

Abschlussveranstaltung »Gleichberechtigt mobil in Hamburg«

Transkript des Vortrags durch Dr. Mary Dellenbaugh-Losse (MDL) und Marie Lammel (ML), urban.policy Berlin

MDL: Vielen lieben Dank, dass wir heute wenigstens digital dabei sein können. Also mein Name ist Mary Dellenbaugh-Losse. Ich bin hier mit Marie Lammel im Büro in Berlin. Ich bin die Geschäftsführerin hier und von Haus aus Landschaftsarchitektin. Inzwischen bin ich auch Gastprofessorin an der Uni Kassel im Bereich Architektur, Landschaftsplanung und Städtebau.

ML: Ich bin Marie Lammel, ich komme selbst auch aus Hamburg, deshalb war das Projekt für mich ein kleines Heimspiel und hat großen Spaß gemacht. Ich bin Umweltpsychologin: die Umweltpsychologie beschäftigt sich mit der Beziehung zwischen Mensch und Umwelt in beide Richtungen. Mein Schwerpunkt ist auch Mobilität, deshalb hat das alles sehr gut gepasst. Und wir haben nicht nur uns, sondern wir haben auch ein kleines Team hier bei urban.policy.

MDL: Wir sind inzwischen auf sechs Personen gewachsen, tatsächlich über die Laufzeit dieses Projektes. Wir sind ein Beratungsunternehmen, das sich auf die inklusive und gendergerechte Stadtentwicklung fokussiert und wir arbeiten mit und für Kommunen, öffentliche Einrichtungen, NGOs und Verbände, genau wie in dieser Konstellation mit dem Landesfrauenrat auch. Heute werden wir anfangen mit einem Mentimeter-Warm-Up, das ist ein datenschutzkonformes kleines Spiel, dafür werden Sie Ihr Handy brauchen. Wir würden wir jetzt gleich in ein Warm-Up gehen, anschließend führen wir einmal kurz ins Thema ein, dann würden wir das Projekt vorstellen und unsere Handlungsempfehlungen und abschließend freuen wir uns sehr auf Ihre Fragen.

*Mentimeter Einführung
(Frage 1 und 2 inhaltlich nicht relevant)*

So, jetzt kommt Frage drei von vier: »Welche Begriffe verbinden Sie mit gendergerechter Stadtentwicklung?« Es wird eine Wortwolke entstehen. 15-Minuten Stadt,



Inklusion, Sicherheit wird ganz groß. Ja, auf jeden Fall. Wow, hier kommt jetzt auf einmal ganz viel an. Ja, Sichtbarkeit, Wegstrecken, Barrierefreiheit, Fahrradwege, auf jeden Fall all die Themen, um die es heute geht. Fällt dir auch was ins Auge, Marie?

ML: Inklusion und Feminismus sind mir gerade ins Auge gesprungen. Platz für alle. Barrierefreiheit.

MDL: Ja, also gerade diese Themen, darum geht es auch in unserem Bericht und wir freuen uns, Ihnen diesen gleich zu präsentieren. Und eine letzte Frage: »Wie viel Erfahrung haben Sie bisher mit gendergerechter Stadtentwicklung gesammelt?« Haben wir Profis? Ja, wir haben ein paar Profis. Das ist auch gut.

Sehr schön. Vielen Dank dafür. Das ist immer ganz nett, vor allem bei einer hybriden Veranstaltung, Impulse von Ihnen zu bekommen. Und dann steigen wir mal ein: Letztes Jahr habe ich ein Buch herausgebracht zur gendergerechten Stadtentwicklung und darin habe ich vier Leitplanken als Gliederung genommen – unter anderem *Zugänglichkeit*. Das hier (*zeigt Bild*) ist so ein ganz plakatives Bild von einer Care-Arbeitssituation in Berlin. Also das ist eine alltägliche Situation aus der gendergerechten Stadtentwicklung, wenn man sieht, dass die Räume nicht Barrierefreiheit anbieten für eine Care-Arbeitssituation.

Die zweite Leitplanke, die ich da definiert habe, ist die *Bezahlbarkeit*. Weil wir wissen, dass Frauen aus unterschiedlichen Gründen – z.B. der Gender Pay Gap und der Gender Pension Gap, also das geschlechtsspezifische Lohn- und Rentengefälle – einfach weniger Mittel zur Verfügung haben und dass das mit einer Bezahlbarkeitskrise in Deutschland einhergeht.

Im Kontext der Mobilität geht es auch um Themen wie zum Beispiel den öffentlichen Nahverkehr, Tarifstrukturen, Sicherheit und *Sicherheitsempfinden*. Unter diesem

Obertitel stecken natürlich Angsträume zum einen, aber auch Themen wie: wie sicher ist ein Radweg, wenn ich in Begleitung von einem Kind unterwegs bin.

Und last but not least ein Thema, das nennt sich *Komfort*. Und damit meine ich alle die Sachen, also all die Themen, die für Frauen entgegenkommend sind. In diesem Fall geht es beispielsweise darum, dass es einen Kinderwagenraum gibt, in dem bei der Wegeverkettung auf dem Weg zur Arbeit ein Kinderwagen abgeschlossen werden kann.

Wenn wir also über gendergerechte Mobilität sprechen, geht es vielfach darum, dass wir über Care-Arbeit sprechen und auch über die Fortbewegung im Alter. Aber nicht nur: Es geht auch darum, wie viel Platz braucht man auf der Straße, auf dem Gehweg, wenn man unterschiedliche Lebensrealitäten hat im Alltag. Also das heißt: wie viel Platz brauche ich, wenn ich mit dem Kinderwagen unterwegs bin oder wenn ich beispielsweise mit dem Kind an der Hand bin. Oftmals, wenn wir über Barrierefreiheit nachdenken, geht es nur darum, wie viel Platz brauchen Menschen im Rollstuhl. Aber Barrierefreiheit beinhaltet einfach viel mehr als das.

Wir wissen, dass die Kombination von Mobilität und Care-Arbeit eines anderen Mitdenkens bedarf. Menschen, die Care-Arbeit leisten und dies mit einer bezahlten Tätigkeit verbinden, folgen einer komplexen Wegeverkettung. (*Zeigt Bild*) Also man verlässt das Haus, bringt das Kind weg, geht zur Arbeit und auf dem Weg nach Hause muss man vielleicht ein Rezept von der Apotheke holen oder einen Liter Milch auf dem Weg nach Hause. Gerade diese Komplexität, die geht immer einher mit einem Zeitdruck. Das heißt also, wir haben da auch Wege, die unter Zeitdruck zu unterschiedlichen Uhrzeiten zusätzlich erledigt werden müssen.

All das wollten wir mit dem Projekt »Gleichberechtigt mobil in Hamburg« angehen. Das Ziel des Projektes war die Förderung einer inklusiven und nachhaltigen Mobilitätswende in Hamburg und wir wollten das explizit mit einer Gerechtigkeitsperspektive umsetzen, weil das natürlich unsere Herzensangelegenheit hier in unserem Büro ist. Das heißt es ging uns um eine intersektionale Perspektive auf das Mobilitätsverhalten von FLINTA-Personen. Für alle, die das nicht kennen: FLINTA beinhaltet Frauen, Lesben, Intergeschlechtliche, Nicht-Binäre, Trans- und Agender-Personen.

Wir wollten zudem »Problemore« identifizieren und räumlich analysieren. Das haben wir anhand eines Tools aus unserem Büro namens der *Gender Check* gemacht und wir wollten dann Handlungsempfehlungen ableiten. Und wie das alles geschah, das erzählt uns jetzt Marie Lammel.

ML: Genau, ich werde jetzt die Methodik des Projekts ein bisschen genauer erläutern. Also das Projekt bestand aus verschiedenen Bestandteilen: Wir haben zum einen eigene Daten erhoben, die räumliche Analyse, die eben schon erwähnt wurde, und am Ende stand der Abschlussbericht mit allen Handlungsempfehlungen. Zu Beginn, wie bei jedem guten Projekt, gab es eine ausführliche Datenanalyse. Wir haben uns da auf das Mobilitätsverhalten von FLINTA-Personen in Hamburg, aber auch in einem bundesweiten Vergleich spezialisiert und recherchiert. Und wir haben natürlich geschaut, was passiert denn alles schon in Hamburg im Bereich Mobilität und explizit gendergerechte Mobilität. Hier möchte ich auf jeden Fall einmal betonen, dass Hamburg wirklich schon sehr weit ist. Es sind jetzt auch schon einige Sachen umgesetzt worden, seitdem das Projekt abgeschlossen ist – nicht unbedingt, was wir jetzt hier vorgeschlagen haben, aber vielleicht inspiriert davon. Da kommen wir später nochmal dazu. Also auf jeden Fall: Hamburg bewegt sich schon auf einem recht hohen Niveau.

Also wie haben wir unsere eigenen Daten erhoben? Das Wichtigste war die digitale Befragung. Da haben wir über 800 Teilnehmende, also explizit nur FLINTA-Personen, erreicht. Da gab es eine Kartierungsoption. Ich zeige Ihnen das gleich nochmal. Also die Personen konnten auf einer Karte angeben, an welchen Orten sie sich besonders unwohl fühlen oder welche Orte für sie problematisch sind. Und daraus haben wir dann sechs Problemore abgeleitet. Außerdem haben wir drei digitale Fokusgruppen durchgeführt. Wir hatten auch analoge Angebote, aber die wurden nicht nachgefragt, deshalb haben alle digital stattgefunden mit ungefähr 20 bis 25 Personen. Da haben wir uns intensiv ausgetauscht über das Mobilitätsverhalten und Barrieren, die die Personen täglich erleben. Zusätzlich habe ich noch Interviews geführt mit Mitarbeitenden der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Einige von ihnen waren auch schon dabei oder habe ich schon im Publikum erşıpt. Vielen Dank.

Dann gab es die räumliche Analyse: Da haben wir sogenannte *Walkshops* durchgeführt. Also ich nenne es immer so: *Walking Workshops*. Wir haben mit FLINTA-Personen zwei dieser Problemore besucht – einmal den Hauptbahnhof und einmal die Reeperbahn – und haben das Erleben dieser Personen selbst beobachtet und mit den Personen vor Ort reflektiert, wie sie den Ort wahrnehmen und was sie bräuchten, damit sie sich dort besser fühlen würden.

Und wir haben eben die erwähnten *Gender Checks* durchgeführt, also alle sechs identifizierten Problemore ganz genau unter die Lupe genommen vor Ort und Gutachten erstellt mit detaillierten Handlungsempfehlungen. Das alles ist in den Abschlussbericht geflossen, also ganz

klare Handlungsempfehlungen und es gab schon einen Termin dazu mit Mitarbeitenden der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und der Behörde für Wissenschaft, Forschung und Gleichstellung. Zusätzlich dazu hielten wir bereits einen Vortrag im Rahmen des Feministischen Forums des Landesfrauenrats im Februar und heute haben wir die gemeinsame Abschlussveranstaltung.

Jetzt gebe ich Ihnen nochmal einen kurzen Einblick, wie die Arbeit so aussah (*zeigt Bild*). Also das ist die erste Seite der Online-Befragung, wir haben das mit der Plattform *Senf* gemacht. Wir hatten neun verschiedene Sprachen zur Auswahl, weil wir natürlich den Wunsch hatten, auch Menschen zu erreichen, die nicht deutschsprachig sind. Da konnte man die Sprache auswählen und das hier ist die Kartierungsoption, die ich eben erwähnt habe. Also die Teilnehmenden konnten in die Karte reinzoomen, dort Punkte setzen und dann beschreiben, warum dieser Ort für sie problematisch ist.

Hier ein paar Einblicke aus unserer räumlichen Analyse (*zeigt Bilder*), ganz klassisch mit Klemmbrett und Zollstock waren wir da unterwegs, letzten Herbst und Winter. Da rechts im Bild, das ist der »Problemort« Reeperbahn, den wir ganz genau beim Walkshop unter die Lupe genommen haben. Ja, und hier ein kleiner Einblick in das Inhaltsverzeichnis unseres [Abschlussberichts, der ist auch downloadbar, für alle verfügbar.](#)

Dann kommen wir schon zu den zentralen Ergebnissen. Ich zeige Ihnen jetzt einmal hier die Kartierung. Die Bereiche, die rot markiert sind oder je röter und je größer der rote Fleck, desto mehr Menschen haben dort einen Punkt gesetzt, das sind die sechs Problemorte, die wir identifiziert haben. Ungefähr 400 Teilnehmende haben dort Angaben gemacht zu dieser Frage und das war jetzt wirklich nur das, was wir aus der Befragung herausbekommen haben. Bei der Auswahl der Problemorete haben wir aber auch die Ergebnisse aus den Fokusgruppen mit einfließen lassen. Also entscheidend war nicht nur die absolute Anzahl der Angaben, sondern auch, wie realistisch es ist, dort dann auch wirklich Maßnahmen umzusetzen. Das war uns ganz wichtig. Wie Sie vielleicht sehen, ist beim Jungfernstieg auch ein recht großer roter Punkt, den haben wir aber nicht ausgewählt, weil da gerade umfangreiche Baumaßnahmen im Gange waren. Da gab es zu der Zeit schon große Beteiligungsprojekte und Umbaumaßnahmen für umweltfreundliche Mobilität, da hätte das jetzt gar keinen Sinn ergeben, dort den Problemort sich noch mal genauer anzuschauen. Ähnlich beim Bahnhof Altona, den kennen Sie vielleicht auch, da ist auch ein großer roter Fleck. Den haben wir nicht ausgewählt, weil der Bahnhof sich in der Hand der Deutschen Bahn befindet und deshalb eben sehr begrenzter Handlungsspielraum besteht.

Was wir aber ausgesucht haben, ist der Hamburger Hauptbahnhof, der hier rechts ganz groß und prominent auch angegeben wurde. Links oben von der Reeperbahn ist der Lessing-Tunnel in Altona, da ging es vor allem um Nutzungskonflikte zwischen Radfahrenden und Autofahrenden. Dann mittig, weiter oben, das ist die Unterführung an der S- und U-Bahn-Sternschanze, da ging es vor allem um Sicherheitsempfinden. Ganz rechts oben, da haben wir noch mal so eine Miniaturkarte eingeblendet, weil sich dieser Ort ein bisschen außerhalb des Zentrums befindet, das ist der Winterhuder Marktplatz. Da ging es auch vor allem um Nutzungskonflikte zwischen Radfahrenden, Fußgehenden und Busnutzer*innen. Und ganz links oben in der Ecke, da sehen Sie noch den Sani-taspark und Veringkanal in Wilhelmsburg, den kennen vielleicht nicht alle von Ihnen, da ging es vor allem auch um Sicherheitsempfinden. Wir haben gefragt, warum die Menschen dort den Ort als problematisch empfinden und haben daraus eine Wortwolke gebildet, genauso wie eben beim Mentimeter. Diese zeigt ganz gut die Probleme, die diese Orte mit sich bringen.

Die größten Probleme waren mangelnde Beleuchtung, Kriminalität, Unsicherheit, Belästigung und Gefahr und auch eine große Rolle gespielt haben unsichere Radwege, Drogenproblematik im öffentlichen Raum, Angst im öffentlichen Raum, mangelnde Verkehrssicherheit, gefährliche Kreuzungen, aber auch Lärmbelästigung, Verunreinigung, Barrieren und schlechte Infrastruktur.

Jetzt würde ich Ihnen gerne ein paar zentrale Ergebnisse zu den Barrieren in der Mobilität vorstellen. Ich orientiere mich da auch wieder an den Leitplanken, die Mary schon erwähnt hat: Zugänglichkeit, Bezahlbarkeit, Verkehrssicherheit, Komfort und Sicherheitsempfinden.

Bei der Zugänglichkeit waren vor allem beschädigte oder schlecht in Stand gehaltene Gehwege ein Problem oder unzureichende Ampel- und Umsteigezeiten. Das haben wir uns auch ganz genau angeschaut an verschiedenen Punkten. Wir haben die Zeiten gemessen und wirklich gesehen, dass insbesondere Menschen mit Gehbeeinträchtigungen oder mit einem kleinen Kind an der Hand einfach nicht rechtzeitig über die Ampel kamen, was natürlich zu Gefahr führt.

Auch Schwierigkeiten in der Nutzung von Bussen mit Mobilitätseinschränkungen wurden berichtet. Also vor allem ging es darum: Es gibt ja nur diesen einen vorgesehenen Platz im Bus, der bereit gehalten wird für Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen oder auch mal ein Fahrrad. Dieser Platz ist sehr umkämpft von den Menschen, die darauf angewiesen sind. Das führt dazu, dass Menschen teilweise sehr lange warten müssen, bis ein Bus kommt, bei dem sie Platz finden oder dass dieser

Platz von anderen Menschen, die ihn eigentlich gar nicht bräuchten, eingenommen wird.

Fehlende oder problembehaftete Aufzüge wurden auch sehr häufig genannt. Also entweder Aufzüge, die gar nicht vorhanden sind – zum Beispiel am Hauptbahnhof gibt es ja nur an dem einen Ende Aufzüge und da muss man dann extrem weit laufen, wenn man darauf angewiesen ist und am anderen Ende des Gleises herauskommt. Oder Aufzüge, die verunreinigt sind, stinken und so weiter. Ich glaube, Sie haben alle ein Bild vor Augen. Diese Zugänglichkeit war besonders relevant am Hauptbahnhof, das Thema Zugänglichkeit am Lessing-Tunnel und am U- und S-Bahnhof Sternschanze. Also da gibt es zum Beispiel gar keine Aufzüge zur U-Bahn, also von der U-Bahn zur S-Bahn kommt man nicht mit dem Aufzug. Am Winterhuder Marktplatz war vor allem das Thema beschädigte Gehwege relevant.

Ja, dann zur Bezahlbarkeit: Da haben wir vor allem in den Fokusgruppen Wissen darüber gesammelt, das war in der Befragung nicht ganz so präsent. Es wurde uns berichtet, dass ein eigenes Auto hohe Anschaffungs- und Haltungskosten mit sich bringt und viele Frauen auch gar keinen Führerschein haben. Das ist auch statistisch so bewiesen – der Großteil der Fahrzeughalter*innen ist männlich in Deutschland. Und wenn FLINTA-Personen kein eigenes Auto haben oder fahren können, dann sind sie auf den ÖPNV oder aufs Fahrrad angewiesen. Zusätzlich nutzen sie häufig Taxis oder MOIAs als Sicherheitsstrategie, weil sie sich nicht sicher fühlen im ÖPNV und das wiederum führt dann eben zu zusätzlichen Kosten und stellt eine finanzielle Belastung dar. Also FLINTA-Personen sind ganz besonders auf den bezahlbaren öffentlichen Nahverkehr angewiesen.

Zum Thema Verkehrssicherheit haben wir herausgefunden, dass das Sicherheitsempfinden insbesondere für Mütter und beim Radfahren und zu Fuß gehen von sehr großer Relevanz ist. Also vor allem Mütter haben berichtet, dass sie sich große Sorgen machen um die Sicherheit ihres Kindes oder ihrer Kinder im Verkehr. Das wissen wir auch aus Studien, dass Frauen da einen größeren Wert drauflegen, auf Sicherheit beim Radfahren zum Beispiel. Und wir haben, wie schon erwähnt, Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sowie Rad-, Bus- und Pkw-Verkehr gefunden, besonders am Winterhuder Marktplatz, am Hauptbahnhof und am Lessing-Tunnel. Beim Thema Komfort – das hat Mary ja auch schon erwähnt, bei den Mobilitätsmustern und Wegeketten – zeigt sich, dass ein eigenes Auto natürlich die Flexibilität mit sich bringt und wegen der Zeitersparnis geschätzt wird. Das gilt besonders für komplexe Wegeketten und auch für den Transport von Lasten. Und wenn man da nach Alternativen sucht, zum Beispiel Sharing-Autos

oder auch Leihfahrräder, dann sind diese oft keine echte Alternative für die Bedürfnisse von FLINTA, weil sie nicht familienfreundlich ausgestattet sind, also keine Kindersitze bereitstellen zum Beispiel. Ausreichend Sitzgelegenheiten und öffentliche Toiletten gehören auch zum Komfort und sind absolut relevant für bestimmte Personen, um überhaupt den öffentlichen Raum nutzen zu können. Zum Beispiel Personen mit Inkontinenz, Schwangere oder stillende Personen sind darauf angewiesen. Es ist uns besonders am Hauptbahnhof aufgefallen, dass es da ein großes Potenzial noch gibt.

Das Thema Sicherheitsempfinden war natürlich sehr relevant, wir haben es schon in der Wortwolke gesehen. Die wichtigsten Faktoren sind hier Belästigung und Gefahr, mangelnde Beleuchtung, Kriminalität und Drogenproblematik. Ich denke, Sie haben auch alle ihre eigenen Erfahrungen damit. Wir haben in unserem Projekt auch bestätigen können, dass FLINTA sehr viele verschiedene Sicherheitsstrategien haben, von denen uns berichtet wurde. Das ist vor allem das Vermeiden des Zufußgehens und des ÖPNVs, ganz besonders, wenn es nachts und dunkel ist. Daher auch die Bevorzugung des eigenen Autos oder eben eines Taxis oder dem Leihfahrrad, um im geschützten Raum zu sein oder wenigstens, wenn man sich das nicht leisten kann oder möchte, flexibel. Viele berichten, dass sie sich auf dem Fahrrad wohler fühlen, weil sie sozusagen jederzeit dahin flitzen können, wo sie wollen. Außerdem berichten sie von der Vermeidung schlecht beleuchteter Orte, insbesondere in weniger belebten Gegenden. Hier sehen Sie jetzt ein Foto vom Sanitaspark (*zeigt Bild*) im Dunkeln am frühen Abend im November.

Wir wollten den Fokus nicht nur auf die Probleme legen, sondern auch ein bisschen was darüber hören, was dazu führt, dass FLINTA sich wohl fühlen an gewissen Orten. Deshalb haben wir auch gefragt, an welchen Orten sie besonders gern unterwegs sind. Gleiches Prinzip (*zeigt Karte*), je dunkler der rote Fleck, desto mehr Leute haben dort eine Markierung gesetzt. Und hier sieht man total schön, dass es vor allem die Grünflächen sind und so die, ich sag mal, belebten Szeneviertel, die hier markiert wurden. Also Planten und Blomen, Sternschanze, Karolinenviertel, die Alster, das Elbufer und so weiter. Und es zeigte sich dann auch in der Wortwolke. Also hier wurden vor allem Natur und Parks genannt, Radwege und Fahrradstraßen, Lebensqualität und Entspannung, aber auch kulturelle Vielfalt und Kreativität, Sicherheit und soziale Aufgeschlossenheit.

Genau, das war es schon zu den zentralen Ergebnissen und dann gebe ich weiter an Mary mit den Handlungsempfehlungen.

MDL: Ja, danke Marie. Man fragt sich vielleicht, warum wir den Bahnhof Altona ausgelassen haben, aber den Hamburger Hauptbahnhof trotzdem analysiert haben. Das war der besondere Wunsch der Behörde für Verkehr und Mobilität, dass wir da ein gendergerechtes Gutachten erstellen.

Genau, zu den Handlungsempfehlungen: Wir haben die in vier unterschiedliche Kategorien, könnte man sagen, runtergebrochen. Einmal strukturell, einmal dienstleistungsbezogen, einmal informationsbezogen und einmal räumlich-baulich. Das heißt also, trotz der Tatsache, dass ich aus einem eher bauend-planenden Fach komme, haben wir uns nicht nur darauf konzentriert, was man alles so mit dem Räumlichen-Baulichen tun können, sondern auch, was man an der Zukunft, an der *Governance*, an den Dienstleistungen und an den Informationen machen könnte. Und unser Qualitätsanspruch dabei war, dass die Handlungsempfehlungen möglichst konkret und umsetzbar sind, mit Verweisen auf Best-Practice-Beispiele. Ich arbeite nicht nur in Deutschland, sondern auch in der EU und wir haben ganz viele Best-Practice-Beispiele heranziehen können in der Analyse. Im Falle der räumlichen Analyse haben wir uns die Sachen vorgenommen, die am ehesten umsetzbar, spezifisch und realistisch sind. Das heißt also, es geht uns nicht darum, dass wir statisch tragende Strukturen weghaben wollen – ja, manchmal wollen wir die weghaben, aber das ist nicht realistisch. Deshalb schauen wir eher: was ist wirklich umsetzbar. Also man kann dann das eine Perspektive unter dem Deckmantel einer Vielfalt an Perspektiven nennen. Generell ist es auf jeden Fall zu wünschen, dass mehr Mitwirkung von verschiedenen Personen bei der Planung in der Behörde gewährleistet wird. Zum Beispiel, dass es eine engere Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden, wie bei unseren Walkshops, gibt, wo dann wirklich die Betroffenenperspektive zum Augenschein kommt.

Wir haben auch vorgeschlagen, ähnlich wie andere Runde Tische in Hamburg – also das Format gibt es schon – dass es einen Runden Tisch für die Planung mit Gruppen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen gibt. Da könnte der Landesfrauenrat beispielsweise ein Ansprechpartner sein, gerade mit unserem Bericht in der Hand zum Beispiel.

Wir haben aber auch empfohlen, dass die Anzahl von FLINTA-Sicherheitspersonal und gemischten Sicherheitspersonalpaaren erhöht werden sollte. Wir haben vor allem von einer TIN-Personen gehört, dass beispielsweise männlich gelesenes Sicherheitspersonal nicht immer die angenehmsten Ansprechpartner sind, vor allem wenn es gerade ein bisschen eng wird. Also von daher ist zu wünschen, dass nicht-männliches Sicherheitspersonal eingesetzt wird.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist Beleuchtung in Sichtachsen. Also es geht darum, dass wir die Bereiche für Fußgänger*innen und Radfahrende priorisieren müssen, wenn wir über Beleuchtung sprechen. Hier (*zeigt Bild*) ist die Unterführung an der Sternschanze am helllichten Tag und man sieht, dass der Kontrast hier einfach so hoch ist. Wir standen da und haben es beobachtet: man sieht, wie die Menschen wortwörtlich darin verschwunden sind, als sie in diese Unterführung reingegangen sind. In diesem Fall brauchen wir am besten helles, direktes und bestenfalls weißes Licht. Ein besonderes Augenmerk soll auch auf die Beleuchtung in Tunneln und anderen geschlossenen Räumen gesetzt werden. Hier am Beispiel des Lessing-Tunnels (*zeigt Bild*); also Ecken, Nischen, all diese Bereiche, wo man vermuten könnte, dass sich dort jemand versteckt oder wo es wenige Fluchtmöglichkeiten gibt. Gerade diese Sachen, die müssen gut ausgeleuchtet werden. Aber auch das müssen wir mit ein bisschen Vorsicht genießen, vor allem in natürlichen und naturnahen Gebieten, hier in den Grünanlagen am Veringkanal (*zeigt Bild*). Also gerade in diesen Gebieten ist ein helles, weißes Licht nicht geboten, weil wir da ein paar dunkle Inseln noch haben wollen in der Stadt für die Tiere, die darauf angewiesen sind. An diesen Stellen sind Themen wie bodennahe Beleuchtung und indirekte Beleuchtungskonzepte geboten. Und last but not least, selbst da, wo wir gute Beleuchtung haben, haben wir Konflikte mit Baumkronen. Also das ist hier ein typisches Beispiel von der Reeperbahn, wo man sieht, diese Laterne steckt mitten in einer Baumkrone (*zeigt Bild*). Das heißt, selbst wenn die Lampe an ist, gibt es sehr viel Beschartung. Also gerade solchen Themen, die relativ leicht zu lösen sind, sollten angegangen werden!

Ein weiterer Oberbegriff war die bauliche Trennung von Wegen. Wir sahen immer wieder, dass es Nutzungskonflikte zwischen Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen und Busnutzer*innen gibt. Das war vor allem am Hauptbahnhof sowie am Winterhuder Marktplatz (*zeigt Bilder*) der Fall. Und gerade hier brauchen wir eine bessere Trennung der Verkehrsströme, was nicht immer so leicht ist mit den relativ engen Platzgegebenheiten. Gerade am Winterhuder Marktplatz ist der Radweg kaum sichtbar. Die Menschen bewegen sich hier regelmäßig auf einem benutzungspflichtigen Radweg, denn die Bepflasterung hat eine so ähnliche Textur und Farbe, dass es sehr schwer zu erkennen ist – selbst für einen Menschen ohne Sehbeeinträchtigung – dass es sich hier tatsächlich um einen Radweg handelt. Wir haben eine Kennzeichnung des Weges durch beispielsweise eine rote Farbe, wie es hier in Berlin immer häufiger gemacht wird, erneuerte Piktogramme und Hinweisschilder empfohlen. Als wir am Winterhuder Marktplatz waren – wir waren so ungefähr eine Stunde da am Markttag – haben wir mehrere Beinahe-Unfälle, vor allem mit Menschen mit Rollator

und mit kleinen Kindern gesehen, das war haarsträubend. Auch bauliche Abgrenzungen sind hier wichtig, also Themen wie eine Art Zaun oder ein *Railing*, die dazwischen platziert werden. Auch die Verlagerung des Radweges sollte überprüft werden.

Wir haben nicht nur eine Prüfung vom Hauptbahnhof gemacht, sondern wir haben auch eine Planprüfung übernommen von den geplanten Umbaumaßnahmen und gerade diese Verlagerungen des Radweges und Zentralisierung des Radweges dann auch herzlich empfohlen. Außerdem geht es um das Thema Information und Beschilderung. Wir haben mehrmals den Wunsch ausgesprochen gehört, dass es mehr Displays in verschiedenen Höhen geben sollte in Bus und Bahn mit Stationsanzeige. Das ist gut für Kinder, aber auch für Menschen, die im Rollstuhl sitzen beispielsweise, sodass Menschen in unterschiedlichen Körpergrößen alles sehen können. Damit verbunden sollte gleich eine Anzeige über defekte Aufzüge und Alternativen bereits in der Bahn und Bus gewährleistet werden, sodass man erkennen kann: Ach, ich muss dann doch zur nächsten Station fahren, damit ich zum Beispiel mit einem Aufzug fahren kann, wenn ich das brauche. Von den Teilnehmenden unserer Studie wurde uns auch eine Anzeige zur Auslastung und Ankunft der nächsten Bahn an Haltestellen ans Herz gelegt. So muss man nicht unbedingt in den rappelvollen Pendlerbus steigen und sich vielleicht sehr unwohl fühlen, weil man da wie eine Sardelle in einer Dose ist, sondern dass man dann auf den nächsten warten kann, der eh nur in zwei Minuten kommt. Das ist übrigens eine der Maßnahmen, die ich meinte, die jetzt für die S-Bahn auf jeden Fall bereits umgesetzt wurde.

Wir haben auch empfohlen, dass vor allem am Hauptbahnhof eine bessere Ausschilderung der Aufzüge umgesetzt wird. Also ich als Nicht-Hamburgerin fand es unfassbar schwer, mich von einem Aufzug zum nächsten zurechtzufinden. Hier haben wir ein besseres Beispiel (*zeigt Bild*): das Bodenleitsystem im London Victoria Bahnhof. Gerade so eine Bodenmarkierung ist vor allem für kleinere Menschen und Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung besonders hilfreich, weil es nicht oben in der Luft hängt. Was wir auch beobachtet haben, ist, dass es teilweise ein ziemliches Schilderchaos gibt am Hauptbahnhof, was die Lage relativ unübersichtlich macht. Bei einem Bodenleitsystem ist es gleich auf dem Boden farblich erkennbar. Das heißt auch für Menschen, die nicht lesen und schreiben können oder auch nicht deutschsprachig sind, ist die Wegeleitung dann auch zugänglich.

Wir würden auch eine Verbesserung der Sichtbarkeit der vorhandenen Notrufsäulen und Notknöpfe empfehlen. Also tatsächlich gibt es diese Infrastruktur und gleich-

zeitig haben wir wahrgenommen, dass sie eigentlich gar nicht bekannt ist unter unseren Teilnehmenden. Sie wussten gar nicht, dass es diese gibt oder wie man sie nutzt bzw. was passiert, wenn sie diesen Knopf drücken. Eine Infokampagne dazu oder einfach sichtbarer zu machen, wofür sie da sind, wäre auf jeden Fall hilfreich. Und vor allem an der Reeperbahn würden wir eine Ausweitung der Awareness-Kampagne gegen Sexismus, Homophobie und Rassismus empfehlen, die hier auf den Müll eimern zu sehen ist (*zeigt Bild*). Die Kampagne ist schön bunt, aber wir hatten doch um 15 Uhr auf einem Freitagabend schon so viel Verkehr da auf der Straße, dass sie kaum zu sehen war. Solche Kampagnen sollten höher auf Laternenposten oder ähnlichem angebracht werden.

Zum Punkt Komfort und Aufenthaltsqualität: Also vor allem am Hauptbahnhof braucht es konsumfreie Aufenthaltsorte und Sitzgelegenheiten. Wir haben, als wir da standen, beobachtet, wie eine Mutter mit einem kleinen Kind vorbeigekommen ist und an dem Podest von Heidi Kabel saß, um eine kleine Brotzeit zu genießen, weil es überhaupt gar keine Sitzmöglichkeiten gibt. Es gab in dem Sommer Pop-up-Sitzmöbel an der Westseite des Hauptbahnhofs, das wurde wirklich stark angenommen, was darauf deutet, dass es da einen starken Bedarf gibt. Also tatsächlich lässt sich vermuten, dass ein Grund, warum es nicht so viele Sitzplätze am Hauptbahnhof gibt, Nutzungskonflikte mit obdachlosen und sehr kranken Menschen sind. Ich greife da gerne auf das Beispiel Wien zurück: Wien sagt, wir bieten so viele Bänke an, dass es wenig Druck auf den jeweiligen einzelnen Sitz gibt. Es gibt Platz für alle und wahrscheinlich bleiben auch noch welche über.

Wir haben auch empfohlen, dass vor allem am Hauptbahnhof eine Verbesserung der Sauberkeit durch eine Erhöhung der Reinigungsfrequenz notwendig wäre. Das ist vor allem in den Aufzügen der Fall. Es wurde mehrmals beklagt, dass die Aufzüge oft nach Urin riechen und aber auch im Bereich der Pissoirs, wo die U1 abgeht. Wir haben auch eine Begrünung und eine teilweise Entsiegelung an dieser Stelle empfohlen, weil wir beobachtet haben, dass es in der heißen Jahreszeit, wenn man da auf einer Pflasterwüste steht, tatsächlich sehr unangenehm werden kann ohne Schatten. Also die Pläne in den Umbaumaßnahmen der Hauptbahnhofinsel, die Bereiche teilweise zu beschatten, sind zu begrüßen.

Zum Thema Dienstleistungen: Wir haben empfohlen, dass die Busfrequenz erhöht wird und dass es eine Schulung für Busfahrer*innen gibt bezüglich Durchsagen. Die Räume, die für Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen vorgesehen sind, müssen mit Hilfe von Durchsagen freigehalten werden. Ich kann mich an ein Zitat aus unseren Fokusgruppen erinnern, wo eine Frau meinte: »Ja, wir

wissen, wenn drei Leute mit Kinderwagen an der Bushaltestelle stehen, dass eine Person nicht mitfahren kann.« Oder, dass Leute einfach so an den Türen stehen, weil sie an der nächsten Haltestelle raus müssen, aber nicht mitdenken, dass da jemand rein muss.

Wir haben auch eine Ausweitung des Stadtradangebots empfohlen, vor allem in die ferner gelegenen Bezirke. Zudem eine Machbarkeitsstudie für ein kostenloses Lastenrad-Sharing-Programm. Es gibt bereits einige wenige Lastenräder, aber wir empfehlen eben nochmal, da ein richtiges Pilotprojekt zu machen oder das auszuweiten, damit mehr Menschen Zugriff auf kostenlose Lastenräder haben. Da gibt es ein ganz gutes Beispiel beim Berliner ADFC: das Programm fLotte, was ehrenamtlich betreut wird und alle Menschen können sich dort kostenlos Lastenräder ausleihen. Aber wenn es direkt in der Stadtradflotte integriert wäre, wäre es natürlich noch praktischer.

Ich habe an dieser Stelle auch ein Best-Practice-Beispiel aus Schottland mit einfließen lassen. Das war ein Pilotprojekt mit europäischen Sozialfondsgeldern zur Bereitstellung von Fahrrädern für Haushalte mit geringem Einkommen und alleinerziehende Haushalte. Da ging es darum, dass Kinder ihren Schulweg mit dem Fahrrad allein bestreiten können. Diese Fahrräder waren ohne Förderung oftmals nicht erschwinglich genug für diese Familien, sodass Begleitung nötig war. Um die Begleit-

wege nicht notwendig zu machen, müssen die Kinder allein fahren können, dafür brauchen sie ein Fahrrad.

Wir haben außerdem die Priorisierung der Schneeräumung und Streuung auf Fuß- und Radwegen empfohlen, weil wir wissen, dass Frauen in ganz unterschiedlichen Lebenssituationen, seien es junge Frauen, Frauen mit Kindern, ältere Frauen, viel öfter zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind. Wir sind multimodal unterwegs als Frauen. Wir nutzen das Verkehrsmittel, das gerade für uns am effizientesten ist. Das ist vielfach zu Fuß oder mit dem Rad – von daher kommt eine Schneeräumung und Streuung auf Fuß- und Radwegen uns als Frauen zugute. Und last but not least wollte ich erwähnen: ein Subventionsprogramm für Taxifahrten für FLINTA in den Nachtstunden. Ein solches Pilotprogramm gibt es in München. FLINTA kriegen kleine Gutscheine, die abgeholt werden können. Die sind explizit für FLINTA und nicht nur für Frauen, außerdem nicht nur für Münchner*innen, sondern auch für Besucher*innen, sodass man von einer Gaststätte dann zu einem Wohnort eine Subventionierung hat. Und das hilft gerade so ein bisschen als Zwischenlösung, um diese »Sicherheitssteuer«, die wir als Frauen zahlen, zu reduzieren. Weil wir vielleicht Angst haben oder uns unwohl fühlen im öffentlichen Nahverkehr und selbst ein Taxi bezahlen würden.

Das war's von uns erst mal. Wir freuen uns sehr auf eure Fragen und die Diskussion.

Details zum Projekt

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.

Gefördert durch die Hamburger Behörde für Wissenschaft, Forschung und Gleichstellung