

Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für Frauen in ländlichen Regionen

Dagmar METH

(Dipl.-Ing. Dagmar Meth, Institut für Verkehrswesen, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur, Universität für Bodenkultur Wien, Peter Jordan-Strasse 82, 1190 Wien, dagmar.meth@boku.ac.at)

1. PROBLEMSTELLUNG

Durch den Rückzug von Versorgungseinrichtungen aus kleinen Gemeinden sowie durch zunehmende Zersiedelung sind viele Einrichtungen des täglichen Bedarfs für die Bewohner nicht (mehr) fußläufig erreichbar. Oft müssen mehrere Kilometer zum Nahversorger, zum Arzt oder zur Volksschule zurückgelegt werden. Ohne öffentliches Verkehrsangebot ist es für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit mitunter schwer, Versorgungseinrichtungen zu erreichen. Das öffentliche Verkehrsangebot ist in ländlichen Regionen in der Regel an den Schülerverkehr angepasst. Zu Zeiten geringerer Nachfrage, etwa am Wochenende oder während der Schulferien, ist es meist unzureichend bzw. gar nicht vorhanden (Abb.1). Kleine, peripher gelegene Siedlungen sind oft nicht erschlossen. Es kommt zur sozialen Benachteiligung für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit und zum Schwinden ihrer sozialen Kontakte. Es wird davon ausgegangen, dass diese Probleme in erster Linie Jugendliche, ältere bzw. gebrechliche Menschen und besonders Frauen betreffen. Die Situation wird durch fehlende Nahversorgungseinrichtungen in kleinen Ortschaften verschärft, immer mehr Orte müssen ohne Lebensmittelgeschäft auskommen; im Bezirk Jennersdorf (Burgenland) haben beispielsweise 32% der Bewohner kein Kaufhaus im Ort (WIRTSCHAFTSKAMMER BGLD 2004).

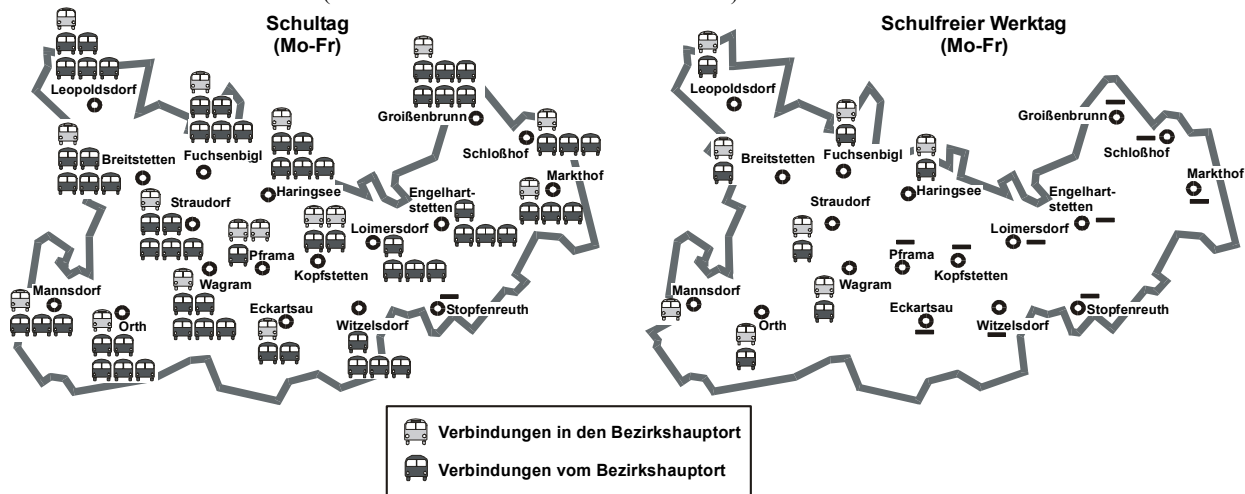


Abb.1: Angebot an öffentlichen Verkehrsverbindungen in den Bezirkshauptort an Werktagen - Beispiel Südliches Marchfeld (SAMMER et al. 2001)

2. DAS PROJEKT ARTS

Das EU-Forschungsprojekt ARTS (ARTS-CONSORTIUM 2004) hatte die Effizienz innovativer Verkehrslösungen in dünn besiedelten ländlichen Regionen zum Inhalt. Im Rahmen dieses Projekts wurden in acht europäischen Ländern unterschiedliche Modellprojekte, die die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zum Ziel hatten, installiert und untersucht. Vier dieser Modellprojekte hatten bedarfsgesteuerte öffentliche Verkehrsangebote zum Inhalt, drei beschäftigten sich mit der Verbesserung des Schülerverkehrs bzw. dessen Öffnung für reguläre Fahrgäste, ein Projekt konzentrierte sich auf verkehrstelematische Fahrgastinformationen. In Österreich wurde ein bedarfsgesteuertes öffentliches Verkehrsangebot, das Dorfmobil, in der Gemeinde Klaus an der Pyhrnbahn (Oberösterreich) umgesetzt und evaluiert. Für die Evaluierung dienten die Aufzeichnungen der einzelnen Fahrten (Fahrtenblätter) der ersten fünf Betriebsmonate (1437 Fahrgäste) sowie eine Befragung jener Fahrgäste, die in diesem Zeitraum das Dorfmobil benutzt haben (Nettostichprobe: 52 Personen).

Im November 2004 wurde in der Gemeinde Klaus eine postalische Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der das stichtagsbezogene Mobilitätsverhalten sowie die soziodemographischen Charakteristika von Personen ab sechs Jahren abgefragt wurde (adaptiertes KONTIV-Verfahren). Die Haushaltsadressen wurden zufällig gezogen. Bei einer Bruttostichprobe: 324 Haushalte) betrug die Rücklaufquote 57%. Es liegen Daten von 184 Haushalten (443 Personen, 1116 Wege) vor.

3. MOBILITÄTSCHANCEN VON BEWOHNERN DER GEMEINDE KLAUS

3.1 Pkw-Verfügbarkeit

Der Motorisierungsgrad in ländlichen Regionen Österreichs liegt derzeit – je nach Bezirk – zwischen 500 und 600 Pkw pro 1000 Einwohner. Dies legt die Vermutung nahe, dass jeder Haushalt über zumindest einen Pkw verfügt. Die Haushaltsbefragung in der Gemeinde Klaus (2004) zeigt allerdings, dass in 17% der Haushalte kein Pkw vorhanden ist (Abb.2). Etwa drei Viertel der Haushalte ohne Pkw sind Einpersonenhaushalte, von denen wiederum 85% Frauenhaushalte sind. Ein im Haushalt vorhandener Pkw ist oft nicht für die Frau verfügbar. Knapp die Hälfte der Haushalte besitzt einen einzigen Pkw. Dieser wird untertags häufig vom Mann benutzt (z.B. für den Weg zur Arbeit). Jede siebente Frau, die in einem Haushalt mit Pkw lebt, besitzt keinen Führerschein.

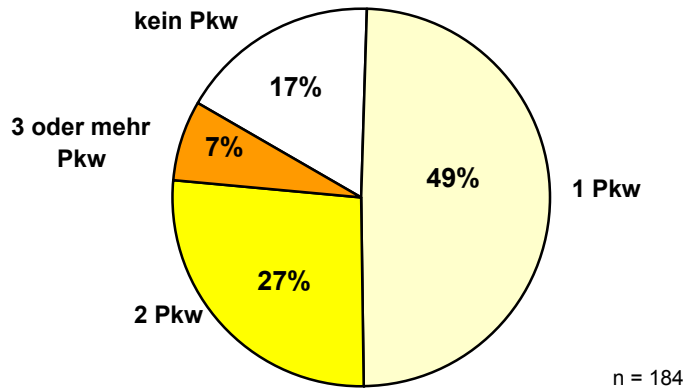


Abb.2: Anzahl der Pkw im Haushalt (Gemeinde Klaus)

Männer haben häufiger die Möglichkeit, einen privaten Pkw zu lenken als Frauen. Nur 7% der Männer ab 18 Jahren haben keinen Pkw im Haushalt bzw. keinen Führerschein, bei den Frauen sind es 24%. Außerdem haben Männer häufiger einen Pkw zur Verfügung, den sie nicht mit anderen Haushaltsmitgliedern teilen müssen – 51% nutzen ihren Pkw alleine, unter Frauen sind es nur 39% (Abb.3). Durch die Tatsache, dass viele Frauen keinen Pkw zur Verfügung haben, ist es ihnen nicht möglich, einen Arbeitsplatz zu erreichen und somit einer Erwerbstätigkeit nachzugehen, wenn ein entsprechendes öffentliches Verkehrsangebot fehlt.

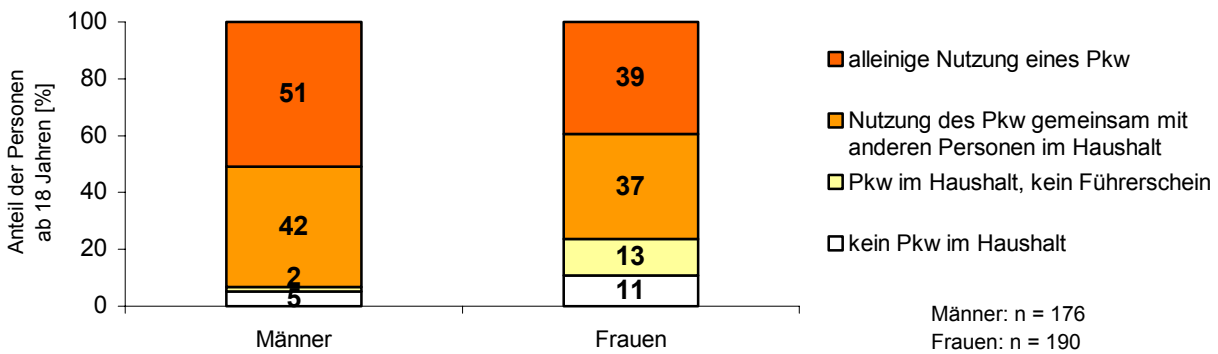


Abb.3: Pkw-Verfügbarkeit von Personen ab 18 Jahren (Gemeinde Klaus)

3.2 Führerscheinbesitz

Der Grund der ungleichen Verteilung in der Pkw-Verfügbarkeit ist in erster Linie in der Tatsache begründet, dass Frauen seltener einen Führerschein besitzen. 98% der Männer ab 18 Jahren und 86% der Frauen besitzen einen Führerschein. Während in der jüngeren Bevölkerung der Anteil der Personen mit Führerschein bei Männern wie bei Frauen bei nahezu 100% liegt, gibt es in den Altersklassen ab 45 Jahren einen deutlichen Unterschied im Führerscheinbesitz zwischen Männern und Frauen, der sich mit zunehmendem Alter vergrößert. Bei den über 75-Jährigen besitzen 91% der Männer einen Führerschein und nur 5% der Frauen (Abb.4). Es wird noch über 40 Jahre dauern, bis der Anteil der Frauen mit Führerschein so hoch ist wie jener der Männer.

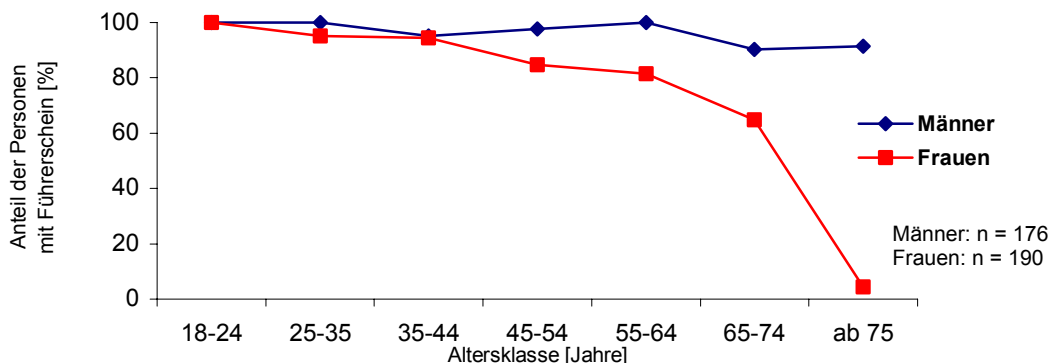


Abb.4: Anteil der Personen ab 18 Jahren mit Führerschein in Abhängigkeit von der Altersklasse (Gemeinde Klaus)

4. MOBILITÄTSVERHALTEN VON BEWOHNERN DER GEMEINDE KLAUS

4.1 Tageswegelänge

Geprägt durch die Rolle in Familie und Gesellschaft sowie durch den Zugang zu motorisierten Verkehrsmitteln unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten der Frauen von jenem der Männer. In der Gemeinde Klaus legen Männer täglich mehr Wege zurück als Frauen und haben einen größeren Aktionsradius. Durchschnittlich absolviert ein Mann 3,0 Wege an einem Werktag, eine Frau 2,6

Wege. Während ein Mann täglich eine Distanz von etwa 62,9 km zurücklegt, kommt eine Frau auf durchschnittlich 44,0 km, das sind rund 30% weniger (Abb.5).

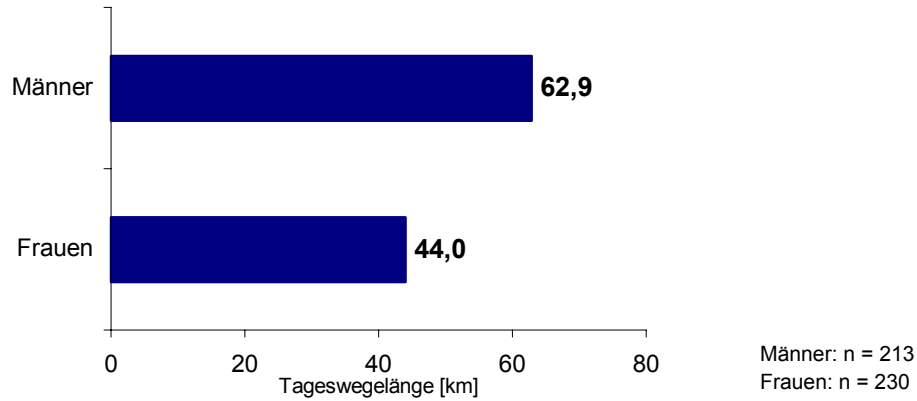


Abb.5: Durchschnittliche Tageswegelänge von Männern und Frauen (Gemeinde Klaus)

4.2 Verkehrszweck

Hinsichtlich des Verkehrszwecks unterscheiden sich die Wege der Frauen deutlich von jenen der Männer. Der Anteil des Berufspendlerverkehrs ist bei den Männern (42%) etwa doppelt so hoch wie bei den Frauen (20%). Dies ist eine logische Konsequenz der Erwerbsquote der 15-59-Jährigen in Klaus, die bei den Männern 85% beträgt und bei den Frauen 67% (STATISTIK AUSTRIA 2004). Dementsprechend legen Männer auch mehr dienstliche Erledigungen zurück. Große Unterschiede bestehen auch in den Erledigungswegen, deren Anteil bei den Männern 22% ausmacht, bei den Frauen 37%. Insgesamt werden 62% der Versorgungswege (privater Erledigungsverkehr) Erwachsener von Frauen durchgeführt. Der Anteil der Servicewege (Personentransport) ist bei Frauen viermal höher als bei Männern (Abb.6).

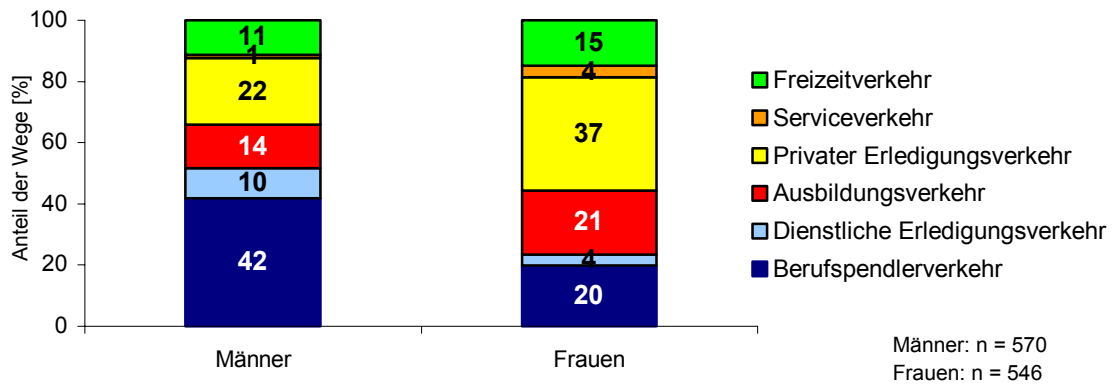


Abb.6: Verkehrszweck der Wege von Männern und Frauen (Gemeinde Klaus)

4.3 Verkehrsmittelwahl

Die unterschiedlichen Zugänge zu motorisierten Verkehrsmitteln sowie die gegenwärtig unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse von Männern und Frauen, die sich u.a. in der Tageswegelänge und den Verkehrszwecken äußern, spiegeln sich in der Verkehrsmittelwahl wider. Der Anteil der Wege, die nicht motorisiert zurückgelegt werden, ist bei Frauen mit 31% etwa doppelt so hoch wie bei Männern mit 15%. Männer nutzen häufiger einen Pkw, sie legen 63% ihrer Wege als Pkw-Lenker zurück, Frauen 40%. Frauen sind hingegen häufiger als Pkw-Mitfahrerinnen (12%) und in öffentlichen Verkehrsmitteln (15%) unterwegs (Abb. 7).

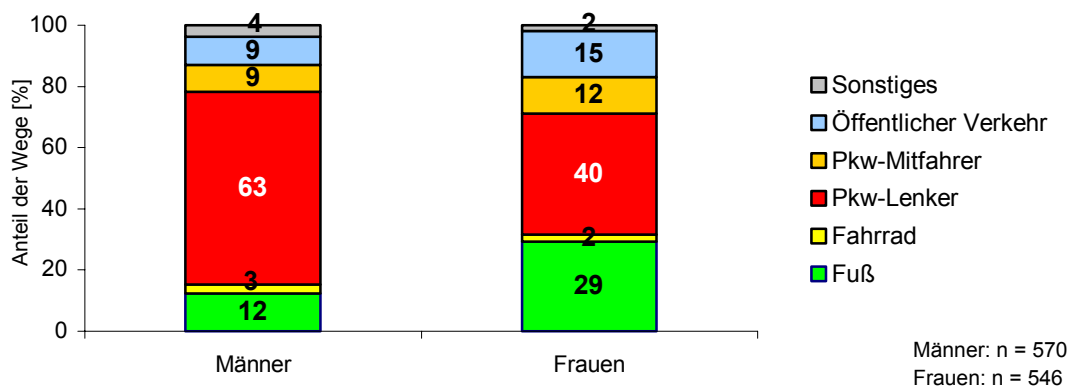


Abb.7: Verkehrsmittelwahl von Männern und Frauen (Gemeinde Klaus)

5. DAS DORFMOBIL IN KLAUS AN DER PYHRNBAHN

Ein zufriedenstellendes Angebot an öffentlichem Linienverkehr – etwa in Form eines Stundentaktes – ist für dünn besiedelte Räume kaum gerechtfertigt, da die Nachfrage aufgrund der hohen Motorisierung und der geringen Einwohnerzahl der einzelnen Ortschaften sehr gering ist. Eine Fahrgasterhebung im Bezirk Güssing zeigt, dass – abgesehen vom Schülertransport – an einem Werktag selbst bei einem Stundentakt zwischen den Ortschaften und der Bezirkshauptstadt nur 27 Fahrgäste pro 1000 Einwohner den Bus nutzen (SAMMER et al. 2005). Es ergibt sich daher die Notwendigkeit, neue Wege im öffentlichen Verkehr zu beschreiten. Anhand des Dorfmobils wird eine kostengünstige Möglichkeit der öffentlichen Verkehrsversorgung für kleine Gemeinden vorgestellt und die Nutzung des Angebots durch die Fahrgäste, insbesondere durch Frauen, aufgezeigt sowie die Auswirkungen auf ihr Alltagsleben dargestellt.

In der 1.200-Einwohner Gemeinde Klaus an der Pyhrnbahn (Oberösterreich) entstand seitens einiger Gemeindepolitiker und einiger Bürger der Wunsch nach einem öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel, das auch entlegene Siedlungsgebiete der Gemeinde bedient und somit die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen für alle Bewohner sicherstellt, als Zubringer zu Bus und Bahn fungiert, soziale Kontakte stärkt, Hol- und Bringdienste reduziert und geringe Kosten für die öffentliche Hand verursacht.

Im Rahmen des EU-Projekts ARTS (ARTS-CONSORTIUM 2004) konnte in Klaus ein bedarfsgesteuertes Verkehrsangebot umgesetzt werden - das Dorfmobil. Das Dorfmobil ist seit Dezember 2002 in Klaus (Abb.8) unterwegs. Nach einem Probebetrieb von 12 Monaten wurde es in den Dauerbetrieb übergeführt. Es entspricht dem Prinzip eines Anruf-Sammeltaxis, mit dem Unterschied, dass es von Gemeindebürgern über einen gemeinnützigen Verein ehrenamtlich organisiert und betrieben wird. Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur in der Gemeinde, der Größe des Bedienungsgebiets und dem absolut gesehen geringen Fahrgastaufkommen entschied man sich für Flächenbedienung und beliebige Abfahrtszeiten.



Abb.8: Siedlungsgebiet und Versorgungseinrichtungen der Gemeinde Klaus an der Pyhrnbahn (Oberösterreich)

Das Dorfmobil verkehrt an Werktagen (Montag bis Freitag) von 7:00 – 19:00 Uhr. Es bedient das gesamte Siedlungsgebiet der zur Gemeinde Klaus gehörenden Ortschaften Klaus, Steyrling und Kniewas und die unmittelbar an die Gemeinde angrenzenden, zur Gemeinde Klaus orientierten Siedlungen der Nachbargemeinden (Schulsprengel Klaus). Als Fahrzeug dient ein für 6 Personen zugelassener Leasing-Pkw. 6 Männer und 5 Frauen (Abb.9) versehen abwechselnd Bereitschaftsdienst, wofür sie eine geringe Aufwandsentschädigung (maximal EUR 1,50 pro Stunde) erhalten. Sie nehmen via Mobiltelefon die Fahrtenwünsche entgegen, tragen sie ins Fahrtenbuch ein und führen die Fahrt durch.

Das Dorfmobil ist spätestens eine halbe Stunde vor der gewünschten Abfahrtszeit telefonisch anzufordern. Die Fahrgäste werden von zuhause bzw. einem vereinbarten Ort abgeholt und zu ihrem Ziel gebracht. Pro Fahrgast wird ein Fahrtkostenbeitrag von EUR 1,50 eingehoben. Die Kosten (inkl. Rücklagen für evtl. Fahrzeugneuanschaffung) von etwa EUR 18.000,- pro Jahr werden zu 26% durch die Fahrtkostenbeiträge gedeckt. Der restliche Betrag wird durch Mitgliedsbeiträge, Veranstaltungen des Vereins, Sponsoren und Förderungen des Landes Oberösterreich aufgebracht. Pro Betriebskilometer fallen Gesamtkosten in der Höhe von EUR 0,57 an. Dies entspricht etwa der Hälfte eines herkömmlichen Anruf-Sammeltaxisystems.



Abb.9: Das Dorfmobil und eine Gruppe der Fahrerinnen und Fahrer

Im ersten Betriebsjahr nutzten 3288 Fahrgäste das Dorfmoobil, das sind 13,2 Fahrgäste pro Betriebstag. Erwartungsgemäß wird das Dorfmoobil hauptsächlich von Personen benutzt, die über keinen Pkw verfügen – 95% der Fahrgäste haben keinen Führerschein bzw. keinen Pkw im Haushalt. Der auf die einzelnen Altersgruppen fallende Anteil der Fahrgäste ist in Abb.10 dargestellt. Jüngere sowie ältere Personengruppen (bis 24 Jahre und über 75 Jahre) unter den Fahrgästen sind gegenüber deren Verteilung in der Gesamtbevölkerung überrepräsentiert, die „automobilen“ Altersklassen (zwischen 25 und 64 Jahren) unterrepräsentiert. Während unter Jugendlichen (bis 24 Jahre) der Anteil der männlichen Fahrgäste höher ist, dominieren in allen anderen Altersklassen die weiblichen Fahrgäste.

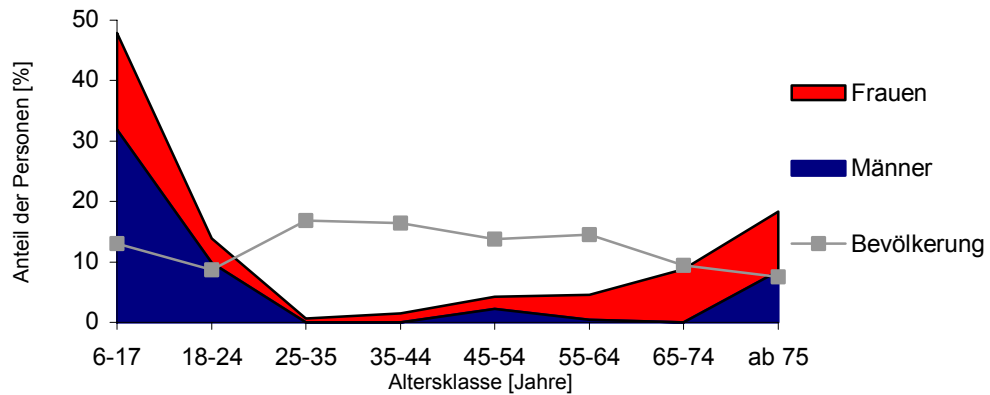


Abb.10: Anteil der Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren und der Dorfmoobil-Fahrgäste in Abhängigkeit von der Altersklasse

Am meisten wird das Dorfmoobil für Freizeitwege genutzt. 40% der Wege dienen Freizeitaktivitäten, wie beispielsweise Besuche bei Bekannten, der Teilnahme an Veranstaltungen oder Seniorennachmittagen. Fast ein Viertel der Fahrten haben ihren Ausgangspunkt bzw. ihr Ziel an einer Haltestelle von Bus oder Bahn. 16% der Wege sind dem Ausbildungsverkehr (Volksschule, Nachhilfeunterricht) zuzuordnen. 13% führen zum bzw. vom Kaufhaus. 5% dienen privaten Erledigungen bei Post, Bank oder am Gemeindeamt, 3% der Wege sind Arztwege.

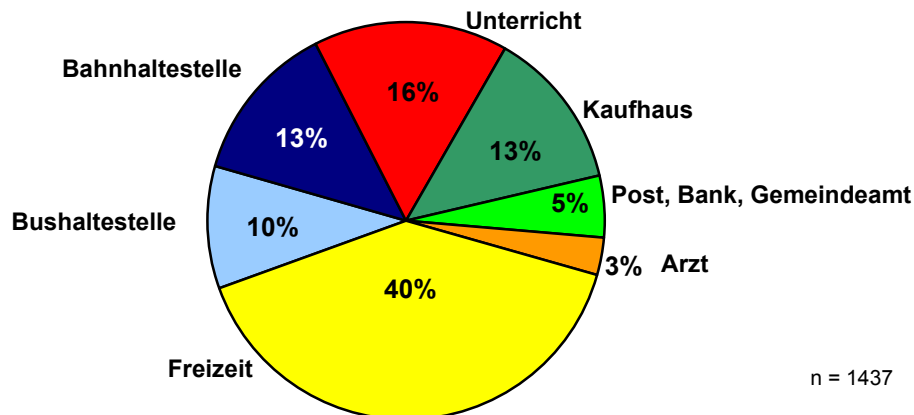


Abb.11: Verkehrszwecke der Wege mit dem Dorfmoobil

Vor Einführung des Dorfmoobils waren die Fahrgäste häufig auf Mitfahrgelegenheiten angewiesen. 82% der Wege würden ohne das Dorfmoobil mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt, hauptsächlich als Pkw-Mitfahrer. 11% der Wege, die mit dem Dorfmoobil durchgeführt werden, könnten ohne dessen Inbetriebnahme nicht stattfinden, dies sind zur Hälfte Freizeitwege, außerdem Wege zum Kaufhaus und zur Bank. Diese Wege würden zum Teil von anderen Personen als Nachbarschaftshilfe erledigt. 7% der Wege hätten ein anderes Ziel. Personen, die in der Nähe der Bahnstation wohnen, würden, wie vor Einführung des Dorfmoobils, mit der Bahn zum Einkauf oder Arzt nach Kirchdorf fahren (Abb.12).

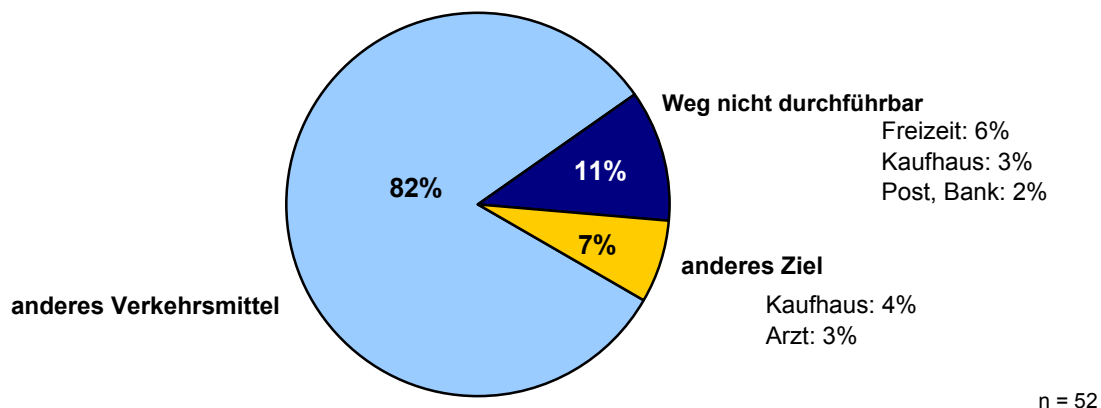


Abb.12: Alternativen für die Dorfmoobil-Wege

Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Dorfmobil ist groß. Personen, die über keinen Pkw verfügen, können ihren Tagesablauf nun organisieren, ohne dass sie dabei auf Mitfahrgelegenheiten angewiesen sind. Das Dorfmobil hat Auswirkungen auf die Lebensqualität der Fahrgäste. 48% der Personen gaben an, seit Einführung des Dorfmobils mehr Kontakt zu anderen Menschen im Ort zu haben. 90% fühlen sich durch das Dorfmobil in ihren täglichen Erledigungen flexibler und unabhängiger.

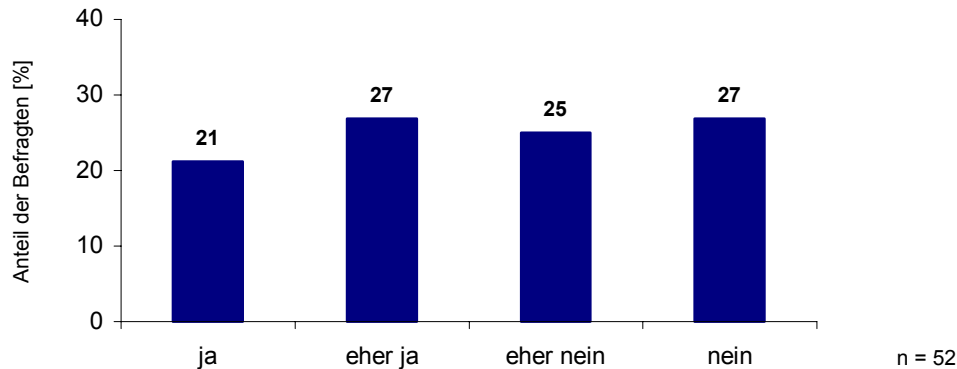


Abb.13: Antwort auf die Aussage: Seit es das Dorfmobil gibt, habe ich mehr Kontakt zu anderen Menschen im Ort.

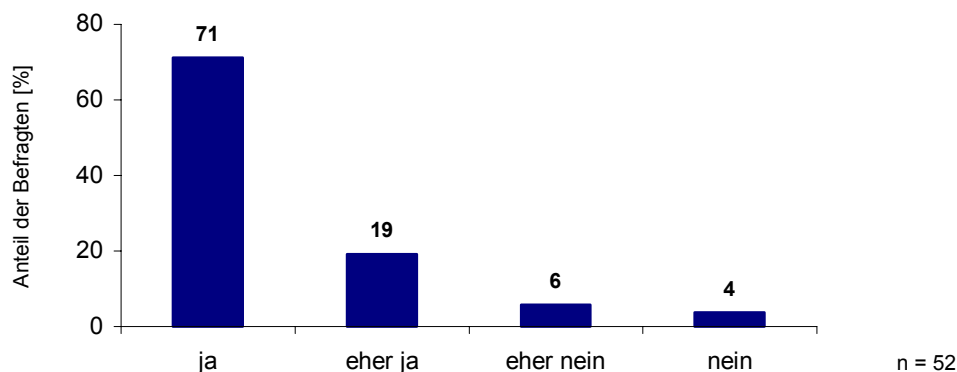


Abb.14: Antwort auf die Aussage: Seit es das Dorfmobil gibt, bin ich flexibler und unabhängiger.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Rücknahme des öffentlichen Verkehrsangebots bzw. ein unzureichendes Angebot trifft nicht nur Frauen, sondern alle Personen, die keinen Pkw zur Verfügung haben. Jedoch sind Frauen (derzeit noch) in einem höheren Maße betroffen als Männer - der Anteil jener Frauen ab 18 Jahren, die nie einen Pkw zur Verfügung haben, liegt etwa 3,5-mal so hoch wie jener der Männer. Erst in etwa 40 Jahren wird es keinen Unterschied in der Pkw-Verfügbarkeit zwischen Frauen und Männern mehr geben. Ist kein zufriedenstellendes öffentliches Verkehrsangebot vorhanden, kann dies u.a. zu folgenden Konsequenzen führen:

Probleme bei der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen (sowohl innerhalb der Gemeinde als auch in regionalen Zentren) bzw. eine Abhängigkeit von der Hilfsbereitschaft Dritter für Haushalte ohne Pkw-Verfügbarkeit.

Zwang zur Anschaffung eines Zweitautos im Haushalt, um die Kinder zur oft einige Kilometer entfernten Haltestelle des Schulbusses zu bringen.

eine geringere Erwerbstätigkeit von Frauen, da die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ohne Pkw oft nicht gegeben ist. Die Kosten eines Zweitautos verschlingen häufig den Großteil des Einkommens.

Die öffentliche Verkehrserschließung ländlicher Gemeinden erhöht die Lebensqualität der Bevölkerung. Wo herkömmlicher Linienverkehr aufgrund der geringen Nachfrage zu unwirtschaftlich ist, bieten Angebote wie das Dorfmobil, die bei Bedarf angefordert werden können, komfortable Alternativen. Um Erreichbarkeits- und Versorgungsprobleme von vornherein gering zu halten und die öffentliche Verkehrserschließung zu vereinfachen sind kompakte Siedlungsstrukturen anzustreben und die fußläufige Erreichbarkeit innerhalb einer Ortschaft zu forcieren.

7. QUELLEN

ARTS-Consortium: Actions on the integration of rural transport services, Deliverable 5, Evaluation and transferability of results, Funded by the European Community under the "Competitive and Sustainable Growth" programme, 2004

Sammer G., Meschik M., Meth D. et al: Mobilitäts- und Versorgungserfordernisse im Strukturschwachen ländlichen Raum als Folge des Strukturwandels. Untersuchungsgebiet Marchfeld, Zwischenbericht, Datenanalyse, 2004

Sammer G., Meth D., Neumann A.: Vertiefte Untersuchung von Mobilität und (Nah-)Versorgung im Unteren Pinka- und Stremtal. Vorabzug des Schlussberichts, 2005

Statistik Austria: Volkszählung vom 15. Mai 2001, Wohnbevölkerung nach Lebensunterhalt, Gemeinde Klaus an der Pyhrnbahn (40906), <http://www.statistik.at/blickgem/vz3/g40906.pdf> [29.11.2005]

Wirtschaftskammer Burgenland (Hrsg.): Nahversorgungsggrad, 2004