



MOBILITÄT FÜR ALLE – GLEICHBERECHTIGT MOBIL? NAHVERKEHRSPLAN 2020

Gender-Analyse auf Grundlage der Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland 2017“



Inhalt

Impressum
Zum Aufbau der Broschüre

TEIL A – STATISTIK

1. Zum Vorgehen der MiD-Befragung 2017	1
2. Die Bevölkerung im Überblick	3
WER WURDE BEFRAGT?	3
3. Zugangsdaten zur Mobilität	5
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN UND BARRIEREN	5
4. Mobilitätsmuster und -strukturen	7
PKW-VERFÜGBARKEIT	7
ANZAHL; ENTFERNUNG UND DAUER	9
DER MODAL-SPLIT	11
WEGEZWECKE	12
VERKEHRSMITTELWAHL	15

TEIL B – ANALYSE

5. Zusammenfassung der Ergebnisse	17
ZU ZIELSTRATEGIE 1 IM NVP: MOBILITÄT FÜR ALLE. GENDER ALS QUALITÄTSTEIGERNDER ASPEKT FÜR DEN NVP	19
ZU ZIELSTRATEGIE 2 IM NVP: DURCH ANGEBOTS- VERBESSERUNG DEN UMSTIEG FÖRDERN	21
6. Forderungen für einen Verkehr des Guten Lebens	23
MOBILITÄTSWENDE: EIN WERTEWANDEL	23

TEIL C – MASSNAHMEN

7. Handlungsansätze im Überblick	25
PARTIZIPATION	25
BEDARFSVERKEHRE	26
MOBILITÄTSPUNKTE	27
SICHERHEIT	29
EXPERIMENTE	30
8. Spezielle Maßnahmen für Zielgruppen	33
1 - FRAUEN AUF DEM LAND	33
2 - FRAUEN IN DER FAMILIENPHASE	34
3 - ERWERBSTÄTIGE MÄNNER IN DER FAMILIENPHASE	35
4 - JUNGE ERWACHSENEN, 18 – 24 JAHRE	36
5 – KINDER UND JUGENDLICHE	37
6 – SENIORINNEN UND SENIOREN	38

ABBILDUNGEN

Abb. 1:	Wohnort der Befragten nach Tarifzonen in der Region Hannover	3
Abb. 2:	Ausstattung der privaten Haushalte mit Pkw	6
Abb. 3:	Führerscheinbesitz nach Altersgruppen	6
Abb. 4:	Durchschnittliche Wegeanzahl, Wegedauer und -entfernung nach Altersgruppen (m/w)	7
Abb. 5:	Durchschnittliche Wegeanzahl, Wegedauer und -entfernung nach der Lebenssituation (m/w)	8
Abb. 6:	Durchschnittliche Wegeanzahl, Wegedauer und -entfernung nach der Berufssituation (m/w)	9
Abb. 7:	Verkehrsmittelwahl (m/w) nach dem Wohnort (in Tarifzonen)	10
Abb. 8:	Geschlechtsspezifische Unterschiede nach dem Hauptwegezweck (in %)	12
Abb. 9:	Geschlechtsspezifische Unterschiede nach dem Hauptwegezweck (in %) – „Versorgung“	13
Abb. 10:	Geschlechtsspezifische Unterschiede nach Wegezwecken (in %) – im Vergleich 2002 und 2017	14
Abb. 11a:	Hauptverkehrsmittel nach Hauptwegezwecken (m)	15
Abb. 11b:	Hauptverkehrsmittel nach Hauptwegezwecken (w)	15
Abb. 12:	Komplexitätsgrad der Mobilität nach Lebenssituation	16
Abb. 13:	Flexible Bedienformen verkehren in Abhängigkeit zur Nachfrage	26
Abb. 14:	Alternative Bedienformen nutzen öffentlich verfügbare Dienstleistungen	26
Abb. 15:	Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation als Modulsystem. Das Beispiel NRW	28



Zum Aufbau der Broschüre

Die Broschüre besteht aus drei Teilen, die aufeinander aufbauen:

TEIL A - STATISTIK

Im ersten Teil werden nach einer kurzen Darstellung der soziodemografischen Struktur der Befragten (Kap. 2) die Zugangsbedingungen zur Mobilität (Kap. 3) ebenso wie die Mobilitätsmuster und -strukturen (Kap. 4) für alle Bevölkerungsgruppen ausgewertet.

TEIL B - ANALYSE

Im daran anknüpfenden Analyse-Teil B werden in Kap. 5 die Ergebnisse zusammengefasst und Gender als qualitätsteigernder Aspekt für den Nahverkehrsplan 2020 verdeutlicht und dadurch in Bezug zu aktuellen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen gesetzt. In Kap. 6 werden die sich daraus ergebenden Forderungen für einen Verkehr des Guten Lebens aufgeführt und konkretisiert.

TEIL C - MASSNAHMEN

Im Maßnahmen-Teil C werden die Forderungen für einen Verkehr des Guten Lebens mit allgemeinen Handlungsansätzen verknüpft (Kap. 7) und münden zum Abschluss der Broschüre in zielgruppenspezifischen Maßnahmenempfehlungen (Kap. 8).

1 Zum Vorgehen der MiD-Befragung 2017

A

STATISTIK

Der Auftraggeber für die bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten „Mobilität in Deutschland (MiD) 2017“ ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Erhebungszeitraum deckt den Zeitraum von Mai 2016 bis September 2017 ab. Die Region Hannover hat sich in Form einer Aufstockung der Stichprobe an der Untersuchung beteiligt: So konnten 3.123 Haushalte mit insgesamt 6.201 Personen in der Region Hannover befragt und damit 19.345 Wege erfasst werden.

Die MiD 2017 hat zum Ziel - wie schon die vorangegangenen Erhebungen in 2002 und 2008 - die Alltagsmobilität und die Verkehrsnachfrage der Bevölkerung zu erfassen. Es wurde dazu eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltsgröße, Angaben zu den einzelnen Haushaltsmitgliedern, den im Haushalt vorhandenen Verkehrsmitteln und weitere Merkmale erhoben wurden. Außerdem wurden alle Haushaltsmitglieder durch Personeninterviews nach persönlichen Merkmalen und nach ihren Wegen an einem fest vorgegebenen Stichtag befragt. Eine Genderanalyse der Mobilitätsdaten wurde nicht zum ersten Mal durchgeführt. Auch die Ergebnisse der MiD 2002 wurden für die Region Hannover bereits nach Genderkriterien analysiert und als Grundlage für die Nahverkehrsplanung sowie eine gleichstellungsorientierte Verkehrspolitik hinzugezogen. Ein Vergleich der Ergebnisse von 2017 mit den Ergebnissen von 2002 ist deshalb in einigen Zusammenhängen interessant.

Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben ist Chancengleichheit beim Zugang zu Mobilität. Tendenziell ergeben sich jedoch u.a. geschlechtsspezifische Unterschiede beim Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr, die es zu erkennen gilt. Eine Gender-Analyse der MiD-Ergebnisse von 2017 soll deshalb Aufschluss darüber geben, wie die Mobilitätsgewohnheiten der Menschen in der Region Hannover aktuell sind und welche Gründe dazu führen. Ob und in wie weit Alter, Geschlecht und Lebenssituation Einfluss haben, zeigen die nachfolgenden Analyseergebnisse.

Inhalte



Quellenangabe zur MiD 2017

Infas, DLR, IVT und Infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Alle Informationen zur Erhebung und zur Verfügung stehenden Publikationen: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>

MiD 2017
Mobilität in
Deutschland



Bei der Auswertung der Mobilitätsdaten der hannoverschen Bevölkerung galt es, das vermeintlich Selbstverständliche zu hinterfragen und mit dem Ziel

- Geschlechtergerechtigkeit
 - Berücksichtigung unterschiedlicher Alltagsrealitäten
 - Differenzierung unterschiedlicher Anforderungen und Wünsche der Nutzerinnen und Nutzer
 - Gleichstellung von Erwerbs- und Nichterwerbsarbeit sowie
 - Loslösung von Zuschreibungen und Rollenerwartungen
- auf den ÖPNV und Nahverkehrsplan anzuwenden.



Das vermeintlich
Selbstverständliche
hinterfragen

Zielsetzung eines gleichberechtigten ÖPNV-Zugangs ist es dabei, Chancengleichheit für alle Menschen beim Zugang zum ÖPNV herzustellen. Das bedeutet, alle Wegeziele für bestimmte Wegezwecke in einer angemessenen Wegezeit sicher und auf eine angenehme Art und Weise erreichen zu können. Dies kann nur erreicht werden durch ein zielgruppenspezifisches Angebot sowie den Abbau von Barrieren.

Für eine gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe im Sinne von Gender und Diversity wird – gemäß des strategischen Ziels der Region Hannover von 2010: „Wir sichern gesellschaftliche und kulturelle Teilhabe für alle und bieten unterschiedlichen Lebensentwürfen Raum“ – ebenfalls eine verstärkte Zielgruppenorientierung angestrebt. Dabei zielt Gender Mainstreaming auf die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen in einer sich demografisch, sozial, ökonomisch und kulturell verändernden Gesellschaft.

Bei der Auswertung der Daten haben sich folgende Zielgruppen herausgebildet, die hinsichtlich ihrer demografischen Merkmale und den sich daraus abzeichnenden Mobilitätsmustern und -strukturen als besonders signifikant und für den NVP relevant gelten können, hierzu gehören:



Herausbildung von
Zielgruppen

1. Frauen auf dem Land
2. Frauen in der Familienphase (25-59 J.)
3. Erwerbstätige Männer in der Familienphase (25-59 J.)
4. Junge Erwachsene (18-24 J.)
5. Kinder und Jugendliche (unter 18 J.)
6. Seniorinnen und Senioren (über 65 J.)

2 Die Bevölkerung im Überblick

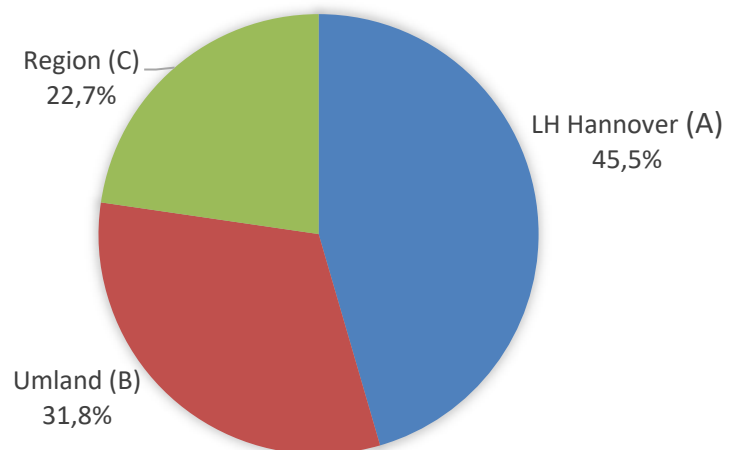
A

WER WURDE BEFRAGT?

Die räumliche Verteilung der befragten Bevölkerung in der Region Hannover wurde nach den Tarifzonen des ÖPNV ausgewertet:

Landeshauptstadt (LH) Hannover = A
Umland/angrenzende Regionskommunen = B
Region/der äußere Ring = C.

Wohnort der Befragten nach Tarifzonen



Die Verteilung der Befragten entspricht dem Durchschnitt der Bevölkerung der Region Hannover.



Abb. 1: Wohnort der Befragten nach Tarifzonen in der Region Hannover

Differenzierter betrachtet wurden die Ergebnisse der Befragung nach **soziodemografischen Merkmalen** wie Alter und Geschlecht (nur männlich/weiblich), Beschäftigungs- und Einkommenssituation sowie Haushaltsgröße und -struktur. Wenn möglich wurden die Antworten zur Mobilität nach der jeweiligen Lebenssituation ausgewertet, hierbei wurden die Antworten folgenden Gruppen zugeordnet: Kinder/Jugendliche – Alleinlebende Erwachsene – Erwachsene aus Haushalten ohne Kinder – Familienhaushalte mit Kindern – Alleinerziehende – Seniorinnen und Senioren. Dies liefert Hinweise auf mögliche Ausprägungen des Mobilitätsverhaltens bestimmter Nutzer/innengruppen und Zielgruppen. Die Strukturmerkmale werden auch in den folgenden Kapiteln zur Auswertung herangezogen und als Kriterien für die differenzierte Betrachtung von Mobilitätsmustern und -strukturen angewandt.

Bevölkerungsstruktur nach Wohnort und Alter

45,5% der Befragten leben in der Stadt Hannover, 31,8% in den angrenzenden Regionskommunen und 22,7% im äußeren Ring. Durchschnittlich 16% sind Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren. 18% der Menschen in der Stadt sind über 65 Jahre alt, gegenüber einem Anteil von 24% im Umland und in der Region, wobei der Anteil der Frauen dort mit 27% bzw. 25% höher als in der Stadt (20%) ausfällt. Von den Seniorinnen in der Stadt leben 53% allein, in den Umlandgemeinden sind es je 33%.

Soziodemografische Merkmale geben Aufschluss über Differenzen im Mobilitätsverhalten:



Bevölkerungsstruktur nach Wohnort und Beschäftigungssituation

Insgesamt stufen sich 46% als berufstätig und 54% als nicht berufstätig ein, davon 51% berufstätige Männer und 42% berufstätige Frauen. Vollzeitberufstätig sind 45% der Männer und nur 21% der Frauen. Nur 4% der Männer sind teilzeiterwerbstätig gegenüber 19% der Frauen. Der Anteil der Teilzeitbeschäftigung ist in der ländlichen Region am höchsten. Betrachtet man die Nichterwerbstätigen (ohne Kinder/Jugendliche und Rentnerinnen und Rentner) mit insgesamt 12%, sind 9% männlich und 19% weiblich, also deutlich mehr Frauen, die vermutlich zu Hause bleiben und die Kinder versorgen. Der Anteil der Rentnerinnen und Rentner beträgt 21%, 19% männlich und 23% weiblich. Den höchsten Anteil an der Bevölkerung nehmen sie im Umland mit 25% ein, gefolgt von der Region mit 24% gegenüber 17% in der Stadt.



Die Erwerbstätigkeit

Bevölkerungsstruktur nach Wohnort und Haushaltsgröße / Lebenssituation

Die meisten alleinlebenden Erwachsenen findet man in der Stadt mit 28%, deutlich mehr als in Umland und Region. Ein Drittel aller Befragten leben in 2-Personen-Haushalten. 46% der Bevölkerung leben in 3- und 4-Personen-Haushalten (Familienhaushalte). Der Anteil der 4- und mehr-Personen-Haushalte ist in der Stadt mit 21% am geringsten und steigt in Umland und Region auf 30% bzw. 31% an.

Die größte Einzelgruppe machen in der Region Hannover Erwachsene aus Haushalten ohne Kinder aus; 29% (m) bzw. 28% (w) der Befragten. Aus Familienhaushalten mit Kindern kamen 19% bzw. 18% der Befragten, zählt man die Kinder und Jugendlichen dazu, leben dort 36% der männlichen und 33% der weiblichen Befragten. Die kleinste Gruppe machen die Alleinerziehenden unter den Befragten aus. Nur 2% der Frauen gaben diese Lebenssituation an. Größte geschlechtsspezifische Unterschiede liegen bei den alleinlebenden Erwachsenen, hierzu zählten sich 17% der Männer und nur 12% der Frauen. Die umgekehrte Relation zeichnet sich bei den Seniorinnen und Senioren ab, hierzu zählten sich 19% der Männer und 24% der Frauen.



Die Lebenssituation

Bevölkerungsstruktur nach Wohnort und Einkommen

Jeder 10. Befragte verfügt über ein Haushaltsnettoeinkommen von unter 1.500 €, 18% bis unter 2.000 €, 26% verfügen über 2.000 € bis unter 3.000 €.

In der Stadt ist der Anteil der Männer mit einem Haushaltsnettoeinkommen von 500 € bis unter 900 € auffällig höher als in Umland und Region. Bei diesem niedrigen Einkommen ist der Anteil der alleinlebenden Erwachsenen mit 16% männlich und 9% weiblich vergleichsweise hoch, auch in der folgenden Kategorie bis unter 1.500 € ist das so, jedoch mit einem höheren Anteil Frauen 21% als Männer 14%. Der Anteil Seniorinnen und Senioren mit niedrigem Einkommen liegt bei 11% (m) und 15% (w). Die hohen Einkommen verteilen sich über alle Lebenssituationen.



Das Einkommen

3 Zugangsdaten zur Mobilität

A

MOBILITÄTSEIN-
SCHRÄNKUNGEN UND
BARRIEREN

Im Durchschnitt waren 85% der Befragten in der Region Hannover mobil. Geschlechtsspezifische Unterschiede gab es in der Stadt Hannover in der Summe gar nicht, im Umland und Land nur geringfügig.

Nach dem Alter variieren die Werte jedoch erheblich. Kinder und Jugendliche zeichnen sich insgesamt durch eine sehr hohe Mobilitätsrate aus: Der allerhöchste Wert an Mobilität findet sich bei den 0-5-jährigen Jungen im Umland mit 98% - voraussichtlich als ständige Wegbegleiter!! Der mobile Anteil liegt bei den Jungen zwischen 6-17 Jahren in der Stadt bei gut 92%, bei den Mädchen zwischen 6-13 Jahren bei 90% und zwischen 14 und 17 Jahren bei 82%. Im Umland geht er bei den Jugendlichen bis auf 74% (m) bzw. 73% (w) zurück. Überdurchschnittliche Werte werden bei den Männern in der Stadt zwischen 65 und 74 Jahren erreicht (90%), wie auch bei den Frauen zwischen 25 und 44 Jahren in der Stadt. Hier liegt auch absolut der Schwerpunkt. Sichtbar zurück geht die Mobilität erst bei den über 75-Jährigen. Auf bis zu 70% bei den Frauen in der ländlichen Region.

MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN UND BARRIEREN

Für die Teilnahme am Verkehrsgeschehen sind jegliche Bewegungseinschränkungen - vom Mitführen eines Kinderwagens oder großen Gepäckstücks bis hin zur körperlichen Einschränkung - entscheidend und begrenzen damit die Mobilitätschancen und Teilhabe der betroffenen Menschen. Durch die Erhebung der MiD können lediglich **Mobilitätseinschränkungen durch gesundheitliche Probleme** belegt werden, die sich, aufgeschlüsselt nach dem Alter und dem Wohnort, wie folgt darstellen: Insgesamt gaben 9,2% der befragten Männer und 10,2% der befragten Frauen an in ihrer Mobilität durch gesundheitliche Probleme eingeschränkt zu sein. Absolut leben die meisten in ihrer Mobilität eingeschränkten Befragten in der Stadt. Anteilig entspricht das 10% (m) bzw. 12% (w) der Gesamtbevölkerung dort. Mobilitätseinschränkungen steigen erwartungsgemäß mit dem Alter an, die Hälfte der mobilitätseingeschränkten Frauen sind über 75 Jahre alt, bei den Männern verteilen sich die Einschränkungen stärker, von ihnen sind nur 1/3 über 75 Jahre alt.

EIN ERWEITERTER BEGRIFF DER BARRIEREFREIHEIT

Der **Abbau von Barrieren** sollte nicht auf physische Barrierefreiheit und Behindertengerechtigkeit beschränkt werden, sondern sich darauf ausrichten, dass möglichst alle Arten von Barrieren wahrgenommen und berücksichtigt werden. Barrieren entstehen in allen Lebenslagen durch fehlende Fähigkeiten, Möglichkeiten, Kenntnisse, Erfahrungen und Ressourcen und können unterschiedlicher Art sein:

- motorisch-sensorisch
- sprachlich
- psychisch-emotional-intellektuell
- Fehlendes Wissen (Kenntnis)/ Bildung/ Erfahrung
- baulich-räumlich
- wirtschaftlich-finanziell
- zeitlich

Diese weitergefassten Barrieren konnten im Rahmen der MiD Datenerhebung nicht betrachtet und ausgewertet werden, sollten jedoch erkannt und berücksichtigt werden und über geeignete Maßnahmen zu mehr Chancengleichheit und Teilhabe beitragen.

9,2% der Männer und
10,2% der Frauen sind durch
gesundheitliche Probleme in
ihrer Mobilität eingeschränkt.

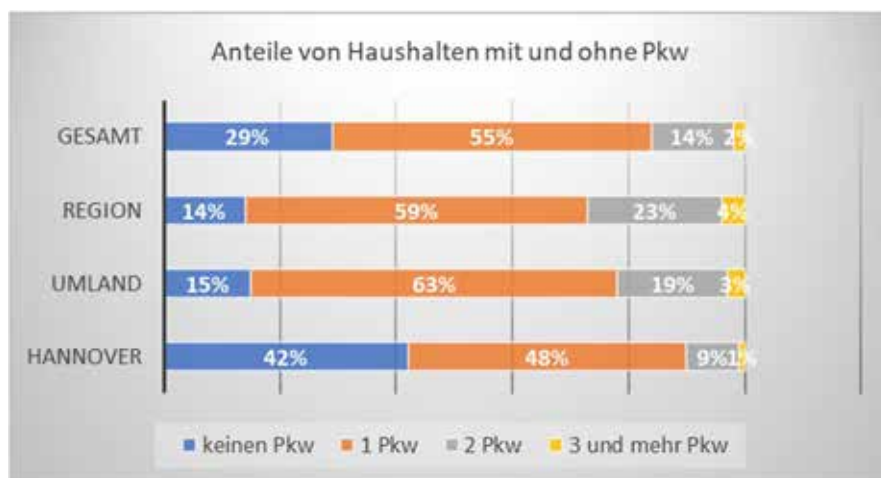


PKW-VERFÜGBARKEIT UND FÜHRERSCHEINBESITZ

Pkw-Verfügbarkeit der Haushalte nach dem Wohnort

29% der befragten Haushalte sind nicht mit einem Pkw ausgestattet (2002 waren es noch 25%), die anteilig meisten in der Stadt Hannover mit 42% gefolgt vom Umland mit 15% und dem äußeren Ring mit 14%.

49% der Haushalte in der Stadt Hannover verfügen über 1 Pkw, deutlich höher liegt der Anteil in den angrenzenden Regionskommunen mit 63% und 59% im äußeren Ring der Region. Die meisten Haushalte mit 2 Pkw gibt es in den ländlich geprägten Bereichen mit 23%, über mehr als 3 Pkw verfügen insgesamt nur sehr wenige Haushalte.

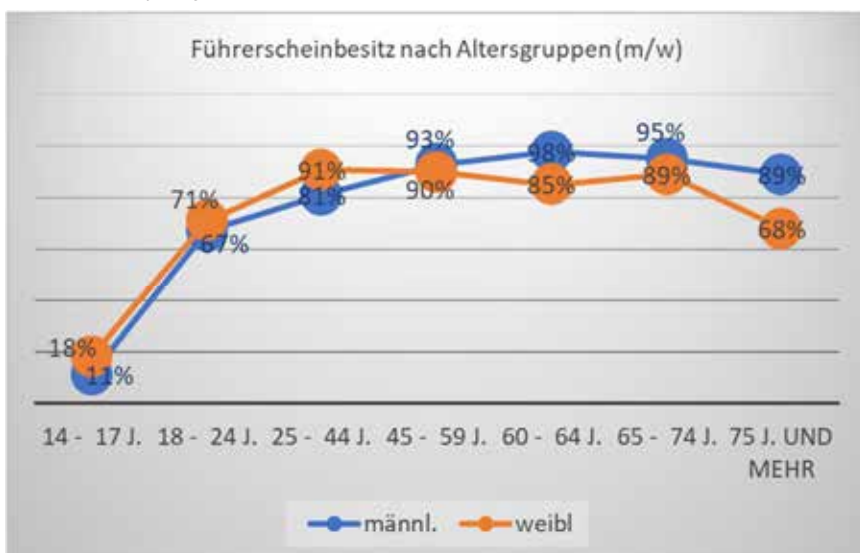


29% der Haushalte sind nicht mit einem Pkw ausgestattet

Abb. 2: Ausstattung der privaten Haushalte mit Pkw

Führerscheinbesitz nach Altersgruppen in der Region Hannover

85% der Männer und 83% der Frauen insgesamt besitzen einen Führerschein. Im Alter von 18-24 Jahren besitzen bereits 71% der Frauen und 67% der Männer einen Führerschein. Auch bei den 25-44-Jährigen ist der Anteil der Frauen mit 91% gegenüber den Männern mit 81% höher, ab 45 Jahre kehrt sich dieser Trend um. Von da an ist der Anteil der Männer mit Führerschein höher als der der Frauen, bei den über 74-jährigen Frauen fällt der Anteil auf 68% ab.



Junge Frauen machen früher ihren Führerschein.

Abb. 3: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen

4 Mobilitätsmuster und -strukturen

A

PKW-VERFÜGBARKEIT

Wohnort, Alter und Einkommen bestimmen über die uneingeschränkte Pkw-Verfügbarkeit (bei Führerscheinbesitz) mit:

11% der Männer und 12% der Frauen in der Stadt verfügen gar nicht über einen Pkw. Bei den 18-24-jährigen ist der Anteil der Verfügbarkeit noch vergleichsweise gering mit 33% der jungen Frauen und 38% der jungen Männer. Eine Auswertung nach Wohnort ergibt, dass 75% der Männer und 64% der Frauen in der Stadt jederzeit über einen Pkw verfügen. Im Umland steigen die Werte auf 83% der Männer und 78% der Frauen, die höchsten werden in der Region erzielt mit 85% der Männer und 80% der Frauen.

In allen ökonomischen Statusgruppen verfügen die Männer häufiger zu jeder Zeit über einen Pkw, außer bei sehr niedrigem Einkommen, da verfügen die Frauen doppelt so häufig über einen Pkw. 53% der Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen verfügen nicht über einen Pkw, in der Stadt sogar 63%.

WIE LANGE, WIE HÄUFIG UND WIE WEIT SIND DIE MENSCHEN UNTERWEGS?

Insgesamt haben 4.219 Menschen in der Region Hannover ein Wegeprotokoll verfasst, das im Rahmen der MiD ausgewertet werden konnte (49% weiblich / 51% männlich). Daraus ergaben sich folgende interessante Erkenntnisse:

Männer sind länger und weiter, Frauen langsamer unterwegs:

Männliche Befragte haben durchschnittlich mit 3,2 Wegen pro Tag, 42,2 km in 90,7 Minuten zurückgelegt. Weibliche Befragte haben durchschnittlich mit 3,0 Wegen pro Tag, 28,9 km in 76,3 Minuten zurückgelegt. Im Vergleich brauchten Männer somit 2,15 Minuten und Frauen 2,64 Minuten pro km im Durchschnitt.

Dieses Phänomen wird u.a. nach dem Alter noch weitaus deutlicher: Junge Männer zwischen 18 und 24 Jahren benötigen z.B. 91,2 Minuten pro Tag für 61,3 km (1,5 Min/km). Frauen im gleichen Alter hingegen mit 89,9 Minuten fast genauso viel Zeit für lediglich 34,4 km (2,6 Min/km). In dieser Altersgruppe ist die Differenz damit am stärksten ausgeprägt. Männer zwischen 45 und 59 Jahren sind am längsten unterwegs und legen die meisten Wege zurück.

Junge Frauen benötigen am meisten Zeit für ihre Wege.



Durchschnittliche Anzahl, Entfernung und Dauer der Wege nach dem Alter

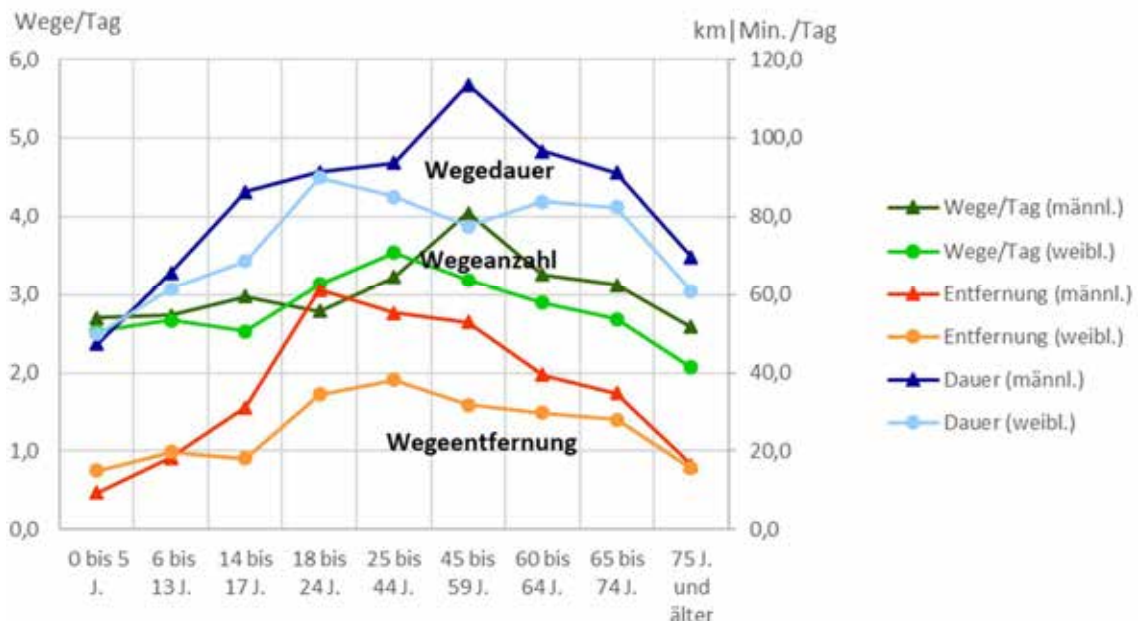


Abb. 4: Durchschnittliche Wegeanzahl, Wegedauer und -entfernung nach Altersgruppen (m/w)

Der Blick auf die Situation, in der die Menschen leben, macht die Unterschiede der täglich zurück zu legenden Wege im Geschlechtervergleich noch einmal anders deutlich (siehe Abb.5): Die größte Einzelgruppe machen in der Region Hannover Erwachsene aus Haushalten ohne Kinder aus; 29% (m) bzw. 28% (w) der Befragten. Sie waren zu 84% mobil. Aus Familienhaushalten mit Kindern kamen 19% bzw. 18% der Befragten, zählt man die Kinder und Jugendlichen dazu, lebten dort 36% der männlichen und 33% der weiblichen Befragten. Die kleinste Gruppe machen die Alleinerziehenden unter den Befragten aus. Größte geschlechtsspezifische Unterschiede liegen bei den alleinlebenden Erwachsenen, hierzu zählten sich 17% der Männer und nur 12% der Frauen. Sie waren mit 93% am häufigsten mobil.

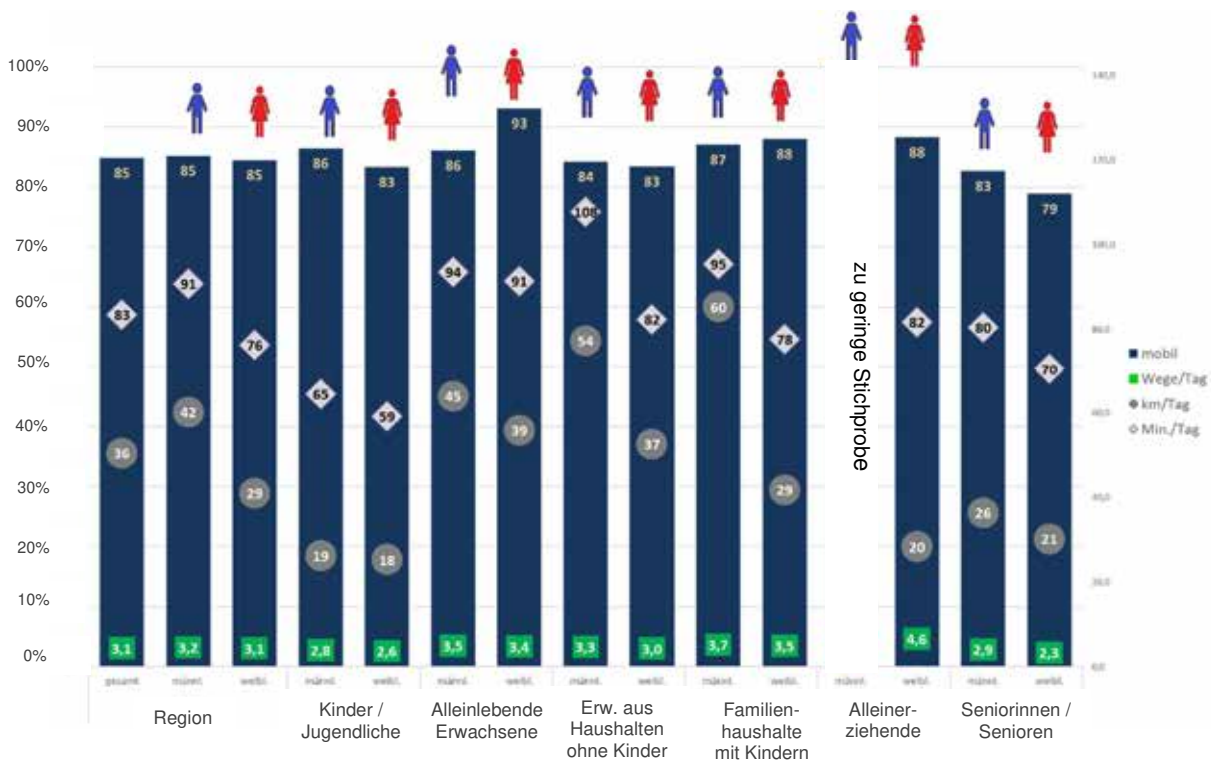


Abb. 5: Durchschnittl. Wegeanzahl, Wegedauer und -entfernung nach der Lebenssituation

Frauen aus Haushalten mit Kind(ern) legen viele kurze Wege zurück: Al-

leinerziehende Frauen liegen mit 4,6 Wegen pro Tag an der Spitze. Die Entfernungen, die sie dabei zurücklegen, sind mit 4,3 km pro Weg gering und nehmen trotzdem 82 Minuten pro Tag ein - und damit die relativ längste Zeit (4,1 Min/km). Auch Frauen in Partnerschaften mit Kind(ern) benötigen viel Zeit für kurze Wege. Beide Lebensformen sind stark von Versorgungsarbeit und/oder Teilzeiterwerbstätigkeit geprägt.

Männer legen in allen Lebenssituationen die weiteren Wege zurück: Männer aus Familienhaushalten mit Kindern nehmen von allen Befragten mit 60 km die weitesten Entfernungen auf sich und legen diese in „nur“ 95 Minuten pro Tag zurück (= 1,6 Min/km). Männer, die in Partnerschaften ohne Kinder leben, sind die längste Zeit unterwegs. Beide Lebensformen sind stark durch Vollzeiterwerbstätigkeit geprägt.

Die Alten und die Jungen bewegen sich im Alltag eher im Nahbereich: Schüler, Schülerinnen und Jugendliche legen im Durchschnitt eher wenige Wege und mit 18 km (w) bzw. 19 km (m) die geringsten Entfernungen zurück. Dicht gefolgt von den Seniorinnen und Senioren, die mit 79 % insgesamt weniger mobil sind. Seniorinnen legen mit 2,3 die wenigsten Wege zurück und brauchen dafür mit 70,5 Min. viel Zeit.



Alltagsrealitäten bestimmen das Mobilitätsverhalten

4 Mobilitätsmuster und -strukturen

A

ANZAHL, ENTFERNUNG UND DAUER

Erwerbstätigkeit fordert Mobilität



Frauen sind langsamer unterwegs. Eine „Region der kurzen Wege“ wäre demnach frauenfreundlich.



Auch die berufliche Situation - egal ob Vollzeit, Teilzeit oder in Ausbildung

ist wichtig für den Mobilitätsbedarf der Menschen. Hier zeigen sich allerdings bemerkenswerte Unterschiede zwischen den Geschlechtern (siehe Abb.6):

45% der befragten Männer sind Vollzeit erwerbstätig, sie waren zu 89% mobil. Bei den Frauen sind das nur 21% der Befragten. Sie waren zu 91% mobil. Teilzeit erwerbstätig waren lediglich 4% der männlichen, aber 19% der weiblichen Befragten. Eine ebenfalls große und noch durchaus mobile Gruppe machen mit 19% der Männer und 23% der Frauen die Rentnerinnen und Rentner sowie Pensionärinnen und Pensionäre aus. Sie waren zu 83% (m) bzw. 78% (w) mobil. Die Gruppe der nicht Erwerbstätigen unter den Befragten nimmt 9% (m) bzw. 16% (w) ein.

Teilzeit Erwerbstätige legen die meisten Wege zurück: Teilzeit Erwerbstätige Männer wie Frauen legen mit 4,0 die meisten Wege zurück, gefolgt von den Vollzeiterwerbstätigen mit 3,9 (m) bzw. 3,5 (w). Teilzeit erwerbstätige Männer haben mit 67 km die längsten Wege zurückgelegt, sie verbringen fast 2 Std. am Tag mit Fahrzeit. Auch hier werden sie knapp gefolgt von Vollzeit Erwerbstätigen mit 61 km (m) in 107,3 Min. bzw. 45,7 km (w) in 93,1 Min. Teilzeit erwerbstätige Frauen sind mit 93% die mobilste Gruppe. Sie legen jedoch „nur“ 34 km in 89 Min. zurück.

Männliche nicht Erwerbstätige sind am wenigsten mobil: Nicht Erwerbstätige sind mit 75 % (w) bzw. 63 % (m) im Vergleich am wenigsten mobil. Nicht erwerbstätige Männer legten nur 1,9 Wege und 16,3 km pro Tag zurück. Die Frauen legten 2,4 Wege und 23,6 km zurück und benötigten dafür im Vergleich weniger Zeit! Gründe könnten in der Unterschiedlichkeit der möglichen Lebenssituation liegen. Frauen sind ggf. „Hausfrauen“ in einkommensstarken Haushalten.

Die Gruppe der älteren Frauen tritt auch hier als weniger mobile Gruppe auf. Gründe dafür lassen sich aus den Mobilitätschancen und den Wegezwecken erklären.

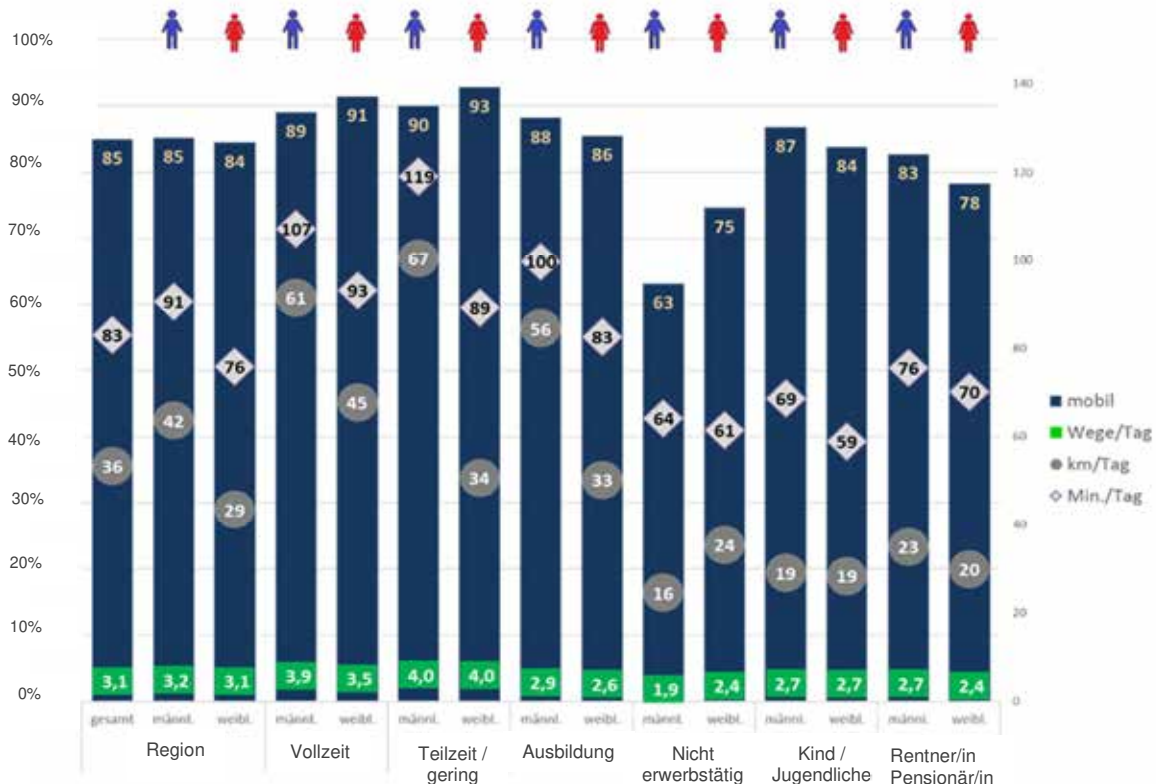
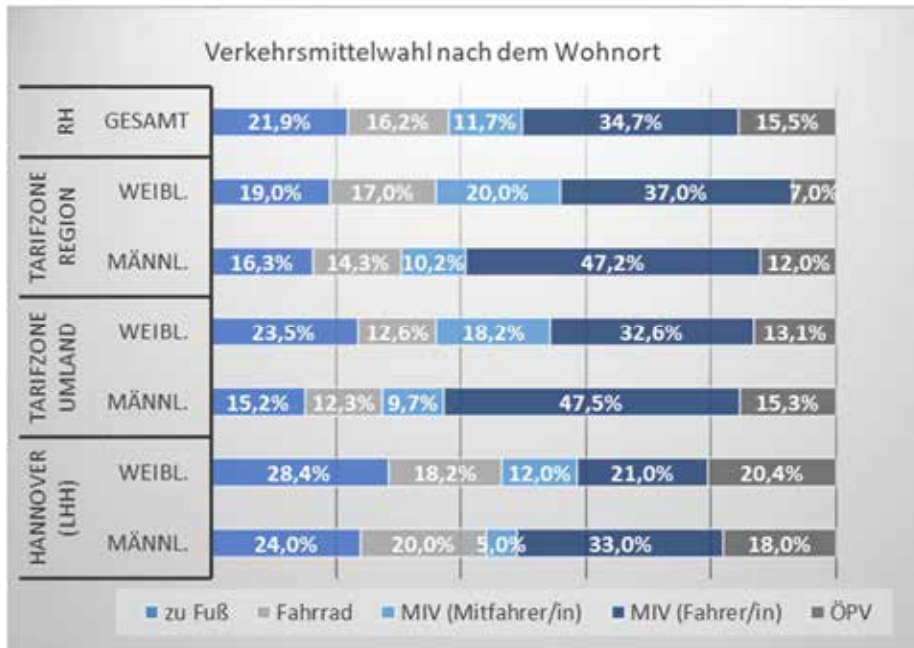


Abb. 6: Durchschnittliche Wegezanzahl, Wegedauer und -entfernung nach der Berufssituation (m/w)

MODAL SPLIT – WOMIT SIND DIE MENSCHEN UNTERWEGS?¹



¹ Bei der Wahl des Verkehrsmittels im Personenverkehr unterscheidet die Verkehrsstatistik in:

- Motorisierten Individualverkehr (MIV) = PKW, Motorrad
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) einschl. Schienenpersonennahverkehr und Straßenpersonennahverkehr
- Nichtmotorisierten Individualverkehr = Fahrradverkehr und Fußverkehr

Abb. 7: Verkehrsmittelwahl (m/w) nach dem Wohnort (in Tarifzonen)

Der Modal Split – sprich die Verkehrsmittelwahl nach der Anzahl der Wege - der Bevölkerung in der Region Hannover fällt insgesamt umweltfreundlicher aus als im **Bundesdurchschnitt**. Insbesondere bei der Nutzung des Fahrrades liegt die Region mit 16,2% gegenüber 11% im Bund vorn, ebenso bei der Nutzung des ÖPNV mit 15,5% gegenüber 10% im Bund. Entsprechend weniger wird der MIV genutzt.



Verkehrsmittelwahl in der Region ist insg. umweltfreundlicher als im Bundesvergleich

Frauen gehen mehr zu Fuß als Männer: Der höchste Wert wird mit 28,4% aller Wege von den Frauen in der Stadt erreicht, aber auch im Umland sind es 23,5% der weiblichen Wege. Sie legen damit aber jeweils nur 4% ihrer Entfernungen zurück. Ein weiteres Indiz dafür, dass Frauen langsamer unterwegs sind als Männer.

In der Stadt wird seltener das Auto genommen: Für knapp die Hälfte ihrer Wege (47%) nehmen Männer außerhalb der Stadt Hannover das Auto, Frauen nur zu 35%. Männer legen damit 61% bzw. 40% ihrer Wege zurück. In der Stadt nutzen es beide deutlich seltener; Männer für 33% ihrer Wege, Frauen für 21%.

Der ÖPNV wird am häufigsten in der Stadt genutzt: Von Frauen zu 20%, von Männern zu 18%. Im Umland sind es mit 14% bei den Männern und 11% bei den Frauen deutlich weniger! Männer legen in der LHH mit dem ÖPNV 43% ihrer Entfernungen zurück, das ist der höchste Wert aller Verkehrsmittel in der Stadt, gefolgt vom MIV mit 42% bei den Männern. In ländlichen Bereichen nutzen Frauen nur für 7% ihrer Wege den ÖPNV. Männer zu 12%. Besonders die zurückgelegten Entfernungen sprechen im Vergleich zum Auto in ländlichen Bereichen gegen den ÖPNV.

Bei Führerscheinbesitz und **Pkw-Verfügbarkeit (jederzeit)** nimmt die Nutzung des Pkw deutlich zu: in der Stadt auf 49% bei den Männern und 34% bei den Frauen. Außerhalb der Stadt steigt der Anteil auf 67% (m), bei den Frauen auf 49%.



Mit jederzeitiger Verfügbarkeit des Pkw ändert sich das Verkehrsverhalten signifikant.

4 Mobilitätsmuster und -strukturen

A

DER
MODAL-SPLIT

Modal Split ändert sich mit Kindern im Haushalt und mit der Erwerbstätigkeit.



Modal Split mit Blick auf die Lebenssituation (ohne Abbildung)

- Am häufigsten wird das Auto von Familienhaushalten genutzt: Familienmänner fahren 54% ihrer Wege mit dem Auto, Familienfrauen 44%. Sie gehen mehr zu Fuß (25%). Männer zu 15%.
- Alleinerziehende Frauen gehen 28% ihrer Wege zu Fuß und fahren 31% ihrer Wege mit dem Rad sowie 28% mit dem Auto.
Nur 5% der Wege werden mit dem ÖPNV zurückgelegt!
- Hauptverkehrsmittel für Kinder und Jugendliche ist das Auto zum Mitfahren! 35% bei den Mädchen, 27% bei den Jungs. Gefolgt vom zu Fuß gehen mit 25% bzw. 26% und Radfahren besonders bei den Jungen mit 24%, bei den Mädchen mit 20%.
- Führend bei der ÖPNV-Nutzung sind alleinlebende Erwachsene mit einem Viertel ihrer Wege – Frauen wie Männer.
- Männliche Senioren nutzen für 44% ihrer Wege das Auto, die Frauen nur zu 25%. Sie sind zu 19% Mitfahrerinnen, gehen zu 27% zu Fuß und fahren jeweils zu 14% mit dem Rad oder ÖPNV.

... und die berufliche Situation:

- Hauptverkehrsmittel der Vollzeitbeschäftigten Männer ist das Auto mit 55%, bei den Frauen auch, aber „nur“ zu 34%. Sie gehen mehr Wege zu Fuß (22%) oder fahren mit dem Rad (16%). Der ÖPNV wird von den Männern dieser Gruppe zu 15%, von den Frauen zu 17% genutzt.
- Teilzeit Beschäftigte legen viele Wege zurück (3,9), diese Gruppe wird absolut von den Frauen bestimmt. Sie nutzen dazu zu 38% das Auto, gehen zu 23% zu Fuß. Männer dieser Gruppe nutzen „nur“ zu 30% das Auto! Die Nutzung des ÖPNV ist bei den Männern mit 21% von hoher Bedeutung, für die Wege der Teilzeit erwerbstätigen Frauen ist er nur zu 10% interessant. Sie fahren Rad oder gehen zu Fuß – insgesamt bei 41% ihrer Wege, Männer zu 39%.
- Menschen in Ausbildung fahren häufig mit dem ÖPNV. Männer zu 36%, Frauen zu 41%.
- Nicht erwerbstätige Männer sind weniger mobil. Frauen gehen zu 28% zu Fuß und fahren zu 30% mit dem Auto, nutzen eher selten den ÖPNV.

Forderungen für den NVP 2020

Die Mobilitätsgewohnheiten der Menschen sollten stärker in den Fokus genommen werden und durch entsprechende Nahverkehrsangebote darauf reagiert werden. Eine Ausrichtung auf Zielgruppen berücksichtigt dabei die unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnisse.

Für Zielgruppen, die eine besondere Bedeutung für den öffentlichen Nahverkehr haben, werden in Teil C maßnahmenbezogene Forderungen aufgestellt (siehe S. 33ff).

WEGEZWECKE - WARUM SIND DIE MENSCHEN UNTERWEGS?

Erwerbstätigkeit und Ausbildung sind für die Frauen und Männer in der Region Hannover nur zwei von vielen Anlässen, sich auf den Weg zu machen: Lediglich 24% aller Wege dienen bei den Frauen den dazugehörigen Zwecken, bei den Männern sind es 38%. Hier nehmen die Dienstwege mit 18% einen besonders hohen Anteil ein. Bei den Wegen außerhalb der Berufstätigkeit sind die Frauen anteilig stärker eingebunden als die Männer. Erheblich mehr Wege als die der Berufstätigkeit nimmt zumindest bei den Frauen die (vermeintliche) „Freizeit“ ein! Interessant bleibt auszuwerten, was sich dahinter im Detail verbirgt.

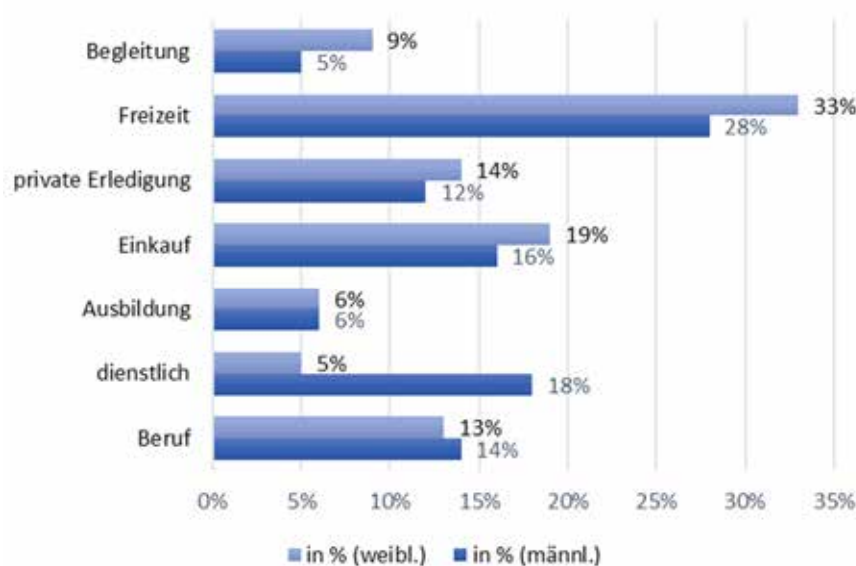


Abb. 8: Geschlechtsspezifische Unterschiede nach dem Hauptwegezweck (in %)

Wertet man die **Hauptwegezwecke außerhalb der Berufstätigkeit** nach Altersgruppen aus, ergeben sich interessante Erkenntnisse:

Einkauf, Erledigung und Begleitung sind häufiger Wegezweck der Frauen:

Eklatante Unterschiede bestehen zwischen Männern und Frauen besonders im erwerbsfähigen Alter von 25 bis 44 sowie 45 bis 59 Jahren, 43% bzw. 42% der Wege der Frauen werden für Einkauf, Erledigung und Begleitung genutzt, die der Männer lediglich zu 33% bzw. 24%. Begleitwege nehmen bei den Frauen zwischen 25 und 44 Jahren 15% der Wege ein. Bei den Männern lediglich 6%. Damit hat sich für die Familienfrauen in den letzten Jahren nichts verändert! Bei den Männern waren es vor 15 Jahren 5% der Wege.

Der prozentuale Anteil der Einkaufswege steigt mit dem Alter an: Am höchsten liegt er somit bei Männern wie Frauen über 75 Jahre mit 34% bzw. 35%. Ebenfalls mit dem Alter ansteigend entwickelt sich der Anteil der Wege für Erledigungen, sie nehmen bei den Frauen einen durchgehend höheren Anteil der Wege ein als bei den Männern, lediglich über 75 Jahre kehrt sich das Verhältnis um. Männer im Rentenalter übernehmen vermehrt die Familien- oder Versorgungswege.

Freizeitwege bestimmen mit einem Anteil von 50% (m) bzw. 51% (w) der Wege besonders bei den Jugendlichen den Alltag.



Differenzen ergeben sich schon mit dem Alter.

4 Mobilitätsmuster und -strukturen

A

WEGEZWECKE

Bereits im Rahmen der Auswertung der Daten zur Mobilität in der Region Hannover MiR 2011 wurde eine **stärker gender-sensitive Klassifizierung der Wegezwecke** vorgeschlagen und angewandt.

Hintergrund ist die Kombination der detaillierten Wegezwecke der in Abb. 8 aufgeführten klassischen Hauptwegezwecke der MiD, welche Unterschiede teilweise verdecken bzw. verzerren. Dies wurde durch die Einführung der Kategorie "Hauptwegezweck Versorgung"² aufgebrochen. Wie in Abb. 9 ersichtlich, liegt der Anteil bei den Frauen mit 17% deutlich höher als bei den Männern mit 11%.

Versorgungswege sind weiblich geprägt.

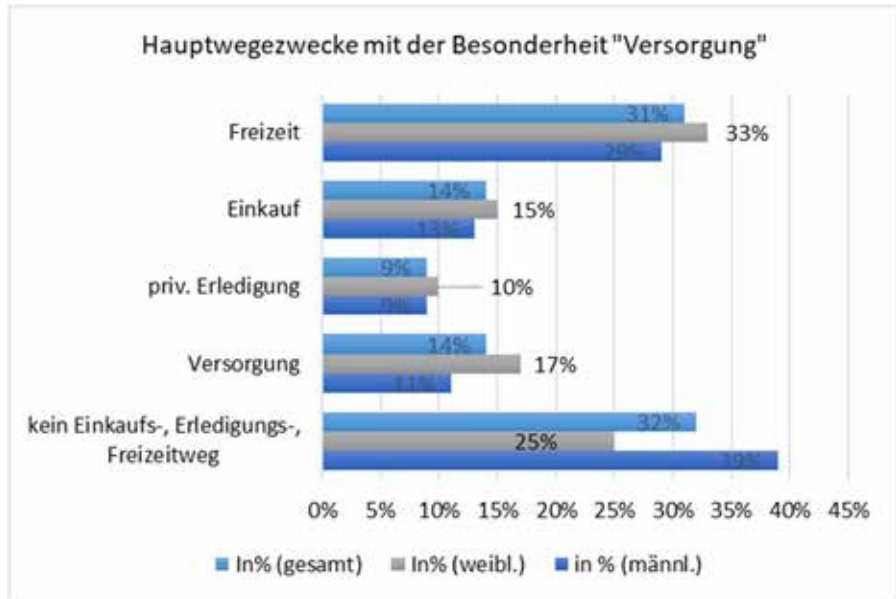


Abb. 9: Geschlechtsspezifische Unterschiede nach dem Hauptwegezweck (in %) – Besonderheit „Versorgung“

Auch in dieser Kategorisierung werden geschlechtsspezifische Unterschiede besonders deutlich, wenn **nach der Lebenssituation** differenziert wird:

Frauen in Familienhaushalten mit Kindern bestreiten 28% ihrer Wege für die Versorgung, die dazugehörigen Männer nur 14%. Dieser Wert wird noch einmal deutlich überschritten von alleinerziehenden Frauen, hier werden 42% der Wege der Versorgung zugerechnet.

Bei Frauen und Männern aus Erwachsenenhaushalten ohne Kinder liegen die Versorgungswege bei einem Anteil von nur 7% (m) bzw. 9% (w) und für Seniorinnen und Senioren liegen Wege der Versorgung gleichauf bei 16%.

Die jeweils gegenläufige Entwicklung zeigt sich dann bei den Freizeitwegen, die für Menschen ohne Kinder anteilig sehr viel mehr werden. Gleiches ergibt sich aus der Analyse der beruflich begründeten Wegen.

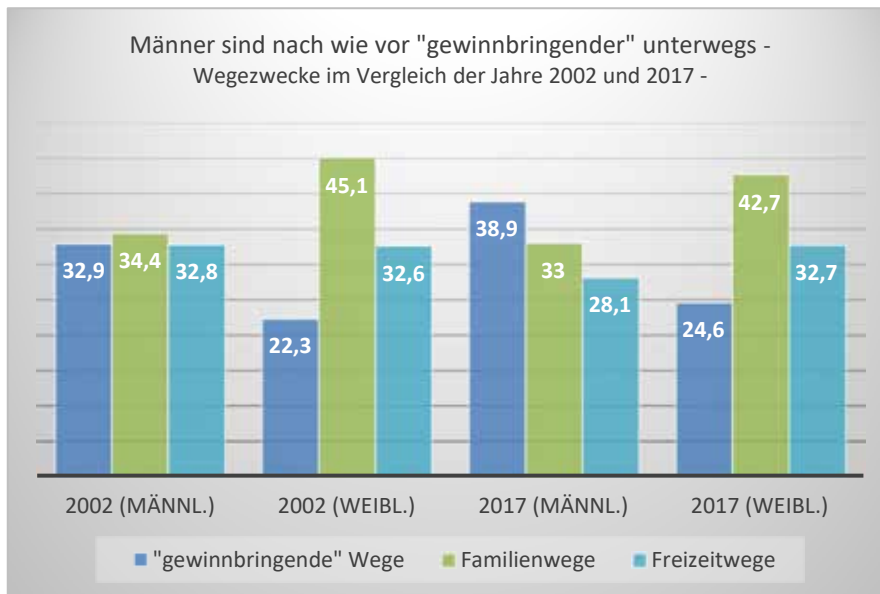
² In der Kategorie Hauptwegezweck „Versorgung“ sind alle Pflichtwege außerhalb der Berufstätigkeit enthalten. Im Einzelnen:

- Einkauf täglicher Bedarf
- Dienstleistungen (Friseur, Schuster etc.)
- Arztbesuch, andere medizinische Dienstleistung
- Behörde, Bank, Post, Geldautomat
- Betreuung Familienmitglieder, Bekannte (Bringen und Holen)
- Kirche, Friedhof
- Begleitung von Kindern, z.B. zum Spielplatz.

Forderungen für den NVP 2020

Öffentlicher Verkehr sollte auch für Versorgungswege zukunftsfähig gemacht werden: Dazu gehört nicht nur eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt, sondern ein enges Netz an Haltestellen, eine dichte Taktfolge ganztätig, sowie direkte Verbindungen zwischen Wohn- und Versorgungsorten.

Die Auswirkungen der geschlechtsspezifischen Unterschiede lassen sich am besten ablesen, wenn die Wegezwecke hinsichtlich ihrer „Bedeutung“ zusammengefasst werden. In Anlehnung an die Auswertung der MiD von 2002, soll hier die Veränderung nach 15 Jahren gezeigt werden.³



Männer sind „gewinnbringender“ unterwegs!

Abb. 10: Geschlechtsspezifische Unterschiede nach Wegezwecken (in %) – im Vergleich der Jahre 2002 und 2017

Nur ein Viertel der weiblichen Wege kann demnach 2017 als „gewinnbringend“ eingestuft werden. Damit sind sie seit 2002 zwar anteilig bei beiden Geschlechtern mehr geworden, der Unterschied zwischen Männern und Frauen dabei aber noch größer! Versorgungs- oder Familienwege haben zwar leicht abgenommen, nehmen bei den Frauen aber nach wie vor den größten Anteil der Wege ein. Freizeitwege sind bei den Männern anteilig weniger geworden und bei den Frauen mit 33 % aller Wege fast gleichgeblieben.

„Gewinnbringend“ / *gainful* = Wege im Zusammenhang mit Erwerbstätigkeit und Ausbildung (sowohl der Weg zur und von der Ausbildungs- oder Arbeitsstätte als auch Dienst- und Geschäftsreisen)

Familie / domestic = Wege in Verbindung mit häuslichen Tätigkeiten (d.h. Einkauf, private Erledigung, Begleitung) und Familienangelegenheiten

Freizeit / leisure = Wege in Verbindung mit Freizeitaktivitäten

4 Mobilitätsmuster und -strukturen

A

VERKEHRSMITTEL- WAHL:

HAUPTVERKEHRSMITTELWAHL NACH HAUPTWEGEZWECK

Die Zusammenführung von Wegezwecken und den dafür genutzten Verkehrsmitteln komplettiert die Möglichkeiten der Analyse und gibt weitestgehend Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der in der Region Hannover lebenden Menschen.

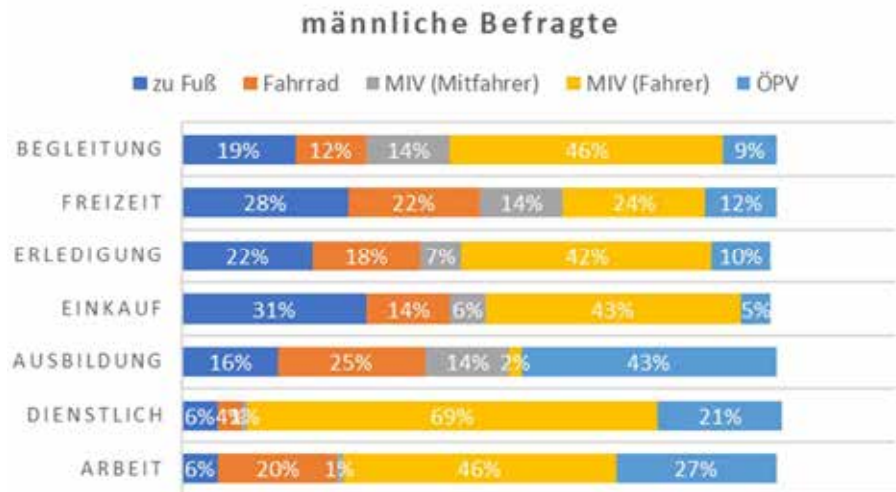


Abb: 11a. Hauptverkehrsmittel nach Hauptwegezwecken (männlich)

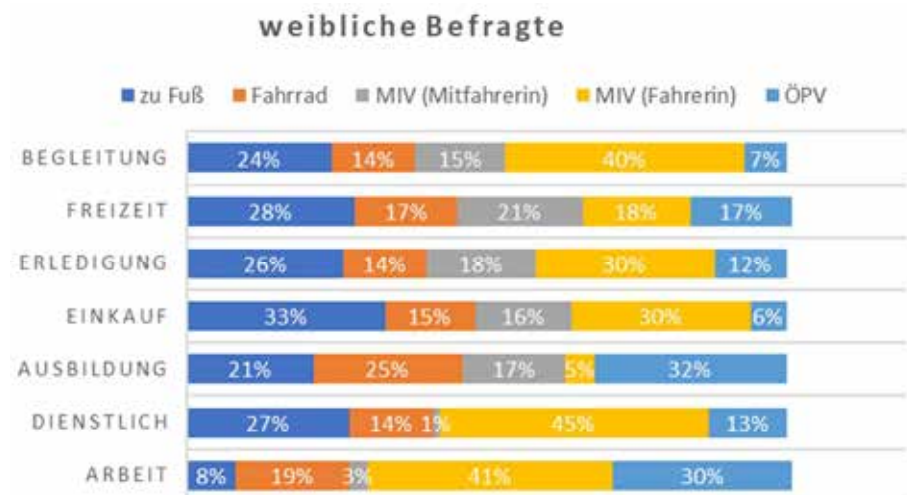


Abb. 11b: Hauptverkehrsmittel nach Hauptwegezwecken (weiblich)

Der ÖPNV ist das Verkehrsmittel der 1. Wahl, wenn es um Ausbildungswege geht. Hier macht sich möglicherweise das Semesterticket für Studierende bemerkbar. Aber auch für Arbeitswege und Dienstwege werden die Angebote des ÖPNV in Anspruch genommen. Einkauf und Begleitung spielen mit derzeit ca. 6% hingegen eine untergeordnete Rolle bei der Nutzung des Nahverkehrs, Freizeitwege liegen bei 13% bis 15%.

Der Einkauf wird zu einem Drittel zu Fuß erledigt. Der ÖPNV spielt hierfür bei Frauen und Männern mit 5% - 6% nur eine untergeordnete Rolle. Das Auto wird von den Männern häufiger benutzt als von den Frauen, das Fahrrad kommt bei 14% - 15% der Einkaufswege zum Einsatz.

„Begleitet“ wird von Frauen wie von Männern häufig mit dem Auto. Frauen gehen aber auch auf einem Viertel ihrer Begleitwege zu Fuß.

Die Verkehrsmittelwahl variiert je nach Wegezweck.



VERKNÜPFUNG VON WEGEN ZU KETTEN

Wege werden im Alltag zu Ketten aneinander gereiht, häufig führt der Weg zwi- schendurch in die Wohnung zurück. Die häufigsten Wegeketten bestehen lediglich aus einem Ziel außerhalb der Wohnung: zur Arbeit, zum Einkauf oder zu Freizeit- zwecken. Gefolgt werden Wegeketten, die nach dem ersten Weg wieder nach Hause führen und später noch einmal zu einem neuen Zweck starten: Nach der Ar- beit erst nach Hause kommen und dann zu Freizeitzielen wieder los.

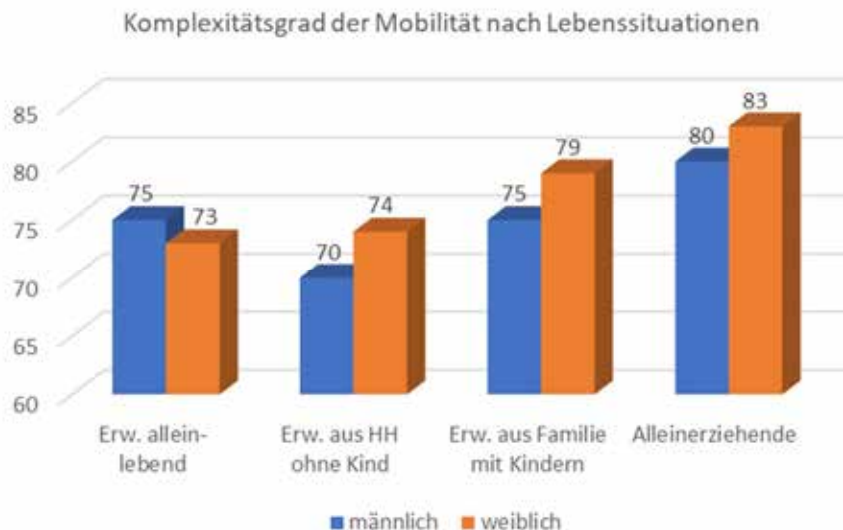
Die Verknüpfung von Wegen macht Mobilität zu einem komplexen System und er- fordert nicht selten Organisationstalent, besonders wenn die Bedürfnisse verschie- dener Familienangehöriger bedacht werden müssen. Am häufigsten wird der Weg von der Arbeit mit Einkäufen und Erledigungen verknüpft, ebenfalls nennenswert sind Freizeitwege nach der Arbeit/Ausbildung oder nach dem Einkauf.

Um die Komplexität der Verknüpfung von Wegen darstellen zu können wurde ein Komplexitätsindex⁴ entwickelt: Der weibliche **Komplexitätsgrad der Mobilität** von „79“ in der Familienphase wird von den Männern nie erreicht. Bei den Männern bleibt der Komplexitätsgrad ihrer Wege bei „75“, egal ob mit Familie oder alleinleb- end. Bei Frauen nimmt der Komplexitätsgrad mit Kindern im Haushalt deutlich zu. Die Auswertung nach dem Alter bestätigt diese Tendenzen. Frauen zwischen 25 und 59 Jahren sind mit einem Komplexitätsgrad von 77 ebenfalls „führend“. Die Mo- bilität alleinerziehender Frauen ist besonders komplex.

Im Vergleich mit den Ergebnissen der MiD 2002 zeigt sich, dass die Mobilität in al- len Lebenssituationen bei den Männern wie bei den Frauen eher noch komplexer geworden ist. Besonders alleinerziehende Frauen steigerten ihre Komplexität von 72 auf nun 83!



Das Verknüpfen von Wegen zu Ketten ist nach wie vor eher weiblich!



⁴ Der sog. „Komplexitätsindex“ wurde bereits zur Auswertung der MiD-Daten unter Genderaspekten 2002 entwickelt. Hiermit können Unterschiede erkannt werden, die sich aus der Kombination von verfügbarer Zeit und zu erledigender Wegeanzahl ergeben. Es wurde ein Index von 100 gesetzt und von diesem das Verhältnis zwischen Dauer der Gesamtwege und Anzahl der Wege subtrahiert.

Abb. 12: Komplexitätsgrad der Mobilität nach der Lebenssituation (m/w)

Forderungen für den NVP 2020

Öffentlicher Verkehr sollte das Verknüpfen von Wegen zu Ketten unterstützen, um Geschlechtergerechtigkeit und Familienarbeit zu stärken (Multimodalität). Siehe dazu Teil C „Spezielle Maßnahmen für Frauen auf dem Land und in der Familienphase“: Bedarfsverkehre sowie mehr Verknüpfungs-, Ein- und Umstiegsmöglichkeiten u.a. durch die Einführung von Mobilitätspunkten.

5 Zusammenfassung der Ergebnisse

B

ANALYSE

IM HINBLICK AUF GESELLSCHAFTLICHE VERÄNDERUNGEN

- Der **demografische Wandel** ist geprägt durch mehr ältere Menschen - fitte und weniger fitte, oft Frauen - ebenso wie durch Bevölkerungsabnahme in ländlichen Regionen. Räumliche Entwicklungen wie die Konzentration von Infrastruktureinrichtungen und Einzelhandelsstandorten bis hin zu deren Schließung, führen zu Abwanderung - zurück bleiben oft die Alten, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Die Unterschiede zwischen Stadt und Land verschärfen sich dabei zunehmend.

- Auch die Stadt entmischt sich zusehends, trotz der Renaissance urbaner Standorte. Ein genereller **Verlust von Öffentlichkeit** und der gemeinschaftlichen Nutzung öffentlicher Räume ist zu verzeichnen („Cocooning“), die Angst vor Öffentlichkeit und öffentlichem Raum und das Bedürfnis nach Sicherheit, Berechenbarkeit und Überschaubarkeit nehmen zu. Der eigene Pkw scheint dafür das Verkehrsmittel der 1. Wahl.

- Die **Diversifizierung der Gesellschaft** wächst und damit auch die soziale Ungleichheit. Die Schere zwischen Arm und Reich wird größer. Es gibt mehr Armut, speziell Altersarmut. Erwerbsbiografien werden lückenhafter, einhergehend mit Teilzeiterwerbstätigkeit (meist von Frauen) und Langzeitarbeitslosigkeit. Deutliche Vergünstigungen im Öffentlichen Verkehr können darauf reagieren, um eine gesamtgesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten.

- Der Anteil von Menschen mit **Migrationshintergrund** jeden Alters und Lebenssituation in der Bevölkerung wird größer. Die kulturelle Vielfalt nimmt zu. Die daraus resultierende Vielfalt der Mobilitätsbedürfnisse ist weitestgehend unbekannt.

- Der Wandel zur **Freizeitgesellschaft** geht über alle Generationen und Lebensentwürfe – ihre Bedeutung hat auch in Bezug auf geänderte Mobilitätsbedürfnisse gegenüber dem Beruf und der Erwerbstätigkeit zugenommen.

- Die Arbeitswelt erfordert immer mehr **Flexibilität** und damit verbunden Mobilität.

- Das Umweltbewusstsein steigt. Die „Fridays for Future-Bewegung“ könnte für eine Mobilitätswende genutzt werden.

Die genannten und weitere Veränderungen der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen wirken sich durch wandelnde Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer auch auf das **Mobilitätsverhalten** aus. Dies gilt es zu erkennen und zu berücksichtigen, um darauf aufbauend Handlungsfelder auszumachen und Maßnahmenempfehlungen zu benennen und so eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben in Bezug auf Mobilität zu ermöglichen. **Die statistischen Grundlagen** sind dabei nur ein Baustein. Ein Vergleich mit den Zahlen von 2002 zeigt nur teilweise Veränderungen:

PKW-Verfügbarkeit - Der Anteil der Haushalte, die nicht über einen Pkw verfügen ist seit 2002 von 25% auf 29% angestiegen, den höchsten Anteil machen sie in der Stadt mit 42% aus, in Umland und Region nur 15% bzw. 14%.

Daraus lässt sich ggf. schließen, dass das dichte Bus- und Bahnnetz in der Stadt zu einem Umdenken führt.

Führerscheinbesitz - Junge Frauen besitzen mittlerweile häufiger einen Führerschein als junge Männer. Das war 2002 noch anders. Da hatten Frauen in allen Altersgruppen noch seltener einen Führerschein.

Gründe könnten der Wunsch nach Eigenständigkeit junger Frauen, das Thema Sicherheit für Mädchen im Verkehr, aber auch die größere Aktivität von Mädchen sein.

Auswirkungen auf das
Mobilitätsverhalten
sind immens.



Mobilitätsmuster – Alltagsrealitäten bestimmen das Mobilitätsverhalten. Männer zwischen 45 und 59 Jahren sind länger unterwegs als 2002, fahren aber nicht weiter, sondern legen mehr Wege zurück. Junge Männer zwischen 18 und 24 Jahren legen mittlerweile die längsten Strecken zurück, brauchen dafür aber ähnlich lange wie 2002. Die Anzahl der Wege ist bei den jungen Männern leicht gesunken. Junge Frauen zwischen 18 und 24 brauchen ebenso wie Seniorinnen heute wie 2002 die meiste Zeit für ihre Wege, obwohl sie eher kurze Strecken zurücklegen. Die Anzahl der Wege ist bei den Mädchen leicht gesunken, ansonsten bei den Frauen fast gleich geblieben.

Weite Wege könnten auf eine höhere Flexibilität junger Menschen beim Start in das Berufsleben schließen lassen. Insgesamt erfordert Erwerbstätigkeit ein hohes Maß an Mobilität.

Bei den Alleinerziehenden hat sich (fast) nichts verändert. Es ist nach wie vor eine von Frauen bestimmte Gruppe mit hohem Mobilitätsaufwand für kurze Wege und langen Wegezeiten.

Wegezwecke - Eklatante geschlechtsspezifische Unterschiede bestehen bei den Wegezwecken besonders im erwerbsfähigen Alter von 25 bis 59 Jahren. Außerhalb der Berufstätigkeit werden 43% bzw. 42% der Wege der Frauen für Einkauf, Erledigung und Begleitung genutzt, die der Männer lediglich zu 33% bzw. 24%.

Begleitwege nehmen bei den Frauen zwischen 25 und 44 Jahren 15% der Wege ein. Bei den Männern lediglich 6%. Damit hat sich seit 2002 für die Familienfrauen nichts verändert! Bei den Männern waren es vor 15 Jahren 5% der Wege. Im Vergleich zu 2002 wurden die Wegezwecke in der vorliegenden Genderanalyse erstmals auch in Bezug auf deren Versorgungsbedeutung ausgewertet.

Nur ein Viertel der weiblichen Wege kann 2017 als „gewinnbringend“ eingestuft werden. Zwar sind sie seit 2002 anteilig bei beiden Geschlechtern mehr geworden, der Unterschied zwischen Männern und Frauen wurde dabei aber noch größer! Versorgungs- oder Familienwege haben leicht abgenommen, nehmen bei den Frauen aber nach wie vor den größten Anteil der Wege ein. Freizeitwege sind bei den Männern anteilig weniger geworden, bei den Frauen mit 33 % fast gleich geblieben.

Modal Split – Die Verkehrsmittelwahl zeigt sich in der Region Hannover insg. umweltfreundlicher als im Bundesvergleich. Das Fahrrad wird außerdem von den männlichen Befragten 2017 anteilig deutlich häufiger genutzt als noch 2002. Sowohl für Arbeits- und Ausbildungswege als auch für Freizeit, Erledigung und Einkauf, sogar für Begleitung. Mitfahren ist keine beliebte Art der Fortbewegung für Männer. Dafür das Selberfahren umso mehr, obwohl es bei den Wegen aufgrund von Berufstätigkeit anteilig weniger war als noch 2002 und auch bei den Wegen außerhalb der Berufstätigkeit zurückgegangen ist. Mit jederzeitiger Verfügbarkeit des Pkw ändert sich das Verkehrsverhalten jedoch bei beiden Geschlechtern signifikant in Richtung Autofahren. Der Modal Split ändert sich außerdem durch Kinder im Haushalt und mit der Erwerbstätigkeit. Frauen gehen weitaus mehr zu Fuß als Männer und sind deswegen auch deutlich langsamer unterwegs.

Komplexitätsgrad - Im Vergleich mit den Ergebnissen der MiD 2002 zeigt sich, dass die Mobilität in allen Lebenssituationen bei den Männern wie bei den Frauen eher noch komplexer geworden ist. Besonders alleinerziehende Frauen steigerten ihre Komplexität noch einmal. Insgesamt ist das Verknüpfen von Wegen zu Ketten nach wie vor eher weiblich!



Vergleiche mit 2002 zeigen nur wenige gesellschaftliche Veränderungen.

5 Zusammenfassung der Ergebnisse

B

ZU ZIELSTRATEGIE 1 IM NVP



MOBILITÄT FÜR ALLE

GENDER ALS QUALITÄT STEIGERNDER ASPEKT FÜR DEN NVP 2020

Bedienung (zeitlich, räumlich) und Qualität

Für eine Verbesserung der Erreichbarkeit sollten wichtige anzusteuernde Orte und Ziele und deren flexible, zeitliche und räumliche Bedienung für spezifische Zielgruppen erfasst und berücksichtigt werden. Ziel sollten sowohl schnelle Verbindungen über größere Distanzen im Linienbetrieb mit einem hohen Maß an Bequemlichkeit und Komfort, als auch kleinräumliche Bedienung mit großer Haltestellendichte und vielen Verknüpfungspunkten zum Umsteigen, insbesondere auch in den Ortsrandlagen und Tagesrandlagen, besonders abends und nachts, sein. „Tür zu Tür“ Verkehre sowie Wege zur Haltestelle sind mit einzubeziehen. Die Integration flexibler Bedienformen und Bedarfsverkehre als gleichwertige Bausteine in den Nahverkehr sollte ermöglicht werden. Dies könnte noch ergänzt oder kombiniert werden mit der Entwicklung von Konzepten und Angeboten zur Nutzung des ÖPNV zum (kombinierten) Transport von Gütern und Waren mit dem Transport von Personen.

Sicherheit

Fahrgäste wollen sich sicher fühlen. Das beinhaltet Maßnahmen zum Schutz vor Gefährdung im Verkehr, vor allen Dingen jedoch vor Verletzung und Gewalt, vor sexuellen Übergriffen aber auch vor niedrigschwelliger Grenzverletzung und Belästigung während der gesamten Reisekette. Unterschieden wird hier insbesondere zwischen „harten“ Maßnahmen, die messbar die Sicherheit verbessern und „weichen“ Maßnahmen, die dazu führen, dass die Fahrgäste sich sicher fühlen (Beispiele s. Seite 29). Von besonderer Bedeutung ist dabei die Vermeidung sog. kritischer Ereignisse. Zum Sicherheitsgefühl beitragen würde außerdem ein sympathischeres Erscheinungsbild und ein zugewandtes Auftreten des Sicherheitspersonals, das Hilfe, Beistand und Unterstützung vermittelt, statt Konfrontation und Bedrohung. In S-Bahnen sollte grundsätzlich eine Zugbegleitung eingesetzt werden zur Erhöhung der Sicherheit, Sauberkeit und des Services. Wünschenswert wären mehr persönliche Präsenz und mehr personengestützte Serviceleistungen.

Tarife und Vertrieb

Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln muss für alle bezahlbar sein, um eine attraktive Alternative zum Pkw darzustellen. Erstrebenswert wäre ggf. die Abschaffung oder zumindest die deutliche Senkung der Fahrpreise (z.B. 365-Euro-Ticket, 1 Euro pro Fahrt, Abschaffung von Tarifzonen). Attraktivitätssteigernd und kundenschaftsgewinnend könnten aber auch schon kleinteiligere Änderungen sein, wie die kostenfreie Bedienung in Teilbereichen (SprintH bis an die Stadtgrenze) oder ohne Ticket durch die Innenstadt, kostenfreie Tage am Wochenende oder am verkaufsoffenen Sonntag sein. Interessant wäre dazu eine zielgruppendifferenzierte Auswertung des unlängst stattgefundenen kostenfreien Samstags vor dem 1. Advent. Voraussetzung für deutliche Vergünstigungen wäre eine Verlagerung der Kosten des ÖPNV auf den MIV, z.B. über Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung, Einführung einer Nahverkehrsabgabe, Finanzierung über Benzinststeuer, ÖPNV Steuer, „Bürgerticket“ verpflichtend wie GEZ. Die stärkere Berücksichtigung von „Umbruchsphasen“ – hier gehen verstärkt Kundinnen und Kunden verloren – z.B. von der Monatskarte nach der Schule in ein Jobticket, vom Semesterticket zum Familienbonus, könnte ein Anfang sein.

Partizipation und Kommunikation

Öffentlichkeitsbeteiligungen sind zielgruppenspezifisch durchzuführen. Insbesondere für die Definition von anzufahrenden Orten und Zielen und den erforderlichen Zeiten, können Erkenntnisse gewonnen werden, um die Erreichbarkeit abzusichern, Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen zu erfassen und ggf. Mobilitätsmuster zu „kartieren“. Insbesondere im ländlichen Raum, wo Konzepte mit Bedarfsverkehren und Bedienkonzepten in kleineren Fahrzeugen, die klassischen Linienverkehre ergänzen oder ersetzen sollen, sind gemeinsam mit der Bevölkerung Gebiete auszuweisen, Mindeststandards zu definieren und die Erschließung und Bedienung zu konzipieren, um die Nachfrage erfolgreich zu befriedigen. Gleichzeitig könnte darauf aufbauend erfolgreicher beworben und begleitend bewertet und ggf. nachgesteuert werden. Ebenfalls wünschenswert wären nutzungsgruppenspezifische Fahrgastinformationen und Orientierungshilfen, wie die direkte Ansprache von Kindern und Jugendlichen, älteren und/oder mobilitätseingeschränkten Personen sowie Leitsysteme und Informationen abgestimmt auf unterschiedliche Beeinträchtigungen und Wahrnehmungsmöglichkeiten.

Barrierefreiheit

Um die gleichberechtigte Nutzung des ÖPNV für alle Nutzungsgruppen zu ermöglichen und Chancengleichheit herzustellen darf es keine Barrieren geben. Für die Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit ist eine Betrachtung und Umsetzung in allen den ÖPNV berührenden und betreffenden Handlungsfeldern erforderlich. Dabei ist der voreingeführte erweiterte Begriff der Barrierefreiheit zugrunde zu legen, auch wenn diese nur bedingt durch den NVP gewährleistet werden kann, sollte er in eine ganzheitliche Betrachtung einbezogen werden.

(siehe dazu: Kap. 3 – Mobilitätseinschränkungen und Barrieren)

Betrachtungsebenen können z.B. sein: Nutzungsfreundlichkeit, Zugänglichkeit, Verfügbarkeit, Erreichbarkeit, Erkennbarkeit und Wissen, auch Sicherheit ist eine Voraussetzung für Barrierefreiheit, z.B. durch die Gewährleistung einer sicheren Mobilität von „Tür zu Tür“. Die verkehrliche Situation setzt sich dabei zusammen aus Zuwegung-Aufenthalt/Warten/Umsteigen-Fahren-Zuwegung: Sie beginnt für jede Person an der Haustür und endet am gewünschten Zielort.

Die Anforderungen an die Sicherheit können sich zielgruppenspezifisch unterscheiden oder unterschiedlich gewichtet sein.

5 Zusammenfassung der Ergebnisse

B

ZU ZIELSTRATEGIE 2
IM NVP



DURCH
ANGEBOTSVERBESSERUNG
DEN UMSTIEG FÖRDERN

Stationen und Haltestellen, Fahrzeuge

Die Gestaltung von Stationen und Haltestellen sollte weniger nur gegen Vandalismus und Verschmutzung wirksam sein, sondern möglichst alle Bedürfnisse und Wünsche berücksichtigen – Gestaltung für die meisten, statt für wenige! Angemessen wäre eine anspruchsvolle, wertigere Anmutung, die bei den Kundinnen und Kunden Wohlbefinden erzeugt und virtuelle Sicherheit vermittelt. Dies kann über weitergehende Maßnahmen wie z.B. Musikeinspielungen, Videos etc. zusätzlich zur Belegung und einem als angenehm empfundenen Aufenthalt beitragen. Außerdem wären mehr und bequemere Sitzplätze wünschenswert. Fahrpläne sollten an allen Haltestellen gut lesbar und mit einer die Umgebung einbeziehenden Wegeleitung versehen sein. Fahrzeuge sollten mehr Platz für die Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen und Gepäck (Gepäckfächer oder Gepäcknetze) vorhalten, damit deren Nutzung auch in Aufkommen starken Zeiten komfortabel bleibt.

Vernetzung/Verknüpfung von Verkehrssystemen (Multi- und Intermodalität)

Menschen entscheiden nach ihren Bedürfnissen darüber, welche Verkehrsmittel sie nutzen und wie sie diese je nach Möglichkeit verknüpfen. Die Verkehrsmittel unterschiedlicher Art müssen dafür in ein bedarfsgerechtes Angebot integriert werden und zukunftsweisende Trends der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen berücksichtigen. Der Mobilität zu Fuß kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu, denn sie verbindet alle Verkehrsmittel. Die Bereitschaft zu Multimodalität kann unterstützt werden durch Erleichterungen beim Wechsel von Verkehrsmitteln, Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln durch größere Knotendichte und deren häufige Bedienung, kurze Umsteigezeiten und Anschlussgarantie, mit Tarifeinheitlichkeit und Wegeleitung, durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, den Einsatz von IT-gestützten Informationssystemen, Barrierefreiheit und Verbesserungen der baulichen Infrastruktur. Gefördert wird dies außerdem durch mehr Komfort z.B. auch durch die Vorhaltung von Kapazitätsreserven und Potentialen (von Fahrzeugen, Personal...) und direkten und komfortablen Anschluss an ein durchgängiges Fußweg- und Radwegenetz mit geeigneten Abstellmöglichkeiten bzw. der Möglichkeit der Mitnahme im ÖPNV.

Bike-and-ride, Park-and-ride, Mobilitätspunkte

Ziel ist ein bedarfsgerechtes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten unterschiedlicher Art, möglichst witterungsgeschützt, abschließbar (Fahrradhäuser), mind. an S-Bahn-Stationen und Stadtbahnhaltestellen, an Verknüpfungspunkten ggf. mit Verleih und/oder Gepäckaufbewahrung gekoppelt. Gleiches gilt für ein bedarfsgerechtes Angebot an Pkw-Stellplätzen, mit besonders gekennzeichneten Frauenparkplätzen und stationsnahen Kiss-and-ride Parkplätzen, übersichtlich und beleuchtet. Ein sicheres, durchgängiges und beleuchtetes Fuß- und Radwegenetz unter besonderer Beachtung von Querungen zu den Parkplätzen hin, ist für eine komfortable Nutzung Voraussetzung.

Mobilitätspunkte an Verknüpfungsstationen sollten sämtliche Mobilitätsangebote räumlich und funktional miteinander vernetzen. Je nach Bedarf mit B+R, P+R, Verleih von Lastenrädern und E-bikes, in Verbindung mit z.B. Nahversorgung, Treffpunkt, Gepäckaufbewahrung, Paketstation, Bancomat, WC, Elektroladestationen, Carsharing, Mitfahrbank und ggf. ergänzenden Dienstleistungen. Mobilitätspunkte sind auch als Marketinginstrumente wirksam, machen die Mobilitätsangebote sichtbar, führen die Verfügbarkeit entsprechender Mobilitätsoptionen vor Augen und können somit als baulicher Ausdruck eines sich wandelnden Mobilitätsverhaltens fungieren und als öffentlicher gemeinschaftlicher Ort und Treffpunkt dienen.

Angebotsverbesserung durch mehr schnelle Verkehre mit hohem Komfort

Konträr zu kleinräumlicher Bedienung mit großer Haltestellendichte und vielen Verknüpfungspunkten zum Umsteigen sollten deutlich mehr (eigenes Netz) schnelle Verbindungen – sog. SprintH Linien - über größere Distanzen im Linienbetrieb mit einem hohen Maß an Bequemlichkeit und Komfort und nachfrageorientierter Vertakung angeboten werden. Dies gilt auch in den ländlichen Bereichen auf der Mitteldistanz z.B. durch Optimierung von Umsteigezeiten bei guter Einbindung in ein Zubringersystem auch an den SPNV.

Ziel ist es, eine komfortable und entspannte Alternative zum eigenen Pkw zu schaffen. Sie sollten in aufkommenstarken Gebieten eine engere Haltestellendichte aufweisen und „in der Fläche“ schnell große Distanzen ohne Zwischenhalte überwinden und ohne Umsteigen bis in die Innenstadt durchbinden, mindestens jedoch zur nächsten SPNV Station. Sie könnten ggf. auch die „ausgedünnten“ Nachtverkehre insbesondere am Wochenende abdecken und z.B. als Discobus die Jugendlichen sicher nach Hause bringen.

Zusätzliche Angebote und mehr Komfort könnten sein: ein größeres in der Regel gesichertes (z.B. buchbares) Sitzplatzangebot, die Möglichkeit der Fahrradmitnahme und zusätzliche Serviceleistungen wie z.B. eine Buchungsplattform nicht nur für Mobilitätsdienstleistungen, Netzwerkanschlüsse, Klapptische, Angebot kostenfreier Tageszeitungen, Kopfhörer mit DeutschlandRadioKultur, Coffee to go und Frühstückstüten.

6 Forderungen für einen Verkehr des Guten Lebens

B

MOBILITÄTSWENDE-
EIN WERTEWANDEL

Das Thema ist zu komplex und das Spektrum der Handlungsmöglichkeiten und Handlungserfordernisse zu groß, als dass es nur aus der Genderperspektive betrachtet werden könnte und es geht über die Regelungs- und Gestaltungsmöglichkeiten eines Nahverkehrsplans hinaus, da es anderer und weitreichenderer Maßnahmen bedarf, um eine Mobilitätswende herbeizuführen.

Änderungen, Verbesserungen, Modifizierungen, neue Angebote, Pilotprojekte, Stadtexperimente werden dazu beitragen, das Verkehrsangebot attraktiver zu machen und zu verbessern. Es wird jedoch voraussichtlich nicht ausreichen, um eine grundlegende Mobilitätswende in der Region Hannover herbeizuführen. Das Auto ist der Maßstab, das Wertesystem ist nach wie vor autozentriert, ÖPNV ist (noch nicht) sexy! Dafür sind Push- und Pull- Maßnahmen erforderlich und müssen auch MIV-restriktive Maßnahmen ergriffen werden.

Ebenso wichtig und bedeutsam ist die Initiierung eines Wertewandels – Zugewinn statt Mangel und Verzicht – nicht nur für eine Mobilitätswende und ein Zukunftsbild Mobilität, sondern Mobilität als Bestandteil eines Zukunftsbildes für Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit, soziale Gerechtigkeit, Daseinsvorsorge und Lebensqualität.

Ein Wertewandel beinhaltet u.a., dass **Lebensqualität und „Das Gute Leben“** in den Vordergrund gestellt werden, d.h. die Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten durch eine Verbesserung der objektiven Lebensbedingungen gilt dabei als wichtiges Ziel⁵: Die Freiheit der Wahl spielt eine entscheidende Rolle. Diesen Ansatz auf den Nahverkehr heruntergebrochen, bedeutet zusammen mit Gender als Qualität steigender Aspekt, dass der Alltag und die Bedürfnisse verschiedener Anspruchs- und Zielgruppen erkannt und stärker berücksichtigt werden. Dies wird unterstützt durch Maßnahmen, die in Verbindung mit **den folgenden SIEBEN Forderungen** zu betrachten sind (siehe dazu Kap. 7):



SIEBEN FORDERUNGEN

1 - MEHR PARTIZIPATION in Form von zielgruppenspezifischen Öffentlichkeitsbeteiligungen bei der Entwicklung von Konzepten, Neuerungen und Veränderungen im Nahverkehr, die klar auf Teilhabe, Transparenz und Umsetzungsorientierung fokussiert sind. Nur so fühlen sich (potenzielle) Fahrgäste wahrgenommen und erkennen ihre Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl.

2 - MEHR BEDARFSVERKEHRE, egal ob nach Fahrplan oder auf „Zuruf“. Kombinationen mit Daseinsvorsorge und Versorgung sollten das Denken beflügeln, nur so kann dem eigenen Pkw ggf. Konkurrenz gemacht werden. Bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen müssten diesbezüglich bereits qualitative Vorgaben gemacht werden, um ein Umdenken bei den Verkehrsdienstleistern zu bewirken. Spezialverkehre sollten dabei gesondert überdacht und ggf. als Bedarfe mit aufgenommen werden.

3 - MEHR MOBILITÄTSPUNKTE. Dies könnte der Name für eine regionsweit neue Kombination von anspruchsvollen ländlichen Mobilitätszentralen mit Versorgungs- und Treffpunkten sein. Hier werden sämtliche Mobilitätsangebote räumlich und funktional miteinander vernetzt und zusätzlich bedarfsgerechte Angebote der Nahversorgung bis hin zur Funktion eines Treffpunktes angedockt. Integrierte Liefer- und Paketstationen helfen dabei, Wege zu vermeiden. Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im ländlichen Raum wäre z.B. eine Aufwertung/Renaissance ausgewählter S-Bahnhöfe durch dieses neue Konzept denkbar. Drei Standardgrößen könnten als Basisangebot für die Region Hannover entwickelt werden (S, M, L) und durch ortsabhängige Zusatzangebote ergänzt werden.

⁵ Gemäß dem Fähigkeitsansatz von Martha Nussbaum und Amartya Sen (in: M. Nussbaum und A. Sen (Hg.): The Quality of Life, 1993, Oxford

4 - SICHERHEIT herstellen durch die Vermeidung von Verkehrsgefährdung während der gesamten Wegekette. Die Gestaltung und Ausstattung von Stationen und Haltestellen sollte unter Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Aspekte erfolgen. Soziale Kontrolle wird hergestellt durch Belegung und die Anwesenheit von personengestützten Serviceangeboten und publikumsorientierten Nutzungen mit langen Öffnungszeiten. Ziel: „Halten, wo die Menschen sind“. Verwahrlosung und Verschmutzung, mangelnde Pflege und Gestaltung sowie fehlende „Wertigkeit“ und Identität sind zu vermeiden. Sicherheit umfasst auch die Gewährleistung sicherer Wegeketten von „Tür zu Tür“, besonders abends und nachts, sowohl das ÖPNV-Angebot betreffend als auch die sichere Zuwegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Gesichert sein muss auch, dass bei Bedarf schnelle und unmittelbare Hilfe erfolgt.

5 - EXPERIMENTE wagen. Experimente eignen sich, um Gender als Qualität steigenden Aspekt einzubringen und zu analysieren. Aufbauend auf den Ergebnissen von gendergerechten Partizipationsprozessen in ländlichen Räumen können bedarfsgerecht und zielgruppenspezifisch ausgerichtete Prozesse zu konkreten Experimenten vor Ort führen. Denkbar wären neue Formen von Mobilitätspunkten und Bedarfsverkehren, die an den entsprechenden Standorten durch innovative und situationsangepasste flexible Funktionen und Angebote zu einer Renaissance der S-Bahnstationen führen könnten (nach dem Vorbild des „avec-Konzeptes“ in Bahnhöfen der Schweiz). Oder Alternativen zum Elterntaxi, die vor Grundschulen für Entschleunigung und mehr Verkehrssicherheit sorgen könnten.

6 - PUSH- UND PULL MASSNAHMEN zusammendenken, in dem MIV restriktive Maßnahmen wie z.B. Parkraumreduzierung im öffentlichen Raum, Ausbau einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, Umwidmung von Parkflächen, Zugriff auf gewerblich genutzte Parkflächen außerhalb der Geschäftszeiten, Erhöhung der Parkgebühren oder eine CityMaut, eingeführt werden. Shared Spaces, temporäre Fußgängerzonen und die Planung der Straßenquerschnitte von außen (Fußweg, Radweg) nach innen (Fahrbahn), könnten zusätzlich den Fuß- und Radverkehr aufwerten und das Interesse für den ÖPNV erhöhen. Stadtexperimente zu Mobilität wie autofreie Tage, MIV-freie Tageszeiten, autofreie Straßen oder Quartiere, kostenloser ÖPNV an bestimmten Tagen, in bestimmten Bereichen oder zu bestimmten Tages- und/oder Nachtzeiten, für bestimmte Ziele oder für bestimmte Nutzungsgruppen können ein Umdenken und Umhandeln fördern. Verkehrstechnische Maßnahmen wie Vorrangschaltung für ÖPNV, Busspuren und Fahrradstraßen sowie Tempo 30km/h bis Tempo 10km/h können zusätzlich unterstützend wirken.

7 - FLANKIERENDE MASSNAHMEN durch teilhabeorientierte politische Ziele und das stringente Zusammendenken von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Infrastruktur: Vereinbarkeit von Familie und Beruf als infrastrukturelles Ziel in Form der Verfügbarkeit von öffentlichen und privaten Angeboten zur Erleichterung der Familienarbeit und der Betreuung von Kindern und pflegebedürftigen Angehörigen in Wohnortnähe. Dazu gehört eine gute zeitliche und räumliche Erreichbarkeit von Zielen, die täglich zur Versorgungsarbeit aufgesucht werden müssen.

Verkehrsstruktur: Stadt/Region der kurzen Wege als verkehrspolitisches Ziel durch eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung mit Schwerpunkt auf grundsätzliche Verkehrsvermeidung sowie Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV durch die Schaffung eines nutzungsfreundlichen ÖPNV für die Bevölkerung, unter Berücksichtigung der Alltagsmobilität sowie Sicherung der eigenständigen Mobilität von Kindern und älteren Menschen, um Begleitwege zu reduzieren. ÖPNV-Erschließung von Arbeitsstätten, insbesondere in denen viele Frauen beschäftigt sind.

7 Handlungsansätze im Überblick

C

MASSNAHMEN

Ein Weiterdenken der Ziele und Empfehlungen auf Maßnahmenebene mit Bezug zu den Erkenntnissen aus der MiD-Befragung 2017 für die Region Hannover unterstützt eine zielgruppendifferenzierte Angebotsplanung im Nahverkehrsplan und bereitet den Weg für eine gleichberechtigte ÖPNV-Nutzung in allen Lebenslagen. Im Folgenden wird ein Überblick über grundsätzlich sinnvolle Maßnahmenansätze gegeben, die besonders den ländlichen Raum in den Fokus nehmen, da hier die größten genderspezifischen Ungleichheiten festgestellt wurden. Im Anschluss daran werden spezielle Maßnahmen für Zielgruppen einschließlich ihrer potenziellen Wirkung in Tabellenform aufgelistet.

Besonders im Hinblick auf die ländliche Region und das Umland zeigen sich genderspezifische Unterschiede in der Nutzung der öffentlichen Verkehrsangebote. Diffuse Mobilitätsmuster und eine schwache Nachfrage erschweren eine umfassende Bedienung! Bereits die im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung erstellten Zukunftsbilder haben gezeigt, dass die Lebensqualität im Umland unabhängig von den Mobilitätsangeboten nicht den heutigen Ansprüchen entspricht, häufig geht die Siedlungsentwicklung konträr zu den Lebensentwürfen. Fehlende Ortsmitten und Treffpunkte, kaum Identitätsstiftendes, Ausfallstraßen mit Discountern und eine oft abseitige Lage der Bahnhöfe und sozialen Einrichtungen widersprechen einem integrierten nachhaltigen Alltag insbesondere von Frauen.

Folgende Maßnahmen unterstützen die Umsetzung der SIEBEN FORDERUNGEN und ebnen den Weg zum „Verkehr des Guten Lebens“:

Zu 1 PARTIZIPATION in Form von zielgruppenspezifischen Beteiligungsangeboten besonders im Umland und der ländlichen Region, um Mobilitätsbedürfnisse zu erfassen und Kenntnis über wichtige anzusteuern Ziele zu bekommen. Das heißt, spezielle Partizipationsangebote z.B. explizit für „Frauen auf dem Land“ oder „Jugendliche auf dem Land“ anbieten sowie öffentliche Veranstaltungen bezogen auf bestimmte Regionen. Unterstützung durch die Landfrauen, Bildungseinrichtungen vor Ort oder die jeweilige Kommune in Anspruch nehmen, um passende Beteiligungsformate zu planen, Verantwortung abzugeben und Sensibilisierung zu erzeugen.

Beispiele für beteiligungsrelevante Vorhaben könnten sein:

- die Einführung von neuen Bedarfsverkehren im Ort
- die Planung eines Mobilitätspunktes an der nächstgelegenen S-Bahnstation
- Ein Experiment soll vor Ort gewagt werden!

Für wiederkehrende Beteiligungsthemen könnte die Region Hannover Standards entwickeln, die durch Prozessreflexion immer weiter verbessert werden können besonders in Bezug auf das Erreichen von bestimmten Zielgruppen.

PARTIZIPATION



Zu 2 BEDARFSVERKEHRE als Bedienkonzept!

Dort, wo der klassische Linienverkehr die Menschen in ihrer Alltagsrealität nicht erreicht, muss über flexible (in Abhängigkeit zum diffusen Mobilitätsbedarf in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage) und/oder alternative (Nutzung von frei verfügbaren Ressourcen, wie Teil-/Verleihsysteme, Öffentliche Mitnahmesysteme oder Fahrdienste) Bedienformen nachgedacht werden. Integration oder Ersatz, beides ist denkbar als Bedienkonzept für das ländliche Umland und die Region.

Flexible Bedienformen

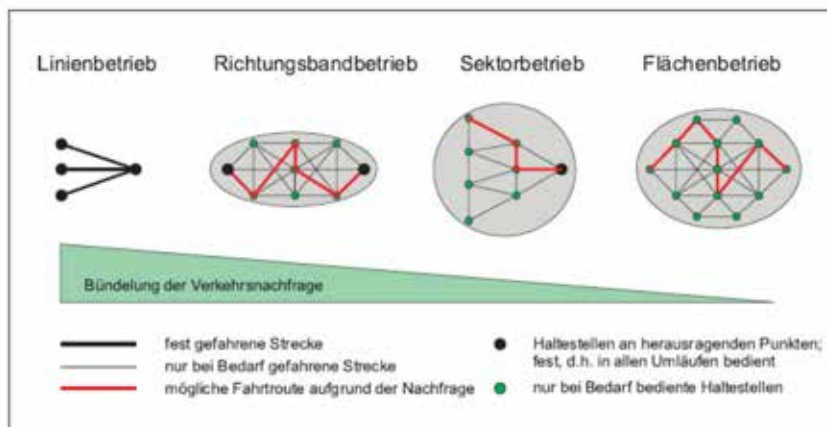


Abb. 13: Flexible Bedienformen verkehren in Abhängigkeit zur Nachfrage⁶

Die Entscheidung, ob Bedarfslinienverkehre im Richtungsbandbetrieb, Sektorbetrieb oder Flächenbetrieb sinnvoll sind, muss nach dem Bedarfsfall entschieden werden. Öffentlichkeitsbeteiligung und Experimente können die passenden Anforderungen herausfinden lassen.

Alternative Bedienformen (On-demand Verkehre)

Teil-/Verleihsysteme	Öffentliche Mitnahme	Fahrdienste
<ul style="list-style-type: none"> Organisierte gemeinschaftliche Nutzung von PKW & Fahrrädern Zugang i.d.R. über Online-Vertriebsplattform 	<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung von freien Kapazitäten in privaten PKW für Dritte Zugang i.d.R. über Online-Vertriebsplattform  <ul style="list-style-type: none"> Mitfahrerbänke 	<ul style="list-style-type: none"> Halböffentliche Fahrdienste für bestimmte Personengruppen (z.B. Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen)

Abb. 14: Alternative Bedienformen nutzen öffentlich verfügbare Dienstleistungen⁷

Egal ob nach Fahrplan oder auf „Zuruf“, wichtig sind Kombinationen mit Daseinsvorsorge und Versorgung, nur so kann dem eigenen Pkw ggf. Konkurrenz gemacht werden. Statt Linienverkehre lassen sich im ländlichen Raum teilweise besser Bedienkonzepte etablieren, z.B. über eine App innerhalb eines bestimmten Zeitraums (von 15 Min.) mit geeigneten Fahrzeugen (6-Sitzer, barrierefrei) bestellbar, ggf. auch als Tür zu Tür Verkehre für bestimmte Zielgruppen oder zu bestimmten Zeiten. Virtuelle Haltestellen sowie klassische Haltestellen werden angefahren. Das Pilotprojekt sprinti von Üstra und Regiobus in drei Kommunen sollte nach einer positiven Testphase zeitnah ausgeweitet werden.

Vorgehen: Bereich ausmachen, Angebot und Nachfrage kartieren, Bedarf mittels Partizipation ermitteln. Einbindung von Liefer- und sonstigen fahrbaren Diensten.

Zusammendenken von Personentransport und Transport von Gütern sowie dem Angebot von mobilen Dienstleistungen. Auch Spezialverkehre sollten gleich mitgedacht werden (Nachtverkehr, Discobus, Schülerbeförderung, Nachttaxi).

⁶ Quelle: Landkreis Holzminden (Hg.): Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Holzminden 2016, Textband S. 73. PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover. (1)

⁷ Quelle: Stephan Börger LNVG, Mobilitätsmanagement: Mobil auf dem Land – Perspektiven durch alternative Bedienformen. Präsentation im Rahmen des Dorfgesprächs in Idensen am 17.10.2017 (2)

7 Handlungsansätze im Überblick

C

MASSNAHMEN

Die Berücksichtigung all dieser Anforderungen bereits bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen durch qualitative Vorgaben, können ein Umdenken bei den Verkehrsdienstleistern bewirken. Gute Beispiele für die Einbindung von Bedarfsverkehren in ländlichen Verkehrsregionen können als Vorbild genommen werden:

- **Achsenkonzept im Landkreis Holzminden** (NVP 2016⁸)
Ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz besteht dabei im Busverkehr aus dem Grundnetz 1. Ordnung (häufige Bedienung, direkte Strecken, Linienverkehr) und dem Grundnetz 2. Ordnung (geht von wichtigen Verknüpfungspunkten der 1. Ordnung aus, verzweigen sich in die kleineren Orte, Linienverkehr). Ergänzungsnetz des Ausbildungsverkehrs (Linienwege, nur zu Schulzeiten). Ergänzungsnetz der Grundversorgung (flächenhaft flexible Bedarfsverkehre, zusätzlich zu Linienverkehren).
- **Rufbus im Landkreis Hameln-Pyrmont**, eine Kombination aus Linienbus und Bedarfsverkehr (<https://www.oeffis.de/fahrplaene/rufbus-ast/index.htm>)
- **Bürgerbus im Flecken Coppenbrügge** als Ergänzung zum Linienverkehr (siehe <https://buergerbus-coppenbruegge.de>).
- **Abholdienst BienenXpress** – Einkaufen mit Begleitung für Seniorinnen und Senioren als Spezialverkehr mitdenken. (Modellvorhaben LK Holzminden⁹)

Zu 3 MOBILITÄTSPUNKTE über die Region verteilen.

Mobilitätspunkt ist der Name für eine regionsweit neue Kombination von ländlichen Mobilitätszentralen mit Versorgungs- und Treffpunkten, die als dezentrale Versorgungsstruktur zu mehr Lebensqualität und Verkehrsvermeidung im ländlichen Raum beitragen könnten. Denkbar wäre z.B. eine Aufwertung ausgewählter S-Bahnhöfe durch dieses neue Konzept. Wünschenswert wäre dabei eine klare Ausrichtung auf Regionalität und Nachhaltigkeit sowie Digitalisierung.

DREI Standardgrößen (S, M, L) als Basisangebot der Region Hannover mit Wiedererkennungswert im Erscheinungsbild und Charakter erweitert durch ortsabhängige Zusatzangebote. Das Kernangebot übernimmt die Mobilitätszentrale, die zur Förderung von Multi- und Intermodalität beitragen soll. Zusatzangebote werden bedarfsabhängig auf den Ort abgestimmt. Dabei geht es zum einen um Versorgungslücken, die gedeckt werden könnten ohne weite Wege zu erfordern, aber auch um soziale Aspekte, wenn die letzte Gaststätte geschlossen hat und damit ein wichtiger Kommunikationspunkt fehlt.

MOBILITÄTSPUNKTE



⁸ Quelle: Landkreis Holzminden (Hg.): Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Holzminden 2016, Anlagenband 67. PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover. (1)

⁹ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hg.): Modellregion Landkreis Holzminden. In: Regionsdossier des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Berlin/Bonn 2018. (3)

Beispiele aus anderen Bundesländern können wegweisend sein:

- **Mobilstationen in Nordrhein-Westfalen.** Hierfür wurden Ausstattungsmerkmale festgelegt, die als **Standards in einem hierarchischen Modulsystem** - je nach erforderlicher Größe und nach speziellen Anforderungen des Standortes - gelten.
 1. Verkehrsangebote z.B. S-Bahnstation als Ausgangspunkt, Bushaltestelle, Pkw-Stellplätze, Radabstellanlagen, Taxistand, Carsharing-Stellplätze, Fahrradverleihsystem, Lastenfahrräder, Haltepunkt für Fernbusse, Ladestationen für Elektro-Pkw (Betreiber?), Ladestationen für E-Bikes in Schließfächern, Fahrgastinformationen.
 2. Serviceangebote z.B. Gepäckschließfächer, Ort der Begegnung durch Gastronomie (Bäckerei, Café, Kiosk, ServiceStore etc.), öffentliche WC-Anlage, Mobilitätsberatung, Self-Service-Dienstleistungen und Verkaufsautomaten (Post- und Packstation, Fahrkarten, Geldautomat etc.), WLAN-Hotspot
 3. Aufenthaltsangebote z.B. Witterungsschutz, Aufenthaltsraum (benötigt soziale Kontrolle), Sitzgelegenheiten
 4. Informationsangebote z.B. zu Angeboten der Mobilstation (Beschilderung, Fahrpläne, Anleitungen, Nutzungs- und Tarifbedingungen, Vorgehen bei Problemen oder Notfällen, barrierefrei!), Übersichts- und Stadtplan, dynamische Fahrgastinformationen für ÖPNV-Linien, Notruf- / Infosprechstelle.
 5. Gestaltungsmerkmale z.B. städtebauliche Aspekte wie die Integration ins Umfeld und die Aufenthaltsqualität z.B. durch Platzgestaltung (Aufenthaltsmöglichkeiten, Design, Sicherheit, Umfeld) berücksichtigen.¹⁰

Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation als Modulsystem.



Abb. 15: Ausstattungsmkmale einer Mobilstation als Modulsystem. Das Beispiel NRW¹¹

¹⁰ Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hg.): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Köln 2015. (4)

¹¹ ebenda, S.14.

7 Handlungsansätze im Überblick

C

MASSNAHMEN



Quartiersbox in München

- **Quartiersboxen In München. Stadtwerke und Verkehrsgesellschaft München haben gemeinsam mit der Landeshauptstadt das Konzept der Quartiersboxen entwickelt.**
 - Online bestellte Einkäufe und Waren von teilnehmenden lokalen Geschäften werden hierher geliefert und können flexibel abgeholt werden.
 - Die Quartiersboxen bieten zusätzlich eine intelligente Schließfachfunktion: Die Fächer können für sich selbst als normales Schließfach gemietet oder zum Teilen von Waren oder Werkzeug genutzt werden. Tauschpartner können die Sachen an der Quartiersbox abholen und nach Benutzung wieder dort deponieren.
 - Ergänzt werden die Standorte durch Infostelen, Leih(E)räder, Lastenräder, Ladesäulen für Carsharing oder privates Laden.¹²
- **Beispiel „avec“ an Schweizer Bahnhöfen**
 - Das Convenience-Konzept „avec“ der Valora Schweiz AG hat sich besonders an hochfrequentierten Standorten wie Bahnhöfen oder Tankstellen etabliert. Das Konzept lässt sich flexibel auf vorhandene Flächen und die Bedürfnisse der potenziellen Kundschaft anpassen. Viele Produkte sind zum Verzehr unterwegs ausgerichtet. Ursprung war 1999 die Idee, kleine und mittlere Bahnhöfe als Treffpunkte mit Einkaufsmöglichkeit und Café aufzuwerten. Ein Vorbild für die Region Hannover?¹³
 - Die „avec-Box“. In der „avec-Box“ wird in Bahnhofsnähe ein Convenience-Sortiment mit hohem Frischeanteil angeboten. Zutritt, Einkauf und Bezahlung erfolgen per App.

Zu 4 SICHERHEIT hat viele Facetten

Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Aspekte in Hinblick auf Ausstattung und Gestaltung, wie Übersichtlichkeit, transparente Raumabschlüsse, helle und gleichmäßige Beleuchtung (dunkel ist bedrohlich), besondere Betrachtung von „Angsträumen“ wie Bahnsteigtunnel (2. Fluchtweg), alternative Wegführungen, Ausweichmöglichkeiten vorsehen, Sicht- und Hörkontakt sicherstellen.

Emotionale Sicherheit herstellen z.B. durch „Virtuelle Belebung“ mittels Kunst, Kultur, Musik, Bilder, Infoscreens. Mehr Komfort bieten.

Soziale Kontrolle fördern z.B. durch Reinigungs- und Serviceteams in Stationen und Haltestellen abends und nachts, wertige Ausstattung und Gestaltung, Aufenthaltsqualität. Verbot von Alkohol. Maulkorbpflicht für Hunde.

Anwesenheit von personengestützten Service- und Hilfeangeboten als Angebot der Unterstützung, nicht mit dem Habitus von „Gefahrenabwehr“.

Fahrgast-/Fahrzeugbegleitung in S-Bahnen, in Stadtbahnen abends und nachts, Sprechkontakt zum Fahrpersonal, Notruf in den Fahrzeugen.

Szenario festschreiben: Was geschieht, wenn Probleme oder Beeinträchtigungen auftreten. Verantwortlichkeiten nennen.

Informationen über Sicherheitsmaßnahmen und Handlungsanweisungen im Notfall an Stationen, Haltestellen und Fahrzeugen, in der Stadt, in den Medien und in öffentlichen Einrichtungen.

¹² Quelle: muenchen.de/quartiersbox

¹³ Quelle: <https://www.avec.ch/de/ueberavec/>

Zu 5 EXPERIMENTE starten zur Attraktivitätssteigerung im ÖPNV und für mehr Lebensqualität in ländlichen Räumen. Die Region Hannover hat bereits im Rahmen des Mobilnetzwerkes Hannover das Konzept der „Stadtexperimente“ mit dem Fokus auf Verkehrssicherheit ins Leben gerufen. Hieran anknüpfend könnten neue Projektideen, wie Mobilitätspunkte an S-Bahnstationen oder Alternativen für Eltern-taxis gestartet werden, um in einem lernenden Prozess mit passenden Partizipations- und Evaluierungsstrategien Erkenntnisse zu sammeln und optimale Lösungen für Standards zu entwickeln.

- **EXPERIMENT I – Mobilitätspunkte in S-Bahnstationen aufbauen.**
 - Welche Module werden benötigt? Prüfen der am Standort vorhandenen und erforderlichen Verkehrsangebote sowie der erforderlichen Service-, Aufenthalts und Informationsangebote.
 - Soll ein neues Versorgungszentrum entstehen? Welche Versorgungslücken sind vorhanden und führen derzeit zu vermehrtem Individualverkehr bzw. für Mobilitätseingeschränkte zu Engpässen?
 - Soll ein Dienstleistungszentrum mit Kiosk/Café und multifunktionalen Angeboten entstehen? Fehlt ein örtlicher Treffpunkt?
 - Ist von Seiten des Verkehrsunternehmens ein „Kümmerer“ sinnvoll, der die Station betreut, gemeinsame Fahrten organisiert, Personen bündelt etc.?
 - Ist ein mobiler Wochen- oder Supermarkt realistisch an dem Punkt zu entwickeln? Sollen Mitfahrbänke in das Angebot integriert werden?
 - Wer ist einzubeziehen, um ein bedarfsgerechtes Angebot schaffen zu können? Wichtigste Partner der Region sind die Kommunalverwaltungen vor Ort, private Betreiber von Radverleih- und Carsharing-Systemen sowie sonstige private Betreiber.
 - Welche Akteurinnen und Akteure sind in der Aufbauphase zu beteiligen? Eine Identifikation ist wichtig, um nachfrageorientiert und bedarfsgerecht planen zu können. Schulen und Betriebe, Politik und Wohnbevölkerung sind dabei zu berücksichtigen, sie können später auch als Partnerinnen und Partner für den neuen Mobilitätspunkt von Bedeutung sein.
 - Welche Fördermittel könnten akquiriert werden? Fördert die LNVG die neuen Nutzungen z.B. als Empfangsgebäude?



Ein Ort für das Experiment könnte WUNSTORF sein. Hier hat der Kiosk einschl. WC am Bahnhof vor kurzem geschlossen.

7 Handlungsansätze im Überblick

C

MASSNAHMEN:

EXPERIMENT II



- **EXPERIMENT II – Elterntaxi vermeiden.**

Seit Jahren steigt der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Grundschule kommen. In der Region Hannover sind laut MiD 31% der Kinder und Jugendlichen MIV-Mitfahrerinnen und -Mitfahrer. Freie Schulwahl, hohe Kfz-Verfügbarkeit, veränderte Erwerbsbiografien, Zeitdruck in den Familien, Sorge der Eltern vor Verkehrsunfällen oder Sorge vor Belästigung begünstigen die zunehmenden Hol- und Bringverkehre. Dabei ist der Schulweg laut der Zeitschrift mobilogisch! "offenkundig mehr als nur eine Ortsveränderung, er ist eine wertvolle Phase in der Entwicklung von Grundschulkindern, den es zu erhalten gilt"¹⁴.

Als Lösungsansatz gilt das 3-Säulen-Modell

„Mehr Freude am Gehen“ bestehend aus:

- **Motivation** (z.B. Bewegungspass der Sportregion Hannover, Unterrichtseinheiten wie: Fußgänger-Profis (6) in Niedersachsen, Verkehrszähmer (7) in NRW),
- **Attraktivität** (Abhol- und Bringzonen an dafür geeigneten Stellen einrichten) und
- **Sicherheit** (moderne Schulwegplanung für sichere Schulwege mit fehlerverzeihender Gestaltung, ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Roller etc.).



In Nordrhein-Westfalen wird ein entsprechendes methodisches Gesamtkonzept bereits seit 2014 umgesetzt.

Ein Ort für das Experiment könnte BURGDORF sein.

¹⁴ Quelle: Leven J., Leven T. (2018): Elterntaxis sind vermeidbar. In mobilogisch! Vierteljahres-Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, Heft 2/2018. <https://www.mobilogisch.de/41-m/artikel/257-schulweg-elterntaxis-vermeiden.html> (5)

Verwendete und weiterführende Literatur zu den Beispielen:

- (1) Landkreis Holzminden (Hg.): Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Holzminden 2016, Textband und Anlagenband. PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover.
- (2) Stephan Börger LNVG, Mobilitätsmanagement: Mobil auf dem Land – Perspektiven durch alternative Bedienformen. Präsentation im Rahmen des Dorfgesprächs in Idensen am 17.10.2017
- (3) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hg.): Modellregion Landkreis Holzminden. In: Regionsdossier des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Berlin/Bonn 2018.
- (4) Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hg.): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Köln 2015.
- (5) Leven J., Leven T. (2018): Elterntaxis sind vermeidbar. In mobilogisch! Vierteljahres-Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, Heft 2/2018. <https://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/257-schulweg-elterntaxis-vermeiden.html>
- (6) Meine, A.; Gottmann, T. (2018): Die Fußgänger-Profis – Unterrichtsmaterialien zur Mobilitätsbildung in den Jahrgängen 1 bis 3 der Grundschule. Verfügbar unter: www.nibis.de
- (7) Baker-Price, A. (2015): Verkehrszähler Leitfaden. Verfügbar unter: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

8 Spezielle Maßnahmen für Zielgruppen

C

MASSNAHMEN

Die bisher aufgezeigten allgemeinen Handlungsansätze mit Umsetzungsorientierung werden in der nachfolgenden Maßnahmenliste noch einmal je Zielgruppe auf deren Ansprüche differenziert heruntergebrochen. Erst die Gewährleistung, unterschiedliche Ziele zu unterschiedlichen Zeiten und aus den verschiedensten Gründen zu erreichen, schafft eine Freiheit der Verkehrsmittelwahl und damit eine wirklich gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben und eine Steigerung der Lebensqualität für alle. Soziodemografische Merkmale und die Höhe des Einkommens können dann eine nachgeordnete Rolle spielen und z.B. die Nachhaltigkeit als Ziel formuliert werden.

Mobilitätsmuster und -bedürfnisse

Frauen, die in der Tarifzone C (ehem. Region) leben waren am Stichtag zu 84% mobil. Sie verfügen zu 80% jederzeit über einen Pkw. Dieser Wert steigt sogar noch mit dem Haushaltseinkommen. Sie legten 37% (50%) ihrer Wege mit dem Pkw als Fahrerin zurück, zusätzlich 20% (14%) als Mitfahrerin und nur zu 7% (4%) mit dem ÖPNV. Fahrrad 17%, zu Fuß 19% (16%). Diese Werte ändern sich entsprechend der Werte in Klammern bei jederzeitiger Pkw-Verfügbarkeit.

Frauen auf dem Land haben die niedrigsten Werte bei der ÖPNV-Nutzung. Gründe sind unterschiedlich: Während es für die jüngeren Frauen einen (zu) hohen Aufwand bedeutet, ihre vielen verschiedenen, häufig kleinräumigen, Arbeits- und Versorgungswege mit dem ÖPNV zu erledigen, sind es für die Älteren eher die fehlende Erreichbarkeit ihrer Ziele sowie nicht bedarfsgerechte Fahrpläne, Fahrzeuge und Haltestellen.

Wie kann der ÖPNV flexibler auf vorhandene Bedürfnisse der Frauen auf dem Land eingehen?

Maßnahmenansätze für Frauen auf dem Land

- **Partizipation**, um Kenntnis über wichtige anzusteuernde Orte von Frauen auf dem Land (Einkauf, Dienstleistung, Betreuung, Versorgung, Freizeit) zu bekommen und diese zu berücksichtigen. Veranstaltungsorte vor Ort anbieten. Geeignete Partizipationsformen entwickeln und ausprobieren, bewerben, bewerten.
- **Bedarfsverkehre** nach Fahrplan oder auf Zuruf (on-demand) zu wichtigen Zielen von Frauen auf dem Land initiieren. Integration flexibler Bedienformen als gleichwertige Bausteine in den Nahverkehr, z.B. Entwicklung eines flexiblen kleinräumlichen und eher flächenorientierten Bedienkonzeptes, in dem klassische Busverkehre mit bedarfsorientierten Produkten bzw. flexiblen Modulen (App, Mieträder, Mitnahmekonzepte, kombinierte Transportangebote etc.) je nach erwarteter Nachfrage kombiniert und verschiedene zielgruppenspezifische Angebote eingeführt werden. Mobile Dienstleistungsangebote könnten dabei unterstützen, motorisierte Versorgungswege in ländlichen Räumen zu vermeiden.
- **Mobilitätspunkte** besonders auf dem Land in Verknüpfung mit bedarfsgerechten Angeboten der Nahversorgung, als Treffpunkt mit Kindern oder für ältere Menschen schaffen. Integrierte Liefer- und Paketstation, ggf. ergänzende Dienstleistungen anbieten, um Wege zu vermeiden.

ZIELGRUPPE 1



Frauen auf dem Land

22,6% der Frauen leben in der Tarifzone C (ehem. Region), davon sind 46% zwischen 25 und 59 Jahre, 32% sind über 60 Jahre.

39% sind Teilzeit oder Vollzeit beschäftigt, 24% sind Rentnerinnen, 19% sind nicht erwerbstätig.

35% leben allein oder in Partnerschaft ohne Kinder. 23% leben allein oder in Partnerschaft mit Kindern im Haushalt.

Familie und (Teilzeit)Erwerbstätigkeit müssen häufig trotz weiterer Wege unter einen Hut gebracht werden.

Maßnahmenansätze für Frauen auf dem Land

- **Angebotserweiterung:** SprintH-Linien ausweiten mit dem Ziel, schnell „über Land“ vorzugsweise bis ins Stadtzentrum zu kommen, Komfort und Fahrtenhäufigkeit verbessern analog dem ÖPNV in der Stadt (höhere Takung der Fahrtzeiten, neue Ausstattungsmerkmale z.B. WLAN und USB-Ladestationen im Fahrzeug, Haltestellenausstattung mit B+R Anlagen, P+R). Ggf. Bedarfsanalyse vor Ort durchführen (z.B. parallel zur B65 nach Barsinghausen, Zielpunkt Garbsen-Zentrum, Zielpunkt Bissendorf-Heide)
- **FrauenNachtTaxi** regionsweit einheitlich anbieten ggf. nicht nur für Frauen, sondern für alle zu Randzeiten. **Sicherheitsbedürfnisse** von Frauen auf dem Land thematisieren. Teils zu weite Wege zur Haltestelle thematisieren (hoher Anteil Pkw-Mitfahrerinnen).

Mobilitätsmuster und -bedürfnisse

Frauen in der Familienphase waren am Stichtag zu 88% mobil. Legen im Durchschnitt 3,5 Wege und 29,5 km zurück, brauchen dafür 77,7 Min. = 2,6 Min./km. Familienfrauen nutzen zu 44% den Pkw, das ist der höchste Wert bei den Frauen. Zu Fuß liegt mit 25% ebenfalls hoch, das Rad wird zu 12% genutzt der ÖPNV zu 10%.

Bei alleinerziehenden Frauen verschärft sich die Situation: 4,6 Wege und 20km in 81,7 Min = 4,1 Min/km! Das Auto wird dafür zu 28% genutzt, ebenso häufig wird zu Fuß gegangen, zu 31% mit dem Rad gefahren. Nur zu 5% der ÖPNV genutzt.

Familienfrauen sind in höherem Maße nicht erwerbstätig oder teilzeiterwerbstätig (besonders in der ländlichen Region) und leisten einen deutlich höheren Anteil an Versorgungs- und Begleitwegen als Männer in gleicher Lebenssituation.

Hauptwegzwecke von Familienfrauen insg.:

- Arbeit / Dienstlich / Ausbildung	25%	Alleinerziehende: 20%
- Einkauf	15%	Alleinerziehende: 11%
- priv. Erledigungen	6%	Alleinerziehende: 9 %
- Freizeit	26%	Alleinerziehende: 19 %
- Versorgung	28%	Alleinerziehende: 42%

Der Komplexitätsgrad von Frauen in der Familienphase insg. liegt bei 79 bzw. 83 bei Alleinerziehenden.

Größte Unterschiede zwischen Männern und Frauen fallen in der Familienphase auf!

Maßnahmenansätze für Frauen in der Familienphase

- **Partizipation**, um Kenntnis über wichtige anzusteuernde Orte von Frauen in der Familienphase (Arbeitsplatz, Schule, Kindergarten, Dienstleistung und Versorgung, Freizeit) zu bekommen und diese zu berücksichtigen. Kinder- und Elternbetreuung, sowie daran angepasste Uhrzeiten und Orte sind wichtige Voraussetzung.
- **Sicherheitsbedürfnisse** von Eltern und Jugendlichen berücksichtigen. Tür zu Tür-Verkehr: Wege zur Haltestelle einbeziehen.

ZIELGRUPPE 2



Frauen in der Familienphase

machen **18%** der Regionsbevölkerung aus, höchster Anteil mit 21% im Umland.

Große Unterschiede entstehen je nachdem, ob Frauen mit Partner oder Partnerin leben oder alleinerziehend sind.

8 Spezielle Maßnahmen für Zielgruppen

C

MASSNAHMEN

Maßnahmenansätze für Frauen in der Familienphase

- **EXPERIMENT II:** Alternativen zum Elterntaxi schaffen.
- **Bedarfsverkehre**, nach Fahrplan oder auf Zuruf, sollten die wichtigen Zielen von Frauen in der Familienphase aufnehmen. Integration flexibler Bedienformen als gleichwertige Bausteine in den Nahverkehr, z.B. in suburbanen Wohngebieten, in dem klassische Busverkehre mit bedarfsorientierten Produkten bzw. flexiblen Modulen (App, Mieträder, Mitnahmekonzepte etc.) je nach erwarteter Nachfrage kombiniert und verschiedene zielgruppenspezifische Angebote eingeführt werden. Mobile Dienstleistungsangebote könnten dabei unterstützen, motorisierte Versorgungswege in ländlichen Räumen zu vermeiden.
- **Mobilitätspunkte** in Verknüpfung mit bedarfsgerechten Angeboten der Nahversorgung und als Treffpunkt mit Kindern schaffen. Integrierte Liefer- und Paketstation anbieten, ggf. erweitert um ergänzende Angebote und Dienstleistungen, um Wege zu vermeiden.
- **Mehr Verknüpfungs-**, Ein- und Umstiegsmöglichkeiten barrierefrei anbieten, um auch kurze Versorgungswege mit dem ÖPNV erledigen zu können. Alternative oder flexible Bedienformen als Bedarfsverkehre anbieten.
- **Komfortsteigerung:** durch mehr Platz, z.B. in Fahrzeugen für den Einstieg und die Mitnahme von Kinderwagen und Einkäufen/Gepäck (Gepäckfächer oder Gepäcknetze) vorgehalten werden, damit deren Nutzung auch in Aufkommen starken Zeiten komfortabel bleibt. Außerdem durch die Unterstützung barrierefreier Wegeketten mit ausreichend breiten (Hoch)Bahnsteigen.

Mobilitätsmuster und -bedürfnisse

Erwerbstätige Männer in der Familienphase waren am Stichtag zu 87% mobil. Legen im Durchschnitt 3,7 Wege und 60 km zurück, brauchen dafür 95,4 Min. = 1,6 Min./km. Sie sind demnach sehr schnell unterwegs.

Die Gruppe erreicht mit 54% den höchsten Wert der MIV-Nutzung, Frauen in gleicher Situation liegen bei 44%. Männer gehen zu 15% zu Fuß und fahren zu 18% mit dem Rad. Den ÖPNV nutzen 9%.

Hauptwegzwecke teilen sich wie folgt auf:

- Arbeit / Dienstlich / Ausbildung	45%
- Einkauf	11%
- priv. Erledigungen	6%
- Freizeit	24%
- Versorgung	14%

Der Komplexitätsgrad von erwerbstätigen Männern in der Familienphase liegt bei 75.

ZIELGRUPPE 3



Erwerbstätige Männer in der Familienphase

Männer in der Familienphase machen **19%** der Regionsbevölkerung aus.

Vollzeit Erwerbstätige machen 45% der männlichen Bevölkerung aus und damit die mit Abstand größte Gruppe.

Männer in der Familienphase bilden die Gruppe mit der höchsten MIV-Nutzung! Wie kann diese Gruppe als ÖPNV-Nutzer gewonnen werden? Wie können Multimodalität bis hin zum Umstieg erfolgreich gefördert werden?

Maßnahmenansätze für Männer in der Familienphase

- Bessere **Verknüpfung** der Verkehre, z.B. durch Erleichterungen beim Wechsel vom Auto zum ÖPNV durch zahlreiche und komfortable P+R-Angebote, aber auch Tarifeinheitlichkeit und Wegeleitung. Nutzungsfreundliches Mobilitätsmanagement und der Einsatz von IT-gestützten Informationssystemen sowie Verbesserungen der baulichen Infrastruktur sowie der (Fuß-)Wege beim Wechsel.
- **Angebotserweiterung:** SprintH-Linien ausweiten; Ziel: schnell „über Land“ vorzugsweise bis ins Stadtzentrum, Komfort und Fahrtenhäufigkeit verbessern (höhere Taktung der Fahrtzeiten, neue Ausstattungsmerkmale z.B. WLAN und USB-Ladestationen im Fahrzeug, Haltestellenausstattung mit B+R Anlagen). Ggf. Bedarfsanalyse vor Ort durchführen (z.B. parallel zur B65 nach Barsinghausen, Zielpunkt Garbsen-Zentrum, Zielpunkt Bisendorf-Heide).
- **Fahrradanbindung** an die Premiumlinien von Bus und Bahn attraktiver gestalten. Mitnahmemöglichkeiten in oder auch an den Bussen wäre zusätzlich wünschenswert.

Mobilitätsmuster und -bedürfnisse

Junge Männer waren am Stichtag zu 86% mobil, legen im Durchschnitt 61,3 km zurück in 91,2 Min. = 1,5 Min/km schneller als der männliche Durchschnitt. Junge Frauen waren zu 87% mobil, legen „nur“ 34,4 km in 89,9 Min zurück = 2,6 Min/km das entspricht dem weiblichen Durchschnitt.

Hauptwegzwecke junger Erwachsener sind:

(m): Arbeit 10% / Dienstlich 16% / Ausbildung 18%

(w): Arbeit 16% / Dienstlich 9% / Ausbildung 12%

(m): Einkauf 13%, Erledigungen 12%, Freizeit 29% + Begleitung 3%

(w): Einkauf 11%, Erledigungen 9%, Freizeit 38% + Begleitung 5%

Der Komplexitätsgrad junger Männer liegt bei 71 und der junger Frauen bei 74.

Junge Erwachsene erreichen hohe Werte bei der ÖPNV-Nutzung (Ausbildungswege zu 43% (m), 32% (w)). Gründe sind u.a. vergünstigte Tarife und eine klar strukturierte Lebenssituation bzw. fehlende Alternativen. Beim Übergang in den Beruf erfolgt häufig der Umstieg auf den MIV durch höhere Flexibilität im Berufsleben, Führerscheinbesitz, Pkw-Verfügbarkeit, ein erhöhtes Komfortbedürfnis, Wegfall der günstigen Tarife und eine geänderte Lebenssituation.

Wie können die jungen Menschen dauerhaft an den ÖPNV gebunden werden?

ZIELGRUPPE 4



Junge Erwachsene, 18 – 24 Jahre

machen **8%** der Regionsbevölkerung aus.

Junge Männer besitzen zu 67% einen Führerschein, verfügen zu 50% jederzeit über einen Pkw, sind schnell und weit unterwegs.

Junge Frauen besitzen zu 71% einen Führerschein, verfügen zu 53% jederzeit über einen Pkw, sind auf kürzeren Wegen deutlich langsamer unterwegs.

8 Spezielle Maßnahmen für Zielgruppen

C

MASSNAHMEN

Maßnahmenansätze für junge Erwachsene

- **Tarifreduzierung/Sondertarife** für den Übergang von der Ausbildung in den Beruf (z.B. die Jugend-Netzkarte für 15 € für Azubis ausweiten auf Berufsanfängerinnen und Berufsanfänger). Günstige Angebote mit dem 1. Kind (Tarif, Carsharing etc.)
- **Mobilitätspunkte** mit Verleih von Lastenrädern und E-Bikes schaffen. Bedarfsgerechte Angebote damit verknüpfen, wie Nahversorgung, Treffpunkt mit Kindern, Paketstation, ggf. erweitert um zusätzliche Angebote und Dienstleistungen.
- **EXPERIMENT I:** Mobilitätspunkte für junge Erwachsene.
- Bessere **Verknüpfung** der Verkehre durch zahlreiche und komfortable B+R sowie P+R-Angebote, gut erreichbar und sicher auch für junge Frauen attraktiv, aber auch Tarifeinheitlichkeit und Wegeleitung. Nutzungsfreundliches Mobilitätsmanagement und der Einsatz von IT-gestützten Informationssystemen sowie Verbesserungen der baulichen Infrastruktur sowie der (Fuß-)Wege beim Wechsel.
- **Angebotserweiterung:** SprintH-Linien ausweiten, mit dem Ziel, schnell „über Land“ vorzugsweise bis ins Stadtzentrum zu kommen, mit technischem Komfort und häufigen Fahrten (höhere Taktung der Fahrtzeiten, neue Ausstattungsmerkmale z.B. WLAN und USB-Ladestationen im Fahrzeug, Haltestellenausstattung mit B+R Anlagen).

Mobilitätsmuster und -bedürfnisse

Kinder und Jugendliche waren am Stichtag zu 87% (m) bzw. 83% (w) mobil. 0 - 5-jährige Jungen sind mit 98% (Umland) die mobilste Gruppe überhaupt!

Ausbildung und Freizeit sind die häufigsten Hauptwegezwecke.

Hauptverkehrsmittel ist das Auto zum Mitfahren. 35% bei den Mädchen, 27% bei den Jungs. Gefolgt von zu Fuß (26%) und Fahrrad 24% (m) und 20% (w) sowie ÖPNV mit 20% (m) und 16% (w).

Welche Maßnahmen sind erforderlich, damit Eltern ihre Kinder ohne Angst den ÖPNV nutzen lassen?

Maßnahmenansätze für Kinder und Jugendliche

- **Partizipation**, um Kenntnis über wichtige anzusteuernde Orte von Kindern und Jugendlichen (Kindergarten, Schule, Freizeiteinrichtungen) zu bekommen und diese zu berücksichtigen. Angepasste Uhrzeiten und Orte sind wichtige Voraussetzung.
- **Sicherheitsbedürfnisse** von Eltern und Jugendlichen berücksichtigen (Schutz vor Gefährdung im Verkehr, Übergriffe und Gewalt). Tür zu Tür-Verkehre: Wege zur Haltestelle einbeziehen. Begleitwege vermeiden.
- **EXPERIMENT II:** Alternativen zum Elterntaxi schaffen.
- **Spezialverkehre** zeitlich und räumlich ausweiten (Nachtverkehr, Discobus, NachtTaxi für alle) ggf. mit Tarifreduzierungen verbinden.

ZIELGRUPPE 5



Kinder und Jugendliche

16% der Regionsbevölkerung ist unter 18 Jahre. Der Anteil Kinder und Jugendliche liegt in der Tarifzone Region mit 19% am höchsten.

Mobilitätsmuster und -bedürfnisse

Seniorinnen und Senioren waren am Stichtag zu 83% (m) bzw. 79% (w) mobil. Der Führerscheinbesitz sinkt im Alter über 75 Jahre bes. bei den Frauen auf 68%. Ebenso wie die Pkw-Verfügbarkeit (59%). Hier sind die Unterschiede zwischen Stadt und Land erheblich. Seniorinnen über 75 Jahre in der Stadt verfügen zu 51% jederzeit über einen Pkw, im Umland sind es 78%. Bei den Männern bleibt die Pkw-Verfügbarkeit hoch und liegt bei 71% in der Stadt und steigt bis auf 93% in der ländlichen Region.

Mobilitätseinschränkungen aus gesundheitlichen Gründen steigen mit dem Alter deutlich an. 28,4% der Frauen über 65 sind in ihrer Mobilität eingeschränkt, 25,3% der Männer im gleichen Alter. Senioren nutzen für 44% ihrer Wege das Auto, die Frauen nur zu 25%. Sie fahren zu 19% mit (Männer 5%), gehen zu 27% (Männer 25%) zu Fuß und fahren jeweils zu 14% mit dem Rad oder ÖPNV, Senioren zu 18% bzw. 8%.

Im Alter fallen meist mehrere „Barrieren“ unabhängig von einer gesundheitlichen Einschränkung zusammen (Langsamkeit, Sichteinschränkungen, Orientierungsschwäche oder fehlende IT-Sicherheit etc.

Der Abbau jeglicher „Barrieren“ ist im Alter Voraussetzung, um den ÖPNV überhaupt nutzen zu können.

Maßnahmenansätze für Seniorinnen und Senioren

- Abbau von Barrieren - **Sicherheitsbedürfnisse** von Älteren thematisieren. Wege zur Haltestelle einbeziehen. Sitzmöglichkeiten an interessanten Punkten einplanen als „Bank mit Aussicht“.
- **Partizipation**, um Kenntnis über wichtige anzusteuernde Orte von Seniorinnen und Senioren (Einkauf, Versorgung, Arzt, Therapie, Friedhof, Freizeit) zu bekommen und diese zu berücksichtigen. Angepasste Uhrzeiten und Orte sind wichtige Voraussetzung.
- Mehr **Verknüpfungs-** und Umstiegsmöglichkeiten. WCs an Umstiegs punkten. Wegeleitung. Beleuchtete Fahrpläne.
- Spezialverkehre (Einkaufsbus, Bürgerbus) mit Mobilitätsbegleitung.
- **Hilfs- und Unterstützungsangebote** durch temporäre Mobilitätsbegleitung, Ausstiegshilfe-Knöpfe, Sitzplatzreservierung mit/bei Fahrtantritt, mehr Servicepersonal, Ansage von Infrastruktureinrichtungen mit Ansage der Entfernung. Abholdienst für Seniorinnen und Senioren (BienenXpress im Landkreis Holzminden).
- Bedarfsverkehre nach Fahrplan oder auf Zuruf (on-demand) zu wichtigen Zielen von Seniorinnen und Senioren initiieren (EXPERIMENT). Integration flexibler Bedienformen als gleichwertige Bausteine in den Nahverkehr, z.B. Entwicklung eines flexiblen kleinräumlichen und eher flächenorientierten Bedienkonzeptes, in dem klassische Busverkehre mit bedarfsorientierten Produkten bzw. flexiblen Modulen (App, Mieträder, Mitnahmekonzepte etc.) je nach erwarteter Nachfrage kombiniert und verschiedene zielgruppenspezifische Angebote eingeführt werden. Mobile Dienstleistungsangebote könnten unterstützen, motorisierte Versorgungswege zu vermeiden.
- Neue weitaus günstigere Tarife sowie Partnerschaftskarte oder netzweite Zeitkarten.

ZIELGRUPPE 6



Seniorinnen und Senioren

21% der Regionsbevölkerung ist über 65 Jahre. Senioren und Seniorinnen leben zu 35% allein.

Der Anteil liegt in der Tarifzone B (ehem. Umland) mit 25% am höchsten. Frauen sind in der Gruppe grds. stärker vertreten.



Region Hannover

IMPRESSUM

Herausgeber

Region Hannover
Der Regionspräsident

Redaktion

Ingrid Heineking, StadtUmLand Forschung Planung Beratung
Birgit Schmidtke, Büro ppb Architekten

Unter Beteiligung von

Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement: Klaus Geschwinder,
Arthur Gnatzy, Melanie Saraval und **Team Gleichstellung:** Carolin Kolbe

Foto Deckblatt

Johannes Fricke (ppb Architekten)

Gestaltung

Ingrid Heineking
Birgit Schmidtke
Region Hannover, Team Medienservice

Druck

Region Hannover, Team Medienservice
gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Weitere Informationen:

Region Hannover, Fachbereich Verkehr
Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement

September 2020