

**FOPA**

Feministische  
Organisation von  
Planerinnen und  
Architektinnen

**An den  
Vorsitzenden des Verkehrsausschusses  
des nordrhein-westfälischen Landtags  
Herrn Hans Jaax  
Platz des Landtags 1**

**40221 Düsseldorf**

**Dortmund, 15.11.94**

**Entwurf des Gesetzes zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur  
Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs  
- Regionalisierungsgesetz NW -**

Sehr geehrter Herr Jaax,

der Verkehrsausschuß des Landtags berät nach unseren Informationen in den folgenden Wochen über den von MSV vorgelegten und vom Kabinett verabschiedeten Entwurf des Regionalisierungsgesetzes NW.

Da unserer Ansicht nach Frauenbelange hierin weitgehend außen vor bleiben, senden wir Ihnen hiermit unsere detaillierte Kritik mit der Aufforderung, diese in den Beratungen des Verkehrsausschusses zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

*Manoel Wering*  
*Birgit Freilinghaus*

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
11. WAHLPERIODE

**ZUSCHRIFT**

**11/3696**

*alle Abg.*

# **BAHNSTRUKTURREFORM UND REGIONALISIERUNG DES ÖPNV.**

## **STELLUNGNAHME DER FOPA E.V. DORTMUND ZUM GESETZENTWURF DER LANDESREGIERUNG - REGIONALISIERUNGSGESETZ NW -**

- 1. PRÄMISSEN FEMINISTISCHER VERKEHRSPANUNG UND  
BEDEUTUNG DES ÖPNV - EINE EINFÜHRUNG**
- 2. BEURTEILUNG DES VORLIEGENDEN ENTWURFS DER LANDES-  
REGIERUNG NW ZUM REGIONALISIERUNGSGESETZ  
AUS FRAUENSICHT**
- 3. VORSCHLÄGE UND FORDERUNGEN ZUR BESEITIGUNG  
BESTEHENDER MÄNGEL DES GESETZENTWURFS**
  - 3.1. Grundlegende Kriterien und Zielvorstellungen
  - 3.2 Zum Inhalt und Aufstellungsverfahren der Nahverkehrspläne
  - 3.3 Institutionelle Beteiligung von Fachfrauen bei der Planung,  
dem Aus- und Umbau des ÖPNV
  - 3.4 Sonstiges

### **Abschließende Bemerkungen**

## **1. PRÄMISSEN FEMINISTISCHER VERKEHRSPLANUNG UND BEDEUTUNG DES ÖPNV - EINE EINFÜHRUNG**

Die Erkenntnis, daß Frauen seltener als Männer über einen PKW verfügen und damit verstärkt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes angewiesen sind, ist mittlerweile nahezu unbestritten. Sie stellen - im wesentlichen aufgrund der fortbestehenden traditionellen Rollenverteilung und der Machtverhältnisse zwischen den Geschlechtern - komplexere und spezifische Anforderungen an die Ausgestaltung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und an die Stadtstruktur, in die die Verkehrsmittel eingebunden sind. Dieser Sachverhalt wurde auch von der Landesregierung aufgegriffen (u.a. in der vom Land im Auftrag gegebenen Untersuchung zum ÖPNV in Leverkusen).

Hinter dem Stand der theoretischen Diskussion liegt der Stand der praktischen Umsetzung noch weit zurück. Dies ist besonders fatal, weil so weiterhin viele Frauen in der Gestaltung ihres Lebens in erheblichem Maße benachteiligt bleiben.

Die negative Beeinflussung ergibt sich dabei nicht zuletzt aus der viel beschworenen räumlichen Trennung der verschiedenen Lebensbereiche, die aufgrund und mit Hilfe der Massenmotorisierung vollzogen werden konnte. Dieser künstlichen Trennung steht die Arbeit von Frauen gegenüber, die i.d.R. die getrennten Lebensbereiche mühsam und mit hohem Energie- und Zeitaufwand zusammenfügen müssen.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stellen dabei in ihrer derzeitigen Ausgestaltung kein adäquates Gegengewicht dar, mit dessen Hilfe den negativen Konsequenzen aus Funktionstrennung und Massenmotorisierung wirkungsvoll entgegengewirkt werden könnte.

Die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und in der Folge die Vernachlässigung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), schränken die Bewegungsfreiheit von Frauen ein, zumal Frauenbelange wie die Gebrauchsfähigkeit des ÖPNV und die Sicherheit im öffentlichen Raum unberücksichtigt bleiben. Als Folge ergibt sich die Beschneidung der Gestaltungsspielräume im Leben von Frauen und ihrer Chancen zur Teilnahme am öffentlichen Leben. Sowohl die Möglichkeit zur Berufsausübung als auch die Ausübung von Freizeitaktivitäten und die Pflege sozialer Kontakte sind beeinträchtigt.

**Die Aufhebung dieser Benachteiligung von Frauen erfordert eine Verkehrswende zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel FüÙe, Rad und ÖPNV unter Einbeziehung der spezifischen Belange von Frauen. Der weitgehende Ersatz des MIV, die Herstellung einer Siedlungsstruktur, die Funktionen integriert, und infolgedessen die Vermeidung von Mobilitätszwängen, sollte Oberziel einer frauengerechten Verkehrsplanung und -politik sein. Hier besteht eine Interessengleichheit mit umweltpolitischen (ökologischen) Notwendigkeiten.**

Dem ÖPNV kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu, da er für Entfernungen unter einem Kilometer ebenso geeignet ist wie für weitere. Im Gegensatz zum MIV ist er nach Beseitigung bestehender Mängel nahezu uneingeschränkt für jedefrau und jedermann zugänglich und kann unabhängig von Alter, Gesundheit, Einkommen und Geschlecht genutzt werden. In enger Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr besteht die Möglichkeit, den MIV in großen Teilen zu ersetzen.

In seiner derzeitigen Ausgestaltung kann der ÖPNV dieses allerdings nicht leisten, was insbesondere für den ländlichen Raum gilt.

**Die wesentlichen Mängel des bestehenden ÖPNV-Systems aus Frauensicht lassen sich folgendermaßen grob charakterisieren:**

- o Zu geringe Haltestellen- und Liniennetzdichte, durch die Quell- und Zielorte häufig unzureichend angebunden sind. Lange Anmarschwege zu den Haltestellen finden bei der Berechnung der Fahrzeit keine Berücksichtigung (was z.B. bei U-Bahnen von entscheidender Bedeutung ist). Von Frauen im Rahmen ihrer Arbeit (Erwerbs- und Reproduktionsarbeit) und ihrer Freizeitaktivitäten aufgesuchte Orte fallen oftmals durch die zu groben Liniennetzmaschen.
- o Zu geringe Taktdichte, mit der Folge langer Wartezeiten insbesondere bei Umsteigevorgängen.
- o Unzureichende Hierarchisierung des Liniennetzes, was zu Umwegfahrten, einer schlechten kleinräumigen Erschließung (s.o.) und langen Fahrzeiten führt.
- o Unzureichende oder fehlende Bedienung außerhalb der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ).
- o Nicht gewährleistete Sicherheit an Haltestellen (insbesondere U-Bahn-Stationen), an Zu- und Abwegen und z.T. auch in Fahrzeugen des ÖPNV.
- o Mangelhafte Möglichkeiten zur Verknüpfung mit dem Radverkehr (u.a.: Fehlen geeigneter Stellplätze, fehlende Transportvorrichtungen in den ÖPNV-Fahrzeugen; zeitliche Beschränkung der Fahrradmitnahme, die zudem noch zu kostspielig ist).
- o Die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen wird vielfach durch Barrieren behindert (z.B. Treppen, stark befahrene und

überdimensionierte Straßen).

- o Keine kundInnenfreundliche Tarifgestaltung - vor allem außerhalb der Ballungsgebiete.

Die genannten Mängel differieren in ihrem Schwerpunkt von Ort zu Ort, sind aber tendenziell überall zu beobachten.

Vor diesem Hintergrund, also einem aus Frauensicht in weiten Bereichen unzulänglichen ÖPNV und der damit verbundenen **bestehenden Benachteiligung**, ist das von der Landesregierung NW zu verabschiedende Landesregionalisierungsgesetz und der hierzu vorliegende Gesetzentwurf zu bewerten.

## **2. BEURTEILUNG DES VORLIEGENDEN ENTWURFS DER LANDESREGIERUNG NW ZUM REGIONALISIERUNGSGESETZ AUS FRAUENSICHT**

Prinzipiell stellt unserer Meinung nach die Regionalisierung und die hiermit verbundene eindeutige Aufgabenzuordnung für den ÖPNV an Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände eine Chance zur Entwicklung eines frauengerechten und leistungsfähigen ÖPNV dar. Hiermit verknüpft ist die Hoffnung auf die Einleitung einer Verkehrswende zugunsten des Umweltverbundes. Ob diese Chance in Nordrhein-Westfalen wahrgenommen wird, hängt nicht zuletzt davon ab, inwieweit die Landesregierung bereit ist, den hierfür geeigneten und notwendigen gesetzlichen und finanziellen Rahmen zu setzen.

Im Interesse von Frauen und zur Beseitigung bestehender Mängel müssen dabei folgende **grundlegende Forderungen** Eingang in die Regelungen des Gesetzes finden:

1. **Ausbau des ÖPNV - mit dem wesentlichen Bestandteil Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als Grundgerüst - in allen Teilen des Landes, und zwar unter Berücksichtigung von Frauenbelangen.**
2. **Die Beteiligung von Nutzerinnen und Fachfrauen auf allen Ebenen der ÖPNV-Planung.**
3. **Die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Rad- und Fußverkehr, mit dem Ziel der Sicherung, Förderung und Ausweitung der autofreien Mobilität.**
4. **Die eindeutige Priorisierung des ÖPNV vor dem MIV.**

Der vorliegende Entwurf zum Regionalisierungsgesetz NW weist in diesem Zusammenhang einige, z.T. gravierende **Mängel** auf. Hierzu zählen im wesentlichen:

- o Der ÖPNV soll keine Pflichtaufgabe werden, sondern bleibt eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und ist damit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wahrzunehmen (§ 1, Absatz 1). Hierdurch entfällt die Möglichkeit, seitens des Landes (Mindest-) Bedienstungsstandards vorzugeben, um damit auf einen konsequenten Ausbau des ÖPNV hinzuwirken. Auf Seiten der NutzerInnen und PolitikerInnen entfällt die Möglichkeit, nicht erbrachte Leistungen einzuklagen. Sollte die Regelung des Gesetzentwurfs beibehalten werden, wird auf ein entscheidendes Signal zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs und einer umweltverträglichen und an Frauenbelangen ausgerichteten Verkehrswende insgesamt, verzichtet. Verzichtet wird damit auch auf eine sich aus der Pflichtaufgabe ergebende Umverteilung von Straßenbaumitteln auf den Aus- und Umbau des ÖPNV. Die Vermutung liegt nahe, daß sich die Landesregierung hiermit den Weg für einen Rückzug aus der finanziellen Verantwortung offen hält. Die vorgesehene Streichung der bislang vom Land freiwillig und zusätzlich zu den

Bundeszuschüssen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährten Komplementärförderungsmittel, die für einen Aus- und Umbau des ÖPNV weiterhin dringend benötigt würden, ist hierfür eindeutiges Indiz. Sie wäre im Falle der zu fordernden "Pflichtaufgabe ÖPNV" sicherlich nicht möglich (s.u.).

- o Im Gesetzentwurf fehlen grundsätzliche Aussagen zum Stellenwert des ÖPNV in der Landesverkehrsplanung, wie das Ziel der MIV-Reduzierung und das Ziel der Sicherung und Unterstützung autofreier Mobilität.
- o Es werden keinerlei Aussagen zur Beteiligung von Bürgerinnen, Frauen- und Umweltverbänden, Behinderten- und SeniorInnenverbänden an der ÖPNV-Planung gemacht.
- o Laut Gesetzentwurf ist zwar "den Belangen von Frauen (...) bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Form Rechnung zu tragen" (§ 2, Absatz 9). Wie dies aussehen soll, bleibt allerdings unklar. Eine Berücksichtigung von Frauenbelangen bei der ÖPNV-Planung und -gestaltung ist ohne nähere Definition dieses Grundsatzes sicher nicht zu erwarten. Warum hätte dies sonst bislang noch nicht stattgefunden? Am Fehlen dieser allgemeinen gesetzlichen Regelung wird es kaum allein gelegen haben. Es mangelt an näheren Ausführungen, Vorschlägen und Vorschriften. Insbesondere Regelungen zur Beteiligung von Bürgerinnen und Fachfrauen müssen getroffen werden (näheres s.u.).
- o In § 2, Absatz 1 heißt es, daß der schienengebundene Personenverkehr Vorrang vor dem straßengebundenen, der ÖPNV soweit wie möglich Vorrang vor dem MIV erhalten solle. Dies ist für sich gesehen zunächst begrüßenswert. Das Eisenbahnnetz sei als Grundnetz zu erhalten (§ 2, Absatz 2), und die ÖPNV-Infra-

struktur in Verdichtungsgebieten, in Richtung eines auf den Schienenverkehr ausgerichteten Bussystems, auszubauen (§ 2, Absatz 4). Die Netzverknüpfung solle (dann aber) unter Einbeziehung des Individualverkehrs stattfinden. Letzteres legt den Schluß nahe, daß das Land auch weiterhin auf den Bau von P & R Anlagen als Mittel zur "Förderung" des ÖPNV setzen wird. Dies ist bedauerlich, da hierdurch Gelder für Maßnahmen gebunden werden, die letztlich wieder eine Pkw-Verfügbarkeit voraussetzen und die vom Land angestrebte Erschließungs- und Zubringerfunktion des ÖPNV untergraben.

Die für eine frauengerechte Verkehrsplanung sowie allgemein für die Möglichkeit autofreier Mobilität unverzichtbare Vernetzung mit dem Rad- und Fußverkehr wird leider nicht als Ziel künftigen Infrastrukturausbaus erwähnt.

Auffällig erscheint zudem, daß ein Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur nur für die Ballungsräume vorgesehen wird. Es bleibt zu vermuten, daß unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und Prioritätensetzung, selbst dies sich im wesentlichen auf wenige Ausbaustrecken und die Erneuerung der Fahrzeugparks der Verkehrsunternehmen beschränken wird.

- o In § 2, Absatz 5 heißt es, daß in "den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur (...) eine angemessene Verkehrsbedien-  
nung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden (soll, Anm.d.Verf.)". Notwendig sei hierzu u.a. ein Grundnetz an Schienenverbindungen.

Da im Gesetzentwurf keine Bedienungsstandards genannt werden, bleibt unklar, wie denn eine "angemessene Bedienung" zu definieren ist. Dennoch läßt sich aus den Aussagen ableiten, daß zumindest das heutige, bereits stark ausgedünnte Schienennetz zukünftig erhalten werden soll. Vom Ausbau des Schienennetzes im ländlichen Raum ist leider keine Rede.

Unter Einbeziehung der Aussagen in § 11 ("Zuwendungen für den

SPNV") bleibt jedoch selbst die Sicherung des bestehenden Netzes ungewiß. In § 11, Absatz 2b, Satz 2 regelt die Landesregierung, daß nach 1997, also nach Aufhebung der Zweckbindung eines Großteils der Regionalisierungsmittel für den SPNV, diese Mittel auch für Schienenersatzverkehre verwendet werden können, "um Verbesserungen des Verkehrsangebotes zu ermöglichen". Da auch an dieser Stelle die genaue Definition fehlt, was unter "Verbesserungen des Verkehrsangebotes" denn zu verstehen ist (reicht hier z.B. eine Erhöhung der Taktfrequenz aus, auch wenn gleichzeitig die Fahrzeiten länger werden?), besteht die Gefahr, daß bei Übernahme dieser Regelung in das Gesetz dem weiteren Abbau des SPNV aus der Fläche "Tür und Tor" geöffnet werden. Dies um so mehr, als das Land bei derzeit schlechten Rahmenbedingungen für den SPNV in der Fläche, quasi auch noch einen finanziellen Anreiz für die Stilllegung gibt, indem die Zuwendungen bei Schienenersatzverkehren nicht an die tatsächlichen Kosten angepaßt, sondern in gleicher Höhe fortgezahlt werden.

Eingespart werden auf Seiten des Landes damit natürlich auch die ansonsten in Zukunft notwendigen Investitionen zur Sanierung und zum Ausbau des Schienennetzes in der Fläche, die in den zur Verfügung stehenden Mitteln zur Aufrechterhaltung des DB Angebotes von 1993/94 nicht einkalkuliert sind. Solche Investitionen würden sich bei Ersatz des Schienenverkehrs durch Busverkehr, also bei weiterem Rückzug der Bahn aus der Fläche, selbstverständlich erübrigen.

Dies mag aus Gründen der Haushaltskonsolidierung sinnvoll sein, aus volkswirtschaftlicher Sicht wären die aus einer solchen Weichenstellung resultierenden Konsequenzen wahrscheinlich katastrophal; die Interessen der Nutzerinnen blieben im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke.

o In § 2, Absatz 7 geht die Landesregierung auf flexible Bedienungsangebote ein. Sie sollen bei geringer Nachfrage zum Einsatz kommen. Dies ist auch aus Frauensicht begrüßenswert, jedoch muß definiert werden, welche Formen flexibler Bedienung mit welchem Ziel als sinnvoll zu betrachten sind.

Die Landesregierung reiht in ihren Ausführungen verschiedene Formen flexibler Bedienung aneinander, die z.T. sehr kritisch zu werten sind. Hier muß insbesondere der Bürgerbus genannt werden, bei dem unserer Meinung nach die von der öffentlichen Hand unzureichend wahrgenommene Aufgabe der öffentlichen Verkehrsbedienung auf BürgerInnen abgewälzt wird. (Bürgerbusse wären bei Definition des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe undenkbar bzw. kämen nur bei angemessener Entlohnung der FahrerInnen in Frage.)

Grundsätzlich dürften flexible Bedienungsformen nur eingesetzt werden, wenn sie zu einer Verbesserung des Angebotes führen und zum Ziel haben, mehr Fahrgastpotentiale zu erschließen. Flexible Bedienungsformen müssen als Ergänzungs- und nicht als Ersatzangebote des regulären ÖPNV angesehen werden.

o Als Kernstück des Landesregionalisierungsgesetzes müssen die in Zukunft von den neuen Aufgabenträgern - also den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden - aufzustellenden Nahverkehrspläne betrachtet werden.

Die im Gesetzentwurf getroffenen Aussagen lassen noch einige Fragen offen, und es fehlen u.a. auch wesentliche Vorgaben bezüglich der Berücksichtigung von Frauenbelangen.

Grundsätzlich bleibt unklar wie das neue Instrument in bereits bestehende Planungsinstrumente eingebunden bzw. mit ihnen verknüpft werden kann. Hier sind insbesondere die kommunale Bauleitplanung, die Verkehrsentwicklungsplanung und andere kommunale Verkehrsplanungen zu nennen. Zu diesem Thema werden in § 8, Absatz 1 nur allgemeine Aussagen getroffen

(u.a. die Beachtung der Ziele des Städtebaus).

Das Ziel der "Integration von Städtebau und ÖPNV" in Richtung Funktionsmischung, die Berücksichtigung von Haupt-ÖPNV-Achsen bei der Neuausweisung von Siedlungsgebieten bzw. auch umgekehrt die selbstverständliche Anbindung von (neuen) Siedlungsgebieten an das ÖPNV-Netz sind im Gesetzentwurf nicht zu finden. Ebenso wenig wird die Vernetzung des ÖPNV mit dem Rad- und Fußverkehr erwähnt.

Der § 9 des Gesetzentwurfs regelt das Aufstellungsverfahren der Nahverkehrspläne. Die Beteiligung von Bürgerinnen, Fachfrauen, Umweltverbänden etc. am Aufstellungsverfahren wird nicht vorgesehen bzw. ist freiwillig. Vorgeschrieben ist nur die Mitwirkung der Verkehrsunternehmen. **Hiermit bleibt ein wesentliches Element einer frauengerechten ÖPNV-Planung, nämlich die Bürgerinnenbeteiligung, unberücksichtigt.** Die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans ist unklar. Er würde auf Grundlage der vorliegenden Vorschläge der Landesregierung wahrscheinlich nur als (ungenügende) Grundlage zur Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans auf Landesebene und damit auch als unzureichende Basis für die Fördermittelvergabe dienen.

In § 14, Abs.2 wird bestimmt, daß das Land pro Träger (Kreis, kreisfreie Städte, Zweckverbände) und Jahr eine Pauschale von einer Million DM gewährt. Diese soll schwerpunktmäßig zur Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen verwendet werden. Angesichts leerer Kassen in den Kommunen ist es sicherlich sinnvoll, hierfür seitens des Landes Mittel zur Verfügung zu stellen. Nicht zuletzt muß die Installierung des neuen Instruments organisiert werden. Die Vergabe einer Pauschale, unabhängig von EinwohnerInnenzahl und Größe des zu überplanenden Gebietes erscheint hingegen weniger sinnvoll. Unverständlich ist es aber vor allem, daß an die Mittelvergabe nur minimale Anforderungen und Bedingungen geknüpft werden und dementsprechend auch nur Minimalergebnisse zu erwarten sind.

Hier besteht bis zur endgültigen Verabschiedung des Landesregionalisierungsgesetzes noch erheblicher Regelungsbedarf (Vorschläge hierzu s.u.).

### **3. VORSCHLÄGE UND FORDERUNGEN ZUR BESEITIGUNG BESTEHENDER MÄNGEL DES GESETZENTWURFS**

#### **3.1. Grundlegende Kriterien und Zielvorstellungen**

Der Grundsatz, daß den Belangen von Frauen in geeigneter Weise Rechnung zu tragen sei, muß mit Inhalt gefüllt werden (s.o.), um in der Praxis greifen zu können. Der jetzige § 2, Absatz 9 sollte daher folgendermaßen ergänzt werden:

1. Um den Belangen von Frauen in geeigneter Weise Rechnung zu tragen, werden die Träger des ÖPNV verpflichtet, ihren Planungen zukünftig folgende grundlegende Kriterien und Zielvorstellungen zu Grunde zu legen:
  - a) Auf die Bedienung aller für die Reproduktions- und Erwerbsarbeit relevanten Zielorte ist hinzuwirken. Dies bedingt eine hohe Liniennetz- und Haltestellendichte. Die Integration von Stadtentwicklung und ÖPNV-Planung ist zu gewährleisten.
  - b) Die (potentielle) Bedienung "rund um die Uhr" ist anzustreben. Hierzu kann und sollte in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage auch auf kleinere Fahrzeugeinheiten und geeignete flexible Angebotsformen zurückgegriffen werden. Hierzu zählen vor allem Rufbusse und Frauennachttaxen.

- c) Ziel einer effizienten ÖPNV-Planung muß eine kurze Gesamt-reisezeit für die NutzerInnen sein. Hierzu müssen kurze An- und Abmarschwege, eine dichte Taktfolge, Pünktlichkeit und die Anschlußsicherheit bei Umsteigevorgängen gewährleistet werden. Letzteres gilt aus Sicherheitsgründen insbesondere für die Abend- und Nachtstunden.
- d) In den Fahrzeugen des ÖPNV, an den Haltestellen sowie an Zu- und Abwegen sind Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit vor physischer und psychischer Gewaltausübung so weit wie möglich herzustellen (Maßstab ist hierbei das subjektive Sicherheitsempfinden von Frauen). Das gleiche gilt für den Bereich Verkehrssicherheit. Hierzu ist eine enge Kooperation aller zuständigen Stellen der Stadt- bzw. Kreisverwaltung herzustellen (z.B. Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Gleichstellungsstelle).
- e) Die Tarifgestaltung muß benutzerInnenfreundlich sein. Hierzu zählt u.a. die Übertragbarkeit des Fahrausweises auf andere Personen, die einfache Handhabung des Tarifsystems, günstige Preise, die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern.
- f) Für Haltestellen und Fahrzeuge ist flächendeckend eine Mindestaustattung anzustreben. Fahrzeuge des ÖPNV sind so zu gestalten, daß ein problemloser Ein- und Ausstieg auch mit Gepäck und Kinderwagen sowie für behinderte Menschen möglich ist. Zu allen Haltestellen muß ein barrierefreier Zugang bestehen.
- g) Anlagen und Fahrzeuge des ÖPNV müssen stets in gepflegtem und ansprechendem Zustand gehalten werden.

h) Unterirdisch geführte Systeme sind mit einer frauengerechten ÖPNV-Gestaltung nicht vereinbar und binden große Anteile der begrenzten finanziellen Mittel. Ihr weiterer Ausbau ist zu stoppen, bestehende U-Bahnstrecken müssen langfristig wieder durch oberirdische Schienensysteme ersetzt werden.

2. In den Zuständigkeitsbereich der neuen Aufgabenträger fällt es, den Zeitrahmen, notwendige Zielkataloge und Prioritätenlisten zur Durchsetzung der genannten Zielvorstellungen zu entwickeln. Die Träger nehmen diese Aufgabe unter Beteiligung der betroffenen Verwaltungsstellen, der Gleichstellungsstelle, der Verkehrsunternehmen von Fachfrauen und Bürgerinnen wahr. Als Planungsinstrument dient der Nahverkehrsplan.

### **3.2 Zum Inhalt und Aufstellungsverfahren der Nahverkehrspläne**

Die unter Punkt 3.1 genannten Grundsätze müssen sich in Inhalt und Aufstellungsverfahren der Nahverkehrspläne widerspiegeln. Die Landesregierung sollte hierzu den § 8 (Nahverkehrsplan) des Gesetzentwurfs ergänzen, indem sie den zukünftigen Trägern des ÖPNV folgende **inhaltliche Vorgaben** macht:

1. Mängelanalysen aus Frauensicht u.a. zum Liniennetz und zur Haltestellendichte/-platzierung, zur Verknüpfung mit dem Rad- und Fußverkehr, zu Schwachstellen in der zeitlichen Bedienung, zum Kundendienst und zur Informationsvermittlung, zu Behinderungen durch den MIV und zur Haltestellenausstattung sind als Grundlage der ÖPNV-Planung zu erstellen und bilden einen wesentlichen Bestandteil des Nahverkehrsplans.

2. Angsträume im Bereich des ÖPNV sind zu ermitteln.

3. Mindeststandards für Fahrzeuge und Haltestellen des ÖPNV müssen festgelegt werden.
4. Ausgehend von den durchzuführenden Mängelanalysen sind Konzepte zur Optimierung des Linien- und Haltestellennetzes und zur besseren Verknüpfung des Umweltverbundes zu entwickeln, Sicherheitsprogramme aufzustellen und Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung aufzuzeigen. Letztere dürfen nur zu Lasten des MIV nicht aber des Rad- und Fußverkehrs gehen.
- 5: Für die entwickelten Konzepte und Maßnahmenprogramme sollen Prioritätenlisten erstellt und der angestrebte zeitliche Ablauf und Rahmen für die Umsetzung festgeschrieben werden. Der jeweilige Investitionsbedarf muß ermittelt werden.
6. Mängelanalysen, Zielvorstellungen und der Grad ihrer Verwirklichung sind in regelmäßigen Abständen fortzuschreiben bzw. zu überprüfen (mindestens alle 5 Jahre).

Der § 9 des Gesetzentwurfs, in dem das **Aufstellungsverfahren** geregelt wird, sollte durch nachfolgende Vorgaben ergänzt und entgegenstehende Aussagen gestrichen werden:

1. Bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen ist die Beteiligung von BürgerInnen vorzusehen. Als ein Bestandteil ist hierbei die Einrichtung von Fahrgastbeiräten sinnvoll (die Besetzung mit Männern und Frauen sollte ihrem prozentualen Anteil an der ÖPNV-Nutzung entsprechen). Wichtig sind zusätzlich die Einrichtung von dezentralen Anlaufstellen für NutzerInnen, die Durchführung von Workshops mit Nutzerinnen etc..
2. Die Gleichstellungsbeauftragten der Kommunen, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände sind zu beteiligen.

3. Stadt, ÖPNV und sonstige Verkehrsplanung sind zu koordinieren. Die Kooperation der verantwortlichen Stellen wird vorgeschrieben.
4. Der Nahverkehrsplan, bestehend aus Analyse- und konzeptionellem Teil, ist frühzeitig öffentlich bekanntzugeben, d.h. sobald Analyseergebnisse und erste konzeptionelle Planungen erarbeitet sind. Beide Teile müssen so aufbereitet sein, daß sie auch für Laien verständlich sind. Der Plan sollte zu Zeiten und an Orten ausgelegt werden, an denen viele BürgerInnen, insbesondere NutzerInnen des ÖPNV erreicht werden. Näheres hierzu regelt eine Richtlinie.
5. Die Nahverkehrspläne der Kreise und kreisfreien Städte sollten durch Verabschiedung in deren politischen Vertretungen Behördenverbindlichkeit erlangen.

### **3.3 Institutionelle Beteiligung von Fachfrauen bei der Planung, dem Aus- und Umbau des ÖPNV**

In den Gesetzentwurf müssen verbindliche Regelungen für die institutionelle Beteiligung von Frauen aufgenommen werden. Hierzu sollte § 3 (Aufgabenträger) durch einen zusätzlichen Absatz mit folgenden Inhalten ergänzt werden:

1. Die Quotierung von Frauen in allen bestehenden und noch zu konstituierenden Entscheidungsgremien der Aufgabenträger des ÖPNV wird verbindlich vorgeschrieben. Bis dies durchgesetzt ist, müssen in allen zuständigen Stellen der Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände, Gleichstellungsstellen nach dem Vorbild der Gleichstellungsbeauftragten des Zweckverbandes Großraum Hannover, eingerichtet werden. Ihre Kompetenzen

müssen dahingehend ausgelegt werden, daß sie jeweils:

- a) mit ausreichenden finanziellen Mitteln zur Vergabe von Gutachten und zur Zahlung von Honoraren externer Beraterinnen ausgestattet werden.
- b) ein eigenständiges Veröffentlichungsrecht besitzen und über die hierfür notwendigen Mittel verfügen,
- c) über alle im Gebiet des Aufgabenträgers anstehenden Planungsmaßnahmen frühzeitig, d.h. zum einen in der Erhebungs- und Analysephase und desweiteren bereits in der konzeptionellen Phase der Planungen, informiert werden,
- d) zu den Sitzungen der Entscheidungsgremien eingeladen werden und hier über Stimm- und Rederecht verfügen.

### **3.4 Sonstiges**

1. Das Land NW verpflichtet sich in diesem Gesetz, die bislang Kreisen, kreisfreien Städten gewährten Komplementärförderungsmittel zum GVFG auch weiterhin in selber Höhe zu zahlen.
2. Die Inhalte von § 11, Absatz 2b, Satz 2 sind zugunsten einer eindeutigen Aussage für den Erhalt und den Ausbau des SPNV in der Fläche zu streichen. Die "Verbesserung des Angebotes" muß mit Hilfe des SPNV stattfinden. Notwendige Voraussetzung hierfür ist, daß auch nach 1997 die Zweckbindung der Mittel zur Aufrechterhaltung des SPNV- Angebotes (auf der Basis des Fahrplans 93/94) aus dem "Regionalisierungstopf" erfolgen muß. Der Erhalt ist die Basis für den Ausbau!

3. In § 2 (Grundsätze) werden die neuen Aufgabenträger zur ÖPNV-Erschließung aller Siedlungsgebiete, Gewerbegebiete, Freizeitanlagen und Naherholungsgebiete verpflichtet.
4. In § 2, Absatz 4 sollte der Begriff Individualverkehr durch den Begriff nicht-motorisierter Individualverkehr ersetzt werden.

### **ABSCHLIEßENDE BEMERKUNGEN**

Zusammenfassend ist festzustellen, daß wir im Gesetzentwurf eindeutige Aussagen für eine Trendwende sowohl im Bereich ÖPNV als auch in der Verkehrsplanung insgesamt vermissen. Frauenbelange bleiben im wesentlichen außen vor.

Im Entwurf vorhandene positive Ansätze und Regelungen sind zumeist zu allgemein formuliert, als daß sie in der Praxis greifen könnten und werden daher mit großer Wahrscheinlichkeit ihre gewünschte Wirkung verfehlen.

Die Landesregierung versucht offensichtlich den im Zuge einer offensiven "Verkehrswendepolitik" unvermeidlichen Konflikten mit Kommunen und "Autolobby" aus dem Weg zu gehen. Damit wird als Konsequenz auf grundlegende Veränderungen in der Verkehrsplanung und -politik, gerade auch bezüglich des ÖPNV, verzichtet und letztlich die Benachteiligung von Frauen bewußt in Kauf genommen.

Wir fordern die Landesregierung deshalb dazu auf, die zu diesem Zeitpunkt, also vor der endgültigen Verabschiedung des Gesetzes durch das Parlament, immer noch bestehenden Chancen nicht zu verspielen, und mit Hilfe des Landesregionalisierungsgesetzes auf die Beseitigung vorhandener Mängel in Verkehrsplanung und -politik hinzuwirken.