

Große Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), Angelika Beer, Annelie Buntenbach, Amke Dietert-Scheuer, Franziska Eichstädt-Bohlig, Dr. Uschi Eid, Rita Griebhaber, Kristin Heyne, Ulrike Höfken, Michaela Hustedt, Monika Knoche, Dr. Angelika Köster-Loßack, Steffi Lemke, Vera Lengsfeld, Kerstin Müller (Köln), Christa Nickels, Simone Probst, Halo Saibold, Christine Scheel, Irmingard Schewe-Gerigk, Ursula Schönberger, Marina Steindor, Dr. Antje Vollmer, Margareta Wolf (Frankfurt) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Emanzipation vom Auto (II) – Feministische Ansätze zur Verkehrsvermeidung

Seit der ersten Großen Anfrage zu diesem Thema in der 11. Legislaturperiode (Drucksachen 11/8516, 11/8518, 11/8519) sind fünf Jahre vergangen. Inzwischen wurden die dort angesprochenen Probleme vielfach von den Medien aufgegriffen und von der Öffentlichkeit wahrgenommen. An den damals aufgezeigten Zuständen hat sich jedoch nichts Wesentliches geändert – die Tendenz zur strukturellen Ausgrenzung der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit aus dem öffentlichen Leben hat sich insbesondere im ländlichen Raum fortgesetzt und wird bei den derzeitigen Rahmenbedingungen auch nach der Bahnregionalisierung anhalten. Bestätigt wird dies auch in der Dokumentation des damaligen Ministeriums für Frauen und Jugend (BMFJ). Frauen, die über ein eigenes Auto verfügen können, müssen immer häufiger Fahrdienste für Kinder und ältere Menschen übernehmen.

Eine besonders dramatische Entwicklung spielt sich nach der Wiedervereinigung in den neuen Bundesländern ab, wo der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) drastisch abgebaut und verteuert wurde und gleichzeitig insbesondere Frauen massiv aus dem Erwerbsleben gedrängt wurden. Hier läßt sich auch besonders gut die Zunahme des Verkehrsaufwands, traditionell „Verkehrsleistungen“ genannt, durch die Übernahme der Rahmenbedingungen (Steuern, Infrastruktur, Wohnbauförderung . . .) aus den alten Bundesländern verfolgen.

Das Ziel der Verkehrsvermeidung ist zwar als Schlagwort geläufig, wird aber bisher in keiner Weise in konkrete Politik umgesetzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Grundsätzliche Fragen

1. Welche qualitativen Verbesserungen sind für die Gleichstellung von Frauen und Männern seit 1990 hinsichtlich der in der Großen Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN im Bundestag „Emanzipation vom Auto – das Recht der Frauen auf eine Verkehrswende“ (31. Mai 1990; Antwort Drucksache 11/8516, 11/8518, 11/8519) gestellten Fragen umgesetzt worden?
2. Wie wird nach Ansicht der Bundesregierung das Gleichstellungsgebot des Grundgesetzes bezüglich Mobilitätschancen derzeit erfüllt?
Welchen kurz-, mittel- und langfristigen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?
3. Wie wird dem Gebot der „Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen“ im Raumordnungsgesetz (ROG) bezüglich der Mobilitätschancen Rechnung getragen
 - a) hinsichtlich des ländlichen Raums und Ballungsraums,
 - b) hinsichtlich der Gleichstellung zwischen Frauen und Männern?Welchen kurz-, mittel- und langfristigen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?
4. Welche Konsequenzen ergeben sich für die Bundesregierung aus den Feststellungen des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau zum Forschungs- und Handlungsbedarf hinsichtlich des Verkehrs aus Frauensicht, nachzulesen in der Dokumentation „Frauen planen die Stadt“, Schriftenreihe „Forschung“ des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Heft 493, 1993?
5. Welche Forschungsvorhaben sind konkret geplant zur
 - Feststellung heutiger weiblicher Lebensmuster und daraus resultierende Anforderungen an die Infrastruktur,
 - Struktur eines „idealen“ Stadtteils zur Erleichterung der räumlich-zeitlichen Verknüpfung von Erwerbs- und Familienarbeit,
 - Gestaltung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs, die qualitativ so gut ist, daß sie
 - a) zu einer Nutzung durch Frauen und Männer auch bei Vorhandensein eines Pkw führt,
 - b) keine Mobilitätseinschränkung im Alltag durch Nichtverfügbarkeit eines Pkw besteht,
 - Beeinflussung von langen Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsorten, deren Bewältigung keine Zeit mehr für Haus-, Versorgungs- und Familienarbeit (Reproduktionsarbeiten) läßt, und die die Beibehaltung der traditionellen Rollenteilung zwischen Frau und Mann notwendig macht?

6. Welche Schritte zur Umsetzung der Forschungsergebnisse wurden konkret unternommen, um in Raumordnung und Stadtplanung

- die wachsende Trennung zwischen Wohnen und Arbeiten insbesondere im ländlichen Raum und im Umland der Verdichtungszentren einzudämmen und damit für Frauen die zeitliche Vereinbarkeit von Familie und Erwerbsarbeit zu verbessern,
- in der Stadterneuerung und der Siedlungsentwicklung die Funktionsmischung aus Wohnen, Arbeiten und sozialer Infrastruktur sicherzustellen,
- insbesondere in strukturschwachen ländlichen Gebieten und in den Großsiedlungen der neuen Bundesländer das Angebot an Arbeitsplätzen, an öffentlicher Infrastruktur und öffentlichem Personennahverkehr zu verbessern,
- eine angstfreie Benutzbarkeit von Stadträumen durch Frauen insbesondere in den Abend- und Nachtstunden zu gewährleisten?

Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirkung vorhandener Förderinstrumente (Gemeinschaftsaufgabe [GA] Regionale Wirtschaftsförderung, Dorferneuerung, Städtebauförderung, aber auch raumbedeutsame Förderungen wie die Eigenheimförderung, die bauliche und gewerbliche Investitionsförderung nach dem Fördergebietgesetz) in bezug auf diese Ziele?

Welche dieser Programme fördern die Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten, öffentlicher und gewerblicher Infrastruktur und Erholung?

Welche von diesen Förderprogrammen beurteilt die Bundesregierung in bezug auf diese Ziele als kontraproduktiv?

Plant die Bundesregierung, die Effizienz und Zielgenauigkeit einer oder mehrerer dieser Förderungsprogramme in bezug auf die vorgenannten räumlichen und siedlungsstrukturellen Ziele zu ändern oder zu optimieren?

7. Welche Überlegungen gibt es in der Bundesregierung, die Überprüfung verkehrlicher Auswirkungen („Verkehrserzeugungsbilanz“) im Rahmen der Bauleitplanung und der Planfeststellung zu verankern („Verkehrs-Begleitplan“)?
8. Welche Initiativen und Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Minderung des Verkehrsaufwandes im Bereich der Haus-, Versorgungs- und Familienarbeit?

II. Datenlage/Erhebungsverfahren

Die Datenlage hat sich insgesamt in den letzten fünf Jahren erheblich verbessert. In einigen Fällen konnten mittlerweile Annahmen, die in der ersten Anfrage noch als Fragen formuliert waren, durch Forschungsergebnisse belegt werden. Die Impulse für die entsprechenden Projekte gingen selten von den zuständigen Bundesinstitutionen, sehr häufig hingegen von ehrenamtlich tätigen Personen aus. Nur durch die gute Kooperation der

an diesem Thema arbeitenden Gruppen (z. B. Bundesfrauenkonferenz der Frauenbeauftragten, Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen (FOPA) oder „Frauen in Bewegung“ in der Bundesarbeitsgemeinschaft Verkehr von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) wurden die neuen Erkenntnisse einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich. Weiterhin fehlt aber eine effektive institutionelle Koordination der Forschungsvorhaben und die gezielte Erhebung von frauenspezifischen Mobilitätsdaten.

9. Existieren inzwischen regelmäßige Erhebungen zu aktuellen Daten frauenrelevanter Mobilität, wie sie von der Fraktion DIE GRÜNEN in ihrer Großen Anfrage „Emanzipation vom Auto – das Recht der Frauen auf eine Verkehrswende“ vor fünf Jahren zusammengetragen wurden?
10. Wie hoch ist derzeit der Anteil autofreier Haushalte in der Bundesrepublik Deutschland?
Wie verteilen sie sich
 - a) nach Alter, Geschlecht und Personenstand des Haushaltsvorstands, Haushaltsgröße und
 - b) auf den städtischen und ländlichen Raum?
11. Welche Daten zu geschlechtsspezifischen Unterschieden in der Verkehrsmittelnutzung liegen der Bundesregierung vor?
12. Welche Daten zu geschlechtsspezifischen Unterschieden im Hinblick auf zurückgelegte Streckenkilometer, Entfernungstoleranz und Anteile an weiträumigen Verkehren liegen der Bundesregierung vor?
13. Wie hoch ist der Anteil der weiblichen Fluggäste im Charter- und Linienverkehr sowie in der allgemeinen Luftfahrt?
14. Welche Gründe sieht die Bundesregierung dafür, daß Männer zur Bewältigung ihrer Erwerbsarbeitswege erheblich häufiger einen Pkw nutzen als Frauen?
15. Welche geschlechtsspezifischen Unterschiede gibt es bezüglich Art und Umfang der Freizeitmobilität?
16. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zum Verkehrsverhalten älterer Menschen vor?
17. Gibt es Erkenntnisse hinsichtlich geschlechtsspezifischer Unterschiede?
Wenn ja, auf welcher Grundlage?
Wenn nein, warum nicht?
18. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zur Verkehrsmittelwahl bei der Bewältigung der Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit (Reproduktionsarbeit) vor?
19. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Zuwachs an Verkehrsaufwand für die Reproduktionsarbeit innerhalb der letzten 30 Jahre vor?

20. Wie hat sich der Zwang zur Autonutzung, z. B. durch Ausdünnung des ÖPNV-Angebotes, mangelnde Anbindung neu entstandener Einrichtungen, Erschwerung des nichtmotorisierten Verkehrs für die Wege zur Bewältigung der Reproduktionsarbeit entwickelt?
21. In welchem Umfang hat dieser Umstand aus Sicht der Bundesregierung Einfluß auf die Anschaffung von Pkw?
22. Welche Daten liegen der Bundesregierung bisher vor
- a) zum Ausmaß des Verzichts auf Mobilität durch Frauen und Mädchen aufgrund von Unsicherheit und Angst vor sexueller Belästigung oder Gewalt,
 - b) zu Art und Umfang der Entwicklung spezieller Verhaltensweisen (Wahl bzw. Vermeidung bestimmter Verkehrsmittel oder Orte, Abholen von Haltestellen durch Angehörige . . .), wenn Frauen und Mädchen trotzdem mobil sein wollen,
 - c) zum Umfang des Fahrens per Anhalter („Trampen“), bedingt durch fehlende ÖPNV-Strukturen für Frauen und Mädchen besonders im ländlichen Räumen sowie zum Ausmaß der Gefährdung durch diese Art der Mobilität?
23. Teilt die Bundesregierung die von Klamp 1992 geäußerte Kritik an den Erhebungsverfahren der „Kontinuierlichen Haushaltsbefragung zum Individualverkehr“ (KONTIV), zum Beispiel, daß die Mobilität zur Bewältigung der Reproduktionsarbeit nicht extra erfaßt wird?
- Wenn ja, wie soll die Methodik bei zukünftigen Erhebungen geändert werden?
- Wenn nein, hält die Bundesregierung die Zuordnung des Weges einer Mutter, die ihr Kind zur Schule begleitet, zur Kategorie „Ausbildungsverkehr“ bzw. die Begleitung zum Spielplatz zum „Freizeitverkehr“ für sinnvoll?
24. Aus welchen Gründen hat sich das Bundesministerium für Verkehr bei der Studie „Situation der Frauen im ÖPNV“ für eine reine Literaturobwertung entschieden und nicht für die damals konkurrierend angebotene Grundlagenforschung zur Methodenweiterentwicklung?
25. Welcher Zeitaufwand für Frauen und welche monetären, volkswirtschaftlichen Wertverluste ergeben sich durch den gewachsenen Verkehrsaufwand im Vergleich zu den Ergebnissen der Untersuchungen des Statistischen Bundesamtes, die in der Broschüre „Wo bleibt die Zeit?“ 1994 veröffentlicht wurden?
26. In welcher Höhe sind die Steuerausfälle anzusetzen, die der Bundesrepublik Deutschland zum einen durch die unbezahlte Reproduktionsarbeit insgesamt und zum anderen durch die unbezahlten Transportdienstleistungen für andere Personen und für Güter jährlich entstehen?

III. Subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum

27. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen sexueller Gewalt und Mobilitätshemmnissen?
28. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung angesichts des im Forschungsbericht des BMFJ zum Thema „Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote“ angesprochenen Dilemmas von Mädchen, die trotz ihrer Angst vor sexuellen Übergriffen oder Belästigungen auf eine Mitnahme durch in der Regel männliche und häufig alkoholisierte Pkw-Fahrer angewiesen sind, wenn sie nicht auf den in dieser Altersgruppe als sehr wichtig empfundenen nächtlichen Besuch von Discotheken verzichten wollen?
29. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß U-Bahnschächte, Unterführungen und Tiefgaragen ein besonderes Gefährdungspotential für Frauen und Mädchen darstellen?
- a) Wenn ja, welche Strategien verfolgt die Bundesregierung, um hier Abhilfe zu schaffen?
- b) Wenn nein, warum nicht?
30. Wie bewertet die Bundesregierung die Akzeptanz von Nacht-Taxen bei Frauen und Mädchen in den letzten zehn Jahren?
31. Teilt die Bundesregierung unsere Auffassung, daß der Rückgang von Nachttaxen-Initiativen in den letzten zehn Jahren in erster Linie auf fehlende Finanzierungsmittel zurückzuführen ist?
- Wenn ja, auf welchen Ebenen sieht die Bundesregierung finanzielle Förderungsmöglichkeiten für Nacht-Taxen?
- Wenn nein, welche Gründe sieht die Bundesregierung hierfür?

IV. Bahnreform

Die Auswirkungen der Bahnreform auf Frauen wurden auf Initiative bündnisgrüner Frauen von verschiedenen Frauen-Organisationen schon frühzeitig diskutiert.

Die konkreten Folgen der Bahnregionalisierung sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abzusehen. Die Chance, im Zuge der gesetzlichen Neuregelungen auf Bundes- oder Länderebene die Berücksichtigung von Fraueninteressen zu verankern, ist jedoch nicht genutzt worden. In Verbindung mit der Finanzmisere bei Bund, Ländern und Gemeinden ist daher zu befürchten, daß die Bahnregionalisierung keine Trendwende hin zum frauen-gerechten öffentlichen Verkehr bringen wird.

32. Sind bei den Gesetzesänderungen im Zuge der Bahnreform die Auswirkungen auf Frauen und Gleichstellung berücksichtigt worden?
- Wenn ja, welche Auswirkungen sind im einzelnen zu erwarten, und welche Maßnahmen wurden von der Bundesregierung ergriffen, um negative Auswirkungen zu vermeiden?
- Wenn nein, warum nicht?

33. Aus welchen Gründen wurde bei der Änderung von Artikel 87 des Grundgesetzes kein ökologischer und Gleichstellungs-Leistungsauftrag an die Bahn festgeschrieben, obwohl dies unter anderem von der Bundeskonferenz der kommunalen Frauenbüros/Gleichstellungsbeauftragten gefordert wurde?

V. Alltagsmobilität

Speziell im ländlichen Raum ist der Trend zur Vollmotorisierung und immer stärkeren Pkw-Nutzung im Alltag ungebrochen. Waren in der Vergangenheit jedenfalls die Einrichtungen für den täglichen Bedarf auch in kleineren Orten noch zu Fuß oder per Rad zu erreichen, so sind inzwischen besonders ältere Menschen, Jugendliche und Frauen oft völlig auf Fahrdienste – häufig wiederum durch motorisierte (Familien)Frauen – angewiesen. Auch in den Städten steigt der Verkehrsaufwand für die Versorgungsarbeit immer weiter an.

Des Weiteren ist die Bewältigung von Wegen zum Erwerbsarbeitsplatz für viele Frauen aufgrund des mangelnden Angebotes des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum einerseits und der Zentralisierung der Arbeitsplätze andererseits ein Problem. Das Land Sachsen-Anhalt nimmt die Förderung der Erwerbsarbeit von Frauen und die Vereinbarkeit von Beruf und Haushalt ausdrücklich auch in verkehrlicher Hinsicht ernst. Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Mobilität von arbeitslosen Frauen im ländlichen Raum versucht das Problem über die Förderung des Autokaufs zu lösen.

Die mangelhafte bzw. häufig völlig fehlende Verkehrsbedienung abends und am Wochenende führt angesichts der Auflösung der traditionellen Dorfgemeinschaft zu einer zunehmenden Isolierung insbesondere älterer Menschen vom gesellschaftlichen und kulturellen Leben.

34. Wieviel Geld müßte ein Landkreis im ländlichen Raum nach Einschätzung der Bundesregierung aufwenden, um den in der Sonderreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr, (Mobilität von Frauen und Jugendlichen im ländlichen Raum, Ausgabe 49/1995, S. 18 ff.) veröffentlichten Vorschlag für ein frauen- und jugendfreundliches ÖV-Angebot zu verwirklichen?

Wie schätzt die Bundesregierung die Planungsaktivitäten der Landkreise im Zuge der Regionalisierung des Nahverkehrs unter diesem Aspekt ein?

35. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen dem „Zentrale-Orte-Konzept“ und dem Verschwinden von Alltagsinfrastruktur im ländlichen Raum?

Welche Handlungserfordernisse ergeben sich für die Bundesregierung daraus?

36. Wie beurteilt die Bundesregierung den gewachsenen Verkehrsaufwand innerhalb der unbezahlten Reproduktionsarbeit vor dem Hintergrund, daß diese Arbeit immer noch überwiegend von Frauen geleistet wird und dies dem

Gleichstellungsgebot des Grundgesetzes und dem politischen Ziel der Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Mann und Frau widerspricht?

37. Wie wird derzeit entsprechend der Behauptung der damaligen Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Große Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN: „Dort, wo Mobilität unabdingbar ist, ist staatlicherseits Vorsorge getroffen. Dies betrifft insbesondere den Schülerverkehr“ (Drucksache 11/8518, S. 3) „staatlicherseits Vorsorge getroffen“, daß Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit beispielsweise zum Arzt, zu Behörden oder zum Einkauf des täglichen Bedarfs gelangen können, ohne – meist unbezahlte – Fahrdienste von Familienangehörigen oder Nachbarinnen und Nachbarn in Anspruch zu nehmen? Liegen mittlerweile Erkenntnisse über den Umfang an solchen Fahrdiensten vor, die motorisierte Frauen leisten? Welche diesbezüglichen Studien hat die Bundesregierung bisher in Auftrag gegeben (vgl. den vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau in der obengenannten Dokumentation „Frauen planen die Stadt“ auf Seite 81 formulierten Forschungsbedarf)?

38. Hält es die Bundesregierung für notwendig, auch Personen ohne Autoverfügbarkeit die Teilnahme an Kultur- und Freizeitveranstaltungen zu ermöglichen?

Wenn ja, wie will sie das sicherstellen?

Wenn nein, warum nicht?

39. Sieht die Bundesregierung analog zum Grundgedanken der Pflegeversicherung eine staatliche Fürsorgepflicht zur Sicherung der eigenständigen Mobilität älterer Menschen?

Welche sozialen Folgekosten werden jährlich durch die schleichende Entmündigung älterer Menschen durch Entzug notwendiger Infrastruktur verursacht?

Wie viele Menschen werden deswegen jährlich in Alten- und Pflegeheimen eingewiesen?

Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, angesichts des von Asam, Altmann und Vogt aufgezeigten Zusammenhangs, daß durch den Wegfall von Infrastruktur Isolation und Krankheit bei älteren Menschen verursacht und verstärkt werden? (vgl. Kommunale Sozialpolitik 7/1990, „Altsein im ländlichen Raum“)

40. Welche Auswirkungen hat die Postreform (Abbau von Dienststellen) auf die Mobilität im ländlichen Raum?

41. Hält die Bundesregierung die Förderung des Autokaufs angesichts ihrer gleichzeitigen CO₂-Minderungsziele für die geeignete Maßnahme, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Frauen und Männer zu ermöglichen?

Wenn ja, welche Auswirkungen erwartet sie dadurch auf die Nachfrage bzw. Auslastung im ÖPNV einerseits und die Zentralisierung bzw. Dezentralisierung von Versorgungseinrichtungen und Verwaltungsstellen andererseits?

Wie soll die Ausbildung von Mädchen ohne Führerschein sichergestellt werden?

Wenn nein, welche anderen Maßnahmen wird die Bundesregierung zur verkehrlichen Förderung der Erwerbsarbeit von Frauen ergreifen?

VI. Gleichberechtigung zwischen Ost und West, innovative Impulse für die Bundesrepublik Deutschland aus der Praxis der ehemaligen DDR

Seit der Wiedervereinigung sind fünf Jahre vergangen. In den neuen Bundesländern hat sich vieles zum Positiven verändert. Zu den negativen Veränderungen zählen unter anderem die Verdrängung der Frauen vom Arbeitsmarkt und eine massive Zunahme des motorisierten Individualverkehrs. Vor der „Wende“ besaßen 196 von 1 000 Einwohnerinnen und Einwohner einen Pkw, mittlerweile hat sich der Motorisierungsgrad dem der alten Länder angeglichen. Durch den Bau großer Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“, die Schließung von Kindertagesstätten und den Wegfall bzw. die Verlagerung von Arbeitsplätzen nahmen die im Alltag zu bewältigenden Entfernungen sprunghaft zu. Aufgrund der vorrangigen finanziellen Förderung des motorisierten Individualverkehrs (insbesondere Straßenbau) und der geringeren Nutzung des ÖPNV kam es zu starker Ausdünnung des ÖPNV und Vervielfachung der Fahrpreise.

Hinsichtlich des Anteils an Führerscheinbesitzern hatten die Männer in Ostdeutschland die Frauen in Westdeutschland bereits 1993 überholt, was den Schluß nahelegt, daß die geschlechtsspezifischen Unterschiede im Mobilitätsverhalten größer sind, als die zwischen Ost- und Westdeutschen.

42. Welche Verkehrsvermeidungspotentiale sieht die Bundesregierung bei der Übernahme bestimmter Grundsätze aus der ehemaligen DDR in die Verkehrsplanung der Bundesrepublik Deutschland wie z. B.

- a) dem weitgehenden Schutz landwirtschaftlicher Nutzflächen mit Ausnahme der Verwendung für Wohnungsbau und geringfügige Industrieerweiterungen,
- b) den hohen Kosten für die Pkw-Nutzung bei Fehlen einer Kilometerpauschale,
- c) der Beschränkung des individuellen (Eigenheim-)Wohnungsbaus auf erschlossene Restflächen bzw. Baulücken,
- d) der Orientierung des Güterverkehrs auf die Schiene und die bestehenden Wasserstraßen,
- e) der guten ÖPNV-Versorgung in den Großstädten (hoher Erschließungsgrad, Anbindung von Neubaugebieten ab Fertigstellung, hohe Bedienungshäufigkeit, Niedrigtarife),
- f) der Flächenrestriktionen für Industrie- und Gewerbebetriebe („Intensivierung der Produktion“),
- g) den Vorschriften zur Höchstentfernung bestimmter Infrastruktureinrichtungen vom Wohnort („Komplexrichtlinien“),

h) der integrierten Verkehrsforschung (Gesellschafts- und Ingenieurwissenschaftlerinnen und -wissenschaftler)?

43. Welchen Einfluß hatte aus Sicht der Bundesregierung das Fürsorgeprinzip in der ehemaligen DDR (wohntnahe Versorgung beispielsweise mit Kindertagesstätten, räumliche Ermöglichung der Berufstätigkeit von Frauen ...) auf die Mobilität von Frauen, die Minimierung von Verkehrsaufwand und die Ermöglichung notwendiger autofreier Mobilität?

Sieht die Bundesregierung hierin Ansätze, die im Sinne der staatlichen Daseinsvorsorge in der Bundesrepublik Deutschland aufgegriffen werden können?

44. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor zu den Unterschieden in der Sicherheit im öffentlichen Raum zwischen neuen und alten Bundesländern vor 1990 (DDR – Bundesrepublik Deutschland) und jetzt?

45. Wie beurteilt die Bundesregierung die Kosten, die der Erhalt von dezentralen Wirtschaftsstrukturen und damit verbundenen Frauenarbeitsplätzen in den neuen Bundesländern verursacht hätte, im Vergleich zu den Kosten des Wegfalls dieser Arbeitsplätze unter Berücksichtigung der geringeren Chancen, die Frauen bei der Suche nach einem neuen Arbeitsplatz haben?

VII. Internationale Vorbildfunktion der Bundesrepublik Deutschland

In den letzten Jahren sind die Probleme der Mobilität von Frauen bzw. der Versorgungsmobilität international auch von vielen Regierungen, vom Europäischen Parlament, vom Europarat und von der OECD aufgegriffen worden. So beschäftigte sich beispielsweise die OECD-High-Level-Conference „Women in the City“ im Oktober 1994 nicht nur mit den einzelnen Fachpolitiken und -verwaltungen wie Wohnungsbau/-politik und Mobilität/Verkehr, sondern stellte mit der Thematisierung der Dienstleistungen und (fehlenden) Infrastrukturen haushaltlicher Versorgung grundsätzlich die Frage nach national verschiedenen Lösungsansätzen und grundlegenden Strukturdefiziten.

Auch auf der 4. Weltfrauenkonferenz, die im Herbst 1995 in Peking stattfand, wurde das Thema im Rahmen der NGO-Frauenkonferenz behandelt.

46. Welchen Beitrag hat das Bundesministerium für Verkehr zu den Vorbereitungen der 4. Weltfrauenkonferenz im Herbst 1995 geleistet?

47. Wie beurteilt die Bundesregierung den Bericht der Arbeitsgruppe 12 „Frauen und Umwelt“ des Nationalen Vorbereitungskomitees zur 4. Weltfrauenkonferenz, die auf Aufforderung der VN vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend als Vertreterin von Nicht-Regierungsorganisationen (NGO) eingerichtet wurde?

48. Wie steht die Bundesregierung dazu, daß dieser Bericht sowie die weiteren Bericht nicht – wie zugesagt als verlässliche Arbeitsgrundlage für die mitwirkenden Frauen – innerhalb des National Report der Bundesregierung veröffentlicht wurde, sondern in unbekannter Auflage getrennt von dem öffentlich wahrgenommenen nationalen Bericht nur von der Geschäftsstelle zur Vorbereitung der 4. Weltfrauenkonferenz herausgegeben wurde?

Welchen Standpunkt hat das Bundesministerium für Verkehr zur Ausgrenzung der Positionen der NGO-Fachfrauen vertreten?

Wie steht die Bundesregierung zu dieser einseitigen Aufkündigung der Arbeitsgrundlage der unbezahlt beteiligten Frauen und welche Schlüsse zieht sie daraus für die weitere Zusammenarbeit mit Fachfrauen aus NGOs?

49. Welchen Beitrag hat das Bundesministerium für Verkehr zu den Vorbereitungen und der Durchführung der High-Level-Conference der OECD „Women in the City“ im Oktober 1994 in Paris zum Thema Verkehr unter Frauengesichtspunkten geleistet?

Warum hat das Bundesministerium für Verkehr keinen Bericht vorgelegt, während das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau in Zusammenarbeit mit der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung einen National Report erstellt hat?

VIII. Umbau der Bundesinstitutionen

Mittlerweile gehören die Feststellungen von Socialdata schon zum „Allgemeinwissen“ in der Verkehrspolitik. Die große Mehrheit der Entscheidungsträger und Meinungsmacher in der Bundesrepublik Deutschland entstammt dem minderheitlichen Viertel der Gesamtbevölkerung, das gleichzeitig am stärksten autoorientiert ist und kaum Erfahrungen in der Reproduktionsarbeit hat. Die Rede ist von erwerbstätigen Männern mittleren Alters. Es ist nachvollziehbar, daß diese Gruppe in der Verkehrsplanung zunächst einmal die „eigenen“ Probleme sieht und lösen will: Die möglichst schnelle und direkte Erreichbarkeit des Erwerbsarbeitsortes für körperlich gesunde, erwachsene Personen, die uneingeschränkt über ein Auto verfügen können. Dabei werden die Voraussetzungen und Bedürfnisse der Bevölkerungsmehrheit – Kinder und Jugendliche, ältere und mobilitätsbehinderte Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit, Frauen und Männer, die Versorgungsarbeit leisten – leicht übersehen oder in ihrer Bedeutung unterschätzt. Das Ergebnis ist eine Planung und Politik, in der die Mehrheit der Bevölkerung zur „Randgruppe“ abgestempelt wird, die sich in ihren Mobilitätsbedürfnissen der vermeintlichen Normalität des vollerwerbstätigen Mannes unterordnen muß.

50. Hat sich der Anteil der Frauen in leitenden Positionen der Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaft erhöht, seit 1989 festgestellt wurde (Lichtenthäler u. a.), daß sich dort zu 98 %

Männer befinden und Frauen aus diesem gesellschaftlich und ökologisch wichtigen Bereich wie anderswo kaum noch ausgeschlossen sind?

Wie sind heute die Anteile von Frauen und Männern und welche Verteilung hält die Bundesregierung für akzeptabel?

Welche Maßnahmen will die Bundesregierung hierzu ergreifen?

51. Welchen Anteil von Frauen in welchen Positionen weisen die verkehrsrelevanten Ministerien (Bundesministerium für Verkehr, Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie hinsichtlich Verkehrsforschung, Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hinsichtlich verkehrsaufwandsbestimmender Raumplanung) und die ihnen nachgeordneten Bundesbehörden inzwischen auf?

Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung gegen eine weitere Ausgrenzung von Frauen aus diesen wichtigen Bereichen ergreifen?

52. Welchen Anteil von Frauen in welchen Positionen weisen die verkehrsrelevanten Gremien zu Verkehrsforschung und verkehrsaufwandsbestimmender Raumplanung (z.B. die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen und andere Normenausschüsse, die für die Verkehrsplanung relevante Regelwerke erarbeiten, sowie andere für Bundesgesetzgebung, Rechtsprechung und Bundesentscheidungen beratende Gremien) derzeit auf? (bitte alle diesbezüglichen Gremien auflisten und ihren Frauenanteil prozentual benennen).

Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung innerhalb welcher Frist zu einer Verbesserung dieser Situation und gegen eine weitere Ausgrenzung von Frauen aus diesen wichtigen Bereichen ergreifen?

53. Beabsichtigt die Bundesregierung, Fachfrauenbeiräte zu Verkehrsfragen einzuberufen?

Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt, bei welchem Ministerium bzw. bei welcher nachgeordneten Behörde?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung sonst gewährleisten, daß die Anforderungen von Frauen bei Entscheidungen von Verkehrsrelevanz jeweils berücksichtigt werden?

54. Welcher Anteil an Stellen bzw. Referaten entfällt in den verkehrsrelevanten Ministerien und den ihnen nachgeordneten Bundesbehörden einerseits auf die für den Versorgungsalltag relevanten Verkehre (nahräumliche, langsame, wenig technikintensive und damit allgemein verfügbare Verkehre) im Vergleich zu den weiträumigen, technikintensiven (Hochgeschwindigkeits-)Verkehren, die auf elitäre Nutzergruppen ausgerichtet sind?

Wie haben sich die finanziellen Mittel der letzten zehn Jahre auf die Anzahl der Stellen und der Referate sowie des Finanzvolumens aufgeteilt?

55. Negiert die Bundesregierung weiterhin ihre Zuständigkeit für die ersteren (Frage 53) Verkehrsarten, obwohl per Subsidiarität eine Zuarbeit für die finanzschwächeren Gebietskörperschaften sehr wohl möglich ist und die Bundesbehörden und -ministerien insbesondere den kommunalen und regionalen Autoverkehr per Bundesplanungen bedienen und fördern und damit in kommunale und Zuständigkeiten des Kreises hineinwirken?
56. In welchem Umfang, an welchen Stellen und in welchen Positionen arbeiten wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Fragen und Instrumenten der Verkehrsvermeidung, der gemäß den Beschlüssen der Bundesregierung zur CO₂-Minderung in Kombination mit den Erkenntnissen der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages der 10. und 11. Legislaturperiode oberste Priorität in der Bundesverkehrswegeplanung und -politik zukommt?
57. Wie soll angesichts der aktuellen – Frauen ausgrenzenden – Zusammensetzung der Behörden und Ministerien die Rückkopplung mit den Nutzerinnen und Nutzern von Verkehrsplanungen verbessert werden, denen aus Sicht von Bundesregierung und Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ besondere Bedeutung bei der Verkehrsvermeidung durch einen sogenannten Wertewandel (Verhaltensänderungen) zugeschrieben wird?
58. Welche Korrekturen an den Beschleunigungs-Gesetzgebungen hält die Bundesregierung angesichts der die Kompetenz von Frauen ausgrenzenden Zusammensetzung der Bundesministerien und -behörden für notwendig?
- Welchen Zeitbedarf kalkuliert die Bundesregierung ein für die Rückkopplung mit nur extern beschaffbaren Kompetenzen?
- Zu welchen Gesetzen wird sie entsprechende Änderungsinitiativen ergreifen?
59. Welche Zielsetzungen und Maßnahmen sind zwischen den Bundesministerien für Verkehr einerseits und für Familie, Frauen, Jugend und Senioren andererseits ausgehandelt worden?
- Welche regelmäßigen Gespräche finden überhaupt zwischen den beiden Ministerien statt und mit welchem Erfolg?
- Welche Initiativen sind hieraus hervorgegangen?
60. Welche inhaltlichen Aufgaben besitzt die Gleichstellungsbeauftragte des Bundesministeriums für Verkehr?
- Auf welche Weise wurde sie an den Überlegungen und Planungen zur Bahnreform, zum Bundesverkehrswegeplan, zu

den Gesetzen zur Beschleunigung von verkehrsrelevanten Planungsverfahren beteiligt?

IX. Steuerungsinstrumente im Verkehr

Derzeit wird der motorisierte Verkehr staatlicherseits in vielfältiger Weise subventioniert, etwa durch die steuerliche Absetzbarkeit von Fahrtkosten, den Bau von Fernstraßen, Flughäfen und Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn, kostenlosen Parkraum in teuren Citylagen und nicht zuletzt durch die Übernahme der Kosten für durch den Verkehr verursachte Umwelt- und Denkmalschäden. Allgemein ist festzustellen, daß diese Subventionen um so höher ausfallen, je schneller und entfernungsorientierter der Verkehrsträger ist. Nutznießerinnen und Nutznießer sind im wesentlichen erwerbstätige Männer. Für die näheräumliche autofreie Mobilität (Fuß, Fahrrad, ÖPNV), die immer noch den Alltag der meisten Frauen bestimmt, wird vielerorts so gut wie nichts getan. So schätzt das Öko-Institut die jährlichen Aufwendungen der Stadt Freiburg für den motorisierten Individualverkehr auf 300 DM pro Einwohnerin bzw. Einwohner, für den ÖPNV auf ca. 100 DM pro Einwohnerin bzw. Einwohner und für den Fuß- und Radverkehr auf weit unter 100 DM pro Einwohnerin bzw. Einwohner. Das auch von der Bundesregierung angestrebte Ziel der Verkehrsvermeidung ist unter Beibehaltung dieser Rahmenbedingungen nicht zu erreichen.

61. Hat die Bundesregierung die in der Diskussion befindlichen Umsteuerungsinstrumente (siehe Ergebnisse der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ der 11. und 12. Legislaturperiode bzw. Studien des Umweltbundesamtes) zugunsten einer ökologischen Verkehrswende hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Gleichstellung zwischen Frauen und Männern und auf die Lebenslage von Frauen untersucht, und zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen gekommen?
62. Welche Forschungsvorhaben plant die Bundesregierung zur Ermittlung der Kosten für Fahrten zu Supermärkten und anderen Einrichtungen auf der „Grünen Wiese“, die von Haushalten, insbesondere Frauen, aufgewendet werden, zur sachgerechten Anlastung dieses Verkehrsaufwandes und zum Einfluß einer Re-Internalisierung dieser Kosten („Verkehrserzeugungsabgabe“) auf die Nutzungsmischung in Stadtquartieren wie vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Schriftenreihe Forschung, Heft 493, S. 81 gefordert?
63. Befürwortet die Bundesregierung die Einführung einer „Verkehrserzeugungsabgabe“ (vgl. Stenographisches Protokoll zur Anhörung „CO₂-Minderung durch Vermeidung von Verkehr [Verkehr III]“ der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ vom November 1992, 49. und 50. Sitzung) für solche Einrichtungen, die sich unter Ausnützung des Preisgefälles siedlungsfern ansiedeln und so die Nutzerinnen und Nutzer zwingen, weite Wege zurückzulegen?

Wenn ja, welche Schritte sind in Vorbereitung?

Wenn nein, welche Maßnahmen wird sie statt dessen treffen, um die erhöhten erzeugten Verkehre (Anlieferungs-, Entsorgungs-, Beschäftigten-, Kundinnen- und Kunden-, Besucherinnen- und Besucherverkehr) und die Mobilitätskosten jedenfalls teilweise den Verursachern und nicht den Privathaushalten anzulasten?

64. Welche Auswirkungen auf die Entfernungsorientierung und die zeitliche Verfügbarkeit für die Reproduktionsarbeit bei Frauen und Männern würde die Bundesregierung bei einer schrittweisen Abschaffung der „Kilometerpauschale“ erwarten wie sie im Konzept zur Ökologischen Steuerreform der bündnisgrünen Bundestagsfraktion vorgesehen ist?
65. Was hält die Bundesregierung von dem Ansatz, über eine Erhöhung der Mineralölsteuer quartiernahe Versorgungsstrukturen zu fördern, um dadurch Versorgungsverkehrsaufwand zu reduzieren?
66. Wieviel Geld fließt derzeit
- a) in die Unfallforschung und die Entwicklung von Verkehrsleitsystemen,
 - b) in die Forschung und Entwicklung zu öffentlichem Verkehr und Umweltverbund?
67. Welche Instrumente zur Verkehrsvermeidung sind der Bundesregierung bekannt?
- Welche davon führen zu einer besonders großen Bewegungsfreiheit für Frauen?
- Welche beabsichtigt die Bundesregierung kurzfristig einzuführen, damit sie kurz-, mittel- und langfristig ökologisch und gleichstellungsrelevant wirksam werden?

X. *Erziehung und Sozialisation*

In ca. zwei Drittel der bundesdeutschen Haushalte ist bei Geburt eines Kindes bereits ein Auto vorhanden. In den Großstädten, wo der höchste Anteil autofreier Haushalte zu finden ist, sind Kinder trotzdem von klein auf mit dem Autoverkehr und seinen Auswirkungen konfrontiert: Auf der Straße sind sie gefährdet und besonders stark den Abgasen ausgesetzt, in Wohnungen an stark befahrenen Straßen ist die Lärmbelastung hoch, gerade Kleinkinder nehmen aufgrund ihrer geringen Körpergröße in der Stadt fast nur die Autos wahr.

Kleine Kinder laufen immer weniger selbst, auch für kürzere Strecken werden sie gefahren – im Kinderwagen oder im Auto. Meistens sind mit der Autobenutzung positive Erfahrungen verbunden, beispielsweise die Fahrt ins Grüne, zu Verwandten, Freundinnen und Freunden oder in die Ferien. Die Umgebung außerhalb des Autos wird von Kindern während der Fahrt kaum wahrgenommen.

Zu Fuß oder auf dem Rad ist das Kind durch den Autoverkehr stark gefährdet, bei „Fehlverhalten“ droht ihm der Unfalltod. Kinder und Jugendliche werden daher in ihrer selbständigen Mobilität stark eingeschränkt, wobei Mädchen wegen ihrer zusätzlichen Gefährdung durch sexuelle Gewalt und gesellschaftlicher Normen stärker betroffen sind als Jungen.

Erfahrungen mit dem ÖPNV beschränken sich meist auf Fahrten mit dem Schulbus. Hierfür werden häufig alte und ungepflegte Fahrzeuge eingesetzt, die in der Regel nur zwei- bis dreimal täglich – zu Schulbeginn und -ende – verkehren, so daß sie nicht für selbständige Freizeitmobilität genutzt werden können.

Aus den skizzierten Erfahrungen ist es verständlich, daß Jugendliche sich möglichst schnell motorisieren. Mädchen auf dem Lande halten den Führerschein für eine Notwendigkeit, um nachts den alkoholisierten Freund nach Hause chauffieren zu können („direkt“, 49/1995, Seite 16).

68. Wie und in welchem Zeitraum läßt sich aus Sicht der Bundesregierung das „soziale Verhalten der Mitmenschen“ (Zitat Drucksache 11/8516, S. 3, Antwort der Bundesregierung auf eine damals in diesem Zusammenhang gestellte Frage) so verbessern, daß sich die Situation von Kindern, Mobilitätsbehinderten und Personen mit Kinderwägen im Straßenverkehr entscheidend verbessert?

Vertritt die Bundesregierung auch heute noch ihre vor fünf Jahren geäußerte Auffassung, daß in der Zwischenzeit auf flankierende gesetzliche Regelungen verzichtet werden kann?

69. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Schweizer Studie „Lebensräume für Kinder“ des Nationalforschungsprojekts „Stadt und Verkehr“, daß Kinder in Wohngebieten mit starkem Autoverkehr und damit beschränkten Möglichkeiten zur selbständigen Bewegung außerhalb der Wohnung im Vergleich zu anderen Kindern gravierende Nachteile in ihrer sozialen Entwicklung haben und gleichzeitig ihre Eltern durch häufige Begleitung auf den Spielplatz und einen Mangel an Hütemöglichkeiten in der Nachbarschaft belastet sind?

Welcher Handlungsbedarf ergibt sich daraus für die Bundesregierung?

70. Welchen Umfang haben nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit die Finanzmittel für Verkehrssicherheitskampagnen und ähnliches, die bisher hauptsächlich für (meist hilflosen) Schutz vor gefährdendem Straßenverkehr ausgegeben werden?

In welcher Höhe und wann sollen diese Mittel für die Förderung der Bewegungsfreiheit von Kindern, die Unterstützung eines Wertewandels zugunsten autofreier Mobilität und der ökologischen Verkehrswende umgeschichtet werden?

71. Wie hoch sind die Finanzmittel, die – angesichts der großen Beeinträchtigung der Sicherheit von Mädchen im öffent-

lichen (und privaten) Raum – derzeit für Ausbildungen in Selbstverteidigungstechniken für Mädchen einerseits und Unterricht für Jungen im Umgang mit der eigenen Aggression und Sexualität und den Grenzen anderer andererseits ausgegeben werden?

Wieviel fließt im Vergleich dazu in herkömmliche Verkehrssicherheitskampagnen?

72. Welche Veränderungen der Unterrichtsinhalte bei der Führerscheinausbildung strebt die Bundesregierung angesichts ihrer Aussagen an, daß beim Beitrag des Verkehrssektors zur CO₂-Minderung dem sogenannten Wertewandel der Bürgerinnen und Bürger ein so großes Gewicht zukommt?
73. Wie steht die Bundesregierung vor diesem Hintergrund dazu, daß der Anteil von Führerschein- und Autobesitzerinnen unter den Mädchen und jungen Frauen steigt, die Männer aber gleichzeitig ihre Orientierung auf ein Auto beibehalten?
74. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung vor demselben Hintergrund zu einer Umwandlung des Verkehrsunterrichts an den Schulen in ein Umweltverbundtraining wie es die im „Forum Umwelt und Entwicklung“ zusammengeschlossenen Nicht-Regierungsorganisationen in ihren Positionspapieren zum Klimagipfel in Berlin gefordert haben?
- Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen auf Ökologie und Verkehr, wenn Kinder frühzeitig – evtl. besser als die Eltern und deshalb vielleicht besonders gern – lernen, sich selbst und autofrei Bewegungsfreiheit zu sichern?
75. Welche Bemühungen unternimmt die Bundesregierung, um Alternativen zum Autofahren als Mittel der Freizeitgestaltung und zum Erleben von Abenteuern und Nervenkitzel zu schaffen oder aufzuzeigen, vor dem Hintergrund der Ergebnisse einer Studie des BAT-Freizeitforschungsinstitutes, daß vor allem jüngere Männer das Auto zunehmend als Spielzeug ansehen und das Stehen im Stau positiv erleben?

Bonn, den 13. Dezember 1995

Gila Altmann (Aurich)
Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)
Marieluise Beck (Bremen)
Angelika Beer
Annelie Buntenbach
Amke Dietert-Scheuer
Franziska Eichstädt-Bohlig
Dr. Uschi Eid
Rita Griebhaber
Kristin Heyne
Ulrike Höfken
Michaele Hustedt
Monika Knoche
Dr. Angelika Köster-LoBack

Steffi Lemke
Vera Lengsfeld
Christa Nickels
Simone Probst
Halo Saibold
Christine Scheel
Irmingard Schewe-Gerigk
Ursula Schönberger
Marina Steindor
Dr. Antje Vollmer
Margareta Wolf (Frankfurt)
Joseph Fischer (Frankfurt)
Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

