



Büro für
Stadtplanung und
Verkehrsplanung

Bewertung des Nahverkehrsplanes Heidelberg aus Frauensicht

Büro für
Stadtplanung und
Verkehrsplanung

Sandbergstraße 65
64285 Darmstadt

Christel Frank

Dipl.-Ing.
Stadtplanerin
Tel. 06151 / 6 52 05

Gisela Stete

Dipl.-Ing.
Verkehrsplanerin
Tel. 06151 / 6 52 33

Fax 66 20 35

Projektleitung:

Dipl. Ing. Gisela Stete

Projektbearbeitung:

Dipl. Geogr. Karin Teister

Darmstadt, Juni 1998

BEWERTUNG NAHVERKEHRSPLAN HEIDELBERG AUS FRAUENSICHT

Inhalt	Seite
1. RECHTLICHE GRUNDLAGEN FÜR DIE BERÜCKSICHTIGUNG VON FRAUENBELANGEN IN DER NAHVERKEHRSPLANUNG	1
2. ANFORDERUNGEN VON FRAUEN AN DIE NAHVERKEHRSPLANUNG	3
3. BEWERTUNG DES ANFORDERUNGSPROFILS DES NAHVERKEHRSPLANES	6
3.1 Berücksichtigung der Ziele des Stadtentwicklungsplans 2010 ...	6
3.2 Berücksichtigung frauenrelevanter Anforderungen	7
3.3 Berücksichtigung der ÖPNV-relevanten Anforderungen der Angsträumstudie	9
4. BEWERTUNG DES ANGEBOTSKONZEPTS DES NAHVERKEHRSPLANES	11
4.1 Berücksichtigung der Aussagen aus den Zukunftswerkstätten	11
4.2 Berücksichtigung der Aussagen der Stadtteilrahmenpläne	22
5. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	23
6. BEACHTUNG FRAUENRELEVANTER ASPEKTE BEI DER UMSETZUNG VON MASSNAHMEN UND BEI DETAILFRAGEN DER ÖPNV-GESTALTUNG	25

1. RECHTLICHE GRUNDLAGEN FÜR DIE BERÜCKSICHTIGUNG VON FRAUENBELANGEN IN DER NAHVERKEHRSPANUNG

Das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg vom 8.6.95 bildet die gesetzliche Grundlage zur Erstellung von Nahverkehrsplänen. Darin werden die Stadt- und Landkreise zu Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV bestimmt und sind zur Erstellung von Nahverkehrsplänen mit dem Ziel der Sicherung und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs verpflichtet. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er macht als Rahmenplan keine Detailangaben z. B. zu Tarifen, Fahrzeug-einsatz und Fahrplanausgestaltung. Er legt jedoch Standards für die Er-schließung, Bedienung, Verbindung, Vernetzung der Verkehrssysteme, Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen sowie der Fahrgastinformation fest.

Bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen sind die Leitlinien für die Gestal-tung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG, §4) zu beachten. Hier ist die Berücksichtigung der Belange von Familien mit Kindern, **Frauen** und mobilitätseingeschränkten Personen bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im ÖPNV im Abschnitt „allgemeine Leitlinien“ explizit festgelegt.

In §12,1 des ÖPNVG ist die Beteiligung an der Erstellung des Nahverkehrs-plans geregelt. Frauen sind hier nicht explizit benannt, jedoch obliegt es dem Aufgabenträger die Beteiligung von Frauen sicherzustellen.

Die Stadt Heidelberg ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), dem weitere Aufgabenträger der Region Unterer Neckar sowie der Region Rheinpfalz angehören. Zur Koordination der einzelnen Nahverkehrspläne im Verkehrsverbund wurde vom VRN eine Rahmenvorgabe¹ erstellt, die Quali-tätsziele und Mindeststandards für das ÖPNV-System festlegen. Bezüglich der Belange von Frauen wird dort auf die erforderliche Berücksichtigung bei der Untersuchung und Bewertung folgender Faktoren hingewiesen:

¹ Verkehrsverbund Rhein-Neckar (1996): Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar Rahmenvorgabe des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim.

- Zugänglichkeit und Ausstattung von Haltestellen,
- Sicherheit während der gesamten Ortsveränderung,
- Verfügbarkeit von Sondernutzungsflächen in den Fahrzeugen und
- Fahrplanangebote für bevorzugte Verkehrsrelationen.

Es werden jedoch keine Aussagen dazu gemacht, wie die Anforderungen von Frauen qualitativ und quantitativ dargestellt und berücksichtigt werden können. Dies ist Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

2. ANFORDERUNGEN VON FRAUEN AN DIE NAHVERKEHRS-PLANUNG

Frauen sind neben dem Schülerverkehr die Hauptnutzergruppe öffentlicher Verkehrsmittel. Die wesentlichen Ursachen hierfür sind der - gegenüber Männern - geringere Führerschein- und Autobesitz sowie eine insgesamt geringere Pkw-Verfügbarkeit. Die höchste Pkw-Verfügbarkeit haben in Heidelberg Frauen der Altersklasse 18 - 45 Jahre mit 45%, die sich jedoch kontinuierlich abnimmt und bei älteren Frauen nur noch 20% beträgt. Männern aller Altersklassen steht dagegen in deutlich mehr als der Hälfte jederzeit ein PKW zur Verfügung. Somit sind viele Frauen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen und nutzen sie in Heidelberg auch tatsächlich doppelt so häufig wie Männer².

Die in unserer Gesellschaft immer noch weitgehende Zuständigkeit für die Haus- und Familienarbeit von Frauen bedingt - insbesondere bei erwerbstätigen Müttern - einen hohen und sehr differenzierten Mobilitätsbedarf. Kennzeichnend für die Mobilität von Frauen ist die Bildung von Wegeketten, das Zurücklegen von Wegen in Begleitung von Kindern oder mit Gepäck, der Mobilitätsbedarf außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie Koordinationszwänge, die sich aus der notwendigen Abstimmung zwischen Erwerbs- und Familienarbeit ergeben. Aus der Angst vor Belästigung und sexueller Anmache resultieren spezifische Mobilitäts- und Sicherheitsanforderungen.

Diese Mobilitätsbedürfnisse stellen besondere Anforderungen an die städtische Infrastruktur und somit auch an den öffentlichen Personennahverkehr. Zur Sicherung eines frauenfreundlichen ÖPNV können folgende Anforderungen formuliert werden:

- Für die **ÖPNV-Erschließung** in bebauten Gebieten sollte der Einzugsbereich von Haltestellen nicht größer als 300m sein. Die in Richtlinien empfohlenen Werte von teilweise 1000m zum SPNV sind für Frauen mit Kindern, Kinderwagen und Gepäck nicht akzeptabel. Bei der Erschließung von Neubaugebieten ist auf eine gleichzeitig mit der MIV-Erschließung zu erfolgenden ÖPNV-Erschließung zu achten. Der Ausbau kleinräumiger Erschließungssysteme (z. B. Bus) ist gegenüber dem Ausbau

² Wermuth: Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg , 1991.

der schienengebundenen, schnellen Systeme nicht zu vernachlässigen oder gar einzustellen.

- Ergänzend zur Ausrichtung der Linien auf die Zentren sind **Tangentialverbindungen** einzurichten, da Frauen häufig Ziele in benachbarten Stadtteilen aufsuchen. Die Anbindung wichtiger frauenrelevanten Ziele soll berücksichtigt werden, insbesondere bei der Netzplanung und Anlage von Haltestellen.
- **Bedienungsangebote** sollten auch außerhalb der Hauptverkehrszeit (Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeit) ausreichend vorhanden sein. Dies sind Zeiträume, in dem Frauen den weitaus größten Teil der Fahrgäste stellen. Eine Vertaktung des Angebots mit dichter Taktfolge ist weitestmöglich sicherzustellen. Dabei ist insbesondere die Anschlußsicherung beim Umsteigen (geringe Wartezeiten) von hoher Bedeutung. Die Fahrpläne sollten auf die Öffnungszeiten frauenrelevanter Einrichtungen abgestimmt werden. Abends und nachts ist eine angemessene Bedienung ggf. durch flexible Bedienungsformen sicherzustellen.
- **Haltestellen** sollen grundsätzlich in der Nähe belebter Nutzungen angelegt werden. Die Haltestellen sollen durch eine direkte oberirdische Wegeführung barrierefrei und sicher erreichbar sein. Dies trifft auch für die Gestaltung der Umsteigewege zu. Wenn dies aus betrieblichen Gründen nicht möglich ist, so sind Über-/ Unterführungen mit Rampen oder Aufzügen auszustatten. Generell sollen Haltestellen über eine übersichtliche und einsehbare Gestaltung, gute Orientierbarkeit, ausreichende Beleuchtung und eine gute Aufenthaltsqualität verfügen. Zu den elementaren Ausstattungsmerkmalen zählen der einsehbare Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten in ausreichender Anzahl, Gepäckablagemöglichkeiten, gut lesbare Informationen, ergänzt durch Telefonzelle, Notruf und Toiletten an wichtigen Haltestellen. Durch Niederflurhaltestellen soll der Einstieg ins Verkehrsmittel ohne Behinderung möglich sein.
- Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen erleichtert Personen mit Kinderwagen oder Gepäck die ÖPNV-Nutzung. In den **Fahrzeugen** sind ausreichende Abstellflächen für Kinderwagen sowie Rückhalteeinrichtungen und Griffe in Kinderhöhe notwendig. Niederflurfahrzeuge sollten vorrangig auf Verbindungen zu wichtigen Frauenzielen eingesetzt werden. Die

Fahrgastinformation sollte gut les- und hörbar sein. In U- und S-Bahnen ist Sicht- und möglicherweise Rufkontakt zur Fahrerkabine sicherzustellen. Durchgangsmöglichkeiten zwischen den Einzelwagen ermöglichen bei Bedarf den Wechsel des Abteils.

3. BEWERTUNG DES ANFORDERUNGSPROFILS DES NAHVERKEHRSPLANES

Im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplanes werden die Zielvorgaben für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in Heidelberg festgelegt. Hier werden Standards definiert, wie das Angebot des ÖPNV qualitativ und quantitativ im einzelnen zu bewerten ist. Das Anforderungsprofil bildet somit die Basis für Maßnahmenvorschläge, die im Angebotskonzept dargelegt sind.

Dabei ist zu unterscheiden zwischen Zielen, die sich aus übergeordneten Vorgaben (Raum-, Stadtentwicklungsplanung und Fachplanungen) ableiten lassen und konkreten Zielen des Aufgabenträgers beispielsweise im Hinblick auf Erschließung, Verbindung, Bedienung, etc.

3.1 Berücksichtigung der Ziele des Stadtentwicklungsplans 2010

Neben den Vorgaben der Landes- und Regionalplanung werden im Anforderungsprofil der Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg von 1994 und der Stadtentwicklungsplan 2010 – Zielbereich Mobilität, als zu berücksichtigende Fachplanungen explizit benannt. Umwelt-, Stadt- und Sozialverträglichkeit werden im Nahverkehrsplan als die drei übergeordneten Leitlinien der Verkehrsentwicklung in Heidelberg dargestellt, deren Umsetzung durch Verkehrsvermeidung und Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes angestrebt wird. Generell ist festzustellen, daß die Zielvorgaben des Stadtentwicklungsplans 2010 im Nahverkehrsplan nicht im Detail konkretisiert werden. Aus gleichstellungsrelevanter Sicht sind folgende Ziele des Stadtentwicklungsplans 2010 zu nennen:

- Sicherung gleichberechtigter Beteiligungs- und Mitbestimmungsmöglichkeiten bei allen wichtigen stadtentwicklungspolitischen Entscheidungen,
- Förderung der „Stadt der kurzen Wege“ durch Förderung der Stadtteilzentren mit der gleichzeitigen Sicherung des historischen Zentrums,
- Standorte städtebaulicher Entwicklung sollen mit dem ÖPNV ausreichend erschlossen werden,
- Einräumen gleicher Mobilitätschancen für alle,
- Berücksichtigung der Situation mobilitätsbehinderter Menschen,

- Förderung eines barrierefreien ÖPNV,
- Gleichwertige Erschließung vorrangig durch Straßenbahnverbindungen für alle Stadtteile,
- Reduktion des privaten MIV, der durch den Umweltverbund ersetzbar ist,
- Förderung ökologischer und sozialverträglicher Mobilitätsformen, die Rücksicht auf die spezifischen Alltagswege und Nutzungsbedürfnisse von nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen nimmt,
- Verbesserung und Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur,
- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Innenstadt u.a. durch den Ausbau des ÖPNV³ sowie
- Verkehrsvermeidung bzw. Verlagerung auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes.

Festzustellen ist, daß diese Ziele im Nahverkehrsplan zwar nicht im Detail aufgeführt sind - was sicherlich den Rahmen des Nahverkehrsplanes sprengen würde -, daß aber davon ausgegangen werden kann, daß sie als Grundlage für das Angebotskonzept ausreichend berücksichtigt sind.

3.2 Berücksichtigung frauenrelevanter Anforderungen

Im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplanes Heidelberg wird im Abschnitt "Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen" explizit festgelegt, daß die Mobilitäts- und Sicherheitsanforderungen von Frauen zu berücksichtigen sind. Im einzelnen werden aus Frauensicht wesentliche Aspekte stichpunktartig dargelegt, u. a. zur Erreichbarkeit wichtiger nutzerrelevanter Ziele, zur Erschließung von Neubaugebieten, zur Anlage und Gestaltung von Haltestellen, zur Fahrzeugausstattung, zur Bedienung (Abend- und Nachtangebot) und zur Vernetzung der Verkehrssysteme (Umsteigewege, Wartezeiten). Insbesondere wird eine Beteiligung der wichtigen Nutzergruppen bei allen zukünftigen Maßnahmen gefordert. Allerdings ist festzustellen, daß die Berücksichtigung von Frauenbelangen als Querschnittsaufgabe zu begreifen ist und nicht auf die Ebene "Sonderaufgaben" reduziert werden kann. Daher

³ Vor allem als Einzelhandels- und Arbeitsplatzstandort sowie als Standort kultureller, universitärer und freizeitbezogener Einrichtungen ist die Heidelberger Innenstadt ein wichtiges Ziel für Frauen. Zudem arbeiten in der Altstadt ca. 1/5 aller weiblichen Beschäftigten.

werden die Themenfelder des Anforderungsprofils im Hinblick auf die Anforderungen von Frauen ebenfalls überprüft.

Zum **Erschließungsstandard** ist zu vermerken, daß die im Nahverkehrsplan festgelegten Haltestelleneinzugsradien von 300m Luftlinie für alle Verkehrssysteme aus Frauensicht als sehr gut zu bewerten sind. Dieser Wert wird jedoch durch die Vorgabe für Einzugsradien bis maximal 600m für Haltestellen des SPNV oder der S-Bahn überschritten.

Die Bedienung von Tangential-**Verbindungen** soll laut Anforderungsprofil mit Bussen erfolgen; Bei Hauptverbindungen sollen dies bevorzugt in der Form von Direktverbindungen geschehen. Dies wird als gut bewertet. Weiterhin werden Verbindungsstandards für aufkommensstarke Verbindungen zu relevanten Zielen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit definiert. Wichtige frauenrelevante Ziele wurden in der Bestandsaufnahme des Nahverkehrsplanes als Ziele des Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehrs benannt, allerdings wurde sich dabei auf Krankenhäuser, Altenheime und größere Einkaufsmöglichkeiten beschränkt. Wichtige Einzelziele wie beispielsweise die Volkshochschule sind nicht aufgeführt..

Bei der **Bedienung** soll der gegenwärtige Standard zumindest erhalten werden, wenn möglich aber verbessert werden. Die beabsichtigte Bedienung im innerstädtischen Verkehr mit einem tagesdurchgängigen 10´Takt während der Ladenöffnungszeiten wird den Mobilitätsanforderungen von Frauen gerecht, da damit auch in den Nebenverkehrszeiten ein ausreichendes Verkehrsangebot aufrecht erhalten wird. Dies gilt insbesondere für die innerstädtischen Haupt- und Nebenverbindungen. Die innerstädtischen Erschließungssysteme Ortsbus und AST jedoch sollen in der Neben- und Schwachverkehrszeit mit Taktfolgen von 20 Minuten und größer bzw. 60 Minuten und größer bedient werden. Taktfolgen von 60 Minuten und mehr sind jedoch sind als unzureichend zu bewerten. Der Hauptverkehrstakt orientiert sich - außer an den Berufs- und Ausbildungsverkehren - auch an den Ladenöffnungszeiten und ist somit auf die Öffnungszeiten wichtiger frauenrelevanter Ziele – zumindest im Einkaufsverkehr - abgestimmt.

Als weitere Zielvorgabe wird bei Hauptverbindungen die Bevorzugung von Direktverbindungen genannt. Generell soll beim Umsteigen eine Wartezeit von 10 Minuten nicht überschritten bzw. von 3 Minuten nicht unterschritten werden. Dies ist als gut zu bewerten. Für die Anlage von B+R/ P+R-Anlagen

werden keine Standards festgelegt. In diesem Zusammenhang ist der Aspekt Sicherheit von Bedeutung.

Die in der Angsträumstudie⁴ vorgelegten Kriterien werden im Nahverkehrsplan als Anforderungen an **Haltestellen** übernommen. Zusammen mit dem VRN-Haltestellenstandard liegen hiermit Kriterien vor, die eine frauengerechte Gestaltung der Haltestellen ermöglichen. Zur Anlage von Niederflurhaltestellen werden im Nahverkehrsplan keine Aussagen gemacht.

Der geplante vorrangige Einsatz von Niederflur**fahrzeugen** mit ausreichendem Angebot an Sonderstellflächen und optischer und akustischer Fahrgastinformation ist aus Frauensicht ebenfalls positiv zu bewerten.

3.3 Berücksichtigung der ÖPNV-relevanten Anforderungen der Angsträumstudie

Die Studie "Angsträume in Heidelberg - Das Sicherheitsempfinden von Frauen in ihrer Stadt" befaßt sich mit dem Thema "Gewalt an Frauen im öffentlichen Raum". Ziel dieser Studie ist es, Angsträume in Heidelberg sichtbar zu machen und Verbesserungs- und Umgestaltungsvorschläge zu erarbeiten. In dieser Studie wurden die Haltestellen als die wichtigste Kategorie der im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelbenutzung genannten Angsträume identifiziert. Gründe für das Unsicherheitsempfinden von Frauen liegen in der Art der Raumgestaltung, in der negativen, persönlichen Erfahrung und in den mangelhaften Nutzungsbedingungen des ÖPNV.

Im Nahverkehrsplan wird auf die in der Angsträumstudie vorgelegten Kriterien für eine sichere Gestaltung von Einrichtungen des ÖPNV als Anforderungen an Haltestellen verwiesen. Nach diesen Kriterien sollen Haltestellen gut einsehbar (z. B. keine hohe Bepflanzung), gut beleuchtet, in der Nähe belebter Nutzungen und sozialer Kontrolle angelegt sein und ggf. mit einer Notrufsäule oder einer Telefonzelle ausgestattet sein. Die Anwesenheit von Personal des ÖPNV erhöht das Sicherheitsgefühl. Die Haltestellen sollte nicht in der Nähe von abends und nachts unbelebten Bereichen liegen. Haltestellen, die diese Kriterien nicht erfüllen, müssen verlegt werden.

⁴ Stadt Heidelberg (Hrsg.): Angsträume in Heidelberg Das Sicherheitsempfinden von Frauen in ihrer Stadt, Heidelberg, 1994.

In der Angsträumstudie wurden die Haltestellen sowie die Verknüpfungspunkte mit unterschiedlich häufigen Nennungen als Angsträume benannt:

- kath. Kirche in Wieblingen,
- Taubenfeld,
- OEG-Bahnhof Wieblingen,
- Orthenauer Straße,
- Eichendorffstraße,
- Fernheizwerke,
- Kußmaulstraße,
- Zentralbetriebshof,
- Blumenthalstraße,
- Otto-Hahn-Straße,
- Landratsamt,
- Römerkreis,
- Haltestelle hinter dem Gaisbergtunnel
- Rohrbach-Süd,
- Rohrbach Markt,
- Hans-Thoma-Platz (OEG-Bahnhof Handschuhsheim),
- Bismarckplatz,
- Betriebshof,
- Hauptbahnhof und
- Bahnhof Kirchheim.

Weitere Angsträume in der näheren Umgebung von Haltestellen sind die Franz-Knauff-Straße, die Bergheimer Straße, die Mönchhofstraße, das Neuenheimer Feld, das Karlstor, der Danteplatz, der Neue Meißplatz, der Uniplatz und der Friedrich-Ebert-Platz.

Zwar sind an vielen Haltestellen seit 1994 bereits Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt worden, aber aus Sicht der Gutachterinnen besteht durchaus Bedarf nach einem Haltestellen-Ausbauprogramm, in dem - über die im Nahverkehrsplan genannten 14 Verknüpfungspunkte hinaus - für die Haltestellen der Angsträumstudie konkrete Maßnahmen auf Grundlage der im Nahverkehrsplan festgelegten Haltestellenstandards entwickelt werden.

4. BEWERTUNG DES ANGEBOTSKONZEPTS DES NAHVERKEHRSPLANES

4.1 Berücksichtigung der Aussagen aus den Zukunftswerkstätten

In den Jahren 1992-1994 wurden in allen Heidelberger Stadtteilen Zukunftswerkstätten für Frauen durchgeführt. Mit diesem speziellen Angebot für Frauen sollte eine Plattform geschaffen werden, Frauen stärker an stadtpolitischen Entscheidungen zu beteiligen und die spezifischen Anforderungen von Frauen an ihre Wohn- und Lebensumwelt zu berücksichtigen.

Die Ergebnisse dieser Workshops haben empfehlenden Charakter für alle wichtigen stadtpolitischen Entscheidungen.

Das Themenspektrum war in den einzelnen Stadtteilen sehr unterschiedlich. Die zum Thema Verkehr geäußerte Kritik und entwickelten Vorschläge beziehen sich in der Regel auf konkrete Probleme in den jeweiligen Stadtteilen und zeichnen sich durch einen sehr hohen Detaillierungsgrad aus, der z. T. über den des Nahverkehrsplanes hinausgeht. In solchen Fällen ist besonders bei der Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes auf die Berücksichtigung frauenrelevanter Aspekte zu achten (vgl. Kapitel 6).

Viele der Anregungen und Ergebnisse wurden bereits umgesetzt oder in den jeweiligen Stadtteilrahmenplänen und im Verkehrsentwicklungsplan von 1994 als konkrete Maßnahme vorgesehen, beispielsweise wurde eine neue Straßenbahnverbindung Handschuhsheim - Neuenheimer Feld eingerichtet, Umbaumaßnahmen bei etlichen Haltestellen durchgeführt, die Bedienung der Linie HSB 12 nach 20h ausgedehnt, etc.

Als Problempunkte, die von den Teilnehmerinnen der Zukunftswerkstätten häufiger angesprochen wurden, sind zu nennen:

- keine Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im ÖPNV,
- fehlendes Angebot an B+R-/ P+R-Anlagen bzw. deren mangelhafte Ausstattung,
- Hindernisse beim Haltestellenzugang,
- Angsträume an Haltestellen,

- fehlende Tangentialverbindungen oder Verbindungen zu benachbarten Stadtteilen und
- zu lange Taktfolgen auf bestehenden Verbindungen.

In Tabelle A1 im Anhang werden die Anregungen und Kritikpunkte im einzelnen aufgelistet und bezüglich ihrer Berücksichtigung im Nahverkehrsplan Heidelberg analysiert.

4.2 Berücksichtigung der Aussagen der Stadtteilrahmenpläne

Die im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 1994 beschlossenen, für jeden Stadtteil spezifischen Maßnahmen sowie die Ergebnisse der Zukunftswerkstätten zum Themenfeld Verkehr sind in die Berichte der jeweiligen Stadtteilrahmenpläne eingeflossen. Das bedeutet, daß die Aussagen der Stadtteilrahmenpläne in Bezug auf den ÖPNV nur in Einzelfällen über die Aussagen des VEP und der Zukunftswerkstätten hinausgehen. Aus diesem Grunde erfolgt an dieser Stelle keine detaillierte Analyse des Angebotskonzepts in Hinblick auf die Berücksichtigung der Stadtteilrahmenpläne.

Wie auch bei den Anregungen und Kritikpunkten aus den Zukunftswerkstätten wurden bereits viele Maßnahmen umgesetzt bzw. werden derzeit durchgeführt.

5. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Im Nahverkehrsplan werden die auch aus Frauensicht wesentlichen Anforderungen als Zielvorgabe für den ÖPNV formuliert. Hierzu ist festzustellen, daß die qualitativen Zielvorstellungen des Stadtentwicklungsplans nicht weiter konkretisiert werden, was aber sicherlich hinsichtlich Umfang und Detaillierung über den Rahmen des Nahverkehrsplanes hinausgehen würde. Die Ziele des Aufgabenträgers zeichnen sich jedoch durch eine sehr hohe Konkretisierung aus und entsprechen den **Anforderungen von Frauen** weitgehend.

Für die Themenfelder Vernetzung der Verkehrssysteme, Haltestellen und Verknüpfungspunkte, Fahrzeuge, Fahrgastinformation enthält das Angebotskonzept des Nahverkehrsplanes Heidelberg Vorschläge, die sich durch die Berücksichtigung der Belange von Frauen auszeichnen. Für die Kriterien Erschließung, Verbindung und Bedienung gibt es jedoch festgestellte Mängel (vgl. Tab. 2) - beispielsweise die fehlende Bedienung des südlichen Pfaffengrunds in der Schwachverkehrszeit - für die im Nahverkehrsplan eine Verbesserung unter vertretbarem Aufwand nicht für möglich erachtet wird. Dies ist nochmals im Einzelfall zu überprüfen.

Das Angebotskonzept beinhaltet die linienscharfen Betrachtung des Straßenbahn-Netzes. Zum Angebotsnetz werden sehr detaillierte Aussagen bezüglich der Bedienung (Zeiträume und Vertaktung) der einzelnen Linien gemacht. Das hier festgelegte Verkehrsangebot berücksichtigt – von einigen Ausnahmen abgesehen (Tabelle 1) - die Bedürfnisse von Frauen. Das Bus-Netz wird dagegen streckenbezogen betrachtet. Damit sind Aussagen zur Erschließung oder zur Einbindung frauenrelevanter Ziele nicht möglich. Um die Erreichbarkeit dieser Ziele sicherzustellen, schlagen die Gutachterinnen vor, eine Übersichtskarte aller frauenrelevanter Ziele in Heidelberg – also auch von Einzelzielen – zu erstellen und sie als Grundlage in die Gesamt-Liniennetz-Planung einzubinden.

Wesentliche Anregungen und Kritikpunkte der **Zukunftswerkstätten** wurden berücksichtigt, jedoch dem häufig geäußerten Wunsch nach umsteigefreien Direktverbindungen in andere Stadtteile im Angebotskonzept z. T. nicht entsprochen. Die Gutachterinnen schlagen vor, im Einzelfall die Plausibilität der Vorschläge zu überprüfen. Als weitere nicht berücksichtigte Maßnahmen sind

die gewünschte P+R-Anlage in Handschuhshiem und die durch häufige Staus beeinträchtigte Verbindung Ziegelhausen – Innenstadt zu nennen. Hier sollte das Angebotskonzept durch Beschleunigungsmaßnahmen ergänzt werden.

Die in der **Angstraumstudie** benannten Kriterien finden im Anforderungsprofil Berücksichtigung. Das Angebotskonzept beschränkt sich allerdings auf die Verknüpfungspunkte. Maßnahmen für die übrigen Haltestellen, die in der Angstraumstudie genannt wurden, sind im Angebotskonzept ergänzend einzubinden oder bei der Umsetzung von Maßnahmen an Haltestellen (Kap. 6) Vorrang einzuräumen. Auf die Möglichkeit eines Haltestellen-Ausbauprogrammes wurde bereits hingewiesen.

Kriterium	Festgestellter Mangel	Aussagen im Angebotskonzept
Erschließung	unzureichende Erschließung: Bosesdorn (Südstadt)	wirtschaftliche Erschließung derzeit nicht möglich
	unzureichende Erschließung: Wohngebiet östlich der Fabrikstraße, Rohrbach	wirtschaftliche Erschließung derzeit nicht möglich
	unzureichende Erschließung: Kirchheim, Gewerbe-/Wohngebiet Neurott, Kirchheimer Hof/ Patrick-Henry-Village mittlerer und nördlicher Bereich	Erschließung unter vertretbarem Aufwand nicht möglich
	unzureichende Erschließung: Wohn-/Gewerbegebiet Grenzhof	Erschließung unter vertretbarem Aufwand nicht möglich
	unzureichende Erschließung: Wohngebiet an Ludolf-Krehl-Straße, Handschuhshiem	geringe Bebauungsdichte, Erschließung unter vertretbarem Aufwand nicht möglich
	unzureichende Erschließung: Wohngebiet an der Bothestraße, Emmertsgrund	Erschließung unter vertretbarem Aufwand nicht möglich
	unzureichende Erschließung: Wohngebiete am Köpfelweg/Am Büchsenackerhang/ Peterstaler Straße/ Wilhelmsfelder Straße/ Wenzelweg	geringe Bebauungsdichte, Erschließung unter vertretbarem Aufwand nicht möglich
Verbindung	keine umsteigefreie Direktverbindung südlicher Pfaffengrund – Innenstadt	keine Verbesserung unter vertretbarem Aufwand möglich
Bedienung	keine Bedienung des südlichen Pfaffengrunds in Schwachverkehrszeit	keine Verbesserung unter vertretbarem Aufwand möglich
	keine ausreichende Bedienungshäufigkeit für Ziegelhausen-Hirtenaue	keine Verbesserung unter vertretbarem Aufwand möglich

Tabelle 1: Übersicht über im Nahverkehrsplan festgestellte Mängel, für die keine Maßnahmen vorgeschlagen wurden

6. BEACHTUNG FRAUENRELEVANTER ASPEKTE BEI DER UMSETZUNG VON MASSNAHMEN UND BEI DETAILFRAGEN DER ÖPNV-GESTALTUNG

In den Stadtteilrahmenplänen und in den Zukunftswerkstätten wurden Verbesserungswünsche und Kritikpunkte häufig in sehr detaillierter Form geäußert. In Tabelle A2 im Anhang werden die Wünsche, die aus Frauensicht im Nahverkehrsplan nicht ausreichend oder in allen Details berücksichtigt werden konnten, aufgelistet und für die einzelnen Punkte Maßnahmenvorschläge / Umsetzungsvorschläge unterbreitet. Hierzu zählen beispielsweise Maßnahmen an einzelnen Haltestellen und zur Verbesserung der Erschließung in Gebieten mit Erschließungsmängeln.

Für einige der aufgeführten Punkte sind Detailuntersuchungen erforderlich, die Art und Umfang der Maßnahmen zur Behebung der vorgebrachten Mängel überprüfen und festlegen, z. B. Art und erforderliche Anzahl von B+R-Möglichkeiten an verschiedenen Haltestellen. Teilweise müssen die Verbesserungsvorschläge im Detail auf Plausibilität überprüfen.

Es fällt auf, daß viele der genannten Mängel bzw. deren Beseitigung nur durch integrierte Planungen zu behandeln sind. So sind beispielsweise Haltestellen als Angsträume nicht einseitig der Fachplanung ÖPNV zuzuordnen, sondern es spielen Aspekte von Gestaltung des öffentlichen Raumes und Nutzungszuordnungen im Umfeld eine entscheidende Rolle.