

Mobilität im ländlichen Raum - für eine zukunftsfähige, verteilungs- und gendergerechte Verkehrspolitik

„Mobilität ist eine Grundvoraussetzung, um am Erwerbsleben und an sozialen und gesellschaftlichen Aktivitäten teilhaben zu können“, bringt AK-Direktor Helmut Guth den Hintergrund der von den Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland veranstalteten Tagung auf den Punkt. Dass Mobilität im ländlichen Raum zu einem hohen Anteil auf dem privaten Pkw basiert hat zwei wesentliche Nachteile: einerseits sind Ausgaben für Verkehr die zweitgrößte Kostenbelastung der Haushalte und andererseits ist der ländliche Personenverkehr für etwa 1/3 der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Sylvia Leodolter verdeutlicht, warum sich die AK-Wien an der Tagung und am Forschungsprojekt beteiligt hat: „Für die AK-Wien, auch als Büro der Bundesarbeitskammer, sind Leistbarkeit und Nachhaltigkeit der Mobilität zwei wesentliche Herausforderungen, die wir bewältigen müssen.“

Arbeitsmarkt

Georg Grund-Groiss, Leiter des AMS Wiener Neustadt, verdeutlicht in seinem Referat, dass der Wettbewerb um Arbeitsplätze stetig zunimmt und dabei Mobilität (nicht nur in räumlicher Hinsicht) eine wichtige Rolle spielt. Problembereiche aus dem Beratungsalltag sind unter anderem die in zunehmendem Ausmaß geringeren Netto-Löhne, gesundheitliche Einschränkungen von Arbeitssuchenden und das Fehlen eines „sozialen Arbeitsmarktes“. Die Ergebnisse des von Wiebke Unbehaun (BOKU) vorgestellten Forschungsprojekts verdeutlichen, dass gerade Haushalte mit geringem Einkommen, arbeitslose Personen und Frauen häufig keinen Zugang zum Pkw haben und wegen der Hauptverantwortung für die Haushalts- und Familienarbeit häufiger auf den regionalen Arbeitsmarkt angewiesen sind. Dies hat auch zur Folge, dass sie häufiger unter ihrer Qualifikation arbeiten müssen.

Hohe Kosten für Mobilität

Sowohl in Bezug auf das Geschlecht als auch auf den Erwerbsstatus und das Einkommen gibt es in Österreich starke Unterschiede beim Zugang zum privaten Pkw. So besitzen 40 Prozent der Haushalte im unteren Einkommensviertel keinen Pkw, bei den Haushalten im obersten Einkommensviertel sind es nur 11 Prozent. Unterschiede zeigen sich auch bei den finanziellen Mitteln für den Betrieb des Autos. So können Haushalte der oberen Einkommensgruppen das Doppelte bis Dreifache für Treibstoff, Zubehör und Reparaturen ihrer Pkws ausgeben als die unteren Einkommensgruppen, die mit 90 Euro, d. h. etwa mit einer Tankfüllung pro Monat, auskommen müssen. Daten aus Niederösterreich zeigen, dass vor allem Arbeitslose und im Haushalt Tätige (zu 49 bzw. 44 Prozent) nicht jederzeit über einen Pkw verfügen können. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr ist demgegenüber sozial ausgewogener – so haben über alle Einkommensgruppen hinweg etwa 20 Prozent der österreichischen Haushalte eine ÖV-Jahreskarte. Entscheidend dafür sind nicht die Kosten, sondern die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel. Thomas Hader von der AK-Wien verdeutlichte in diesem Zusammenhang die hohen Kosten der Arbeitswege für einzelne PendlerInnengruppen. „Wenn alleine der Arbeitsweg 1/5 bis 1/4 des Einkommens kostet, muss bei anderen Ausgaben der Familien, wie Ausbildung oder Wohnen, gespart werden.“

Potenziale für multimodale Mobilität nutzen

Bei der in den Regionen Schneebergland und Triestingtal durchgeführten Erhebung zeigte sich, dass 83 Prozent aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden, sieben Prozent zu Fuß und nur zwei Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wird der Arbeitsweg betrachtet, hat der Bahnverkehr einen höheren Stellenwert: 22 Prozent der Befragten gaben an, dass sie die Bahn regelmäßig für den Weg zur Arbeit verwenden, 5 Prozent das Fahrrad und 70 Prozent den Pkw. Überraschend war, dass 11 Prozent der mit dem Pkw zurückgelegten Wege kürzer als einen Kilometer waren, 29 Prozent kürzer

als drei Kilometer und 40 Prozent kürzer als fünf Kilometer. Betrachtet man gesamte Wegeketten, so zeigt sich, dass 31 Prozent aller Wegeketten keinen Weg hatten, der länger als drei Kilometer ist, und 40 Prozent der Wegeketten keinen Weg mit über fünf Kilometer hatten. Diese Wege liegen also innerhalb der üblichen Radfahrdistanz.

Über die Herausforderungen, wie differenzierte Pendelverflechtungen und unterschiedliche Verkehrswegezwecke organisiert werden sollen, gab Christian Popp vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung einen Überblick. Neben anderen Punkten strich er die verstärkte Abstimmung von Verkehrssystem und Siedlungsentwicklung, sowie die Forcierung multimodaler Mobilitätsformen hervor.

Andrea Stütz vom Verkehrsverbund Ostregion macht diesbezüglich klar, dass Linienverkehre nie zu 100% individuelle Mobilität abdecken können, weshalb die Kombination mit dem Rad und dem zu Fuß gehen entscheidend ist. Aber auch die Notwendigkeit auf lokaler Ebene öffentliche Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen, wird von ihr angesprochen. Sie gibt zu bedenken, dass bedarfsorientierte Angebote auf den ersten Blick kosteneffizienter aussehen, als wenn ein Linienbus durch die Gegend fährt. „Übersehen wird dabei, dass diese Systeme auch ihre Fixkosten - also Fahrzeug-, Versicherungs- und Personalkosten - haben.“

Eva Favry (Rosinak & Partner) wies in ihrem Statement darauf hin, dass es „den“ ländlichen Raum nicht gibt. Vielmehr bestehen sowohl unterschiedlichste Definitionen zur Abgrenzung zwischen urbanem und ländlichen Raum, darüber hinaus sind ländliche Gemeinden mit einer Vielzahl an Einflüssen wie etwa dem demographischen Wandel konfrontiert, die ebenfalls Auswirkungen auf Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsangebote haben.

Helmut Wolf (ÖBB Personenverkehr) präsentierte die intermodale Mobilitätslösung „eMORAIL“. Mit diesem Konzept wird der öffentliche Verkehr sinnvoll und preisgünstig in einem Car-Sharingmodell mit der E-Mobilität verknüpft und soll hinkünftig für Pendlerinnen und Pendler als Mobilitätsangebot für die „letzten Meile“ zwischen Bahnhof und Wohnort dienen. Das Konzept wurde in Modellregionen in der Steiermark und in NÖ erfolgreich erprobt.

Martina Jauck stellte in ihrem Referat anschaulich dar, dass persönliche Ansprechpartner das Um und Auf im öffentlichen Verkehr sind. Dies verdeutlichen ihre zahlreichen Kundenkontakte in der Mobilitätszentrale Burgenland (Eisenstadt) bei der sie nicht nur PendlerInnen mit Rat und Tat zu Seite steht, sondern auch SchülerInnen und TouristInnen Auskünfte über den öffentlichen Verkehr in der Region gibt. Positives Beispiel zur Auto-unabhängigen Mobilität im kleinen Maßstab sind aus ihrer Warte die zahlreichen burgenländischen Beispiele für Mikro-ÖV-Systeme.

Rollenklischees überwinden

Wie die Daten der Statistik Austria verdeutlichen, wenden die ÖsterreicherInnen in Summe mehr Zeit für unbezahlte Arbeit auf als für bezahlte Berufstätigkeit. (Verhältnis 51:49). Problematisch ist die ungleiche Verteilung der Erwerbs- und der unbezahlten Arbeit (dazu zählen vorwiegend Haushaltsführung, und Kinderbetreuung) zwischen den Geschlechtern:

Frauen erledigen zu zwei Dritteln die unbezahlte Arbeit, während Männer zu 61 Prozent die bezahlte Arbeit übernehmen. Zwar sind Frauen aus Familien mit Kindern heute zu 65 Prozent erwerbstätig, aber nur 22 Prozent sind Vollzeitbeschäftigt, bei den Männern sind es 85 Prozent. Dies hat weitreichende Konsequenzen: so stellt die geringere Erwerbsbeteiligung nicht nur eine Einschränkung in der Lebensgestaltung dar, sondern bedeutet für viele Frauen im Alter auch Armut und Ausgrenzung. Teresa Schwaninger vom Büro für nachhaltige Kompetenz wies diesbezüglich darauf hin, dass in der Befragung im Rahmen der Studie zwar einerseits sehr traditionelle Familienentwürfe vorgefunden wurden, andererseits jedoch die Einstellungen zur Aufteilung der bezahlten und unbezahlten Arbeit viel ausgewogener waren. Gesellschaftliche und betriebliche Rahmenbedingungen

spielen eine entscheidende Rolle, dass Einstellung und Realität bei der Gendergerechtigkeit noch weit auseinander liegen.

Selbständigkeit von Kindern und Jugendlichen unterstützen

Im Forschungsprojekt zeigte sich, dass 40 Prozent der Wege dem Holen und Bringen der Kinder dienen. Susanne Wolf-Eberl (Research & Data Competence) widmete sich in ihrem Vortrag ausführlich den Mobilitätsbedarfen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. „Frühe Selbständigkeit fördert die positive Einstellung zum öffentlichen Verkehr. Jugendliche, die sich zeitig im öffentlichen Raum zurechtfinden müssen, nehmen diesen auch positiver wahr.“ ist ihr Resümee aus ihren zahlreichen Jugend-Studien. Handlungsbedarf sieht sie in der Wertschätzung dieser KundInnen der Zukunft.

Anforderungen an gendergerechte und zukunftsfähige Mobilität

Zum Abschluss der Veranstaltung präsentierte Wiebke Unbehaun den im Rahmen des Projekts entwickelten Anforderungskatalog an gendergerechte Mobilität.

Aus den Erkenntnissen ergeben sich folgende Handlungsfelder für eine gendergerechte und zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum:

- Unterstützung der aktiven Mobilität zu Fuß und mit dem Rad durch Verbesserung und Lückenschluss bei der Verkehrsinfrastruktur,
- bessere Erreichbarkeit der Alltagsorte mit dem öffentlichen Verkehr, inklusive einer besseren Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und einer entsprechenden Information darüber (Multimodalität),
- Verbesserung der Qualitäten von Haltestellen und Verkehrsmitteln,
- vermehrte Anstrengungen zur Förderung der Bewusstseinsbildung für aktive und umweltschonende Mobilitätsformen,
- Erleichterung und Unterstützung der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen,
- bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen unterschiedlichster Lebensrealitäten bei der Raum- und Verkehrsplanung, u. a. durch eine verbesserte Partizipation der Betroffenen.