

ABSCHLUSSBERICHT

GLEICHBERECHTIGT MOBIL IN HAMBURG



Das Projekt „Gleichberechtigt mobil in Hamburg“ wurde durch die Hamburger
Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke
gefördert und in Kooperation zwischen dem Büro urban.policy und dem
Landesfrauenrat Hamburg e.V. durchgeführt.

Autor*innen

Marie Lammel und Dr. Mary Dellenbaugh-Losse, urban.policy,
unter Mitarbeit von Fiona Wittmann und Katarina Zlatić

Gestaltung und Satz

Fiona Wittmann, urban.policy

Kontakt für Rückfragen

office@urban-policy.com
info@landesfrauenrat-hamburg.de

Sofern nicht anders angegeben,
liegen die Rechte an allen Fotos und Abbildungen bei urban.policy.

Januar 2025

INHALTSVERZEICHNIS

01	Kurzfassung	06
02	Einleitung	10
03	Projektablauf	16
	Analyse bestehender Daten und Expert*innen-endInterviews	
	Erhebung und Analyse eigener Daten	
	Räumliche Analyse anhand der erhobenen Daten	
04	Aktuelle Datenlage und bereits ergriffene Maßnahmen	24
	Mobilitätsverhalten	
	Einflussfaktoren: Subjektive und objektive Sicherheit	
	Maßnahmen der Stadt Hamburg	
	Offene Themen, die in dieser Studie aufgegriffen werden	
05	Ergebnisse	34
	Zugänglichkeit	
	Bezahlbarkeit	
	Verkehrssicherheit	
	Sicherheitsempfinden	
	Komfort	
06	Handlungsempfehlungen	60
	Strukturelle Handlungsempfehlungen	
	Dienstleistungsbezogene Handlungsempfehlungen	
	Informationsbezogene Handlungsempfehlungen	
	Räumliche und bauliche Handlungsempfehlungen	
07	Fazit	84
08	Quellenverzeichnis	86
09	Anhänge	90
	Annex 1: Items der digitalen Befragung	
	Annex 2: Steckbriefe der räumlichen Analyse	
	Annex 2.1 Gender Check: Unterführung am U- und S-Bahnhof Sternschanze	
	Annex 2.2 Gender Check: Lessingtunnel	
	Annex 2.3 Gender Check: Reeperbahn	
	Annex 2.4 Gender Check: Sanitaspark und die Grünanlagen am Veringkanal	
	Annex 2.5 Gender Check: Winterhuder Marktplatz	
	Annex 2.6 Gender Check: Hauptbahnhof	

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1. Geschlechtsidentität der Teilnehmenden	19	Abbildung 37. Beleuchtung im Sanitaspark	68
Abbildung 2. Wohnort der Teilnehmenden	19	Abbildung 38. Sitzmöglichkeiten im Sanitaspark	69
Abbildung 3. Anzahl der Kinder der Teilnehmenden	19	Abbildung 39. Unterführung der S- und U-Sternschanze	70
Abbildung 4. Aktuelle Tätigkeit der Teilnehmenden	20	Abbildung 40. Beleuchtung der Unterführung der S- und U-Sternschanze	70
Abbildung 5. Wortwolke mit den am häufigsten genannten Gründen für die Mobilitätseinschränkung	20	Abbildung 41. Beleuchtung des Trops an der Unterführung der S- und U-Sternschanze (Südseite)	70
Abbildung 6. Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden	21	Abbildung 42. Schlecht erkennbare Beschilderung in der Unterführung der S- und U-Sternschanze	71
Abbildung 7. Walkshop am Hauptbahnhof	22	Abbildung 43. Fehlende Beschilderung in der Unterführung der S- und U-Sternschanze von der U-Bahn aus kommend	71
Abbildung 8. Heatmap mit markierten Problemorten des Landes Hamburg	23	Abbildung 44. Zugang zum U-Bahnsteig an der Sternschanze	71
Abbildung 9. Befragungsergebnisse zum Thema Hürden beim Zufußgehen	36	Abbildung 45. Fehlende Beleuchtung am Zubringertunnel zum Lessingtunnel	72
Abbildung 10. Straßenüberquerung am Hauptbahnhof während einer Rotphase	37	Abbildung 46. Fahrradstellplätze beim Lessingtunnel	72
Abbildung 11. Befragungsergebnisse zum Thema Hürden bei der Nutzung des ÖPNV	41	Abbildung 47. Gehweg im Lessingtunnel (1)	72
Abbildung 12. Befragungsergebnisse zum Thema Gründe gegen die Nutzung des ÖPNV	41	Abbildung 48. Defekte Lampe im Lessingtunnel	73
Abbildung 13. Befragungsergebnisse zum Thema Hürden beim Radfahren in Hamburg	43	Abbildung 49. Gehweg im Lessingtunnel (2)	73
Abbildung 14. Befragungsergebnisse zum Thema Gründe gegen das Radfahren	44	Abbildung 50. Gehweg im Lessingtunnel (3)	73
Abbildung 15. Kaum genutzte Zugangsmöglichkeit zum Winterhuder Marktplatz	44	Abbildung 51. Ungenutzte Randbereiche im Lessingtunnel (1)	74
Abbildung 16. Benutzungspflichtiger Radweg am Winterhuder Marktplatz	45	Abbildung 52. Ungenutzte Randbereiche im Lessingtunnel (2)	74
Abbildung 17. Fußgänger*innen auf dem Radweg am Winterhuder Marktplatz	45	Abbildung 53. Metallstützen im Lessingtunnel	74
Abbildung 18. Radweg auf der Westseite des Hauptbahnhofs (Steintorwall)	46	Abbildung 54. Lose und wackelige Fliesen im Lessingtunnel	74
Abbildung 19. Fahrradfahrende im Lessingtunnel	46	Abbildung 55. Von Baumkronen bedeckte Straßenlaterne auf der Reeperbahn	75
Abbildung 20. Autospur, Gehweg, Autospur und Radfahrstreifen im Lessingtunnel	47	Abbildung 56. Mülleimer mit Awareness-Kampagne auf der Reeperbahn.	75
Abbildung 21. Lkw und Fahrradfahrer*in auf dem Radfahrstreifen im Lessingtunnel	47	Abbildung 57. Fehlende Beleuchtung beim Sanitaspark	77
Abbildung 22. Wortwolke mit den am häufigsten genannten Aspekten zu angegebenen Problemorten	48	Abbildung 58. Benutzungspflichtiger Radweg am Winterhuder Marktplatz	78
Abbildung 23. Heatmap mit markierten Problemorten des Landes Hamburg	49	Abbildung 59. Fußgänger*innen auf dem Radweg am Winterhuder Marktplatz	78
Abbildung 24. Heatmap mit markierten Problemorten (Teile von Altona, Mitte, Nord)	49	Abbildung 60. Kaum genutzte Zugangsmöglichkeit zum Winterhuder Marktplatz	78
Abbildung 25. Heatmap mit markierten Problemorten (Teile von Mitte)	49	Abbildung 61. Vorhandene Sitzgelegenheit am Winterhuder Marktplatz	79
Abbildung 26. Nur indirekt beleuchteter Gehweg im Lessingtunnel	51	Abbildung 62. Unebenheiten im Straßenbelag auf dem Winterhuder Marktplatz	79
Abbildung 27. In der Unterführung verschwindende Personen	52	Abbildung 63. Freiliegende Kabel auf dem Winterhuder Marktplatz	79
Abbildung 28. Verschmutzung auf der Reeperbahn	53	Abbildung 64. Radweg auf der Westseite des Hauptbahnhofs (Steintorwall)	80
Abbildung 29. Wortwolke mit den am häufigsten genannten Aspekten zu angegebenen Wohlfühlorten	56	Abbildung 65. Pop-Up Sitzgelegenheiten an der Westseite des Hauptbahnhofs	81
Abbildung 30. Heatmap mit den markierten Wohlfühlorten	56	Abbildung 66. Place du Pantheon. Bild: genre et ville 2019.	81
Abbildung 31. Befragungsergebnisse zum Thema Hürden bei der Nutzung von Sharing-Angeboten	57	Abbildung 67. Temporäre Sitzmöglichkeiten und Begrünung in Barcelona.	81
Abbildung 32. Befragungsergebnisse zum Thema Gründe gegen die Nutzung von Sharing-Angeboten	58	Abbildung 68. Bodenleitsystem in London Victoria Bahnhof. Bild: Cmglee, Wikimedia	82
Abbildung 33. Fehlende Sitzgelegenheiten auf dem Heidi-Kabel-Platz	59	Abbildung 69. Ausgang Kirchenallee / Steintordamm und Übergang zum Nahverkehr am Hauptbahnhof	82
Abbildung 34. Lastenpedelec in der Stadtrad-Flotte	64		
Abbildung 35. Öffentliche Toiletten auf dem Heidi-Kabel-Platz	66		
Abbildung 36. Notrufsäule an der S-Bahnstation Sternschanze	67		

01

KURZFASSUNG

KURZ- FASSUNG

Das Projekt „Gleichberechtigt mobil in Hamburg“ wurde von April bis Dezember 2024 durchgeführt, um die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen* in Hamburg aus einer intersektionalen Perspektive zu analysieren. Ziel war es, Einflussfaktoren für das Mobilitätsverhalten zu untersuchen, als problematisch sowie angenehm wahrgenommene Orte zu identifizieren und praxisnahe Maßnahmen für mehr Mobilitätsgerechtigkeit zu entwickeln. Diese sollen die inklusive Mobilitätswende fördern, indem die Nutzung des Umweltverbunds für Frauen* erleichtert, komfortabler und sicherer gestaltet wird.

Das Projekt umfasste verschiedene Beteiligungsformate: eine digitale Befragung mit der Möglichkeit, Orte zu kartieren (803 Teilnehmer*innen), Interviews mit Mitarbeitenden der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, des HVV und der Hochbahnwache, drei digitale Fokusgruppen, zwei Walkshops sowie eine räumliche Analyse von sechs als problematisch identifizierten Orten. Die ausgewählten Orte – Hauptbahnhof, Reeperbahn, Unterführung der S- und U-Bahnstation Sternschanze, Lessingtunnel in Altona, Winterhuder Marktplatz und Sanitaspark in Wilhelmsburg – wurden durch urban.policy detailliert mit einem eigenen Werkzeug untersucht: dem Gender Check.

Alle Handlungsempfehlungen basieren auf den Erkenntnissen dieser Formate, den räumlichen Analysen und international bewährten Beispielen.

Das Projekt zielte darauf ab, bestehende Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten von Frauen* in Hamburg um eine intersektionale Perspektive zu erweitern. Neben der Analyse bereits vorliegender Daten wurde dafür gezielt die Perspektive von FLINTA*-Personen (Frauen, Lesben, intergeschlechtliche, nicht-binäre, trans und agender Personen) berücksichtigt, um ein umfassenderes Verständnis von Mobilitätsbedürfnissen und Herausforderungen zu entwickeln. Fünf Themenkomplexe spielten hierbei eine zentrale Rolle: Zugänglichkeit (Barrierefreiheit), Bezahlbarkeit, Verkehrssicherheit, Sicherheitsempfinden und Komfort. Die wesentlichen Ergebnisse des Projekts lassen sich wie folgt thematisch zusammenfassen:

Zugänglichkeit: Eine der häufigsten Herausforderungen beim Zufußgehen waren beschädigte oder schlecht instand gehaltene Gehwege, zudem wurden unzureichende Ampel- und Umsteigezeiten, Schwierigkeiten in der Nutzung von Bussen mit Mobilitätseinschränkung und fehlende oder problembehaftete Aufzüge als zentrale Herausforderungen analysiert. Diese Aspekte waren insbesondere am Hauptbahnhof, dem Lessingtunnel, am U- und S-Bahnhof Sternschanze und dem Winterhuder Marktplatz von Bedeutung.

Bezahlbarkeit: Die Ergebnisse zeigen, dass hohe Anschaffungs- und Haltungskosten für ein eigenes Auto eine Barriere darstellen und zudem viele FLINTA*-Personen ohne Führerschein besonders auf bezahlbaren öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind. Die Nutzung von Taxis oder MOIAs als Sicherheitsstrategie führt zudem oft zu zusätzlichen Kosten und finanziellen Belastungen. Dies unterstreicht die Bedeutung erschwinglicher Mobilitätsangebote für gleiche Mobilitätschancen.

Verkehrssicherheit: Die Ergebnisse bestätigen, dass das Sicherheitsempfinden im Verkehr für FLINTA*-Personen eine signifikante Rolle spielt, insbesondere für Mütter und beim Radfahren und Zufußgehen. Bei den räumlichen Analysen am Winterhuder Marktplatz, dem Hauptbahnhof sowie am Lessingtunnel stellten insbesondere Nutzungskonflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr sowie zwischen dem Radverkehr und dem Bus- und Pkw-Verkehr ein großes Risiko dar.

Sicherheitsempfinden: Zu den am häufigsten genannten Merkmalen, die dazu führten, dass die Teilnehmer*innen Orte als problematisch markierten, zählen Belästigung und Gefahr, mangelnde Beleuchtung, Kriminalität im öffentlichen Raum und Drogenproblematik. Die thematisierten Einflussfaktoren für mangelndes Sicherheitsempfinden

konnten in allen räumlichen Analysen mit Ausnahme des Winterhuder Marktplatzes beobachtet werden. Die Ergebnisse bestätigen zudem bekannte Sicherheitsstrategien von FLINTA*-Personen wie beispielsweise besonders abends und nachts das Zufußgehen und den ÖPNV zu vermeiden und lieber mit dem eigenen Auto, einem Taxi/MOIA oder dem (Leih-)Fahrrad zu fahren. Schlecht beleuchtete Orte, insbesondere in weniger belebten Gegenden, werden ebenfalls oftmals gemieden, da sie mit einem höheren wahrgenommenen Risiko für Belästigung oder Übergriffe verbunden sind.

Komfort: Es wurde bestätigt, dass Aspekte wie mangelnder Komfort umweltfreundliches Mobilitätsverhalten für FLINTA*-Personen erschweren. Beispielsweise zeigte sich, dass das eigene Auto häufig wegen seiner Flexibilität und Zeitersparnis geschätzt wird, insbesondere für komplexe Wegeketten oder den Transport von Lasten, da Sharing-Angebote oft nicht familienfreundlich ausgestattet sind. Darüber hinaus wurden ausreichend Sitzgelegenheiten und öffentliche Toiletten als wichtige Voraussetzung identifiziert, um öffentliche Räume nutzen und sich dabei wohlfühlen zu können. Fehlende Sitzmöglichkeiten und dadurch eine Einschränkung der Aufenthaltsqualität wurde in den räumlichen Analysen insbesondere am Hauptbahnhof beobachtet.

Die aus den Ergebnissen abgeleiteten **Handlungsempfehlungen** wurden wie folgt in vier Themenkomplexe gegliedert:

Strukturell: Es wird eine inklusivere Herangehensweise bei der Mobilitätsplanung empfohlen, die u. a. eine engere Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden und mehr Mitwirkung von FLINTA*-Personen bei der Planung in der Behörde umfasst. Zudem könnte die Entwicklung eines Runden Tisch-Formats die Planung mit Gruppen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen und die Sensibilität für relevante Themen bei den Planungsmitarbeitenden fördern. Es wird ebenfalls empfohlen, die Anzahl von FLINTA*-Personal und gemischten Sicherheitspersonal-Paaren zu erhöhen, um die Zugänglichkeit für FLINTA*-Personen zu verbessern.

Dienstleistungsbezogen: In Bezug auf den ÖPNV wird empfohlen, die Busfrequenz zu erhöhen sowie Busfahrer*innen dafür zu sensibilisieren, Durchsagen zu machen, um den Platz für Rollstühle etc. freizuhalten sowie das (barrierefreie) MOIA-Angebots auszuweiten. Zudem könnte es ein Subventionsprogramm für Taxifahrten für FLINTA*-Personen in den Nachtstunden geben. Bezüglich der Radinfrastruktur wird empfohlen, die Stadtrad-Flotte zu erweitern und ein kostenloses Lastenrad-Sharing-Programm zu prüfen sowie ein Pilotprojekt zur Bereitstellung von Fahrrädern für Haushalte mit geringem Einkommen

und alleinerziehenden Haushalten zu prüfen, um den intersektionalen Aspekten klimafreundlicher Mobilität gerecht zu werden. Darüber hinaus wird eine Priorisierung von Schneeräumung und Streuung auf Fuß- und Radwegen im Winterhalbjahr empfohlen.

Informationsbezogen: Für den ÖPNV wird eine verbesserte Informationsbereitstellung über die Funktionsfähigkeit von Aufzügen, Anschlüssen, Auslastung etc. sowie die Stärkung der Sichtbarkeit vorhandener Notrufsäulen empfohlen. Darüber hinaus wird zu einer Überarbeitung der Karte der öffentlichen Toiletten geraten.

Räumlich und baulich: Diese Handlungsempfehlungen bieten detaillierte und praxisnahe Maßnahmen für die sechs identifizierten Problemorte. Allgemein wird eine durchgängige und ausreichende Beleuchtung empfohlen, wobei in Grünanlagen wie dem Sanitaspark bedacht werden sollte, dass dies auch wichtige Lebensräume für Wildtiere und Oasen der Dunkelheit in Gebieten mit starker Lichtverschmutzung sind. Darüber hinaus werden beispielsweise Maßnahmen wie eine konsequente Beschilderung, die Sicherstellung von Sichtachsen, ein Ausbau der Stadtmöblierung und öffentlichen Toiletten, Sensibilisierungs- und Awareness-Kampagnen gegen Sexismus und eine bauliche Trennung der Fuß- und Radwege zur Reduzierung der Nutzungskonflikte empfohlen.

02

E I N L E I T U N G

EINLEITUNG

Die Klimakrise verstärkt die Dringlichkeit, kreative Lösungen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in städtischen Räumen zu entwickeln. Damit politische Maßnahmen ihre beabsichtigte Wirkung entfalten und die angestrebten Ziele – wie etwa die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs – tatsächlich erreicht werden, ist es essentiell, die Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen zu berücksichtigen. Dabei müssen sowohl die Auswirkungen solcher Maßnahmen auf die jeweiligen Gruppen als auch ihre unterschiedliche Fähigkeit, sich an veränderte Dienstleistungen oder Anreizstrukturen anzupassen, in den Blick genommen werden. Durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebensrealitäten und Anforderungen von Frauen* und Männern* wird zudem (Mobilitäts-)Gerechtigkeit und eine gleichberechtigte Teilhabe für alle gefördert.

Frauen* und Männer* haben unterschiedliche Bedürfnisse in Bezug auf Mobilitätsangebote und -infrastruktur, was sich erheblich auf ihr jeweiliges Handeln und die Wirksamkeit der Mobilitätspolitik und deren Gerechtigkeit auswirken kann. Dies hängt mit den unterschiedlichen Lebensrealitäten, Aufgaben und Sicherheitsempfinden von Frauen* und Männern* zusammen. Dabei sind Männer* und Frauen* keine homogenen Gruppen, sondern weisen erhebliche Unterschiede innerhalb dieser Kategorien auf.

Traditionelle Planungsprozesse wurden jedoch überwiegend von und für Männer* konzipiert, sodass die spezifischen Bedürfnisse von Frauen*, aber auch Kindern, älteren Menschen und anderen marginalisierten Gruppen in der Stadtentwicklung, weitgehend vernachlässigt wurden. Um diese Lücke zu schließen, ist es daher unerlässlich, sich auf die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen* in Bezug auf Mobilität zu konzentrieren.

Allgemein lässt sich sagen, dass **fünf Themenkomplexe für die Mobilitätsentscheidungen von Frauen* wesentlich sind**: Zugänglichkeit, Bezahlbarkeit, Verkehrssicherheit, Sicherheitsempfinden und Komfort.

Zugänglichkeit spielt für Frauen* eine zentrale Rolle. Dies lässt sich unter anderem damit erklären, dass Frauen* durchschnittlich eine höhere Lebenserwartung als Männer* haben, die häufig mit Mobilitätseinschränkungen verbunden ist. Zudem sind Frauen* deutlich häufiger in Begleitung von Kindern und pflegebedürftiger Angehöriger sowie mit Einkäufen und anderen Gegenständen unterwegs. Für ihre Mobilität bedeutet dies, dass barrierefreie Maßnahmen wie abgesenkte Bordsteinkanten, Aufzüge, stufenlose Zugänge zur Bahn, kniende Busse sowie ausreichend Platz für Räder und Kinderwagen im öffentlichen Nahverkehr eine hohe Priorität haben.

Auch die **Bezahlbarkeit** ist für die Mobilität von Frauen* von erheblicher Relevanz, insbesondere im Kontext des Gender Pay Gaps und des daraus resultierenden Gender Pension Gaps. Viele Frauen*, vor allem in urbanen Kontexten, sind auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angewiesen. Daher sind Aspekte wie faire Tarifstrukturen und die Möglichkeit, mehrere Wege bequem mit einer Fahrkarte zu kombinieren, von zentraler Bedeutung. Die objektive und subjektive Sicherheit spielt ebenfalls eine herausragende Rolle in den Mobilitätsentscheidungen von Frauen*.

Bezüglich der **Verkehrssicherheit** zeigen sich Frauen* beispielsweise weniger bereit, Risiken einzugehen, etwa auf schmalen oder schlecht gesicherten Radwegen. Care-Arbeit, insbesondere die Tatsache, dass Frauen* eher in Begleitung eines Kindes unterwegs sind, spielt bei dieser Entscheidungsfindung eine zusätzliche wichtige Rolle. Diese Bedenken sind begründet, denn bei Unfällen zwischen automobilen und nicht-automobilen Verkehrsteilnehmenden tragen vor allem Fußgänger*innen und Radfahrer*innen schwere Verletzungen davon. Frauen* sind in diesen Gruppen überrepräsentiert und seltener selbst am Steuer von Kraftfahrzeugen, was ihr Risiko für ernsthafte Verletzungen in solchen Unfällen erhöht.

Jenseits der Verkehrssicherheit ist das subjektive **Sicherheitsempfinden** ein zentraler Einflussfaktor. Zahlreiche Studien zeigen, dass Frauen* davon berichten, Angst im öffentlichen Raum und vor allem im ÖPNV zu haben. Catcalling, (sexuelle) Belästigung, fehlende Beleuchtung und blinde Ecken können zu einem Gefühl der Unsicherheit unterwegs beitragen. Angst vor Belästigung führt auch dazu, dass Frauen* häufiger das Pendeln zu Stoßzeiten aktiv vermeiden, um räumliche Nähe zu anderen Fahrgästen zu reduzieren, dass sie Sicherheitsstrategien entwickeln, um ihre Sicherheit und Sicherheitsempfinden zu steigern, oder dass sie es von vornherein vermeiden, nachts oder an bestimmten Orten allein unterwegs zu sein.



Als letzter Themenkomplex spielt **Komfort** eine Rolle in Mobilitätsentscheidungen und fasst eine Vielzahl an unterschiedlichen Aspekten zusammen, die explizit auf die Bedürfnisse von Frauen* eingehen und die Mobilität von Frauen* erleichtern und komfortabler machen. Bei Sharing-Fahrrädern und -Autos beispielsweise fehlen oft Kindersitze, und die Bereiche, in denen sie geparkt werden können, befinden sich oft nicht in der Nähe der Orte, zu denen Frauen* fahren müssen, was zu längeren Fußwegen und einer geringeren Nutzung führt. E-Scooter und andere Angebote der Mikromobilität bieten oft keine Möglichkeit, Pakete oder Kinder bequem zu transportieren, und werden eher als Gefahr angesehen, z. B. für Verkehrsunfälle auf Gehwegen, oder als Unannehmlichkeit, da schlecht geparkte Roller bereits schmale Gehwege blockieren. Fehlende Fahrradabstellplätze in der Nähe von Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind beispielsweise ein Grund, den Frauen* dafür nennen, dass sie in Städten seltener Fahrrad fahren. Frauen* sind auch häufiger länger unterwegs, weil sie mehrere Wege aneinanderreihen (Trip Chaining), was gemeinsam mit der Begleitung von Kindern und Angehörigen gesehen, zu einem erhöhten Bedarf an öffentlicher Toiletteninfrastruktur führt.

Diese Themen hängen unmittelbar mit der Erreichung der **Ziele der Mobilitätswende** zusammen. Die Statistik¹ zeigt beispielsweise, dass Frauen* bereits jetzt - trotz Angst, unpassender Tarifstrukturen, schlecht beleuchteter Haltestellen und fehlender Zugänglichkeit - bei der Nutzung des ÖPNV in Europa überwiegen. Sie sind viel häufiger zu Fuß unterwegs und nutzen Fahrräder mehr als Männer*, allerdings nur, wenn eine passende und sichere Infrastruktur vorhanden ist.² Frauen* sind auch häufiger multimodal unterwegs als Männer* - dies gilt vor allem für Frauen*, die Care-Arbeit übernehmen.³ So nutzen sie die für sich in dem Moment am besten passende Mobilitätsoption - zu Fuß zum Einkaufen, mit dem Rad zur Arbeit oder mit dem Auto die Kinder zum Musikunterricht fahren. Frauen* haben deutlich seltener als Männer* einen Führerschein und nur ca. ein Drittel der Pkw in Deutschland sind auf Frauen* zugelassen.⁴

¹ Statistisches Bundesamt. 2022. Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern.

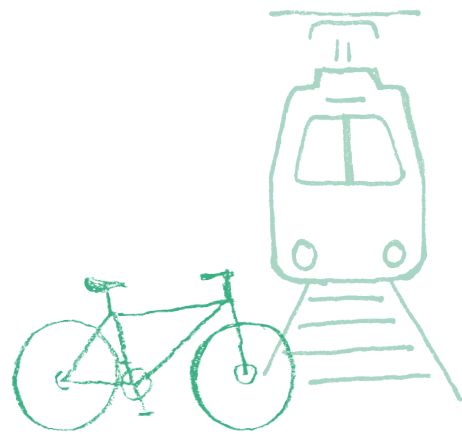
<https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/Mobilitaet-Frauen-Maenner.html>. Abgerufen am 12.12.2024.

² Ramboll Smart Mobility. 2021. Gender and (smart) mobility, Green paper March 2021. https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility_report-komprimiert.pdf. Abgerufen am 12.12.2024.

³ Women in Mobility. 2024. Female Mobility. <https://www.womeninmobility.org/femalemobility>. Abgerufen am 19.12.2024.

⁴ Dellenbaugh-Losse, Mary. 2024. Gendergerechte Stadtentwicklung: Wie wir eine Stadt für alle bauen. Wiesbaden: Springer Gabler.

Frauen* mit und ohne Kinder haben aufgrund der Care-Arbeit deutlich komplexere Wege - dies gilt auch für junge und ältere Frauen*, sowie jene, die nicht (mehr) berufstätig sind. Um diese Komplexität zu meistern, wählen sie die für sich effizienteste und sicherste Möglichkeit - oft sind das emissionsarme Optionen. Allerdings führen unpassende Angebote, lückenhafte Infrastruktur und Angst auf dem Heimweg häufig dazu, dass sie trotz hohen Zeitdrucks längere Wege auf sich nehmen und teilweise emissionsärmere Mobilitätsoptionen wie Fahrräder und ÖPNV aktiv meiden.



Diese Mobilitätsmuster und Herausforderungen verdeutlichen, dass Frauen* nicht als homogene Gruppe betrachtet werden können. Vielmehr werden ihre Entscheidungen und Erfahrungen von vielfältigen Faktoren geprägt, die sich in unterschiedlichen Lebensrealitäten, Aufgaben und Bedürfnissen widerspiegeln. Dabei spielen Mehrfachdiskriminierungen und intersektionale Perspektiven eine entscheidende Rolle: Menschen, die

zusätzlich zu ihrem Geschlecht aufgrund anderer Merkmale wie Herkunft, Alter, Behinderung oder sozialem Status benachteiligt werden, stehen oft vor noch größeren Hürden bezüglich ihrer Mobilität.

Hier wird der Begriff *FLINTA*-Personen* relevant, der Frauen, Lesben, intergeschlechtliche, nicht-binäre, trans und agender Personen umfasst. Er lenkt den Fokus auf jene Gruppen, deren spezifische Bedürfnisse in traditionellen Planungsprozessen besonders häufig übersehen werden. Die Berücksichtigung intersektionaler Perspektiven ist daher essenziell, um gerechte und inklusive Mobilitätslösungen zu entwickeln, die den vielfältigen Lebensrealitäten von FLINTA*-Personen gerecht werden.

Das Projekt „Gleichberechtigt mobil in Hamburg“ wurde initiiert, um bestehende Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten von Frauen* in Hamburg um eine intersektionale Perspektive zu erweitern. Neben der Analyse bereits vorliegender Daten wurde dafür gezielt die Perspektive von FLINTA*-Personen berücksichtigt, um ein umfassenderes Verständnis von Mobilitätsbedürfnissen und Herausforderungen zu entwickeln. Mithilfe eines intersektional-feministischen Blicks wurde insbesondere die Situation von jungen Frauen*, erwerbstätigen Frauen* mit und ohne Kindern, queeren Frauen*, Frauen* mit Mobilitätseinschränkungen sowie nicht-binären, trans und agender Personen in den Fokus gerückt. Neben einer umfassenden Analyse bestehender quantitativer Daten flossen auch eigene qualitative und räumliche Erhebungen

ein. Dabei wurden Orte identifiziert, die von FLINTA*-Personen als besonders problematisch wahrgenommen werden, anschließend wurden diese räumlich analysiert und darauf basierend konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet. Sowohl der Status quo als auch die spezifischen Bedürfnisse in Bezug auf Gehwege, Fahrradinfrastruktur, den ÖPNV und Sharing-Angebote wurden dafür umfassend untersucht. Ziel des Projekts war es, praxisnahe Maßnahmen für mehr Mobilitätsgerechtigkeit zu entwickeln und die inklusive Mobilitätswende zu fördern, indem die Nutzung des Umweltverbunds für FLINTA*-Personen erleichtert und

komfortabler gestaltet sowie sicherer wird. Das Projekt „Gleichberechtigt mobil in Hamburg“ wurde durch eine Zuwendung der Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke gefördert und von urban.policy⁵ in Kooperation mit dem Landesfrauenrat Hamburg⁶ durchgeführt.

⁵ <https://urban-policy.com/>

⁶ <https://landesfrauenrat-hamburg.de/>

03

PROJEKtablauf

ANALYSE BESTEHENDER DATEN UND EXPERT*INNEN -INTERVIEWS

Im Rahmen des Projekts wurden umfassende Recherchen und Analysen qualitativer und quantitativer Mobilitätsstatistiken mit dem Schwerpunkt auf Hamburg durchgeführt. Ziel war es, bestehende gender-disaggregierte Daten zu untersuchen, Datenlücken zu identifizieren und Fragestellungen für das Projekt abzuleiten.

Zu den untersuchten Quellen gehörten unter anderem die Mobilitätserhebung Hamburg (2022)⁷, Mobilität in Deutschland (2017)⁸, die Studie Sicherheit und Kriminalität in Deutschland (2020)⁹ sowie die Bevölkerungsbefragung Sicherheit und Kriminalität in Hamburg¹⁰ und der Fahrrad-Monitor Deutschland (2023)¹¹. Auf Basis dieser Daten wurden relevante Fragestellungen und Zusammenhänge entwickelt, die die Grundlage für die weitere Projektarbeit bildeten. Zudem wurden drei Mitarbeitende der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende interviewt: Dr. Susanne Elfferding zum Thema Fußverkehr und Barrierefreiheit, Rebekka Mantel zu Mobilitätsdaten und Felix Lichtenberg zum Radverkehr. Darüber hinaus fand ein Gespräch mit drei Vertreter*innen des HVV und der Hochbahnwache statt, in dem es um Sicherheitskonzepte und die Identifikation sowie Reduzierung von Angsträumen ging.

⁷ Ingenieurbüro Helmert & Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. <https://www.hamburg.de/resource/blob/890328/f034db462ffdb8806f83bf00b7778a3f/ergebnisbericht-der-studie-mobiham-2022-data.pdf>. Abgerufen am 03.01.2025.

⁸ infas, DLR, IVT und infas 360. 2018. *Mobilität in Deutschland* (im Auftrag des BMVI). <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>. Abgerufen am 03.01.2024.

⁹ Birkel et al. 2022. *Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKiD 2020. Bundesweite Kernbefunde des Viktimisierungssurvey des Bundeskriminalamts und der Polizeien der Länder*. Hg. v. Bundeskriminalamt. Wiesbaden.

¹⁰ Hauber et al. 2023. *Bevölkerungsbefragung Sicherheit und Kriminalität in Hamburg – Teil 1: Wahrnehmung von Sicherheit und Wohngegend*. Hamburg. S. 11

¹¹ SINUS-Institut. 2023. *Fahrrad-Monitor Deutschland 2023*. Heidelberg: SINUS-Institut. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor.html>. Abgerufen am 03.01.2025

ERHEBUNG UND ANALYSE EIGENER DATEN

Befragung

Um ein umfassendes Bild über das Mobilitätsverhalten von FLINTA*-Personen in Hamburg zu gewinnen, wurde eine qualitative Datenerhebung mittels einer Befragung auf der digitalen Beteiligungsplattform senf.app durchgeführt. Die Items der Befragung wurden basierend auf den analysierten bestehenden Daten, etablierten Befragungen (z. B. MobiHam 2022¹²) und den spezifischen Fragestellungen des Projekts entwickelt. Die Befragung richtete sich ausschließlich an FLINTA*-Personen in Hamburg und war auf neun verschiedenen Sprachen (Deutsch, Englisch, Spanisch, Französisch, Türkisch, Arabisch, Ukrainisch, Russisch, Polnisch) verfügbar. Die Beantwortung nahm etwa 10-15 Minuten in Anspruch. 803 FLINTA*-Personen haben an der Befragung teilgenommen und 684 haben sie komplett abgeschlossen.

Die Befragung umfasste einen Block mit der Abfrage der üblichen soziodemografischen Daten, um die

Stichprobe auf Repräsentativität untersuchen zu können (bspw. Alter, Wohnort, Migrationshintergrund) und einen Block zu weiteren demografischen Daten, mit denen der intersektionale Einfluss auf das Mobilitätsverhalten erfasst wurde (bspw. Geschlechtsidentität, sexuelle Orientierung, Angst vor Diskriminierung aufgrund des Aussehens oder der Religion). Zudem wurde das Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden in Hamburg erfasst, unter anderem durch Abfrage der Zeiten, zu denen die Person unterwegs ist, wie oft welches Verkehrsmittel genutzt wird und auf welche Hürden die Person dabei gestoßen ist. Abschließend konnten auf einer Karte von Hamburg Problemorte für sich selbst und andere FLINTA*-Personen markiert und beschrieben sowie Orte vermerkt werden, an denen sich die Teilnehmenden besonders gerne aufhalten. Die Items der Befragung finden Sie im Annex 1.

Beschreibung der Stichprobe

86,2 % der Befragten waren weiblich, 7,5 % nicht-binär, 3,5 % männlich und 1,3 % agender (Abbildung 1). 7 % der Befragten gaben an, trans zu sein. Somit lässt sich mit dieser Studie die geschlechtliche Vielfalt der Perspektiven von FLINTA*-Personen aufzeigen und die bestehende Datenlücke jenseits einer binären Geschlechtsverteilung ein Stück weit schließen.

Personen aus allen Hamburger Bezirken haben an der Befragung teilgenommen, jedoch war die Verteilung nicht ganz repräsentativ für die Hamburger Bevölkerung (Abbildung 2).

Die Befragten waren 17-93 Jahre und im Durchschnitt 44 Jahre alt. Das entspricht in etwa dem Durchschnittsalter der Hamburger Bevölkerung von 42 Jahren¹³. 30,6 % der Befragten gaben an, allein zu leben (verglichen mit 54,4 % der Hamburger Haushalte¹⁴) und 39,1 % der Befragten hatten Kinder (Abbildung 3).

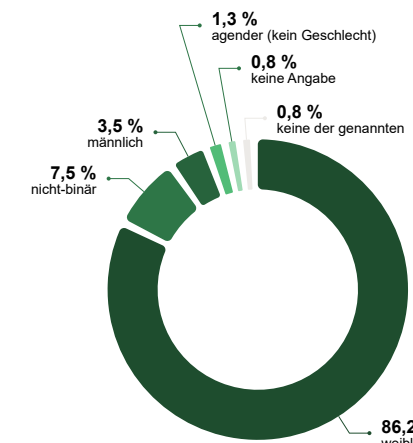


Abbildung 1: Geschlechtsidentität der Teilnehmenden

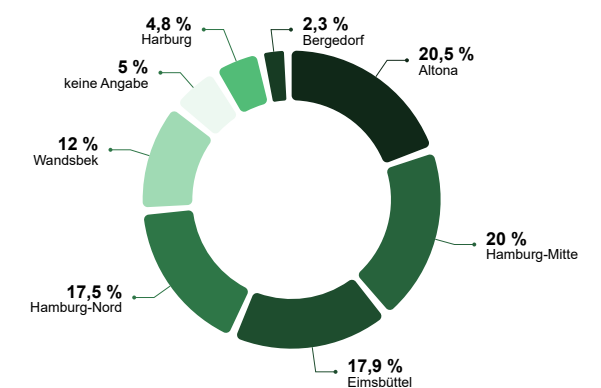


Abbildung 2: Wohnort der Teilnehmenden

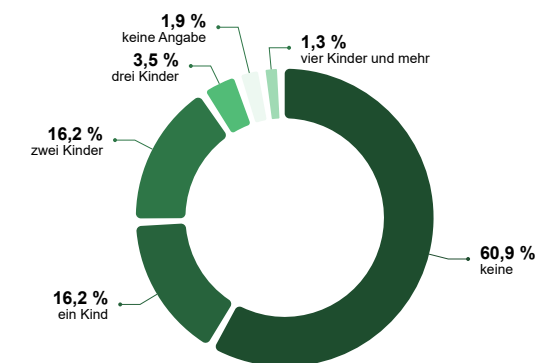


Abbildung 3: Anzahl der Kinder der Teilnehmenden

¹² Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätshebung Hamburg 2022*.

¹³ Statistik Nord. 2023. *Verteilung der Einwohner in Hamburg nach Altersgruppen in den Jahren 2012 bis 2022.*, zitiert nach: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1081725/umfrage/verteilung-der-bevoelkerung-hamburgs-nach-altersgruppen/>. Abgerufen am 08.12.2024.

¹⁴ Statistik Nord. 2023. *Haushalte in den Hamburger Stadtteilen 2022*. <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/hamburger-melderegister/dokumentenansicht/haushalte-in-den-hamburger-stadtteilen-2022-65100>. Abgerufen am 08.12.2024.

Der Anteil von Befragten mit einem akademischen Abschluss ist in der Stichprobe mit 76,7 % stark überrepräsentiert (verglichen mit 24 % der Hamburger*innen¹⁵). 32,5 % der Befragten sind in Vollzeit und 30,4 % in Teilzeit erwerbstätig (Abbildung 4), das sind etwa gleich viele Vollzeitbeschäftigte und deutlich mehr Teilzeitbeschäftigte als im Hamburger Durchschnitt (13 % aller Geschlechter, 19 % der Frauen^{15,16}).

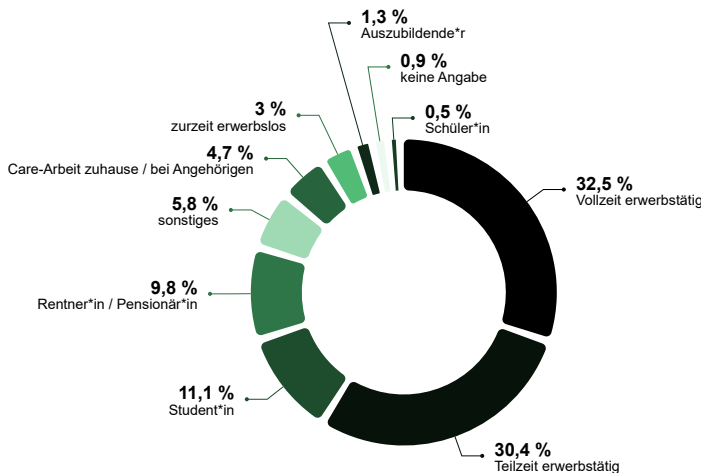


Abbildung 4: Aktuelle Tätigkeit der Teilnehmenden

Die Frage nach einem Migrationshintergrund bejahten mit 18,1 % deutlich weniger als der Hamburger Durchschnitt (39,3 %¹⁷), und von diesen Personen gaben 5,8 % an, Fluchterfahrung zu haben. 6,4 % der Befragten berichteten, in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein (Abbildung 5; verglichen mit etwa 10 % im Hamburger Durchschnitt¹⁸).



Abbildung 5: Wortwolke mit den am häufigsten genannten Gründen für die Mobilitätseinschränkung

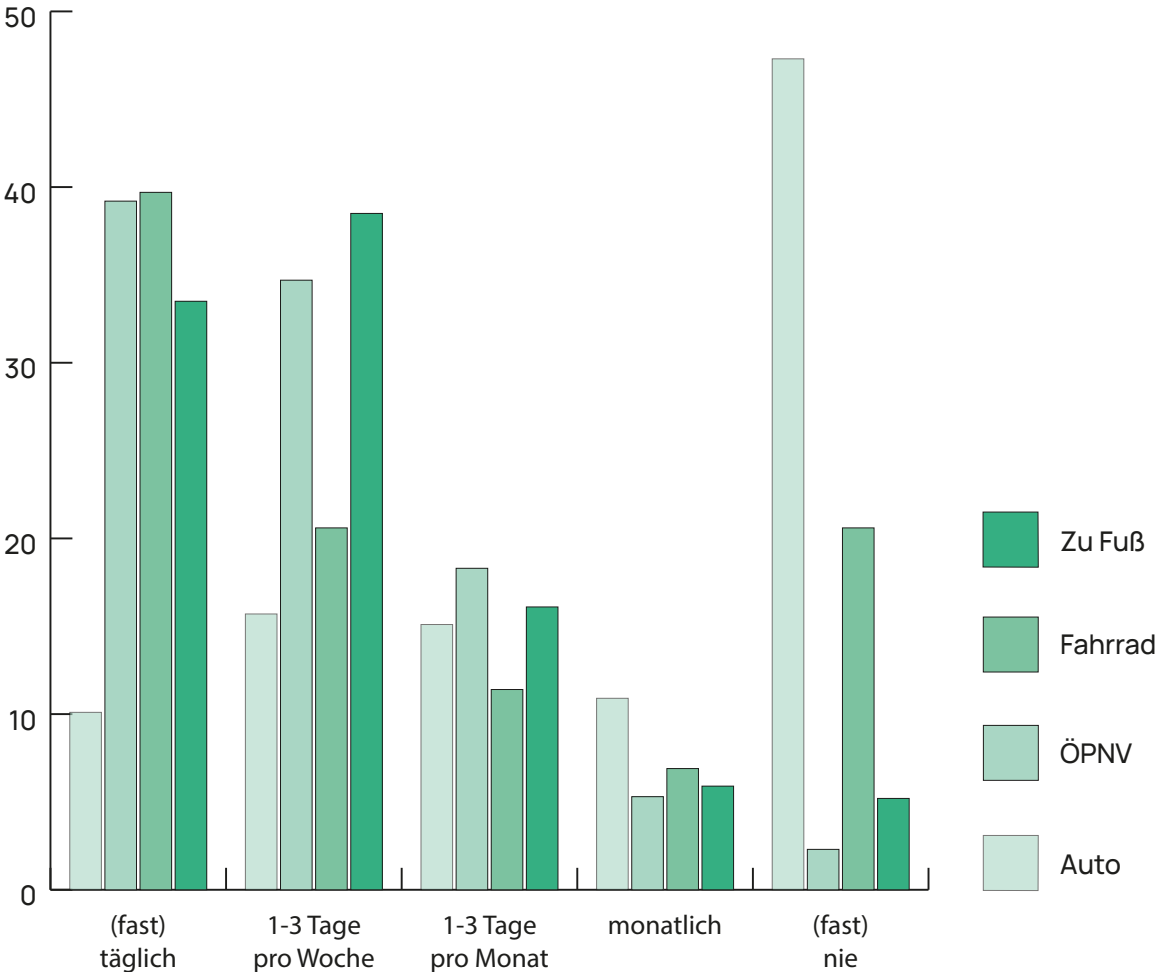


Abbildung 6: Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden

Die Angaben zum Mobilitätsverhalten weisen darauf hin, dass die Befragten verglichen mit dem Hamburger Durchschnitt überdurchschnittlich häufig umweltfreundlich mobil sind (Abbildung 6): Nur 10,1 % sagten, täglich oder fast täglich das Auto oder Motorrad zu nutzen (Hamburg: 25 % aller Geschlechter, 22 % der Frauen¹⁸) und 47,3 % nutzen dieses nie oder fast nie (Hamburg: 29 % aller Geschlechter, 31 % der Frauen¹⁸). Hingegen gaben 39,7 % der Befragten an, täglich oder fast täglich Fahrrad zu fahren (Hamburg: 28 % aller Geschlechter und

der Frauen¹⁸) und 39,2 % der Befragten, täglich oder fast täglich den ÖPNV zu nutzen (Hamburg: 26 % aller Geschlechter und 27 % der Frauen¹⁸). Ein möglicher Grund für die überdurchschnittlich hohe Umweltfreundlichkeit der Befragten könnte darin liegen, dass vor allem Menschen teilgenommen haben, die bereits ein starkes Interesse am Thema haben und daher motivierter sind, ihr umweltfreundliches Verhalten mitzuteilen.

¹⁵ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*.
¹⁶ Wenn im Folgenden von *Frauen* und nicht von *Frauen** / *FLINTA**-Personen die Rede ist, ist dies darauf zurückzuführen, dass die berichteten Daten eben keine intersektionale Perspektive widerspiegeln und die Datenerhebung auf einer binären Geschlechterverteilung basiert.
¹⁷ Statistik Nord. 2024. *Bevölkerung mit Migrationshintergrund in Hamburg in den Jahren von 2010 bis 2023*. Zitiert nach <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1082571/umfrage/bevoelkerung-mit-migrationshintergrund-in-hamburg/>. Abgerufen am 08.12.2024.
¹⁸ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*.

Fokusgruppen

Für einen noch tieferen Einblick in sowohl motivierende als auch hindernde Faktoren für ein umweltgerechtes Mobilitätsverhalten wurden drei digitale Fokusgruppen mit insgesamt 12 Teilnehmenden durchgeführt. Zu Beginn wurde eine Einführung in das Projekt und die gendergerechte Stadtentwicklung gegeben. Anschließend gab es einen Austausch über das eigene Mobilitätsverhalten und das Mobilitätsverhalten anderer FLINTA*-Personen in Hamburg. Dabei standen insbesondere jene Fragestellungen im Fokus, die bei der Auswertung der Befragung als besonders interessant und relevant erschienen und einen vertieften Austausch erforderten, sowie Themen, die in der Befragung nicht abgedeckt werden konnten.



Abbildung 7: Walkshop am Hauptbahnhof

Walkshops

Die Walkshops stellten eine weitere und zugleich die intensivste Beteiligungsmöglichkeit im Projekt dar. In diesem Rahmen wurden Begehungen mit FLINTA*-Personen zu zwei der identifizierten Problemorte durchgeführt: dem Hauptbahnhof und der Reeperbahn. Ursprünglich hatten sich 15 Personen für die Teilnahme angemeldet, jedoch gab es zahlreiche kurzfristige Absagen, beispielsweise weil eine Person sich aufgrund ihrer Mobilitätseinschränkung nicht in der Lage sah, am Walkshop am Hauptbahnhof teilzunehmen. Letztlich nahmen insgesamt drei Personen an den Walkshops teil. Während der Begehungen wurde der Raum aus der Perspektive der Teilnehmenden wahrgenommen, und ihre Erfahrungen wurden angehört und reflektiert. Ziel war es, die spezifischen Sichtweisen der FLINTA*-Personen kennenzulernen und gemeinsam über mögliche Verbesserungsmöglichkeiten zu sprechen (Abbildung 7).

RÄUMLICHE ANALYSE ANHAND DER ERHOBENEN DATEN

Anhand der angegebenen Problemorte in der Befragung (Abbildung 8) wurden zusätzlich zum Hauptbahnhof fünf Orte für die räumliche Analyse identifiziert: Der Lessingtunnel, die Reeperbahn, die Unterführung am U- und S-Bahnhof Sternschanze, der Sanitaspark und die Grünanlagen am Veringkanal sowie der Winterhuder Marktplatz. Die Auswahl erfolgte auf Basis der Häufigkeit der Nennungen,

der Vielfalt in der Beschaffenheit der Orte sowie der Realisierbarkeit von Handlungsempfehlungen. So wurde beispielsweise der Jungfernstieg sehr häufig als Problemort genannt, jedoch nicht für die Analyse ausgewählt, da dort zum Zeitpunkt des Projekts bereits umfangreiche Umbaumaßnahmen stattfanden. Die identifizierten Orte wurden mit Hilfe eines bürointernen Werkzeugs namens „Gender Checks“ von urban.policy vor Ort hinsichtlich Zugänglichkeit, Verkehrssicherheit, Sicherheitsempfinden und Komfort analysiert. Die detaillierten Ergebnisse der sechs Gender Checks finden sich im Annex 2.

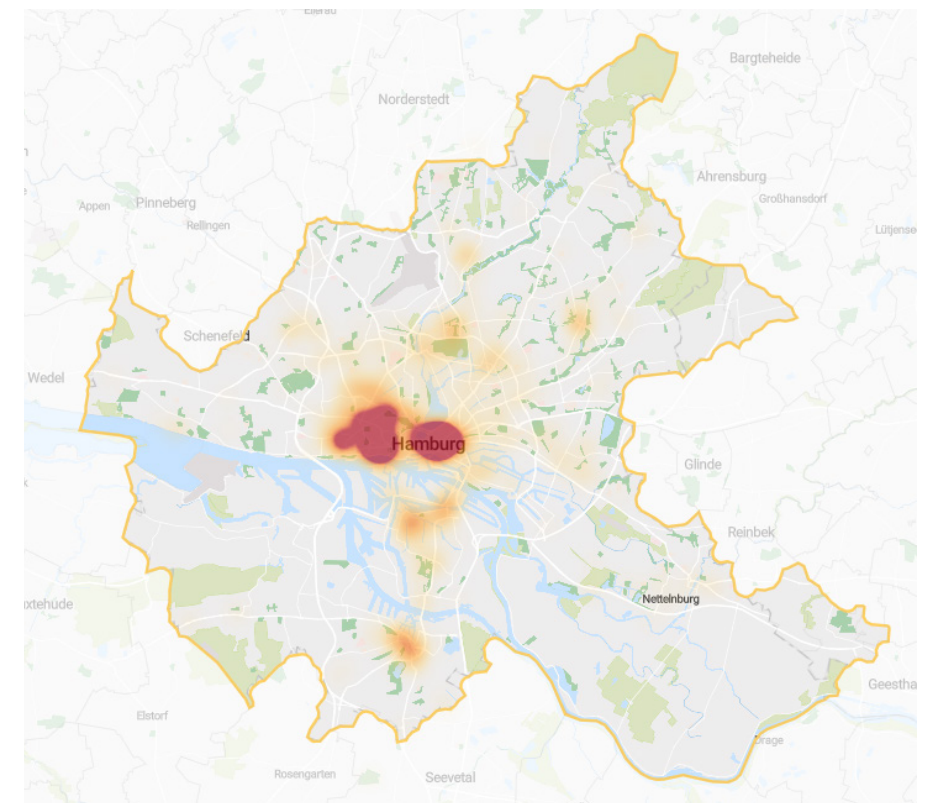


Abbildung 8: Heatmap mit markierten Problemorten des Landes Hamburg

04

A K T U E L L E D A T E N L A G E U N D B E R E I T S E R G R I F F E N E M A ß N A H M E N

Die Stadt Hamburg verfolgt ehrgeizige Ziele im Rahmen der Mobilitätswende. Bis 2030 sollen 80 % der Wege der Hamburger Bevölkerung mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) zurückgelegt werden. Dieses Ziel ist im Hamburger Klimaplan festgeschrieben und im Koalitionsvertrag des Senats verankert¹⁹. Ein Bündnis für Rad- und Fußverkehr soll dabei den Umweltverbund aus Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV noch stärker vernetzen und gemeinsam in die Umsetzung bringen²⁰. Mit einem Anteil von 68 % im Modal Split liegt Hamburg bereits auf einem guten Weg, auch wenn weitere Maßnahmen notwendig sind, um die Zielvorgabe zu erreichen²¹. In Hamburg wurde bereits eine solide Datenbasis zur Mobilität geschaffen und zahlreiche Maßnahmen im Bereich der Mobilitätswende ergriffen, um den Herausforderungen gerecht zu werden. In den folgenden Abschnitten werden die zum Zeitpunkt der Untersuchung verfügbaren, nach Geschlecht aufgeschlüsselten Mobilitätsdaten, die Erkenntnisse zur subjektiven und objektiven Sicherheit von Frauen in Hamburg sowie die aktuellen und bestehenden Maßnahmen und Richtlinien, die diese Themen adressieren, kompakt zusammengefasst.

¹⁹ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S. 7.

²⁰ Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). 2022. *Hamburgs neue Strategie für den Rad- und Fußverkehr*. <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/aktuelles/pressemitteilungen/2022-05-17-bvm-strategie-rad-und-fussverkehr-191830>. Abgerufen am 12.12.2024.

²¹ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S. 30. Abb. 40.

MOBILITÄTS- VERHALTEN

Zufußgehen

In Hamburg zeigt sich bezüglich des Fußverkehrs ein leichtes Ungleichgewicht im Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen: Frauen (40%) gehen täglich oder fast täglich zu Fuß, verglichen mit Männern (37%)²². Besonders im Rentenalter nimmt die Häufigkeit des Zufußgehens zu und damit verknüpft der Bedarf an Barrierefreiheit durch bspw. sichere Gehwege und Aufzüge. Frauen geben deutlich häufiger besser beleuchtete Wege als Motivationsgrund für mehr Zufußgehen an als Männer. Älteren Menschen hingegen sind mehr Sitzmöglichkeiten und bessere Gehwegbeläge wichtig²³. Die geschlechtsspezifischen Unterschiede bezüglich des Zufußgehens zeigen sich auch in ganz Deutschland: Bundesweit gingen am Stichtag der Erhebung 34% der Frauen und 30% der Männer zu Fuß²⁴.

Fahrradnutzung

Frauen und Männer in Hamburg besitzen ähnlich oft ein Fahrrad (68% vs. 71%), und es scheint keine großen geschlechtsspezifischen Unterschiede in der Nutzungshäufigkeit von Fahrrädern zu geben²⁵. Allerdings würden sichere und besser ausgestattete Radwege etwas mehr Frauen zum Radfahren motivieren als Männer³⁰. In ganz Deutschland hingegen nutzen Männer häufiger regelmäßig das Fahrrad als Frauen (42% vs. 36%)²⁶. Bundesweit fühlen sich Frauen beim Fahrradfahren deutlich unsicherer (49%) als Männer (32%)²⁷.

Bike+Ride

Bike+Ride wird sowohl von Frauen als auch von Männern in Hamburg mit 88% bzw. 89% fast nie genutzt, ein Hinweis auf kaum geschlechtsspezifische Unterschiede in dieser Nutzungskategorie²⁸.

ÖPNV-Nutzung

Im Bereich der ÖPNV-Nutzung fahren Frauen täglich oder fast täglich zu 27% mit Bus und Bahn, während es bei Männern 25% sind. Deutlich weniger Frauen (27%) als Männer (34%) nutzen den ÖPNV nie³⁵. Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 14 und 29 Jahre nutzen den ÖPNV in Hamburg besonders häufig und mit dem Eintritt in die nächste Lebensphase, wie bspw. einer Familiengründung, sinkt die regelmäßige ÖPNV-Nutzung wieder, was auf Schwierigkeiten bei der Organisation von Wegeketten und Care-Arbeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln hindeuten könnte. Zudem sinkt die regelmäßige ÖPNV-Nutzung der Personen mit steigendem ökonomischem Status des Haushaltes²⁹.

Pkw-Nutzung

In Bezug auf die Verfügbarkeit eines Autos (inklusive Carsharing) als Fahrer*in oder Mitfahrer*in haben Frauen in Hamburg seltener Zugang als Männer (48% jederzeit vs. 54%)³⁰. Auch nutzen Frauen Autos oder Motorräder insgesamt weniger häufig als Männer (22% fast täglich vs. 29%)³⁷. Dabei wird die Pkw-Nutzung auch vom ökonomischen Status beeinflusst - ein höherer Status geht mit mehr Pkw-Nutzung einher³⁷. Der Besitz des Führerscheins ist unter Männern häufiger (82%) als unter Frauen (77%), wobei sich dieser Unterschied weiter vergrößert, je älter die Bevölkerungsgruppe wird³¹. Darüber hinaus sind Männer viel häufiger Pkw-Halter*innen als Frauen: Im Jahr 2021 gab es in Hamburg etwa 408.000 männliche Pkw-Halter im Vergleich zu etwa 255.000 weiblichen³². Dies unterstreicht die geschlechtsspezifische Disparität bei der Autonutzung und -verfügbarkeit.

²² Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S.20.

²³ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S.38.

²⁴ infas, DLR, IVT und infas 360. 2018. *Mobilität in Deutschland* S.64.

²⁵ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S.18 und S.33.

²⁶ SINUS-Institut. 2023. *Fahrrad-Monitor Deutschland 2023*. S. 36.

²⁷ SINUS-Institut. 2023. *Fahrrad-Monitor Deutschland 2023*. S. 99.

²⁸ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S.22

²⁹ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S. 39.

³⁰ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S. 16.

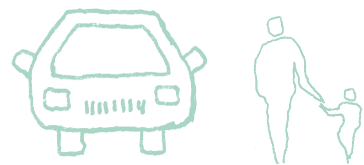
³¹ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S. 17.

³² Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFG). 2023. *Gleichstellungsmonitor Hamburg, Kap. 5.3.2 Fahrzeughalter:innen*.

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-wissenschaft-forschung-gleichstellung-und-bezirke/unsere-themen/gleichstellung/gleichstellungsmonitor/lebenswelt-und-gesellschaft/fahrzeughalterinnen>. Abgerufen am 12.12.2024.

Carsharing

Betrachtet man die Nutzung von Carsharing in Hamburg, so nutzen Männer häufiger als Frauen das Angebot³³. Die unterschiedlichen Nutzungsgewohnheiten zeigen sich vor allem bei weniger regelmäßiger Inanspruchnahme: Frauen nutzen Carsharing-Angebote weitaus seltener als Männer. Männer nutzen gelegentliches Carsharing (1-3 Tage im Monat) tendenziell häufiger als Frauen³⁴.



Mobilitätsquote und -rate

Was die generelle Mobilitätsquote angeht, so gibt es kaum geschlechtsbezogene Unterschiede in Hamburg: Sowohl 84% der Frauen als auch 85% der Männer sind an durchschnittlichen Wochentagen außer Haus unterwegs. Dabei legen Frauen an einem durchschnittlichen Wochentag drei Wege zurück und diejenigen Frauen, die an dem Tag tatsächlich unterwegs sind (mobile Frauen), legen dreieinhalb Wege zurück; Männer legen 3.1 Wege zurück und mobile Männer 3.6³⁵. Die Anzahl der Wege wird durch Alter und Lebensumstände beeinflusst; mit beginnendem Rentenalter nimmt die Häufigkeit außerhäuslicher Aktivitäten ab. Berufliche und private Verpflichtungen wie zum Beispiel die Betreuung von Kindern erfordern in der Regel eine erhöhte Mobilität. Unter den mobilen Personen legen die 50- bis 66-Jährigen die meisten Wege zurück. Zudem hat auch hier der ökonomische Status einen Einfluss - ein niedriges Einkommen geht mit einer geringeren Mobilitätsbeteiligung einher³⁶.

³³ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S. 23.

³⁴ Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFG). 2023. *Gleichstellungsmonitor Hamburg, Kap. 5.3.4 Nutzung von Car-Sharing-Angeboten*. <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-wissenschaft-forschung-gleichstellung-und-bezirke/unsere-themen/gleichstellung/gleichstellungsmonitor/lebenswelt-und-gesellschaft/nutzung-von-car-sharing-angeboten>. Abgerufen am 12.12.2024.

³⁵ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S. 25.

³⁶ Ingenieurbüro Helmert & BVM. 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022*. S. 26.

Wegezzweck

Hinsichtlich des Zwecks der zurückgelegten Wege gibt es einige geschlechtsspezifische Unterschiede: Frauen sind weniger häufig dienstlich unterwegs als Männer (10% gegenüber 17%) und etwas häufiger für Einkäufe (16% gegenüber 13% bei Männern)⁴². Die häufigste Methode der Fortbewegung bei Besorgungen für den täglichen Bedarf ist sowohl bei Frauen als auch bei Männern der Fußweg (31% bzw. 30%), gefolgt von der Fahrt mit dem Auto (21% bzw. 22%). Größere geschlechtsspezifische Unterschiede zeigen sich beim Fahrrad, das von 20% der Frauen, aber nur von 15% der Männer bei Einkaufswegen genutzt wird. Der ÖPNV wird von Frauen und Männern zwar in ähnlichem Umfang, aber jeweils nur von etwa 6% selten für tägliche Einkäufe genutzt³⁷.

Pendeln

In Hamburg pendeln Frauen im Allgemeinen seltener als Männer. In den letzten zehn Jahren waren rund 40% der Personen, die nach Hamburg pendeln, weiblich. Im Jahr 2022 lag der Anteil der Frauen, die aus Hamburg heraus pendeln, bei etwa 38%. Es zeigt sich, dass der Arbeitsort von Frauen häufiger in der Nähe ihres Wohnortes liegt als der von Männern³⁸.

³⁷ Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFG). 2023. *Gleichstellungsmonitor Hamburg, Kap. 5.3.4 Verkehrsmittelnutzung für Einkaufswegen*. <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-wissenschaft-forschung-gleichstellung-und-bezirke/unsere-themen/gleichstellung/gleichstellungsmonitor/lebenswelt-und-gesellschaft/verkehrsmittelnutzung-fuer-einkaufswegen>. Abgerufen am 12.12.2024.

³⁸ Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFG). 2023. *Gleichstellungsmonitor Hamburg, Kap. 5.3.4 Pendler:innen*. <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-wissenschaft-forschung-gleichstellung-und-bezirke/unsere-themen/gleichstellung/gleichstellungsmonitor/lebenswelt-und-gesellschaft/pendler-innen>. Abgerufen am 12.12.2024.

EINFLUSSFAKTOREN: SUBJEKTIVE UND OBJEKTIVE SICHERHEIT

Kriminalität & Sicherheitsempfinden

Nur knapp mehr als die Hälfte der Frauen (58,5 %) in Hamburg fühlen sich nachts ohne Begleitung in der eigenen Wohngegend sicher, dieser Wert liegt deutlich unter dem Niveau der Männer (81,5 %) ³⁹. Das Sicherheitsempfinden auf Deutschland-Ebene scheint minimal größer zu sein als in Hamburg: Deutschlandweit fühlen sich 61,3% der Frauen nachts ohne Begleitung in der eigenen Wohngegend sicher, auch hier liegt dieser Wert aber deutlich unter dem Niveau der Männer (83,3 %) ⁴⁰.

Die Diskrepanzen in Bezug auf das Sicherheitsgefühl zwischen den Hamburger Stadtteilen sind nachts

deutlich größer als tagsüber. In Hamburg-Nord, Altona und Eimsbüttel fühlen sich tendenziell mehr Bewohner*innen sicher, während Wandsbek und Bergedorf dem Durchschnitt der Stadt entsprechen. Im Gegensatz dazu scheint das Sicherheitsgefühl in Hamburg-Mitte und Harburg für weniger Bewohner*innen hoch zu sein. Für Hamburg-Mitte lässt sich das subjektive Sicherheitsgefühl mit dem ersten Platz bei der registrierten Kriminalität in Hamburg objektiv untermauern ⁴¹.

In Hamburg sind 28,9 % der Frauen ziemlich bis stark beunruhigt, Opfer von sexueller Belästigung zu werden, Männer nur zu 7,3 % ⁴². Das ist etwas mehr als auf Bundes- und Großstadtebene (25,2 % der Frauen und 7 % der Männer) ⁴³. In Hamburg halten es 17,4 % der Frauen für wahrscheinlich, in den nächsten zwölf Monaten tatsächlich Opfer einer sexuellen Belästigung zu werden, im Vergleich zu nur 3 % der Männer ⁴⁴. Auch diese Zahlen liegen leicht über dem Bundes- und Großstadtdurchschnitt (12,9 % der Frauen und 2,9 % der Männer) ⁴⁵.

Schutz- und Vermeidungsverhalten

Auch das Verhalten in Bezug auf den Schutz vor Kriminalität unterscheidet sich zwischen den Geschlechtern deutlich. Frauen nutzen deutschlandweit Schutz- und Vermeidungsverhalten signifikant häufiger als Männer und greifen dabei vermehrt auf Verhaltensweisen zur Reduktion des eigenen Viktimisierungsrisikos zurück. Während 58,5 % der Frauen nach Möglichkeit nachts Fremden ausweichen und 51,7 % nachts den ÖPNV meiden, sind es bei Männern nur 26,6 % bzw. 23,3 % ⁴⁶. Ähnliche Verhaltensweisen werden in Hamburg beobachtet, wo Frauen auch deutlich häufiger Verhaltensweisen zur Risikoreduktion praktizieren ⁴⁷. So meidet ein Großteil der Hamburger Bevölkerung nachts bestimmte Orte (44 %) oder die Nutzung des ÖPNV (37 %), um sich vor Kriminalität zu schützen – dies gilt insbesondere für Frauen (58 % der Frauen bzw. 52 % der Männer) ⁴⁸.

MAßNAHMEN DER STADT HAMBURG

Um die objektive und subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum zu erhöhen und dadurch unter anderem die Attraktivität der Nutzung des ÖPNV zu steigern, wurden in den vergangenen Jahren in Hamburg zahlreiche Maßnahmen durch verschiedene Akteur*innen umgesetzt. Insbesondere rund um den Hauptbahnhof wurde mit der „Allianz sicherer Hauptbahnhof“ eine Reihe von Initiativen gestartet: Dazu gehören eine Sauberkeitsstrategie, Videoüberwachung, ein Waffenverbotsgebiet, ein Alkoholkonsumverbot sowie eine verstärkte Zusammenarbeit von Mitarbeitenden der Polizei Hamburg, der Bundespolizei, der DB Sicherheit und der Hochbahnwache (sogenannte „Quattro-Streifen“) ⁴⁹.



³⁹ Hauber et al. 2023. *Bevölkerungsbefragung Sicherheit und Kriminalität in Hamburg – Teil 1*. S. 8.

⁴⁰ Birkel et al. 2022. *Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKiD 2020*. S. 136.

⁴¹ Hauber et al. 2023. *Bevölkerungsbefragung Sicherheit und Kriminalität in Hamburg – Teil 1*. S. 11.

⁴² Hauber et al. 2023. *Bevölkerungsbefragung Sicherheit und Kriminalität in Hamburg – Teil 1*. S. 15.

⁴³ Birkel et al. 2022. *Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKiD 2020*. S. 141 ff.

⁴⁴ Hauber et al. 2023. *Bevölkerungsbefragung Sicherheit und Kriminalität in Hamburg – Teil 1*. S. 20.

⁴⁵ Birkel et al. 2022. *Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKiD 2020*. S. 146 ff.

⁴⁶ Birkel et al. 2022. *Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKiD 2020*. S. 152 ff.

⁴⁷ Hauber et al. 2023. *Bevölkerungsbefragung Sicherheit und Kriminalität in Hamburg – Teil 1*. S. 26 ff.

⁴⁸ Birkel et al. 2022. *Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKiD 2020*. S. 9.

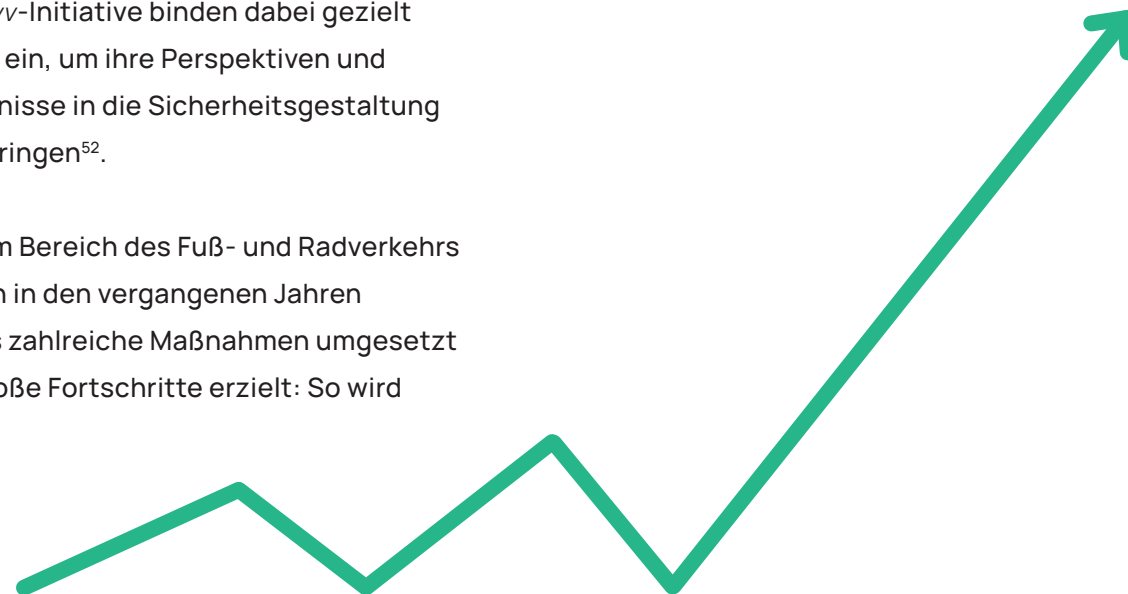
⁴⁹ Behörde für Inneres und Sport (BIS). 2024. *Allianz sicherer Hauptbahnhof*.

<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-inneres-und-sport/presseservice/pressemeldungen/-allianz-sicherer-hauptbahnhof-neue-videoueberwachung-fuer-noch-mehr-sicherheit-an-deutschlands-groesstem-bahnhof--956380>. Abgerufen am 12.12.2024.

Soziale Maßnahmen wie der Einsatz von Sozialraumläufer*innen (Mitarbeiter*innen eines Sicherheitsdienstes)⁵⁰ sowie Informationskampagnen wie „Sicher unterwegs im HVV“⁵¹ ergänzen diese Ansätze. Darüber hinaus arbeiten die Hochbahnwache und der HVV eng zusammen, um die Sicherheit in den U-Bahnen und an Haltestellen zu gewährleisten. Partizipative Ansätze wie die Workshops und Haltestellenbegehungen im Rahmen der *open hvv*-Initiative binden dabei gezielt Frauen ein, um ihre Perspektiven und Bedürfnisse in die Sicherheitsgestaltung einzubringen⁵².

Auch im Bereich des Fuß- und Radverkehrs wurden in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt und große Fortschritte erzielt: So wird

beispielsweise die Sanierung und der Neubau von Gehwegen gefördert und der Ausbau der Radinfrastruktur mit einem klaren Fokus auf geschützte Radwege vorangetrieben⁵³. Um den Radverkehr weiter zu stärken, ist zudem eine neue Wegweisung für Fahrradrouten in Umsetzung, die eine bessere Orientierung und höhere Sicherheit bieten soll⁵⁴.



⁵⁰ NDR. 2024. „Sozialraumläufer“ sind am Hamburger Hauptbahnhof im Einsatz.“ <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Sozialraumlaeufer-sind-am-Hamburger-Hauptbahnhof-im-Einsatz,sozialraumlaeufer102.html>. Abgerufen am 12.12.2024.

⁵¹ Polizei Hamburg. 2024. *Sicher unterwegs im HVV*. <https://www.polizei.hamburg/sicher-unterwegs-im-hvv-987192>. Abgerufen am 12.12.2024.

⁵² Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH (hvv). 2024. *Sicher unterwegs im hvv*. <https://www.hvv.de/de/sicherunterwegs>. Abgerufen am 12.12.2024.

⁵³ Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). 2023. *9 Prozent mehr Radfahrende in Hamburg*. <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/aktuelles/presse-meldungen/2023-01-26-bvm-radverkehr-234434>. Abgerufen am 12.12.2024.

⁵⁴ Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). 2024. *Mehr Komfort und Orientierung für den Radverkehr in Hamburg*. <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/aktuelles/presse-meldungen/mehr-komfort-und-orientierung-fuer-den-radverkehr-in-hamburg-993614>. Abgerufen am 12.12.2024.

OFFENE THEMEN, DIE IN DIESER STUDIE AUFGEGRIFFEN WERDEN

Trotz der Fortschritte in der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds wird deutlich, dass bisher noch nicht alle Perspektiven und Bedürfnisse gleichermaßen berücksichtigt werden (können) und die ungleiche Erfassung der Mobilitätserfahrungen und -bedarfe verschiedener Geschlechtergruppen eine zentrale Herausforderung bleibt. Die Analyse der bisherigen Datenlage zeigt, dass zwar umfangreiche Mobilitätsdaten für Hamburg vorliegen, diese jedoch ausschließlich auf einer binären Geschlechterverteilung basieren. Angaben von INTA*-Personen („divers“) sind aufgrund ihrer geringen Anzahl bisher statistisch kaum repräsentativ.

Darüber hinaus wurden in der Recherchephase keine räumlichen Analysen von Problemzonen identifiziert, die sich mit baulichen Aspekten befassen, insbesondere mit Themen, die über das Sicherheitsempfinden hinausgehen. Dabei zeigen die Forschung und die Datenlage deutlich, dass neben dem Sicherheitsempfinden auch Faktoren wie die Kombinierbarkeit verschiedener Verkehrsmittel, die Barrierefreiheit, die Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen, die Bequemlichkeit und die wahrgenommene Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle bei der Verkehrsmittelwahl von FLINTA*-Personen spielen. Eine ganzheitliche räumliche Analyse kann daher wertvolle Erkenntnisse liefern, die für die Mobilitätsentscheidungen dieser Personengruppe von Bedeutung sind.

Das Projekt setzt gezielt an dieser Lücke an, um mithilfe eines intersektionalen Ansatzes spezifische Daten zum Mobilitätsverhalten von FLINTA*-Personen zu erheben und wichtige Orte räumlich zu analysieren. Diese neue Datengrundlage ermöglicht die Entwicklung gezielter Maßnahmen, die bestehende Ungleichheiten adressieren und dazu beitragen, Mobilität für alle gerechter zu gestalten. Denn geschlechtergerechte Mobilität ist ein essenzieller Baustein für eine inklusive und nachhaltige Mobilitätswende sowie für eine gleichberechtigte Gesellschaft.

ERGEBNISSE

Dieser Abschnitt beleuchtet die gewonnenen Erkenntnisse aus den verschiedenen methodischen Ansätzen, wie der digitalen Befragung, den Fokusgruppen, den Walkshops, den Interviews sowie der räumlichen Analyse (Gender Checks). Zur besseren Lesbarkeit sind die Ergebnisse thematisch in folgende Unterkapitel unterteilt: Zugänglichkeit, Bezahlbarkeit, Verkehrssicherheit, Sicherheitsempfinden und Komfort. Die Länge der Unterkapitel richtet sich nach der Fülle der tatsächlichen Antworten zu diesem Thema, daher fallen einige Kapitel wie Bezahlbarkeit relativ kurz aus, während andere wie Sicherheitsempfinden sehr ausführlich sind.

05 ERGEBNISSE

ZUGÄNGLICH- KEIT

Das Thema Zugänglichkeit bzw. Barrierefreiheit war in den verschiedenen Beteiligungsformaten sehr präsent. In der Befragung war der Faktor „Barrieren und schlechte Infrastruktur“ ein wichtiger Grund für die Identifikation als Problemort, und in den Fokusgruppen wurde Barrierefreiheit ebenfalls viel thematisiert, wobei verschiedene Aspekte

der Zugänglichkeit angesprochen wurden, unter anderem unzureichende Ampel- und Umsteigezeiten, Schwierigkeiten in der Nutzung von Bussen mit Mobilitätseinschränkung und fehlende oder problembehaftete Aufzüge. Diese Aspekte wurden in der Kartierung bei der Befragung hervorgehoben und bekamen infolgedessen in den Gender Checks am Hauptbahnhof, dem Lessingtunnel, dem U- und S-Bahnhof Sternschanze und dem Winterhuder Marktplatz besondere Beachtung.

Zufußgehen

Eine der häufigsten Herausforderungen beim Zufußgehen sind beschädigte oder schlecht instand gehaltene Gehwege, die von 42,6 % der Teilnehmenden der Befragung als problematisch empfunden wurden. Solche Mängel stellen insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Kinderwagen erhebliche Hindernisse dar und erhöhen das Risiko von Unfällen. Zudem wurden Hindernisse auf Gehwegen, wie falsch abgestellte E-Scooter oder Fahrräder, von 69,8 % der Befragten als Problem genannt. Auch Konflikte mit Autofahrenden durch beispielsweise Falschparken sowie mit Fahrradfahrenden, die unrechtmäßig den Gehweg benutzen, wurden in der Befragung als große Herausforderung identifiziert und von

den Fokusgruppenteilnehmer*innen bestätigt. Zusätzlich gebe es einen hohen Nutzungsdruck durch beispielsweise Gastronomie und Parkscheinautomaten auf den Gehwegen, der das Zufußgehen erschwere. Im Winter verschärfen nicht geräumte oder gestreute Wege die Unsicherheiten: 47,5 % der Befragten gaben dies als Hürde beim Zufußgehen an. Stürze durch Glätte sowie die Angst davor waren ein häufig genanntes Risiko, insbesondere für ältere Menschen. Wie in der Datenanalyse dargelegt, gehen mehr Frauen* als Männer* täglich oder fast täglich zu Fuß, und die Häufigkeit des Gehens nimmt mit zunehmendem Alter zu, was die geschlechtsspezifische und intersektionelle Relevanz von Barrierefreiheit für Fußgänger*innen unterstreicht.

Auf welche der folgenden Hürden sind Sie als Fußgänger*in in Hamburg gestoßen?

Mehrfachantwort möglich, die wichtigsten Faktoren waren folgende:

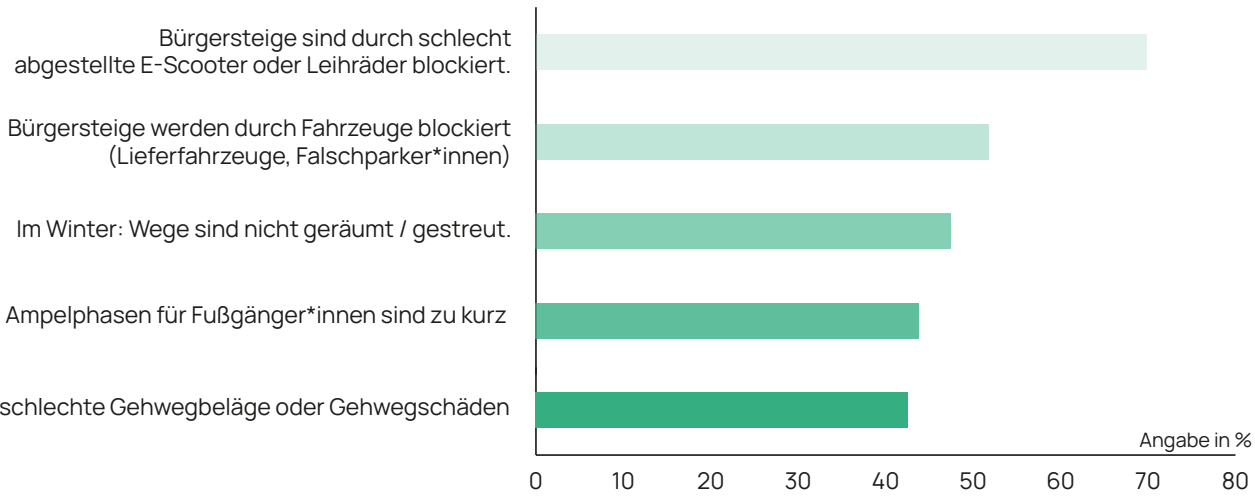


Abbildung 9: Befragungsergebnisse zum Thema Hürden beim Zufußgehen

Bei den Gender Checks wurden im Lessingtunnel (siehe Annex 2.2) und am Hauptbahnhof (siehe Annex 2.6) beschädigte Stellen sowie lose und wackelige Bodenfliesen dokumentiert, die das Gehen unsicher machen. Am Winterhuder Marktplatz gab es darüber hinaus freiliegende Kabel, die ernsthafte Stolperfallen darstellten.



Abbildung 10: Straßenüberquerung am Hauptbahnhof während einer Rotphase

Ampel- und Umsteigezeiten

Zu kurze Ampelphasen wurden sowohl in der Umfrage als auch in den Fokusgruppen als Hindernis beschrieben. Die Zeit reiche oft nicht aus, um die Straße sicher zu überqueren, was besonders für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder in Begleitung von Kindern zu einer zusätzlichen Belastung und Stressempfinden führt. Ähnliche Probleme bestehen bei den Umsteigezeiten zwischen S-/U-Bahnen und Bussen, die für schnelle Fußgänger*innen konzipiert zu sein scheinen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, in Begleitung von Kindern etc. nicht genügend Zeit lassen, um sicher umzusteigen. Die Teilnehmenden der Fokusgruppen berichteten, dass dadurch mitunter lange Wartezeiten an Haltestellen entstünden, die besonders bei ungünstigen Wetterbedingungen oder in Begleitung von Kindern als unangenehm empfunden werden. In einem der Interviews wurde zudem hervorgehoben, dass der Aufenthalt an unübersichtlichen und / oder unsauberen Haltestellen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen besonders problematisch ist, da diese oft keine alternativen Wege nehmen können.

Bei den Gender Checks wurden, soweit vorhanden, die tatsächlichen Ampelschaltungen gemessen, und zwar die Grünphasen für Fußgänger*innen (durchschnittlich 19,5 Sekunden), Fahrradfahrer*innen (durchschnittlich 38 Sekunden) und Autofahrer*innen (ebenfalls 38 Sekunden) sowie die Zeitspanne, in der die Fußgänger*innen grün haben bis die Autofahrer*innen gelb bekommen (durchschnittlich 28,5 Sekunden).

„Ich finde, das ist so eine strukturelle Benachteiligung, sage ich mal, von allen Menschen, die nicht schnell alleine zu Fuß gehen können. Es müsste wirklich einmal bei der Taktung geschaut werden: Wie lang ist die Zeit, und muss das wirklich so sein?“

Zudem wurde gemessen, wie lange unterschiedliche Personengruppen tatsächlich für die Überquerung brauchen (durchschnittlich 21 Sekunden). Dabei handelte es sich primär um zu Fuß gehende Menschen ohne sichtbare Mobilitätseinschränkungen.

Beobachtungen von Menschen in Begleitung von Kleinkindern haben jedoch bestätigt, dass die Grünphase für diese Gruppe nicht reicht, um ohne Eile über die Straße zu kommen. Es wurde ferner beobachtet, dass ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei breiteren Kreuzungen häufig entweder auf einer Mittelinsel warten mussten oder die Überquerung der Straße nur knapp vor der Grünschalung für Autos geschafft haben⁵⁵. Dies betraf vor allem die Kreuzungen am Winterhuder Marktplatz (Kreuzung Ohlsdorfer Str. / B5) und am Hauptbahnhof (Glockengießerwall, Kirchenallee / Steintordamm, Steintorwall / Steintordamm), die beide besonders breit sind.

„Man fühlt sich mit Kinderwagen, Fahrradanhänger oder was auch immer man dabei hat, immer störend. Das ist ein total blödes Gefühl für mich, denn das will man ja gar nicht.“

„Dann gibt es sozusagen einen Wettkampf zwischen denen, die auf diesen Platz angewiesen sind, der eigentlich für Rollstuhlfahrer*innen und Menschen mit Kinderwagen gedacht ist. Es entsteht ein Konkurrenzkampf darum, wer diesen Platz beanspruchen darf. Wenn da schon drei Leute mit Kinderwagen stehen, ist klar, dass es für mindestens eine Person nicht reichen wird und sie nicht mitfahren kann. Das ist unangenehm. Innerhalb des Busses stehen dann oft Menschen, die vielleicht gleich aussteigen müssen oder sich nicht hinsetzen wollen. Diese nehmen den Platz ein, ohne wahrzunehmen, dass dort Menschen mit Kinderwagen Anspruch auf den Platz haben. Jedes Mal muss ich sagen: ‚Bitte machen Sie diesen Platz frei, wir müssen da hin.‘ Man gewöhnt sich irgendwann daran, aber schön ist es nicht.“

Nutzung von Bussen

Die Nutzung von Bussen stellt FLINTA*-Personen vor mehrere Herausforderungen. In den Fokusgruppen wurde berichtet, dass Rollatoren schwer in Bussen unterzubringen sind und die Zeit bis zum Anfahren oft nicht ausreicht, um sicher einen Sitzplatz zu finden. Ein weiterer kritischer Punkt ist der oft unzureichende Platz für Rollstühle, Kinderwagen oder andere Mobilitätshilfen in den Bussen, der zu einem regelrechten Konkurrenzkampf zwischen den Wartenden führe. Besonders in den Hauptverkehrszeiten meiden viele Betroffene deshalb den Bus. Die Teilnehmenden äußerten den Wunsch nach einer höheren Taktung oder mehr Klappsitzen in diesen Bereichen, um diese Problematik zu entschärfen. Zudem sollten Busfahrer*innen stärker darauf achten, dass diese Bereiche korrekt genutzt werden, und bei Bedarf Durchsagen machen.

Aufzüge

Aufzüge stellen oftmals eine weitere zentrale Herausforderung für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für FLINTA*-Personen dar. In der Befragung wurden fehlende oder defekte Aufzüge als eine der Haupthürden bei der ÖPNV-Nutzung benannt. Darüber hinaus wurde in den Fokusgruppen mangelnde Sauberkeit und unzureichende Ausschilderung von Aufzügen hervorgehoben, was ihre Nutzung zusätzlich erschwert. Von den Teilnehmenden der Fokusgruppen wurde insbesondere am Hauptbahnhof die Zahl der Aufzüge als unzureichend beschrieben.

Dieser Aspekt konnte beim Gender Check am Hauptbahnhof (siehe Annex 2.6) und am U- und S-Bahnhof der Sternschanze (siehe Annex 2.1) bestätigt werden.

⁵⁵ Siehe auch: Stadtentwicklung Wien. (2013). *Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung* (Werkstattbericht Nr. 130), *Gehgeschwindigkeiten unterschiedlicher Gruppen*, S. 23. Abrufbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/gender/>

Am Hauptbahnhof gibt es pro Gleis nur einen Aufzug, der sich am Nordende der Gleise befindet, sodass teilweise sehr lange (Um-)Wege in Kauf genommen werden müssen, um zum Aufzug zu gelangen. Im Beobachtungszeitraum gab es einen hohen Nutzungsdruck auf die Aufzüge und der einzige Aufzug, der vom Erdgeschoss der Wandelhalle ins Obergeschoss führte, war defekt. Zudem sind die Gehbereiche am Bahnsteig 13 / 14 teilweise so schmal (1,20 m), dass Personen mit Mobilitätshilfen, großem Gepäck oder Kinderwagen Schwierigkeiten haben, diese Bereiche sicher zu passieren und es zu Blockaden und Gedränge kommt.

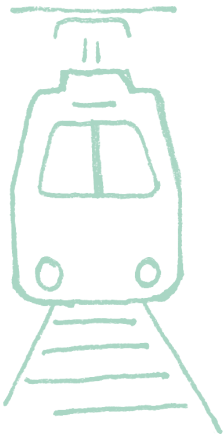
Am Bahnhof Sternschanze gibt es nur einen Aufzug am westlichen Ende des S-Bahn-Gleises und die U-Bahn ist nur über eine Treppe zu erreichen, sodass kein barrierefreier Umstieg zwischen der S- und U-Bahn möglich ist.

Beschilderung und Wegeführung

Teilnehmer*innen der Fokusgruppen regten an, digitale Anzeigen verstärkt einzusetzen, um barrierefreie und umfassende Informationen bereitzustellen. Vorgeschlagen wurden unter anderem zusätzliche Displays in Bussen, die in unterschiedlichen Höhen angebracht sind, um Menschen mit verschiedenen Körpergrößen bzw. verschiedenen

Augenhöhen gerecht zu werden. Darüber hinaus könnten auf Displays in Bussen und Bahnen sowie an Bahnsteigen Informationen wie die Verfügbarkeit von Aufzügen, alternative Routen oder die Auslastung der Bahnen angezeigt werden. Solche Maßnahmen würden insbesondere Menschen unterstützen, die auf funktionierende Aufzüge angewiesen sind und so zur Inklusion im öffentlichen Verkehr beitragen.

Bei den Gender Checks am Hauptbahnhof (siehe Annex 2.6) und dem Bahnhof Sternschanze (siehe Annex 2.1) wurde deutlich, dass auch bereits eine verbesserte analoge Beschilderung die Zugänglichkeit fördern würde. Bei beiden Bahnhöfen wurden die Schilder als zu klein wahrgenommen, im Hauptbahnhof vor allem die Schilder in der Wandelhalle zu den Gleisen und an der Sternschanze die Schilder, die zum S-Bahngleis weisen sollen. Auch war am Bahnhof Sternschanze die Beschilderung in Braille-Schrift auf den Handläufen der Treppe zur Unterführung unvollständig und nicht unmittelbar erreichbar, da sie erst auf Höhe der zweiten Stufe beginnt.



Auf welche der folgenden Hürden sind Sie bei der Nutzung des ÖPNV in Hamburg gestoßen? Mehrfachantwort möglich, die wichtigsten Faktoren waren folgende:

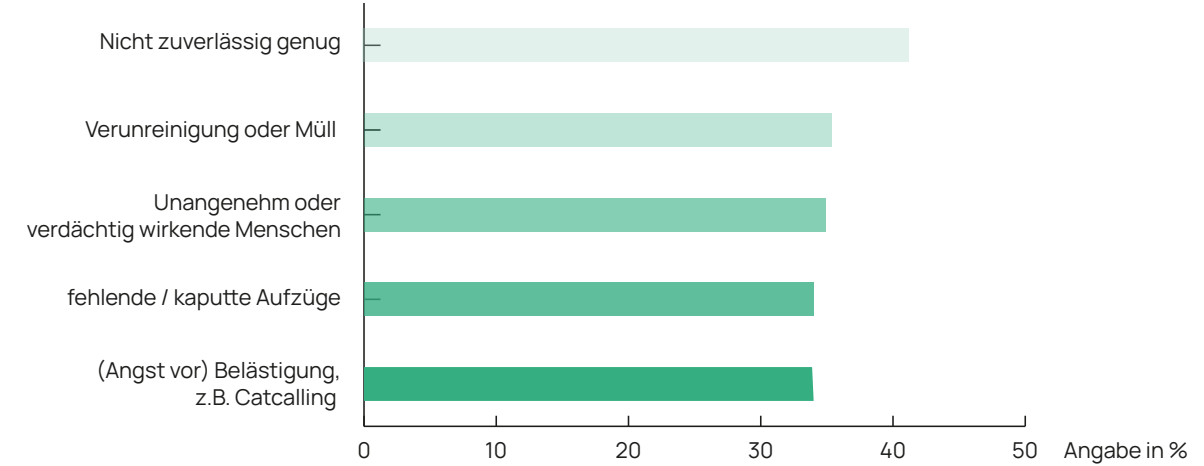


Abbildung 11: Befragungsergebnisse zum Thema Hürden bei der Nutzung des ÖPNV

Einbeziehen der Perspektiven Betroffener:

Um die Mobilitätserfahrungen von FLINTA*-Personen und insbesondere von jenen mit Mobilitätseinschränkungen besser zu verstehen, wurde in den Interviews die Notwendigkeit

einer engeren Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden betont. Regelmäßige Begehungen und Dialogformate könnten dazu beitragen, Schwachstellen gezielt zu identifizieren und praxistaugliche Lösungen zu entwickeln.

Aus welchen Gründen benutzen Sie den ÖPNV in Hamburg nie oder fast nie? Mehrfachantwort möglich, die wichtigsten Faktoren waren folgende:

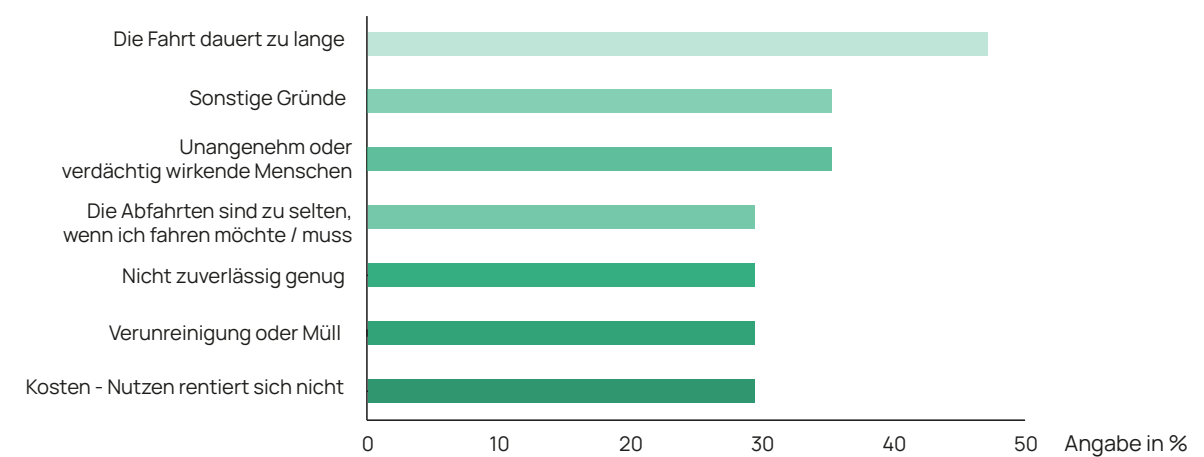


Abbildung 12: Befragungsergebnisse zum Thema Gründe gegen die Nutzung des ÖPNV

BEZAHLBAR- KEIT

Die Bezahlbarkeit von Mobilität ist ein zentraler Aspekt, wurde jedoch in unseren Beteiligungsformaten weniger intensiv thematisiert. Dies könnte auf eine Verzerrung der Stichprobe zurückzuführen sein: Die Teilnehmenden waren überdurchschnittlich gut gebildet, was darauf hindeuten könnte, dass sie im Vergleich zur weiblichen Gesamtbevölkerung über mehr finanzielle Mittel verfügen. Dennoch lassen die Ergebnisse der Befragung erkennen, dass die Kosten für Mobilitätsangebote einen Einfluss auf die Entscheidungen der Teilnehmenden haben.

Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass hohe Anschaffungs- und Haltungskosten für ein eigenes Auto eine Barriere darstellen und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs förderlich beeinflussen könnten. Für 29,4 % der Befragten ist der Kosten-Nutzen-Aspekt des ÖPNV allerdings ein Hauptgrund, warum sie diesen nicht nutzen, was darauf hinweist, dass die Bezahlbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs eine zentrale Rolle für die Entscheidung spielt. Ähnlich verhält es sich bei Sharing-Angeboten, bei denen 26,1 % der Teilnehmenden den Kosten-Nutzen-Aspekt ebenfalls als unvorteilhaft empfinden.

Viele Teilnehmende der Befragung gaben an, kein Auto zu fahren, da sie keinen Führerschein besitzen. Diese Gruppe ist daher besonders auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen und damit auf dessen Bezahlbarkeit. Zudem wurde in den Fokusgruppen berichtet, dass die Nutzung von Taxis oder MOIAs als Sicherheitsstrategie zu zusätzlichen Kosten führt, was für viele eine weitere finanzielle Belastung darstellt. Diese Aspekte verdeutlichen, wie entscheidend erschweringliche Mobilitätsangebote für die Gewährleistung gleicher Mobilitätschancen sind.

VERKEHRS- SICHERHEIT

Unsere Ergebnisse bestätigen, dass das Sicherheitsempfinden im Verkehr für FLINTA*-Personen eine signifikante Rolle spielt, insbesondere für Mütter und beim Radfahren und Zu Fuß gehen. Die Datenanalyse hat bereits gezeigt, dass sicherere und besser ausgestattete Radwege in Hamburg ein wichtiger Motivationsgrund für Frauen sind, sich für das Fahrrad zu entscheiden, was die Rolle von Sicherheitsbedenken bei der Wahl des Verkehrsmittels unterstreicht.

Radverkehr

Trotz der verhältnismäßig hohen Nutzung des Fahrrads durch die Befragten stellt die Angst vor Verkehrsunfällen eine erhebliche Hürde dar. Laut Ergebnissen der Befragung gaben 51,2 % der Teilnehmenden an, dass die Angst vor Unfällen ein Hindernis

sei. 46,4 % empfanden die Hamburger Radwege als unsicher, der wichtigste Grund für jene, die seltener Rad fahren. Besonders bemängelt wurden das Fehlen eines durchgängigen Radverkehrsnetzes sowie Radwege von unterschiedlicher Qualität (83,6 %). Auch mangelnde bauliche Trennung (67 %) wurde von vielen der Teilnehmenden der Befragung und der Fokusgruppen als problematisch beschrieben. In den Fokusgruppen wurde zudem vielfach von Nutzungskonflikten mit Passant*innen berichtet, insbesondere in touristisch hoch frequentierten Gegenden wie beispielsweise dem Schanzenviertel. Dort komme es durch die große Anzahl von Besucher*innen und teilweise mangelnde Ortskundigkeit der Passant*innen häufig zu unrechtmäßiger Nutzung der Fahrradwege durch Fußgänger*innen, die zu gefährlichen Situationen bis hin zu Zusammenstößen führe.

Auf welche der folgenden Hürden sind Sie beim Radfahren in Hamburg gestoßen oder befürchten Sie? Mehrfachantwort möglich, die wichtigsten Faktoren waren folgende:

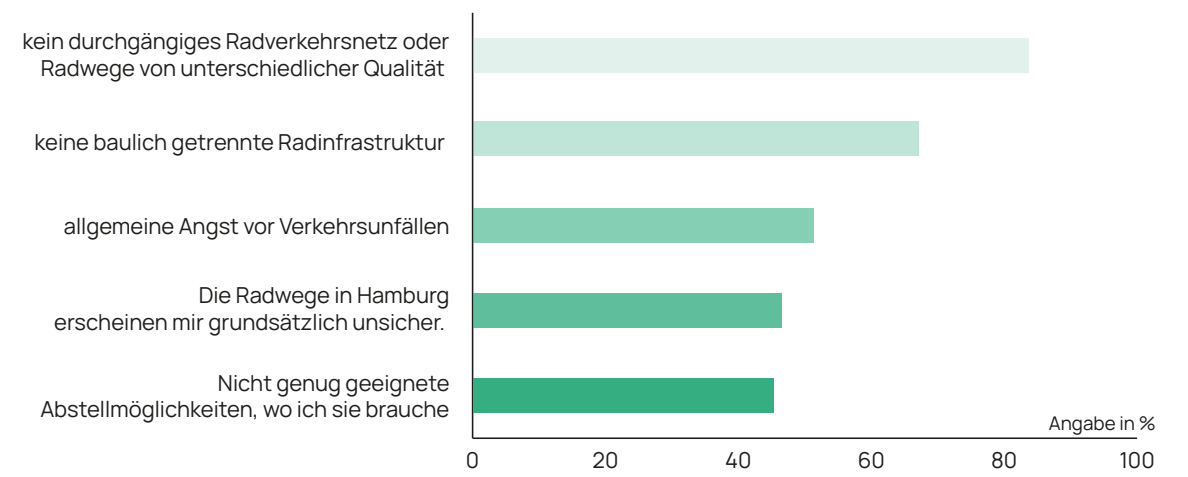


Abbildung 13: Befragungsergebnisse zum Thema Hürden beim Radfahren in Hamburg

Aus welchen Gründen fahren Sie nie oder fast nie mit dem Fahrrad in Hamburg? Mehrfachantwort möglich, die wichtigsten Faktoren waren folgende:

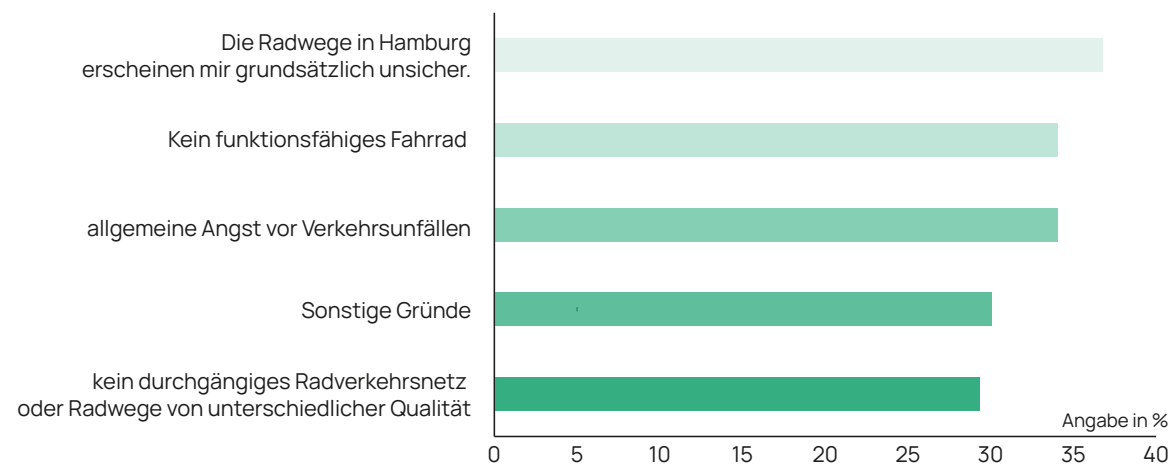


Abbildung 14: Befragungsergebnisse zum Thema Gründe gegen das Radfahren

Diese Problematik konnte in den Gender Checks am Winterhuder Marktplatz, dem Hauptbahnhof sowie am Lessingtunnel beobachtet werden.

An der Südseite des Winterhuder Marktplatzes führt der Radweg zwar als getrennt ausgewiesener, benutzungspflichtiger Radweg entlang, jedoch ist dieser kaum erkennbar. Es fehlen Piktogramme oder andere deutliche Markierungen, und der Typ sowie die Farbe der Bepflasterung ähneln zu sehr dem Fußweg. Der Radweg verläuft unmittelbar hinter mehreren Bushaltestellen und es gibt nicht ausreichend Fläche, um an dieser Stelle sowohl einen Radweg als auch einen parallel verlaufenden Gehweg zu ermöglichen. Um den Bereich der Bushaltestelle zu verlassen, müssen Fahrgäste, die an der angrenzenden Bushaltestelle aussteigen, den Radweg überqueren, es gibt hier jedoch keine Beschilderung oder Markierungen, die darauf hinweisen, dass man einen Radweg überquert. Zudem wird der Blick beim Verlassen der Bushaltestelle durch Objekte

wie Haltestellenüberdachungen und Fahrscheinautomaten teilweise versperrt, sodass es schwierig ist zu erkennen, ob Radfahrer*innen kommen, selbst wenn man hinschaut.

Für Passagiere, die von der Bushaltestelle zum Winterhuder Marktplatz wollen, gibt es nur wenige Zugangsmöglichkeiten. Bänke, Büsche und Fahrradabstellplätze stellen für Fußgänger*innen visuelle und bauliche Barrieren zum Marktplatz dar. Diese Bereiche können von gehfähigen Personen theoretisch passiert werden - es wird aber beobachtet, dass diese Eingänge nicht benutzt werden. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen stellen sie eine unüberwindbare Barriere dar.



Abbildung 15: Kaum genutzte Zugangsmöglichkeit zum Winterhuder Marktplatz



Abbildung 16: Benutzungspflichtiger Radweg am Winterhuder Marktplatz

Die optisch ähnliche Pflasterung, die Barrieren zwischen dem Radweg und dem Marktplatz und das insgesamt hohe Personenaufkommen im Verhältnis zur verfügbaren Fläche führen dazu, dass Fußgänger*innen auf und entlang des Radwegs gehen (Abbildung 16 und 17). Es wurden mehrere Beinahe-Unfälle zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen (darunter Kinder und ältere Menschen mit eingeschränkter Mobilität) in kurzer Zeit beobachtet (siehe Annex 2.5).

An der Westseite des Hauptbahnhofs (Steintorwall) verläuft der Radweg unmittelbar an einer Ampel vorbei, sodass Fußgänger*innen den Radweg zwangsläufig queren müssen, um zum Bahnhof oder zu den Bushaltestellen zu gelangen (Abbildung 18). Der begrenzte Platz im Bereich zwischen Straße und Radweg führt dazu, dass der Radweg auch als Wartebereich für Passant*innen an der Ampel genutzt wird. Die Grenzen des Radwegs sind klar erkennbar mit weißer Farbe markiert, aber die Pflasterung ist nicht eindeutig von den Bereichen für Fußgänger*innen zu unterscheiden und es gibt keine Hinweisschilder, um auf diesen Konfliktbereich aufmerksam zu machen. Es wurden bei dem Gender Check häufige Beinahe-Unfälle beobachtet, bei denen Radfahrer*innen viel klingeln mussten, um auf sich aufmerksam zu machen (siehe Annex 2.6.2).



Abbildung 17: Fußgänger*innen auf dem Radweg am Winterhuder Marktplatz



Abbildung 18: Radweg auf der Westseite des Hauptbahnhofs (Steintorwall)

Am Lessingtunnel gibt es zwar separate Fahrradwege neben den Fahrspuren für Autos, jedoch wurde beobachtet, dass viele Radfahrer*innen es vorziehen, den zentralen Fußgänger*innenbereich zu nutzen. Dies war insbesondere bei Eltern mit kleinen Kindern und bei Personen mit Fahrradanhängern der Fall. Außerdem ist aufgrund der T-Kreuzung am westlichen Ende des Tunnels (Barnerstraße) und der Notwendigkeit von zwei Abbiegespuren für Autos hier nicht genug Platz für einen separaten Radweg. Der Radweg endet daher in der Mitte des Tunnels und Radfahrer*innen müssen sich in der Tunnelmitte in den Autoverkehr einfädeln (siehe Abbildung 19 und Annex 2.2).



Abbildung 19: Fahrradfahrende im Lessingtunnel

Anzumerken ist jedoch, dass zum Zeitpunkt der Durchführung des Gender Checks am Lessingtunnel der zentrale Gehweg ausreichend Platz für die anwesenden Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu bieten schien, um ihn ohne Konflikte oder Beinaheunfälle gemeinsam zu nutzen. Die Kubatur des Tunnels, der begrenzte Platz für einen separaten Radweg und die geringe Entfernung des Radwegs zu den Fahrspuren für Autos tragen alle dazu bei, ein Gefühl der Unsicherheit für Radfahrer*innen auf dem ausgewiesenen Radweg zu erzeugen. Aus diesem Grund scheint es ein guter Kompromiss zu sein, Radfahrer*innen offiziell die Nutzung des zentralen Bürgersteigs zu erlauben.

Eine Fokusgruppen-Teilnehmerin betonte:

„Ich nehme lieber Umwege in Kauf, wenn baulich getrennte Radwege verfügbar sind. Das Fahren auf schlecht instand gehaltenen Wegen mit Wurzeln, parkenden Autos oder Mülltonnen ist einfach zu riskant.“

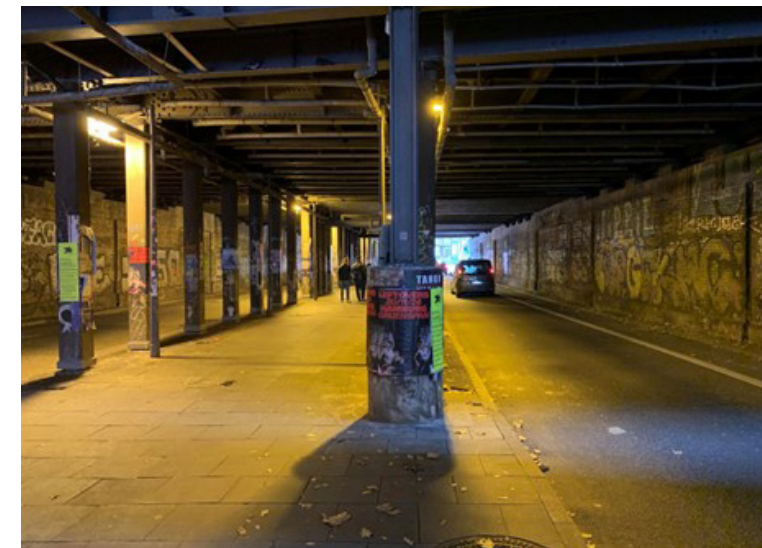


Abbildung 20: Autospur, Gehweg, Autospur und Radfahrstreifen im Lessingtunnel

Verkehrssicherheit für Kinder

Die Sicherheit von Kindern beziehungsweise die Angst um die eigenen Kinder durch Gefahren im Verkehr war insbesondere in den Fokusgruppen ein häufig geäußertes Anliegen. Unsichere Kreuzungen oder fehlende Überquerungsmöglichkeiten, auch in Schulumnähe, wurden als kritisch beschrieben.

Eine Teilnehmerin sagte:

„Auf dem Weg zur Schule gibt es eine Kreuzung, die man kaum einsehen kann. Mein Sohn geht alleine zur Schule, und ich sage ihm täglich: ‚Pass bitte gut auf.‘“



Abbildung 21: Lkw und Fahrradfahrer*in auf dem Radfahrstreifen im Lessingtunnel

Forderungen nach mehr Tempo-30-Zonen und Spielstraßen wurden mehrfach geäußert. Solche Maßnahmen würden das Sicherheitsgefühl von Eltern stärken und Kindern eine sicherere Mobilität ermöglichen.

SICHERHEITS- EMPFINDEN

Unsere Ergebnisse bestätigen, dass das Sicherheitsempfinden für FLINTA*-Personen einer der wichtigsten Einflussfaktoren für ihr Mobilitätsverhalten ist. Dies spiegelt die Ergebnisse der Datenanalyse wider, die zeigen, dass in Hamburg mehr Frauen als Männer bestimmte Orte und die Nutzung des ÖPNV aus Angst vor Kriminalität meiden. Die in der Befragung als Problemorte identifizierten Bereiche in Hamburg (Abbildung 23-25), die von FLINTA*-Personen als besonders unsicher und belastend wahrgenommen wurden, zeichnen sich durch mehrere Merkmale aus, die das Sicherheitsempfinden erheblich beeinträchtigen. Zu den am häufigsten genannten Merkmalen, die dem Sicherheitsempfinden zuzuordnen sind, zählen Belästigung und Gefahr, mangelnde Beleuchtung, Kriminalität im öffentlichen Raum und Drogenproblematik. Mangelnde Verkehrssicherheit, unsichere Radwege

Mangelnde Verkehrssicherheit
Angst im öffentlichen Raum
Kriminalität und Unsicherheit
Belästigung und Gefahr
Mangelnde Beleuchtung
Drogenproblematik im öffentlichen Raum
Unsichere Radwege
Gefährliche Kreuzungen
Barrieren und schlechte Infrastruktur

Abbildung 22: Wortwolke mit den am häufigsten genannten Aspekten zu angegebenen Problemorten

sowie gefährliche Kreuzungen wurden ebenso sehr häufig als Einflussfaktoren für problematische Orte genannt, sind aber dem Aspekt Verkehrssicherheit zuzuordnen (Abbildung 22).

Ein besonders häufig genanntes Problem in der Befragung war das Gefühl der Bedrohung durch Belästigung, insbesondere durch Catcalling und sexuelle Belästigung. 34 % der Personen gaben in der Befragung an, dass sie sich aufgrund von Belästigung durch andere im öffentlichen Raum unsicher fühlen und 19,6 % gaben an, dass sie Angst vor Diskriminierung aufgrund ihres Aussehens oder ihrer Religion haben. In den Fokusgruppen und den Walkshops betonten die Teilnehmenden, dass sie sich besonders unsicher fühlten, wenn vorrangig Männer anwesend sind und sich dieses Gefühl noch verstärkte, wenn die Männer alkoholisiert seien. Dies war insbesondere beim Walkshop auf der Reeperbahn von großer Relevanz. 35 % der Befragten gaben in der Befragung zudem an, dass unangenehm oder verdächtig wirkende Menschen das Sicherheitsgefühl massiv beeinträchtigen. In den Fokusgruppen und in den Walkshops wurden auch Menschenmengen und Gedränge als sehr unangenehm beschrieben, insbesondere an Bahnhöfen. Einige der Teilnehmenden vermeiden daher die Hauptverkehrszeiten und bestimmte Orte wie zum Beispiel den Hauptbahnhof nach Möglichkeit komplett.

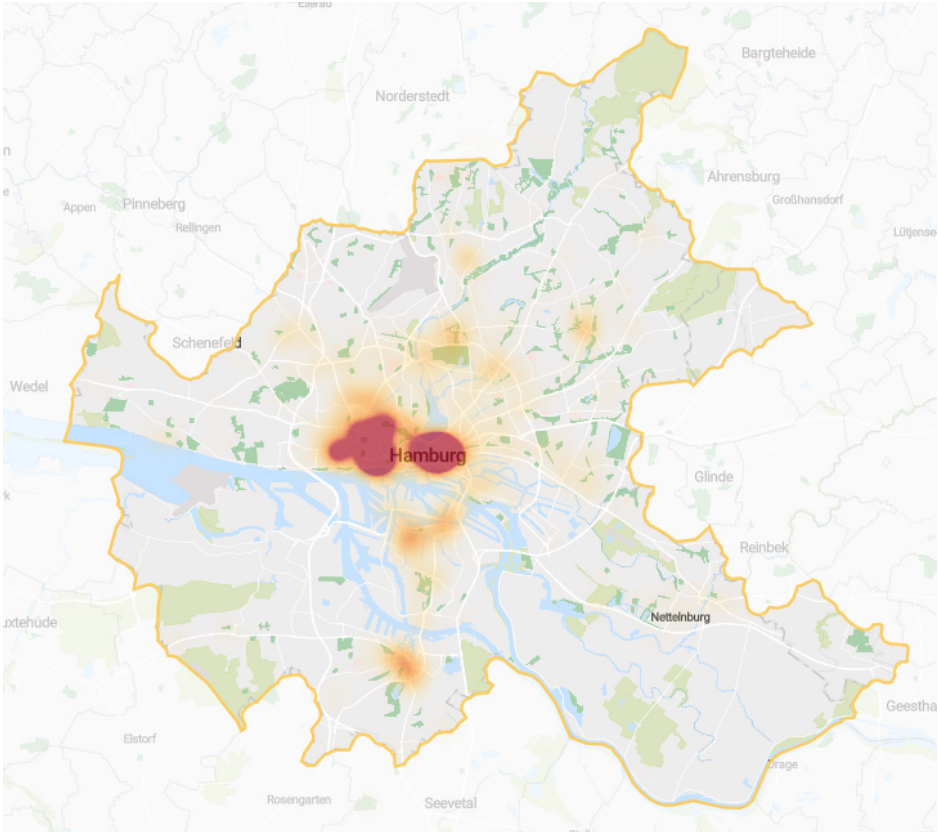


Abbildung 23: Heatmap mit markierten Problemorten des Landes Hamburg



Abbildung 25: Heatmap mit markierten Problemorten (Teile von Mitte)

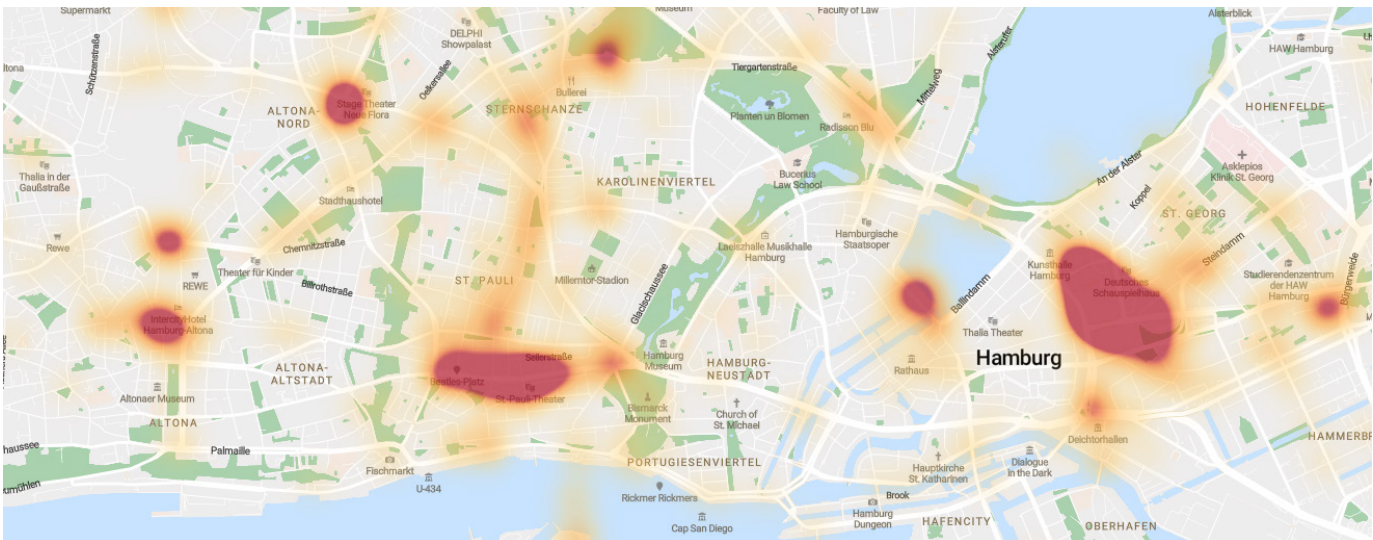


Abbildung 24: Heatmap mit markierten Problemorten (Teile von Altona, Mitte, Nord)

„Ich muss da immer lang, das ist fürchterlich, das ist so anstrengend, und ich versuche das immer zu umgehen, und nehme deswegen dann auch irgendwelche anderen Verbindungen.“

Auch Kriminalität im öffentlichen Raum, einschließlich der Drogenproblematik, wurde in der Befragung als häufiges Sicherheitsrisiko benannt. Drogenkonsum und die damit einhergehenden Auseinandersetzungen oder die Präsenz von Personen, die unter dem Einfluss von Drogen stehen, werden als beängstigend wahrgenommen und erhöhen das Unsicherheitsgefühl in den betroffenen Gegenden. Diese Probleme verstärken auch die Wahrnehmung von Gefahr im öffentlichen Raum, was das Vertrauen in die Umgebung weiter verringert. Vandalismus und Verschmutzung tragen ebenfalls zur negativen Wahrnehmung bei: 35,5 % der Befragten nannten Vandalismus und Müll als beeinträchtigende Faktoren für ihr Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum.

Mangelnde Beleuchtung verstärkt dabei das Gefühl der Unsicherheit und Gefahr, besonders in den Abend- und Nachtstunden. Dieses Ergebnis spiegelt einen Befund der Datenanalyse wider, in der Frauen deutlich häufiger als Männer angaben, dass besser beleuchtete Wege

ein Motivationsgrund zum Zufußgehen sind. Besonders häufig wurden dafür in der Befragung und in den Fokusgruppen Haltestellen, Parks oder Tunnel und Unterführungen angeführt, wie zum Beispiel der Lessingtunnel oder die Fußgänger*innenunterführung am U- und S-Bahnhof Sternschanze. Auch wenn eine Station nur einen Ein-/Ausgang hat und somit Fluchtmöglichkeiten eingeschränkt sind, wird das Sicherheitsempfinden geschwächt.

„Also ich würde gerne mal irgendwo durchgängig beleuchtet entlanggehen. Also ich gehe generell über möglichst beleuchtete Wege oder wo ich weiß, okay, da ist nachts noch ein Café oder ein Döner auf, wo ich mich zur Not dran wenden kann“

Die thematisierten Einflussfaktoren für mangelndes Sicherheitsempfinden konnten in allen Gender Checks mit Ausnahme des Winterhuder Marktplatzes beobachtet werden. Mangelnde Beleuchtung spielte dabei vor allem in der Fußgänger*innenunterführung sowie an den Ein-/Ausgängen des U- und S-Bahnhofs Sternschanze (siehe Annex 2.1), im Lessingtunnel (siehe Annex 2.2) sowie im Sanitaspark und den angrenzenden Grünanlagen am Veringkanal (siehe Annex 2.4) eine große Rolle.

Wenn es um Licht geht, ist nicht nur die Intensität entscheidend. Auch die Lichtfarbe kann einen wichtigen Einfluss auf das Sicherheitsempfinden haben. Gelbes und orangefarbenes Licht ist in der Regel dunkler als weißes Licht. Und die Ausrichtung der Straßenlaternen priorisiert häufig Bereiche für den motorisierten Verkehr, während Fußgänger*innenbereichen oft nur indirekt beleuchtet werden. Parkende Autos, Baumkronen, Büsche und andere Objekte auf der Straße oder dem Bürgersteig können den Bürgersteig weiter verschatten und sowohl die Sicherheit (z. B. Stolpergefahr) als auch das Sicherheitsempfinden beeinträchtigen.

Genau das wurde zum Beispiel im Lessingtunnel vorgefunden. Orangefarbene Natriumdampflampen waren auf die Straßenoberfläche gerichtet, während der Bürgersteig nur indirekt beleuchtet wurde. An der Kreuzung zur Barmer Straße wechselte die Beleuchtung zu weißem Neonlicht, das jedoch so weit wie möglich vom Bürgersteig entfernt war (Abbildung 26).

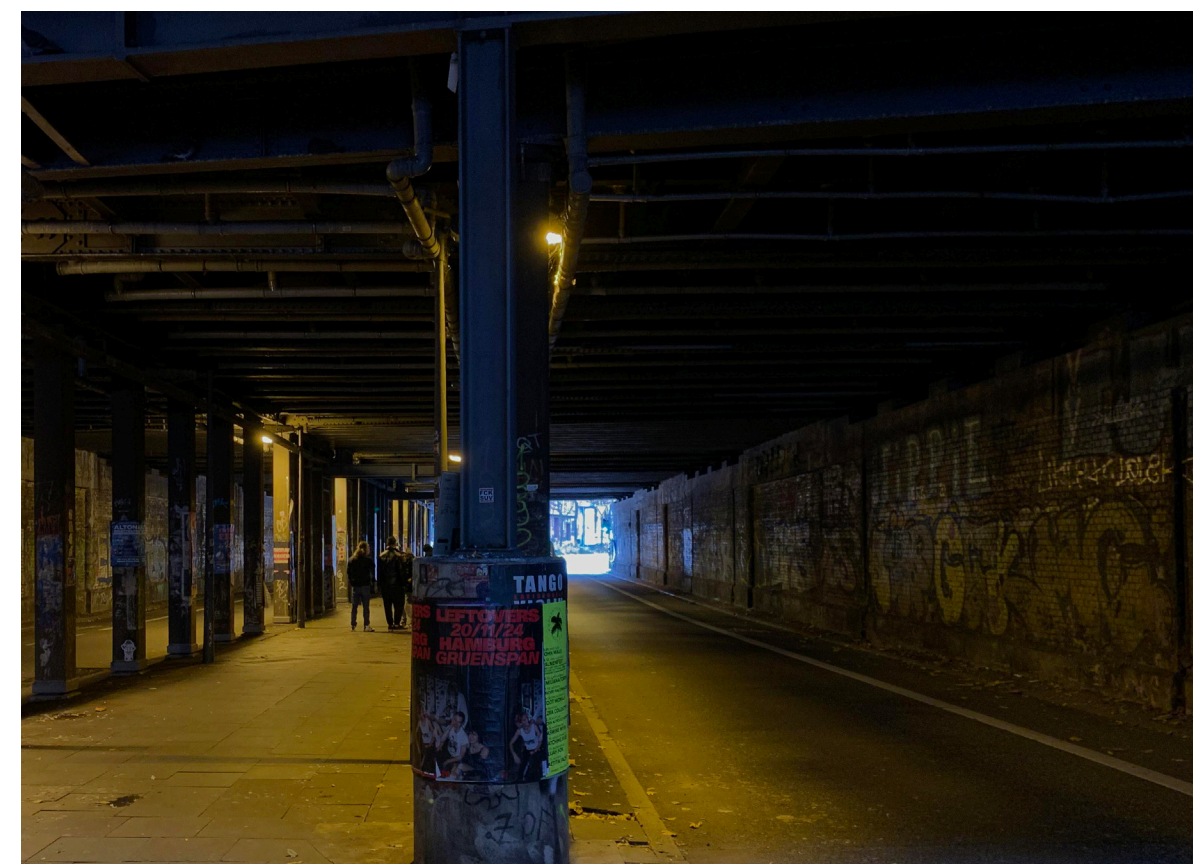


Abbildung 26: Nur indirekt beleuchteter Gehweg im Lessingtunnel

Der Eingangsbereich zur Unterführung an der Sternschanze aus Richtung Messe war in dieser Hinsicht ebenfalls besonders problematisch: Im Allgemeinen ist der Kontrast zwischen den Lichtverhältnissen außerhalb und im Tunnel sehr hoch. Es war kein besonders heller Tag, aber Fußgänger*innen schienen im Tunnel zu „verschwinden“, sobald sie den Abschnitt erreichten, der vollständig überdacht war (Abbildung 27).



Abbildung 27: In der Unterführung verschwindende Personen

An allen Seiten des Tunnels befindet sich entlang der Wandkante in der Nähe der Decke ein Streifen Neonröhren. Das Licht dieser Lampen war ziemlich schwach und reichte nicht bis zur Tunnelmitte. Außerdem waren mehrere Glühbirnen durchgebrannt oder funktionierten nicht. Am Ausgang zur Messe und zur Lagerstraße beginnen die Röhren außerhalb des überdachten Bereichs, sie waren jedoch während der Beobachtung nicht eingeschaltet. Zwei Straßenlaternen beleuchten den Rest vom Trog, der zum Tunnel führt (Abbildung 27). Angesichts der Position und Größe der Lampen ist

es sehr wahrscheinlich, dass sich die Lichtkreise nicht überlappen, weder untereinander noch mit dem Licht, das von den an der Wand montierten Neonröhren ausgestrahlt wird, und dass nachts dadurch dunkle Bereiche entstehen.

Auf der Reeperbahn befanden sich viele der beobachteten Straßenlaternen in Baumkronen. Ihre Position in Bezug auf die vielen zurückgesetzten Eingänge lässt darauf schließen, dass diese Nischen häufig dunkel sind. Die völlig fehlenden Straßenlaternen entlang des Veringkanals waren das größte Problem an diesem Standort. Weitere Einzelheiten sind in den entsprechenden Annexen enthalten.

Die Beleuchtung ist ein Aspekt des „Sehens und Gesehenwerdens“, der zum Sicherheitsgefühl beiträgt. Ein weiterer Bestandteil dieses Themas sind Sichtlinien. Blinde Ecken, tote Winkel und ähnliche Bereiche, in denen man keine klare Sicht auf das hat, was vor einem liegt, sind problematisch für das Sicherheitsempfinden. Solche Räume wurden beispielsweise an der Sternschanze (blinde Ecke am Treppenabgang zur U-Bahn), am Hauptbahnhof (tote Winkel am westlichen Ende des Mönckebergtunnels) und am Lessingtunnel (blockierte Sichtbeziehungen um die statischen Elemente am westlichen Ende des Tunnels) beobachtet. Weitere Einzelheiten sind den entsprechenden Anhängen zu entnehmen.

Die Angst vor Kriminalität und sexueller Belästigung im öffentlichen Raum, einschließlich der Drogenproblematik, war beim Gender Check auf der Reeperbahn (siehe Annex 2.3) sowie am Hauptbahnhof (siehe Annex 2.6) ein besonders großer Einflussfaktor. Ebenso wurden an diesen beiden Orten folgende, als problematisch wahrgenommene Aspekte dokumentiert: Präsenz von Personen, die als unangenehm und potenziell gefährlich wahrgenommen werden, Gedränge, Gefühl der Bedrohung durch Belästigung, Vandalismus und Verschmutzung. Es wurde allerdings bei der Hintergrundrecherche der Eindruck gewonnen, dass diese Themen bereits in starkem Maße durch aktuelle Maßnahmen angegangen werden.



Abbildung 28: Verschmutzung auf der Reeperbahn

„Die Reeperbahn ist für mich ein totaler Unwohlführlort und was ich schade finde ist, dass da eigentlich fast alle Konzertstandorte sind.“

„Der Übergang von Sternschanze zur U3: Erstens ist es nicht barrierefrei, das ist jetzt mal unabhängig, aber das ist gruselig. Also, wenn man da Richtung Barmbek fahren muss oder umgedreht und dann umsteigen muss, in die S-Bahn, das ist furchtbar, weil erstens lungern da ganz viele Obdachlose herum. Das ist wirklich nicht angenehm, und vor allen Dingen die Beleuchtung. Es ist so schlecht beleuchtet und auch teilweise die Treppe, die haben sie zwar neu gemacht, also die Steintreppe, aber die ist wirklich, nee.“

„Ich finde das immer so traurig, wenn man über Vermeidungsstrategien sprechen muss, weil ich mich auch nachts frei durch die Stadt bewegen können will, wie irgendwelche Männer auch.“

„Also es sind dann bestimmte Uhrzeiten, zu denen man als Frau allein unterwegs ist und ich kann es total verstehen, dass Frauen bestimmte Uhrzeiten meiden, aber gleichzeitig führt das dazu, dass man als Frau dann ja noch mehr allein unterwegs ist. Es ist sozusagen eine Negativspirale und das finde ich sehr schade.“

„Deswegen entwickelt man Vermeidungsstrategien. Man geht halt schnell durch – was soll man machen? Oder manchmal kann man nicht schnell gehen, wenn man voll beladen ist. Dann versucht man zu telefonieren oder ich setze eine Kapuze auf, damit niemand sieht, dass ich blonde Haare habe – eben solche Dinge, die Frauen machen.“

Sicherheitsstrategien

Um das eigene Sicherheitsempfinden zu erhöhen, berichteten viele Teilnehmende der Fokusgruppen von persönlichen Sicherheitsstrategien. Eine sehr häufig genannte Methode war, besonders abends und nachts den ÖPNV und das Zufußgehen möglichst zu vermeiden und lieber mit dem eigenen Auto, einem Taxi/MOIA oder dem (Leih-)Fahrrad zu fahren. Im Auto begegne man keinen anderen Passant*innen und durch das Fahrrad erhöhen sich die Flexibilität und Fluchtmöglichkeiten. Zudem gaben viele an, bestimmte Uhrzeiten grundsätzlich zu vermeiden, da sie sich zu diesen Zeiten besonders unsicher fühlten, etwa spät in der Nacht oder bei Dunkelheit. Viele Teilnehmende berichteten, im Zweifel lieber bei Freund*innen zu übernachten, als nachts alleine unterwegs zu sein. Dunkle Orte, insbesondere in weniger belebten Gegenden, werden ebenfalls oftmals gemieden, da sie mit einem höheren wahrgenommenen Risiko für Belästigung oder Übergriffe verbunden sind. Einige Befragte berichteten, dass sie unangenehme Strecken schnell rennen oder andere Sicherheitsstrategien wie Telefonieren oder das Tragen einer Kapuze nutzen, um sich sicherer zu fühlen. Zu unangenehm oder verdächtig wirkenden Menschen wird von vielen Distanz gewahrt, und von einigen wird die Nähe zum Personal gesucht, um das Gefühl von Sicherheit zu stärken, insbesondere an Haltestellen oder in Bahnhöfen.

Meinungen zu Sicherheitsmaßnahmen

Zu den bereits bestehenden Sicherheitsmaßnahmen äußerten sich die Teilnehmer*innen der Fokusgruppen und Walkshops unterschiedlich. Die Anwesenheit von Sicherheitspersonal wurde von einigen Teilnehmer*innen durchweg als positiv und beruhigend wahrgenommen. Andere hingegen bewerteten die bloße Anwesenheit des Sicherheitspersonals negativ, da sie das Gefühl von Kontrolle oder Überwachung auslöse und dies nicht ihrem Wunsch für unsere Gesellschaft entspreche. Zudem löste die Anwesenheit von Sicherheitspersonal bei einigen die Überlegung aus, ob der Ort so unsicher sei, dass diese Maßnahme notwendig ist, was zu einem Angstgefühl und Unwohlsein führe. Ein Team aus unterschiedlichen Geschlechtern, z. B. bei der Polizei oder dem Sicherheitspersonal, würde als sehr hilfreich erachtet werden, um für alle Geschlechtergruppen zugänglich zu sein. Positiv wurden Polizeistreifen auf der Reeperbahn wahrgenommen, bei denen Personal in Zivil mit Warnwesten unterwegs ist. Dies wird als weniger einschüchternd empfunden, da es eher einen präventiven Charakter habe. Die Anwesenheit von vielen Polizist*innen in Uniform löse bei einigen Teilnehmenden eher Angst und Verunsicherung aus, ähnlich wie beim Sicherheitspersonal. Bauliche Sicherheitsmaßnahmen wie

„Es vermittelt mir auch kein Gefühl von Sicherheit, wenn ich das Gefühl habe – und das möchte ich für mein Unterwegssein nicht –, dass ich immer Barrieren, Sichtschutz oder Polizei brauche, um Menschen fernzuhalten. Ich möchte auch nicht Armut ausblenden oder diese Menschen nicht sehen müssen. Vielmehr wünsche ich mir, dass es diesen Menschen besser geht und dass wir wirklich andere, nachhaltigere Lösungen finden.“

Notrufmöglichkeiten in den Bahnen wurden als positiv bewertet, während Notrufsäulen an den Gleisen von vielen Teilnehmenden gar nicht wahrgenommen wurden. Die Installation von Sicherheitskameras wurde eher als wenig hilfreich eingeschätzt, da diese ja nur dokumentieren und nicht eingreifen können. Lokale Alkoholverbote, wie sie am Hauptbahnhof eingeführt wurden, fanden in den Fokusgruppen breite Zustimmung.

In den Fokusgruppen wurde mehrfach betont, dass die Teilnehmenden sich zwar durch die Anwesenheit alkoholisierten und unter Drogeneinfluss stehender Menschen unsicher fühlen, sich aber dennoch strukturelle Maßnahmen wie bspw. das Housing First - Konzept für diese Menschen in prekären Lebenslagen wünschen und keine Verdrängung. Zudem wurde mehrfach der Wunsch nach mehr Zivilcourage und einer stärkeren Sensibilisierung in der Gesellschaft geäußert. Eine Kampagne für mehr Rücksichtnahme und zivilgesellschaftliches Engagement könnte helfen, das Sicherheitsgefühl zu stärken.

KOMFORT

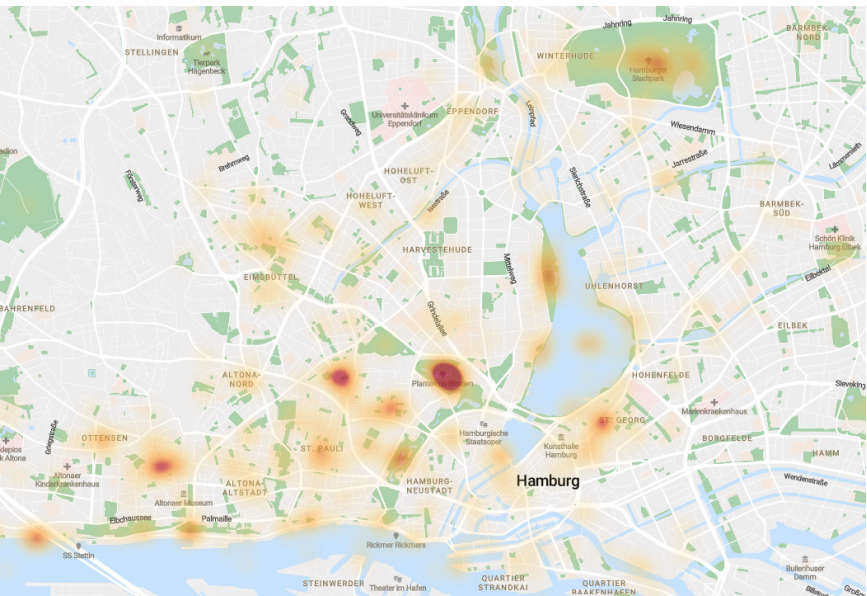


Abbildung 30: Heatmap mit den markierten Wohlfühlorten

Freizeitmöglichkeiten um Alster und Elbe
Soziale und queere Aufgeschlossenheit
Natur und Parks in Hamburg
Kulturelle Vielfalt und Kreativität
Radwege und Fahrradstraßen
Ehrenamt und Gemeinschaftssinn
Cafés und Restaurants
Lebensqualität und Entspannung
Sicherheit im öffentlichen Raum
Weniger Autoverkehr, mehr Ruhe

Abbildung 29: Wortwolke mit den am häufigsten genannten Aspekten zu angegebenen Wohlfühlorten

Orte, die als besonders sicher oder angenehm wahrgenommen werden

Im Rahmen der Befragung wurden die Teilnehmenden nicht nur zu problematischen Orten befragt, sondern durften auch angeben, an welchen Orten sie sich besonders gerne aufhalten (Abbildung 30). Die angegebenen Wohlfühlorte zeichnen sich vor allem durch erlebte Lebensqualität und Entspannung aus sowie ein Gefühl von Sicherheit im öffentlichen Raum. Besonders häufig wurden Natur und Parks genannt, wobei Grünflächen, belebte Gegenden und Freizeitmöglichkeiten rund um Alster und Elbe markiert wurden. Zusätzlich wurden gut ausgebaute Radwege und Fahrradstraßen markiert, die eine angenehme und sorgenfreie Mobilität ermöglichen, sowie kulturelle Vielfalt, Kreativität und eine soziale sowie queere Aufgeschlossenheit als entscheidende Merkmale dieser Wohlfühlorte benannt.

Die gendergerechte Stadtentwicklung befasst sich nicht nur mit der Behebung problematischer räumlicher Situationen, sondern versucht auch im Sinne einer holistischen und integrierten Stadtentwicklung Angebote zu schaffen, die auf die Lebensrealitäten, Wünsche und Bedürfnisse von FLINTA*-Personen explizit angepasst sind. Dabei wurden in den Beteiligungsformaten zahlreiche Aspekte identifiziert, die umweltfreundliches Mobilitätsverhalten erschweren. Viele Teilnehmer*innen der Befragung gaben beispielsweise an, aufgrund des Komforts und der praktischen Vorteile des eigenen Autos nicht darauf verzichten zu wollen. Der Transport von Lasten gestalte sich im Auto deutlich einfacher, und Sharing-Autos seien meist maximal mit einem Kindersitz ausgestattet, was die Nutzung für Familien erschwere. Zusätzlich wurde in den Fokusgruppen von FLINTA*-Personen*

mit Kindern berichtet, dass die Flexibilität und Zeitersparnis durch das eigene Auto sehr geschätzt werde. Es ermögliche die Bewältigung komplexer Wegeketten und passe besser in den getakteten Alltag, ohne die mentale Kapazität für die Planung von ÖPNV- oder Sharing-Angeboten zu beanspruchen. Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse der Befragung, dass mangelnde Zuverlässigkeit der Verbindungen des ÖPNV und eine unzureichende Anbindung zentrale Hürden für die Nutzung darstellen und somit die Nutzung eines eigenen Autos fördern. In den Fokusgruppen wurde von einigen Teilnehmenden aus dem Hamburger Süden berichtet, dass sie durch die unzureichende Anbindung eine Vernachlässigung dieser Stadtteile wahrnehmen.

Auf welche der folgenden Hürden sind Sie bei der Nutzung von Sharing-Angeboten (Leihauto, Leihrad) gestoßen?

Mehrfachantwort möglich, die wichtigsten Faktoren waren folgende:

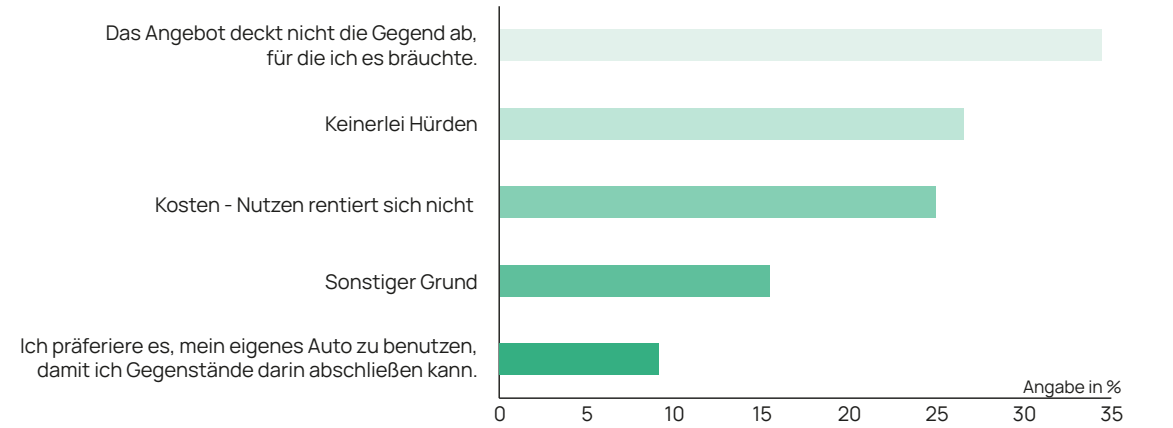


Abbildung 31: Befragungsergebnisse zum Thema Hürden bei der Nutzung von Sharing-Angeboten

Aus welchen Gründen nutzen Sie nie oder fast nie Sharing-Angebote (Leihauto, Leihfahrrad) in Hamburg?

Mehrfachantwort möglich, die wichtigsten Faktoren waren folgende:

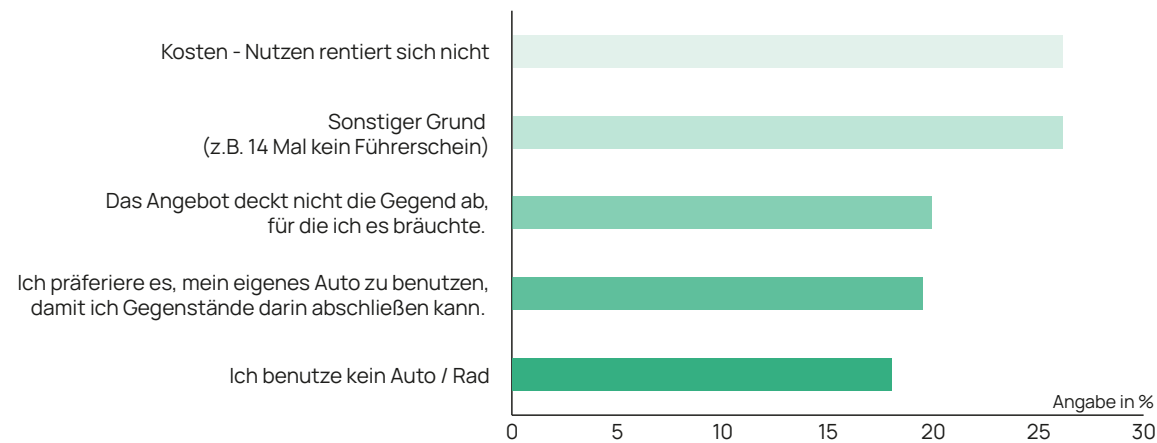


Abbildung 32: Befragungsergebnisse zum Thema Gründe gegen die Nutzung von Sharing-Angeboten

Herausforderungen und Perspektiven für die Radnutzung

Auch die Nutzung von Fahrrädern ist von mehreren Hindernissen geprägt. 45,2 % der Befragten bemängelten das Fehlen geeigneter Abstellmöglichkeiten an relevanten Orten, zum Beispiel in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten (vgl. Datenanalyse: Wegezweck). In den Fokusgruppen merkten Teilnehmende an, dass besonders in den Außenbezirken gut ausgebaute Radwege fehlten, was die Nutzung zusätzlich erschwerte. Zudem kam der Wunsch nach mehr Stadtrad-Stationen in den Randbezirken auf, um die Nutzung des ÖPNV durch Multimodalität zu vereinfachen. In den Interviews wurde hervorgehoben, dass bereits zahlreiche Maßnahmen zur Weiterentwicklung

des Stadtrad-Angebots umgesetzt oder geplant sind. Dazu gehören der Ausbau der Stationen sowie die geplante Integration des Stadtrad-Systems in die HVV-App. Technische Anpassungen, wie beispielsweise die Einführung von Kindersitzen, wurden ebenfalls diskutiert, um das Angebot für möglichst viele Nutzer*innen zugänglich zu machen. Allerdings stellen individuelle Bedürfnisse, wie unterschiedliche Körpergrößen, und hohe Sicherheitsanforderungen weiterhin Herausforderungen dar, die derzeit beispielsweise die Umsetzung der Kindersitze verhindern.



Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum

Ein weiterer Aspekt, der in den Fokusgruppen häufig angesprochen wurde, ist das Fehlen von Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere und stillende Menschen sind ausreichend verfügbare Sitzgelegenheiten essentiell, um öffentliche Räume nutzen und sich dabei wohlfühlen zu können. Hier besteht klarer Handlungsbedarf, um Aufenthaltsqualität und Zugänglichkeit zu verbessern.

Im Gender Check am Hauptbahnhof wurde der Aspekt des mangelnden Komforts besonders sichtbar. Insbesondere bietet der Hauptbahnhof zurzeit keinerlei konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten für Menschen, die warten, sich ausruhen oder stillen müssen. Die beobachtete hohe Auslastung des Pop-Up Sitzmobiliars an

der Westseite des Hauptbahnhofs in den Sommermonaten 2024 verdeutlicht dies. Die Sitzmöglichkeiten an den Bahnsteigen wurden zudem in den vergangenen Monaten teilweise zu Anlehnbänken ausgetauscht (bspw. an Gleis 13 / 14), sodass ein hoher Nutzungsdruck entsteht und Wartende auf ihren Koffern sitzend beobachtet wurden.

Ein Positivbeispiel für Sitzgelegenheiten bot hingegen die räumliche Analyse des Sanitasparks und der angrenzenden Grünanlagen am Veringkanal, wo es ausreichende und vielfältige Bänke für verschiedene Nutzungen und Bedürfnisse gibt.

„Ich muss unbedingt etwas zu den Bänken sagen: [...] Ich habe sie auch zum Stillen gebraucht, konnte aber keine finden und habe mich dann auf den Boden gesetzt. Das fand ich ziemlich unangenehm.“

Öffentliche Toiletten

In der Befragung wurde häufig bemängelt, dass es nicht genug öffentliche Toiletten gebe, was insbesondere Schwangere stark einschränkt, da sie häufiger sanitäre Einrichtungen benötigen. Auch andere Gruppen, wie ältere Menschen, Familien mit kleinen Kindern oder Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, sind von diesem Mangel betroffen, wodurch ihre Mobilität und Teilhabe im öffentlichen Raum erheblich eingeschränkt wird.

Abbildung 33: Fehlende Sitzgelegenheiten auf dem Heidi-Kabel-Platz



HANDLUNGS- EMPFEHLUNGEN

Aus den Ergebnissen dieses Projekts wurden die folgenden Handlungsempfehlungen abgeleitet. Zur besseren Lesbarkeit wurden sie in die folgenden Kategorien unterteilt: **strukturell, dienstleistungsbezogen, informationsbezogen** und **räumlich/baulich**.

STRUKTURELLE HANDLUNGS- EMPFEHLUNGEN

Ganz grundsätzlich wurde in den diversen Beteiligungsformaten der Wunsch nach **mehr Mitwirkung von FLINTA*-Personen** bei der Planung in der Behörde geäußert. Die konkrete Umsetzung könnte z. B. folgende Punkte umfassen:

- inklusive und geschlechtersensible Einstellungsverfahren innerhalb der Stadtverwaltung
- die Einbeziehung von FLINTA*-Fachexpert*innen und Gender-Planning-Expert*innen bei der Mobilitätsplanung

- Gendersensible Ansätze zur öffentlichen Beteiligung (z. B. aufsuchende Beteiligung, Mindestbeteiligung, Beteiligung zu unterschiedlichen Tageszeiten und an unterschiedlichen Orten)
- Ex-ante-Auswertung von Beteiligungsmaßnahmen zur Beurteilung der demografischen Repräsentativität und zur Ermittlung von Lücken der Nutzungsgruppen, ggf. mit Ergänzung durch zusätzliche Beteiligungen.

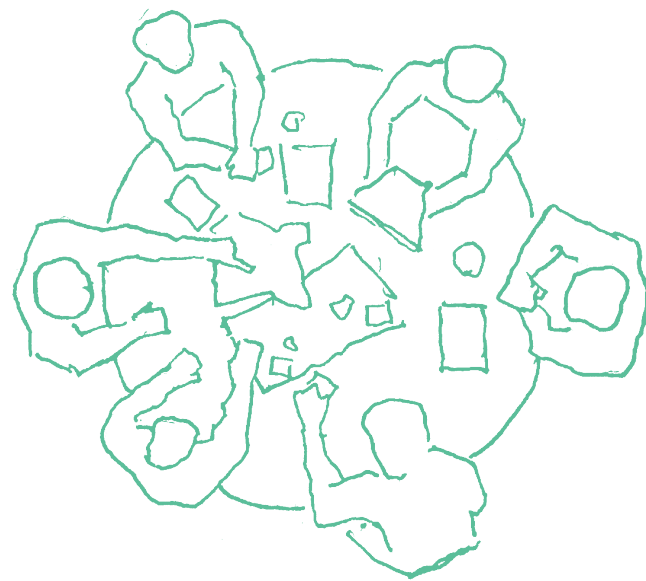
06

HANDLUNGS- EMPFEHLUNGEN

Es wurde zudem bei den Fokusgruppen die Notwendigkeit einer **engeren Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden** hervorgehoben. Regelmäßige Begehungen und Dialogformate könnten dazu beitragen, Schwachstellen gezielt zu identifizieren und praxistaugliche Lösungen zu entwickeln.

Im Allgemeinen könnte die **Entwicklung eines Runden Tisch-Formats** dazu beitragen, die Planung mit Gruppen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen auf ihre Realitätstauglichkeit zu überprüfen und mehr Sensibilität für relevante Themen bei den Planungsmitarbeitenden zu entwickeln.

Polizei- und Sicherheitspersonal kann dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Allerdings fühlen sich nicht alle Menschen wohl dabei, Cis-Männer in Uniform anzusprechen, um sie um Hilfe zu bitten. Eine Erhöhung der Anzahl von FLINTA*-Personal und gemischten Sicherheitspersonal-Paaren kann die Zugänglichkeit für FLINTA*-Personen erhöhen⁵⁶.



⁵⁶ Es sollte beachtet werden, dass eine bessere Zugänglichkeit der Meldung von sexueller Belästigung und Belästigung auf der Straße zu einer Zunahme der gemeldeten Fälle führen kann. Dies spiegelt nicht unbedingt eine Zunahme der Belästigung wider, sondern oft eher eine Verringerung der Dunkelziffer.

DIENSTLEISTUNGS- BEZOGENE HANDLUNGS- EMPFEHLUNGEN

Empfehlungen in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr:

→ Eine **Erhöhung der Busfrequenz**, insbesondere tagsüber, wenn Senior*innen (mit Rollatoren) und Eltern von Kleinkindern (mit Kinderwagen) eher den Bus nutzen und daher um den für Kinderwagen und Rollstühle vorgesehenen Bereich im Bus konkurrieren. Als ersten Schritt wäre es nützlich, ein grundlegendes Verständnis dafür zu erlangen, welche Buslinien zu welchen Tageszeiten einen größeren Platzbedarf erfordern als mit der aktuellen Kapazität gedeckt werden kann, um einen Plan zu entwickeln, welche Linien und Zeiten bei dieser Maßnahme priorisiert werden sollten.

→ Eine **Schulung für Busfahrer*innen**, um sie für das Problem zu sensibilisieren, damit diese bei Bedarf Durchsagen machen, dass dieser Platz für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen usw. freigemacht werden sollte (z. B. dass andere Passagiere nicht in diesem Bereich stehen sollten, wenn andere Bereiche zum Stehen frei sind).

→ Es wurde der Wunsch nach einer **Ausweitung des MOIA-Angebots** sowie **mehr barrierefreien MOIAs** geäußert, da MOIAs unter FLINTA*-Personen als attraktive und sichere Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln gelten, insbesondere nachts. Eine Auswertung der aktuellen Programmnutzung und eine Kosten- und Machbarkeitsstudie eines solchen Ausbauprogramms könnten hier ein erster Schritt sein.

→ Um die Sichtbarkeit von schwangeren Frauen* zu erhöhen, denen möglicherweise ein Sitzplatz in öffentlichen Verkehrsmitteln angeboten wird, könnte ein **Anstecker für Schwangere** eingeführt werden, wie der „Baby on Board“-Anstecker von Transport for London.

Empfehlungen in Bezug auf **Radverkehr und Radinfrastruktur**:

- Eine **Ausweitung des Stadtrad-Angebots**, auch in Randbezirken, kann einen wichtigen Schritt der Mobilitätswende darstellen. Stadträder sind ein wichtiges Angebot für Nutzer*innen, falls die ÖPNV-Anbindung nicht so gut ist oder der ÖPNV aus Sicherheitsbedenken vermieden wird. Eine Ausweitung des Stadtrad-Angebots kann auch die Nutzung von Fahrrädern unter Gelegenheitsnutzer*innen erhöhen, da die Nutzungshürde niedriger ist (keine Anschaffungs- und Wartungskosten).
- Es wird empfohlen, das Angebot an Lastenpedelecs in der Stadtrad-Flotte auszubauen oder eine **Machbarkeitsstudie für ein kostenloses Lastenrad-Sharing-Programm** in Kooperation mit lokalen Initiativen durchzuführen. Der Transport von Lasten war einer der Hauptgründe, warum Frauen* weiterhin auf ein Auto nicht verzichten wollten. Die Prüfung der Machbarkeit eines kostenlosen Lastenrad-Sharing-Programms, insbesondere eines, das auch den sicheren Transport von Kindern ermöglicht (z. B. Modelle mit und ohne Sicherheitsgurten), würde die Entscheidung für CO₂-ärmere Transportoptionen erleichtern. Ein gutes Beispiel für die Umsetzung eines solchen Programms bietet die *fLotte*

kommunal aus Berlin in Kooperation mit dem ADFC Berlin.

- Ein **Pilotprojekt zur Bereitstellung von Fahrrädern für Haushalte mit geringem Einkommen und alleinerziehende Haushalte** könnte den intersektionalen Aspekten klimafreundlicher Mobilität gerecht werden. Sichere und unabhängige Mobilität für Kinder kann für Eltern, insbesondere für Alleinerziehende, von denen 90 % Mütter sind, eine große Entlastung darstellen. Gleichzeitig arbeiten Alleinerziehende oft mit sehr knappen Budgets. Ein Pilotprojekt zur Förderung der Fahrradnutzung in Haushalten mit geringem Einkommen und alleinerziehenden Haushalten (zwei Gruppen mit einer großen Überschneidung) könnte zu besseren Gesundheitsergebnissen führen und gleichzeitig einen aktiven und CO₂-ärmeren Verkehr fördern. Diese Fallstudie aus Schottland zeigt, wie die Umsetzung aussehen könnte: <https://t1p.de/55p01>



Abbildung 34: Lastenpedelec in der Stadtrad-Flotte

Sonstige dienstleistungsbezogene Empfehlungen:

- Die **Priorisierung von Schneeräumung und Streuung auf Fuß- und Radwegen** würde Frauen* und älteren Menschen einen erheblichen Nutzen bringen. Ein geschlechtersensibler Ansatz bei der Schneeräumung in unter anderem der schwedischen Stadt Karlskoga hat gezeigt, dass eine Änderung der Reihenfolge der Schneeräumung den Preis dieser Dienstleistung nicht beeinflusst, jedoch die Gesundheitskosten im Zusammenhang mit Ausrutschen und Stürzen erheblich senkt⁵⁷. Das Schneeräumen auf Gehwegen, insbesondere in Wohngebieten, ist für Frauen* und Senior*innen von größerer Bedeutung, da diese Gruppen eher zu Fuß unterwegs sind und eher Wege in der Nähe ihres Zuhauses zurücklegen.

- Ein **Subventionsprogramm für Taxifahrten für FLINTA*-Personen in den Nachtstunden** würde die zusätzlichen Kosten reduzieren, die ihnen durch die sicherheitsbedingte Vermeidung öffentlicher Verkehrsmittel entstehen. Studien zeigen, und die Daten in Hamburg belegen, dass Frauen nachts eher öffentliche Verkehrsmittel meiden. In den Fokusgruppen in diesem Projekt wurde berichtet, dass die Nutzung von Taxis oder MOIAs als Sicherheitsstrategie zu zusätzlichen Kosten führt, was für viele eine weitere finanzielle Belastung darstellt. Um dieses Problem anzugehen, hat die Stadt München ein Gutscheinprogramm für Frauen eingeführt (das Frauen-Nacht-Taxi), die zwischen 22:00 und 6:00 Uhr ein Taxi nutzen, um zu einer Wohnadresse zu fahren. Damit soll die finanzielle Belastung für Frauen* verringert werden, die aus Sicherheitsgründen nachts lieber nicht auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen.

⁵⁷ Siehe auch: Dellenbaugh-Losse. *Gendergerechte Stadtentwicklung: Wie wir eine Stadt für alle bauen*. S. 93-94

INFORMATIONSBEOZUGENE HANDLUNGS- EMPFEHLUNGEN

Es gibt verschiedene Handlungsempfehlungen zur **Bereitstellung von Informationen**.

- **Live-Informationen über die Funktionsfähigkeit von Aufzügen** könnten Menschen, die auf Aufzüge angewiesen sind, dabei helfen, ihre Fahrten besser zu planen und im Bedarfsfall anzupassen. Dieses Beispiel des Vereins Sozialhelden e.V. in Zusammenarbeit mit dem VBB zeigt, wie eine einfache, schlanke Lösung aussehen könnte: <https://www.brokenlifts.org/>.
- Es wird empfohlen, **relevante Informationen zur Mobilität von Schwangeren und jungen Eltern auf einer Seite zusammenzufassen**, um den Zugang zu diesen Informationen zu erleichtern und den Rückgang der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei Familiengründung zu verringern. Diese könnte Informationen über Aufzüge, die Zugänglichkeit verschiedener Transportmöglichkeiten, stufenlose Optionen und öffentliche Toiletten sowie relevante kooperierende Organisationen (z. B. für Toiletten oder Wickelräume) beinhalten. Kooperierende Organisationen, sowie Familienzentren, Kitas, Hebammen, etc. können dazu angeregt werden,

diese Informationen an potenzielle Nutzer*innen weiterzugeben. Siehe auch dieses Beispiel von Transport for London.

- Eine Überarbeitung der Karte der öffentlichen Toiletten in Hamburg wird empfohlen, welche die Information, die bereits gesammelt ist, leichter lesbar, suchbar und auffindbar macht (Verbesserung der Benutzer*innenoberfläche und Informationsdarstellung, Ergänzung einer Mängelmeldungsfunktion). Darüber hinaus sollte die Machbarkeit eines Programms wie „Happy Toilet“ oder „Nette Toilette“ überprüft werden und ggf. in die Überarbeitung der Darstellung eingebunden werden. Ein besonders gelungenes Beispiel hierfür bietet die Stadt Köln: <https://www.toiletten.koeln/toilette-finden.html>



Abbildung 35: Öffentliche Toiletten auf dem Heidi-Kabel-Platz

- Es wird empfohlen, Maßnahmen zu ergreifen, um die **Sichtbarkeit und Wahrnehmung vorhandener Notrufsäulen** zu verbessern. Vielen Teilnehmenden an diesem Projekt war die Existenz der Notrufsäulen auf Bahnsteigen und Notrufmöglichkeiten in den Bahnen nicht bekannt. Eine Erhöhung deren Sichtbarkeit und Wahrnehmung könnte bedeuten, die Sichtbarkeit der Säulen und Knöpfe selbst zu erhöhen (z. B. durch leuchtende Farben) und/oder eine Aufklärungskampagne über ihr Vorhandensein durchzuführen.

- Verbesserte **Informationsbereitstellung über Anschlüsse, Verfügbarkeit von Aufzügen, Auslastung, etc.** wird erwünscht, zum Beispiel:
 - Mehr Displays in verschiedenen Höhen in Bus und Bahn mit Stationsanzeige für verschiedene Körpergrößen und Personen im Rollstuhl
 - Anzeige über defekte Aufzüge & Alternativen bereits in der Bahn / im Bus
 - Anzeige zur Auslastung und Ankunft der nächsten Bahn an Haltestellen
 - Bessere Ausschilderung von Aufzügen, ggf. mit Wegmarkierung zwischen Aufzügen oder zu Aufzügen (z. B. am Hauptbahnhof)



Abbildung 36: Notrufsäule an der S-Bahnstation Sternschanze

RÄUMLICHE UND BAULICHE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Es wurden eine Reihe eher **allgemeine räumliche und / oder bauliche Empfehlungen** in dem Projekt angesprochen:

- Es wurde der Wunsch nach mehr **Tempo-30-Zonen und Spielstraßen** geäußert, da diese die Unabhängigkeit und sichere Fortbewegung von Kindern und älteren Menschen fördere und die Notwendigkeit von Begleitwegen reduziere.



Abbildung 37: Beleuchtung im Sanitaspark

- Ganz grundsätzlich sollten bei Bauvorhaben **Beleuchtungskonzepte** überprüft werden, da Frauen deutlich häufiger als Männer angeben, durch besser beleuchtete Wege zum Zufußgehen motiviert zu werden. Wünschenswert ist Beleuchtung, welche Bereiche für Fußgänger*innen und Radfahrende hell, direkt und bestenfalls mit einem weißen Licht vollständig ausleuchtet. Es sollte auf die Beziehung zwischen Straßenlaternen und Vegetation geachtet werden, einschließlich des erwartbaren Wachstums von Straßenbäumen, deren Kronen in und um Straßenlaternen wachsen können. Besondere Aufmerksamkeit sollte der Beleuchtung in Tunneln und anderen geschlossenen Räumen, in Ecken und Nischen sowie in Bereichen zwischen verschiedenen Beleuchtungssituationen gewidmet werden.

In natürlichen und naturnahen Gebieten, in denen helle weiße Lichter die Lebensräume von Wildtieren beeinträchtigen könnten, sind bodennahe Beleuchtung und indirekte Beleuchtungskonzepte möglicherweise vorzuziehen. Dieses Thema wird in der Diskussion der betrachteten Räume unten ausführlicher behandelt (siehe Annex 2.4).

- Generell werden **mehr Fahrradstellplätze in der Nähe von Einrichtungen des täglichen Bedarfs** wie Supermärkten benötigt. Diese Parkplätze kommen häufiger Frauen zugute, da Frauen in Hamburg angaben, dass sie zum Einkaufen eher mit dem Fahrrad fahren als Männer.
- **In den Außenbezirken werden mehr Fahrradwege benötigt.** Fehlende gut ausgebaute Radwege in Kombination mit einem Mangel an Stadträdern führt dazu, dass Bewohner*innen in Außenbezirken weniger wahrscheinlich das Fahrrad nutzen. Dies gilt insbesondere für FLINTA*-Radfahrer*innen, die sensibler auf Sicherheitsbedenken reagieren als Männer.

- Es wird empfohlen, eine **Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Stadtmöblierung** durchzuführen. Im Projekt wurde das Fehlen von Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum häufig angesprochen. Besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere und stillende Menschen sind ausreichend verfügbare Sitzgelegenheiten essentiell, um öffentliche Räume nutzen und sich dabei wohlfühlen zu können. Die Sitzfibel der Stadt Wien enthält eine Vielzahl guter Praktiken⁵⁸.

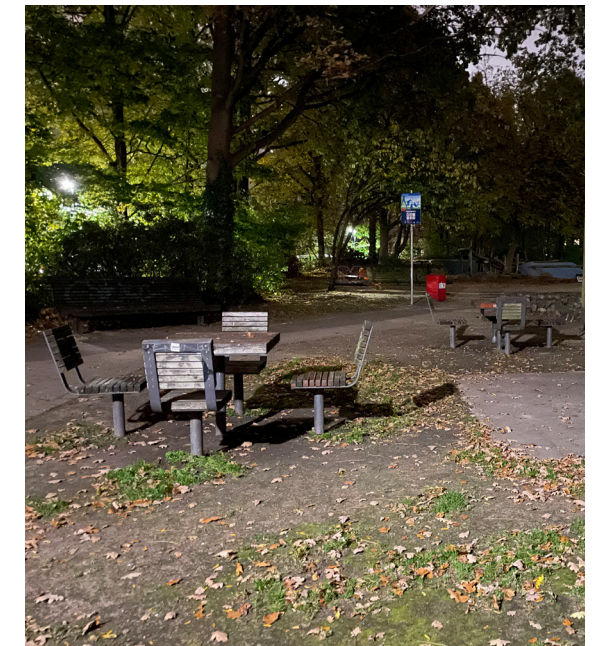


Abbildung 38: Sitzmöglichkeiten im Sanitaspark

⁵⁸ Viele Städte versuchen, unsoziales Verhalten zu reduzieren, indem sie Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum entfernen. Wien hat einen anderen Weg eingeschlagen. Durch ein Überangebot an Sitzgelegenheiten versucht die Stadt, den Druck auf jeden einzelnen Sitzplatz zu verringern und so Konflikte zwischen beispielsweise Wohnungslosen oder Trinker*innen und anderen Nutzer*innengruppen zu reduzieren.

Aus dem Gender Check der **Unterführung am U- und S-Bahnhof Sternschanze** ergaben sich die folgenden Handlungsempfehlungen:

Um die Wirksamkeit der vorhandenen Beleuchtung zu erhöhen und ein insgesamt helleres Erscheinungsbild zu erzielen, wird empfohlen, die **Decke des Tunnels in einer helleren Farbe, z. B. weiß, zu streichen** (Abbildung 39).

Kurzfristige Maßnahmen (Quick Wins):
Durchgebrannte Leuchtkörper ersetzen.
 Auf den Fotos von der Neugestaltung des Tunnels (Fertigstellung 2015) sind die Lichter ursprünglich relativ weiß. Es ist möglich, dass eine **gründliche Reinigung der Leuchten** auch einiges am Helligkeitsproblem lösen wird. Nach Möglichkeit sollten die derzeitigen Glühbirnen durch ein **weißeres, helleres Leuchtmittel** ersetzt werden (Abbildung 40).

Es wird empfohlen, am Anfang des überdachten Tunnels im Trog, der an der Seite der Messe beginnt, eine **zusätzliche Beleuchtung** anzubringen, **um hier den Kontrast zu verringern**. Beleuchtung mit breitem Abstrahlwinkel (z. B. zusätzliche Neonröhren wie an den Seiten des Tunnels) könnte entlang der Dachkante angebracht werden. Alternativ könnten die Glühbirnen in den Lampen an der Seite des Troges den Neonbirnen ähnlicher gemacht werden (weißer, heller) (Abbildung 41). Es bedarf einer Überprüfung der Lichtsituation an dieser Stelle in den Nachtstunden.



Abbildung 39: Unterführung der S- und U-Sternschanze

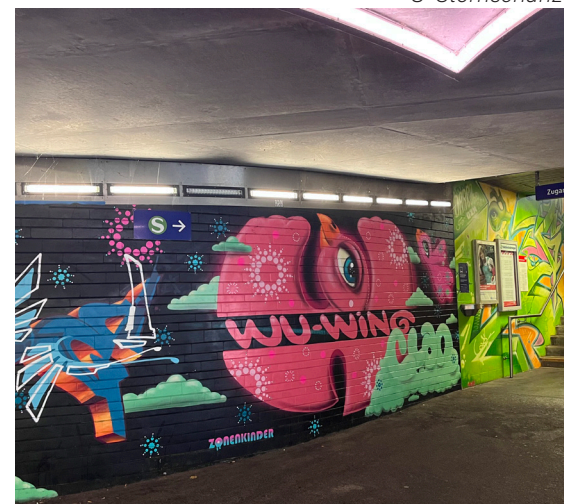


Abbildung 40: Beleuchtung der Unterführung der S- und U-Sternschanze



Abbildung 41: Beleuchtung des Troges an der Unterführung der S- und U-Sternschanze (Südseite)

Von der U-Bahn und der Sternschanze kommend, ist das aktuelle Schild zur S-Bahn-Treppe/Rolltreppe nur schwer zu erkennen. Das Schild ist zu klein und verschwindet auf dem Graffiti (Abbildung 42).



Abbildung 42: Schlecht erkennbare Beschilderung in der Unterführung der S- und U-Sternschanze

Es wird daher empfohlen, **an der Stirnseite des Bahndamms ein ausreichend großes Schild anzubringen**, das die Richtung zur S-Bahn-Treppe/Rolltreppe angibt (Abbildung 43).



Abbildung 43: Fehlende Beschilderung in der Unterführung der S- und U-Sternschanze von der U-Bahn aus kommend

Der Zugang zur U-Bahn erfolgt über eine Treppe, die nach einer kurzen und engen 90°-Ecke beginnt. Die mangelnde Sichtbarkeit ist hier sowohl für das Sicherheitsempfinden als auch für die Gefahr von Zusammenstößen mit entgegenkommenden Fahrgästen problematisch.

Es wird daher empfohlen, **einen Spiegel (z. B. einen Verkehrsspiegel)** in der äußeren Ecke des Flurs (rechts hinten in Abbildung 44) anzubringen.



Abbildung 44: Zugang zum U-Bahnsteig an der Sternschanze

Aus dem Gender Check des **Lessingtunnels** ergaben sich die folgenden Handlungsempfehlungen:

Der Abschnitt des **Zubringertunnels entlang der Scheel-Plessen-Straße**, der Fußgänger*innen vom Bahnhof Hamburg-Altona zum Lessingtunnel bringt, benötigt dringend mehr Beleuchtung und eine Neugestaltung (Abbildung 45).

Es wird empfohlen, entlang der oberen Innenkante des Daches einen durchgehenden weißen Lichtstreifen anzubringen. Wenn die Decke weiß gestrichen wird, wird die Wirksamkeit dieser Leuchten durch die Erhöhung der Reflektivität unterstützt, ohne die Plakatierung an dieser Stelle zu verhindern.

Darüber hinaus wird empfohlen, Lücken in den Fahrradabstellplätzen zu schaffen (Fahrradstellplätze entzerren, umplatzieren und Lücken mit Poller versehen), um Sichtlinien zwischen Fußgänger*innen und der anderen Straßenseite sowie den Autofahrer*innen zu schaffen. Dies würde dazu beitragen, das Gefühl zu verringern, eingeschlossen zu sein und nicht gesehen werden zu können (Abbildung 46).

Es wird empfohlen, die **Beleuchtungskonzepte im Tunnel** selbst zu überdenken und zu vereinheitlichen (Abbildungen 47, 49 und 50).



Abbildung 45: Fehlende Beleuchtung am Zubringertunnel zum Lessingtunnel



Abbildung 46: Fahrradstellplätze beim Lessingtunnel



Abbildung 47: Gehweg im Lessingtunnel (1)

Defekte Lampen und durchgebrannte Glühbirnen sollten ausgetauscht werden (Abbildung 48).

Ein neues Beleuchtungskonzept sollte sich darauf konzentrieren, die Lichtfarbe zu harmonisieren (idealerweise in Richtung Weiß/Warmweiß), Schattenwurf zu reduzieren und alle Bereiche gleichmäßig zu beleuchten.

Im besten Fall würde ein neues Beleuchtungskonzept sowohl die mittleren Gehwege als auch die Fahrspuren mit Lampen entlang der Außenkanten des Tunnels sowie im Mittelstreifen mit weißem oder warmweißem Licht beleuchten.

Zusätzlich ist eine Beleuchtung um das statische Element am Ende des Tunnels in Richtung Barner Straße und idealerweise auch in den "Gucklöchern" erforderlich.

Die Form des statischen Elements lädt dazu ein, an eine kreative Ästhetik zu denken, die dem funktionalen Aspekt der Beleuchtung einen ästhetischen Mehrwert verleihen könnte (z. B. durch Form, Farbe, Bewegung).



Abbildung 48: Defekte Lampe im Lessingtunnel

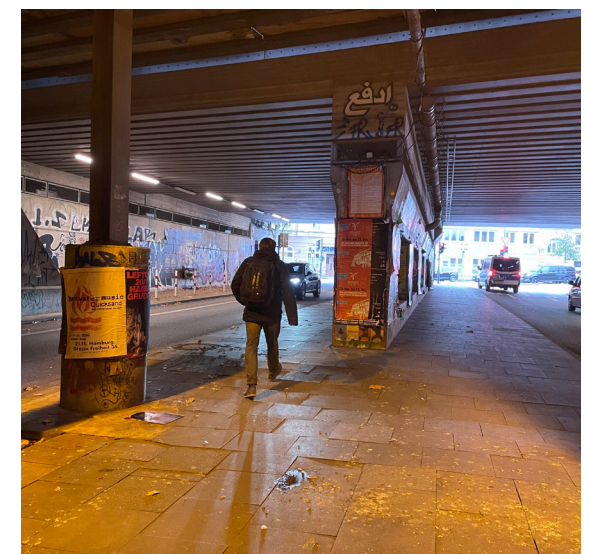


Abbildung 49: Gehweg im Lessingtunnel (2)



Abbildung 50: Gehweg im Lessingtunnel (3)

Eine kreative Beleuchtungs- oder Designlösung rund um das statische Element könnte eine Überarbeitung und Neugestaltung der **ungenutzten Randbereiche** mit einschließen (Abbildungen 51 und 52). Zumindest sollten diese gereinigt und die durchgebrannten Glühbirnen ausgetauscht werden.

Der Tunnel wirkt aufgrund der anthrazitfarbenen Metallstützen und der Ziegelwände im Allgemeinen sehr dunkel, was die Wirksamkeit der Beleuchtung verringert. Es wird daher empfohlen, so viele Oberflächen wie möglich in einer **hellen und stark reflektierenden Farbe** zu streichen (Abbildung 53).

Lose und wackelige Fliesen sollten repariert werden. Insbesondere bei den aktuellen Lichtverhältnissen sind sie sehr schwer zu erkennen (Abbildung 54).

Das Radfahren im Tunnel auf dem dafür vorgesehenen Radweg kann bei sicherheitsbewussten Nutzer*innen zu Sicherheitsbedenken führen, insbesondere bei Fahrten von Ost nach West durch den Tunnel (der Abschnitt, in dem der Radweg in der Mitte des Tunnels endet). Es wird daher empfohlen, das **Radfahren auf dem mittleren Gehweg im Tunnel zu erlauben**. Es wurde beobachtet, dass einige Radfahrer*innen bereits hier fahren, und der Gehweg scheint breit genug zu sein, um beide Nutzungen ohne größere Nutzungskonflikte zu



Abbildung 51: Ugenutzte Randbereiche im Lessingtunnel (1)



Abbildung 52: Ugenutzte Randbereiche im Lessingtunnel (2)



Abbildung 53: Metallstützen im Lessingtunnel



Abbildung 54: Lose und wackelige Fliesen im Lessingtunnel

Aus dem Gender Check der **Reeperbahn** ergaben sich die folgenden Handlungsempfehlungen:

Einige Straßenlaternen werden von Baumkronen verdeckt. Es wird empfohlen, einen **Grünschnitt** durchzuführen, um die Schatten von Blättern und Ästen zu reduzieren (Abbildung 55).

Es wird empfohlen, ein **Pilotprojekt für „Reeperbahn-Läufer*innen“** zu erstellen, das sich an Projekten wie den Park- und Kiezläufer*innen in Berlin und dem *sip züri* in Zürich orientiert. Im Kern dienen solche Projekte der Konfliktprävention und der Entlastung der Polizei. Diese Programme arbeiten aktiv daran, Konflikte zwischen den Nutzer*innen zu verhindern, die Einhaltung von Regeln zu fördern und die Sicherheit und den Komfort der Nutzer*innen zu erhöhen, die sich sonst unsicher fühlen würden. Ein solches Pilotprojekt könnte ein wertvolles Instrument sein, um das Sicherheitsempfinden der FLINTA*-Personen auf der Reeperbahn zu fördern und in Konflikt- und Belästigungssituationen andere Ansprechpersonen zu bieten.

Die bestehende **Awareness-Kampagne** sollte ausgeweitet und sichtbarer gemacht werden. Die bereits laufende Kampagne auf Mülleimern könnte durch Plakate an Laternenpfählen und auf anderen Werbeflächen in der Umgebung ergänzt werden (Abbildung 56).



Abbildung 55: Von Baumkronen bedeckte Straßenlaterne auf der Reeperbahn



Abbildung 56: Mülleimer mit Awareness-Kampagne auf der Reeperbahn

Es wird empfohlen, eine **Sensibilisierungskampagne** in Betracht zu ziehen, **die sich an Männer* richtet**, um sie zu ermutigen, über frauen*feindliches Verhalten anderer Männer* zu sprechen. Eine Kampagne dieser Art in London („Have a Word“) hat sich als äußerst erfolgreich erwiesen, um übergriffiges Verhalten unter Männern* zu verhindern und Männer* zu ermutigen, frauen*feindliches Verhalten in ihrem Freundeskreis anzusprechen.

Der Gender Check des **Sanitasparks und der Grünflächen entlang des Veringkanals** hat gezeigt, dass diese Flächen, die eine wichtige Verkehrsachse für Fußgänger*innen darstellen und wahrscheinlich auch ein wichtiger Lebensraum für Wildtiere sind, ein sorgfältig **durchdachtes Beleuchtungskonzept** benötigen, das die bereits hohe Aufenthaltsqualität dieser Räume weiter fördert.

Die Grünflächen entlang des östlichen Ufers des Veringkanals bieten eine Oase der Dunkelheit in einem Gebiet mit starker Lichtverschmutzung. Das Beleuchtungskonzept sollte dies berücksichtigen und gleichzeitig das Sicherheitsgefühl der Fußgänger*innen verbessern. Konkrete Vorschläge, die diesen Kompromiss berücksichtigen, schließen ein:

→ **Lampen mit Bewegungssensoren.**

Es ist sehr wichtig, dass die Bewegungssensoren mehrere Lampen in einem Abschnitt aktivieren, damit Fußgänger*innen einen längeren Abschnitt des Weges in ihrer Gehrichtung sehen können. Lampen mit Bewegungssensoren, die nur dann aufleuchten, wenn Fußgänger*innen darunter hindurchgehen, fördern das Sicherheitsgefühl nicht und können sogar kontraproduktiv sein. Im Idealfall würde der Bewegungssensor die nächste oder die nächsten zwei Lampen (je nach deren Abstand) einschalten. Es wird empfohlen, vor und hinter der Fußgänger*in einen beleuchteten Bereich von mindestens vier Metern vorzusehen.

→ **Bodenbeleuchtung und nach unten gerichtete Beleuchtung.**

Lichtmasten, die kürzer als drei Meter und mit Kuppeln ausgestattet sind, die das Licht nach unten lenken, können zusätzliche Lichtverschmutzung verhindern, während sie den für Fußgänger*innen benötigten Bereich beleuchten. Lichtelemente, die kürzer als ein Meter sind, können auch das Sicherheitsgefühl verbessern und gleichzeitig die Lichtbelastung für die Umwelt weiter reduzieren.

→ **Fledermausfreundliche Beleuchtung.**

Fledermäuse sind dafür bekannt, dass sie sehr empfindlich auf künstliche Beleuchtung reagieren, und sind daher eine gute Schlüsselindikatorart für die Entwicklung von Beleuchtungskonzepten, die eine Vielzahl weiterer nacht- oder dämmerungsaktiver Arten berücksichtigen. Fledermausfreundliche

Beleuchtungskonzepte verwenden warme Weißtöne (2700 K oder weniger), um die Auswirkungen von blauem Licht zu minimieren, und setzen nach Möglichkeit Beleuchtung mit einer Wellenlänge zwischen 580 nm und 620 nm ein. Außerdem sollten Leuchten gewählt werden, die Blendung minimieren und Streulicht / Lichtverschmutzung verhindern und nur da beleuchtet werden, wo es nötig ist.

→ **Mindestbeleuchtung von Einmündungen und schwer einsehbaren Bereichen.** Es wird ein durchgehendes Beleuchtungskonzept empfohlen. Zumindest sollten jedoch Bereiche, in denen der Weg abzweigt und in denen es schwer einsehbare Ecken gibt, beleuchtet werden, idealerweise gemäß den eben genannten Punkten "Bodenbeleuchtung" und "Fledermausfreundliche Beleuchtung".

→ Das **Beleuchtungskonzept für den Sanitaspark** sollte ebenfalls unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte überprüft und neu gestaltet werden, um sowohl das Sicherheitsempfinden der Fußgänger*innen als auch der Wildtiere besser zu berücksichtigen.

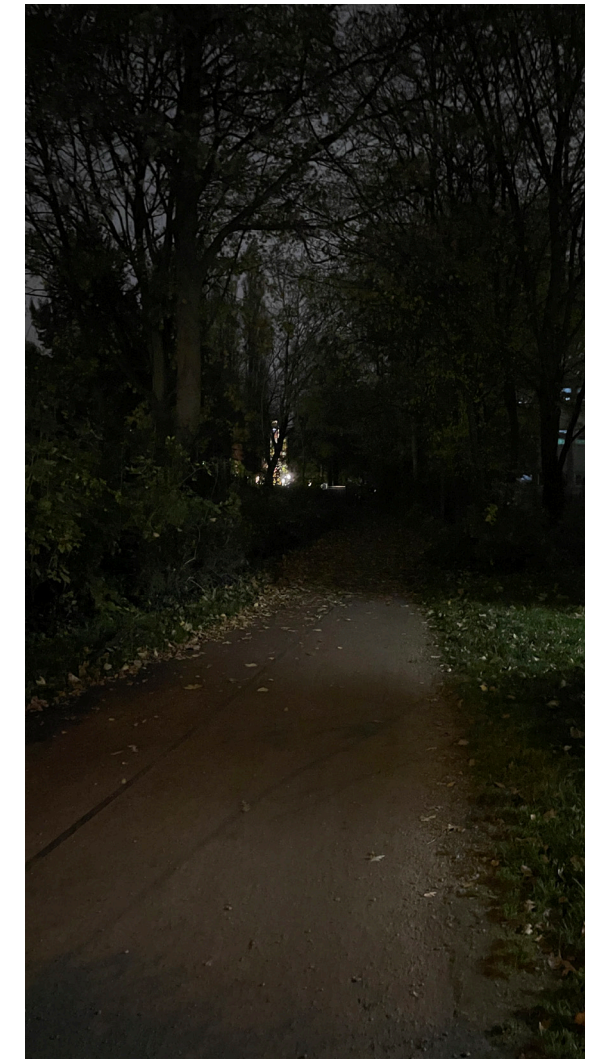


Abbildung 57: Fehlende Beleuchtung beim Sanitaspark

Aus dem Gender Check am **Winterhuder Marktplatz** ergaben sich die folgenden Handlungsempfehlungen:

Die bestehenden **Nutzungskonflikte** zwischen Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen und Busnutzer*innen erfordern dringend eine bessere Trennung der Verkehrsströme sowie eine klare und eindeutige Gestaltung der Wege, um sowohl den Fußgänger*innen als auch den Radfahrer*innen ein sicheres und komfortables Fortbewegen zu ermöglichen (Abbildung 58 und 59).

Es wird empfohlen, den Radweg stärker optisch durch rote Farbe, erneuerte Piktogramme und/oder Hinweisschilder hervorzuheben. Alternativ könnte eine bauliche Abgrenzung mit dezidierten Überwegen geschaffen werden.

Zudem sollte geprüft werden, ob eine Verlagerung des Radwegs auf die Straße eine sicherere Lösung darstellen könnte.

Die **Zugänge zum Marktplatz** werden durch verschiedene Faktoren erschwert (Abbildung 60).

Durch Grünschnitt der angrenzenden Büsche und Bäume, das Entfernen bzw. Verschieben der Infoplate sowie der Umsiedlung von Fahrradparkplätzen oder Bänken könnte dieser Zustand verbessert werden. Es wird empfohlen, zumindest einen zweiten Durchgang freizumachen, um das Personenaufkommen zu entzerren und Fluchtwege zu gewährleisten.



Abbildung 58: Benutzungspflichtiger Radweg am Winterhuder Marktplatz



Abbildung 59: Fußgänger*innen auf dem Radweg am Winterhuder Marktplatz



Abbildung 60: Kaum genutzte Zugangsmöglichkeit zum Winterhuder Marktplatz

Es gibt zwar viele **Sitzmöglichkeiten**, allerdings waren diese nicht in Benutzung und könnten attraktiver gestaltet werden (Abbildung 61). Dazu wird empfohlen, in unmittelbarer Nähe der Bänke Grünschnitt vorzunehmen und die Positionierung der Infoplate zu verändern, sodass die Beinfreiheit auch gewährleistet ist.

Die **Ausstattung mit öffentlichen Toiletten** auf dem Marktplatz ist unzureichend. Es wird dazu geraten, die bestehenden Toiletten in den Kiosken dauerhaft zugänglich zu machen oder zusätzliche kostenlose Toiletten bereitzustellen, die nicht an gastronomische Einrichtungen gebunden sind.

Der **Straßenbelag auf dem Marktplatz** weist Mängel auf und freiliegende Kabel der Marktstände stellen eine Sicherheitsgefahr dar (Abbildung 62 und 63). Es wird empfohlen, die Schäden im Belag zu beheben und die Kabel zu sichern, um Barrierefreiheit und Sicherheit zu gewährleisten.



Abbildung 61: Vorhandene Sitzgelegenheit am Winterhuder Marktplatz



Abbildung 62: Unebenheiten im Straßenbelag auf dem Winterhuder Marktplatz



Abbildung 63: Freiliegende Kabel auf dem Winterhuder Marktplatz

Aus den Gender Checks am **Hauptbahnhof** ergaben sich die folgenden Handlungsempfehlungen. Zur besseren Lesbarkeit sind diese thematisch gruppiert. Es werden zunächst die Empfehlungen aufgelistet, die kurz- bis mittelfristig berücksichtigt werden sollten, gefolgt von den Empfehlungen, die beim anstehenden Umbau berücksichtigt werden sollten.

Es wurde beobachtet, dass die aktuellen Grünphasen für Zufußgehende nicht ausreichend sind, um einen sicheren und komfortablen Übergang zu gewährleisten. Davon betroffen sind insbesondere die Kreuzungen Steintordamm / Steintorwall und Steintordamm / Kirchenallee. Es sollte die Möglichkeit überprüft werden, die **Grünphasen für Zufußgehende zu verlängern**.



Abbildung 64: Radweg auf der Westseite des Hauptbahnhofs (Steintorwall)

Es wurden mehrere Problembereiche in Bezug auf die **räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr** festgestellt. Am Steintordamm wurde beobachtet, dass der Radweg mit Fahrtrichtung von Ost nach West von Fußgänger*innen mitbenutzt wird. Es wird empfohlen, dort entweder **Hinweisschilder** anzubringen oder eine **bauliche Abgrenzung** zu schaffen, um eine klare Trennung zwischen den beiden Mobilitätsarten zu gewährleisten und die Sicherheit zu erhöhen. Am Steintordamm auf der Westseite des Hauptbahnhofs führt die Gestaltung des Radwegs ebenfalls zu Nutzungskonflikten mit den Fußgänger*innen und birgt somit Gefahrenpotenzial (Abbildung 64).

Es wird empfohlen, den **Radweg farblich zu markieren** und den **Konfliktbereich klar auszuweisen**. Eine Verbreiterung des Radwegs könnte ebenfalls zur Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen beitragen. Alternativ sollte geprüft werden, ob der Radweg vom Gehweg und Vorplatz getrennt und als **geschützter Radweg auf die Fahrbahn** verlegt werden kann.

Es fehlen generell **konsumfreie Aufenthaltsorte**. Der Hauptbahnhof und die dazugehörigen Vorplätze bieten kaum Möglichkeiten, sich dort aufzuhalten und beispielsweise Wartezeiten zu überbrücken, ohne etwas zu essen oder zu trinken.

Dies ist insbesondere auf dem Heidi-Kabel-Platz und auf dem Vorplatz am westlichen Eingang der Wandelhalle aufgefallen. Es wird empfohlen, auch in der kälteren Jahreszeit verschiedene **Sitzgelegenheiten** zu schaffen, wie es sie an dieser Stelle im Sommer als Pop-Up Installation gab (Abbildung 65). Zusätzlich könnten Sitzgelegenheiten in Kombination mit **Grünflächen**, auch in temporärer Form, eingerichtet werden, orientiert an Vorbildern wie dem Place du Pantheon in Paris (Abbildung 66) oder den Superblocks in Barcelona (Abbildung 67).



Abbildung 65: Pop-Up Sitzgelegenheiten an der Westseite des Hauptbahnhofs

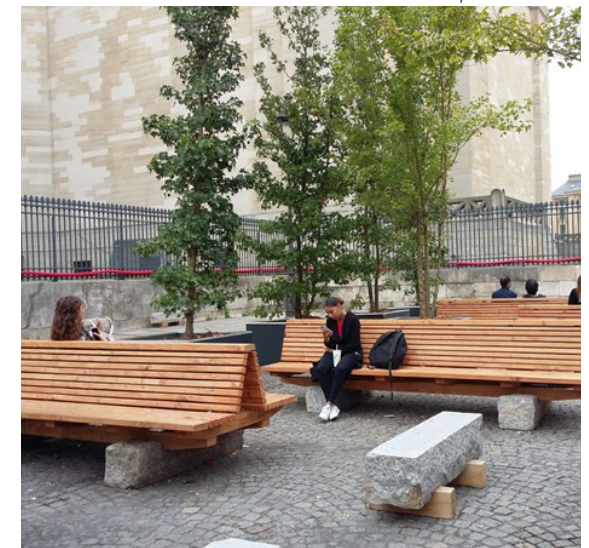


Abbildung 66: Place du Pantheon. Bild: genre et ville



Abbildung 67: Temporäre Sitzmöglichkeiten und Begrünung in Barcelona

Im Allgemeinen weisen die **Beschilderung und Orientierung** im Hauptbahnhof zahlreiche Probleme auf:



Abbildung 69: Ausgang Kirchenallee / Steintordamm und Übergang zum Nahverkehr am Hauptbahnhof

→ Die Aufzüge zur U-Bahn auf dem westlich gelegenen Vorplatz am Steintorwall sind schlecht ausgeschildert, was die Orientierung und Zugänglichkeit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert. Es wird empfohlen, die **Beschilderung der Aufzüge zu verbessern**, indem **Symbole und Hinweise auch auf dem Aufzugturm** in der Nähe der Bahnhofsmisson angebracht werden und der Weg dorthin klar gekennzeichnet wird, beispielsweise durch **Bodenmarkierungen** (siehe dieses Beispiel aus London, Abbildung 68).

→ Die **Beschilderung zur S- und U-Bahn sowie zu den Aufzügen** am Ausgang Kirchenallee / Steintordamm ist

ebenfalls unzureichend und erschwert die Orientierung. Es wird empfohlen, die Beschilderung zu verbessern, um den Zugang zu den Verkehrsmitteln für alle Nutzer*innen zu erleichtern. Auch hier wären Bodenmarkierungen nach dem Beispiel aus London möglich. Dies gilt ebenso für die **barrierefreien Wege** zwischen den Aufzügen, für die eine farbliche **Bodenmarkierung** empfohlen wird (Abbildung 68).

→ Bei der Nutzung des Aufzugs an der Westseite des Mönckebergtunnels mit Ankunft in der Unterführung ist keine Beschilderung sichtbar. Um die Orientierung für die Nutzer*innen zu erleichtern, wird empfohlen, an dieser Stelle **zusätzliche Schilder** anzubringen.

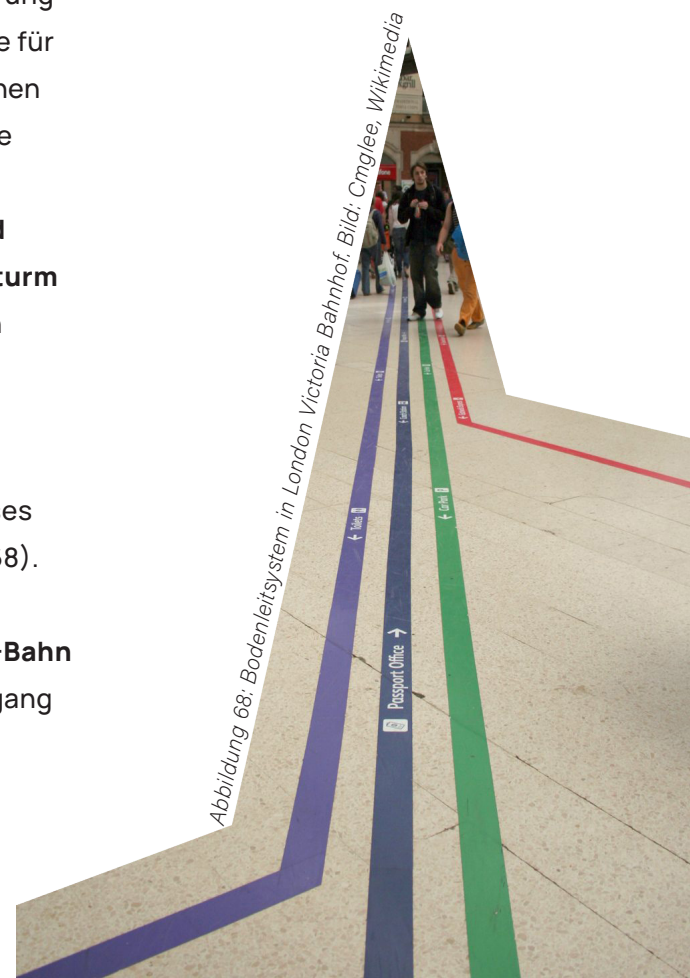


Abbildung 68: Bodenleitsystem in London Victoria Bahnhof. Bild: Cmglee, Wikimedia

Vor allem am Mönckebergtunnel wurden Problembereiche in Hinblick auf **Beleuchtung und Sichtachsen**

festgestellt, einschließlich:

- Die eingeschränkten Sichtachsen im Bereich der Säulen und toten Winkel beeinträchtigen die Übersichtlichkeit und das Sicherheitsempfinden. Es wird empfohlen, **Verkehrsspiegel** an diesen Stellen anzubringen, um die Orientierung und Sicherheit zu verbessern.
- Die Beleuchtung in der Unterführung ist nicht ausreichend hell, wodurch die Sicht und das Sicherheitsempfinden beeinträchtigt wird. Es wird empfohlen, **Leuchtmittel mit höherer Intensität und zusätzlicher Beleuchtung am Eingang des Hauptbahnhofs** zu installieren.

Trotz der bereits intensiven Maßnahmen am Hauptbahnhof wurden in Bezug auf die **Sauberkeit** Problembereiche festgestellt, nämlich:

- Der Bereich am Ausgang Kirchenallee / Steintordamm weist viele Verschmutzungen auf, insbesondere um die Pissoirs herum. Es wird empfohlen, die **Reinigungsfrequenz zu erhöhen**, gegebenenfalls in Kombination mit vermehrter Anwesenheit von Sicherheitspersonal.
- Die Mönckebergtunnel weist Verschmutzungen auf, insbesondere in eher unbelebten Ecken, wodurch die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden beeinträchtigt werden.

Auch hier wird eine **Erhöhung der Reinigungsfrequenz** empfohlen.

Die folgenden Empfehlungen ergeben sich aus den Gender-Checks im Hauptbahnhof und der Durchsicht des aktuellen Planungsstands für den Umbau des Hauptbahnhofs (inkl. Rahmenplan):

- Ein weiterer Aufzug am Südostende der Bahnsteige sollten zwingend Bestandteil des neuen Erweiterungsbaus werden
- Es sollte insbesondere auf die Wegeführung und Beschilderung geachtet werden, sowie die klare Kennzeichnung von barrierefreien Wegen zwischen unterschiedliche Verkehrsmitteln (beispielsweise durch Bodenleitsysteme).
- Die angedachte Kommunaltrasse für Busse und Radfahrende mit Überdachung würde den Zielen der Mobilitätswende gerecht werden und die Nutzungskonflikte (z. B. die aktuellen Konfliktbereiche zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden) um den Bahnhof herum entlasten.
- Es sollten nach Möglichkeit breitere Überquerungsmöglichkeiten und längere Ampelphasen für Zufußgehende eingeplant werden, um das Personenaufkommen besser unterzubringen.
- Konsumfreie Aufenthaltsräume & Begrünung sollten berücksichtigt werden.

FAZIT

Die im Projekt „Gleichberechtigt mobil in Hamburg“ durchgeführten Beteiligungsformate und räumlichen Analysen verdeutlichen eindrücklich, wie zentral die Berücksichtigung der vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse von FLINTA*-Personen für die Gestaltung einer inklusiven Mobilitätswende ist. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurden zahlreiche Handlungsempfehlungen entwickelt, die in vier Kategorien unterteilt sind (strukturell, dienstleistungsbezogen, informationsbezogen und räumlich/baulich) sowie konkrete Vorschläge für die Verbesserung der sechs als problematisch identifizierten Orte entwickelt.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen kann nicht nur die Nutzung des Umweltverbunds für FLINTA*-Personen erleichtert und attraktiver gestaltet werden, sondern auch ein entscheidender Beitrag zur Förderung der Mobilitätswende geleistet werden. Diese wird dadurch nicht nur ökologisch und funktional vorangebracht, sondern auch gerechter gestaltet.

Das Projekt zeigt, dass Mobilitätsgerechtigkeit und die Förderung von Nachhaltigkeit keine gegensätzlichen Ziele sind, sondern sich gegenseitig bedingen. Eine Mobilitätswende, die die Lebensrealitäten und Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt, ist nicht nur inklusiver, sondern auch effektiver in der Erreichung ihrer klimapolitischen Ziele.

07
F A Z I T

QUELLEN- VERZEICHNIS



Birkel et al. 2022. *Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKiD 2020. Bundesweite Kernbefunde des Viktimisierungssurvey des Bundeskriminalamts und der Polizeien der Länder*. Hg. v. Bundeskriminalamt. Wiesbaden.

Behörde für Inneres und Sport (BIS). 2024. *Allianz sicherer Hauptbahnhof*.
<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-inneres-und-sport/pressteservice/pressemeldungen/-allianz-sicherer-hauptbahnhof-neue-videoueberwachung-fuer-noch-mehr-sicherheit-an-deutschlands-groesstem-bahnhof--956380>. Abgerufen am 12.12.2024.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). 2022. *Hamburgs neue Strategie für den Rad- und Fußverkehr*.
<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/aktuelles/pressemeldungen/2022-05-17-bvm-strategie-rad-und-fussverkehr-191830>. Abgerufen am 12.12.2024.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). 2023. *9 Prozent mehr Radfahrende in Hamburg*.
<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/aktuelles/pressemeldungen/2023-01-26-bvm-radverkehr-234434>. Abgerufen am 12.12.2024.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). 2024. *Mehr Komfort und Orientierung für den Radverkehr in Hamburg*.
<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/aktuelles/pressemeldungen/mehr-komfort-und-orientierung-fuer-den-radverkehr-in-hamburg-993614>. Abgerufen am 12.12.2024.

Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFGB). 2023. *Gleichstellungsmonitor Hamburg, Kap. 5.3.2 Fahrzeughalter:innen*.
<https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-wissenschaft-forschung-gleichstellung-und-bezirke/unsere-themen/gleichstellung/gleichstellungsmonitor/lebenswelt-und-gesellschaft/fahrzeughalterinnen>. Abgerufen am 12.12.2024.

BWFGB. 2023. *Gleichstellungsmonitor Hamburg, Kap. 5.3.4 Nutzung von Car-Sharing-Angeboten*. <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-wissenschaft-forschung-gleichstellung-und-bezirke/unsere-themen/gleichstellung/gleichstellungsmonitor/lebenswelt-und-gesellschaft/nutzung-von-car-sharing-angeboten>. Abgerufen am 12.12.2024.

BWFGB. 2023. *Gleichstellungsmonitor Hamburg, Kap. 5.3.4 Pendler:innen*. <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-wissenschaft-forschung-gleichstellung-und-bezirke/unsere-themen/gleichstellung/gleichstellungsmonitor/lebenswelt-und-gesellschaft/pendler-innen>. Abgerufen am 12.12.2024.

BWFGB. 2023. *Gleichstellungsmonitor Hamburg, Kap. 5.3.4 Verkehrsmittelnutzung für Einkaufswege*. <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-wissenschaft-forschung-gleichstellung-und-bezirke/unsere-themen/gleichstellung/gleichstellungsmonitor/lebenswelt-und-gesellschaft/verkehrsmittelnutzung-fuer-einkaufswege>. Abgerufen am 12.12.2024.

Dellenbaugh-Losse, Mary. 2024. *Gendergerechte Stadtentwicklung: Wie wir eine Stadt für alle bauen*. Wiesbaden: Springer Gabler

Hamburg.de GmbH. 2022. Hamburger Hauptbahnhof. Pläne für den Hauptbahnhof. <https://www.hamburg.de/verkehr/bus-bahn/bahn/umbau-hauptbahnhof-363068>. Abgerufen am 03.01.2025.

Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH (hvv). 2024. *Sicher unterwegs im hvv*. <https://www.hvv.de/de/sicherunterwegs>. Abgerufen am 12.12.2024.

Hauber et al. 2023. *Bevölkerungsbefragung Sicherheit und Kriminalität in Hamburg – Teil 1: Wahrnehmung von Sicherheit und Wohngegend*. Hamburg.

infas, DLR, IVT und infas 360. 2018. Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>. Abgerufen am 03.01.2025.

Ingenieurbüro Helmert & Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). 2023. *Mobilitätserhebung Hamburg 2022* (im Auftrag der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende). <https://www.hamburg.de/resource/blob/890328/f034db462ffdb8806f83bf00b7778a3f/ergebnisbericht-der-studie-mobiham-2022-data.pdf>. Abgerufen am 03.01.2025.

NDR. 2024. „Sozialraumläufer“ sind am Hamburger Hauptbahnhof im Einsatz.“ <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Sozialraumlaeufer-sind-am-Hamburger-Hauptbahnhof-im-Einsatz,sozialraumlaeufer102.html>. Abgerufen am 12.12.2024.

Polizei Hamburg. 2024. Sicher unterwegs im HVV. <https://www.polizei.hamburg/sicher-unterwegs-im-hvv-987192>. Abgerufen am 12.12.2024.

Ramboll Smart Mobility. 2021. *Gender and (smart) mobility, Green paper March 2021*. https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility_report-komprimiert.pdf. Abgerufen am 12.12.2024.

SINUS-Institut. 2023. *Fahrrad-Monitor Deutschland 2023*. Heidelberg: SINUS-Institut. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor.html>. Abgerufen am 03.01.2025.

Statistik Nord. 2023. *Haushalte in den Hamburger Stadtteilen 2022*. <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/hamburger-melderegister/dokumentenansicht/haushalte-in-den-hamburger-stadtteilen-2022-65100>. Abgerufen am 08.12.2024.

Statistik Nord. 2023. *Verteilung der Einwohner in Hamburg nach Altersgruppen in den Jahren 2012 bis 2022*. Zitiert nach: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1081725/umfrage/verteilung-der-bevoelkerung-hamburgs-nach-altersgruppen/>. Abgerufen am 08.12.2024.

Statistik Nord. 2024. *Bevölkerung mit Migrationshintergrund in Hamburg in den Jahren von 2010 bis 2023*. Zitiert nach: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1082571/umfrage/bevoelkerung-mit-migrationshintergrund-in-hamburg/>. Abgerufen am 08.12.2024.

Statistisches Bundesamt. 2022. *Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern*. <https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/Mobilitaet-Frauen-Maenner.html>. Abgerufen am 12.12.2024.

Women in Mobility. 2024. *Female Mobility*. <https://www.womeninmobility.org/femalemobility>. Abgerufen am 19.12.2024.

ANNEX 1: ITEMS DER DIGITALEN BEFRAGUNG

In welchem Stadtbezirk leben Sie?



Altona, Bergedorf,
Eimsbüttel, Hamburg-Mitte, Hamburg-
Nord, Harburg, Wandsbek / keine Angabe

Wie leben Sie in Ihrem Haushalt?

allein / mit Partner:in, Kindern oder
anderen Personen / nicht in einem
Privathaushalt (in einem Wohnheim, etc.) /
Sonstiges / keine Angabe

Wie viele Kinder haben Sie?

keine / ein Kind / zwei Kinder / drei Kinder /
vier und mehr Kinder / keine Angabe
Wie alt ist Ihr Kind / wie alt sind Ihre Kinder?
0-1 Jahr / 2-3 Jahre / 4-6 Jahre / 7-10 Jahre
/ 11-14 Jahre / 15-18 Jahre / 19 Jahre und
älter / keine Angabe

Was ist Ihr höchster Bildungsabschluss?

(noch) ohne Abschluss / Volks- oder
Hauptschule (8 Jahre) / Mittlere
Reife, Realschulabschluss (10 Jahre)
/ Fachhochschulreife, Abitur (12 /
13 Jahre) / Fachhochschul- oder
Universitätsabschluss / anderer Abschluss
/ keine Angabe

Welche Tätigkeit üben Sie zurzeit aus?

Vollzeit erwerbstätig / Teilzeit erwerbstätig
/ Auszubildende*r / Schüler*in / Student*in
/ Rentner*in/Pensionär*in / Care-Arbeit
zu Hause / bei Angehörigen / zurzeit
erwerbslos / Sonstiges / keine Angabe

Datenschutz

Die in diesem Projekt gesammelten Daten
werden in Übereinstimmung mit der DSGVO
behandelt. Die digitalen Daten werden
nur auf Servern in der EU gespeichert
und die persönlichen Daten werden nach
Abschluss des Projekts (Dezember 2024)
gelöscht.

Ich bin einverstanden und möchte an
der Umfrage teilnehmen. / Ich bin nicht
einverstanden und möchte nicht an der
Umfrage teilnehmen.

Soziodemografische Daten

Sind Sie 16 Jahre alt oder älter?

Ja, ich bin 16 Jahre alt oder älter. / Nein, ich
bin jünger als 16 Jahre.

Hast du eine Einverständiserklärung deiner Erziehungsberechtigten? - Nur dann kannst du an der Umfrage teilnehmen.

Ja / Nein

In welchem Jahr sind Sie geboren?

- z.B. 1965 oder 2002

09
ANHÄNGE

Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen (inkl. Kindergeld, Wohngeld, Sozialhilfe, etc.) Ihres Haushaltes in Euro?

unter 900 € / 900 - 1.300 € / 1.301 - 1.500 € / 1.501 - 2.000 € / 2.001 - 2.600 € / 2.601 - 3.600 € / 3.601 - 5.000 € / über 5.000 € / Keine Angabe

Haben Sie einen Migrationshintergrund? - Eine

Person hat einen Migrationshintergrund, wenn sie selbst oder mindestens ein Elternteil nicht mit deutscher Staatsangehörigkeit geboren wurde.

Ja / Nein / Keine Angabe

Haben Sie Fluchterfahrung?

Ja / Nein / Keine Angabe

Erweiterte demografische Daten

Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

Ja / Nein / Keine Angabe

Wodurch sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt? - Bitte nennen Sie Ihre Einschränkung(en) kurz, bspw. „Rollator“, „Blindheit“ oder „Epilepsie“.

Welche Geschlechtsidentität haben Sie?

weiblich / männlich / nicht-binär / agender / keine Angabe / keine der genannten -- > Gerne angeben, wenn Sie möchten.

Sind Sie trans*?

Ja / Nein / Keine Angabe

Welche sexuelle Orientierung haben Sie?

asexuell / bisexuell / gay / heterosexuell / lesbisch / pansexuell / queer / keine Angabe / keine der genannten

Haben Sie Angst vor Diskriminierung aufgrund Ihres Aussehens oder Ihrer Religion?

Ja / Nein / Keine Angabe

Mobilitätsverhalten

Zu welchen Uhrzeiten sind Sie zurzeit am häufigsten unterwegs?

werktags: 0-3 Uhr, 3-6 Uhr, 6-9 Uhr, 9-12 Uhr, 12-15 Uhr, 15-18 Uhr, 18-21 Uhr, 21-24 Uhr

am Wochenende: 0-3 Uhr, 3-6 Uhr, 6-9 Uhr, 9-12 Uhr, 12-15 Uhr, 15-18 Uhr, 18-21 Uhr, 21-24 Uhr

Arbeiten Sie hauptsächlich im Schichtdienst?

Ja / Nein / Keine Angabe

Wie oft begleiten Sie ältere oder pflegebedürftige Angehörige oder Kinder?



täglich bzw. fast täglich / an 1-3 Tagen die Woche / an 1-3 Tagen pro Monat / seltener als monatlich / nie bzw. fast nie

Wie oft sind Sie mit sperrigen oder schweren Gegenständen unterwegs? (z.B. Transport von

Einkäufen oder Mitführen von Gepäck oder Wickeltaschen)

täglich bzw. fast täglich / an 1-3 Tagen die Woche / an 1-3 Tagen pro Monat / seltener als monatlich / nie bzw. fast nie

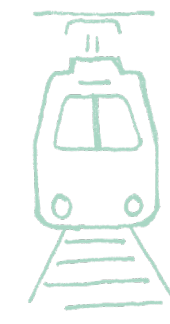
Benutzen Sie oder eine Person, die Sie begleiten, regelmäßig einen der folgenden Gegenstände? - Sie können mehrere

Antworten auswählen. Doppelkinderwagen / Gehhilfe / Gehstock

/ Kinderwagen / Krücken / Rollstuhl / nein, keine davon

Wie häufig nutzen Sie zurzeit ein Auto oder ein Motorrad in Hamburg?

täglich bzw. fast täglich / an 1-3 Tagen die Woche / an 1-3 Tagen pro Monat / seltener als monatlich / nie bzw. fast nie



Wie häufig nutzen Sie zurzeit den ÖPNV in Hamburg?

täglich bzw. fast täglich / an 1-3 Tagen die Woche / an 1-3 Tagen pro Monat / seltener als monatlich / nie bzw. fast nie

Auf welche der folgenden Hürden sind Sie bei der Nutzung des ÖPNV in Hamburg gestoßen?

die Haltestellen sind zu weit weg / die Fahrt dauert zu lange / die Abfahrten sind zu selten, wenn ich fahren möchte/muss / nicht zuverlässig genug / fehlende/ kaputte Aufzüge / sonstige fehlende Barrierefreiheit (Stufen, Lücke zwischen Zug und Bahnsteig) / wegen meiner Mobilitätseinschränkung grundsätzlich nicht nutzbar für mich / (Angst vor) Belästigung, z. B. Catcalling, im HVV und an Haltestellen / (Angst vor) Diskriminierung, z. B. queerfeindliche Äußerungen / Rassismus, im HVV und an Haltestellen / (Angst vor) Kriminalität im HVV und an Haltestellen / Angsträume an Haltestellen und Gleisen (z. B. fehlende Beleuchtung)

/ Verunreinigung oder Müll im HVV und an Haltestellen / unangenehm oder verdächtig wirkende Menschen in der HVV und an Haltestellen / nicht genug Platz (z. B. für Kinderwagen, Rollator, mitgeführtes Fahrrad) / nicht genug sichere Fahrradabstellplätze an Haltestellen / fehlende Kombinierbarkeit (z. B. Park + Ride, Fahrrad + HVV) / Kosten - Nutzen rentiert sich nicht / keinerlei Hindernisse / keine Angabe / sonstiger Grund

Aus welchen Gründen benutzen Sie den ÖPNV in Hamburg nie oder fast nie? (Antwortmöglichkeiten siehe vorherige Frage)

Wie häufig nutzen Sie zurzeit ein Fahrrad in Hamburg?



täglich bzw. fast täglich / an 1-3 Tagen die Woche / an 1-3 Tagen pro Monat / seltener als monatlich / nie bzw. fast nie

Auf welche der folgenden Hürden sind Sie beim Radfahren in Hamburg gestoßen oder befürchten Sie?

Die Radwege in Hamburg erscheinen mir grundsätzlich unsicher. / Ich bin in Begleitung einer anderen Person (z. B. einem Kind) und die Radwege sind nicht breit genug, um nebeneinander zu fahren. / Die Radwege sind nicht breit genug für Anhänger oder Lastenrad. / allgemeine Angst vor Verkehrsunfällen / schlechte Erfahrungen oder frühere Unfälle / keine

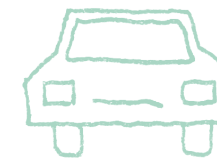
baulich getrennte Radinfrastruktur / kein durchgängiges Radverkehrsnetz oder Radwege von unterschiedlicher Qualität / (Angst vor) Belästigung und Gewalt im Straßenverkehr / nicht genug geeignete Abstellmöglichkeiten, wo ich sie brauche / keinerlei Hürden / kA / sonstiger Grund --> Bitte angeben

Aus welchen Gründen fahren Sie nie oder fast nie mit dem Fahrrad in Hamburg?

kein funktionsfähiges Fahrrad / Ich habe Fahrradfahren nicht gelernt. / wegen meiner Mobilitätseinschränkung grundsätzlich nicht möglich / Die Radwege in Hamburg erscheinen mir grundsätzlich unsicher. / Ich bin in Begleitung einer anderen Person (z. B. einem Kind) und die Radwege sind nicht breit genug, um nebeneinander zu fahren. / Die Radwege sind nicht breit genug für Anhänger oder Lastenrad. / allgemeine Angst vor Verkehrsunfällen / schlechte Erfahrungen oder frühere Unfälle / keine baulich getrennte Radinfrastruktur / kein durchgängiges Radverkehrsnetz oder Radwege von unterschiedlicher Qualität / (Angst vor) Belästigung und Gewalt im Straßenverkehr / nicht genug geeignete Abstellmöglichkeiten, wo ich sie brauche / kA / sonstiger Grund --> Bitte angeben

Wie häufig nutzen Sie zurzeit Sharing-Angebote (Leihauto, Leihfahrrad) in Hamburg?

täglich bzw. fast täglich / an 1-3 Tagen die Woche / an 1-3 Tagen pro Monat / seltener als monatlich / nie bzw. fast nie



Auf welche der folgenden Hürden sind Sie bei der Nutzung von Sharing-Angeboten (Leihauto, Leihrad) gestoßen?

Die Nutzung von Sharing-Angeboten (Leihauto, Leihrad) ist wegen meiner Mobilitätseinschränkung nicht möglich. / Die App ist zu komplex oder zeitaufwändig. / Ich weiß nicht, was das Angebot ist oder wie ich es nutzen kann. / fehlender Stauraum / fehlender Kindersitz / Das Angebot deckt nicht die Gegend ab, für die ich es bräuchte. / Kosten - Nutzen rentiert sich nicht / Ich benutze kein Auto / Rad. / Ich präferiere es, mein eigenes Auto zu benutzen, damit ich Gegenstände darin abschließen kann. / Ich mag die Art von Autos / Fahrrädern nicht, die angeboten werden. / keinerlei Hürden / kA / sonstiger Grund --> Bitte angeben

Aus welchen Gründen nutzen Sie nie oder fast nie Sharing-Angebote (Leihauto, Leihfahrrad) in Hamburg? (Antwortmöglichkeiten siehe vorherige Frage)

Wie häufig gehen Sie zurzeit ausschließlich zu Fuß?



täglich bzw. fast täglich / an 1-3 Tagen die Woche / an 1-3 Tagen pro Monat / seltener als monatlich / nie bzw. fast nie


Auf welche der folgenden Hürden sind Sie als Fußgänger*in in Hamburg gestoßen? - Sie können mehrere Antwortmöglichkeiten auswählen.

Bürgersteige sind allgemein nicht breit genug. / Bürgersteige sind durch schlecht abgestellte E-Scooter oder Leihräder blockiert. / Bürgersteige werden durch Außengastronomie verengt. / Bürgersteige werden durch andere Infrastrukturen (Parkuhren, Ladestationen, Straßenschilder) verengt. / Bürgersteige werden durch Fahrzeuge blockiert (Lieferfahrzeuge, Falschparker*innen). / zu wenig abgesenkte Bordsteinkanten / zu wenig Sitzmöglichkeiten / schlechte Gehwegbeläge oder Gehwegschäden / zu wenig Querungsmöglichkeiten / Ampelphasen für Fußgänger*innen sind zu kurz / Im Winter: Wege sind nicht geräumt / gestreut. / Ich muss oft einen längeren Fußweg nehmen, um physische Hindernisse zu umgehen. / schlechte oder fehlende Beleuchtung / Angsträume auf den Wegen, die ich gehen würde / (Angst vor) Belästigung, z. B. Catcalling, im öffentlichen Raum / (Angst vor) Diskriminierung, z. B. queerfeindliche Äußerungen / Rassismus, im öffentlichen

Raum / (Angst vor) Kriminalität im öffentlichen Raum / Ich muss oft einen längeren Fußweg oder Umweg nehmen, um Angsträume zu vermeiden. / zu wenig Nahversorgungsmöglichkeiten in der Nähe / keinerlei Hürden / kA / sonstiger Grund --> Bitte angeben

Problem- und Wohlfühlorte in Hamburg

Welche Orte in Hamburg sind für Sie problematisch? - Sie können an die Orte heranzoomen, die Sie markieren möchten.

 **Markieren Sie die Orte mit einem Punkt. Was ist der Grund dafür?** (z.B. mangelnde Verkehrssicherheit, Angst, Barrieren)

Welche Orte in Hamburg sind Ihrer Ansicht nach für andere FLINTA* (Frauen, Lesben, intersexuelle, nicht-binäre, trans* und agender Personen) problematisch?

Was ist Ihrer Ansicht nach der Hauptgrund dafür?

Angst / Barrieren / mangelnde Verkehrssicherheit / Sonstiges

An welchen Orten sind Sie besonders gerne unterwegs? Was genau gefällt Ihnen daran?

Feedback



Haben Sie noch weitere Anmerkungen oder Feedback zu dieser Umfrage?

ANNEX 2.1 GENDER CHECK: UNTERFÜHRUNG AM U- UND S-BAHNHOF STERNCHANZE

Datum und Uhrzeit der Untersuchung, untersuchter Bereich, beobachtete Nutzende

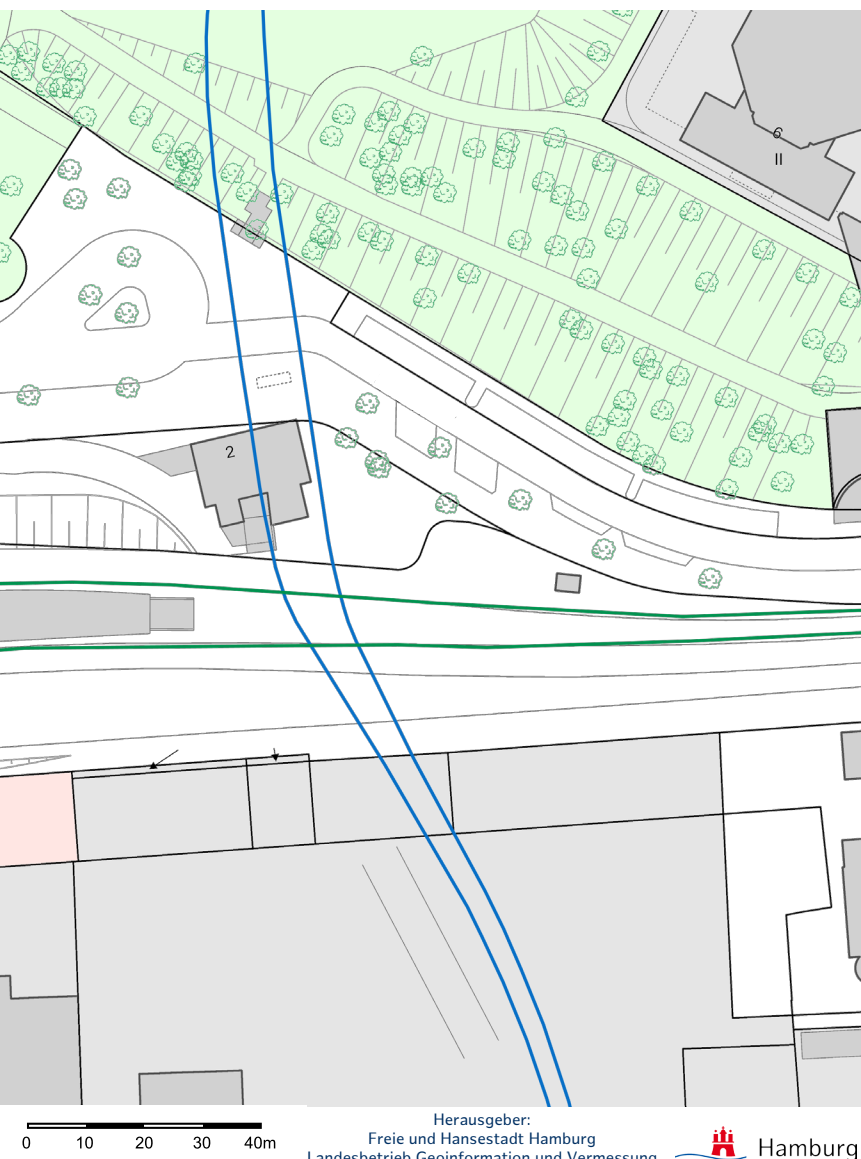
Der Gender Check Sternschanze wurde am Dienstag, dem 29.10.2024, zwischen 11:30 und 12:30 Uhr durchgeführt. Untersucht wurden das Bahnhofsgebäude an der Sternschanze, die räumliche Situation am Vorplatz Richtung Schanzepark, die Eingänge und Übergänge von U- und S-Bahn Stationen, sowie die Unterführung und der Ausgang Richtung Hamburg Messe und Lagerstraße. Das Wetter war bewölkt und kalt.

Zum Zeitpunkt des Gender Checks waren diverse Nutzer*innen im Raum unterwegs. Der Raum wird primär zum Umsteigen verwendet, obwohl mutmaßlicher Drogenhandel, schlafende, wohnungslose Menschen und Musizieren auch beobachtet wurden. Zu den an diesem Tag dokumentierten Nutzenden gehören eine Kindergartengruppe sowie eine Vielzahl von Personen, die allein oder in kleinen Gruppen von zwei oder drei Personen unterwegs waren. Die meisten Personen wurden zu Fuß beobachtet, entweder bei der Nutzung des Tunnels als Abkürzung, beim Weg zur S- oder U-Bahn oder beim Umsteigen zwischen S- und U-Bahn. Es wurden auch Personen beobachtet, die mit dem Fahrrad durch den Tunnel fuhren. Außer der Kindergartengruppe wurden bei dieser Untersuchung keine Betreuungspersonen in Begleitung von Kindern oder Personen mit Kinderwagen wahrgenommen. Ebenso wurden keine Menschen mit Gehhilfen oder im Rollstuhl registriert.

Die Antworten der Befragung zeigten, dass sich die Nutzenden an diesem Ort nicht sicher fühlen. Insbesondere die mangelnde Beleuchtung und die Angst vor Belästigung durch sich dort aufhaltende Personen wurden als problematisch hervorgehoben. Vor diesem Hintergrund wurde der Schwerpunkt der Beobachtungen auf angsteinflößende Faktoren gelegt.



Abbildung 2.1.1



Beobachtungen

Der Tunnel ist recht breit und frei von Gegenständen, die die Sicht behindern, was sich positiv auf das subjektive Wohlbefinden auswirkt (Abbildung 2.1.1). Passant*innen haben sowohl im Tunnel selbst als auch von der Seite der Messe und der Lagerstraße kommend freie Sicht. Von der Seite der U-Bahn und der Sternschanze aus gibt es einen

Höhenunterschied von mehreren Metern, was das Gefühl vermittelt, in einen dunklen, engen Raum hinabzusteigen (Abbildung 2.1.2). Dies kann zu Angstgefühlen beitragen.

Im Allgemeinen ist der Kontrast zwischen den Lichtverhältnissen außerhalb und im Tunnel sehr hoch. Es war kein besonders heller Tag, aber Fußgänger*innen schienen im Tunnel zu „verschwinden“, sobald sie den Abschnitt erreichten, der vollständig überdacht war (Abbildung 2.1.3).

An allen Seiten des Tunnels befindet sich entlang der Wandkante in der Nähe der Decke ein Streifen Neonröhren (Abbildung 2.1.1). Das Licht dieser Lampen war ziemlich schwach und reichte nicht bis zur Tunnelmitte. Dies ist wahrscheinlich ein wesentlicher Faktor für das Unbehagen, das hier herrscht.

Außerdem waren mehrere Glühbirnen durchgebrannt oder funktionierten nicht (Abbildung 2.1.1).



Abbildung 2.1.2

Es gibt keine zusätzlichen Lichter am Eingang des Tunnels, um den Kontrast zwischen außen und innen abzumildern. Die Wände des Tunnels sind durchgehend mit gut gepflegten Graffiti bemalt, die aber das Gefühl der Dunkelheit im Tunnel erhöhen. Die Decke scheint aus ungestrichenem Beton (hellgrau) zu bestehen (Abbildung 2.1.1).



Abbildung 2.1.3

Insbesondere am Ausgang zur Messe und zur Lagerstraße ist die Beleuchtung unzureichend. Der Tunnel mündet auf dieser Seite in einen offenen Trog (Abbildung 2.1.3). Die an der Wand montierten Neonröhren beginnen kurz vor dem Dach. Die Röhren außerhalb des überdachten Bereichs waren während der Beobachtung nicht eingeschaltet. Zwei Straßenlaternen beleuchten den Rest vom Trog, der zum Tunnel führt. Der genaue Typ der Lampen konnte nicht identifiziert werden, aber es wird vermutet, dass es sich um Natriumdampflampen mit einem relativ orangefarbenen Licht handelte. Angesichts der Position und Größe der Lampen ist es sehr wahrscheinlich, dass

sich die Lichtkreise nicht überlappen, weder untereinander noch mit dem Licht, das von den an der Wand montierten Neonröhren ausgestrahlt wird.

Dies ist besonders problematisch, da dieser Eingang zum Tunnel von einem Parkplatz und einem Gewerbegebiet aus erfolgt (Abbildung 2.1.4), das sich abgeschieden und nicht belebt anfühlt – zwei Merkmale, die stark mit Angstgefühlen korrelieren. Die Kombination aus Umgebung und Beleuchtung erhöht daher die Wahrscheinlichkeit von Angstgefühlen an dieser Stelle.

Von der anderen Seite, Sternschanze und U-Bahn, kommend, sind die Treppen und die Rolltreppe zu den S-Bahngleisen nicht sofort sichtbar und die dazugehörigen Orientierungsschilder gehen im visuellen Gesamtbild der Graffiti unter (Abbildung 2.1.5). Die Schilder sind nicht groß oder visuell auffällig genug, um Personen ohne Ortskenntnisse bei der Orientierung eine Hilfe zu sein. Sie sind auch nicht beleuchtet oder in irgendeiner Weise hervorgehoben, sodass sie im Gesamtbild noch weniger auffallen. Die Schilder sind in der Nähe der Decke angebracht, am Fuße der Treppe zur S-Bahn, an der sie von dem oberen Teil der Treppe aus, die von Sternschanze/der U-Bahn kommt, nicht sichtbar sind (Abbildung 2.1.7). Ein Schild an der Stirnseite der Mauer, die den Rand des S-Bahn-Gleisbettes bildet, würde an

ANNEX 2.2 GENDER CHECK: LESSINGTUNNEL

dieser Stelle die Orientierung erheblich erleichtern.

Der Zugang zur U-Bahn im Bahnhofsgebäude ist auch aus der Perspektive von Angstgefühlen problematisch. Der Eingang ist gut ausgeschildert und ausreichend beleuchtet, allerdings müssen Passant*innen einen rechten Winkel umrunden und dann eine Treppe hinuntergehen, was beides aus der Perspektive der Sichtachsen problematisch ist (Abbildung 2.1.6). Passant*innen müssen sehr weit auf die Treppe zugehen, um auch nur einen kleinen Teil davon sehen zu können. Vom oberen Ende der Treppe aus kann man nur die ersten paar Meter des Bahnsteigs darunter sehen (Abbildung 2.1.7). Aus der Perspektive des Sicherheitsempfindens ist dies problematisch, da man nicht sehen kann, was auf einen zukommt. Diese räumliche Organisation ist jedoch auch zu Stoßzeiten problematisch, wenn Passagiere versuchen, sich in beide Richtungen in diesem begrenzten Raum zu bewegen. Die Anbringung eines Spiegels (z. B. eines Verkehrsspiegels) würde die Sichtbarkeit und die Sichtachsen an diesem Punkt erheblich verbessern.



Abbildung 2.1.4



Abbildung 2.1.5



Abbildung 2.1.6

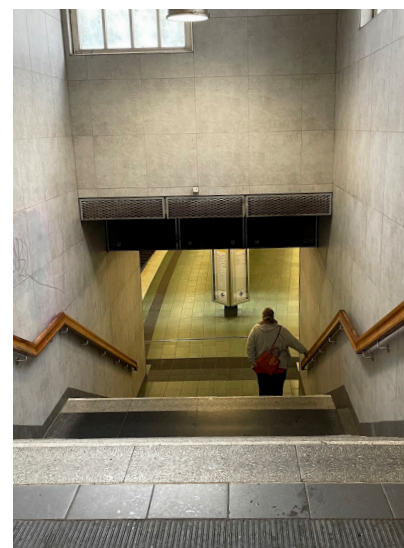


Abbildung 2.1.7

Datum und Uhrzeit der Untersuchung, untersuchter Bereich, beobachtete Nutzende

Der Gender Check im Lessingtunnel wurde am Freitag, dem 8. November 2024, zwischen 11:15 und 12:15 Uhr durchgeführt. Untersucht wurde die Unterführung der Bahnschienen, die die Barnerstraße mit der Julius-Leber-Straße verbindet. Das Wetter war an diesem Tag bewölkt und kalt. Der Lessingtunnel dient als Fuß- und Radweg sowie als Unterführung für den motorisierten Verkehr, der von den Menschen genutzt wird, um schnell die beiden Seiten der Bahnanlagen zu erreichen.

Während der Untersuchung wurden verschiedene Nutzende des Tunnels beobachtet, darunter Fußgänger*innen, Radfahrende, Passant*innen, sowie Menschen mit Einkaufstaschen. Auch die Anwesenheit von Polizist*innen, die in Richtung ihrer nahegelegenen Polizeiwache unterwegs waren, konnten dokumentiert werden. Es waren überdurchschnittlich viele Frauen mit Kindern unterwegs, sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad. Der Raum wurde fast ausschließlich als Transitraum verwendet. Es wurden keine Personen in Begleitung älterer Menschen oder Menschen mit Gehhilfen beobachtet. Laut den Antworten der Befragung fühlen sich viele Nutzende in dieser Unterführung, insbesondere nachts, unsicher und bezeichnen den Ort als unheimlich. Besonders die mangelnde Beleuchtung und Verkehrssicherheit wurden als problematisch wahrgenommen. Aus diesem Grund lag der Fokus der Untersuchung auf den Aspekten des Sicherheitsempfindens und der Verkehrssicherheit.



Abbildung 2.2.1



Beobachtungen

Der Tunnel weist einige Barrieren auf, die das sichere und komfortable Bewegen erschweren. Besonders hervorzuheben sind unebene Fliesen und lose Steine, die Stolperfallen darstellen können (Abbildung 2.2.1). Das Blindenleitsystem ist nur in den Bereichen der Kreuzungen vorhanden, was die Orientierung für sehbehinderte Menschen im Tunnel stark einschränkt.

Die Verkehrssituation im Tunnel spielt eine zentrale Rolle für die Sicherheit und den Komfort der Fußgänger*innen und Radfahrenden. Zwar sind die Ampelphasen an den beiden Ausgängen des Tunnels grundsätzlich so abgestimmt, dass diese sicher die Straßen überqueren können, doch die Phasen sind nicht synchronisiert, was es den Fußgänger*innen erschwert,

die Straße in einer grünen Phase komplett zu überqueren. In einigen Bereichen müssen Passant*innen längere Zeit warten, um die Straße sicher zu überqueren.

Der schmale Radfahrstreifen, mit lediglich 1,20 Metern Breite, stellt ein wesentliches Problem für Fahrradfahrer*innen dar, da er sichere Überholmanöver unmöglich macht und dadurch das Konflikt- und Unfallrisiko erhöht. Zudem befindet sich unmittelbar neben dem Radfahrstreifen die Tunnelwand, sodass Ausweichmanöver bei zu engen Überholvorgängen von Autos unmöglich sind und die subjektive Sicherheit verringert wird (Abbildung 2.2.2). Besonders problematisch ist der Bereich, in dem der Radfahrstreifen von der Julius-Leber-Straße zur Barnerstraße verläuft und mitten auf der Straße endet,

ohne dass Radfahrende eine sichere Möglichkeit haben, sich in den fließenden Verkehr einzufädeln (Abbildung 2.2.3). Während des Beobachtungszeitraums wurde zudem eine Person gesehen, die den Tunnel zu Fuß auf dem Radfahrstreifen durchquert hat. Es wurde beobachtet, dass viele Radfahrer*innen es vorziehen, den zentralen Fußgänger*innenbereich zu nutzen. Dies war insbesondere bei Eltern mit kleinen Kindern und bei Personen mit Fahrradanhängern der Fall.



Abbildung 2.2.2

Die Beleuchtung der Fahrbahnoberfläche im östlichen Teil des Tunnels stammt hauptsächlich von Natriumdampflampen in der Mitte des Tunnels, die sehr schwach ist, wenn sie die Radwege an den Rändern der Fahrspuren erreicht (Abbildung 2.2.2 und 2.2.4). Dieser Bereich wird durch fließenden und stehenden Verkehr zusätzlich abgeschattet. Beide Faktoren schränken die Sichtbarkeit der Radfahrer*innen und ihre Fähigkeit, potenzielle Gefahren auf dem Radweg

zu erkennen, erheblich ein. Die Beleuchtungssituation ändert sich im Bereich des Tunnels nahe seinem westlichen Ende (Barnerstraße). Der Tunnel ist hier breiter, mit gepflasterten Abschnitten außerhalb der Fahrspuren, die von weißen Neonlampen beleuchtet werden. In diesem Bereich gibt es keine zentral angeordneten Laternenpfähle. In diesem Abschnitt sind die Fahrrad- und Fahrspuren gut beleuchtet, während der Fußweg im Gegensatz dazu relativ dunkel ist (Abbildung 2.2.5).

Das Sicherheitsempfinden von Zufußgehenden wird stark durch die Beleuchtung und die räumliche Gestaltung des Tunnels beeinflusst. Schon der Weg auf der Scheel-Plessen-Straße zur Unterführung hin ist sehr schmal, dämmrig und niedrig. An dieser Stelle beträgt die Deckenhöhe knapp zwei Meter; Fahrrad- und Motorradabstellplätze am Straßenrand steigern das Gefühl der Beengtheit (Abbildung 2.2.6 und 2.2.7). Die Lichter in diesem Bereich waren zum Zeitpunkt der Beobachtung ausgeschaltet, aber ihre Art, der Abstand zwischen ihnen und ihr Zustand der Baufälligkeit und teilweisen Übermalung deuten darauf hin, dass die Beleuchtung in diesem Bereich wahrscheinlich nicht ausreicht, um für angemessene Sichtverhältnisse zu sorgen und das Sicherheitsgefühl zu stärken. Die Straßenlaternen befinden sich auf der anderen Straßenseite und aufgrund der Tiefe des Überhangs ist



Abbildung 2.2.3

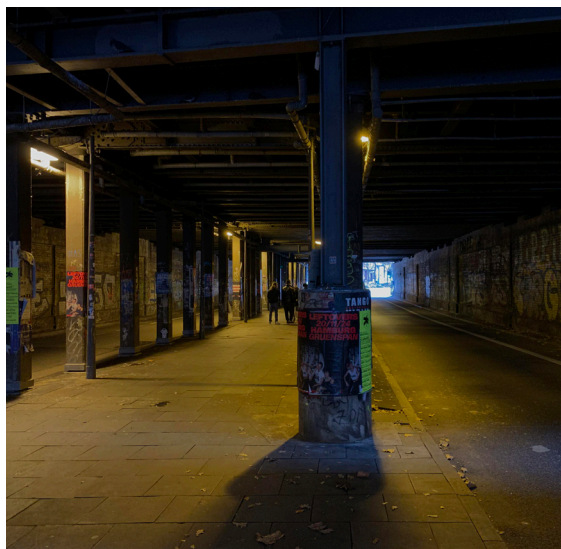


Abbildung 2.2.4

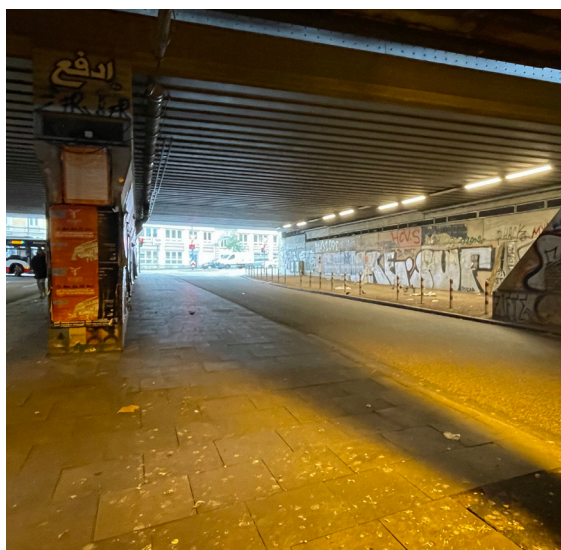


Abbildung 2.2.5

es unwahrscheinlich, dass ihr Licht in diesen überdachten Bereich fällt. Die geparkten Fahrräder und Motorräder werfen höchstwahrscheinlich auch erhebliche Schatten, was das Problem der Beleuchtung in diesem Bereich noch verschärft.

Das Licht im Tunnel selbst ist ungleichmäßig verteilt und reicht oft nicht aus, um den gesamten Raum ausreichend zu erhellen, wie bereits teilweise beschrieben. Die Straßenlaternen befinden sich auf dem Gehweg, aber ihre Lampenköpfe sind (mit wenigen Ausnahmen) ausschließlich auf die Fahrbahnen ausgerichtet. Die Lichttemperatur der Natriumdampflampen im östlichen Teil des Tunnels ist orange und die Lichtmenge reicht nicht aus, um den gesamten Bereich zu beleuchten (Abbildung 2.2.2). Es wurde zudem festgestellt, dass einige der Lampen in diesem Bereich und auch in den Bereichen mit den Neonröhren defekt oder kaputt sind (z.B. sichtbar auf Abbildungen 2.2.2 und 2.2.5).

Im Allgemeinen wirkt der Tunnel sehr dunkel. Dies liegt zum Teil an der unzureichenden Beleuchtung, aber nicht nur (Abbildung 2.2.4). Die Säulen und die Stützkonstruktion des Tunnels bestehen entweder aus anthrazitfarben lackiertem Metall oder aus unlackiertem Beton (mittelgrau). Die Wände des Tunnels sind aus dunkelrotem Backstein.



Abbildung 2.2.6



Abbildung 2.2.7



Abbildung 2.2.8

Die Tunnelwände sind mit Plakaten und Graffiti bedeckt, was (im Gegensatz zur Sternschanze) den Eindruck von Verlassenheit vermittelt. Diese Oberflächen schlucken das wenige Licht, das vorhanden ist, und fördern so das Gefühl von Enge, Dunkelheit und Eingeschlossenensein.

Ein weiteres Problem stellt die Präsenz der eng stehenden Säulen im östlichen Teil des Tunnels dar, die das ohnehin schwache Licht zusätzlich blockieren (Abbildung 2.2.4 und 2.2.5). Zusätzlich hindern im westlichen Teil des Tunnels statisch notwendige Tragelemente die Sicht und werfen erhebliche Schatten. Während des Gender Checks, der tagsüber stattfand, waren diese Fußwege bereits sehr dunkel. In Kombination mit dem herumliegenden Müll auf den ungenutzten Flächen neben den Fahrspuren und den „Gucklöchern“ durch die statischen Tragelemente wirkte dieser Abschnitt besonders bedrohlich und verlassen (Abbildungen 2.2.2, 2.2.5 und 2.2.8).

Die Geräuschkulisse im Tunnel ist ebenfalls auffällig. Durch die enge Bauweise wird der Lärm der vorbeifahrenden Autos und Züge verstärkt, was ein Gefühl von Unruhe (zum Beispiel das Gefühl, dass man nicht gehört wird, wenn man um Hilfe ruft) verstärken kann. Besonders laut wird es, wenn ein Zug über die Schienen fährt, da die Tunnelwände die Geräusche stark reflektieren.

ANNEX 2.3 GENDER CHECK: REEPERBAHN

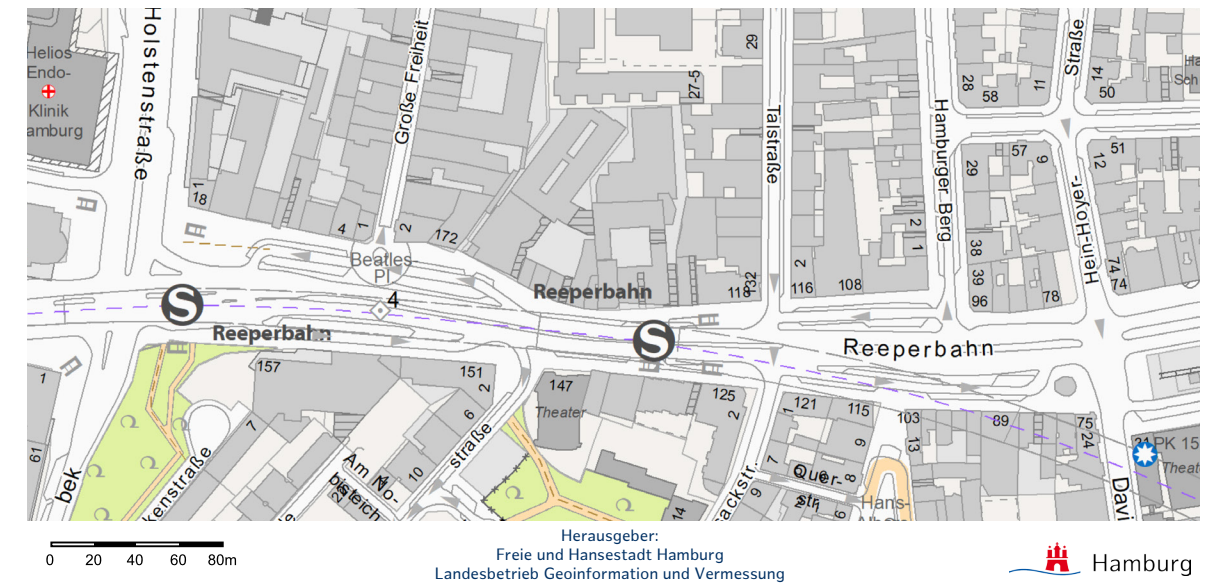
Datum und Uhrzeit der Untersuchung, untersuchter Bereich, beobachtete Nutzende

Der Gender Check an der Reeperbahn wurde am Freitag, dem 8. November 2024, zwischen 14:20 und 15:30 Uhr durchgeführt. Untersucht wurde der Bereich zwischen der großen Kreuzung, an der die Straße Ring 2 und die Königstraße aufeinandertreffen, bis zur Ecke Reeperbahn / Hans-Albers-Platz. Zwischen dem Ring 2 und der Silbersackstraße wurde insbesondere die nördliche Straßenseite betrachtet, anschließend die südliche. Das Wetter war an diesem Tag bewölkt und kalt.



Abbildung 2.3.1

Bei der Analyse der Nutzungsgruppen war besonders auffällig, dass überproportional viele Männergruppen, viele in einer Gruppengröße von vier bis zehn Menschen unterwegs waren. Die Personen schienen überwiegend zu flanieren oder auf dem Weg zu einer Unterkunft zu sein. Personen, die alleine unterwegs waren, konnten entweder einem Etablissement zugeordnet werden oder nutzten den öffentlichen Raum zum Transit. Ab und zu waren auch Besucher *innen der angesiedelten Räumlichkeiten auszumachen. Nur drei Mal innerhalb des Beobachtungszeitraums waren weiblich gelesene Personen alleine zu sehen. Kinder waren auf der großen Straße nicht zu erkennen. Es wurden keine Personen mit Kinderwagen oder Menschen mit Gehhilfen beobachtet. Radfahrende nutzten den Radfahrstreifen. Aus der Befragung ging klar hervor, dass diese Straße für viele Menschen ein Ort großen Unbehagens ist. Viele FLINTA*-Personen gaben an, Angst vor Belästigung, sexuellen Übergriffen und Kriminalität zu haben, was teilweise zum Vermeiden dieses Ortes führte. Aus diesem Grund lag der Fokus der Beobachtungen daher auf den Faktoren, die das Sicherheitsempfinden von FLINTA*-Passant*innen beeinflussen.



Beobachtungen

Ein auffälliger Punkt in der Analyse war die unzureichende Beleuchtung der Straße sowie mangelnde Sichtbarkeit. Die Straßenlaternen sind hauptsächlich auf die Fahrbahnen und Pkw-Parkplätze ausgerichtet, während Gehwege und Aufenthaltsräume nur indirekt oder gar nicht beleuchtet werden. In vielen Bereichen blockieren Büsche oder Baumkronen die Straßenlaternen (Abbildung 2.3.1).



Abbildung 2.3.2

Im untersuchten Abschnitt der Reeperbahn gibt es eine sehr hohe Anzahl von tief eingelassenen Ein- und Durchgängen zu Geschäften, Restaurants und Hotels in Hinterhöfen (Abbildung 2.3.2 und 2.3.3). Diese Art von Raum ist dafür bekannt, dass er ein Gefühl der Unsicherheit erzeugt, sowohl aufgrund von Unterschieden in der Beleuchtung (dunkle Gassen und Nischen) als auch aufgrund fehlender klarer Sichtlinien (Unkenntnis darüber, wer dort auf einen lauert oder sich verstecken könnte). Die blinkenden, bunten Schilder der Geschäfte verstärken diesen Effekt, da sie den Lichtkontrast deutlich erhöhen.

Dieser Abschnitt der Reeperbahn ist ein touristischer „Vergnügungsort“ mit einer großen Anzahl von Table-Dance-Lokalen und Sexshops. Diese Eigenschaften führen zu einer Selbstselektion der Personen, die diesen Ort besuchen, und erklären die unverhältnismäßig hohe Anzahl von Männern* und Männer*gruppen, die dort beobachtet werden.

Bereits um 15 Uhr gab es eine unverhältnismäßig hohe Anzahl von Menschen, insbesondere in Gruppen, die Alkohol konsumierten. Es wird erwartet, dass dies am Abend noch zunimmt. Frauenfeindliche Slogans und sexualisierende Bilder dominieren die visuelle Landschaft in diesem Bereich (Abbildung 2.3.4 und 2.3.5). Die Kombination aus alkoholisierten Männer*gruppen und einer physischen Umgebung, die die Sexualisierung von Frauen unterstützt, ist ein Nährboden für (die Angst vor) sexuelle Belästigung.

Neben der Beleuchtung trugen auch erhöhte Anzeichen mangelnder Instandhaltung zur negativen Wahrnehmung der Straße bei. Müll, Zigarettenstummel und Flaschen lagen herum, Mülleimer waren überfüllt, und unangenehme Gerüche, wie der von Urin, machten den Aufenthalt in den Bereichen besonders unangenehm. Der Raum wirkte vernachlässigt. Wohnungslose Menschen hielten sich am Rand der Straße auf oder schliefen dort. Der Lärmpegel, der vorrangig durch den motorisierten Verkehr verursacht wurde, trug ebenfalls zur unangenehmen Atmosphäre bei.

Angesichts der vielen Menschen, die bereits um 15 Uhr an einem Freitag unterwegs waren, ist zu erwarten, dass die Reeperbahn nachts sehr voll wird. Gedränge und Einengung auf

schmalere Bereiche von Gehwegen können das Unwohlgefühl erhöhen. Dabei besteht in bestimmten Bereichen eine hohe Nachfrage nach zusätzlichen Überquerungsmöglichkeiten. Diese würden FLINTA*-Personen die Möglichkeit bieten, unangenehmen Situationen besser oder leichter auszuweichen.

Zwar wurden bereits Maßnahmen umgesetzt, um eine inklusivere Atmosphäre zu fördern und auf Sexismus aufmerksam zu machen (Abbildung 2.3.6). Jedoch waren diese bereits während der Beobachtungszeit am Tag in der Umgebung kaum wahrnehmbar und dürften in der Menschenmenge bei Nacht noch weitaus weniger sichtbar sein.



Abbildung 2.3.3



Abbildung 2.3.4



Abbildung 2.3.5



Abbildung 2.3.6

ANNEX 2.4 GENDER CHECK: SANITASPARK UND DIE GRÜNLANDEN AM VERINGKANAL

Datum und Uhrzeit der Untersuchung, untersuchter Bereich, beobachtete Nutzende

Der Gender Check im Sanitaspark sowie in den Grünanlagen, die an den Veringkanal angrenzen, wurde am Freitag, dem 8. November 2024, zwischen 18:00 und 19:30 Uhr durchgeführt. Untersucht wurde der räumliche Bereich vom Sanitaspark am Nordende des Veringkanals, das Dursun-Akçam-Ufer entlang, bis zur Neuen Veringkanaldrehbrücke. Das Wetter war an diesem Tag bewölkt und kalt.

Der Park und Uferweg sind sowohl als Aufenthaltsfläche als auch als Transitraum angelegt. In den Abendstunden des Beobachtungszeitraums wurde er tendenziell eher, doch nicht ausschließlich, als Transitraum genutzt. Es wurden nur wenige Menschen während des Beobachtungszeitraums im Park beobachtet.

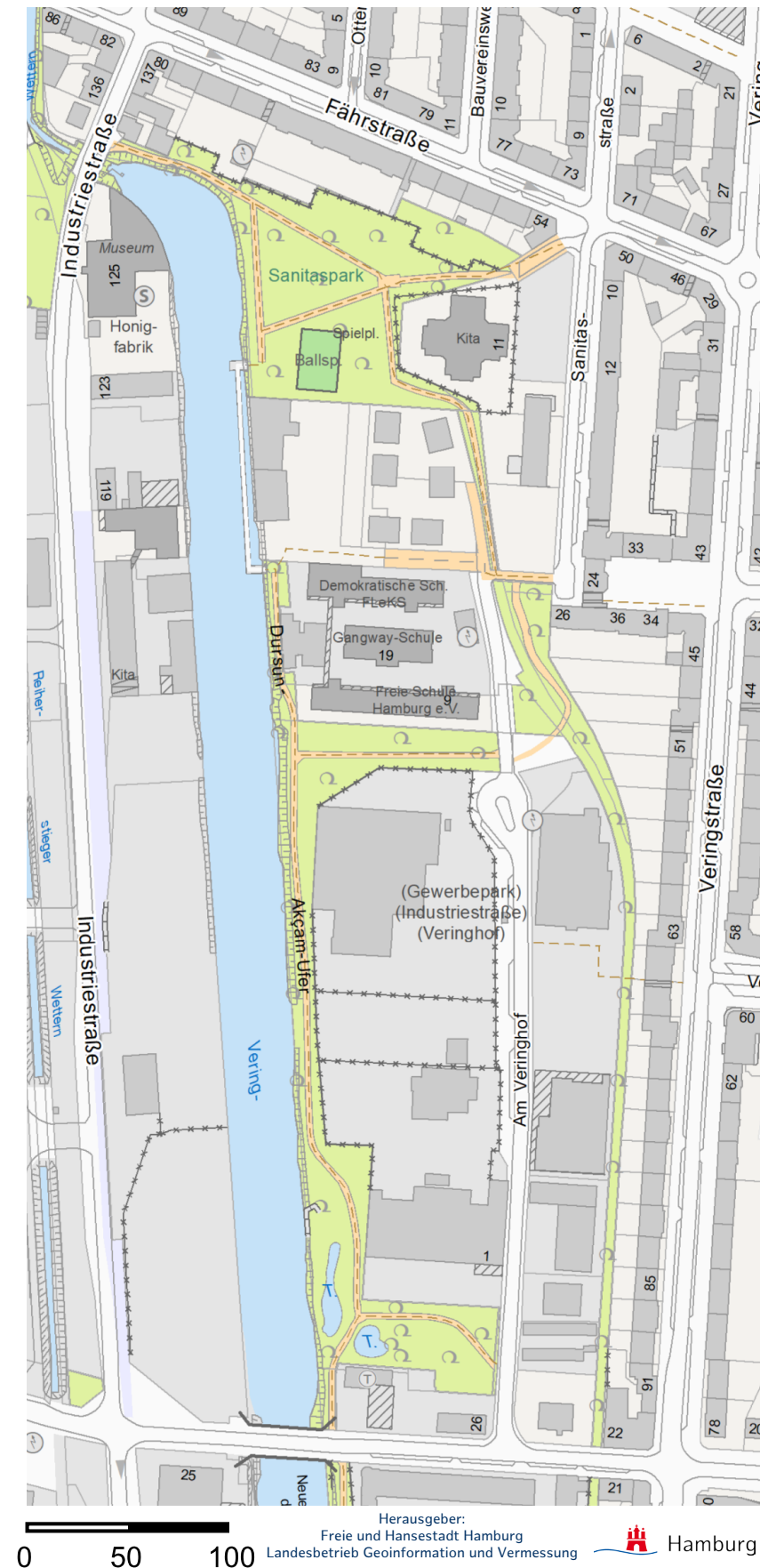
Neben Hundebesitzer*innen und Passant*innen wurden insbesondere Radfahrende gesehen, die den Weg am Ufer des Kanals entlangfuhren. Die meisten Menschen waren zu zweit unterwegs, einige auch alleine. Während der Analyse war außerdem eine weiblich gelesene Person mit einem Kinderwagen, sowie eine Familie mit Kleinkindern und Laternen im Park zu beobachten. Entlang des Uferwegs befanden sich auf einigen Bänken und Sitzgelegenheiten Gruppen von zwei oder drei Personen. Im südlichen Abschnitt des Uferwegs, in einer kleinen Bucht am Ufer in der Nähe des Weges, wurde eine Gruppe junger Männer beim Konsum von Marihuana angetroffen. Es wurden keine Personen in Begleitung älterer Menschen oder Menschen mit Gehhilfen beobachtet.

Aus der Auswertung der Befragung ging hervor, dass der Bereich des Sanitasparks und des Ufers des Veringkanals insbesondere abends und nachts als unangenehm eingestuft wurde. Besonders häufig wurden Männergruppen und fehlende Beleuchtung als Gründe genannt. Aufgrund dessen wurde der Gender Check ebenfalls in den Abendstunden bei Dunkelheit durchgeführt.

Beobachtungen

Der Park und der Uferweg befinden sich in einem ehemaligen Industriegebiet. Der Uferweg wurde sorgsam ausgebaut, wie verschiedene Sitzgelegenheiten und ein stegähnlicher erhöhter Abschnitt über dem Wasser zeigen. Der Park bietet auch eine Reihe verschiedener Sitzgelegenheiten und anscheinend auch Sportanlagen, die jedoch im Dunkeln nur schwer zu erkennen sind. Der Uferweg verläuft entlang der Rückseite einer Reihe von Gebäuden. Zeitweise befinden sich belebte Innenhöfe oder Fenster zum Weg gerichtet (Abbildung 2.4.2), aber der größte Teil des Weges wird von fensterlosen Brandmauern, Grünflächen und Zäunen flankiert (Abbildung 2.4.3). Insbesondere die südlichen Abschnitte des Uferwegs, nach der zweiten Abzweigung in Richtung Am Veringhof, sind von einer naturbelassenen Umgebung und auch einem Gefühl der Abgeschlossenheit geprägt.

Das gesamte Gebiet ist durch einen erheblichen Mangel an Beleuchtung gekennzeichnet. Schon im Park reichen die Laternen nicht aus, um die Fläche oder die Wege zu beleuchten und es war schwierig, die verschiedenen Bereiche zu erkennen. Es wurde beobachtet, dass die Nutzer*innen des Parks die Hypotenuse meiden, die sich durch einen dunklen Bereich zieht.



Diese wird nur dann durchquert, wenn es keine alternativen Wege gibt, was auf eine gewisse Unbehaglichkeit in diesem Bereich hinweist.

Am Uferweg selbst stehen keine Lampen. Nur vor der angrenzenden Location „TurTur“, welche zum Zeitpunkt der Besichtigung geschlossen war, sind zwei Lampen vorhanden. Diese waren jedoch nicht eingeschaltet. Die wenigen weiteren Lampen entlang des Ufers funktionieren nicht. Daher ist es nicht hell genug, damit Fußgänger*innen den Weg klar erkennen können, geschweige denn, um ein Gefühl der Sicherheit zu vermitteln.

Im Bereich des Kreativzentrums im nördlichen Abschnitt des Uferweges oder an den Kreuzungen zu Straßen ist der Kontrast zwischen den ausgeleuchteten Flächen und unmittelbar angrenzenden und zugänglichen Flächen sehr hoch. Die Helligkeit der beleuchteten Bereiche lässt die angrenzenden Räume noch dunkler erscheinen, bzw. macht es schwierig, Details in den dunklen Bereichen zu erkennen. Zusätzlich werfen Bäume oder die vielen dichten Büsche Schatten. Es gibt viele dunkle und zurückgesetzte Bereiche entlang des Weges und dunkle Bereiche um und zwischen der Vegetation, die das Gefühl der Unsicherheit verstärken.

Sichtachsen sind ein zusätzliches Problem, das durch die mangelnde Beleuchtung noch verschärft wird. Schon

der Übergangsbereich vom Park zum Uferweg neben dem „Atelierhaus23“ wirkt im Dunkeln unangenehm (Abbildung 2.4.2). Der Uferweg läuft an dieser Stelle über einen Steg, der über rechtwinklige Eingänge zu betreten ist (Abbildung 2.4.4). Auf dem Steg selbst hat man eine gute und klare Sicht nach vorne und hinten, aber es fehlt an Sichtverbindungen an den rechtwinkligen Eingängen. An beiden Enden des Stegs befinden sich Bänke. Beide waren zum Zeitpunkt der Beobachtung besetzt. Wegen der unzureichenden Beleuchtung und der Ausrichtung der Bänke war es aus einer Entfernung von mehr als einem Meter nahezu unmöglich, die darauf sitzenden Personen zu erkennen. Selbst aus kürzerer Distanz gestaltete sich dies als schwierig. Bei der Bank am südlichen Ausgang war es nicht möglich, die sitzenden Personen zu bemerken, bevor man um die Ecke kam, da die Rückseite der Bank nach Norden gerichtet war. Südlich des Stegs führt der Weg hinter den Häusern Am Veringhof 3 und 1 in einer Kurve weiter. Auch hier gibt es mehrere Stellen, die schwer zu sehen sind oder beim Gehen in Richtung Süden nicht einsehbar sind. Bei den weiteren Beobachtungen südlich dieses Punktes war aus dem Klang der Stimmen klar zu erkennen, dass sich in der Nähe Personengruppen aufhielten, allerdings war es schwierig zu sagen, wo genau sie sich befanden. Dieser Abschnitt ist völlig dunkel, nicht einmal das Licht vom gegenüberliegenden Ufer dringt hierher.



Abbildung 2.4.1



Abbildung 2.4.2

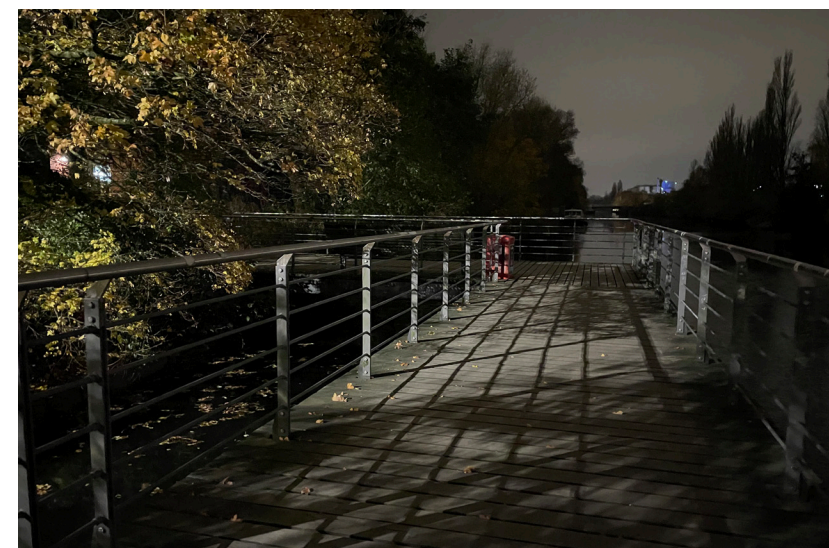


Abbildung 2.4.3

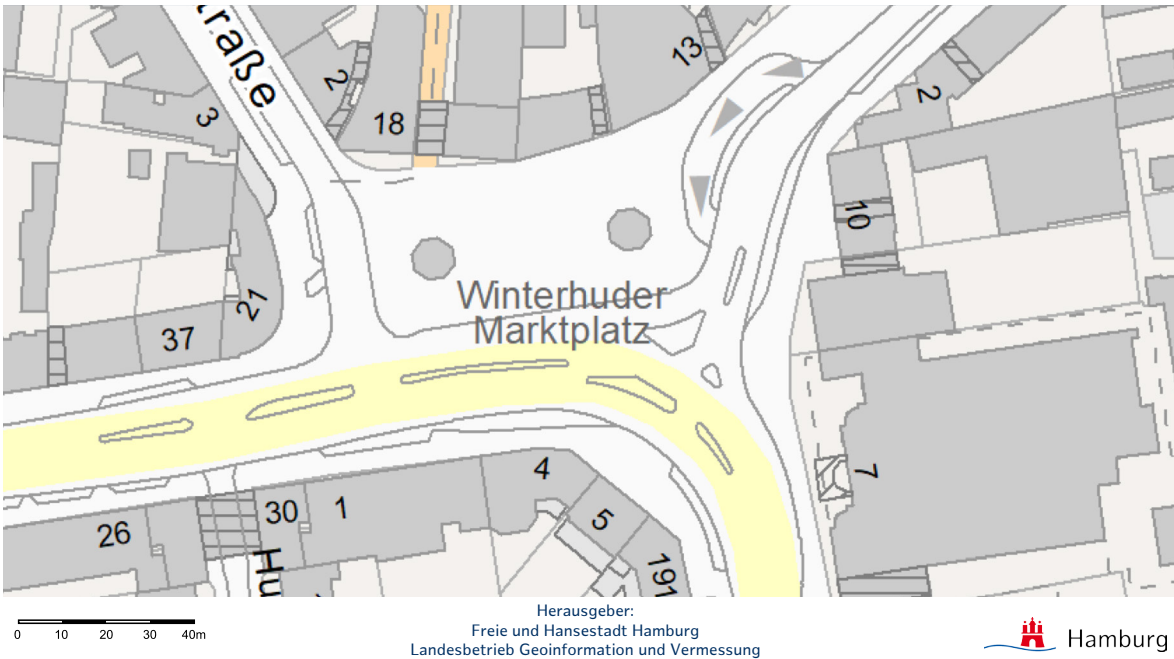
ANNEX 2.5 GENDER CHECK: WINTERHUDER MARKTPLATZ

Datum und Uhrzeit der Untersuchung, untersuchter Bereich, beobachtete Nutzende

Der Gender Check auf dem Winterhuder Marktplatz wurde am Samstag, dem 9. November 2024, zwischen 11:00 und 12:15 Uhr durchgeführt. Untersucht wurden der Marktplatz sowie die angrenzenden Verkehrssituationen. Das Wetter war an diesem Tag sonnig und kalt. Auf dem Platz findet dreimal wöchentlich ein Markt statt, so auch zum Beobachtungszeitraum.

Es waren viele Menschen während des Beobachtungszeitraums unterwegs, darunter Passant*innen, Marktbesuchende, Nutzer*innen des öffentlichen Nahverkehrs (Bus) und Fahrradfahrer*innen. Auffällig war die hohe Anzahl an älteren Menschen sowie Familien mit Kindern unterschiedlichen Alters. Einige ältere Menschen nutzten Gehhilfen wie Rollatoren, Gehstöcke oder motorgetriebene Hilfen. Auch eine Person im Rollstuhl nutzte diesen Raum. Insbesondere viele ältere Damen, welche alleine unterwegs waren, nutzten das Angebot des Wochenmarktes oder der Cafés, einige führten Einkaufstrolleys bei sich. Zudem waren Joggende und Straßenmusiker*innen zu sehen.

Die Auswertung der Befragung deutete auf starke Nutzungskonflikte zwischen Rad-, Fuß- und ÖPNV-Nutzer*innen hin. Der Fokus dieses Gender Checks lag deshalb auf der Verkehrssicherheit.



Beobachtungen

Der Winterhuder Marktplatz ist ein rechteckiger Platz vor einer Häuserzeile, der auf drei Seiten von Straßen, eine davon mehrspurig, eingefasst ist. Schräg gegenüber befindet sich ein Einkaufszentrum. Zu dem Zeitpunkt der Untersuchung waren viele Menschen unterwegs, was einen überwiegend positiven, lebendigen Eindruck vermittelt hat. Auch die Marktstände, welche auf dem Platz aufgestellt waren, trugen dazu bei.

Bei genauerer Betrachtung des Raums zeigt sich, dass die Wegführung und Zugänglichkeit des Marktplatzes erhebliche Schwierigkeiten aufwerfen, die zu einem ungünstigen Zusammenspiel der verschiedenen Nutzungsgruppen führen. Besonders problematisch ist der Bereich um die Bushaltestelle herum, wo verschiedene Verkehrsströme aufeinandertreffen: Menschen, die aus den Bussen aus- und in sie einsteigen, Fußgänger*innen, die zum Marktplatz wollen, und Radfahrer*innen, die den Radweg nutzen. Die Enge sowie die unklare Raumaufteilung erschwert den sicheren Aufenthalt und das gleichzeitige Bewegen aller Nutzer*innen.

In diesem Bereich wird der Teil des Bürgersteigs, der für Fußgänger*innen vorgesehen ist, von zwei Bushaltestellen dominiert (Abbildung 2.5.1). Der Gehweg dient daher nicht nur als solcher,

sondern auch als Aufenthaltsraum für ÖPNV-Nutzer*innen und wird von Fußgänger*innen in erster Linie als Letzteres wahrgenommen. Es waren verschiedene Personen zu beobachten, die den Radweg, der unmittelbar hinter den Bushaltestellen verläuft, als Fußweg genutzt haben (Abbildung 2.5.2). Dazu gehörten auch mobilitätseingeschränkte Personen.



Abbildung 2.5.1



Abbildung 2.5.2

Es wurden mehrere Beinahe-Unfälle zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen (darunter Kinder und ältere Menschen mit eingeschränkter Mobilität) in kurzer Zeit beobachtet.

Der Bussteigbereich wird zusätzlich durch Unterstände und Fahrkartenautomaten eingeeengt, was den ohnehin begrenzten Raum weiter reduziert. Besonders in Stoßzeiten, wenn viele Menschen gleichzeitig aus den Bussen aus- oder einsteigen und andere Verkehrsteilnehmer*innen zum Platz möchten, entsteht eine erhebliche Enge. Es wurde beobachtet, dass die Menschenmenge zeitweise auch auf den Radweg überlief.



Abbildung 2.5.3

Ein weiteres Problem ist die Sichtbarkeit des Radwegs als solcher für Fußgänger*innen. An der Südseite des Marktplatzes führt der Radweg zwar als getrennt ausgewiesener, benutzungspflichtiger Radweg entlang, jedoch ist dieser kaum erkennbar. Es fehlen Piktogramme oder andere Markierungen, und die Farbe sowie der Typ der Pflasterung ähneln dem Fußweg zu sehr (Abbildung 2.5.3).

Fahrgäste, die an der angrenzenden Bushaltestelle aussteigen, müssen den Radweg überqueren, um den Bereich zu verlassen. Es gibt jedoch keine Hinweise oder Beschilderung, die auf den Radweg aufmerksam machen. Zusätzlich wird die Sicht durch Objekte wie Haltestellenüberdachungen und Fahrkartenautomaten eingeschränkt, was es erschwert, herannahende Radfahrer*innen rechtzeitig zu erkennen (Abbildung 2.5.1).

Für Passagiere, die von der Bushaltestelle zum Marktplatz wollen, gibt es nur wenige Zugangsmöglichkeiten. Bänke, Büsche und Fahrradabstellplätze entlang der Seite des Platzes in Richtung Bushaltestelle stellen für Fußgänger*innen visuelle und bauliche Barrieren zum Marktplatz dar (Abbildung 2.5.4). Diese Bereiche können von gehfähigen Personen theoretisch passiert werden - es wird aber beobachtet, dass diese Eingänge nicht benutzt werden. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Einkaufstrolleys

stellen sie eine unüberwindbare Barriere dar. Es wurde beobachtet, dass der Platz hauptsächlich über die Eingänge an den Ecken betreten wurde. Unebene Fliesen, Risse und Schlaglöcher im Straßenbelag auf dem Platz sowie freiliegende Kabel der Marktstände stellen eine Stolpergefahr dar und sind ein weiteres Hindernis für beispielsweise Rollstuhlfahrer*innen oder ältere Menschen (Abbildung 2.5.5). Ein solcher Unfall wurde während des Gender Checks beobachtet.



Abbildung 2.5.4



Abbildung 2.5.5

Angeht es um den Aufenthaltsaspekt des Raums und der beobachteten Nutzer*innen (v. a. ältere Personen, Familien mit kleinen Kindern) ist die Anzahl der Sitzplätze und der verfügbaren Toiletten unzureichend. Es gibt zwar einige Bänke, aber zum Zeitpunkt der Beobachtung befanden sich viele davon hinter Marktständen oder am Rande des Platzes außerhalb des Marktbereichs (Abbildung 2.5.4).

Öffentliche Toiletten sind vorhanden, jedoch nur in einem Kiosk erreichbar, wo der Schlüssel ausgeliehen werden muss, was die Zugänglichkeit einschränkt. Der Kiosk war zum Zeitpunkt der Beobachtung geschlossen. Weitere Toiletten befinden sich in angrenzenden Cafés, was sie von den Öffnungszeiten und der Gastfreundschaft der Anbieter*innen abhängig macht.

Die mangelnde Klarheit in der Wegführung, die engen Zugänge und die starken Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Nutzungsgruppen führen zu einer Vielzahl von Problemen, die die Aufenthaltsqualität und Sicherheit auf dem Winterhuder Marktplatz erheblich beeinträchtigen.

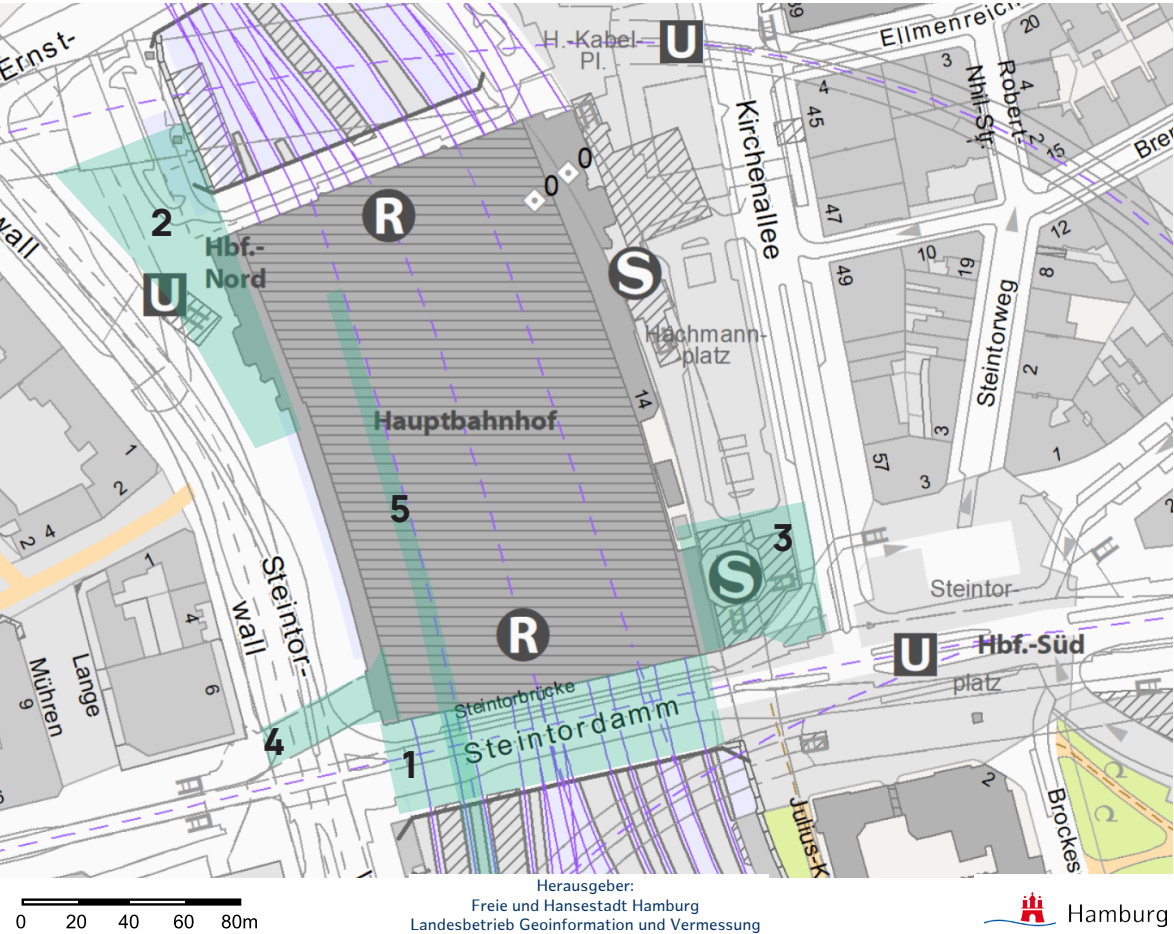
ANNEX 2.6 GENDER CHECK: HAUPTBAHNHOF

Datum und Uhrzeit der Untersuchung, untersuchter Bereich, beobachtete Nutzende

Der Gender Check am Hauptbahnhof wurde am Dienstag, den 29. Oktober 2024, zwischen 14:00 und 16:30 Uhr durchgeführt. Untersucht wurden dabei fünf verschiedene Orte rund um den Hauptbahnhof sowie im Bahnhofsgebäude, die in der Befragung besonders häufig als problematisch gekennzeichnet wurden:

1. Die Südseite (Steintordamm)
2. Die Westseite (Steintorwall)
3. Der Ausgang Kirchenallee / Steintordamm (Südost)
4. Die Unterführung Mönckebergtunnel
5. Der Bahnsteig an den Gleisen 13 und 14

Während des Untersuchungszeitraums war das Wetter kalt und bewölkt. Die beobachteten Nutzer*innengruppen umfassten Reisende, Passant*innen, Tourist*innen, Bahnpersonal, Personen, die ihren Tag rund um den Hauptbahnhof verbringen, sowie Besucher*innen des nahegelegenen Drob Inn und der Bahnhofsmision.



Steintordamm (Südseite)

Der Steintordamm, auf der Südseite des Hauptbahnhofs, wurde aufgrund der Nutzungskonflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen für die räumliche Analyse ausgewählt. Der Fokus lag daher auf der Verkehrssicherheit. Auf der nördlichen Straßenseite führt ein farblich markierter Radweg von Ost nach West. Obwohl der Radweg durch Markierungen und Piktogramme eindeutig ausgewiesen ist, wird er dennoch häufig von Fußgänger*innen mitbenutzt, wodurch ein Risiko von Zusammenstößen entsteht. Auf der Südseite ist der geschützte Radfahrstreifen durch Schutzplanken klar von der Busspur und dem Gehweg abgetrennt (Abbildung 2.6.1), und Piktogramme verdeutlichen die Nutzung als Radweg. Dennoch weichen Fußgänger*innen in Stoßzeiten, etwa nach der Ankunft eines Zuges, häufig auf den Radstreifen aus, um dem Gedränge auf dem Gehweg zu entgehen. In einigen Fällen wurde beobachtet, dass sie sogar auf die Fahrbahn ausweichen, was das Unfallrisiko weiter erhöht.

Auch die Überquerung des Steintordamms stellt für Fußgänger*innen eine Herausforderung dar. Die Grünphase reicht häufig nicht aus, sodass viele Fußgänger*innen die Straße nicht innerhalb der Grünphase sicher passieren können. An den Ampeln an beiden Enden des Steintordamms (Ost- und Westende)



Abbildung 2.6.1

müssen Fußgänger*innen oft warten oder riskieren, die Straße außerhalb der Grünphase zu überqueren. Hinzu kommt, dass die Ampelschaltungen nicht synchronisiert sind, was zu zusätzlichen Verzögerungen führt. Besonders kritisch ist die Situation an der Kreuzung Steintordamm/Steintorwall: Hier beträgt die Grünphase für Fußgänger*innen lediglich neun Sekunden. Selbst Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen benötigen in der Regel etwa doppelt so viel Zeit, um eine Straße sicher zu überqueren. Für mobilitätseingeschränkte Personen stellt dieser Übergang ein besonders hohes Unfallrisiko dar.

Steintordamm (Westseite)

Auch die Westseite des Bahnhofs wurde in der Befragung und während des Walkshops wegen eines Nutzungskonflikts zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen als problematischer Ort beschrieben. Der Fokus der Beobachtung des Bahnhofsvorplatzes und der Flächen entlang des Steintorwalls lag daher ebenfalls auf der Verkehrssicherheit.

Der Radweg verläuft unmittelbar an der Ampel vorbei, wodurch Fußgänger*innen diesen Radweg zwangsläufig queren müssen, um zum Bahnhof, zur Bushaltestelle oder zu anderen Zielen zu gelangen (Abbildung 2.6.2). Der begrenzte Platz zwischen der Straße und dem Radweg führt dazu, dass dieser Bereich von Passant*innen auch als Wartebereich an der Ampel genutzt wird, was die Situation weiter verschärft. Eine Kennzeichnung des Konfliktbereichs fehlt, wodurch das Risiko von gefährlichen Situationen erhöht wird. Häufig wurden Beinahe-Unfälle beobachtet, bei denen Radfahrer*innen oft klingeln mussten, um auf sich aufmerksam zu machen und Zusammenstöße zu vermeiden. Zudem ist der Radweg mit einer Breite von nur 1,20 Metern nicht ausreichend dimensioniert, um den Verkehrsfluss sicher zu gewährleisten.

Ein weiteres Thema betrifft den Vorplatz des Bahnhofs:
Im Sommer waren dort Pop-up-Sitzmöbel



Abbildung 2.6.2

aufgestellt, die von den Reisenden und Passant*innen gut genutzt wurden (Abbildung 2.6.3). Im restlichen Jahr gibt es jedoch, abgesehen von gastronomischen Einrichtungen, keinerlei Sitzmöglichkeiten, was die Aufenthaltsqualität einschränkt.

Ebenfalls auf dem Vorplatz des Bahnhofs wurde beobachtet, dass Nutzer*innen Schwierigkeiten haben, die Aufzüge zu den U-Bahnen zu finden, welche sich nahe der Bahnhofsmmission befinden. Dies ließe sich durch eine Verbesserung der Beschilderung und Wegleitung leicht beheben.



Abbildung 2.6.3

Ausgang Kirchenallee / Steintordamm (Südost)

Der Bereich am südöstlichen Ausgang des Bahnhofsgebäudes (Kreuzung Kirchenallee / Steintordamm) weist in den Bereichen Zugänglichkeit, Fußverkehr und Komfort Verbesserungspotenziale auf.



Zugänglichkeit:

Im Bereich der Zugänglichkeit gibt es mehrere Herausforderungen, die die Nutzung für verschiedene Personengruppen erschweren. Auf dem Boden wurden unebene oder wackelige Fliesen registriert, die als Stolperfallen wahrgenommen werden. Zudem ist kein Aufzug in unmittelbarer Nähe verfügbar, was den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert. Der barrierefreie Zugang zur U-Bahn erfordert das Überqueren der Straße in Richtung Museum für Kunst und Gewerbe, während ein barrierefreier Weg zur S-Bahn und zu den Fernzügen nur über die Nordseite bzw. Wandelhalle möglich ist. Problematisch ist auch die eingeschränkte Sichtbarkeit und Orientierung: Die Eingänge zu den U- und S-Bahngleisen sind für nicht-ortskundige Menschen teilweise schwer auffindbar, und die Beschilderung ist zu klein, nicht beleuchtet und teilweise zu niedrig angebracht, was sie insbesondere für Personen mit kleinerer Körpergröße, Kinder

oder Rollstuhlnutzende schwer lesbar macht. Auch die Vielzahl an Säulen und Ecken in diesem Bereich beeinträchtigt die Sichtachsen erheblich. Hier besteht ein dringender Bedarf an besserer Beschilderung und klareren Sichtachsen, um die Orientierung zu verbessern.

Fußverkehr:



Obwohl die Mindestbreite des Gehwegs erfüllt ist, wurden an diesem stark frequentierten Knotenpunkt häufig Blockaden und Gedränge beobachtet. Dies ist unter anderem auf die unregelmäßige Breite des Gehwegs zurückzuführen, die durch die Säulen im Bereich variiert. In Stoßzeiten führt dies zu erheblichen Engpässen, die den Fußgänger*innenverkehr erschweren.

Die Überquerung der Straße stellt ebenfalls ein Problem dar. Die Grünphase reicht häufig nicht aus, um auch langsameren Fußgänger*innen ein sicheres Überqueren zu ermöglichen. Es wurde beobachtet, dass viele Fußgänger*innen auf der Mittelinsel warten müssen, da sie die Straße nicht innerhalb einer Grünphase überqueren können. In solchen Fällen kam es vor, dass langsamere Fußgänger*innen entweder die Straße außerhalb der Grünphase überquerten oder sich beeilten, um rechtzeitig die Straße zu passieren. Ein weiterer Punkt ist die fehlende Synchronisation der Ampeln, was zusätzliche Verzögerungen verursacht.

Es scheint zudem eine Nachfrage nach zusätzlichen, nahegelegenen Überquerungsmöglichkeiten zu geben, da beobachtet wurde, dass Kinder vor der Absperrung neben dem Bus auf die Straße liefen. Positiv hervorzuheben ist, dass akustische Signale an der Ampel zur Verfügung stehen, die eine gewisse Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung bieten.

Komfort: Der Komfort in diesem Bereich ist durch mehrere Faktoren beeinträchtigt. Der Bodenbelag ist in vielen Bereichen uneben, was zusammen mit der Ansammlung von Müll und Schmutz den Gesamteindruck negativ beeinflusst. Es gibt kostenlose Pissoirs, die sehr gut genutzt werden, jedoch weder barrierefrei noch sauber sind. Der Bereich rund um das Pissoir wurde zum Beobachtungszeitpunkt nur von Männern genutzt und roch stark nach Urin, wodurch das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität für FLINTA*-Personen eingeschränkt wird.

Mönckebergtunnel (Unterführung)

Die Unterführung Mönckebergtunnel wurde in der Befragung und in den Fokusgruppen wegen des eingeschränkten Sicherheitsempfindens für FLINTA*-Personen als Problemort beschrieben. Der Fokus der räumlichen Analyse lag daher auf diesem Ort als potenzieller Angstraum.

Der Mönckebergtunnel wird von einer Vielzahl von Personen als Transitraum genutzt, darunter Reisende, Passant*innen, Gastronomiebesucher*innen sowie von einigen Menschen, die dort vermutlich den ganzen Tag verbringen.

Die Architektur und das Design der Unterführung unterstützen die Wegfindung grundsätzlich gut. Die Beschilderung ist weitgehend zufriedenstellend, jedoch gibt es eine Einschränkung: Wenn man aus dem Aufzug (Westende) unten in der Unterführung ankommt, sind keine Schilder mehr sichtbar. Diese sind lediglich von der Treppe aus einsehbar, was für Nutzer*innen, die den Aufzug benutzen, eine Orientierungshürde darstellt.

Die Beleuchtung ist insgesamt gut, könnte aber an einigen Stellen heller sein, um ein sichereres und einladenderes Gefühl zu vermitteln. Besonders im Bereich des Gefälles, wenn man in die Unterführung hinuntergeht, wirkt der Raum aufgrund des fehlenden Lichts und der eingeschränkten Sichtachsen kleiner und unbehaglicher (Abbildung 2.6.4).

Das Sicherheitsempfinden wird darüber hinaus durch die Einschränkung der Sichtachsen negativ beeinflusst. Wenn man sich in der Unterführung befindet, hat man zwar einen Überblick über die Ein- und Ausgänge, jedoch ist dies nicht der Fall, wenn man die Unterführung hinabsteigt. Das Gefälle sorgt dafür, dass der Blick auf die Umgebung eingeschränkt wird (Abbildung 2.6.4). Zudem gibt es einen „toten Winkel“ am westlichen Ende der Unterführung, der das Gefühl der Unsicherheit verstärken kann. Die großen Säulen in der Mitte der Unterführung nehmen natürlich einen erheblichen Teil der Sicht ein, haben aber bereits große Aussparungen, vermutlich um mehr Sichtachsen herzustellen. Diese Aussparungen werden jedoch teilweise von Personen als Sitzgelegenheit genutzt, wodurch die Sicht wiederum blockiert wird.

Vor Geschäften, die zum Beobachtungszeitraum geschlossen waren, herrschte eine gewisse Unbelebtheit (Abbildung 2.6.5). In der Nacht, insbesondere nach der Schließung der Geschäfte und gastronomischen

Einrichtungen, wird der Bereich vermutlich deutlich unbelebter, was das Sicherheitsempfinden weiter verringern kann. In den unbelebten Ecken der Unterführung waren zudem Müll und Urinpfüten zu sehen, wodurch die allgemeine Wahrnehmung der Sauberkeit und Sicherheit beeinträchtigt wird.



Abbildung 2.6.4

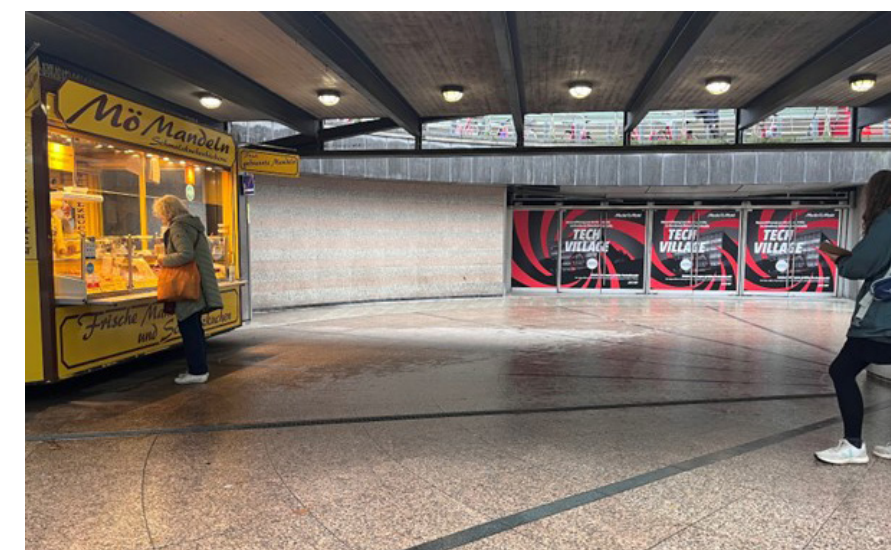


Abbildung 2.6.5

Bahnsteig am Gleis 13 / 14

Der Bahnsteig am Gleis 13 / 14 wurde während des Walkshops aufgrund der großen Menschenmengen als besonders problematisch wahrgenommen. Der Fokus der räumlichen Analyse wurde daher auf die Zugänglichkeit und den Komfort gelegt.

Zugänglichkeit:

Der Bahnsteig ist über vier Treppenaufgänge zugänglich, wobei an allen Aufgängen jeweils maximal eine Rolltreppe in eine Richtung vorhanden ist. Zusätzlich gibt es am Nordende des Bahnsteigs einen Aufzug, der aber die hohe Nachfrage nicht decken kann und unter Umständen sehr große (Um-)Wege für die Nutzer*innen erforderlich macht. Es wurde beobachtet, dass jene, die nicht unbedingt den Aufzug nutzen müssen, die Treppe nehmen und ihr Fahrrad, Kinderwagen etc. schleppen.

Nach der Ankunft der Züge führt das hohe Passagieraufkommen teilweise zu großem Gedränge und Blockaden auf dem Bahnsteig und den Treppen. Die Breite des Gehbereichs auf dem Bahnsteig variiert stark und ist an einigen Stellen nur 1,20 Meter breit, was insbesondere für Personen mit Mobilitätshilfen problematisch ist und die Sicherheit einschränkt. Die Beschilderung in diesen Bereichen, die darauf hinweist, dass die Fahrgäste weitergehen und sich nicht in diesen Bereichen aufhalten sollten

(Abbildung 2.6.6), weist darauf hin, dass dies ein bekanntes Problem ist. Die Schilder und Markierungen auf dem Bahnsteig sind jedoch verblasst und abgenutzt. In Kombination mit der Anzahl der Personen, die auf und um sie herum stehen, sind sie daher nicht gut sichtbar.



Abbildung 2.6.6



Abbildung 2.6.7

Komfort:

Der hohe Nutzungsdruck auf den wenigen Sitzmöglichkeiten (Anlehnbanke und Sitze mit Armlehnen) verschärft die Probleme der Enge und der Orientierung, da viele Reisende gezwungen sind, auf ihren Koffern oder direkt auf dem Boden zu sitzen (Abbildung 2.6.7). Besonders in Stoßzeiten, wenn der Bahnsteig überfüllt ist, entsteht eine beengte Atmosphäre, die den sogenannten „Dichtestress“ verstärkt und das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität der Nutzer*innen beeinträchtigen kann.

Der Bahnsteig 13 ist manchmal auch in zwei Abschnitte (A-C und D-F) unterteilt, um zwei Regionalzüge unterzubringen, die etwa zur gleichen Zeit abfahren (z. B. der RE 4 nach Bremen Hbf, der RB 61 nach Itzehoe oder der RE3 nach Uelzen). Diese Praxis, in Kombination mit der Anzahl der Menschen, die versuchen, zu ihrem Zug zu gelangen, und den Abmessungen des Bahnsteigs, führt zu Gedränge und Stress unter den Fahrgästen. Es wurde beobachtet, dass Fahrgäste, die den Aufzug benötigten und in den Abschnitten A-C ausstiegen, diesen nicht finden konnten, ohne jemanden zu fragen. Die Entfernung vom einzigen Aufzug in Abschnitt E zu den Abschnitten A-C betrug am Tag der Beobachtung mehr als eine Minute bei zügigem Gehen auf einem relativ freien Bahnsteig.

