

# Mobilitätsbedingungen und Mobilitätsanforderungen von Frauen in der Landeshauptstadt Düsseldorf

Empfehlungen für mehr  
Qualität in der Mobilität von Frauen



Amt für Verkehrsmanagement  
Landeshauptstadt Düsseldorf

März 2004

## Inhaltsverzeichnis

1	Hintergründe der Studie zur Mobilität von Frauen in Düsseldorf.....	3
1.1	Anlass.....	3
1.2	Welche Ziele liegen zugrunde?.....	3
1.3	Wie wurde vorgegangen? .....	3
2	Mobilität von Frauen in Düsseldorf .....	5
2.1	Spezifische Mobilitätsfaktoren von Frauen.....	5
2.2	Mobilitätsbedingungen im Düsseldorfer Stadtverkehr heute .....	7
3	Hauptthemen zur Frauenmobilität am Beispiel des Stadtteils Oberbilk .....	10
3.1	Vertiefte Untersuchung im Stadtteil Oberbilk .....	10
3.2	Identifizierte Handlungsfelder .....	10
4	Handlungsempfehlung.....	14
4.1	Räumliche und zeitliche Erreichbarkeit .....	14
4.2	Verkehrssicherheit - Sicherheit im öffentlichen Raum. ....	15
4.3	Technischer und sozialer Gebrauchswert .....	16
5	Fazit und Ausblick .....	17

# Mobilitätsbedingungen und Mobilitätsanforderungen von Frauen in der Landeshauptstadt Düsseldorf

## Empfehlungen für mehr Qualität in der Mobilität von Frauen

### Auftraggeber:



Amt für Verkehrsmanagement  
Landeshauptstadt Düsseldorf

### unter Mitwirkung von:

Frauenbüro der Landeshauptstadt Düsseldorf  
Rheinische Bahngesellschaft

### Bearbeitung:

**Planersocietät**   
Stadtplanung • Verkehrsplanung • Forschung

Birkenstr. 71, 40233 Düsseldorf

Wissenschaftliche Begleitung:  
RWTH-Aachen, ISB  
Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

# 1 Hintergründe der Studie zur Mobilität von Frauen in Düsseldorf

## 1.1 Anlass

Die Mobilität von Frauen unterliegt aufgrund ihrer hohen Komplexität besonderen Bedingungen und Anforderungen. Nur durch mehr Qualität in der Mobilität kann den besonderen Bedürfnissen von Frauen langfristig Rechnung getragen, einem Mobilitätsverzicht und einem damit einhergehenden Ausschluss vom öffentlichen Leben vorgebeugt werden.



(Quelle: eigenes Foto)

Vor diesem Hintergrund haben bereits im Juni 1996 der Ordnungs- und Verkehrsausschuss sowie der Frauenausschuss der Landeshauptstadt Düsseldorf die Verwaltung bei der Aufstellung des 1. Nahverkehrsplanes aufgefordert, die Berücksichtigung der Mobilitätsbelange von Frauen vorrangig durch die exemplarische Erarbeitung eines Frauenmobilitätsplanes in zwei ausgewählten Düsseldorfer Stadtteilen sicherzustellen. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes<sup>1</sup> der Stadt Düsseldorf im April 2001 wurde die Erstellung eines Frauenmobilitätsplanes weiter dahingehend konkretisiert, dass die Frauenmobilität exemplarisch in einem ausgewählten Stadtteil analysiert und darauf aufbauend auch auf andere Stadtteile übertragbare Handlungsvorschläge aufbereitet wurden. Die Ergebnisse

<sup>1</sup> Der 2. Nahverkehrsplan enthält grundsätzliche Aussagen zu den Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV aus Sicht der Frauen.

der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Düsseldorfer Bevölkerung („Mobilität in Düsseldorf 1998“) lieferten dabei wichtige Hinweise über die besondere Mobilität der Frauen.

Ende Oktober 2001 wurde die Untersuchung „Mobilitätsbedingungen und Mobilitätsanforderungen von Frauen in der Landeshauptstadt Düsseldorf“ an das Düsseldorfer Büro Planersocietät in Auftrag gegeben.

## 1.2 Welche Ziele liegen zugrunde?

Ziel der Arbeit war es, die Relevanz von alltäglichen Aktivitäten außer Haus wie Erwerbstätigkeit, Versorgung, Kinderbetreuung, Bildung sowie Freizeit und kulturelle Tätigkeiten in ihren Anforderungen an die Mobilität zu erfassen und die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen dem Alltagsverhalten und den vorhandenen Möglichkeiten der Mobilitätsgestaltung aufzuzeigen. Es galt herauszustellen, welche Mobilitätshemmnisse und -chancen sowie -zwänge das Mobilitätsverhalten von Frauen bestimmen, um daraus abgeleitet Empfehlungen für mehr Qualität in der Mobilität von Frauen zu geben.

## 1.3 Wie wurde vorgegangen?

Die Untersuchung besteht aus insgesamt fünf aufeinander aufbauenden Bausteinen:

1	Zusammenführung des aktuellen Standes der Planung und Forschung im Bereich Frauenmobilität
2	Darstellung spezifischer Mobilitätsfaktoren der Frauen in der gesamten Stadt Düsseldorf und den Stadtbezirken sowie Stadtteilen
3	Durchführung und Auswertung qualitativer Interviews mit Frauen in Düsseldorf
4	Konkretisierung von Problemfeldern durch die beispielhafte Analyse der Stadtteile Holthausen und Oberbilk
5	Entwicklung von Handlungsempfehlungen für mehr Qualität in der Mobilität von Frauen in der Landeshauptstadt Düsseldorf

Der Zusammenstellung aktueller Erkenntnisse unterschiedlicher Untersuchungen zum Thema frauenspezifische Mobilität folgte eine zielgruppenspezifische Analyse des Mobilitätsverhaltens von Frauen in Düsseldorf.

Auf gesamtstädtischer Ebene wurde in einem zweiten Schritt eine frauenspezifische Auswertung der Daten der Mobilitätsbefragung der Stadt Düsseldorf von 1998 vorgenommen.

Hierauf aufbauend wurden Interviews zum persönlichen Mobilitätsverhalten mit Düsseldorfer Frauen geführt. Durch die Gespräche wurde ein Überblick über die unterschiedlichen Mobilitätsmuster in Abhängigkeit verschiedener Lebenssituationen gewonnen sowie allgemeine ausgewertete Ergebnisse am konkreten Beispiel in Düsseldorf belegt und sichtbar gemacht.

Um die Problemfelder frauenspezifischer Mobilität in der Landeshauptstadt Düsseldorf herauszufiltern und zu konkretisieren wurden in einem vierten Schritt zwei exemplarische Stadtteile näher untersucht. Die beiden Stadtteile Oberbilk und Holthausen wurden auf Grundlage der beiden Hauptkriterien „Problemdruck frauenspezifischer Mobilität“ und „Übertragbarkeit auf andere Stadtteile“ ausgewählt. Die beiden Stadtteile sollten sich in ihrer Stadtteiltypologie grundlegend unterscheiden, um eine möglichst hohe Bandbreite möglicher Problemfelder (sozial, demographisch, stadträumlich sowie mobilitätsbezogen) abzudecken. Die entsprechende Auswahl eines zentralen bzw. semi-zentralen Stadtteils (Oberbilk) und eines peripheren Stadtteils (Holthausen) gibt einen hinreichenden Gesamtüberblick über frauenspezifische Mobilitätsbelange und -probleme in der Landeshauptstadt Düsseldorf wieder.

Abschließend sind für die Stadtteile Oberbilk und Holthausen, aufbauend auf den analysierten Problemfeldern, Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Mobilität von Frauen erarbeitet worden. Mit diesen Handlungsempfehlungen sollen Möglichkeiten einer deutlichen Qualitätssteigerung insbesondere im Bereich der Nahmobilität aufgezeigt werden. Basierend auf der Analyse wurden Ziele und Standards für eine deutliche Qualitätsverbesserung der Mobilitätsbedingungen von Frauen in Düsseldorf formuliert.



*Workshop am 04.11.2003 im Holiday-Inn, Düsseldorf  
(Quelle: eigenes Foto)*

Der Stadtteil Oberbilk wurde insbesondere im Rahmen des Workshops „Mobilitätsbedingungen und Mobilitätsanforderungen von Frauen in Düsseldorf Oberbilk“ am 04. November 2003 in Düsseldorf vertieft betrachtet. Unter Moderation von Prof. Dr. Beckmann (ISB) fand eine Diskussion mit Politik und Verwaltung, einschließlich Frauenausschuss und fachkundigen Bürgerinnen statt, in der es insbesondere um Problembereiche und mögliche Vorschläge zur Qualitätsverbesserung der Mobilität von Frauen in Düsseldorf ging.

## 2 Mobilität von Frauen in Düsseldorf

### 2.1 Spezifische Mobilitätsfaktoren von Frauen

Das Mobilitätsverhalten von Frauen ist, wie die Gesamtauswertung der Mobilitätsbefragung zeigt, sehr vielschichtig und komplex.

Die Mobilitätsmuster von Frauen unterscheiden sich gegenüber denen von Männern und weisen aufgrund einer größeren Zahl an Wegen und Mobilitätsmotiven weitaus komplexere Strukturen auf. Dies ging aus der Auswertung der Daten der Mobilitätsbefragung der Stadt Düsseldorf von 1998 hervor.

Vor allem aus den Interviewergebnissen wird deutlich, dass mit den jeweiligen Lebensumständen (Alter, Familienstand, Haushalts- und Sozialstruktur, Erwerbstätigkeit, Kinder etc.) unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse wahrgenommen werden. Damit ergeben sich auch verschiedene Anforderungen an die verkehrlichen Strukturen und die Ausgestaltung von Verkehrsmitteln. Aus den Ergebnissen der Interviews konnten zusammenfassend folgende Frauentypen unterschieden werden:

- Erwerbstätige Frauen mit Kindern
- Frauen mit Kindern ohne Erwerbstätigkeit („Haus- und Familienfrau“)
- Alleinerziehende Mütter
- Erwerbstätige Frauen ohne Kinder
- Ältere Frauen
- Mädchen und jüngere Frauen

Je nach Lebenssituationen der Frauen weisen die Kombinationen von Wegezwecken und Verkehrsmitteln Unterschiede auf. Es entstehen differenzierte Mobilitätsanforderungen. Dabei werden die einzelnen Anforderungen hinsichtlich der Mobilität durch folgende Faktoren bestimmt bzw. beeinflusst:

- Die alters- und geschlechtsspezifische Rolle der Frau in Familie und Gesellschaft
- Der familiäre und berufliche Status
- Die Verkehrsmittelverfügbarkeit
- Der Wohnort

Die Auswertung der Mobilitätsbefragung von 1998 zeigt ein differenzierteres Mobilitätsverhalten von Frauen gegenüber Männern. Als zentrale soziale und demographische Faktoren der alltäglichen Mobilität von Frauen in Düsseldorf können folgende Aspekte herausgestellt werden<sup>2</sup>:

- Frauen bilden mit einem Anteil von 53% an der Bevölkerung in Düsseldorf eine demographische Mehrheit. Ihren Mobilitätsbedürfnissen ist daher besonders Rechnung zu tragen.
- In Düsseldorf leben weit mehr alte Frauen als alte Männer. Insbesondere bei der Altersgruppe der über 75-Jährigen ist der Anteil der Frauen (72,7%) deutlich höher als der Anteil der Männer (27,3%). Vor diesem Hintergrund wurde die Mobilitätsituation älterer Frauen im Rahmen dieser Studie besonders berücksichtigt.
- Der Anteil alleinerziehender Frauen ist mit 82% in Düsseldorf zu dem der alleinerziehenden Männer mit 18% sehr hoch. Dieser große Anteil alleinerziehender Frauen weist darauf hin, dass es sich hierbei um eine spezifische Mobilitätssituation von Frauen handelt.
- Frauen haben aufgrund geringerer durchschnittlicher Nettoverdienste eingeschränkte Möglichkeiten bei der Gestaltung ihrer Mobilität (z.B. Autobesitz, Taxinutzung).

Ein gesellschaftliches Rollenverständnis, welches Frauen immer noch weitgehend die Zuständigkeit für Haus- und Familienarbeit zuschreibt, kann als zentraler Auslöser für frauenspezifische Mobilität angesehen werden.

<sup>2</sup> Die in diesem Kapitel verwendeten Daten wurden folgenden Quellen entnommen: Landeshauptstadt Düsseldorf 2001; Landeshauptstadt Düsseldorf/HHS Aachen 1998

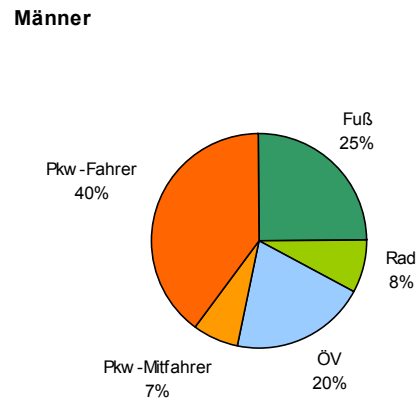
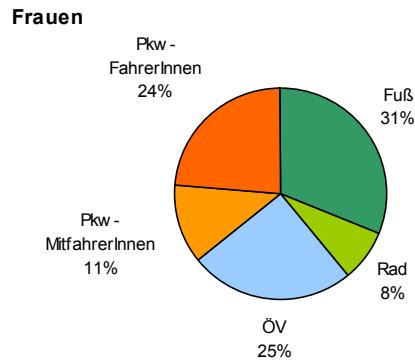
Als zentrale Komponenten der Mobilität von Frauen in Düsseldorf können folgende Aspekte herausgestellt werden:

- Frauen im Alter zwischen 18 bis 40 Jahren weisen die größte Mobilität (Anzahl der Fahrten und Wege pro Person und Tag) auf und legen damit pro Tag die meisten Wege zurück.
- Frauen mit Kindern legen die meisten Wege pro Tag zurück (3,29 Fahrten/Wege pro Tag). Auch insgesamt legen Frauen mit 2,89 Fahrten/Wege pro Tag mehr Wege/ Fahrten am Tag zurück als Männer mit 2,84.
- Frauen üben in höherem Maße einen Mobilitätsverzicht aus als Männer. Dies gilt in besonderem Maße für ältere Frauen. 7,8 % der Frauen und 5,4% der Männer geben an, auf Mobilität zu verzichten.
- Frauen in Düsseldorf weisen eine gleichmäßige Verteilung der Fahrten über den gesamten Tagesverlauf auf. Daher benötigen sie ein kontinuierliches Verkehrsangebot zu allen Tages- und Abendzeiten.
- Frauen verfügen seltener über einen Pkw als Männer.

	Frauen	Männer
Pkw im Haushalt	Pkw-Verfügbarkeit	Pkw-Verfügbarkeit
1	40,7 %	70,1 %
2	73,5 %	86,0 %
3	84,9 %	94,2 %

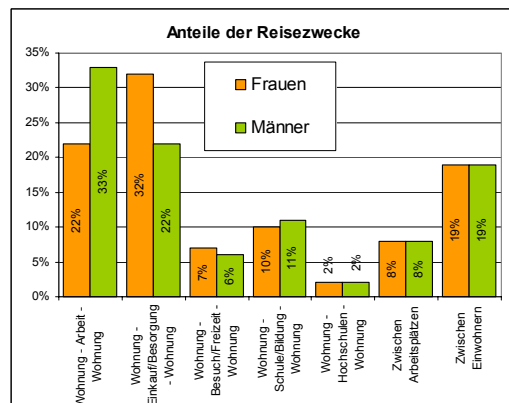
Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf/HHS Aachen (1998)

- Aufgrund geringerer Pkw-Verfügbarkeit sind Frauen im Vergleich zu Männern deutlich stärker auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes angewiesen (64% der Frauen nutzen den Umweltverbund, Männer dagegen nur zu 53%). Dies gilt sowohl für Einkaufs- als auch für Arbeitswege und ebenso für den Vergleich unter Erwerbstätigen und den Vergleich verschiedener Altersgruppen von Frauen und Männern.



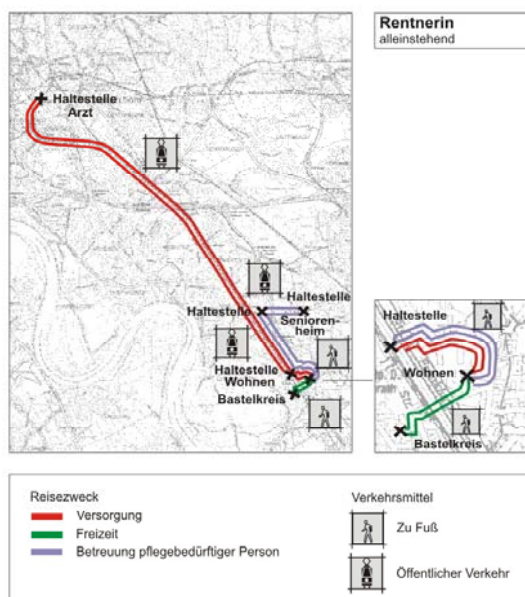
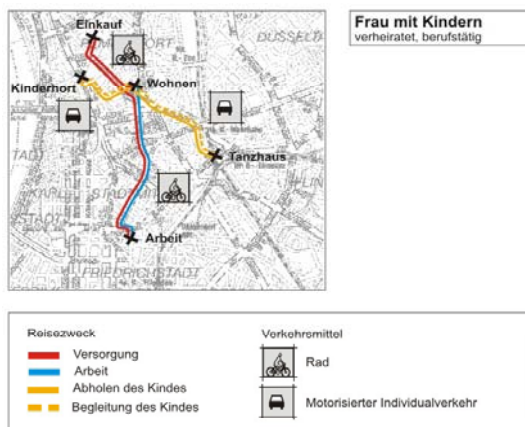
Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern (Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf/ HHS Aachen 1998: 24)

- Frauen verfügen häufiger über Zeitkarten und nutzen diese auch häufiger als Männer. Sie können somit als Hauptkundenpotenzial des ÖPNV betrachtet werden.
- Frauen legen im Vergleich zu Männern, bei denen der Reisezweck „Erwerbstätigkeit“ eindeutig dominiert, einen großen Teil ihrer Fahrten für den Reisezweck Versorgung zurück (32% der Wege von Frauen sind Versorgungswege, bei Männern nur 22%).



Anteile der Reisezwecke bei Frauen und Männern (Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf/ HHS Aachen 1998: 45)

- Frauen in Düsseldorf kombinieren im Alltag häufiger verschiedene Verkehrsmittel miteinander als Männer. Sie weisen im Tagesverlauf eine deutlich höhere Zahl an Wegen sowie Kombinationen von Wegezwecken und Verkehrsmitteln auf (auch bei permanenter Autoverfügbarkeit). Durch die Verknüpfung einer Vielzahl an Aktivitäten und Wegen entstehen komplexe Wegeketten. Die qualitativen Interviews mit ausgewählten Frauen aus Düsseldorf bestätigen die Mobilitätsmuster der verschiedenen „Frauentypen“. Exemplarisch sind für zwei Frauentypen die Aktionsräume und Wegeketten dargestellt. Insbesondere die Begleitung von Kindern und alten Menschen geht für Frauen mit einem enormen zeitlichen und räumlichen Koordinationsbedarf einher, welcher als starke Belastung empfunden wird.



Beispiele für Wegeketten von Frauen in Düsseldorf  
(Quellen: eigene Darstellungen)

- Die alltäglichen Mobilitätsmuster von Frauen zeichnen sich durch eine Vielzahl an Wegen im Nahbereich, im eigenen Stadtquartier aus, die in erster Linie Versorgungs- und Begleit Zwecken dienen. Aber auch die Wege in der Gesamtstadt, die insbesondere medizinischer Versorgung, periodischen Einkäufen und Freizeit Zwecken dienen, spielen eine wesentliche Rolle. Zum Teil entstehen weite und aufwendige Alltagswege auch aufgrund unzureichender Ausstattung des Nahraumbereiches (Fehlen von Erwerbsarbeitsplätzen, Freizeiteinrichtungen, Kinderbetreuungsmöglichkeiten etc. im eigenen Stadtteil).

Die Untersuchung zeigte, dass mangelnde Verkehrssicherheit (objektive Sicherheit) insbesondere von Frauen mit Kindern als große Belastung empfunden wird. Unzureichendes Sicherheitsempfinden (subjektive Sicherheit) führt dazu, dass Frauen ihre Mobilität, insbesondere Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖV, und damit ihre Aktivitäten außer Haus einschränken, was zum (teilweisen) Ausschluss aus dem kulturellen Leben und damit zur Isolation führen kann.

## 2.2 Mobilitätsbedingungen im Düsseldorfer Stadtverkehr heute

Als Ergebnis der Bestandsanalysen ist festzuhalten, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen und Qualitäten im Düsseldorfer Stadtverkehr sich insgesamt als frauenfreundlich darstellen.

Sowohl aus der Haushaltsbefragung, den durchgeführten Interviews mit Düsseldorfer Frauen als auch aus der Analyse der Stadtteile Oberbilk und Holthausen sowie den Ergebnissen des Workshops zeigte sich, dass der Autoverkehr für die Nahmobilität von Frauen eine eher untergeordnete Rolle spielt; Probleme wurden hier nicht benannt.

Das Hauptthemenfeld bildet aus der Analyse heraus der ÖPNV. Die Analyse bestätigt grundsätzlich die vorhandene gute Qualität im ÖPNV, die insbesondere Frauen zugute kommt:

- Gute Erschließungsqualität durch eine nahezu flächenhafte Abdeckung der bebauten Bereiche des Stadtgebietes im 300 m- bzw. 400 m-Einzugsbereich von Haltestellen
- Gute Bedienungsqualität durch einen 10-Minuten-Takt auf den Hauptachsen des ÖPNV
- Verstärkter Einsatz von niederflurigen Straßenbahnen und Bussen. Bis Ende dieses Jahres wird die Busflotte vollständig auf Niederflurfahrzeuge umgestellt sein.
- Ausbau von Hochbahnsteigen im Zuge des Stadtbahnbaus Kölner Straße / Siegburger Straße.
- Möglichkeit abends ab 21.00 Uhr auch zwischen den Haltestellen auszusteigen (Halten auf Zuruf).
- Möglichkeit beim Fahrer zwischen 19:00 und 5:30 Uhr ein Taxi zur Ausstiegshaltestelle zu bestellen (Taxiruf)
- Notrufsystem und Bahnsteigüberwachung in U-Bahnhöfen



Sicherheitsinsel im U-Bahnhof Philipshalle  
(Quelle: Rheinbahn)

- Notrufstellen an den Türen der Niederflurstraßenbahnen
- Anschluss-Versprechen für 33 Linien an 14 Knoten im Bedienungsgebiet der Rheinbahn vorwiegend in den Abendstunden.
- Dynamische Fahrgastinformationsanlagen an 37 Haltestellen mit insgesamt 107 Anzeigern im Düsseldorfer Stadtgebiet.

Die Ziele und Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV aus Sicht der Frauen sind im Nahverkehrsplan umfassend verankert und

werden ebenfalls bei der aktuellen Erarbeitung



Notrufsäule in einer Niederflur-Straßenbahn  
(Quelle: Rheinbahn)

des Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt.

**Ziel ist es, das bestehende hohe Qualitätsniveau zu halten und weiter auszubauen.**

Bei der Mobilität von Frauen kommt der Nahmobilität eine besondere Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund stellen das Zielkonzept zur Förderung des Radverkehrs sowie das Rahmenkonzept zur Förderung des Fußgängerverkehrs wesentliche Beiträge zur weiteren Verbesserung der Qualität in der Nahmobilität dar. Hier sind insbesondere zu nennen:

- Die Entwicklung der Radverkehrsbezirksnetze mit dem Ziel eines flächendeckendes Netzes sicherer Radverkehrsanlagen. Priorität hat dabei die Führung der Radwege abseits der Hauptverkehrswege.
- Die Umsetzung des Bike+Ride-Konzeptes
- Die Einrichtung von Querungshilfen an verschiedenen Stellen des Straßennetzes

Im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden werden bereits verschiedene Aktivitäten in der Stadt mit positiver Wirkung umgesetzt bzw. geplant, u.a.:

- Sprechstunden für Kids
- Schulwegsicherungsaktionen
- Erarbeitung von Kinderstadtplänen, in denen sowohl die Schul- als auch Freizeitziele enthalten sein sollen. Die ersten 10 Pläne für ca. 30 Grundschulen

sollen voraussichtlich zum Schuljahr 2004/2005 fertig werden.

- Busschule der Rheinbahn für Viert- und Fünft-Klässler
- Senioren-Verkehrsgespräche mit Rundgängen, bei denen praktische Verkehrserziehung betrieben wird.
- Der Düsseldorfer Lichtmasterplan verfolgt u.a. das Ziel, die Lichtqualität im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit zu optimieren. Dies betrifft insbesondere schwer einsehbare und schlecht beleuchteten Situationen wie Nischen, Unterführungen sowie Randbereiche von Parkanlagen.

Die vertieften Analysen in den Stadtteilen Oberbilk und Holthausen haben gezeigt, dass aber auch punktueller Verbesserungsbedarf besteht.

### 3 Hauptthemen zur Frauenmobilität am Beispiel des Stadtteils Oberbilk

#### 3.1 Vertiefte Untersuchung im Stadtteil Oberbilk

Der Stadtteil Oberbilk, mit rund 25.000 Bewohnerinnen und Bewohnern, liegt südöstlich der Innenstadt Düsseldorfs und ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus) angebunden und erschlossen.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde die Untersuchung der Quelle-Ziel-Beziehungen so angelegt, dass der gesamte Stadtteil als Verkehrsquelle und die Nutzungsschwerpunkte als Ziele verstanden wurden.

Der Oberbilker Markt bildet als Hauptgeschäftslage und Verkehrsknotenpunkt das Zentrum des Stadtteils. Einen besonderen Schwerpunkt stellt die Kölner Straße dar, entlang derer sich die wichtigsten alltäglichen Ziele vor allem im Bereich Öffentlicher Einrichtungen, des Einzelhandels, Freizeiteinrichtungen sowie Grünräume und Spielplätze finden. Schulen und Kindergärten bzw. Kindertagesstätten liegen schwerpunktmäßig im Bereich um die Schmiedestraße im Süden des Stadtteils sowie im nördlichen, zum Hauptbahnhof Düsseldorf orientierten Teil Oberbilks.

#### 3.2 Identifizierte Handlungsfelder

Für den Stadtteil Oberbilk wurde eine umfassende Problemanalyse insbesondere auf Grundlage der Ortsbegehungen (die zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt wurden) und der Workshopergebnisse durchgeführt. In der Karte „Handlungsfelder“ (siehe S. 13) sind die wesentlichen Problemfelder und -punkte in der Mobilität von Frauen in Oberbilk verortet.

Um im weiteren Verlauf sowohl stadtteilbezogene Vorschläge als auch allgemeingültige Handlungsempfehlungen machen zu können, wurden die Hauptthemen herausgefiltert, zusammengeführt und systematisiert dargestellt.

Aus den Ergebnissen der Analyse, der Interviews mit Düsseldorfer Frauen und des Workshops zu Oberbilk ließen sich einige Hauptthemen identifizieren, die die Mobilität von Frauen in hohem Maße beeinflussen und auch beeinträchtigen. Eine vergleichende Untersuchung mit einem anderen, peripher gelegenen Stadtteil (Holthausen) zeigte, dass diese auch in anderen Stadtteilen identifiziert werden können.

Mobilitätsbedürfnisse von Frauen unterscheiden sich von denen anderer am Verkehr teilnehmenden Personen und sind von der spezifischen Lebenssituation abhängig. Verbesserungen der Rahmenbedingungen in der Mobilität von Frauen kommen jedoch auch anderen Verkehrsteilnehmenden zugute. Zentrale Bedeutung in der Frauenmobilität erlangt, bedingt durch die Aktionsradien, die Nahmobilität. Eine allgemeine Erhöhung der Qualitätsstandards in der Nahmobilität würde somit vor allem der Mobilität von Frauen nützen.

Ein zentraler Punkt in der Diskussion war die Anbindung und Erschließung des Stadtteils mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die bereits heute eine recht hohe Qualität aufweist. Dennoch besteht für einzelne Punkte, im Sinne einer höheren Qualität der Mobilität von Frauen, noch weiterer Handlungsbedarf.

In der Regel sind die auftretenden Probleme in ein komplexes Gefüge von Ursache und Wirkung eingebunden, so dass sich **die Hauptthemen** problemübergreifend darstellen.

## I. Erreichbarkeit<sup>3</sup>

### a) räumliche Erreichbarkeit (Merkmal: Erschließungsqualität)

Über die **räumliche Erreichbarkeit der Haltestellen** wurde vor allem im Zusammenhang mit den an einigen Orten in **Oberbilk problematischen Umsteigesituationen** insbesondere zwischen Straßenbahn und Bus diskutiert.

Als zentraler Handlungsbereich konnte die räumliche, aber auch die zeitliche **Verbindung und Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel** besonders an zentralen Orten identifiziert werden.

### b) zeitliche Erreichbarkeit (Merkmale: Bedienungshäufigkeit, Wegeführung)

Daneben war das Thema „Zeit“ einer der zentralen Diskussionspunkte. Viele der am Workshop teilnehmenden Frauen beklagten sich über ein **eingeschränktes Zeitbudget**, welches auf mehrere Umstände zurückzuführen ist. Frauen kombinieren am Tag viele Wege miteinander (**lange Wegekett**en); dies ist insbesondere auf die immer noch überwiegend von Frauen geleisteten Versorgungsarbeiten zurückzuführen. Neben der Eigenmobilität nimmt in der täglichen Mobilitätsgestaltung von Frauen die Begleitung von Kindern und/oder älteren Menschen (**Begleitmobilität**) viel Zeit in Anspruch. Die Tatsache, dass Frauen sehr viel seltener über einen Pkw verfügen und daher verstärkt auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes angewiesen sind, erhöht den Planungs- und Zeitaufwand in der Mobilität zusätzlich.

Eine ungleichmäßige Verteilung des ÖV-Angebots bzw. Lücken im Tagesverlauf (und in den Abendstunden) sowie eine unzureichende Abstimmung der Taktung erschweren die tägliche Mobilitätsgestaltung von Frauen und nehmen zusätzliche und teilweise nicht planbare Zeit in Anspruch.

## II. Sicherheit

### a) Verkehrssicherheit (Merkmale: objektive Sicherheit, Unfallhäufigkeit)

Der Aspekt der **Verkehrssicherheit** ist insbesondere im Rahmen der Diskussion um die Begleitmobilität von Kindern angesprochen worden. Da die Schulwege, beispielsweise die Radwege, teilweise nicht ausreichend **gestaltet und dimensioniert** sind, wird eine Begleitung der Kinder oft als notwendig empfunden. Neben der sicheren Gestaltung der Wege kann auch durch eine entsprechende **Verkehrserziehung** von Kindern (und auch der Eltern) ein Beitrag zur Sicherheit und zur Mobilitätserziehung im Sinne einer umweltgerechten Mobilität geleistet werden.

### b) Sicherheit im öffentlichen Raum (Merkmal: subjektive Sicherheit)

Die Sicherheit im öffentlichen Raum wird durch das **subjektive Sicherheitsempfinden** abgebildet. Sogenannte **Angsträume** werden aufgrund des Unsicherheitsempfindens vor allem von Frauen in ihrer alltäglichen Mobilitätsgestaltung gemieden und daher auch als **Räume mit eingeschränkter Alltagstauglichkeit** bezeichnet. Insbesondere **Tunnel und Unterführungen** werden als Angsträume identifiziert, aber auch dunkle, unbelebte Räume und Wege mindern das Sicherheitsempfinden. Die **Beleuchtung** spielt in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle, denn eine ausreichende und gleichmäßige Beleuchtung ist als ein wesentlicher Aspekt einer sicheren Raumgestaltung anzusehen.

<sup>3</sup> Diese Systematisierung wurde in Anlehnung an das Niedersächsische Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales, 1998 vorgenommen.

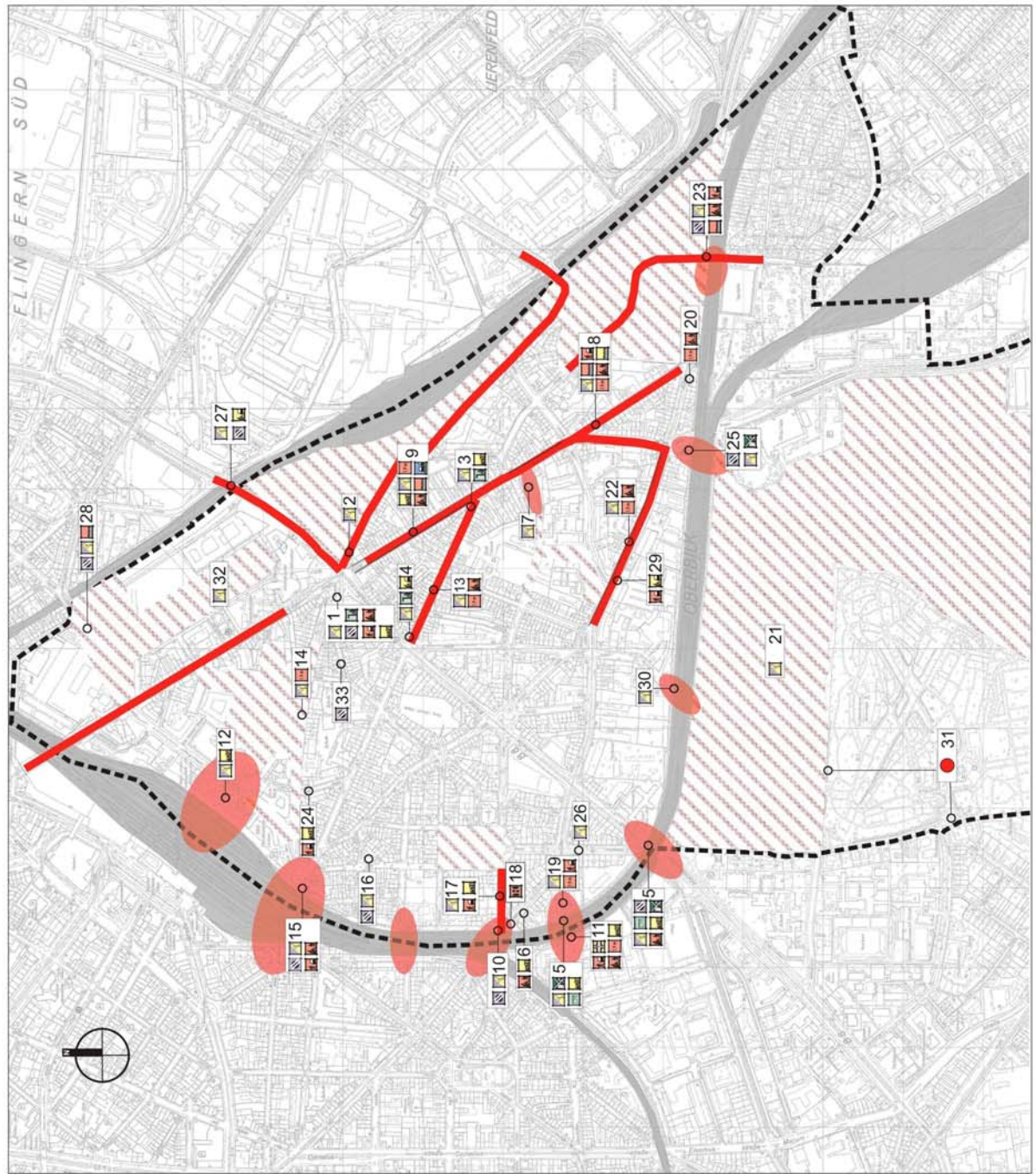
### III. Gebrauchswert

#### a) technischer Gebrauchswert (Merkmal: Ausstattung)

Ob ein Raum rein technisch gebrauch- und nutzbar ist bestimmt die Ausstattung. Vor allem mobilitätseingeschränkte Personen, zu denen beispielsweise auch Frauen mit Kindern und ältere Menschen zählen, haben besondere Ansprüche an die **Infrastruktur öffentlicher Räume**. Die Zugänglichkeit von Haltestellen gehört beispielsweise genauso zu diesem Themenfeld wie ausreichend dimensionierte Geh- und Radwege oder nutzbare Querungsanlagen mit abgesenkten Bordsteinen.

#### b) sozialer Gebrauchswert (Merkmale: Benutzerfreundlichkeit, Zumutbarkeit)

Der soziale Gebrauchswert hängt eng mit der **subjektiven Sicherheit** zusammen. Im Rahmen des Workshops wurde auf die **unzureichende Aufenthaltsqualität und Gestaltung** einiger öffentlicher Räume und Plätze hingewiesen, die beispielsweise durch Fremdnutzungen (z.B. Anwesenheit obdachloser Personen auf Spielplätzen oder in Parks) nicht mehr im ursprünglich vorgesehenen Sinne genutzt werden (können). Daneben spielen außerdem **Orientierungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum**, wie z.B. Beschilderungssysteme und (Vorab)-Informationen zum Öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle.



### Handlungsfelder

- Allgemein**
  - unzureichende Ausleuchtung
  - allgemeinere gestalterische Mängel
- Haltestellen**
  - Fehlende Zugangsmöglichkeit für Mobilitätseingeschränkte
  - Konflikte mit dem Radverkehr
  - fehlende Informationen
- Fußgängerverkehr**
  - Nutzbare Gehwegbreite zu gering
  - unzureichende/fehlende gesicherte Querungsmöglichkeit
  - Belagsmangel
  - Konflikte MIV
  - Konflikte Radverkehr
- Fahrradverkehr**
  - Gefährdung an Knoten
  - Konflikte MIV ruhenden Verkehr
  - fehlende Fahrradständer
  - Belagsmangel Markierung
- MIV**
  - illegales Gehwegparken
  - Parken in 2. Reihe
- Räume eingeschränkter Alltagsstauglichkeit**
  - Bewegungsfläche und Aufenthaltsbereiche mit eingeschränktem Sicherheitsgefühl (insbesondere bei Dunkelheit)
  - Defizitäre Straßenabschnitte (mangelnde soziale Kontrolle und/oder unzureichende Ausleuchtung und/oder allgemein gestalterische Mängel)
  - Angstraum
  - Stadtteilgrenze

M 1:5.000 (verkleinert)  
 Stand: 01/2004  
 Quelle: eigene Erhebung

**Planersocietät**  
 Stadtplanung · Verkehrsplanung · Forschung  
 www.planersocietät.de

**Amr für Verkehrsmanagement**  
 Landeshauptstadt Düsseldorf

## 4 Handlungsempfehlungen

Die nachfolgenden Handlungsempfehlungen stellen das Extrakt der Datenanalyse, Ortsbegehungen, Befragungsergebnissen und des Workshops dar.

Aus der Untersuchung ergeben sich nachfolgende allgemeine, auch auf andere Stadtteile übertragbare, Handlungsempfehlungen zur Sicherung und weiteren Verbesserung der Qualität in der Mobilität von Düsseldorfer Frauen.

Diese werden im Rahmen der Planung von Umbau- und Neubaumaßnahmen sowie bei Unterhaltungsmaßnahmen unter Beachtung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel und der Verhältnismäßigkeit des Mitteleinsatzes berücksichtigt. Dabei ist in jedem Einzelfall eine Abwägung zwischen konkurrierenden Nutzungsansprüchen erforderlich, um die verschiedenen Anforderungen möglichst gerecht zu gewichten.

### 4.1 Räumliche und zeitliche Erreichbarkeit

Wie dargelegt, besitzt Düsseldorf ein gutes ÖPNV-Angebot mit einer flächendeckenden fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen, einer dichten Taktfolge und umfangreichen Bedienungszeiten.

- Die im Nahverkehrsplan zugrunde gelegte gute Angebotsqualität des Düsseldorfer ÖPNV gilt es zu sichern und bedarfsgerecht weiter zu entwickeln.



*Günstige Umsteigesituation an der Haltestelle Gerresheim Krankenhaus (Quelle: Rheinbahn)*

- Bei der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel und Linien im ÖPNV die Haltestellenbereiche der verschiedenen Verkehrsmittel im ÖPNV bündeln.
- Weitere Optimierung der Lichtsignalanlagen hinsichtlich möglichst kurzer Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger.
- Weiterer Ausbau der dynamischen Fahrgastinformationsanlagen an Haltestellen; Integration der verschiedenen Verkehrssysteme (S-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Bus).



*Dynamische Fahrplananzeige an der Haltestelle Kirchplatz (Quelle: Rheinbahn)*

- Weitere Optimierung der Anschlusssituation zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln im ÖPNV (Ausweitung des Anschlussversprechen / Anschluss-sicherung).
- Einbeziehung alternativer Bedienungsformen als Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot, insbesondere in den Abendstunden in den Wohngebieten (eingeschränktes Sicherheitsempfinden führt insbesondere bei Frauen zu Mobilitätsverzicht). Prüfen, ob nicht besondere und vor allem günstige Tarife für die Anschlussnutzung, z.B. für den bereits existierenden Taxiruf, zu vereinbaren sind.

- Zur Reduzierung der Erfordernis der Begleitmobilität von Frauen weiterer Ausbau der vorhandenen Förderung der Kinder und Jugendlichen bei der eigenständigen Teilnahme am Verkehrsgeschehen
- Intensivierung von Schulwegsicherungsaktionen, Ausbau des Radfahrtrainings (insbesondere im Straßenverkehr) Ausbau des Mobilitätstrainings für Kinder und Senioren.

#### 4.2 Verkehrssicherheit – Sicherheit im öffentlichen Raum

- Bei der Gestaltung und Dimensionierung von Halte- und Wartebereichen wird auf hinreichend große Aufstellflächen an den Halte- und Wartebereichen, insbesondere im Sinne von Personen mit Kind, Kinderwagen und Einkaufstaschen, zukünftig besonders geachtet.
- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen sowie mobilitätseingeschränkten Menschen (Begegnung, Nebeneinandergehen – auch mit Einkaufstaschen an der Hand, Kinderwagen schieben) bei der Umsetzung des Rahmenkonzeptes zur Förderung des Fußgängerverkehrs.
- Umsetzung der im Zielkonzept zur Förderung des Fahrradverkehrs in Düsseldorf genannten Maßnahmen. Die Führung der Radwege abseits der Hauptverkehrswege sollte hierbei Priorität haben. Bei der Dimensionierung der Radwege werden die Qualitätsansprüche dabei verstärkt an den Bedürfnissen von Frauen ausgerichtet (z.B. angemessene Breite für radfahrende Frauen mit Einkaufstaschen und Kindern).
- Bei der Beleuchtung von Haltestellen und ihrer Umgebung auf eine gute und gleichmäßige (d.h. kontrastarme) Ausleuchtung achten. Sichtbezüge zu

belebten Nutzungsbereichen sowie soziale Kontrolle gewährleisten.

- Weiterer Ausbau zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen wie Telefon, Notrufsäulen oder Videoüberwachung an Haltestellen; wenn möglich Einsatz zusätzlichen Servicepersonals.
- Fuß- und Radwege direkt und gleichmäßig beleuchten (starke Kontraste vermeiden), d.h. einerseits alle wichtigen Wege und wesentlichen Bereiche wie z.B. Eingänge und Kreuzungsbereiche gut beleuchten und andererseits den Abstand der Lampen so festlegen, dass eine gleichmäßige Beleuchtung sichergestellt ist und ohne starken Hell-Dunkel-Kontrast erfolgt.
- Der Gestaltung und Beleuchtung von Unterführungen kommt eine besondere Bedeutung zu: Beleuchtung den Bedürfnissen von zu Fuß gehenden und radfahrenden Personen anpassen; dabei starke Hell-Dunkel-Kontraste vermeiden. Notrufmöglichkeiten oder eine Überwachung durch Kameras im Bereich der Unterführung einrichten.

Der Lichtmasterplan Düsseldorf enthält u.a. Gestaltungsvorschläge für Unterführungen und Brücken. Bei der Realisierung qualitativer Verbesserungen von Unterführungen ist auch der Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren ein hoher Stellenwert beizumessen.



*Lichtmasterplan Düsseldorf. Entwurf für die Unterführung Hüttenstraße (Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf 2003)*

### 4.3 Gebrauchswert

- Zugänglichkeit der Haltepunkte und Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen (u.a. Frauen mit Kinderwagen, ältere Menschen mit Rollator) sichern. Hier kann an das in Düsseldorf bereits existierende Konzept zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Mobilitätsbehinderte im öffentlichen Raum sowie in Fahrzeugen und an Haltestellen, im Rahmen dessen Gestaltungsstandards definiert wurden, angeknüpft werden.



*Neuer Haltestellentyp an der Haltestelle Moorenstraße  
(Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf)*

Anschluss- und Umsteigeverbindungen zur besseren Orientierung an allen Haltestellen (d.h. beispielsweise auch Informationen zum Bus an den Straßenbahnhaltestellen) sowie auch an alternativen Orten anbringen.

- Neben Informationen zum Fahrplan und Fahrkartenautomaten auch weitere wichtige Informationen, z.B. Umgebungspläne und Wegweiser mit Hinweis auf wichtige Ziele etc., zur besseren Orientierung oberirdisch anbringen.
- Weitere Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der städtebaulichen Attraktivität öffentlicher Räume und Plätze (Sitzgelegenheiten, Verweilmöglichkeiten). Plätze im Sinne einer guten Übersichtlichkeit einfach gestalten und ausstatten, um so bei Tag und Nacht das Sicherheitsgefühl zu unterstützen.

- An zentralen Orten weiterer Ausbau von möglichst überdachten und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen mit ausreichend Raum zum Beladen mit Gepäck und/oder Setzen von Kindern in den Kindersitz.



*Fahrradabstellanlage Kölner Landstraße (Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf)*

- Fahrplaninformationen verkehrsmittelübergreifend und mit dem Hinweis auf

## 5 Fazit und Ausblick

Die vorliegenden Empfehlungen für mehr Qualität in der Mobilität von Frauen in der Landeshauptstadt Düsseldorf geben Anregungen für die Planungspraxis, die nicht nur Frauen sondern allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zugute kommen.

Die Untersuchung zeigt, dass sich die Mobilitätsbedingungen für Frauen und Männer in Düsseldorf aufgrund des vorherrschenden Rollenverständnisses und somit unterschiedlichen Lebenssituationen voneinander unterscheiden. Frauen legen im Alltag eine größere Anzahl von Wegen und, durch die Verknüpfung einer Vielzahl von Aktivitäten und Wegen, komplexere Wegeketten zurück als Männer.

Als Ergebnis der Bestandsanalysen ist festzuhalten, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen und Qualitäten im Düsseldorfer Stadtverkehr sich insgesamt als frauenfreundlich darstellen. Die vertieften Analysen in den Stadtteilen Oberbilk und Holthausen haben gezeigt, dass aber auch punktueller Verbesserungsbedarf besteht. Die identifizierten Handlungsfelder in beiden Stadtteilen stimmen - trotz ihrer Unterschiedlichkeit - weitgehend überein. Als zentrale Handlungsbereiche haben sich u.a. folgende Aspekte heraus kristallisiert:

- Begehbarkeit und Nutzbarkeit öffentlicher Straßenräume für mobilitätseingeschränkte Personen. Ausreichend dimensionierte Fuß- und Radwege, Zugänglichkeit von Haltestellen.
- Räumliche und zeitliche Verknüpfung von Verkehrsmitteln
- Aufenthaltsqualität an Plätze und anderen Aufenthaltsorten
- Verbesserung der Information und Kommunikation in den Bereichen ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
- Förderung von Kindern und Senioren bei der eigenständigen Teilnahme am Verkehrsgeschehen zur Reduzierung der Erfordernis der Begleitmobilität
- Vermeidung von Angsträumen.

Zusätzlich kommt dem Punkt Beleuchtung eine besondere Bedeutung zu, da eine ausreichende und gleichmäßige Beleuchtung als ein wesentlicher Aspekt einer als sicher empfundenen Raumgestaltung anzusehen ist.

Die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen für mehr Qualität in der Mobilität von Frauen in der Landeshauptstadt Düsseldorf sollen als ein wesentlicher zu berücksichtigender Belang Eingang in aktuelle und zukünftige Planungen finden (z.B. Stoffeler Straße, Kölner Straße) und so zu einer weiteren Qualitätssteigerung insbesondere im Bereich der Nahmobilität beitragen. Die Ergebnisse dieses Berichtes bieten die Möglichkeit, einzelne Aspekte querschnittsorientiert in den unterschiedlichen Planungsbereichen auf den verschiedenen Ebenen zu berücksichtigen und zu integrieren. Die Handlungsempfehlungen sind nicht ausschließlich auf die Stadtteile Oberbilk und Holthausen anwendbar, sondern grundsätzlich auf alle Stadtteile in Düsseldorf übertragbar.