

# Mobilität und Stadtverkehr aus der Perspektive von Frauen

Antje Flade

Renate Guder



Fotos und fachliche Beratung: Klaus Kalwitzki  
Das Verkehrsbüro Mülheim an der Ruhr

Karikatur auf der Titelseite: Frankfurter Rundschau vom 16.11.85

Schreibaarbeiten: Ines Nowak

Grafiken: Christine Niederberger

Technische Herstellung: Reda Hatteh

ISBN-Nr. 3-92 78 46-17-1

Überarbeitete Fassung 1992

## Inhalt

1	Verkehr und soziale Kosten . . . . .	1
2	Mobilität und Wahlfreiheit . . . . .	8
3	Frauen als Verkehrsteilnehmerinnen . . . . .	11
4	Zuständigkeit von Frauen für Familie und Kinder . . . . .	20
5	Vereinbarkeit von Familie und Beruf . . . . .	25
6	Sicherheits- und soziale Bedürfnisse . . . . .	30
7	Einstellungen zum Auto und zum ÖPNV . . . . .	33
8	Verbesserung des ÖPNV-Angebots . . . . .	40
9	Beteiligung von Frauen . . . . .	54
10	Schlußfolgerungen . . . . .	66
	Literaturverzeichnis . . . . .	73



## 1 Verkehr und soziale Kosten

Inzwischen hat die Zahl der gemeldeten Pkw in der westlichen Bundesrepublik 30 Millionen überschritten (vgl. Tab. 1). Auf fast jeden zweiten Einwohner, Neugeborene, Kinder, Jugendliche und Hochbetagte mitgerechnet, entfällt heute ein Auto; auf jeden Haushalt (27 Millionen) längst mehr als ein Auto. Eine solche Motorisierung hätte nicht stattgefunden, wenn nicht das Auto viele **persönliche** Vorteile bieten würde: individuelle Freiheit, Zeitgewinn, Bequemlichkeit usw.. Von diesem **persönlichen** Nutzen einmal abgesehen, entstehen durch den Autoverkehr eine Fülle **sozialer** Kosten, die insbesondere diejenigen Gruppen zu tragen haben, die nicht vom Auto profitieren. Der Kostenseite sind zuzuschlagen:

- der Autoverkehr gefährdet Menschen, am allermeisten Kinder und alte Menschen,
- er ist der schlimmste Lärmverursacher,
- er verschmutzt die Luft,
- er benötigt enorme Flächen sowohl für die "Fahr"-Zeuge als auch "Steh"-Zeuge
- er beeinflusst das Wohnen und die Ortsverbundenheit von Bewohnern,
- er fördert Zentralisierungstendenzen, so daß die Wege zu verschiedenen Zielorten weiter statt kürzer werden,
- er verdrängt den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Die **mangelnde Verkehrssicherheit** kommt u. a. in den hohen Unfallzahlen von Kindern zum Ausdruck. Das Unfallrisiko von Kindern ist in der Bundesrepublik höher als in jedem anderen Land Europas.

Was den **Verkehrslärm** betrifft, kann man davon ausgehen, daß die Geräusche von Kraftfahrzeugen von denjenigen Personen als besonders störend wahrgenommen werden, die diesen Geräuschen unfreiwillig ausgesetzt sind. Schallemissionen wirken schlafstörend, beeinträchtigen die Konzentration, erschweren Unterhaltungen und wirken ab ca. 85 dB (A) gehörschädigend. Doch der durchschnittliche Lärm-

**Tabelle 1:** Entwicklung der Pkw-Zahlen  
in der Bundesrepublik

pegel starken Stadtverkehrs liegt im Bereich von 80 dB (A) und zu bestimmten Spitzenzeiten noch weit darüber. Im Zusammenhang mit dem "Sommer-Smog" im letzten Jahr ist dieser Aspekt: das Auto als Luftverschmutzer bzw. als "Umweltschädling", verstärkt ins Blickfeld gerückt. Besonders giftig ist zuviel Ozon in der Luft. Der größte Teil der Vorläufersubstanzen für das Ozon wird durch den Autoverkehr erzeugt.

**Der Platzanspruch des Autoverkehrs** hat zu einer Verknappung von Flächen für andere Zwecke geführt. Für den Autoverkehr gibt es detaillierte Angaben in Form von Richtlinien über Abmessungen und den Flächenbedarf in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und dem Stellflächenbedarf, die stets als erstes berücksichtigt werden. Gerade der Stellflächenbedarf hat sich mit der kontinuierlich ansteigenden Zahl der zugelassenen Autos in den letzten Jahren ganz besonders erhöht. Der "ruhende Verkehr" nimmt nicht nur Platz weg, sondern trägt außerdem zu einer Erhöhung des Unfallrisikos bei, indem er nämlich als Sicht-

Jahr	Anzahl Pkw
Stand jeweils 1. Juli	- in 1 000 -
1956	2 136
1957	2 584
1958	3 097
1959	3 684
1960	4 489
1961	5 343
1962	6 335
1963	7 305
1964	8 274
1965	9 267
1966	10 302
1967	11 016
1968	11 683
1969	12 585
1970	13 941
1971	15 115
1972	16 055
1973	17 023
1974	17 341
1975	17 898
1976	18 920
1977	20 020
1978	21 212
1979	22 535
1980	23 192
1981	23 731
1982	24 105
1983	24 580
1984	25 218
1985	25 845
1986	26 917
1987	27 908
1988	28 878
1989	29 755
1990	30 685

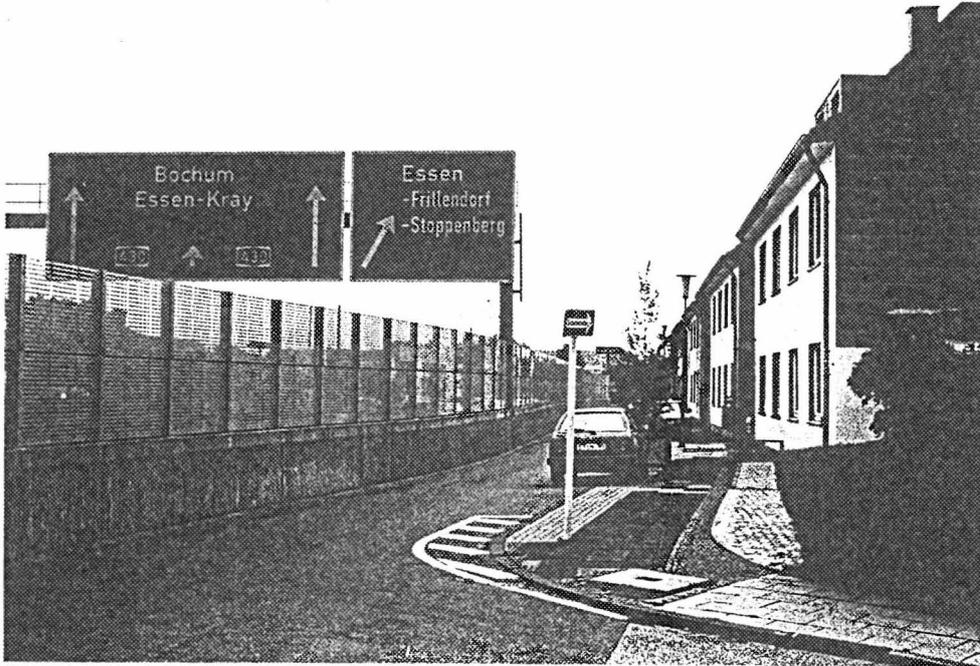
hindernis wirkt: der Autofahrer sieht z. B. ein Kind nicht, wenn es sich zwischen den dicht parkenden Autos befindet und dann plötzlich und unerwartet auf der Fahrbahn erscheint.

### Unfälle



Genauso wenig Chancen hat ein Kind, das herankommende Auto zu sehen, weil es noch nicht groß genug ist, um über die parkenden Autos hinwegzusehen. Parkende Autos als Sichthindernis werden von Eltern oftmals als wichtigste Ursache des hohen Unfallrisikos von Kindern angesehen (Flade et al. 1988).

## Lärm(Schutz)



Die Entwicklung von Ortsverbundenheit und die **Identifizierung mit dem Wohnbereich und dem Wohngbiet** wird behindert, wenn Wohnstraßen keine Aufenthaltsorte, sondern nur noch Transportwege sind. Räumliche Nähe verliert an Bedeutung, wenn man motorisiert ist, denn man kann in relativ kurzer Zeit auch entfernte Orte erreichen. Letztlich fördert die Motorisierung damit das Prinzip der Trennung der Funktionen von Wohnen, Arbeiten, Erholung und Konsum. Man hat schließlich ein Auto, das man aber auch braucht, um diese räumliche Trennung zu überwinden. Je stärker jedoch der Autoverkehr wird, um so mehr werden Bahn- und Busverkehr aus Gründen der Wirtschaftlichkeit "ausgedünnt", was den ÖPNV unattraktiv macht. Nur noch "der harte Kern" der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, der mangels vorhandener Alternativen gezwungen ist, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu wählen, bleibt bei diesem Selektionsprozeß schließlich übrig.

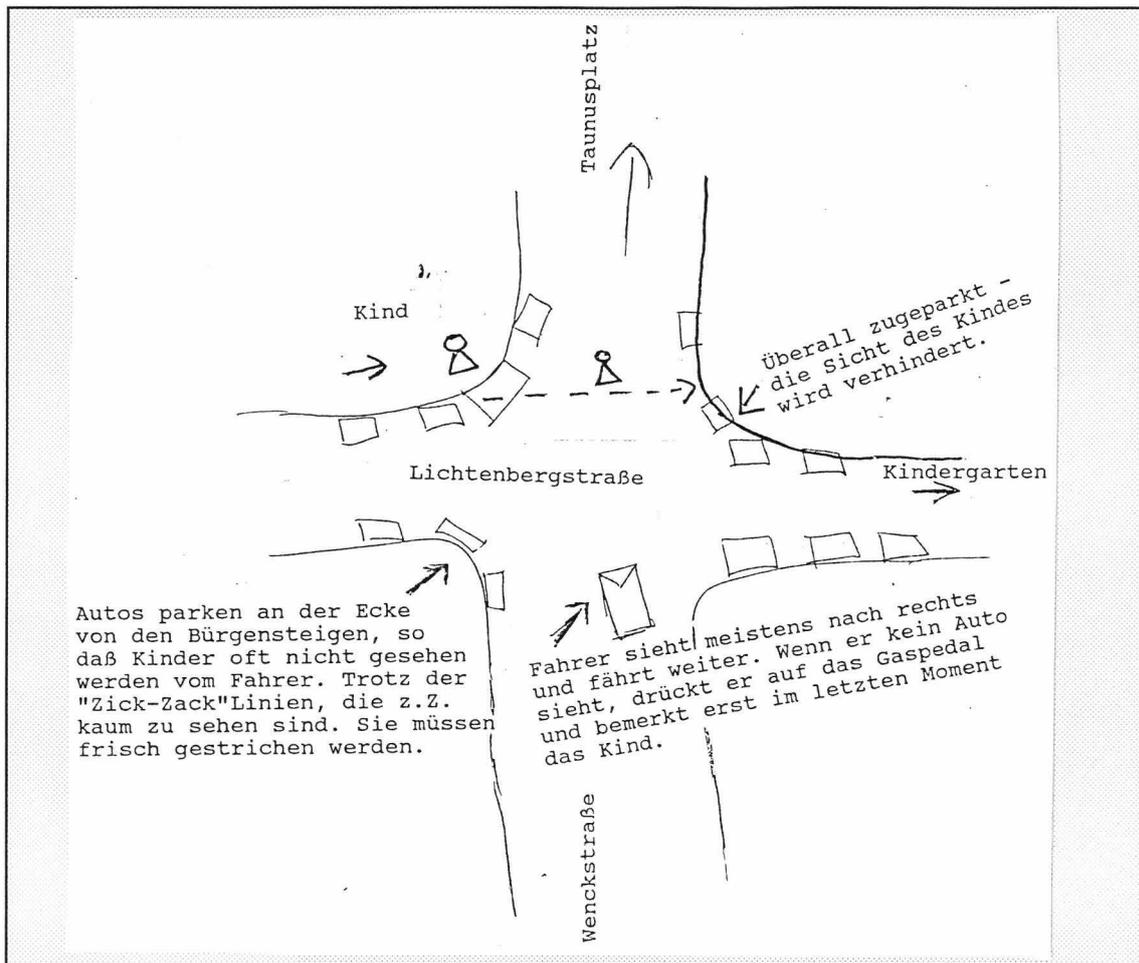


Abb. 1: Gefahren für ein Kindergartenkind durch den ruhenden Verkehr aus Elternsicht, dargestellt an einem konkreten Beispiel (Quelle: Flade et al. 1988)

Übrig bleiben die "Immobilien": die Kinder und Jugendlichen, die noch nicht motorisiert sind, und diejenigen, die sich ein Auto nicht leisten können, und schließlich die älteren Menschen, die sich als Pkw-Selbst-Fahrer dem motorisierten Straßenverkehr nicht mehr gewachsen fühlen. Frauen gehören eher zu der Gruppe, die sich kein Auto leisten kann.



Zeichnung: Serge

Quelle: DIE ZEIT vom 20.09.85



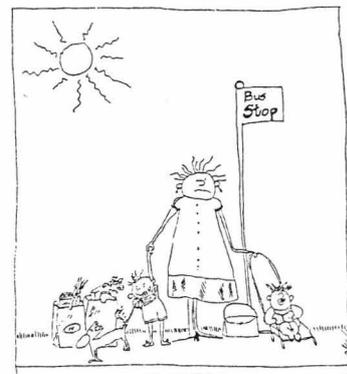
Der Autoverkehr hat somit u. a. die folgenden allgemeinen Effekte:

Er bringt den Autofahrenden individuelle Vorteile.  
 Er belastet die Umwelt und die Gesellschaft, die die sozialen Kosten der Motorisierung zu tragen hat.  
 Er fördert die soziale Ungleichheit.

Welche Gründe gibt es nun, Fragen der Mobilität und des Stadtverkehrs geschlechtsspezifisch anzugehen? Warum ist es erforderlich, die gewohnte geschlechtsneutrale Position aufzugeben und ausdrücklich die Belange von Frauen ins Blickfeld zu rücken?

Die wesentlichen Gründe sind:

1. Frauen besitzen seltener ein Auto und können seltener über ein Auto verfügen.
2. Die Lebenszusammenhänge von Frauen und Männern sind im allgemeinen nicht gleich (Schneider et al. 1989). Sie sind besonders ungleich, wenn Kinder im Haushalt leben und betreut werden müssen. Die überwiegende Zuständigkeit von Frauen für den Bereich Familie bedeutet konkret, daß Frauen mit Kleinkindern unterwegs sind, daß sie Kinder auf Wegen, die nicht verkehrssicher genug sind, begleiten und daß sie behilflich sind, um die eigenständigen Mobilitätsbedürfnisse ihrer Kinder zu erfüllen.
3. Frauen und nicht Männer müssen - trotz Gleichberechtigung - das Problem der Vereinbarkeit von Familie und Beruf lösen. Um die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit der beiden Lebensbereiche zu schaffen, ist eine raumzeitliche Organisation des Alltags erforderlich, deren Gelingen auch von der Mobilität abhängt.



Women's dependence on inadequate transportation systems affects their access to jobs, shopping, and other services.

Quelle: Popenoe

4. Frauen sind durch mangelnde Sicherheit in öffentlichen Räumen, zu denen u. a. auch Haltestellen des ÖPNV und die Wege zwischen Haltestelle und Wohnung gehören, in besonderem Maße beeinträchtigt.

Die allgemeine Begründung, warum es erforderlich ist, das Thema Mobilität geschlechtsspezifisch zu behandeln, und warum es Sinn macht, den ÖPNV frauengerecht zu planen und zu gestalten, liefert die Feststellung, daß der Alltag von Frauen im allgemeinen eine größere Vielfalt an Situationen, die Mobilität erfordern, umfaßt, als der Alltag von Männern. Männliche Mobilität ist in erster Linie berufsbezogen, während viele Frauen aus beruflichen **und familiären** Gründen mobil sind. Eine Verkehrsplanung, die sich an der Zielgruppe Frauen orientiert, würde ein größeres Spektrum an Situationen, die Mobilität erfordern, berücksichtigen müssen als eine Verkehrsplanung, die sich auf den Mann als typischen Verkehrsteilnehmer bezieht.

Anders formuliert: die Mobilitätsnachfrage von Männern erstreckt sich nur auf eine Teilmenge aus der Gesamtmenge aller Situationen, die mit Mobilität verbunden sind.

## 2 Mobilität und Wahlfreiheit

**Mobilität** wurde früher in der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik im wesentlichen mit **Fahrtenhäufigkeit** gleichgesetzt, wobei meist Fahrten mit **motorisierten Verkehrsmitteln** gemeint waren. Mobil war also derjenige, der viel fuhr. "Mobil sein" im Sinne von "Viel-fahren-können" war zu Zeiten, als noch nicht fast jeder Haushalt ein Auto hatte, ein Privileg.

Heute gilt **Mobilität** als ein Maß für Möglichkeiten, verschiedene Zielorte wie z. B. Arbeitsplatz, Schule, Geschäfte usw. bequem und schnell zu erreichen, Mobilität als Chance sicherer, zuverlässiger, preiswürdiger Raumüberwindung (Beck 1991). Das bedeutet, daß Mobilität auch dadurch erhöht werden kann, daß man Standorte nach den Kriterien der räumlichen Nähe plant, so daß Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln entbehrlich werden.

Doch auch wenn durch die Auffassung von Mobilität als Erreichbarkeit von Zielorten das Kriterium der **räumlichen Nähe** neue Bedeutsamkeit gewinnt, so sind doch viele Zielorte häufig **nicht** in räumlicher Nähe der Wohnung gelegen. Ihre Erreichbarkeit hängt oftmals davon ab, ob schnelle Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. **Schnelle** Verkehrsmittel sind das Auto und die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn. Im Hinblick auf deren Verfügbarkeit können drei Gruppen unterschieden werden (Köhler 1983):

- **"captive riders"** = Personen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind.
- **"captive drivers"** = Personen, die auf das individuelle Verkehrsmittel Auto angewiesen sind.
- **"choice riders"** = Personen, die zwischen individuellem und öffentlichem Verkehrsmittel wählen können.

Bei kürzeren Strecken erhöht sich im allgemeinen die Wahlmöglichkeit, weil man die gewünschten Orte auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen kann. Mit zunehmender Entfernung nimmt dagegen die Wahlfreiheit ab, weil jetzt nur noch die schnelleren Verkehrsmittel in Frage kommen.

Zur Stadt von heute gehört mehr oder weniger, daß nicht alle Zielorte in Wohnnähe liegen, so daß regelmäßig oder auch nur ab und zu größere Entfernungen überbrückt werden müssen. Belschner (1990) hat dies als "das Mobilitätsgebot der modernen Stadt" bezeichnet. Er stellt fest:

"Die Bewohner einer Stadt lassen sich nach dem Ausmaß differenzieren, in dem sie am urbanen Leben teilhaben. Urbanes Leben beruht derzeit auf einer weitgehenden funktionalen Trennung der 4 Bereiche Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit ... Den 4 Funktionsbereichen werden im Stadtgebiet bzw. in der städtischen Region bevorzugte Orte zugewiesen: man wohnt am Ort A, arbeitet am Ort B, kauft am Ort C ein und verbringt die Freizeit am Ort D ... Von den Bewohnern wird es als Selbstverständlichkeit erwartet, die Distanzen zwischen den Orten A bis D, auch auf Kosten ihres Zeitbudgets, zu über-

**Tabelle 2:** Verkehrsmittelnutzung von Frauen und Männern auf ihren alltäglichen Wegen - in Prozent -

brücken. Um am urbanen Leben teilhaben zu können, wird Mobilität vorausgesetzt.

...

Durch die normative Vorgabe der funktionalen Trennung wird ein Bild von Normalität erzeugt, das sich auf die Identität der Bewohner auswirkt: eine Person kann sich nur dann als normale, vollwertige BewohnerIn der Stadt erleben, wenn sie/er kompetent ist, mit der normativen Vorgabe der Entfernung effizient umzugehen."

Verkehrsmittel	Frauen	Männer
zu Fuß	35	21
Fahrrad	11	10
Kraftrad	1	3
Pkw-Selbstfahrer	23	48
Pkw-Mitfahrer	14	5
ÖV	8	5
Kombinationen	7	6
keine Angabe	1	2
insgesamt	100	100

Eine Person, die nicht über die psychischen, physischen und materiellen Ressourcen verfügt,

Quelle: Hautzinger und Tassaux 1989

um die Distanzen zwischen den Orten zu überwinden, ist nicht "kompetent". Die kompetente Erfüllung des Mobilitätsgebots ist so auch die Grundlage für die Entwicklung und Aufrechterhaltung eines positiven Selbstbildes. Bei Belschner (1990) heißt es: "Es wird zum Zeichen des chicen, modernen, idealen, anzustrebenden Lebensstils, sich zwischen den Orten individuell und ungebunden zu bewegen."

Selbstbild und Selbstwertgefühl sind somit abhängig von der Mobilitätskompetenz, die angesichts der entmischten und weitläufigen Stadtstruktur unabdingbar ist. Verschiedene Bewohnergruppen sind jedoch in diesem Sinne weniger kompetent bis inkompetent:

- alte Menschen, die nicht mehr über die körperlichen Voraussetzungen verfügen,

- Kinder und Jugendliche, die erst in Zukunft die Kompetenz haben werden,
- arme Menschen, denen die materiellen Voraussetzungen fehlen.

Die "Kompetenz" dieser Personen ist fraglich. Sie können - im wahrsten Sinne des Wortes - in der mobilen Gesellschaft "nicht Schritt halten". Sie entsprechen nicht dem Normalitätsstandard.

### 3 Frauen als Verkehrsteilnehmerinnen

Frauen legen heute gleich viele Wege zurück wie Männer. Wie die Auswertung einer repräsentativen Verkehrsverhaltensuntersuchung aus dem Jahre 1982 von Hautzinger und Tassaix (1989) ergeben hat, wurden annähernd gleich viele Wege von Frauen und Männern zurückgelegt (49,6 % von weiblichen Personen ab 10 Jahren). Die Frauen nutzten für die gleich vielen Wege jedoch andere Verkehrsmittel als Männer.



Quelle: Darmstädter Echo vom 19.04.91

Diese geschlechtstypische Verkehrsmittelnutzung hängt mit der Pkw-Verfügbarkeit und dem Pkw-Besitz zusammen. Frauen besitzen vergleichsweise selten einen Pkw; zur Zeit sind 25,6 % der Autohalter/-halterinnen Frauen, wobei dieser Anteil je nach Altersgruppe unterschiedlich ist. Am 1. Juli 1990 lag er zwischen 13 % und 32 %. Am relativ höchsten ist er bei den jüngeren Frauen.

Aus Abb. 2 ist ersichtlich, daß die Altersgruppe mit dem höchsten Motorisierungsgrad die 50- bis 55jährigen Männer sind. Sie sind "voll motorisiert". Ferner ist bemerkenswert, daß die Hälfte der Autos im Besitz 25- bis 60jähriger Männer sind, die jedoch nur ein Viertel der Bevölkerung ausmachen.

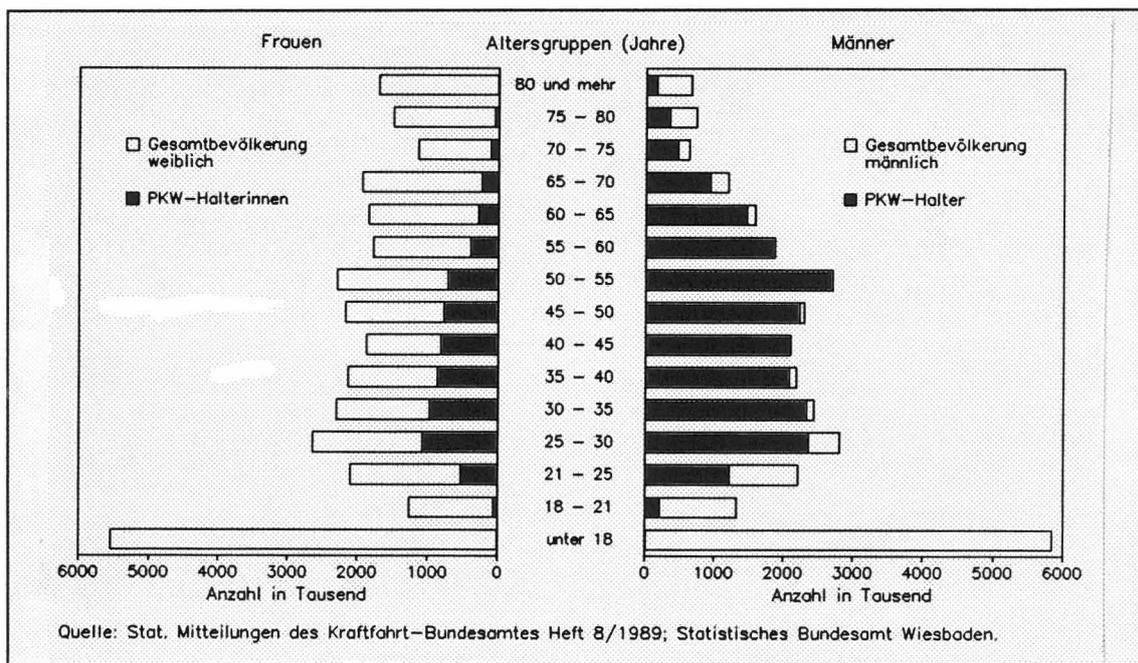
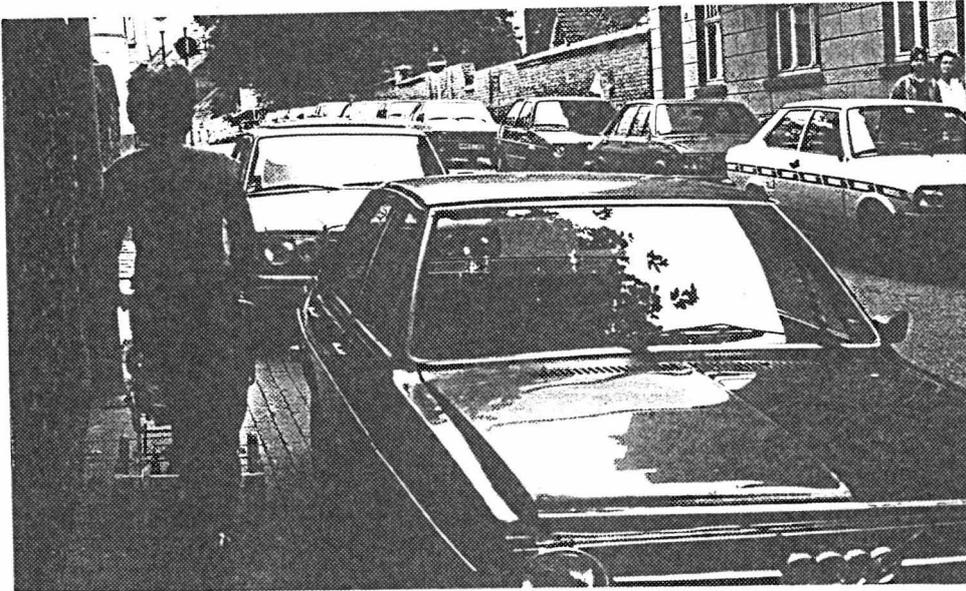


Abb. 2: Pkw-Bestand nach Altersgruppen und Geschlecht des Halters/der Halterin bezogen auf die jeweilige Gesamtbevölkerung

Männer sind in erster Linie Autofahrer, Frauen bilden vor allem das "Fußvolk"  
- im wahrsten Sinne des Wortes (vgl. Rau 1986).



### Frauen - die typischen Fußgängerinnen

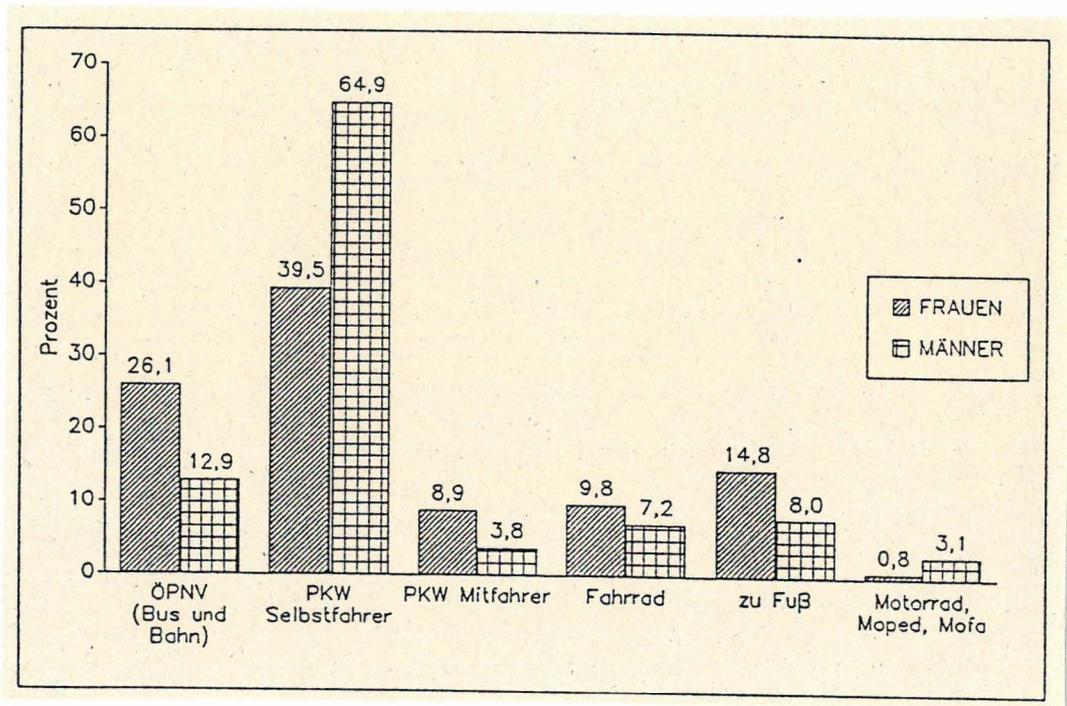
Diese geschlechtstypische Verkehrsmittelnutzung hängt zum einen mit der Pkw-Verfügbarkeit zusammen. Sie ist zum anderen dadurch bedingt, daß die Wege von Frauen im Durchschnitt kürzer sind. Frauen gehen viel mehr zu Fuß als Männer. Als **Fußgängerinnen** gehören sie zu einer Gruppe, die in der Hierarchie der Verkehrsplanung keine Spitzenposition einnimmt. Die Verkehrsplanung orientiert sich immer noch am **Autofahrer** (siehe IVT und ITP 1989).

Sobald weitere Entfernungen zurückgelegt werden müssen, stellt sich die Frage nach der Verfügbarkeit über ein **schnelleres** Verkehrsmittel. Hier zeigt sich, daß Frauen weitaus häufiger als Männer zur Gruppe der captive riders gehören, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen ist.

Ein schlechtes ÖPNV-Angebot wirkt sich deshalb auch nicht auf alle Personengruppen gleichermaßen aus; besonders betroffen sind davon die Frauen, weil sie

weitaus öfter als Männer darauf angewiesen sind. Für zwei Frauengruppen gilt dies im besonderen Maße: für ältere Frauen, die vergleichsweise selten einen Führerschein haben und die im Durchschnitt auch nicht so finanzkräftig sind, sich einen Pkw leisten zu können, und für erwerbstätige Frauen, die als Erwerbspersonen strikteren Mobilitätswängen unterliegen als nicht erwerbstätige Personen. Wie aus den Mikrozensus-Daten von 1985 hervorgeht, legen erwerbstätige Frauen in der Bundesrepublik zu 22 % ihre Arbeitswege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, Männer nur zu 11 %. Frauen also doppelt so oft wie Männer.

**Abb. 3: Erwerbstätige im Juni 1985 in Prozent nach Geschlecht und Verkehrsmittelnutzung zur Arbeitsstätte**



Quelle: Statistisches Bundesamt, Mikrozensus 1985; eigene Grafik.

Diese geschlechtstypische Verkehrsmittelnutzung auf den Arbeitswegen spiegelt sich auch in den Daten der Volkszählung 1987 wider.

Die unterschiedliche Verkehrsmittelnutzung von Frauen und Männern in der Bundesrepublik spiegelt sich auch auf der Ebene einzelner Städte wider. So wurde in einer repräsentativen Befragung der erwachsenen Wohnbevölkerung in Leverkusen festgestellt, daß Frauen weitaus häufiger den ÖPNV nutzen als Männer.

41 % der Leverkusener Männer gaben an, **nie** mit dem ÖPNV unterwegs gewesen zu sein, dagegen nur 21 % der Leverkusenerinnen.

**Tabelle 3:** Häufigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Leverkusen nach Geschlecht

Häufigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	Frauen		Männer	
	abs.	%	abs.	%
an 5 - 7 Tagen pro Woche	51	9	26	7
an 3 - 4 Tagen pro Woche	47	8	10	3
an 1 - 2 Tagen pro Woche	90	15	33	9
an 2 - 3 Tagen im Monat	81	14	28	7
an einem Tag im Monat	60	10	29	7
seltener als 1 Tag im Monat	140	23	102	26
gar nicht	126	21	157	41
insgesamt	595	150	385	100

Quelle: Flade 1990

Für 61 % der Männer in Leverkusen ist das Auto das wichtigste Verkehrsmittel, jedoch nur für 34 % der Frauen. Fast zwei Drittel der Männer, aber nur etwa ein Drittel der Frauen sind überwiegend mit dem Auto als Selbstfahrer unterwegs. Für Frauen ist der ÖPNV deutlich häufiger wichtigstes Verkehrsmittel. Die Diskrepanz zwischen der Häufigkeit der Auto- und der ÖPNV-Nutzung ist bei ihnen lange nicht so krass wie bei den Männern.

Auch Leverkusen liegt somit voll "im Trend". Männer sind überwiegend Autofahrer; andere Verkehrsmittel spielen für sie nur eine untergeordnete Rolle.

**Tabelle 4:** Das wichtigste Verkehrsmittel erwachsener Personen in Leverkusen nach Geschlecht - in Prozent -

Wichtiges Verkehrsmittel	Frauen	Männer	zusammen
das Auto (Selbstfahrer)	34	61	47
ÖPNV	25	15	20
das Fahrrad	14	14	14
zu Fuß	13	5	9
das Auto (Mitfahrer)	13	3	8
Krafträder	1	2	1
insgesamt	100	100	100

Auch für den Großraum Hannover liegt eine Verkehrsanalyse vor, die die geschlechtstypische Verkehrsmittelnutzung ebenfalls bestätigt. Busse und Bahnen werden von 18 % der Frauen, aber nur von 13 % der Männer genutzt. Frauen legen 54 % ihrer Wege **nicht**-motorisiert zurück, Männer nur 37 %, Frauen sind zu 16 % Selbstfahrerinnen, Männer zu 41 % (Zweckverband Großraum Hannover 1990).

**Tabelle 5:** Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit in Leverkusen nach Geschlecht

Führerscheinbesitz/ Pkw-Verfügbarkeit	Frauen		Männer	
	abs.	%	abs.	%
kein Führerschein	236	41	45	12
Führerschein, kein Auto zur Verfügung	27	5	20	5
Auto ab und zu zur Ver- fügung	53	9	13	3
Auto meistens zur Verfügung	48	8	30	8
Auto jederzeit zur Verfügung	212	37	277	72
insgesamt	576	100	385	100

Quelle: Flade 1990



Frauen im ÖPNV (Fotos: Kraemer)

Die unterschiedliche Verkehrsmittelnutzung von Männern und Frauen findet sich nicht nur in der Bundesrepublik, sondern auch in anderen Ländern der westlichen Welt. Aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang eine von Rutherford und Wekerle (1988) durchgeführte Untersuchung in Toronto. Sie differenzierten nicht nur lediglich zwischen Frauen und Männern, sondern zusätzlich noch nach dem Haushaltstyp. Je nachdem ob sie alleinstehend bzw. alleinerziehend sind oder nicht, sind Frauen mehr oder weniger häufig captives. Bei Männern wirkt sich dagegen der Haushaltstyp deutlich weniger aus.

Vergleichsweise gut geht es den verheirateten Frauen und zwar unabhängig davon, ob sie Kinder haben oder nicht. Es ist anzunehmen, daß auch in der Bundesrepublik die **alleinerziehenden Mütter** überproportional oft captive riders sind, während die verheirateten Frauen häufiger motorisiert sind. Hier kommt zum Ausdruck, daß Autobesitz auch eine Einkommensfrage ist. Alleinerziehende Mütter gehören zum großen Teil zu den einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten, so daß sie sich dementsprechend seltener ein Auto leisten können (vgl. Flade et al. 1991). Es sind die wegen ihrer Immobilität "inkompetenten" armen Menschen, denen die materiellen Voraussetzungen für Mobilitätskompetenz fehlt (vgl. S. 11).

**Tabelle 6:** Erwerbstätige ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer und "captives" in Toronto nach Geschlecht und Haushaltstyp - in Prozent -

Haushaltstyp	ÖPNV-Nutzung		ÖPNV-"captives"		captive-Verhältnis Frauen zu Männern
	Frauen	Männer	Frauen	Männer	
Alleinstehend	38,0	12,4	21,0	5,7	3,7
Alleinerziehend	48,4	16,1	27,0	3,7	7,3
Verheiratet mit Kindern	29,7	13,2	16,8	3,7	4,5
Verheiratet ohne Kinder	27,4	11,1	15,1	3,7	4,1
insgesamt	32,5	14,0	19,0	4,2	4,5

Quelle: Rutherford und Wekerle 1988, S. 121

Ganz unterschiedlich ist die Situation für alleinerziehende Mütter und Väter. Die betreffenden Frauen gehören meistens zu den Einkommensschwächeren; sie sind deutlich häufiger als die anderen Gruppen captive riders. Bei Männern macht es dagegen keinen Unterschied, ob sie alleinerziehend sind oder nicht. Anzunehmen ist, daß die von Rutherford und Wekerle ermittelten Zahlen nicht nur für Toronto gelten.

Die häufigste Form der Verkehrsteilnahme von Frauen ist das Zu-Fuß-Gehen (siehe Tab. 2). Dazu ist anzumerken, daß das Zu-Fuß-Gehen in Städten heute alles andere als angenehm ist. Das hängt mit der ungeheuren Vermehrung der Automenge zusammen und ist bedingt durch eine Stadtplanung, die sich am autofahrenden Verkehrsteilnehmer orientierte. Die Gehwege sind schmal, Radwege fehlen oft ganz. Fußwege werden zunehmend und immer ungehemmter vom ruhenden Verkehr okkupiert, so daß die ohnehin schmal angelegten Gehwege der Fußgänger noch schmaler werden. Voll zugeparkte Straßenränder und die Verengung der Gehwege gehören heute zum alltäglichen Straßenbild.



#### 4 Zuständigkeit von Frauen für Familie und Kinder

Von den ungünstigen Effekten des Autoverkehrs werden Frauen auch noch in anderer Weise stärker beeinträchtigt als Männer und zwar **in ihrer Rolle als Betreuerin der Kinder**, einer Rolle, die Väter nur selten im Alltag ausüben (Erlor et al. 1988). An der Arbeitsteilung bei der Kinderbetreuung wird am deutlichsten sichtbar, daß weibliche und männliche Lebenszusammenhänge unterschiedlich sind. Angesichts des wachsenden Autoverkehrs geraten Mütter zunehmend in die Rolle von **Begleitpersonen**, die zwei Aufgaben zu erfüllen haben:

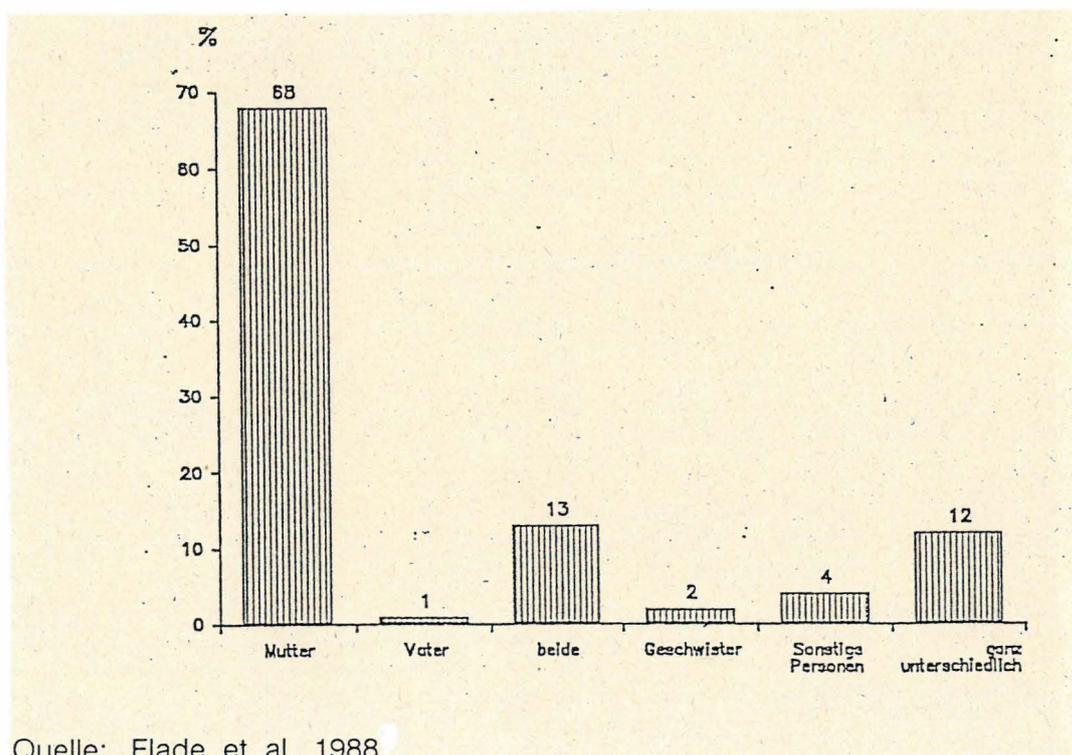
- die Kinder vor dem Stadtverkehr zu schützen und
- die eigenständigen Mobilitätsbedürfnisse der Kinder zu befriedigen.

Die Begleitung von Vorschulkindern gilt heute schon als "soziale Selbstverständlichkeit", d. h. als ein Erfordernis, über das nicht mehr diskutiert wird. Als selbstverständlich gilt auch, daß für diese Begleitung Frauen zuständig sind. Untersuchungsergebnisse zeigen jedoch, daß auch Selbstverständlichkeiten sich entwickeln. Im Jahr 1975 legten in der Bundesrepublik noch 23 % aller Kinder ihre Kindergartenwege ohne Begleitung zurück, während es 1984 nur noch 11 % waren. Nicht nur der Anteil der begleiteten Kindergartenwege hat dabei zugenommen, sondern auch **der Anteil der Begleitung durch die Mutter**. 1975 wurden 12 % der Kinder von Großeltern, Geschwistern oder anderen Kindern begleitet; dieser Anteil war 1984 auf 6 % zusammengeschrumpft (Wittenberg et al. 1987).

Bedingt durch die Abnahme der Familiengröße gibt es immer seltener Geschwister und offensichtlich auch immer seltener Großmütter, die Kinder im Vorschulalter betreuen und begleiten, so daß diese Aufgabe zunehmend häufiger von den Müttern übernommen werden muß. Frauen sind gegenüber früheren Zeiten **zusätzlich** unterwegs, weil es die heutige gefährlicher gewordene Verkehrssituation erfordert. Die Begleitung des Kindes auf seinen Kindergartenwegen erfolgt dabei nicht in erster Linie wegen der zu weiten Entfernung zwischen Wohnung und Kindergarten, sondern der Hauptgrund ist meistens die wahrgenommene Verkehrsunsicherheit (Flade et al. 1988).

In einer in Darmstadt durchgeführten Studie wurden Eltern von Kindergartenkindern befragt. Dabei stellte sich heraus, daß 95 % der Kinder auf ihren Kindergartenwegen begleitet werden, daß die begleitende Person überwiegend die Mutter ist und daß das Kind in erster Linie wegen des andernfalls viel zu hohen Unfallrisikos begleitet wird. Etliche konkrete Orte wurden benannt, an denen es nach Ansicht der Eltern besonders gefährlich ist (Flade et al. 1988). Daß diese Situation nicht nur für Innenstädte charakteristisch ist, zeigte auch eine in einem Neubaugebiet in Marburg durchgeführte Untersuchung. Auch hier - so ergab die Befragung - geht kaum ein Kind unbegleitet von Erwachsenen in den Kindergarten. Die Hälfte der Kinder geht noch nicht einmal allein auf den Kleinkinder-Spielplatz im Nahbereich der Wohnung, denn nach Ansicht der Eltern wäre das viel zu gefährlich (Institut Wohnen und Umwelt 1988).

Abb. 4: Begleitpersonen auf den Kindergartenwegen in Prozent ihres Anteils



Kinder im Stadtverkehr



Foto: Kumpfmüller

Die zunehmende Motorisierung wirkt sich nicht nur auf Kinder im Vorschulalter und deren Mütter aus. Es ist aber kennzeichnend für diesen Lebensabschnitt, daß hier die Begleitung von Kindern auch heute schon nahezu lückenlos ist. Meist wird die Begleitung des Kindes auch noch fortgesetzt, nachdem es eingeschult wurde. Der Anteil der 6jährigen, die **in Begleitung Erwachsener** zur Schule gehen, hat sich von 10 % im Jahr 1975 auf 31 % im Jahr 1984 erhöht, d. h. **verdreifacht** (Wittenberg et al. 1987).

Wenn Wohngebiete und Wohnstraßen nicht verkehrssicher sind, können Vorschulkinder und Schulanfänger auch auf ihren übrigen Wegen nicht allein gelassen werden. Eine ständige Begleitung der Kinder zu den Spielplätzen, zu anderen Kindern und zu Sport- und Freizeiteinrichtungen usw. ist angezeigt. Unabhängig, in welcher Form diese Begleitung stattfindet, ob mit oder ohne Auto, hat sich der Betreuungsbedarf von Kindern infolge der zunehmenden Motorisierung enorm erhöht. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist somit wegen des gestiegenen Betreuungs- und Begleitungsbedarfs von Kindern schwerer statt leichter geworden.

Die Effekte des Stadtverkehrs, nämlich

- die fehlenden Voraussetzungen für die Gewährung von Selbständigkeit,
- das dadurch erzwungene, zu häufige Zusammensein von Kind und Erwachsenen und eine damit verbundene Überbehütung des Kindes,
- die zeitliche Belastung von Frauen, die ständig auf ihr Kind aufpassen müssen,

beeinträchtigen Mütter und Kinder ganz erheblich. Mütter müssen sich zwangsläufig restriktiv und überprotektiv verhalten, damit ihre Kinder nicht physisch gefährdet werden. Die Kinder haben zu wenig Gelegenheit, sich eigenständig mit ihrer alltäglichen Lebenswelt auseinanderzusetzen und sich in die Rolle des selbständigen Verkehrsteilnehmers einzuüben, was jedoch angesichts der zunehmend komplexer werdenden Verkehrssituationen umso wichtiger wäre.

Bei älteren Kindern ist nicht selten eine motorisierte Begleitung erforderlich, weil bestimmte Zielorte, wie z. B. das Schwimmbad oder der Sportplatz, zu weit ent-

fernt sind und mit öffentlichen Verkehrsmitteln kaum oder nur mit großem zeitlichen Aufwand erreicht werden können. Für das Training im Sportverein müssen so z. B. Personen mit Führerschein und Pkw "einspringen". Begleitpersonen sind auch hier in erster Linie Frauen, die eigene Zeit "verlieren", um Kindern und Jugendlichen Erfahrungsmöglichkeiten zu verschaffen.

Vor besonderen Anforderungen stehen erwerbstätige Frauen mit noch nicht verkehrstüchtigen, jedoch Mobilität beanspruchenden Kindern im Haushalt. Solche Frauen müssen Wegekettens koordinieren und damit das Problem lösen, verschiedene Zeitmuster unter einen Hut zu bringen, was, wenn es nicht gelingt, Dauerstreß verursacht (vgl. Abb. 5).

Sehr wahrscheinlich kann das Phänomen, daß die Unfallrate von Kindern über die letzten Jahre hinweg annähernd konstant geblieben ist, darauf zurückgeführt werden, daß Eltern auf die zunehmende Verkehrsbelastung und das steigende Gefahrenpotential **reagieren**, indem sie ihre Kinder immer mehr beschützen. Wenn man hierbei den geschlechtsneutralen Begriff "Eltern" durch "Mütter" ersetzt, liegt man in den meisten Fällen richtig.

Daß auch Grundschüler bald nicht mehr schutzlos dem Verkehr preisgegeben werden können - die Unfallrate der 6- und 7jährigen legt davon Zeugnis ab (Flade 1992) -, wirft ganz besondere Probleme auf und zwar nicht nur in Form eines fortgesetzten Betreuungsbedarfs, sondern auch noch wegen der Unregelmäßigkeiten von Schulbeginn und -ende, für erwerbstätige Mütter oftmals ein kaum lösbares Problem.

Zusammenfassend ist festzustellen: mit der wachsenden Motorisierung hat auch die **Betreuungslast** von Frauen zugenommen. Damit ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf noch schwieriger geworden.

## 5 Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Nun zum Problem der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Die These ist, daß die Vereinbarkeit von Familie und Beruf für Frauen mit zunehmendem Autoverkehr schwieriger statt leichter wird, weil die Betreuungslast von Frauen zunimmt. Erwerbstätige Frauen mit noch nicht "verkehrstüchtigen" und mobilitätsbedürftigen Kindern im Haushalt sind besonderen Belastungen ausgesetzt. Sie müssen Wegeketten koordinieren und unterschiedliche Zeitregelungen unter einen Hut bringen, was zu Dauerstreß und zu gesundheitlichen Beschwerden führen kann.

Ein Problem ist z. B., Arbeitszeiten und Öffnungszeiten von Kindertagesstätten miteinander in Einklang zu bringen, abgesehen davon, daß der Weg zwischen Arbeitsstätte und Wohnung meistens länger ist, wenn noch Kinder gebracht und geholt werden müssen, was alles Zeit kostet.

Wenn die Vereinbarkeit von Familie und Beruf gelingen soll, muß insbesondere auch die Arbeitsstätte in zumutbarer Zeit erreicht werden können. Eine ausgeprägtere räumliche Trennung von Wohnort und Arbeitsplatz erschwert die Vereinbarkeit von Familie und Erwerbstätigkeit weiter. Um hier überhaupt noch mithalten zu können, ist ein Auto erforderlich, denn sonst kostet der Arbeitsweg im Durchschnitt doppelt und mehr Zeit.

Sehr aufschlußreich sind in diesem Zusammenhang die Ergebnisse der bereits erwähnten Untersuchung von Rutherford und Wekerle (1988), die die Arbeitswege von Frauen und Männern analysiert haben.

**Tabelle 7:** Merkmale des Arbeitsweges nach Geschlecht und Art des Verkehrsmittels

Merkmal	mit dem Auto zur Arbeit		captive riders	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer
Zeit für den Arbeitsweg in Minuten	21	24	51	52
Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz in km	11	14	15	15
Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (km pro Stunde)	33	37	17	17

Quelle: Toronto Transit Commission, zit. nach Rutherford und Wekerle 1988

Einander gegenübergestellt wurden captive riders und Personen, die mit dem Auto zur Arbeit fahren. Während die Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz ähnlich sind, sind es die dafür benötigten Zeiten mitnichten. Die captive riders brauchen dafür mehr als doppelt so viel Zeit.

Frauen, die Familie und Beruf miteinander vereinbaren wollen oder müssen, schaffen das nur in begrenztem Maße, weil Zeit eine klar begrenzte und nicht zu streckende Ressource ist.

Heidenkamp (1988) gelangte in seiner Analyse des Mikrozensus 1985 zum Pendlergeschehen zu dem Schluß, daß sich als Folge der Industrialisierung und des Wachstums im Dienstleistungssektor, verbunden mit der Entstehung von Dienstleistungszentren, die Trennung von Wohnung und Arbeitsstätte noch verschärft. Im Vergleich zu früher ist ein Anstieg der Entfernung zur Arbeitsstätte feststellbar. Nach der Einschätzung von Heidenkamp werden Verbesserungen der Infrastruktur und die verstärkte Zuwendung zum Auto etwa seit 1978 von den wachsenden Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte überkompensiert.

So zeigt sich, daß sowohl bei den männlichen als auch bei den weiblichen Berufspendlern die Wegstrecken länger geworden sind und daß sie nach wie vor bei den Männern im Durchschnitt länger sind. Dennoch bedeutet der kürzere

Arbeitsweg für Frauen keine Zeiteinsparung, was Heidenkamp (1988) auf die unterschiedliche Verkehrsmittelnutzung zurückführt:

"Die erwerbstätigen Frauen legen im Vergleich zu den männlichen Pendlern offensichtlich zwar im Durchschnitt erheblich kürzere Arbeitswege, jedoch mit einem langsameren Verkehrsmittel bzw. zu Fuß zurück, so daß von der zeitlichen Belastung her gesehen die Pendlerinnen gegenüber den Pendlern keineswegs besser abschneiden."  
(Heidenkamp 1988, S. 89).

**Tabelle 8:** Erwerbstätige nach Entfernung (hinweg) zur Arbeitsstätte  
Ergebnisse des Mikrozensus 1978 und 1985

Hinweg von ... bis unter ... km	1978		1985	
	1 000	%	1 000	%
Männer				
unter 10	8 124	49,8	7 486	45,6
10-25	3 934	24,1	4 424	27,0
25-50	1 118	6,8	1 355	8,3
50 und mehr	349	2,1	576	3,5
Entfällt, da Arbeitsplatz auf dem gleichen Grundstück <sup>1)</sup>	2 802	17,2	2 561	15,6
Zusammen	16 326	100	16 402	100
Frauen				
unter 10	5 464	56,4	5 655	55,3
10-25	1 785	18,4	2 325	22,7
25-50	336	3,5	487	4,8
50 und mehr	64	0,7	135	1,3
Entfällt, da Arbeitsplatz auf dem gleichen Grundstück <sup>1)</sup>	2 046	21,1	1 623	15,9
Zusammen	9 695	100	10 225	100
Insgesamt				
unter 10	13 588	52,2	13 141	49,4
10-25	5 719	22,0	6 749	25,3
25-50	1 453	5,6	1 842	6,9
50 und mehr	413	1,6	710	2,7
Entfällt, da Arbeitsplatz auf dem gleichen Grundstück <sup>1)</sup>	4 848	18,6	4 185	15,7
Insgesamt	26 021	100	26 626	100

Quelle: Heidenkamp 1988

Die kürzeren Entfernungen von Frauen zur Arbeitsstätte erhöhen also nicht ihre Wahlfreiheit, sondern der ursprüngliche Vorteil wird durch ihre Langsamkeit als Verkehrsteilnehmerin aufgezehrt. Im Hinblick auf das Ziel der Vereinbarkeit von Familie und Beruf nützt Frauen ein kürzerer Arbeitsweg also weniger, als man zunächst vermutet. Es bedeutet nämlich auch, daß besser bezahlte, anspruchsvollere, aber weiter entfernte Arbeitsplätze für viele Frauen nicht in Frage kommen.

Geissler und Speil (1987) gelangten in ihrer Analyse "Wohnung und Arbeitsplatz" zu dem Ergebnis,

- daß die Sicherheit der Arbeitsverhältnisse, die Regelmäßigkeit der Tätigkeit und die Vollzeitbeschäftigung mit steigender Entfernung des Arbeitsplatzes von der Wohnung zunehmen. Erwerbstätigkeit im Wohnbereich ist häufig durch deutliche **Qualitätsunterschiede** zu wohnungsferner Tätigkeit gekennzeichnet,
- daß Erwerbstätigkeit im Wohnbereich im Hinblick auf die ausgeübte Tätigkeit oftmals ein **Kompromiß** ist bei der Abwägung familiärer Aufgaben und dem Wunsch bzw. der Notwendigkeit von Erwerbstätigkeit,
- daß Wohnungsnähe des Arbeitsplatzes durch die gegenwärtige Praxis der Kommunen der Standortoptimierung von Betrieben aus produktionstechnischer oder städtebaulicher Sicht im Rahmen der Bauleitplanung nicht gefördert wird. Städtebauliches Konzept ist nach wie vor überwiegend die Trennung von Wohnquartieren und Gewerbegebieten und die Zentralisierung von Betriebsstandorten.

Abb. 5: Zeitnot



## 6 Sicherheits- und soziale Bedürfnisse

Unsere Städte sind - weder bei Tag noch bei Nacht - fußgängerfreundlich, was für Frauen besonders nachteilig ist, weil sie ihre alltäglichen Wege vergleichsweise häufig zu Fuß zurücklegen (vgl. Tab. 2). Zu abendlich-nächtlicher Stunde kommt noch ein weiterer Nachteil hinzu: Straßen und Plätze verwandeln sich in unsichere, als bedrohlich erlebte Orte. Zwar haben auch Männer in solchen Situationen Angst, Frauen jedoch sehr viel häufiger. Nach einer bundesweiten repräsentativen Umfrage des STERN im Jahr 1984 fühlen sich 71 % der Frauen und 22 % der Männer in der Bundesrepublik bedroht, wenn sie abends oder nachts zu Fuß draußen allein unterwegs sind (STERN 1985). In einer Umfrage der Stadt Hagen wurde die Frage gestellt: "Haben Sie Angst, wenn Sie bei Dunkelheit allein draußen unterwegs sind?" 60 % der befragten Frauen, aber nur 6 % der befragten Männer gaben an, Angst zu haben (Stadt Hagen 1987). In der Untersuchung in Leverkusen zeigte sich, daß sich 65 % der Frauen und 25 % der Männer bei Dunkelheit bedroht fühlen. Bedrohungsgefühle und Unsicherheit sind demnach ein Problem, das vor allem Frauen lösen müssen.

Daß in Situationen, in denen der Zielort nicht auf jeden Fall erreicht werden muß, wie z. B. der Arbeitsplatz, in vielen Fällen auf das geplante Unternehmen verzichtet wird, zeigt das Ergebnis der STERN-Umfrage.

Von den älteren über 60jährigen Frauen bleibt etwa die Hälfte in solchen Situationen zu Hause, was gleichbedeutend ist mit einem Verzicht auf Lebensmöglichkeiten. Jüngere Frauen greifen auf andere Strategien zurück: Sie machen Umwege, indem sie bewußt bestimmte Straßen und Plätze meiden. Sie lassen sich abholen bzw. begleiten, was jedoch Organisation und Koordination erfordert.

AREAS PEOPLE INDICATED  
AS THEIR "HOME TERRITORY"

31

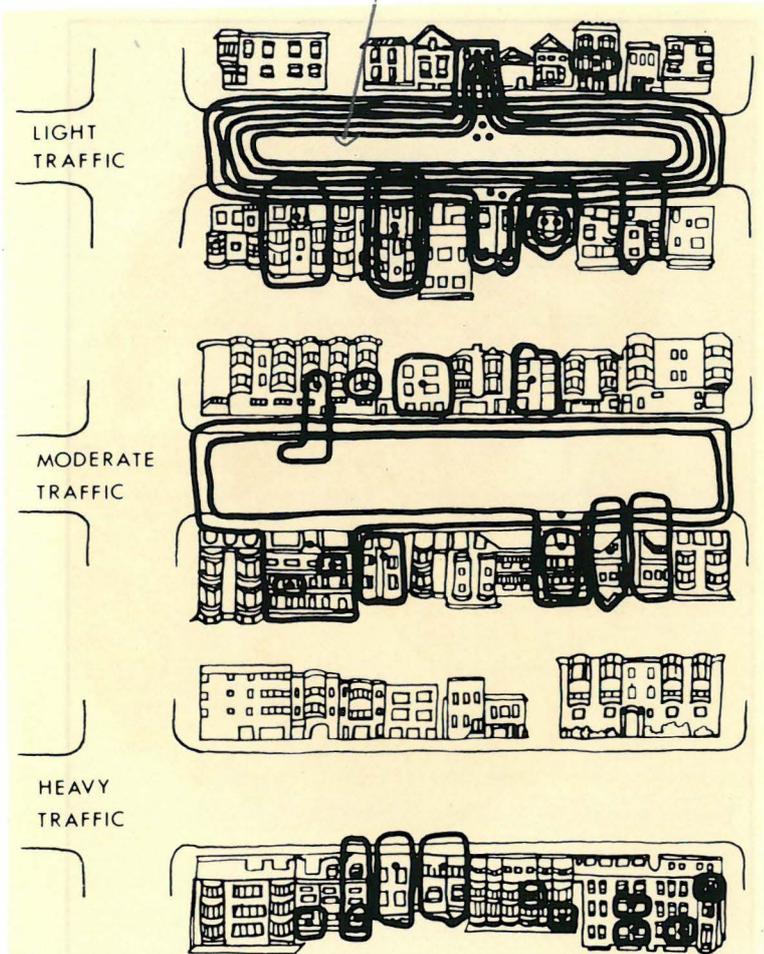


Abb. 6: Der Straßenverkehr als soziale Barriere  
(Quelle: Appleyard & Lintell 1972)

Wie sicher nächtliche Straßen und Orte sowohl objektiv als auch subjektiv sind, hängt wesentlich von deren **Belebtheit** ab, also weitgehend von der Art der Flächennutzung. In Wohnumgebungen sind Tiefgaragen, Unterführungen, unbeleuchtete Plätze und Parkanlagen, menschenleere Gebiete, wie z. B. Gewerbegebiete und Fußgängerzonen bei Nacht, einsame Fußwege und abgelegene Haltestellen Räume, die bedrohlich wirken. Das elementare **Bedürfnis nach Sicherheit** wird vor allem zu bestimmten Zeiten und in erster Linie bei Frauen häufig nicht erfüllt.

Weitere grundlegende Bedürfnisse des Menschen sind die **sozialen Bedürfnisse** nach Kontakt, Kommunikation und Zugehörigkeit. Für Menschen, die sich viel im Wohnbereich aufhalten, hängt deren Befriedigung mehr oder weniger von den sich dort bietenden Möglichkeiten ab. Der Autoverkehr in seiner heutigen Form hat den Raum vor der Haustür total verändert. Dieser ist nur noch selten ein **sozialer Ort**, mit dem man sich identifiziert bzw. den man als zu sich selbst zugehörig erlebt. Daß der Autoverkehr dabei die entscheidende Rolle spielt, hat eine Untersuchung gezeigt, in der Straßen verglichen wurden, die sich im Hinblick auf ihre

Verkehrsbelastung unterschieden (Appleyard und Lintell 1972). Den Anwohnern wurde u. a. die Frage gestellt:

"Bis wohin erstreckt sich räumlich gesehen Ihr persönliches Zuhause?"

In der Straße mit der höchsten Verkehrsbelastung reichte der persönlich wichtige Bereich bei keiner Person über die eigene Wohnung oder das Wohngebäude hinaus (siehe Abb. 6); die Straße wirkte als **Barriere**. Ganz anders verhielt es sich in der Straße mit der geringsten Verkehrsbelastung. Hier betrachteten die Bewohner den Straßenraum als zu ihrer Wohnumwelt zugehörig. Sie hatten in diesem Bereich viele Freunde und Bekannte, im Durchschnitt doppelt so viele wie die Bewohner der Häuser an der sehr stark belasteten Straße.



Quelle: Frankfurter Rundschau

Weil nun Frauen im Durchschnitt mehr Zeit im Wohnbereich verbringen als Männer und weil sie in erster Linie für die Betreuung ihrer Kinder zuständig sind, haben nachbarschaftliche Kontakte und Gemeinschaftlichkeit im Wohnbereich für Frauen ein entsprechend größeres Gewicht. Aus diesem Grunde ist es auch für Frauen besonders nachteilig, wenn die Wohnstraße zur **Kontaktbarriere** wird. Mangelnde Sicherheit und unerfüllte soziale Bedürfnisse beeinträchtigen zweifelsohne die Lebensqualität.

## 7 Einstellungen zum Auto und zum ÖPNV

Eine Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach im September 1986, in der 2.124 Personen ab 16 Jahre im westlichen Bundesgebiet befragt wurden, ergab, daß mehr als die Hälfte der Autofahrer stolz auf ihr Auto ist. Fast die Hälfte der Autofahrer (49 Prozent), **und zwar sowohl Männer als auch Frauen**, äußern sich dahingehend, daß sie große Freude am Autofahren haben. Lediglich 25 % sagen, daß sie nur deshalb autofahren, weil es sein muß.

**Tabelle 9:** Antworten auf die Frage: "Haben Sie eigentlich große Freude am Autofahren oder fahren Sie mehr, weil es sein muß?"  
in Prozent

Gruppe	Habe große Freude	Weil es sein muß	teils/teils und keine Angabe	Insgesamt
Männer	48	23	29	100
Frauen	49	28	23	100
Unter 45 Jahre	54	23	23	100
45 Jahre und älter	40	29	31	100
Autofahrer insgesamt	49	25	26	100

Quelle: Allensbacher Berichte 1986, Nr. 31, S. 4

Ein Geschlechtsunterschied war bei den Antworten nicht festzustellen. Ein solcher deutete sich aber bei der Frage nach dem Fahrstil an: "Manche Leute fahren ja gern schnell, andere lieber langsamer. Wie ist das bei Ihnen: Fahren Sie lieber schnell, ich meine, so weit es erlaubt ist, oder fahren Sie lieber langsamer?" 52 % der Männer fahren lieber schnell gegenüber 44 % der Frauen. Viel ausgeprägter als der Geschlechtsunterschied ist der Altersunterschied. Jüngere (unter 45jährige) empfinden das Autofahren häufiger als große Freude als ältere Autofahrer. Sie bevorzugen ebenfalls höhere Geschwindigkeiten.

**Tabelle 10:** Antworten auf die Frage nach der bevorzugten Geschwindigkeit in Prozent

Gruppe	Fahre lieber schnell	Fahre lieber langsamer	Unmöglich zu sagen	Insgesamt
Männer	52	31	17	100
Frauen	44	41	15	100
unter 45 Jahre	57	26	17	100
45 u. älter	36	49	15	100
Autofahrer insgesamt	49	35	16	100

Quelle: Allensbacher Berichte 1986, Nr. 31, S. 4

Weißbrodt (1989), der das Fahrverhalten und die Einstellungen **junger** Fahranfänger untersucht hat, stellte fest, daß junge Frauen genauso gern Auto fahren wie junge Männer. Ein Geschlechtsunterschied zeichnete sich nur in der Weise ab, daß junge Frauen eine insgesamt sachlichere, weniger emotionale Einstellung zum Auto und zum Autofahren haben als junge Männer.

Zusammengefaßt lautet das Ergebnis, daß Frauen und Männer grundsätzlich gern Auto fahren. Für Männer scheint jedoch das Autofahren zusätzlich emotionale Qualitäten zu haben, so daß Frauen im Vergleich zu ihnen sachlicher und pragmatischer sind, obwohl auch sie das Autofahren keinesfalls ablehnen - ebenso wenig wie die Männer.

**Tabelle 11:** Hauptgründe für die Nicht-Nutzung des ÖPNV  
bei Frauen und Männern in Prozent der Befragten

Gründe	Frauen	Männer
Bequemlichkeit	83	97
Umständlichkeit	78	78
keine/schlechte Verbindung	41	48
zu weite Entfernung	41	48
zeitliche Gründe	34	43
Unabhängigkeit	30	35
abends/nachts schlechte Verbindung	27	32

Quelle: Stadt Leverkusen: Frauengerechter ÖPNV.  
Tabellenband, S. 51 (unveröffentlicht)

Wie Moe (1987) festgestellt hat, ist das Bild vom guten Autofahrer bei Frauen und Männern recht ähnlich. (Zu den zentralen Eigenschaften, die einen guten Autofahrer auszeichnen, gehören u. a. Fahrgeschick, Vorausschau, Kompetenz in kritischen Situationen). Bei der Bewertung der eigenen Tüchtigkeit stufen sich Männer als besser, Frauen ähnlich dem Durchschnittsfahrer ein. Für Männer scheint gut Autofahren zu können wichtig für ihr Selbstbild zu sein.

Einstellungen zum Auto und zum ÖPNV lassen sich auch dadurch ermitteln, daß man nach den Gründen der Nutzung bzw. Nicht-Nutzung fragt. In der Untersuchung in Leverkusen waren die wesentlichen Gründe, warum sowohl Frauen als auch Männer ein Auto haben möchten: der Wunsch nach Unabhängigkeit und Flexibilität, nach Bequemlichkeit und Komfort, dann die Möglichkeit, mehr machen zu können und schließlich die besseren Transportmöglichkeiten und das Einsparen von Zeit. Genau diese Vorzüge bietet der ÖPNV nicht, was aus den Aussagen der befragten Personen zu den Gründen der Nicht-Nutzung des ÖPNV zu entnehmen war.

Aus Verkehrsteilnehmersicht bietet das Auto Unabhängigkeit und Bequemlichkeit, der ÖPNV Umständlichkeit und Zeitverlust, vor allem durch schlechte Verbindungen. Gemessen am ÖPNV muß so das Auto als das optimale und ideale Verkehrsmittel erscheinen, weil es genau das liefert, was sich Verkehrsteilnehmer wünschen und was der ÖPNV häufig nicht leistet.

In der Leverkusener Untersuchung wurden die Einstellungen zur ÖPNV-Nutzung und zum Autofahren noch in anderer Weise erfaßt, nämlich mit Hilfe fiktiver Verkehrssituationen, zu denen jeweils ein Urteil abgegeben werden sollte. Die Erläuterung durch den Interviewer lautete:

"Stellen Sie sich bitte vor, daß Ihnen für einen alltäglichen Weg von 40 Minuten sowohl ein Auto als auch öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Ich lege Ihnen nun eine Werteskala vor, die von 0 bis 10 reicht, wobei 0 bedeutet: "Ich benutze in diesem Fall mit Sicherheit das Auto", und 10: "Ich benutze mit Sicherheit die öffentlichen Verkehrsmittel". Der Skalenwert 5 bedeutet "unentschieden". Das Ergebnis ist in Tab. 12 dargestellt.

Die Attraktivität des Autos nimmt deutlich zu, wenn das öffentliche Verkehrsmittel lediglich einen Stehplatz anbietet und man länger unterwegs ist. Wenn beides zusammenkommt, ist die "pull"-Wirkung des ÖPNV auf einem Minimum angelangt. Dagegen nimmt die Attraktivität des Autos deutlich ab, wenn man für das Parken das Doppelte bezahlen muß, wenn die Benzinpreise sich verdoppeln und wenn im ÖPNV die Fahrpreise nur noch halb so hoch sind, und ganz besonders dann, wenn man viel Zeit braucht, um einen Parkplatz zu finden.

**Tabelle 12:** Einstellungen zum Autofahren und zur ÖPNV-Nutzung von Frauen und Männern in unterschiedlichen Situationen

Situation	Skalenwert [1]		
	Frauen	Männer	insgesamt
1 Die Fahrtzeit mit dem Auto und mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist gleich.	3,73	3,56	3,66
2 Die Fahrtzeit mit dem Auto und mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist gleich. Die Parkgebühren sind doppelt so hoch.	6,53	5,93	6,29
3 Sie benötigen mit öffentlichen Verkehrsmitteln 15 Minuten mehr Fahrtzeit. Sie haben während der Fahrt einen bequemen Sitzplatz.	3,65	3,00	3,39
4 Die Fahrtzeit mit dem Auto und mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist gleich. Sie benötigen 15 Minuten mehr, um einen Parkplatz zu finden.	7,10	6,83	6,99
5 Sie benötigen mit öffentlichen Verkehrsmitteln 10 Minuten mehr Fahrtzeit. Sie haben einen bequemen Stehplatz.	1,34	1,26	1,31
6 Sie benötigen mit öffentlichen Verkehrsmitteln 15 Minuten mehr Fahrtzeit. Die Benzinpreise sind doppelt so hoch.	6,60	5,97	6,35
7 Sie benötigen mit öffentlichen Verkehrsmitteln 10 Minuten mehr Zeit. Die Fahrpreise betragen die Hälfte.	6,95	6,41	6,74
8 Sie benötigen mit dem Auto 10 Minuten mehr Fahrtzeit.	5,64	5,34	5,52

\*  $p < .05$

\*\*  $p < .01$

[1] 1 = ich benutze mit Sicherheit das Auto  
 5 = Nutzung von Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln gleich wahrscheinlich  
 10 = ich benutze mit Sicherheit öffentliche Verkehrsmittel

Wie aus dem Vergleich der durchschnittlichen Skalenwerte von Frauen und Männern in Tab. 12 hervorgeht, sind die Werte der Männer ausnahmslos niedriger, d. h. daß sich Männer als konsequentere Nicht-Nutzer des ÖPNV darstellen als Frauen. In vier Situationen ist der Unterschied statistisch signifikant und zwar dann,

- wenn die Benzinpreise doppelt so hoch sind,
- wenn die Fahrtarife im ÖPNV halb so hoch sind,
- wenn die Parkgebühren doppelt so hoch sind und
- wenn ein bequemes Fahren im öffentlichen Verkehrsmittel gewährleistet ist.

Die Bereitschaft, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, scheint demnach bei Frauen stärker von den jeweils anfallenden Kosten beeinflußt zu werden. Bei Männern scheint sich dagegen eine Verdoppelung der Parkgebühren und der Benzinpreise und eine Halbierung der ÖPNV-Fahrtarife weniger auf die Einstellungen zur Verkehrsmittelnutzung auszuwirken.

Diese Geschlechtsunterschiede sind jedoch gegenüber dem grundsätzlicheren Ergebnis, daß Männer **und Frauen** das Auto als Verkehrsmittel bevorzugen, auch wenn es sie nicht schneller ans Ziel bringt (vgl. Situation 1 in Tab. 12), eher marginal. Die Einstellung von Frauen zum Auto ist im allgemeinen ebenso positiv wie diejenige von Männern, wie sich in dem durchschnittlichen Skalenwert von 3,66 in Situation 1 in Tab. 12 ablesen läßt, der signifikant vom neutralen Mittelwert der Präferenzskala abweicht. Frauen scheinen lediglich pragmatischer zu sein - sie nutzen das Auto nicht um jeden Preis.

Eine regressionsanalytische Auswertung mit den Prädiktorvariablen Auto-Verfügbarkeit und Einstellungen zum Autofahren und zur ÖPNV-Nutzung, ermittelt anhand der fiktiven Situationen, ergab, daß das Ausmaß der ÖPNV-Nutzung (Kriterium-Variable) zum allergrößten Teil durch die Variable Autoverfügbarkeit bestimmt wird. Durch Einbeziehung der Einstellungen als Prädiktoren der ÖPNV-Nutzung wird der multiple Korrelationskoeffizient nur noch geringfügig erhöht. Dieses "Grundmuster"

gilt sowohl für Männer als auch für Frauen, d. h. die Verkehrsmittelnutzung von Frauen und Männern würde sich nicht wesentlich unterscheiden, wenn Frauen im gleichen Maße wie Männer über ein Auto verfügen könnten.

Frauen nutzen den ÖPNV also nicht deshalb häufiger, weil sie ihn besonders schätzen. Er ist für sie ebenso wenig wie für Männer ein "pull"-Faktor, der z. B. wegen seiner Annehmlichkeiten ("amenities") und wegen der Qualität und Quantität des Angebots eine hohe Anziehungskraft besitzt.

Daß der ÖPNV in Leverkusen nicht attraktiv und anziehend ist, zeigten auch die Einfälle, die zu der Frage: "Was fällt Ihnen spontan ein, wenn Sie an den öffentlichen Verkehr in Leverkusen denken?", produziert wurden. Es wurde überwiegend Negatives mit dem ÖPNV assoziiert: der häufigste Einfall war: "schlechte oder keine Verbindungen."

Frauen nehmen öffentliche Verkehrsmittel vergleichsweise häufig in Anspruch, weil ihre Mobilitätsmöglichkeiten im Hinblick auf das Verkehrsmittel "Auto" erheblich begrenzter sind. Sie nutzen den ÖPNV in erster Linie nicht als choice riders, sondern relativ oft als captive riders.

Das Resümee lautet: die Ähnlichkeit der Einstellungen von Frauen und Männern zum Stadtverkehr und zur Verkehrsmittelnutzung ist bemerkenswert, denn wegen der Nachteile, die die Motorisierung vor allem den Frauen einbringt, die nicht selbst motorisiert sind, die Kinder vor dem Autoverkehr beschützen müssen und die in Gebieten wohnen, die abends verödet und ausgestorben sind, wäre zu erwarten gewesen, daß Frauen dem Auto und dem Autofahren gegenüber negativer eingestellt sind als Männer. Diese Erwartung trifft jedoch nicht zu. Ob Frauen den ÖPNV nutzen, hängt in erster Linie davon ab, ob sie auf dessen Nutzung angewiesen sind und nicht etwa davon, daß sie den ÖPNV besonders hoch schätzen und das Auto nicht. Frauen nutzen den ÖPNV vor allem als captive riders und nicht als choice riders. Sie fahren genauso gern Auto wie Männer, wenn auch im Durchschnitt weniger schnell und weniger emotionalisiert. Daß Frau-

en jedoch signifikant umweltbewußter wären und sich mehr Gedanken über die sozialen Kosten des Autoverkehrs machen würden als Männer, was sich dann in einer kritischeren Einstellung gegenüber dem Auto und dem Autofahren niederschlägt, läßt sich empirisch nicht belegen. So sind auch Lehmann und Langeheine (1989) zu dem Schluß gelangt, daß Persönlichkeitsmerkmale, wie z. B. das Geschlecht, als Einflußfaktor des Umweltbewußtseins fast vernachlässigbar sind.

## 8 Verbesserung des ÖPNV-Angebots

Auch wenn in Zukunft stärker auf das Kriterium der räumlichen Nähe bei der Standort- und Siedlungsplanung geachtet würde, wird man ohne schnelle Verkehrsmittel nicht auskommen. Diese schnellen Verkehrsmittel müßten künftig in zunehmendem Maße Bus und Bahn sein, denn noch mehr Autoverkehr ist umwelt- und sozial-unverträglich (Mütter müßten z. B. über das Vorschulalter hinaus auch **Schulkinder** permanent begleiten. Unter diesen Umständen ließen sich Beruf und Familie überhaupt nicht mehr vereinbaren).

Eine Verbesserung des ÖPNV tut not. Es würde gerade Frauen in mehrfacher Hinsicht nützen:

- Sie wären auch mit dem ÖPNV mobil.
- Verkehrsberuhigung könnte besser greifen, weil es jetzt eine echte Alternative zum Auto gibt. Der motorisierte Individualverkehr würde reduziert. (Aus captive drivers könnten choice riders werden). Verkehrssicherheit und Wohnumweltqualität würden zunehmen. Mütter würden entlastet.
- Frauen könnten ihre Arbeitsplätze mit weniger Zeitaufwand erreichen bzw. könnten auch entfernter gelegene attraktivere Arbeitsstellen ins Kalkül ziehen.
- Unsicherheit und Unsicherheitsgefühle würden reduziert. Öffentliche Räume könnten wieder Aufenthalts- und Begegnungsräume werden.
- Der nicht-motorisierte Mensch hätte weniger Anlaß, sich "inkompetent" zu fühlen.

Welche **konkreten** Veränderungswünsche im Hinblick auf den ÖPNV bestehen und wie der **konkrete** Handlungsbedarf ist, hängt stets von den örtlichen Bedingungen ab, die sehr unterschiedlich sein können, so daß Verallgemeinerungen lokaler Untersuchungen auf andere Städte und Regionen nur begrenzt möglich sind.

Aufschlußreich ist nichtsdestotrotz der Vergleich verschiedener Gruppen untereinander, um festzustellen, ob deren Zielvorstellungen und Veränderungswünsche ähnlich sind oder ob sich hier ganz spezifische Bedürfnisse herauskristallisieren. Ein rascher Überblick läßt sich gewinnen, wenn Veränderungsvorschläge vorgegeben werden, die im Hinblick auf ihre Wichtigkeit von sehr wichtig, wichtig, teils/teils bis unwichtig beurteilt werden sollen.

In der Untersuchung in Leverkusen wurde neben der erwachsenen Wohnbevölkerung noch die Teilgruppe Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV befragt. Die Überlegung war dabei, daß die Wohnbevölkerung den ÖPNV häufig gar nicht oder nur sehr oberflächlich kennt, so daß sie demzufolge auch nicht in der Lage ist, fundierte Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV zu machen, ganz im Unterschied zu Personen, die den ÖPNV aufgrund täglicher bzw. relativ häufiger Erfahrungen gut kennen.

Der Vergleich der Bewohner-(Bewohnerinnen und Bewohner) und der ÖPNV-(Nutzerinnen und Nutzer)-Gruppe zeigt auf einen Blick, daß die letztere erheblich häufiger der Ansicht ist, daß die vorgeschlagenen Veränderungen wichtig oder sehr wichtig sind. (Von den Bewohnerinnen und Bewohnern wurden nur diejenigen um die Abgabe von Wichtigkeitsurteilen gebeten, die angegeben hatten, den ÖPNV manchmal, oft oder sehr oft zu nutzen, so daß auch den Urteilen der Bewohner-Gruppe mit einiger Wahrscheinlichkeit konkrete ÖPNV-Erfahrungen zugrundeliegen).

Die Gründe, warum die ÖPNV-Gruppe Veränderungen im Bereich des ÖPNV bis auf eine Ausnahme für signifikant wichtiger hält, sind vermutlich:

- Die ÖPNV-Gruppe würde unmittelbar davon profitieren, wenn die Vorschläge aufgegriffen würden. Für die, die den ÖPNV nicht nutzen, sind solche Veränderungen zunächst einmal eher irrelevant.
- Die ÖPNV-Gruppe verfügt aufgrund alltäglicher Erfahrungen über genauere Kenntnisse.
- Die Mängel im ÖPNV sind den Personen der ÖPNV-Gruppe erheblich gegenwärtiger als vielen Personen in der Wohnbevölkerung, die sich erst an schon einmal erlebte ÖPNV-Situationen erinnern müssen.

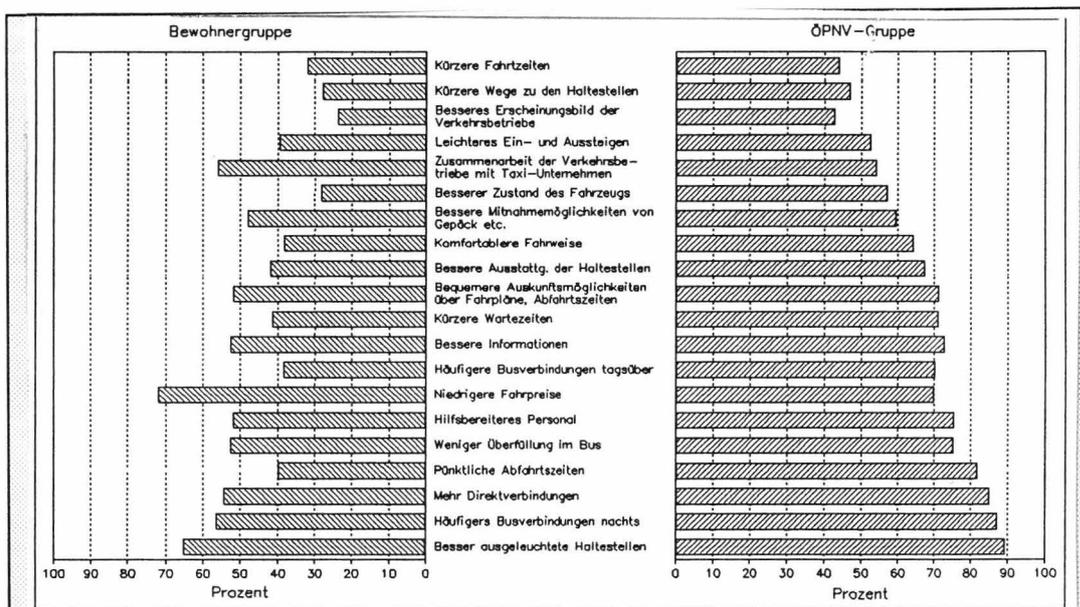


Abb. 7: Prozentanteil der "sehr wichtig" und "wichtig" Einstufungen verschiedener Vorschläge durch die Bewohner- und die ÖPNV-Gruppe

Der Unterschied zwischen den Gruppen, der erwachsenen Wohnbevölkerung, die mindestens manchmal den ÖPNV nutzt, und der Teilgruppe der ÖPNV-Nutzer ist erheblich größer als der Unterschied zwischen Frauen und Männern. Der Konsens zwischen Bewohnerinnen und Bewohnern ist bemerkenswert.

Ähnlich sind sich auch die Wichtigkeitsurteile der Frauen und Männer der ÖPNV-Gruppe, was insgesamt den Schluß zuläßt, daß in erster Linie die unmittelbare Betroffenheit und weniger das Geschlecht der entscheidende Einflußfaktor bei der Einschätzung der Dringlichkeit von Maßnahmen im Bereich des ÖPNV ist.

Daraus läßt sich die Hypothese ableiten: Je nachdem, ob die Hauptakteure der Verkehrsbetriebe, die maßgeblich an den gestalterischen und betrieblichen Entscheidungen im Bereich des ÖPNV mitwirken, selbst persönlich öffentliche Verkehrsmittel nutzen, werden sie dementsprechend verschiedene Veränderungen und Verbesserungen für dringlich oder weniger wichtig halten.

Die ÖPNV-Gruppe stuft im Durchschnitt bis auf eine Ausnahme alle Veränderungsvorschläge als signifikant wichtiger ein als der Durchschnitt der Bewohner-Gruppe. Diese Ausnahme ist der Vorschlag, die Fahrtarife zu senken. Für die Bewohnergruppe ist die Reduzierung der Fahrtarife von allerhöchster Bedeutung, während dieser Vorschlag bei den ÖPNV-Nutzerinnen erst an 7. Stelle und bei den ÖPNV-Nutzern noch weiter hinten, nämlich erst an 11. Stelle, rangiert. Eine Senkung der Fahrtarife hat bei der ÖPNV-Gruppe im Vergleich zu anderen Veränderungen eher nur mittlere Priorität. Das bedeutet:

Wenn **neue** Kundinnen und Kunden für den ÖPNV gewonnen werden sollen, ist es vorteilhaft, das Augenmerk auf die günstigen Fahrpreise zu lenken, z. B. auf das beim Erwerb der "Umweltkarte" eingesparte Geld. Voraussetzung ist natürlich, daß eine solche Umweltkarte oder eine entsprechende Variante auch angeboten wird.

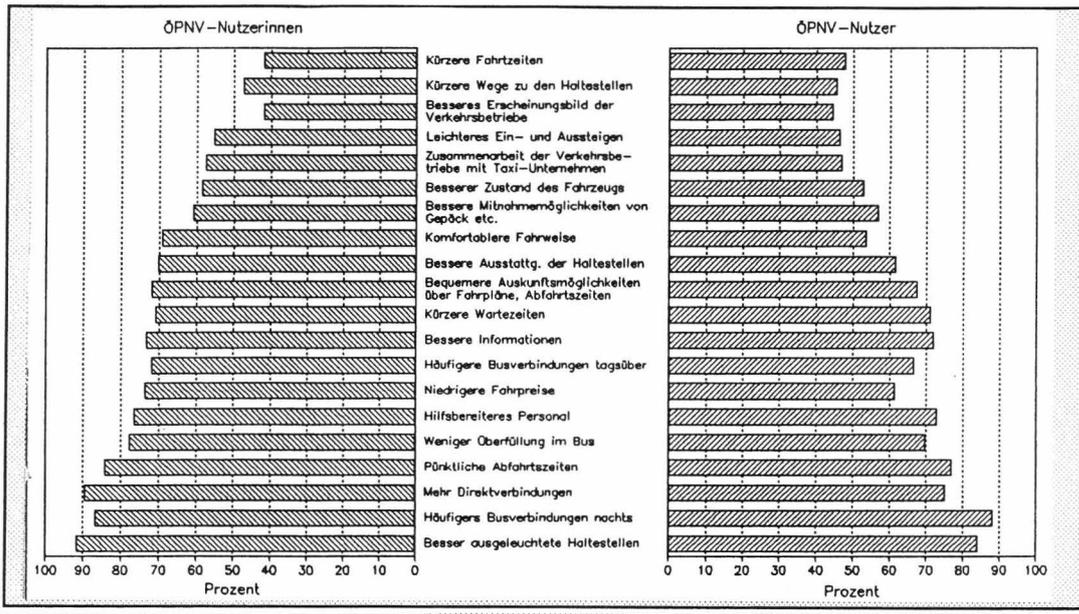


Abb. 8: Anteil der "sehr wichtig" und "wichtig"-Einstufungen verschiedener Vorschläge durch ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer in Prozent

Höchste Priorität haben in beiden Gruppen die Vorschläge, die Haltestellen besser auszuleuchten, abends und nachts die Busse häufiger fahren zu lassen und mehr Direktverbindungen zu schaffen. Daß die Ausleuchtung der Haltestellen an vorderster Stelle steht, scheint auf ein spezifisches Defizit des ÖPNV in Leverkusen hinzuweisen.

Bis auf eine Ausnahme sind es die Frauen, die Verbesserungen für wichtiger halten. Nur in einem einzigen Fall beurteilen Männer einen Vorschlag als wichtiger: die männliche Wohnbevölkerung stuft **kürzere Fahrzeiten** als wichtiger ein als die weibliche.

**Tabelle 13:** Vorschläge innerhalb der Bewohner- und ÖPNV-Gruppe, die Frauen wichtiger finden als Männer

Bewohner-Gruppe	ÖPNV-Gruppe
bessere Ausleuchtung	
hilfsbereiteres Personal	
bessere Mitnahmemöglichkeiten von Gepäck	
Erleichterungen beim Ein- und Aussteigen	Erleichterungen beim Ein- und Aussteigen
Erhöhung des Fahrkomforts	
	häufigere Busverbindungen tagsüber
	niedrigere Fahrpreise

Frauen scheint es weniger als Männern um eine Verkürzung der Fahrtzeiten zu gehen, sondern ihnen liegt vor allem an angenehmeren, angstfreien Wartesituationen, an einer angenehmeren sozialen Atmosphäre, an mehr Komfort beim Ein- und Aussteigen, während der Fahrt und im Hinblick auf Transportmöglichkeiten; Frauen wünschen sich mehr persönliche Unabhängigkeit von Abfahrtszeiten durch häufigere Busverbindungen und möchten ihre Mobilitätskosten möglichst gering halten.

Aufgrund der Ergebnisse,

- daß annähernd doppelt so viele Frauen wie Männer den ÖPNV nutzen,
- daß Personen, die den ÖPNV nutzen, Verbesserungen des ÖPNV-Angebots als höchst dringlich ansehen,

läßt sich der Schluß ableiten, daß Verbesserungen im öffentlichen Verkehr aus der Sicht von Frauen viel dringlicher sind als aus der Sicht der Männer. Letztere läßt sich eher dadurch charakterisieren, daß man nichts überstürzen sollte.

Im Hinblick auf welche Dimensionen sollte allgemein das ÖPNV-Angebot den Bedürfnissen von Frauen entsprechend verbessert werden? Hier sind verschiedene Aspekte bzw. Dimensionen<sup>1</sup> zu beachten:

- (1) **Zeiteinsparung** zur Behebung der Zeitnot durch Reisezeitverkürzung
- (2) Verbesserung von **Wartesituationen** durch Reduzierung verlorener Zeit
- (3) **Verbesserung der Fahrgastbedienung** durch stärkere Beachtung der Bedürfnisse des Gastes.
- (4) **Integration des ÖPNV** in alltägliche Lebenszusammenhänge
- (5) **Nutzerinnenorientierte Fahrzeuggestaltung.**

Zur **Zeiteinsparung**: Reisezeitverkürzung sollte nicht mit **Fahrtzeitverkürzung** verwechselt werden. Das Motto sollte sein: "Nicht so schnell wie möglich, sondern so rasch wie nötig", um nämlich das Funktionieren an den Schnittstellen zu gewährleisten (10 Minuten Zeitgewinn mit der neuen Schnelllinie nutzen wenig, wenn der weiterführende Bus erst in einer halben Stunde fährt). Nicht nur durch kürzere Fahrtzeiten, sondern insbesondere durch Pünktlichkeit, gute Verknüpfung der "Schnittstellen" und mehr Direktverbindungen wird Zeit gewonnen, ferner durch kurze Wege zu den Haltestellen und durch eine Verdichtung des Angebots. Ein **Zeiteinsparungsprogramm** sollte umfassen: Maßnahmen der Netzoptimierung, Verdichtung des Fahrplankontakts und Beschleunigung des ÖPNV durch Ampelvorrangschaltungen und durch Einrichtung von Bussonderspuren<sup>2</sup> usw.

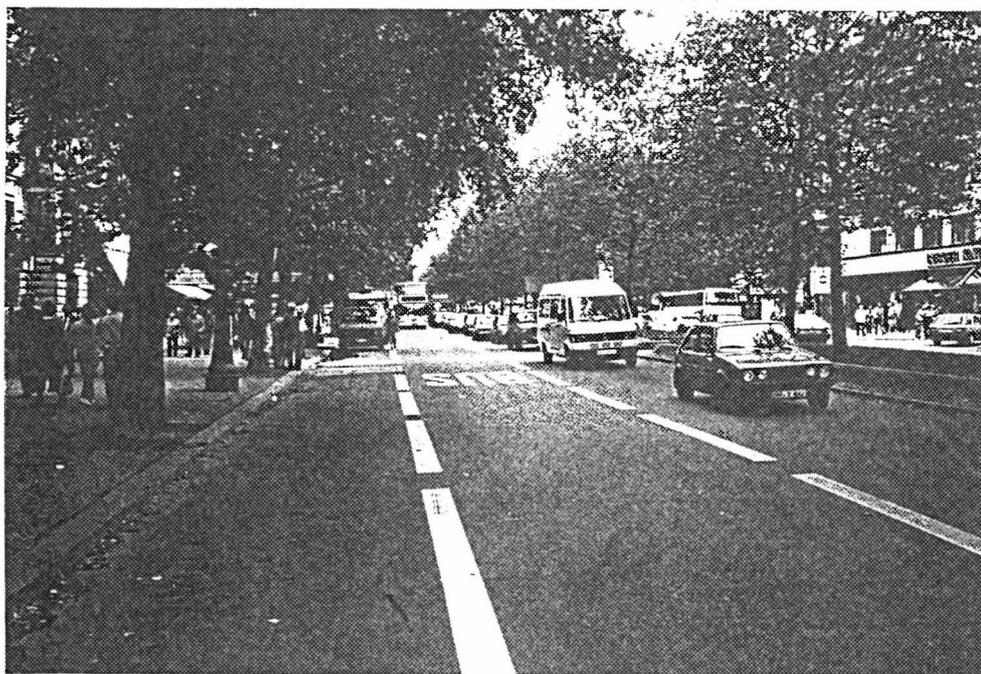
---

<sup>1</sup> Diese Dimensionen wurden mit Hilfe des statistischen Verfahrens der Faktorenanalyse gewonnen (vgl. Bortz 1979), mit der sich die längere Liste der mehr oder weniger miteinander korrelierenden Verbesserungsvorschläge (vgl. Abb. 6 bis 8) auf eine kürzere Liste unabhängiger Faktoren bzw. Dimensionen reduzieren läßt.

<sup>2</sup> Der englische Begriff "priority lanes" bringt viel besser als die Bezeichnung "Bussonderspuren" die neue Prioritätensetzung zum Ausdruck.

## ÖPNV-Beschleunigung durch Bus-Sonderspuren ("priority lanes")

in Berlin



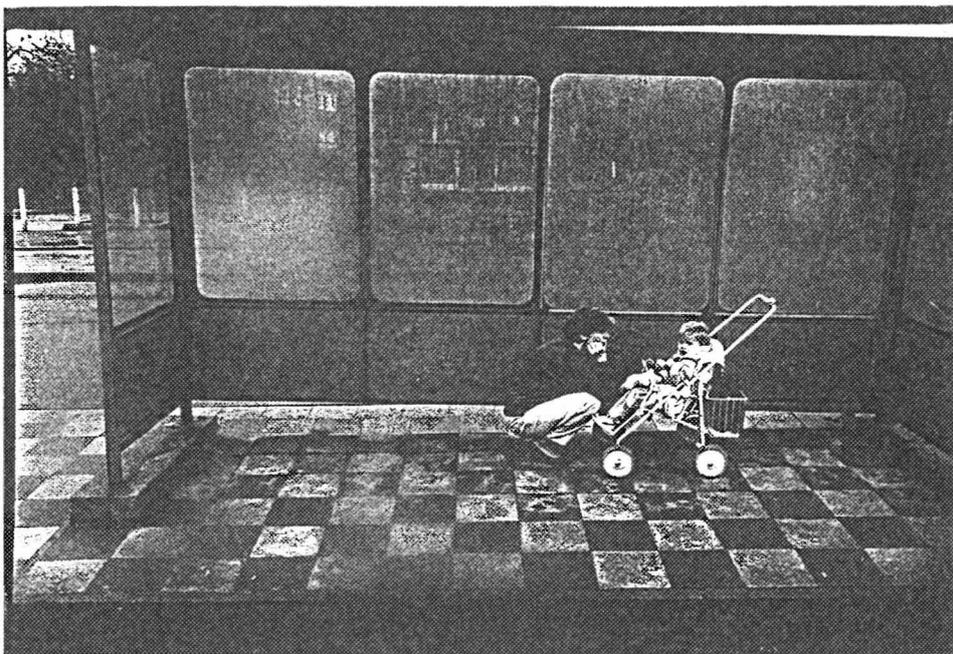
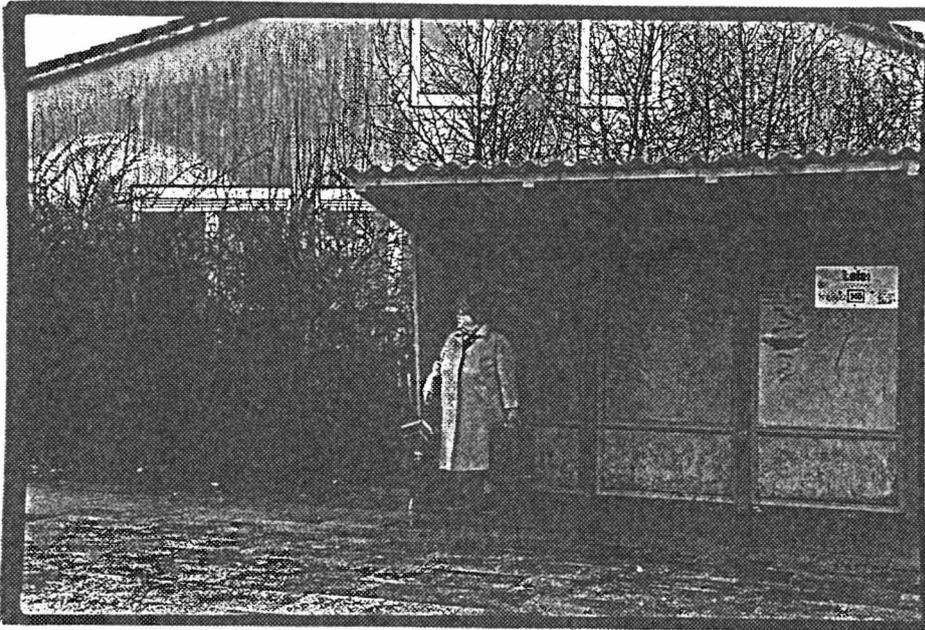
## Extra-Busspur in Frankfurt (Busverbindung in Richtung Bad Vilbel)



Quelle: Frankfurter Rundschau 2./3. Oktober 1990

Zum **Warten**: Wartezeiten an Haltestellen und auf Bahnhöfen sind Wartezeiten im engeren Sinne. Sie lassen sich - auch bei einem guten ÖPNV-Angebot - nicht gänzlich vermeiden. Hier hängt die Qualität des ÖPNV-Angebots unmittelbar von der Qualität der Haltestellen ab.

### Haltestellen



Darüber hinaus gibt es auch noch ein Warten **im weiteren Sinne**. Hier handelt es sich um Zeit, die verloren geht, weil die Bedingungen ringsum ein "Füllen" dieser Zeit behindern. Es sind z. B. Zeiten, die man auf einem Stehplatz im öffentlichen Verkehrsmittel verbringt, meistens auch noch im dichten Gedränge, so daß Streßgefühle anstelle von Wohlbefinden während der Fahrt erlebt werden. Hier wird auf das Ende der Fahrt **gewartet**. Entscheidend dafür, ob Fahrtzeiten Wartezeiten sind oder nicht bzw. ob Streß entsteht oder nicht, sind die Bedingungen im Fahrzeug. So haben Singer und Lundberg (1978) festgestellt, daß das Ausmaß des Streß, den Pendler erfahren, die täglich mit der Bahn nach Stockholm reisen, nicht von der Fahrdauer abhängt, sondern davon, wie die Fahrtbedingungen sind. Verkehrsteilnehmer, die die weiteste Entfernung zur Arbeitsstelle haben, steigen in eine leere Bahn ein, lassen sich dort "häuslich" nieder, lesen, frühstücken, schminken, pflegen und kämmen sich. Sie erleben die relativ lange Fahrt, während der sie komfortabel sitzen, nicht als belastend. Ganz anders ist die Situation für Pendler, die unterwegs zusteigen und keinen Sitzplatz mehr finden. Sie stehen während der Fahrt und **warten** darauf, daß sie endlich ankommen. Nicht die Pendlergruppe, die länger aber komfortabel unterwegs ist, leidet unter Mobilitätsstreß, sondern die Gruppe, die kürzer aber unbequem reist, für die die Fahrtzeit verlorene Zeit ist.

Eine Verbesserung des Angebots, das Warten betreffend, sieht so aus, daß Wartezeiten im engeren Sinne angenehmer gemacht werden, z. B. durch nutzerfreundlichere Ausstattung von Haltestellen und deren bessere Ausleuchtung, die Gefühle des Bedrohtseins gar nicht erst aufkommen lassen. Es muß möglich sein, Wartezeiten an Haltestellen zu "füllen", z. B. mit kleinen Einkäufen, Lesen, Kinderspiel usw. Dies gilt insbesondere für Haltestellen, an denen viel gewartet wird. Wartezeiten im weiteren Sinne sollten durch das Angebot komfortabler Sitzplätze reduziert werden.

**Zur Fahrgastbedienung.** Hier geht es um eine Verbesserung der Beziehung zwischen dem Verkehrsbetrieb und seinen "Gästen" (Kalwitzki 1989). Die Gäste kommen mit dem Betrieb durch Busfahrer, Auskunftspersonen, Fahrkartenverkäufer

usw. in Berührung. Fahrgastbedienung heißt deshalb: hilfsbereites Personal, einfache und gut zugängliche Auskunftsmöglichkeiten usw. Auch über die Wiedereinführung des Schaffners, vor allem auf stärker frequentierten Linien und an wichtigen Umsteigepunkten, sollte diskutiert werden.

**"Integration des ÖPNV"** meint ganz allgemein: Überwindung der Kluft zwischen den Mobilien und den Immobilien. Nicht nur die hochmobile Person, die mit Leichtigkeit und Mühelosigkeit die Entfernungen zwischen den Orten A, B und C usw. zurücklegt, sondern auch die Person ohne Auto sollte die funktionale Trennung der Bereiche Wohnen, Arbeiten, Kinderbetreuung, Einkaufen und Freizeit effizient bewältigen können. Auch nichtmotorisierte Personen sollten sich als normale, vollwertige Mitglieder dieser Gesellschaft fühlen können (vgl. Belschner 1990). Um das zu erreichen, müßte der ÖPNV sehr effizient sein. Dies kann in "Schwachverkehrszeiten" z. B. dadurch erreicht werden, daß sich die öffentlichen Verkehrsunternehmen mit anderen Transportunternehmen zusammenschließen, um zu einem differenzierten abgestuften, an unterschiedliche Nachfragesituationen angepaßten öffentlichen Verkehrsangebot zu gelangen. Zu nennen sind Anruf-Sammel-Taxis, die Einrichtung spezieller Nachtlinien, ebenso Fahrplankarten (Kalwitzki 1987, Müller 1987), die anlässlich der Kritik an der Unlesbarkeit, Unhandlichkeit und Unzugänglichkeit von Kursbüchern entstanden sind und die einen schnellen Überblick über wichtige örtliche Linien geben.

Weitere Ziele eines Integrationsprogramms müßten sein, den ÖPNV stärker in das Stadtbild und in das öffentliche Leben einzubinden und ihn stärker in alltägliche Abläufe zu integrieren, so daß auch ungeübte, ÖPNV-unerfahrene Personen Berührungssängste verlieren.

Unter das Integrationsprogramm läßt sich die Zusammenarbeit mit dem Taxigewerbe (VÖV 1989) ebenso subsumieren wie die Kooperation mit dem Einzelhandel durch Fahrgelderstattung beim Einkauf oder mit Arbeitgebern, die ÖPNV-Zeitkarten an die Arbeitnehmer ausgeben. Gut bewährt haben sich längst auch verschiedene Kombi-Tickets wie z. B. im Hamburger und Frankfurter Verkehrsverbund, bei de-

nen Theater- und Konzertbesucher mit dem Kauf ihrer Eintrittskarte berechtigt werden, den ÖPNV für diesen Fahrtzweck kostenlos zu nutzen.

Eine solche Diskussion sollte auch angesichts des Vandalismus-Problems in den Fahrzeugen vor allem in U-

und S-Bahnen geführt werden. Die zugrundeliegende Annahme ist dabei, daß zum Vandalismus neigende Fahrgäste sich weniger zerstörerisch verhalten, wenn die soziale Kontrolle zunimmt bzw. wenn durch die Anwesenheit anderer Menschen Anomie vermindert wird.

Die fünfte Dimension bezieht sich auf die **Gestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel**: Erforderlich ist eine **nutzerorientierte** Gestaltung der Fahrzeuge, die vor allem auf die Bedürfnisse von Frauen eingeht. Der Testfall ist die Frau mit dem Kinderwagen, die in das Fahrzeug hinein und auch wieder hinaus möchte und die auch während der Fahrt keine Mühe mit dem Kinderwagentransport haben möchte. Ein weiterer Testfall ist die Frau mit Einkaufstüten und -taschen, die ihr Gepäck während der Fahrt unterbringen möchte.

Was den bequemen Ein- und Ausstieg angeht, ist die Entwicklung der **Niederflurtechnik** in vollem Gange. Von mehreren Firmen werden bereits Niederflurfahrzeuge, inzwischen nicht nur Busse, sondern auch Straßenbahnwagen gebaut. **Niederflurfahrzeuge** halten zur Zeit schon in etlichen städtischen Betrieben Einzug, ganz vorneweg die Busse, von denen der "Metroliner" in Recklinghausen das Aktuellste ist.



DEUTSCHES  
SCHAUSPIELHAUS  
IN HAMBURG



Kirchenallee 39, 2000 Hamburg 1, Kaese (040) 24 87 13

---

Grosses Haus

**DER STURM**

**11.04.91 19:30** 9104114

**2. RANG MITTE**

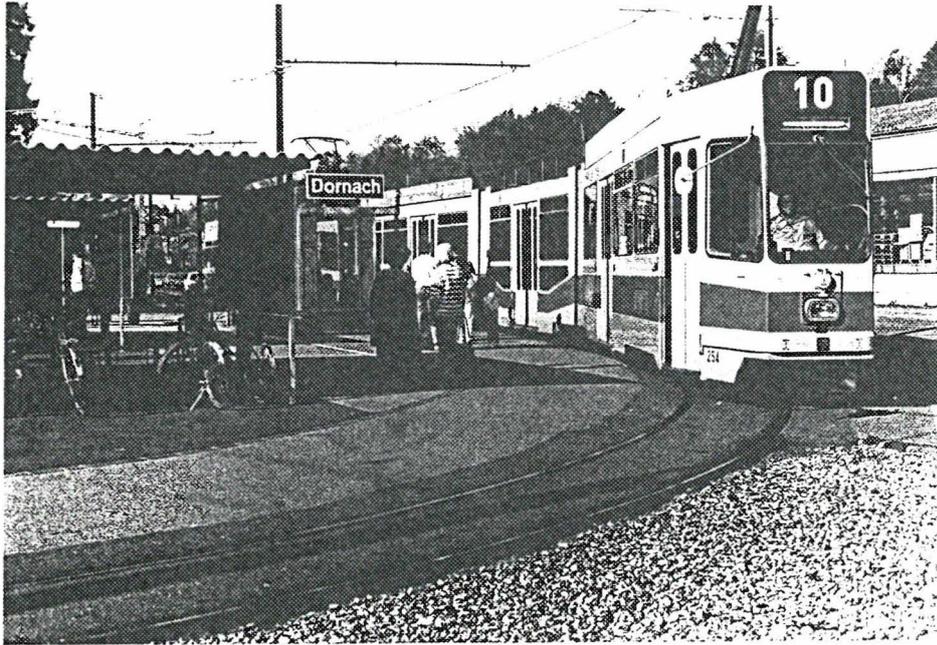
Reihe **3** Platz **6** DM **23,00**

---



Gültig am Veranstaltungstag für eine Fahrt zum Veranstaltungsort (frühestens 3 Stunden vor Veranstaltungsbeginn) und zurück im Gesamtbereich des HVV-Gemeinschaftstarifs. Einschl. 1. Kl. S-Bahn/Schnellbus/Nachtbus

**1. Kl.**



### "Metroliner" in Recklinghausen

Doch auch über "niederflurige" Schienenfahrzeuge wird diskutiert (Kreidt 1987).

## Neue Niederflurwagen sollen die Straßenbahn attraktiver machen

Moderne Fahrtechnik, mehr Komfort und einheitliches Äußeres / Längere Züge auf der A-Linie

Auf der Linie 16 können die Fahrgäste von Januar 1993 an in der modernsten und komfortabelsten Straßenbahn Deutschlands Platz nehmen. Die Linie zwischen Ginnheim und Offenbach wird die erste Trambahnstrecke im Frankfurter Stadtgebiet sein, die mit Fahrzeugen in Niederflurtechnik befahren wird. Die Wagen zeichnen sich durch einen extrem niedrigen Fahrzeugboden aus, der nur 30 Zentimeter über der Straßenoberfläche liegt. Die Stadtwerke werden insgesamt 100 Niederflur-Straßenbahnen zum Stückpreis von rund 3,8 Millionen Mark bestellen. Bis 1999 soll der Fahrzeugpark ganz auf das neue Modell umgestellt sein. Zugleich haben Bürgermeister Hans-Jürgen Moog und Planungsdezernent Martin Wentz dieser Tage bekanntgegeben, daß angesichts der gestiegenen Fahrgastzahlen auch 18 neue U-Bahn-Wagen vom Typ U3 bestellt worden

sind. Dieser Wagentyp verkehrt derzeit auf der Linie U4 zwischen Seckbach und dem Hauptbahnhof. 21 weitere Züge werden bereitstehen, wenn Mitte der 90er Jahre die U-Bahn in Sachsenhausen bis zur Warte verlängert sein wird und vom Hauptbahnhof aus der Tunnel über die Messe bis zur Bockenheimer Warte graben sein wird.

Die Stadtwerke kündigten zudem an, daß künftig sämtliche Straßenbahnen, U-Bahnen und Omnibusse ein „komplett neues Erscheinungsbild“ erhalten sollen. Ein Design-Professor habe bereits entsprechende Vorschläge erarbeitet. Auch im Fahrzeuginneren sollen sämtliche Verkehrsmittel in der Farbgebung und Gestaltung vereinheitlicht werden. Die 65 neuen Omnibusse, die mit Blick auf die Internationale Automobilausstellung (IAA) im Herbst in Frankfurt angeschafft werden, sollen bereits in den neuen Farb-

tionen lackiert sein. Über die Art der Farbgestaltung machte Stadtwerkechef Jürgen Wann am Dienstag keine Angaben. Er verriet lediglich, daß das Verkehrsunternehmen künftig auf „Ganzwerbung“ an den Bussen und Schienenfahrzeugen verzichten werde und „zur Zeit die Frage geprüft werde, ob wir überhaupt Werbung zulassen“. Möglicherweise werde nur noch für städtische Interessen geworben.

Mit der Anschaffung der neuen Niederflur-Straßenbahnwagen unterstreicht die Stadt nach Darstellung von Planungsdezernent Wentz den Willen des Magistrats, „die Straßenbahn zu einem wesentlichen Baustein des öffentlichen Personennahverkehrs in Frankfurt auszubauen“.

Während bei den bisherigen Straßenbahnen in aller Regel drei Stufen mit einem Höhenunterschied von bis zu 77

Zentimetern zu bewältigen sind, wird der Einstieg in die Niederflurfahrzeuge fast niveaugleich erfolgen. Dafür werden die Haltestellen auf rund 25 Zentimeter Höhe aufgepflastert. Die Wagen werden weniger Strom verbrauchen und sind erheblich leiser. Weil sie einzeln aufgehängte Räder haben, entfällt das nervige Quietschen in den Kurven, das durch die bislang gebräuchlichen Starrachsen hervorgerufen wird.

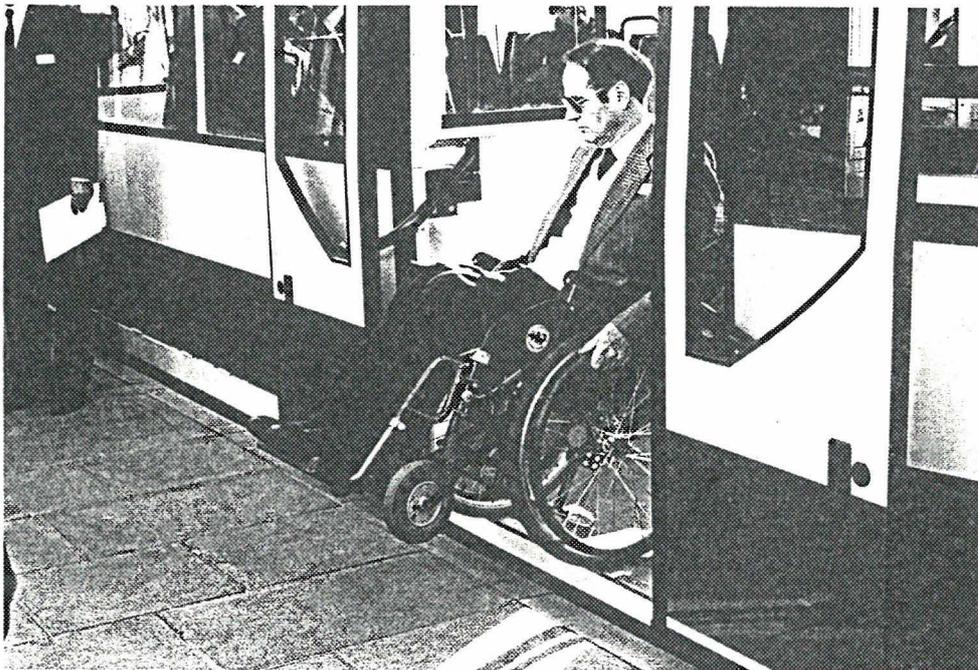
Um besonders auf der A-Strecke im Zuge der Eschersheimer Landstraße die Situation während der Hauptverkehrszeit zu entschärfen, haben die Stadtwerke 18 neue U-Bahn-Wagen bestellt. Mit ihnen sollen die jetzt verkehrenden 3-Wagen-Züge um eine Einheit verstärkt werden. Dafür müssen die Stationen zwischen Heddernheim und Gonzenheim sowie die Haltestelle Zeilweg auf eine Länge von 100 Metern ausgebaut werden. gang

Quelle: Frankfurter Rundschau vom 21.3.91

Auch in Frankfurt sollen jetzt neue Niederflurwagen die Straßenbahn attraktiver und bequemer machen.

Komplett "niederflurig" sind die neuen Fahrzeuge in Bremen, Kassel und München. Niederflur-Mittelteile haben die Fahrzeuge in Freiburg und Würzburg. Viele Betriebe haben weitere Niederflurwagen bestellt. Im Ausland findet man sie vor allem in den Niederlanden, der Schweiz und in Frankreich.

#### Niederflurfahrzeuge in Bremen



## 9 Beteiligung von Frauen

Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots liegt im unmittelbaren Interesse von Frauen,

- weil ihre vielfältigen Bedürfnisse eher erfüllt werden würden (darunter insbesondere auch das elementare Bedürfnis nach Sicherheit)
- weil sie als Hauptnutzergruppe<sup>1</sup> von solchen Verbesserungen am häufigsten profitieren würden.

Ein entscheidender Grund, warum Frauen bei geplanten Veränderungen und bei Diskussionen über einen umwelt- und stadtverträglicheren Stadtverkehr beteiligt sein sollten, ist ihr umfangreiches Erfahrungswissen über einen Bereich, der verbesserungsbedürftig ist.

Sowohl motivationale als auch informatorische Gründe sprechen somit für eine Beteiligung von Frauen, die in unterschiedlicher Form erfolgen kann. Modelle sind:

- direkte Bürgerinnenbeteiligung,
- mehr Fachfrauen in die Planung,
- Einrichtung von Verbindungsstellen zwischen ÖPNV-Nutzerinnen und Verkehrsbetrieben bzw. ÖPNV-Planern. Eine solche Verbindungsstelle kann ein Fahrgastbeirat oder eine Frauenbeauftragte sein.

Die "klassischen" Methoden der Bürgerbeteiligung, die Bürgerversammlung und Bürgeranhörung, zeichnen sich dadurch aus, daß zu solchen Veranstaltungen im allgemeinen nur wenig Frauen kommen und daß die wenigen Frauen, die anwesend sind, sich relativ selten zu Wort melden. Es ist deshalb in bestimmten Fäl-

---

<sup>1</sup> Nicht wenige insbesondere ältere Frauen verzichten auf Handlungsmöglichkeiten und Angebote, die ÖPNV-Mobilität erfordern, wenn die Bedingungen zu ungünstig sind (z. B. der letzte Bus fährt um 21 Uhr), so daß bei günstigeren Konstellationen der Anteil der Frauen unter den ÖPNV-Fahrgästen wahrscheinlich noch höher wäre.

len sinnvoll, Veranstaltungen nur mit Frauen durchzuführen. Beispiele sind Werkstattgespräche bzw. Workshops mit Bürgerinnen. Solche auf das Thema "frauengerechter ÖPNV" bezogene Workshops wurden bereits in Leverkusen (Guder und Flade 1990) und in Darmstadt (Guder 1991) veranstaltet.

Zu beiden **Workshops** wurden an diesem Thema interessierte Bürgerinnen eingeladen. Sie fanden an zwei aufeinanderfolgenden Tagen statt, beginnend mit einem "Erfahrungsteil", an den sich ein theoretischer bzw. Diskussions-Teil anschloß. Beide Workshops hatten darüber hinaus das Ziel, eine zu diesem Thema aktive Arbeitsgruppe zu bilden, die die gewonnenen Erkenntnisse in geeigneter Weise umsetzen sollte.

Den Workshops lag die Idee zugrunde, daß Frauen wegen ihrer stärkeren Betroffenheit als ÖPNV-Nutzerinnen zum einen ein großes Erfahrungswissen haben, andererseits den ÖPNV anders nutzen und erleben. Die Veranstaltungen sollten dazu dienen, weibliche Kompetenz sichtbar zu machen, frauenspezifische Aspekte zu artikulieren und zu entsprechenden Änderungen im ÖPNV beizutragen.

Zum Ablauf: Nach einer kurzen Einführung und Einstimmung in das Thema schloß sich eine Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu verschiedenen Zielorten an. In Leverkusen stand das Thema "nächtlicher ÖPNV" im Mittelpunkt, so daß alle Fahrten abends stattfanden, bei denen dann vor allem das abendlich-nächtliche Angebot des ÖPNV betrachtet werden sollte. In Darmstadt wurde zusätzlich eine "Nachmittagsgruppe" gebildet, die die Situation von Frauen beim Einkaufen, bei der Kinderbegleitung und im Berufsverkehr im Blick haben sollte. Kleine Gruppen mit zwei bis drei Frauen steuerten jeweils ein bestimmtes Ziel an.

Unterwegs sollte alles Auffällige und ÖPNV-Relevante festgehalten werden. Jede Gruppe bekam einen Routenplan und für jeden Umsteigepunkt einen Fragebogen, der zum Schluß ausgefüllt zurückgegeben werden sollte. Nach der Rückkehr wurden die mit dem ÖPNV gemachten Erfahrungen schriftlich festgehalten.

Dieser Erfahrungsphase schloß sich am nächsten Tag eine Vertiefungsphase an, in der Verbesserungs- und Änderungsvorschläge erarbeitet wurden, sowie mögliche Lösungsansätze bzw. Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt wurden, die bereits in anderen Kommunen diskutiert werden oder auch schon umgesetzt wurden. Zum Schluß wurden die Ergebnisse des Workshops in einer offiziellen Schlußrunde zusammengefaßt; zu dieser Runde waren Vertreter und Vertreterinnen der örtlichen Verkehrsbetriebe, des Stadtplanungsamts, der in der Stadt vertretenen politischen Parteien und Fraktionen und der örtlichen Presse eingeladen worden. Mit dieser Diskussionsrunde und einer Dokumentation des Workshops sollte erreicht werden, daß frauenspezifische Probleme im Zusammenhang mit dem ÖPNV den Verantwortlichen bewußt werden und über umsetzbare Veränderungsvorschläge nachgedacht wird.

Noch vor den "Exkursionen" wurden die Teilnehmerinnen gebeten, über ihre Vorerfahrungen mit dem ÖPNV zu berichten, die zum überwiegenden Teil eher schlecht waren. 16 von 36 Teilnehmerinnen bewerteten den ÖPNV in ihrer Stadt als "schlecht", nur fünf als "gut". Bei 15 Frauen waren die Erfahrungen gemischt.

**Tabelle 14:** Vorerfahrungen der Teilnehmerinnen der beiden Workshops mit dem ÖPNV

	Erfahrungen mit dem ÖPNV			
	schlecht	teil/teils	gut	insgesamt
Verkehrsmittelnutzung				
häufig	7	4	3	14
mittelmäßig	1	2	0	3
selten	8	9	2	19
insgesamt	16	15	5	36

Bemängelt wurden in erster Linie schlechte Verbindungen mit dem ÖPNV abends und nachts, fehlende Direktverbindungen bzw. schlechte Anschlußverbindungen und Schwierigkeiten bei Fahrten mit Kindern und Kinderwagen. Als positiv wurde gesehen, daß Fahrten mit dem ÖPNV kontaktfördernd und entspannend sind.

Die Ergebnisse beider Workshops stimmten in wesentlichen Punkten überein, so daß es gerechtfertigt ist, die Resultate zusammenfassend zu betrachten. Der den Teilnehmerinnen bei der Erkundungsfahrt mitgegebene Fragebogen befaßte sich vor allem mit den Haltestellen (Erreichbarkeit, Lage, Ausstattung), der Fahrgastbedienung, Pünktlichkeit und Ausstattung der Verkehrsmittel und mit dem Umsteigen. Die beim Fahren der Routen gemachten Erfahrungen wurden festgehalten, einerseits orientiert an den örtlichen Gegebenheiten als direkte Anregungen für die Stadt und die Verkehrsbetriebe, andererseits als allgemeine Beobachtungen in Form positiver bzw. negativer Bewertungen. Hierbei wurden insgesamt 59 positive und 127 negative Aussagen gemacht. Offenkundig ist damit, daß die negativen Beurteilungen bei weitem überwiegen. Auch wenn Mißstände und Defizite mehr Aufmerksamkeit hervorrufen mögen als die positiven Aspekte, die schnell zum normalen Standard werden, so ist das Verhältnis von 127 : 59 dennoch bemerkenswert: auf einen positiven Aspekt entfallen ca. zwei negative Merkmale.

Am meisten Aufmerksamkeit wurde den Merkmalen Fahrt- und Wartezeiten (= Reisezeit) und der Haltestellenausstattung gewidmet. Diese Akzentuierung ist im Einklang mit dem Ergebnis, daß Zeiteinsparung bzw. Reisezeitverkürzung und Verbesserungen der Wartesituation wichtige Dimensionen der ÖPNV-Qualität sind. Die negativen Urteile bezogen sich in erster Linie auf die Haltestellenausstattungen, Fahrt- und Wartezeiten, Erreichbarkeit und Lage der Haltestellen, Lesbarkeit der Fahrpläne und abendlich/nächtliches Angebot der Verkehrsbetriebe und die fehlende Haltestellenansage.

Bezugnehmend auf die Vorerfahrungen der Frauen wurde das bemängelte abendlich/nächtliche Angebot, die fehlenden Direktverbindungen und die schlechten Anschlüsse bestätigt. Auch die schlechten Mitnahmemöglichkeiten von Kinderwagen wurden von sechs Teilnehmerinnen thematisiert.

Aus diesen Erfahrungen wurden von den Frauen Veränderungsvorschläge im Bereich des ÖPNV entwickelt. Jede aus drei bis vier Teilnehmerinnen bestehende Arbeitsgruppe mußte sich auf maximal zwei Vorschläge verständigen, die ihr als Veränderungen am dringendsten erschienen. Priorität hatten Verbesserungen, die den abendlich-nächtlichen Verkehr betrafen (durch Erhöhung der Taktzeiten, Einrichtung von AST oder Taxirufservice) und Verbesserung der Verbindungen (durch Erhöhung der Taktzeiten und Verbesserung der Anschlüsse). Weitere gewünschte Veränderungen betrafen Verbesserung von Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten, Einbeziehung elektronischer Möglichkeiten bezüglich Haltestellenansage, Standortinformationen und Umsteigemöglichkeiten und Verbesserung der Haltestellenausstattung, Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Kinderwagen und Fahrrädern, mehr Sicherheit in den Fahrzeugen für Kleinkinder, Beteiligung von Frauen an der Planung, bessere Personalschulung und Veränderungen beim Tarifsystem (familienfreundliche Tarife).

Darüber hinaus hatten alle Teilnehmerinnen die Möglichkeit, Verbesserungsvorschläge aufgrund der gemachten Erfahrungen zu äußern. Diese Vorstellungen sollten nicht durch sogenannte 'Killerphrasen' eingeschränkt werden.

"Killerphrasen" sind:

"Das geht nicht"

"Das ist zu teuer" oder "Wer soll das bezahlen?"

"Das ist nicht umsetzbar"

Tabelle 15: Wichtigste Verbesserungsvorschläge

- Sicherheit an Haltestellen  
(Beleuchtung, Ausstattung mit Telefon, Notrufsäule, Hinweis auf Taxistand) und im Fahrzeug (Beleuchtung, Personal)
- Kinderfreundlicher ÖPNV  
Kindersitze, besserer Ein- und Ausstieg mit Kinderwagen, mehr Stellfläche und Befestigungsmöglichkeiten für Kinderwagen, Begleitpersonal für Mütter mit Kindern, Sitzmöglichkeiten für Frauen mit Kindern/Kinderwagen, Sicherheit für Kinder an Haltestellen
- Abendlich/nächtlicher ÖPNV  
Verbesserung der Taktzeiten, Berücksichtigung von Veranstaltungen, Einrichtung von AST, Taxi-Rufservice, Rufbus
- Verbesserung der Mitnahmemöglichkeit von Gepäck und Einkaufstaschen  
Schließfächer an Haltestellen, Abstellmöglichkeiten für Einkaufstaschen
- Kürzere Fahrt- und Wartezeiten  
Häufigere Fahrten tagsüber  
Sonntags häufigere Fahrten vor allem zu den Wanderzielen und Friedhöfen  
bessere Koordination der Verbindungen  
Busspuren  
Vorfahrt für den ÖPNV  
Verbundsystem
- Verbesserung des Tarfsystems  
Umweltkarte, verbilligte Gruppen-(Familien-)karte, Mehrfahrtenkarte  
Fahrkarten für Region  
Seniorenkarte  
ÖPNV insgesamt billiger / kostenlos machen
- Mitnahme von Fahrrädern ermöglichen  
Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen
- Personal  
Schulung, Verhaltenstraining  
Anfahren erst, wenn alle Fahrgäste sitzen  
Ausrufen der Haltestellen
- Service  
Einrichtung von Kummerkasten  
Beteiligung von Frauen in der Planung  
Schaffung eines Fahrgastbeirats

Die meisten Veränderungsvorschläge können als durchaus realisierbar angesehen werden. Sie spiegeln zum großen Teil die besondere Situation der Frauen im ÖPNV wider. Von den insgesamt 145 Vorschlägen betrafen 21 das erhöhte Sicherheitsbedürfnis der Frauen an den Haltestellen (vor allem in den Wartesituationen abends und nachts), 21 die Mitnahme von Kindern und Kinderwagen, 14 die Verbesserung der abendlich/nächtlichen Fahrsituation und 11 betrafen Verbesserungen bezüglich Einkaufstaschen und Gepäck (s. Tab. 15).

Die Anregung

als Frau allein:  
großes Schild im Bus anbringen mit Text:  
'Fühlen Sie sich unbehaglich (nachts im  
Bus),  
dann geben Sie dem Fahrer Bescheid.'  
Auch Taxirufservice

beinhaltet eine entsprechende Schulung der Fahrer. Alle Veränderungsvorschläge könnten unter einer Prämisse stehen: Ich will als Frau

Zu jeder Zeit alles ohne Auto erreichen können

In der abschließenden Plenumsdiskussion hatten sowohl Vertreter der Verkehrsbetriebe als auch der Stadt Gelegenheit, sich die Überlegungen und Vorstellungen der Teilnehmerinnen bezüglich eines frauenfreundlicheren ÖPNVs anzuhören und zu den angemahnten Defiziten Stellung zu nehmen. Zu dem am häufigsten negativ bewerteten Punkt (zu lange Warte-, Fahrt- und Umsteigezeiten), der gerade bei Frauen mit knappem Zeitbudget sehr gravierend ist, wurde mitgeteilt, daß hier durch Einrichtung eines Busbeschleunigungsprogramms bzw. Einrichtung von Schnellbahnen und Verbesserung der Taktzeiten positive Änderungen zu erwarten seien. Diese Programme seien jedoch teuer und langwierig, können also zunächst nur in wichtigen Teilbereichen eingeführt werden.

Die Verbesserungsvorschläge zu den Haltestellen wurden zur Kenntnis genommen. Gerade hier scheint es wichtig zu sein, daß bereits bei der Planung neuer oder bei Veränderung bestehender Haltestellen Frauen beteiligt werden, da von Seiten der Frauen andere oder zusätzliche Ausstattungswünsche vorliegen, die im nachhinein oft nur schwer zu realisieren sind. Beteiligung in der Planungsphase betrifft insbesondere auch die Lage und Erreichbarkeit der Haltestelle, da die Einrichtung einer Haltestelle sehr kostenaufwendig ist.

Aufgeschlossen zeigten sich die Verantwortlichen gegenüber Vorschlägen, die Lesbarkeit der Fahrpläne und eine funktionierende Haltestellenansage betreffen. Diese sind mit geringerem Kostenaufwand zu realisieren.

Nicht so einfach sind Verbesserungen im abendlich/nächtlichen ÖPNV. Diese Veränderungen sind meist kostenintensiv. Entsprechend zurückhaltend reagierten ÖPNV-Unternehmen und Stadtplanungsamt darauf. Hier scheint von den Frauen noch viel Überzeugungsarbeit geleistet werden zu müssen.

Gerade in Bereichen, in denen mit kleinen Veränderungen viel für Frauen zu erreichen ist (z. B. beim Transport von Kindern und Kinderwagen; hierzu gab es viele kreative Anregungen), war große Aufgeschlossenheit zu bemerken. Insgesamt wurde in der abschließenden Plenumsrunde offensichtlich, wie wichtig es ist, den Aspekt "frauengerecht" in der Planung zu berücksichtigen. Da in den entsprechenden Gremien überwiegend Männer vertreten sind, war eine der wichtigsten Überlegungen, wie Frauen gezielt in die Planung miteinbezogen werden können.

In Städten von der Größenordnung Darmstadts und Leverkusens zwischen 140 000 und 160 000 Einwohnern können sich Workshops mit Bürgerinnen auf die gesamte Stadt beziehen. In sehr großen Städten, wie z. B. in Hamburg, wäre die Stadt als räumliche Einheit zu groß; hier ist die Stadtteilebene angebracht.<sup>1</sup> Der Stadtteil und vor allem das Wohnquartier ist insbesondere bei Frauen der Anknüpfungspunkt (Reich 1990), denn es sind die Bereiche, in denen der Alltag gelebt wird.

---

<sup>1</sup> Beispielsweise wurde in Hamburg-Bergedorf ein "Verein zur Förderung der Gleichberechtigung im nächtlichen Verkehr" gegründet. Seit Dezember 1988 fährt hier ein Nachttaxi - eine Initiative, die sich nur auf den **Stadtteil** Bergedorf bezieht, vgl. Meier 1991.

Das zweite Modell: mehr Fachfrauen in die Planung, kann - wenn überhaupt - nur sehr langfristig greifen, weil die Zahl der Fachfrauen im Bereich der Verkehrsplanung und Verkehrstechnik sehr gering ist. So haben Lichtenthäler und Clement (1987) festgestellt, daß Verkehrsplanung bisher fast ausschließlich eine Domäne der Männer gewesen ist. Sie haben diese Aussage mit empirischen Daten untermauert, indem sie das Personenregister des Nahverkehrstaschenbuch 1987 (ein Fachadreßbuch der öffentlichen Verkehrsunternehmen) daraufhin ausgewertet haben, wie hoch der Frauenanteil an leitender Stelle ist. Insgesamt wurden darin 2 458 leitend tätige Personen der Verkehrsunternehmen genannt, darunter 32 Frauen. Das entspricht einem Anteil von 1,3 %.

Es gibt keinen Grund für die Annahme, daß sich dieser Anteil in den nächsten Jahren drastisch verändern wird, so daß kurz- und mittelfristig noch auf andere Strategien gesetzt werden muß.

Die Feststellung, daß die Verkehrsplanung den Interessen und Wünschen von Frauen nicht in ausreichendem Maße entgegenkommt, obwohl die Diskussion über die Beteiligung von Frauen an Planungs- und Entscheidungsprozessen im Bereich der Stadtplanung nach Reich (1990) seit gut 15 Jahren geführt wird, zeigt indes- sen, daß man mit **kleinen** Schritten keinen **großen** Fortschritt machen wird. Es sind folglich noch andere Beteiligungsformen erforderlich. "Wichtig auf gesamtstäd- tischer Ebene ist es, die Beteiligungsrechte auch mit Entscheidungskompetenzen auszustatten. Ein Ansatzpunkt hierfür können die Frauenbeauftragten sein, die durch Institutionalisierung von Arbeitsweisen innerhalb der Verwaltung, durch die Einrichtung eines Frauenausschusses, Teilnahme an Amtsleiter- und Dezernenten- konferenzen, Planungsprozesse durch verbindliche Aufträge an die Fachämter beeinflussen können" (Reich 1990, S. 18 ff.).

Die koordinierende Stelle zwischen Verkehrsbetrieb und Nutzerinnen des ÖPNV könnte eine Frauenbeauftragte innerhalb des Verkehrsverbunds sein. Bisher einzig- artig ist die Stelle einer Frauenbeauftragten im Zweckverband Großraum Hannover (vgl. deren Bericht 1990), zu deren allgemeinen Aufgaben gehört, bei geplanten

und in der Durchführung begriffenen Entscheidungen und Maßnahmen des Verbands die Einhaltung des Gleichstellungsangebots zu überprüfen. Der Verkehrsbereich ist einer von mehreren Arbeitsbereichen der Frauenbeauftragten, dem jedoch ein hoher Stellenwert zuerkannt wird. Hier geht es darum, Frauen eine gleichberechtigte Teilnahme am Verkehrsgeschehen zu eröffnen.

Die Einrichtung einer Planstelle für eine Frauenbeauftragte sollte vor allem in größeren Verbänden bzw. Verkehrsverbänden in Erwägung gezogen werden. Wenn - was auch immer die Gründe sein mögen - die Stelle für eine Frauenbeauftragte im Verkehrsverbund nicht geschaffen werden kann, sollte zumindest ein Fahrgastbeirat eingerichtet werden.

Der erste Fahrgastbeirat in der Bundesrepublik wurde 1987 in Köln gegründet. Seit 1989 gibt es auch in Wiesbaden einen Fahrgastbeirat. In Köln setzt sich der Fahrgastbeirat aus 20 Mitgliedern zusammen, darunter fünf Frauen. Er hat gegenüber dem Verkehrsunternehmen beratende Funktion und tagt viermal im Jahr öffentlich. Zwar geht es vor allem um aktuelle Fragen und Beschwerden von Fahrgästen, darüber hinaus soll auch ein Informationsfluß in der Weise erfolgen, daß der Fahrgast Einblicke gewinnt, wie ein Verkehrsunternehmen läuft, wie es innerhalb des Betriebs aussieht.

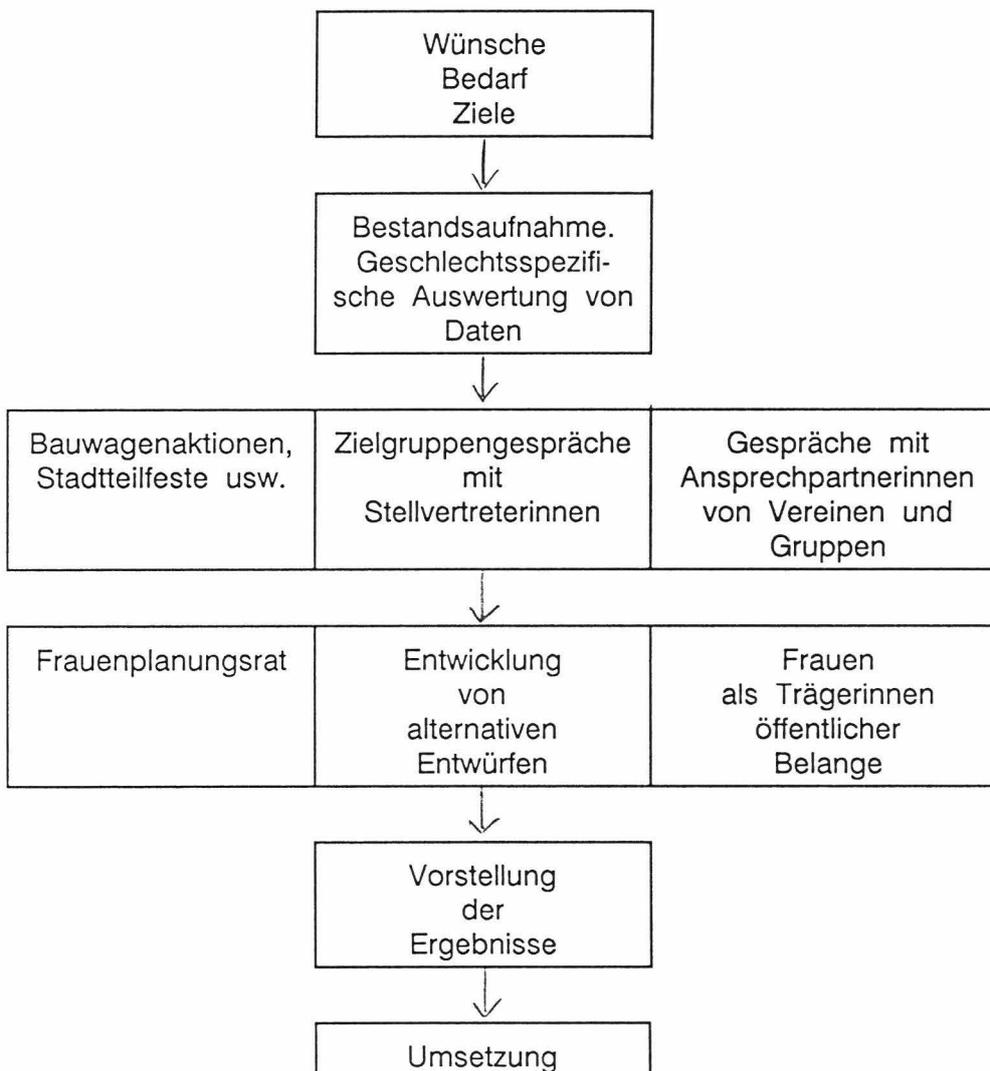
Auch in Wiesbaden besteht der Fahrgastbeirat aus 20 Personen, zehn Frauen und zehn Männern. Interessenten wurden durch eine Zeitungsanzeige gefunden, auf die hin sich etwa 100 Personen meldeten. Davon wurden 20 ausgelost, wobei über den Wohnort der Mitglieder jeder Stadtbezirk vertreten sein sollte. Ferner sollte der Fahrgastbeirat paritätisch mit Frauen und Männern besetzt sein. Der Fahrgastbeirat in Wiesbaden trifft sich vier- bis fünfmal im Jahr. Seine Aufgaben sind: Beratung des Verkehrsunternehmens u. a. durch Einbringen von Anregungen und Beanstandungen. Nach Ansicht der Stadtwerke Wiesbaden hat sich die Einrichtung gelohnt. Sie wird als gute Ergänzung bewertet.

Quelle: Stadtwerke Wiesbaden

In Darmstadt wird derzeit ebenfalls ein Fahrgastbeirat gegründet.

Die verschiedenen Beteiligungsformen von Frauen an Planungsprozessen hat Doris Reich in dem folgenden Schema zusammengefaßt:

#### Beteiligung von Frauen an Planungsprozessen



Quelle: Reich (unveröffentlicht)

Am Anfang erfolgt die Analyse, nämlich eine Bestandsaufnahme der Wünsche, Ziele und des Bedarfs. Dies kann z. B. im Rahmen von Workshops mit Bürgerinnen, durch Umfragen und Analysen von Beschwerdebriefen usw. geschehen. Geschlechtsspezifische Auswertungen vorliegender Daten sind eine unverzichtbare Voraussetzung für alle weiteren Schritte. Bauwagenaktionen und Stadtteilstefte richten sich direkt an die Bürgerinnen und Bürger. In diese Rubrik gehören auch Workshops mit Bürgerinnen. Darüber hinaus müssen Frauen-Vereine, Frauengruppen, VHS und Politikerinnen angesprochen werden.

Als **Träger öffentlicher Belange** werden zu Beratungen des von politisch-administrativer Seite vorgeschlagenen städtebaulichen Konzepts Betriebe der öffentlichen Hand, Behörden, Verbände, z. B. Kirchen, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen usw. herangezogen (Terlinden 1980).

Bisher wurde dieser Ansatz, Frauen als Trägerinnen öffentlicher Belange mitwirken zu lassen, noch nicht realisiert. Ein Problem ist nach Reich die Voraussetzung, daß die Belange landesweit vorhanden sein müssen, was eine entsprechend langfristige Perspektive erfordern würde.<sup>1</sup> Wenn indessen der lange Atem fehlt, weil Veränderungen im Bereich des ÖPNV angesichts der immer noch ungebrochenen Motorisierung als höchst dringlich anzusehen sind, sollten andere Möglichkeiten ins Auge gefaßt werden. Weniger langwierig als die Etablierung von Frauen als Trägerinnen öffentlicher Belange ist die Einrichtung eines **Frauenplanungsrats** (Terlinden 1980). Im Bereich des ÖPNV könnte dies in der konkreten Form eines **Fahrgastbeirats** geschehen, der sich zu etwa zwei Dritteln - dem Anteil von Frauen an der ÖPNV-Nutzergruppe in etwa entsprechend - aus Frauen zusammensetzen sollte.

---

<sup>1</sup> Mündliche Aussage von Doris Reich auf einem Workshop am 25.4.91 in Darmstadt.

## 10 Schlußfolgerungen

Angesichts der zahlreichen negativen Effekte, die der motorisierte Straßenverkehr mit sich bringt, wenn er in Form der Massenmotorisierung in Erscheinung tritt, muß es das Ziel sein, eine sozial- und umweltverträglichere Neuordnung des Verkehrs zu erreichen. Weil die sozialen Kosten der Massenmotorisierung erheblich sind, sollte alles daran gesetzt werden, eine weitere Zunahme der Motorisierung zu verhindern. Frauen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, weil sie im Vergleich zu Männern "untermotorisiert" sind. Sie sind damit auch diejenige Gruppe, die die weitere Entwicklung der Auto-Zahlen wesentlich mitbestimmt. Schon deshalb müssen die Mobilitätsbedingungen von Frauen so verbessert werden, daß für sie die Anschaffung eines Autos kein vorrangiger Wunsch mehr ist, auch dann nicht, wenn sie Familie und Beruf miteinander vereinbaren müssen oder wollen, was im allgemeinen eine Verknappung der Zeitressourcen und neue Mobilitätszwänge mit sich bringt.

Mobilität gilt heute als ein Maß für Möglichkeiten, verschiedene Zielorte zu erreichen. Das heißt, daß die Person mobil ist, deren Zielorte in der Nähe ihrer Wohnung liegen oder die über ein Verkehrsmittel verfügt, mit dem sie rasch zu den gewünschten Orten gelangen kann. Molt (1990) hat in diesem Zusammenhang den Begriff "Orbit" geprägt. Er versteht darunter den Bewegungsraum, in dem sich die meisten Ziele einer Person befinden und der regelmäßig durchstreift wird. Der Orbit des Nicht-Autofahrers reicht so weit wie das ÖPNV-Liniennetz, der Orbit des Autofahrers erstreckt sich über ein breit aufgefächertes Straßennetz und hat im Unterschied zum ÖPNV keine "Endpunkte". Die Feststellung von Heidenreich (1988), daß die Wege erwerbstätiger Personen zu ihren Arbeitsplätzen länger geworden sind, weist darauf hin, daß Mobilität zunehmend mehr an die Verfügbarkeit über ein schnelles und flexibles Verkehrsmittel gebunden ist und dementsprechend weniger durch die räumliche Nähe von Zielorten bestimmt wird. Auch in der Personenverkehrsprognose bis zum Jahr 2010 (IVT und ITP 1990) wird eine weitere Dispersion von Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstätten unterstellt.

Die Feststellung, daß die Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu- statt abgenommen haben, ist ein Hinweis, daß Mobilität auch in Zukunft weniger durch die räumliche Nähe von Zielorten definiert werden wird, sondern mobil wird derjenige sein und bleiben, der über ein schnelles und flexibles Verkehrsmittel verfügt. Dieses Verkehrsmittel muß nicht das Auto sein, sondern es kann und sollte in zunehmendem Maße ein öffentliches Verkehrsmittel sein, mit dem sich die alltäglich relevanten Zielorte rasch und bequem erreichen lassen.

Frauen sind nicht nur als **Verkehrsteilnehmerinnen** stärker von einer Standortplanung, die **nicht** auf räumliche Nähe setzt, betroffen, sondern auch in ihrer Rolle als **Betreuerin ihrer Kinder**. Weil Kinder wegen der Gefahren durch den Autoverkehr zunehmend mehr geschützt werden müssen, nimmt auch das Ausmaß der Betreuung sowie die Notwendigkeit der Begleitung von Kindern zu, die ab dem Kindergartenalter eigene Zielorte haben. Diese Begleitmobilität bedeutet nicht nur mehr Zeitaufwand, sondern auch eine vermehrte Koordination von Zeitvorgaben, die zu einem insgesamt für alle Beteiligten passenden Zeitmuster koordiniert werden müssen.

Noch ein weiterer Gesichtspunkt, warum insbesondere Frauen von der Motorisierung betroffen sind, ist der Verlust der Aufenthalts- und Kommunikationsfunktion von Straßen und verbunden damit auch der **Verlust von Sicherheit** in öffentlichen Räumen. Sicherheits- und soziale Bedürfnisse werden umso weniger erfüllt, je unwirtlicher und öder öffentliche Plätze und Straßen werden.

Die Devise lautet: "Verbesserung des ÖPNV-Angebots" bzw. "Attraktivierung des ÖPNV". Die Verfolgung einer solchen Strategie bringt nicht nur Vorteile für Frauen als Verkehrsteilnehmerinnen, sondern würde auch dazu beitragen, Frauen als Betreuerin ihrer Kinder zu entlasten. Ältere Kinder müßten nicht mehr zu verschiedenen Zielorten, die tagsüber oder generell nur schwer erreichbar sind, transportiert werden, sondern könnten selbständig dorthin gelangen. Jüngere Kinder müßten nicht ständig begleitet und geschützt werden, wenn die Förderung des ÖPNV mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen verknüpft wird, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Eine Reduzierung der Verkehrsbelastung auf den Straßen in Wohngebieten, die sich unter den heutigen Bedingungen ohnehin nur durch ein entsprechend attraktives ÖPNV-Angebot erreichen läßt, würde schließlich auch dazu beitragen, daß Straßen wieder zu Aufenthalts- und Treffpunkten werden könnten, was vor allem für Kinder positiv zu Buche schlagen würde, darüber hinaus aber auch für Frauen, die im Durchschnitt stärker an den Wohnbereich gebunden sind als Männer. Frauen könnten sich in den belebteren Straßen wieder sicherer fühlen und hätten wieder mehr Gelegenheiten, ihre sozialen Bedürfnisse nach Kontakt, Kommunikation und Zugehörigkeit im Wohnbereich zu erfüllen.

Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots ist auch erforderlich, weil Verkehrsberuhigung sonst nicht greifen kann, wobei Verkehrsberuhigung im ursprünglichen Sinn gemeint ist, also nicht nur in Form der Einrichtung von Tempo 30-Zonen, sondern auch Beruhigung durch Reduzierung der Automengen.

Weil nicht davon ausgegangen werden kann, daß Nutzer- und Planer-Sicht stets übereinstimmen, lautet die Schlußfolgerung, daß Frauen bei der Gestaltung und Umgestaltung des ÖPNV einbezogen werden müssen. Frauen sollten auch deshalb mitbestimmen, weil sie als Hauptnutzergruppe über mehr Erfahrungswissen im Bereich des ÖPNV verfügen als Männer.

Diese Zielvorstellung "weniger Autos" steht indessen im Gegensatz zu der Personenverkehrsprognose, die sich, vom Basisjahr 1985 ausgehend, bis zum Jahr 2010 erstreckt (IVT und ITP 1990). In dieser Prognose liegt das Schwergewicht auf dem Personenfernverkehr, was im Hinblick auf das Ziel, eine Prognose für die Bundesverkehrswegeplanung zu erstellen, verständlich ist.<sup>1</sup> Problematisch ist jedoch, daß bei der Nahverkehrs- und der Fernverkehrsprognose unterschiedlich verfahren wurde. Bei der Nahverkehrsprognose ging man von einem konstant bleibenden Angebot aus, während man bei der Fernverkehrsprognose Angebotsveränderungen, wie das Hochgeschwindigkeitsschienennetz und eine Verdichtung des grenzüberschreitenden Luftverkehrs, in Rechnung stellte. Für den ÖPNV - den

---

<sup>1</sup> In der durchgeführten Prognose wird eine Fahrt dem Fernverkehr zugeordnet, wenn sie über eine Distanz von mehr als 50 Kilometer einfache Entfernung führt.

Nahverkehr also - fällt unter dieser Prämisse, der Annahme konstanter Verhältnisse, die Prognose ungünstig aus. Konkret lautet die Vorhersage von IVT und ITP (1990), daß es im ÖPNV einen Nachfragerückgang geben werde, während andererseits im Bahn-Fernverkehr und im Luftverkehr mit beträchtlichen Verkehrsleistungszuwächsen zu rechnen sei, was jedoch an dem weiteren starken Wachstum des Pkw-Fernverkehrs nichts ändern würde.

Die Förderung der Motorisierung durch Neu- und Ausbaumaßnahmen des Straßennetzes wird in dem IVT/ITP-Gutachten durch die wachsende Verkehrsnachfrage insbesondere im Fernverkehr begründet, der von der Bahn, auch wenn diese ihr Angebot verbessert, in dem anfallenden Umfang nicht aufgefangen werden könne. Die Aufschlüsselung nach Fahrtzwecken zeigt, daß die Verkehrsnachfrage, die 2010 gegenüber 1985 im Durchschnitt um 26 % höher sein wird, vor allem den Urlaubsbereich betrifft.

Mehr Straßen also für den Fern- und insbesondere den Urlaubsverkehr, obwohl es im Hinblick auf die zunehmende Verkehrsbelastung in dem Gutachten heißt:

"Dies wird die Umweltproblematik tendenziell verstärken und auch dem Ziel der Schonung von Energieressourcen sowie der Hebung der Verkehrssicherheit abträglich sein" (S. 70).

Es wird dadurch auch das **Alltagsleben** vieler Menschen erschwert werden, denn die Zuwächse im Fernverkehr werden nicht ohne Auswirkungen auf den Nahbereich bleiben. Die Prognose, daß in den nächsten zwei Jahrzehnten die Belastung auf den Bundesfernstraßen zunehmen wird, bedeutet letztlich auch, daß die Verkehrsbelastung auch innerorts, d. h. in Wohngebieten und in den Städten, zunehmen wird: denn die vielen Autofahrer halten sich nicht ständig auf den Fernstraßen auf, sondern sie legen im allgemeinen noch viel öfter Strecken im alltäglichen Nahverkehrsbereich zurück und sie wohnen auch, d. h. stellen ihr Auto ab, was bei zunehmenden Pkw-Zahlen zu einer noch weiteren Problemverschärfung im Bereich des ruhenden Verkehrs führen muß.

Die Zunahme des Fernverkehrs wirkt sich also dahingehend aus, daß **Wohnstraßen** und **Wohngebiete** immer mehr vom Autoverkehr dominiert und zugleich auch immer mehr zu Abstellflächen für Autos werden, so daß sich die Alltagsbedingungen verschlechtern werden. Die Priorität, die in der Bundesverkehrswegeplanung **der Ferne** eingeräumt wird, wirkt sich nachteilig auf die Qualität der Nähe, d. h. auf die alltäglichen Wohn- und Lebensbedingungen aus. Weil dieser Preis als zu hoch erscheint und darüber hinaus die Unfallgefahr und die Umweltbelastung bzw. die gesellschaftlichen Kosten (vgl. Kapitel 1) dadurch auch noch ansteigen würden, ist eine Gegensteuerung erforderlich, die ein Eintreten der Prognoseergebnisse verhindert oder wenigstens bremst.

Sinnvoll wäre auch die Personenverkehrsprognose für den **Nahverkehr**, die **nicht** von konstanten Verhältnissen im ÖPNV ausgeht, sondern von dessen Attraktivierung, wie sie u. a. in Zürich erfolgt ist.

Qualitätsverbesserungen des ÖPNV-Angebots lassen sich fünf Gesichtspunkten zuordnen: Zeiteinsparung, angenehmere angstfreiere "füllbare" Wartesituationen, statt Anomie mehr "Sozialität" während des Reisens, Einbindung des ÖPNV in das alltägliche und öffentliche Leben und schließlich eine nutzerfreundlichere Gestaltung der Fahrzeuge. Diesen Dimensionen entsprechend sollten verschiedene Programme zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots entwickelt und durchgeführt werden mit dem Ziel, den ÖPNV vom Vorsorgesystem zunächst zum Konkurrenzsystem und schließlich zum Vorrangsystem zu entwickeln (FGSV 1987).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> **Vorsorgesystem:** Beförderung derjenigen Bevölkerungsteile, die kein Auto zur Verfügung haben; **Konkurrenzsystem:** Verkehrsbedienung sowohl durch ÖPNV und Auto; **Vorrangsystem:** Übernahme eines überwiegenden Teils der Verkehrsnachfrage durch den ÖPNV. Ausführlicher bei FGSV 1987, S. 2

## Die Tram in Zürich



Foto Kreidt



In Zürich — wie hier am inzwischen autofreien Paradeplatz — bestimmt die Straßenbahn das Stadtbild. Unter dem Motto „Wo wir fahren, lebt Zürich“ hat die größte Stadt der Schweiz ihren öffentlichen Nahverkehr konsequent ausgebaut. Zeitgleich mit der Eröffnung der S-Bahn unter der City wurde im Mai der Züricher Verkehrsverbund gegründet.

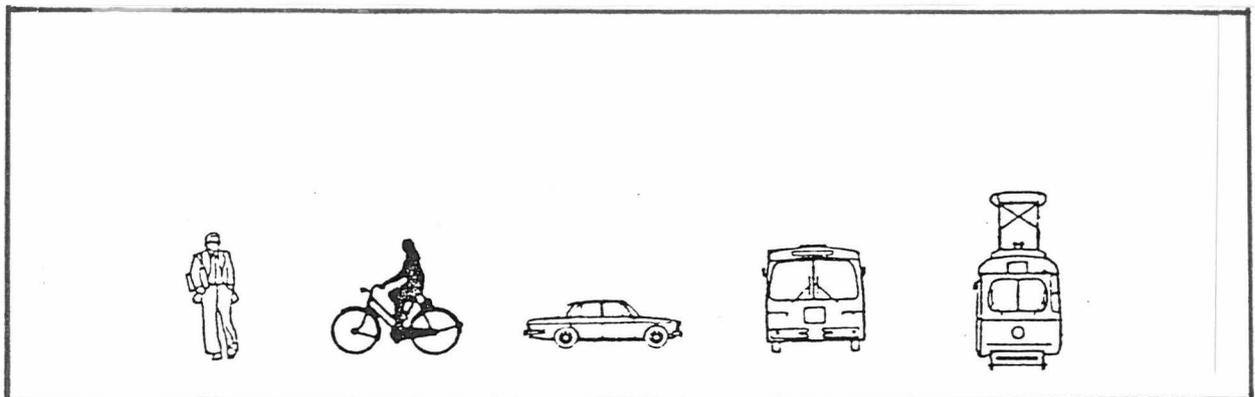
(FR-Archivbild)

Quelle: Frankfurter Rundschau vom 10.10.1990

Die Umwandlung des ÖPNV zum Vorrangsystem setzt spürbare objektive Verbesserungen auf allen Dimensionen voraus, denn auf etwaige positive Einstellungen zum ÖPNV kann man derzeit noch nicht aufbauen. Die Einstellungen der Bevölkerung zum ÖPNV sind im Durchschnitt lange nicht so positiv wie die Einstellungen zum Auto, so daß der wahlfreie Verkehrsteilnehmer, der choice rider, derzeit noch eher die Ausnahme ist.

Solche spürbaren objektiven Verbesserungen sind insbesondere Zeiteinsparungen in doppelter Hinsicht, einerseits durch Verkürzung der Reisezeiten, andererseits durch Vermeidung verlorener Zeiten, z. B. durch "Füllung" von Wartezeiten. Gerade was den letztgenannten Gesichtspunkt angeht, könnten Bus und Bahn das Auto dadurch "aus dem Felde schlagen", daß die Zeit, die im Auto verbracht wird, im allgemeinen verlorene Zeit ist im Unterschied zu der Zeit, während der man bequem und sinnvoll tätig zum Zielort befördert wird.

Warum sollte die Verbesserung des ÖPNV-Angebots unter der Flagge "frauengerechter ÖPNV" segeln? Das entscheidende Argument ist: der Alltag von Frauen setzt sich aus einer vergleichsweise großen Anzahl und Vielfalt an Lebenssituationen zusammen, die in vielen Fällen eine entsprechend vielfältige und kleinteilige Mobilität erfordern. Im Falle, daß Frauen die Zielgruppe der Verkehrs- und ÖPNV-Planung sind, besteht die Chance, daß diese größere Mannigfaltigkeit der Mobilitätsanforderungen wahrgenommen und berücksichtigt wird. Auf diesem Hintergrund betrachtet, stellt ein "männnergerechter ÖPNV" nur einen "rudimentären", nämlich auf eine geringere Zahl und Vielfalt an Lebenssituationen ausgerichtetes Verkehrsangebot dar.



## Literatur

- Appleyard, D. und Lintell, M.: The environmental quality of city streets: The residents viewpoint Journal of the American Institute of Planners. 1972, 38, 84-101
- Beck, M.: Vorstudie empfiehlt: Integriertes Gesamtverkehrskonzept für den Niederelberaum erforderlich. Planerin Heft 1, 1991
- Belschner, W.: "Aber morgen sind Sie wieder zu Hause!" Strukturelle Maßnahmen im Wohnbereich zur Gesundheitsförderung von MieterInnen. In: Dokumentation der Beiträge eines Kolloquiums "Strategien für eine gesündere Stadt."
- Bortz, J.: Lehrbuch der Statistik, Berlin: Springer 1979
- Erlor, G. et al.: Kind? Beruf? Oder beides? BRIGITTE-Untersuchung 88. BRIGITTE (Hrsg.). Hamburg 1988
- Flade, A.: Einstellungen zum öffentlichen Verkehr und zur Verkehrsmittelnutzung von Frauen und Männern. Zeitschrift für experimentelle und angewandte Psychologie 1990, 37, 218-229
- Flade et al.: Erreichbarkeit von Kindergärten. Eine Studie in der Innenstadt von Darmstadt. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt 1988
- Flade, A., Kustor-Hüttl, B. und Passage, M.: Lebensräume - Lebensträume. Zur Verbesserung der räumlichen Situation alleinerziehender Mütter. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt 1991
- Flade, A.: Kind und Verkehr Kinderverkehrsunfälle in Darmstadt 1990 und 1991 Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt 1990
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): Möglichkeiten zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV. FGSV-Arbeitspapier Nr. 15. Köln 1987
- Geissler, C. und Speil, W.: Wohnungsnähe des Arbeitsplatzes als ein Merkmal des Kompromisses zwischen Familien -und Erwerbstätigkeit. Manuskript vom 17.9.1987
- Guder, R. et al.: Frauengerechter ÖPNV. Dokumentation des Workshops am 16./17. November 1990 in Darmstadt. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt 1991
- Guder, R. und Flade, A.: Frauengerechter ÖPNV in Leverkusen. Dokumentation des Bürgerinnen-Treffens am 16./17. März 1990 in Leverkusen. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt 1990

- Hautzinger, H. & Tassaux, B. Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland. (Bericht zum Forschungsprojekt 8303) Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen (1989)
- Heidenkamp, H.-J.: Berufs- und Ausbildungspendler. Ergebnisse des Mikrozensus. Wirtschaft und Statistik 1988, Heft 2, 86-100
- Institut für Demoskopie: Die Deutschen und ihr Auto. Die Freude am Autofahren ist ungebrochen. Allensbacher Berichte 1986, Nr. 31
- Institut Wohnen und Umwelt: Defizitanalyse im Marburger Stadtteil Richtsberg im Hinblick auf Kinder und Jugendliche. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt 1988
- IVT und ITP: Personenverkehrsprognose 2000/2010 für die Bundesverkehrswegeplanung. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. Forschungsbericht FE-Nr. 98 091/87. München 1990
- Kalwitzki, K.-P.: Fahrplankarten für Mülheim. Verkehrszeichen 1987, Heft 2, 8-12
- Kalwitzki, K.-P.: Öffentlicher Verkehr - eine menschliche Veranstaltung. Mülheim/Ruhr: Das Verkehrsbüro 1989
- Köhler, U.: Wie beurteilen Pkw-Fahrer die Reisezeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln? Der Nahverkehr 1983, Heft 3, 58-61
- Krafftahrt-Bundesamt, Flensburg Statistische Mitteilungen
- Kreidt, F.: "Nieder mit dem Wagenboden!" Die Niederflur-Straßenbahn kommt. Verkehrszeichen 1987, Heft 2, 21-25
- Lehmann, J. und Langeheine, R.: Erziehung und Umweltbewußtsein. Report Psychologie 1989, Heft 5-6, 16-19
- Lichtenthäler, U. und Clement, I.: Frauen als Verkehrsplaner(innen). RaumPlanung 1987, Heft 39, 185-187
- Meier, A.: Mobilitätsprobleme von Frauen in Schwachverkehrszeiten und Lösungsansätze. In: Alltag in der Stadt - Aus der Sicht von Frauen. Begleitbuch zur Ausstellung und des Symposiums am 24.4.1991 in Darmstadt. Bonn: Eigenverlag der Stiftung Mitarbeit 1991.
- Moe, D.: Das Image des guten Fahrers. Weibliche und männliche Selbsteinschätzung und das Risikoverhalten junger Fahrer. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1987, 33, 5-9

- Molt, W.: Verkehrsmittelnutzung. In: L. Kruse et al. (Hrsg.),  
Ökologische Psychologie. München: Psychologie Verlags-Union 1990
- Müller, A.: Die Fahrplankarten der IG Dreieich Bahn.  
Verkehrszeichen 1987, Heft 2, 13-15
- Rau, P.: Frauen unterwegs. Verkehrszeichen 1986, Heft 1, 9-13
- Reich, D.: Beteiligung von Frauen an Planungsprozessen. In: Frauen in der Stadt.  
Dokumentation. Tübingen: Gleichstellungsbeauftragte 1990
- Rutherford, B. M. und Wekerle, G. R.: Captive rider, captive labor:  
Spatial constraints and women's employment.  
Urban Geography 1988, 9, 116-137
- Schneider, M., Siebel, W. und Voesgen, H.: Wandel des Wohnverhaltens.  
Oldenburg: Arbeitsgruppe Stadtforschung an der Universität  
Oldenburg 1989
- Seehausen, H. (Hrsg.), Sozialpolitisches Forum '89: "Arbeitswelt kontra  
Familienwelt? - Zur Vereinbarkeit von Familie, Beruf und  
Kindertagesstätte". Frankfurt: Deutsches Jugendinstitut 1989
- Singer, J. E. und Lundberg, U.: Stress on the train: A study of urban  
commuting. In: A. Baum (Hrsg.), Advances in environmental  
psychology, Vol. 1 Hillsdale, N. J.: Lawrence Erlbaum 1978
- Stadt Hagen, Frauengleichstellungsstelle, Amt für Statistik und Stadtforschung  
(1987). Umfrage zum Thema "Gewalt gegen Frauen". Hagen (kurzer  
Bericht in RaumPLANung 1987, 39, S. 185)
- Statistisches Bundesamt: Kinderunfälle im Straßenverkehr 1989. Wiesbaden 1990
- DER STERN (1985), Nr. 1. Die Angst, die aus dem Dunkeln kommt
- Terlinden, U.: Baulich-räumliche Herrschaft - Bedingungen und Veränderung.  
In: Frauen. Leben in verplanten Räumen. München 1980
- Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV): Taxi-Einsatz im  
öffentlichen Personennahverkehr. Köln 1989
- Weißbrodt, G.: Fahranfänger im Straßenverkehr. Bergisch Gladbach:  
Bundesanstalt für Straßenwesen 1989
- Wittenberg, R. et al.: Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen.  
Replikation einer Studie aus dem Jahre 1975/76. Bergisch Gladbach:  
Bundesanstalt für Straßenwesen 1987
- Zweckverband Großraum Hannover. Frauen im öffentlichen Personennahverkehr.  
Informationsvorlage vom 30.5.1990