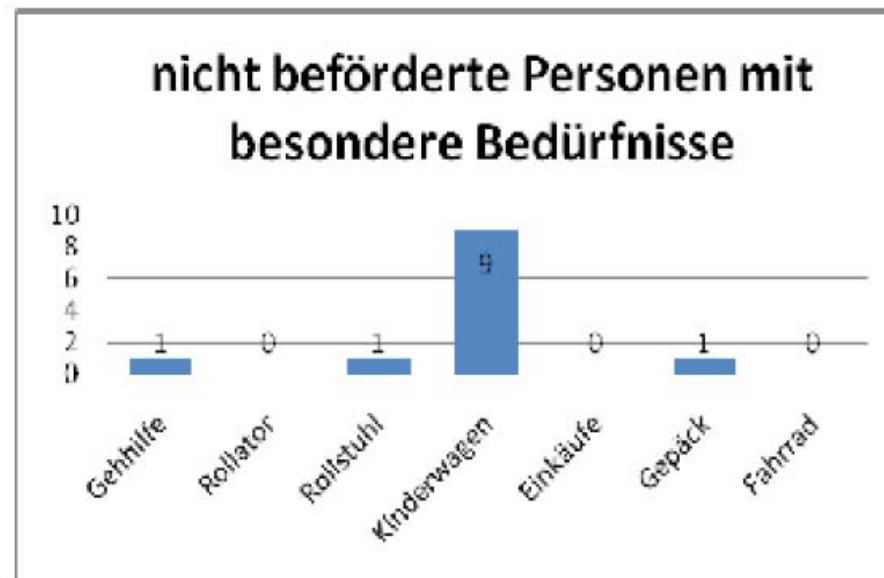
Ergebnisse des TU-Studierendenprojektes

- Untersuchungsgebiet: Nördliche Sonnenallee (Neukölln)
- Projektziel: Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzepts Bus, Rad und Fuß unter Berücksichtigung von Gender-Aspekten
- Hintergrund u.a.:
 - Buslinie M41 häufig überfüllt, Fahrgäste können nicht mitgenommen werden
 - „Verdacht“ des Aufgabenträgers: besonders ältere Menschen (Rollatoren, Rollstühle) und Frauen mit Kindern (Kinderwagen) sind davon betroffen
- Untersuchungsmethodik.
 - Stadträumliche Analyse
 - Befragung und Beobachtung an Haltestellen des M41
 - Entwicklung von Maßnahmevorschlägen
- Ergebnisse:...

Exkurs: TU-Studienprojekt „Mobilität und Gender“ - Ergebnisse I

Erhebungen und Auswertungen

- **Nicht beförderte Personen mit bes. Bedürfnisse (gesamt)**
 - von den insgesamt 56 nicht beförderte Personen sind 12 Personen mit bes. Bedürfnisse
 - v.a. Personen mit Kinderwagen nicht befördert



Erhebungen und Auswertungen

Exkurs: TU-Studienprojekt „Mobilität und Gender“ - Ergebnisse II

- **Folgendes wurde bei der Erhebung beobachtet**
 - Einstieg an alle Türen nicht nur an vorderster Tür
 - gelegentlich zögernder Einstieg durch Blockieren der Durchgänge
 - oft Elternteil mit mehrere Kinder unterwegs
 - zur best. Uhrzeiten sehr viele Schulkinder
 - Richtung S/B: zur selben Zeit wartende Kinderwagen an jede Haltestelle, aber Bus schon am Hermannplatz/Sonnenallee voll ausgelastet => Einstieg Personen mit Kinderwagen an nachfolgende Haltestellen nicht möglich
 - eine Person mit Kinderwagen erst Einstieg beim 3. Bus möglich
 - Rollstuhl-Fahrer und Begleitperson gingen weiter nachdem sie beim 2. Bus immernoch nicht einsteigen konnten aufgrund von Platzmangel



Exkurs: Mobilität und Gender: Ergebnisse des TU-Studierendenprojektes

- Weiterverwendung der Ergebnisse
 - Ergebnisse sind (aufgrund kleiner Stichprobe, kurzem Beobachtungszeitraum) nicht repräsentativ
 - Interessante und wichtige Einblicke in das, was sich unterhalb der Planungsebene konkret an den Haltestellen abspielt
 - Thematisierung in Diskussion mit der BVG um spezielle Linienmaßnahmen
 - Schwerpunktthema des NVP 2010 – 2014: ÖPNV-Beschleunigung mit dem Ziel:
 - ✓ Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbessern
 - ✓ Barrierefreiheit herstellen
 - ✓ Angebotsvolumen für kostenneutrale Angebotsverbesserungen freisetzen
- bekommt durch diese Ergebnisse noch mehr Relevanz.

Inhalt

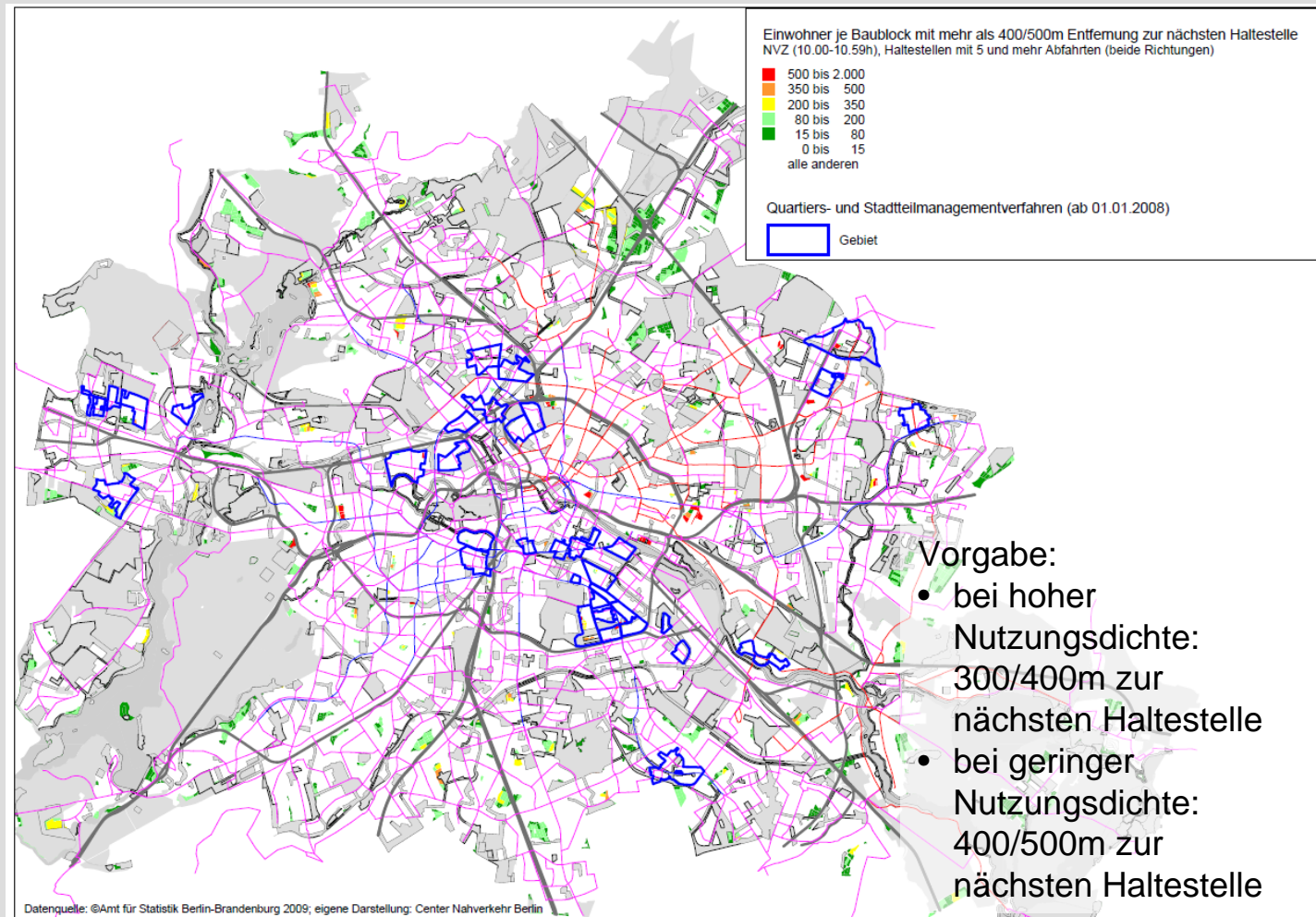
1. Einführung
2. Gender Aspekte im ÖPNV
3. Gender als Querschnittsthema im Nahverkehrsplan
- 4. Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans in der Praxis**

NVP als Grundlage für Verkehrsverträge und Leistungsbestellung

- Umsetzung des NVP erfolgt gegenüber den Verkehrsunternehmen durch die Verkehrsverträge und konkrete Bestellung durch den Aufgabenträger (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)
- Beispiel: Verkehrsvertrag mit der BVG seit 1.1.2008
 - Vertragliche Definition von Umfang und Qualität des Angebotes basiert auf den Aussagen des Nahverkehrsplans
 - Aufgabenträger kann gender-relevante Angebotsverlagerungen im öffentlichen Interesse initiativ planen und durch Bestellung auf Grundlage des Verkehrsvertrags umsetzen
- Evaluierung der Umsetzungsergebnisse erfolgt durch das Vertragscontrolling und das NVP-Monitoring

Umsetzung von Gender-Aspekten im NVP 2006 – 2009 z.B. Erschließungsstandards

- Differenzierte Analyse
- Ein Schwerpunkt: Erreichbarkeit des ÖPNV in sozial schwachen Gebieten → geringe Einkommen, geringe Motorisierung, ÖPNV-Erreichbarkeit unabdingbar für gleichberechtigte Teilhabechancen
- Ergebnis: Standards werden überall gehalten



4. Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans in der Praxis Gender-Steuerung im Nahverkehrsplan

Umsetzung von Gender-Aspekten im NVP 2006 – 2009 II

z.B. Bedienstandards:

- Ziel: angemessene ÖPNV-Angebote auch in Tagesrandzeiten
- Vorgaben:
 - Zeitliche Anpassung der Verkehrsangebote an veränderte Nachfrage
 - Keine Ausdünnung des Samstagmorgen-Verkehrs zu Lasten der überwiegend weiblichen Beschäftigten des Einzelhandels
- Bewertung
 - Angebotsanpassungen, z.B.:
 - Taktverdichtung auf der Straßenbahnlinie 12 (Friedrichstraße—Weißensee)
 - Längere Betriebszeiten des Express-Busses X33 (Spandau—Märkisches Viertel).
 - Mehr Fahrten auf der U-Bahn-Linie U5 zwischen 19 und 20 Uhr
 - Wochenendfrühverkehr an Samstagen: das Einsetzen des Tagesverkehrs ab 5:30 Uhr wurde grundsätzlich beibehalten
 - NVP-Fortschreibung: Prüfung der Passfähigkeit der Verkehrszeiten zur aktuellen Entwicklung der Nachfrage (Hintergrund: u.a. Zunahme gleitender Arbeitszeiten zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie)

Umsetzung von Gender-Aspekten im NVP 2006 – 2009 III

z.B. Qualitätsstandards Sicherheit

- objektive Sicherheit:
 - Ausbau der technischen Systeme (Videoüberwachung)
 - Einsatz von Sicherheits- und Servicepersonal
 - Rückläufige Kriminalitätsentwicklung (laut polizeilicher Statistik)
- subjektive Sicherheit:
 - Fahrzeuge: Einsichtigkeit überall gegeben, Durchgang bzw. Durchsicht zum Nachbarwagen größtenteils gegeben, Minimierung der Fensterbeklebung (Werbung) im Zuge Umsetzung des Verkehrsvertrags
 - Haltestellen / Stationen: Helligkeit von 200 Lux auf allen U-Bahnhöfen, Einsatz heller Wand- und Deckenfarben in allen Stationen, aktive Ansiedlung von Geschäften in Bahnhöfen
- Betriebliche Maßnahmen
 - Abends und Nachts (ab 20 Uhr) auf allen Buslinien in Tarifgebieten B und C Möglichkeit, zwischen Haltestellen auszusteigen
 - In zahlreichen dünn besiedelten, peripheren Stadtgebieten, besteht nachts ein Haustürservice.
 - Taxiruf im Anschlussservice (über das Fahrpersonal) möglich

Umsetzung von Gender-Aspekten im NVP 2006 – 2009 V

z.B. Eingehen auf zielgruppenspezifische Bedürfnisse

- Selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Jugendlichen ermöglichen
 - Angebotsplanung: Besonderes Augenmerk auf der Entwicklung von Zielstandorten (Schulen, Freizeiteinrichtungen, Sportplätze etc.)
 - Tarif: Schüler-/Geschwisterticket sowie Schülerferienticket; Abo-Mitnahmemöglichkeit
- Eigenständige Mobilität im hohen Alter gewährleistet
 - Barrierefreiheit
 - Seniorenticket
 - Mobilitätshelfer des VBB

Fazit

- Gender-Aspekte fließen als Querschnittsthema in alle Bereiche und auf allen Ebenen der ÖPNV-Planung des Landes Berlin Eingang.
- Ziel ist ein integriertes Nahverkehrssystem, das Mobilitätschancen für alle bietet, unabhängig von Geschlecht, Alter, Einkommen, Beruf (Status, Zeit etc.).
- Durch das Instrument Nahverkehrsplan und dessen Umsetzung durch die Verkehrsverträge gelingt die gender-gerechte Verwendung der für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

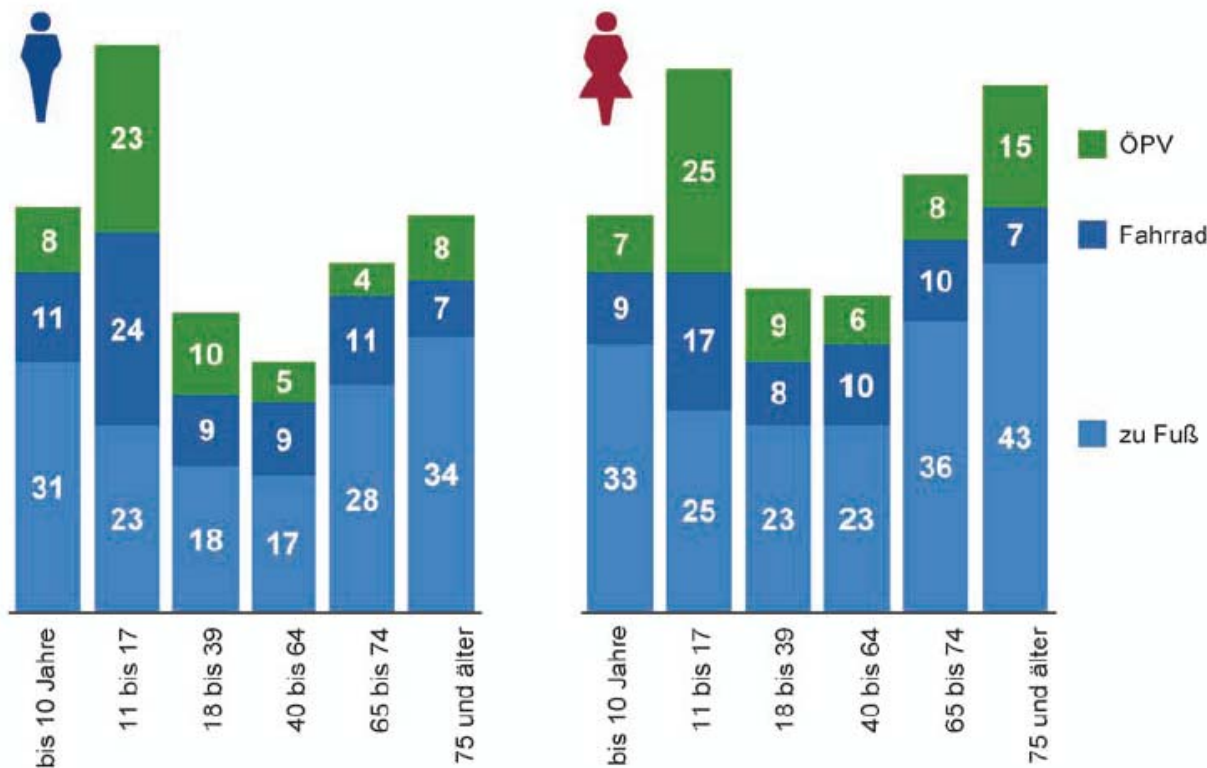
Stephanie Landgraf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Backup

ÖPNV-Nutzung nach Geschlecht (bundesweit)

Modal Split-Anteile von ÖPV und NMIV für Männer und Frauen nach Altersgruppen



Wege

ÖPNV-Nutzung* in Städten, z.B.



München (2002)
24% **20%**

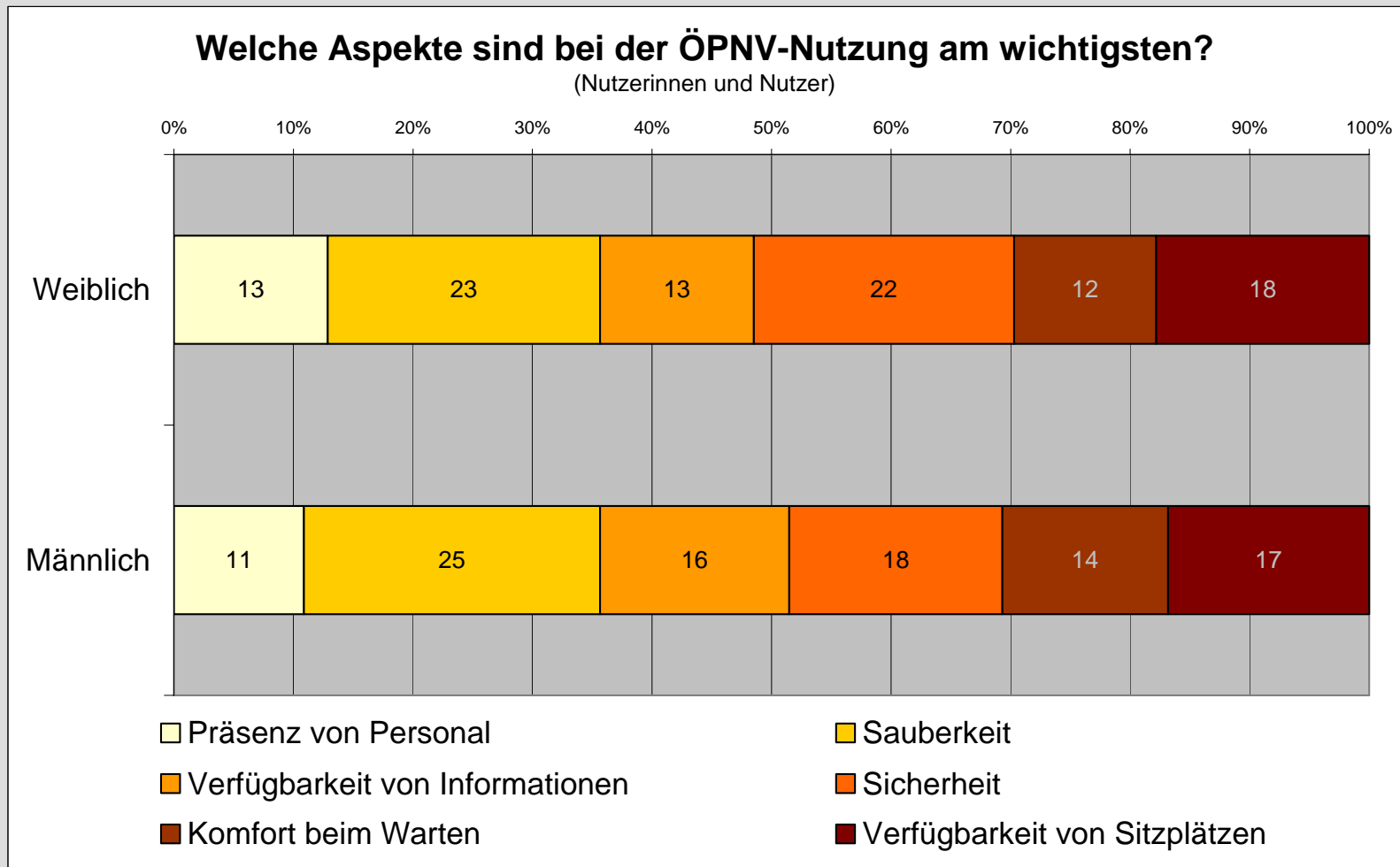
Wien (2001)
38% **30%**

Hannover (2002)
13% **10%**

in Prozent
 MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

*Anteil ÖPNV am Modal Split

Anforderungen der Berlinerinnen und Berliner an den ÖPNV

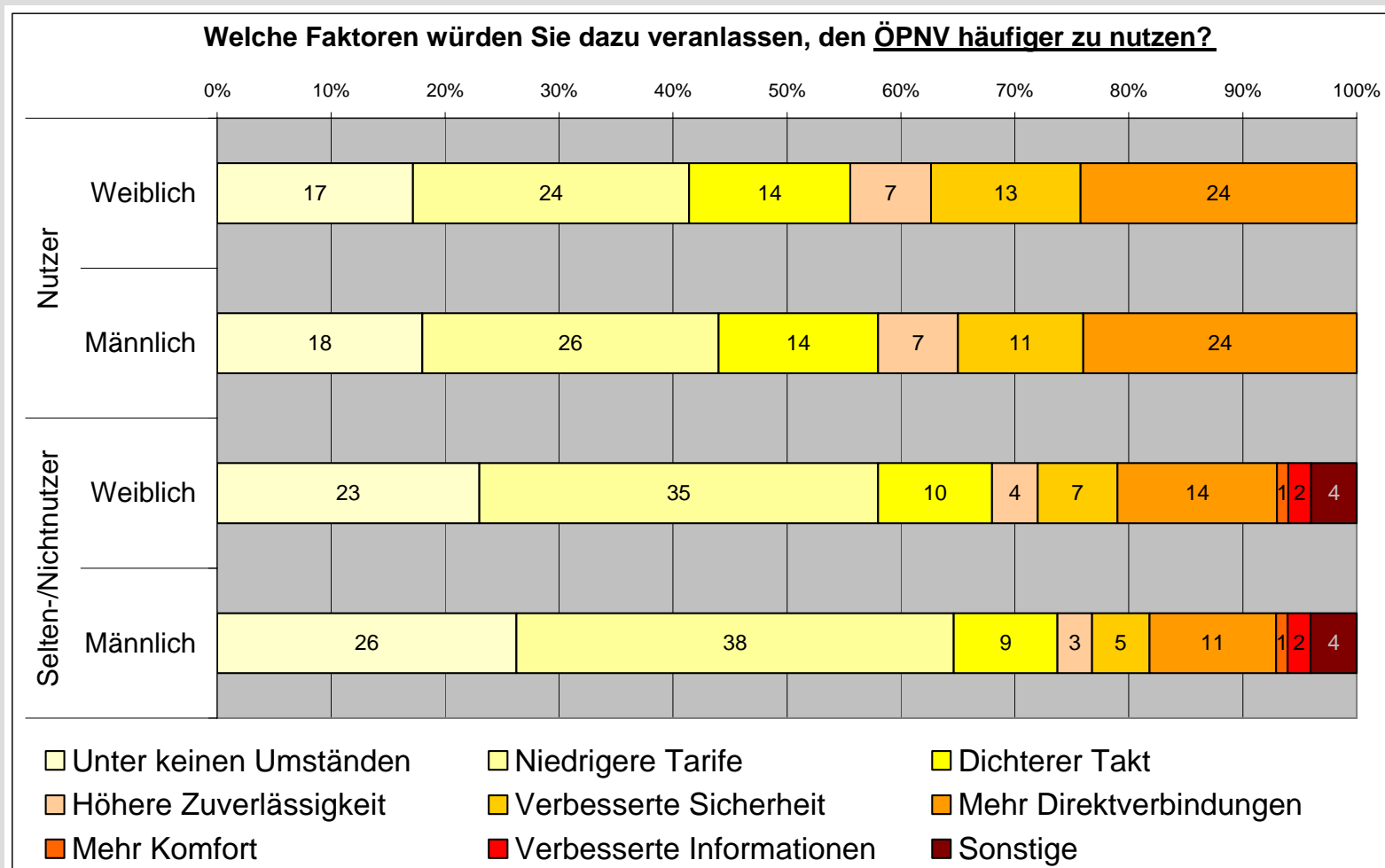


Daten: steer davis gleave / traffic Kontor i.A. SenStadt 2004/2005

2. Gender Aspekte im ÖPNV

Gender-Steuerung im Nahverkehrsplan

Anreize für mehr ÖPNV-Nutzung



Daten: steer davis gleave / traffic Kontor i.A. SenStadt 2004/2005

2. Gender Aspekte im ÖPNV

Gender-Steuerung im Nahverkehrsplan

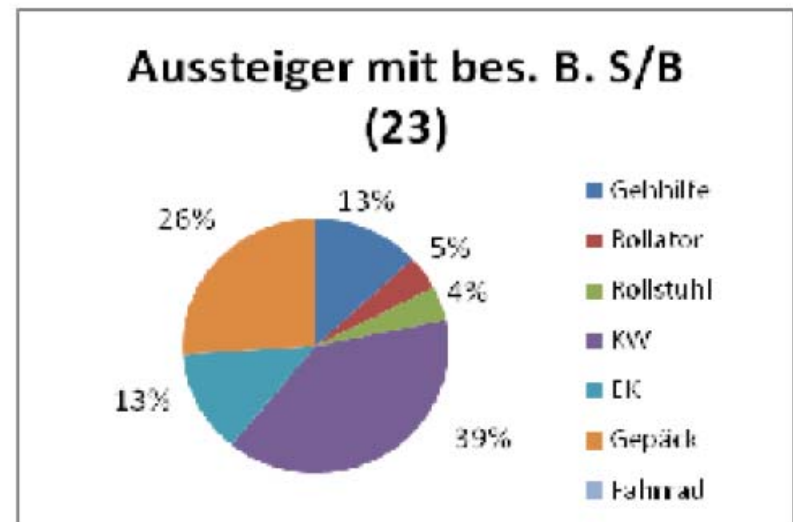
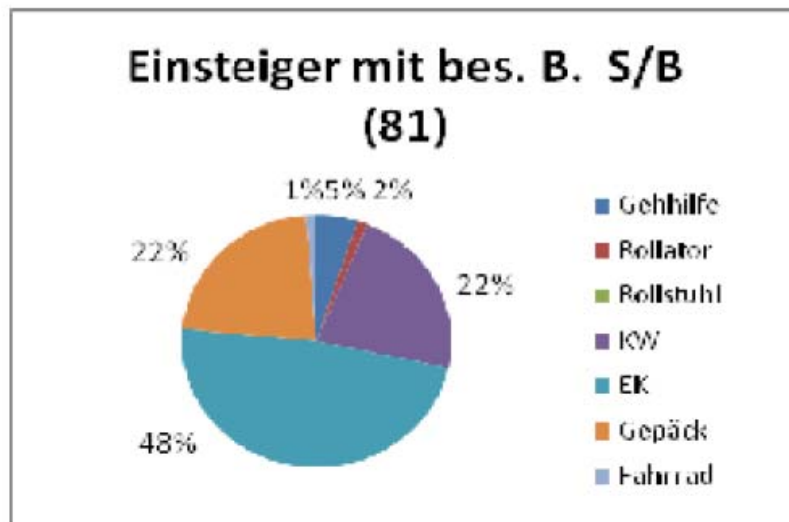
Beteiligungsverfahren: Reihe der „NVP-Foren“

- Ziel: Herstellen größtmöglicher Transparenz hinsichtlich
 - Derzeitiger Qualität des ÖPNV (Ergebnisse des Monitoring zum NVP 2006 – 2009)
 - Analysen und Entwicklungsannahmen
 - Angebotskonzeption inkl. Schwerpunktthemen
- Teilnehmende: Interessierte aus Wissenschaft, aus den (Verkehrs-) Unternehmen, von Verbänden und aus der Verwaltung sowie Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Interessensgruppen, z.B.:
 - Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen
 - Berliner Behindertenverband
 - Bezirksbehinderten-Beauftragte
 - Schwerhörigen-Verband
 - Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein
 - IGEB Berliner Fahrgastverband
 - Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen

Erhebungen und Auswertungen

Exkurs: TU-Studienprojekt „Mobilität und Gender“ - Ergebnisse I

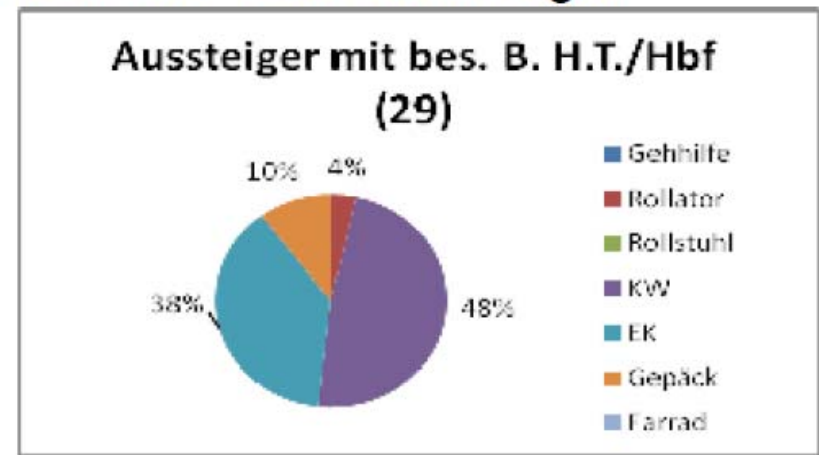
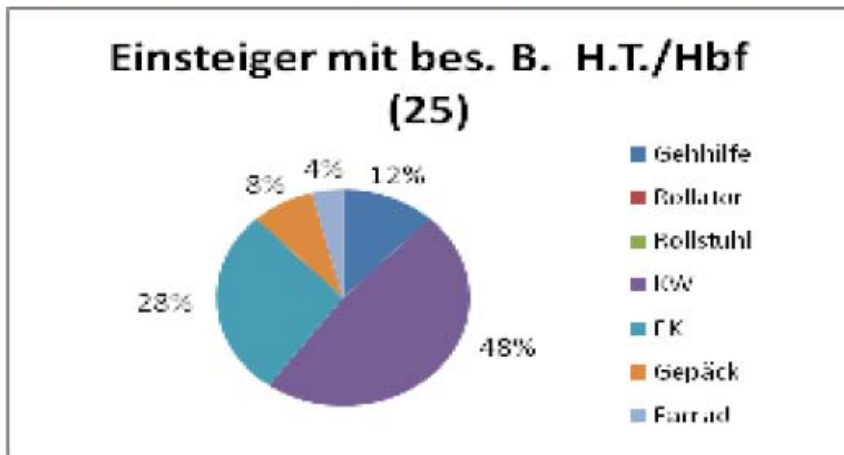
- **Ein- u. Aussteigende Personen mit bes. Bedürfnisse (Richtung Sonnenallee/Baumschulenstr.)**
 - von 610 Einsteiger 81 mit bes. B., 48% davon mit Einkäufe
 - von 376 Aussteiger 23 mit bes. B., 39% davon mit Kinderwagen
 - Knapp ¼ Ein- bzw. Aussteiger sind mit Gepäckstücken unterwegs



Erhebungen und Auswertungen

Exkurs: TU-Studienprojekt „Mobilität und Gender“ - Ergebnisse II

- **Ein- u. Aussteigende Personen mit bes. Bedürfnisse (Richtung Hallesches Tor bzw. Hauptbahnhof)**
 - von 303 Einsteiger 25 Einsteiger mit bes. B.
 - von 662 Aussteiger 29 Aussteiger mit bes. B.
 - fast Hälfte der Ein- bzw. Aussteiger mit Kinderwagen
 - auch viele Ein- bzw. Aussteiger mit Einkäufe
 - Keine Personen mit Rollstuhl unter den Ein- bzw. Aussteiger



Aufgreifen von Gender Aspekten im NVP

- NVP 2006 – 2009: Analyse der Gender Aspekte durch externes Büro erfolgt, Fokus auf
 - ÖPNV-Erschließung, v.a. Fußwege zu Haltestellen in Wohngebieten
 - Anschlusssicherung
 - Barrierefreiheit
 - Verkehrszeiten und Taktichte, v.a. in Nebenverkehrszeiten (morgens, abends, Tagesrandzeiten am Wochenende)
 - Sicherheit

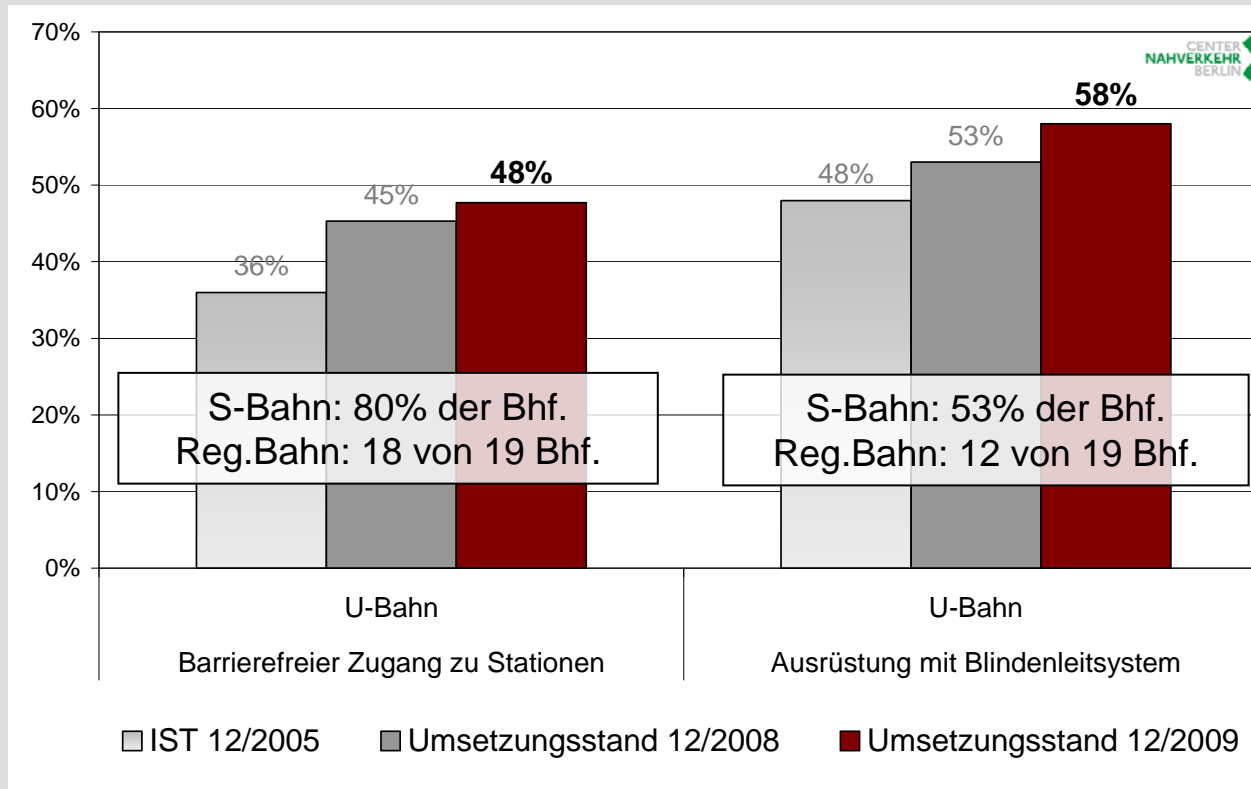
→ Ergebnis: Vorgaben des NVP 2006 – 2009 entsprechen den Anforderungen an die Gewährleistung geschlechtergerechter Mobilitätschancen
- Bewertung der Umsetzung im Zuge der Berichterstattung zum Gleichstellungspolitischen Rahmenprogramm 2008 – 2011
 - Ergebnis: Vorgaben wurden fast überall eingehalten
 - Umsetzung des NVP hat dazu beigetragen, Mobilität für alle in Berlin zu sichern

3. Gender als Querschnittsthema im Nahverkehrsplan

Gender-Steuerung im Nahverkehrsplan

Umsetzung von Gender-Aspekten im NVP 2006 – 2009 IV

z.B. Qualitätsstandards Barrierefreiheit



- Bus: vollständige Niederflrigkeit erreicht
- Straßenbahn: barrierefreie Fahrten im Mindesttakt

Zusätzliche Investitionen in die Herstellung von Barrierefreiheit

- Einbau von Aufzügen in U-Bahnhöfe
 - Uhlandstraße, Kaiserin-Augusta-Straße, Britz Süd, Scharnweberstraße, Otisstraße
- Barrierefreier Ausbau von Straßenbahn-Haltestellen
 - Bordabsenkungen an zahlreichen straßenbündigen Haltestellen
 - darunter: Straßenbahn-Haltestellen am S-Bf Landsberger Allee: Aufzüge, Überdachungen, zusätzlicher Fußgänger-Überweg
- Barrierefreier Ausbau von Bus-Haltestellen
 - Kasseler Borde und Blindenleitstreifen
 - z.B. Haltestellen in der Potsdamer Straße am U-Bahnhof Bülowstraße, Bus-Haltestellen in der Rummelsburger Straße und in der Zachertstraße (dort auch: Näherlegung an den U-Bahnhof Friedrichsfelde)
 - Bus-Bahnhof am ÖPNV-Knoten Marzahn (Eastgate Center)