

**Antwort**  
der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
– Drucksache 13/3359 –

**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.

*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?

Die vergangenen sechs Jahre seit der Großen Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN sind durch gravierende politische und gesellschaftspolitische Veränderungen – ausgelöst durch die Wiedervereinigung Deutschlands – gekennzeichnet. Diese Veränderungen haben sich auch im Verkehrsbereich niedergeschlagen und erfordern Konzeptionen, die den veränderten Bedingungen Rechnung tragen.

Die Bundesregierung sieht ihre Aufgabe darin, nachprüfbar Konzepte für eine Verkehrspolitik zu entwickeln, die zu allen gesellschaftsrelevanten Themen Lösungen anbietet, soweit nicht ohnehin über die Verkehrspolitik hinaus andere Politikbereiche ihren Beitrag zu leisten haben.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. Juli 1996 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

In diesem Sinne macht die Antwort der Bundesregierung auf die vorliegende Große Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN deutlich, wo die verkehrspolitischen Schwerpunkte liegen, die zugleich die Forderung nach Gleichbehandlung von Frauen und Männern beinhalten.

2. Wie wird nach Ansicht der Bundesregierung das Gleichstellungsgebot des Grundgesetzes bezüglich Mobilitätschancen derzeit erfüllt?

Welchen kurz-, mittel- und langfristigen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß das Gleichstellungsgebot des Grundgesetzes bezüglich Mobilitätschancen erfüllt ist. Sie sieht deshalb keinen unmittelbaren Handlungsbedarf.

Im übrigen verweist sie auf ihre Antwort zur Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ (Drucksache 13/4683) vom 22. Mai 1996.

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?

Zu den Leitvorstellungen des Raumordnungsgesetzes des Bundes gehört es, gleichwertige Lebensbedingungen für die Menschen in allen Teilräumen zu schaffen. Die im Raumordnungsgesetz enthaltenen Grundsätze zielen daher auch darauf ab, für die unterschiedlichen Raumkategorien eine den Bedürfnissen angemessene Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 2, 3, 5 und 6 ROG). Die nähere Ausgestaltung der Grundsätze der Raumordnung erfolgt in den landesweiten und regionalen Raumordnungsprogrammen und -plänen der Länder. Diese enthalten u. a. die räumlichen und fachlichen Ziele der angestrebten Entwicklung des Landes, z. B. hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsleistung. Die als Ziele der Raumordnung festgelegten Aussagen der Raumordnungspläne sind von allen öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.

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?

Das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau setzt seine Aktivitäten zum Thema „Frauen und räumliche Planungen“ mit dem Ressortforschungsprojekt „Frauengerechte Stadtplanung“ fort. Dieses knüpft an die Ergebnisse des Kolloquiums „Frauen planen die Stadt“ sowie an die Empfehlungen des Berichts der Kommission „Zukunft Stadt 2000“ an und soll einen Beitrag zur Implementierung einer Stadtplanung liefern, die auch den spezifischen Bedürfnissen von Frauen gerecht wird. Ziel des Projektes, das sich auf die Maßstabebenen Quartier, Stadtteil und Gesamtstadt bezieht, ist die Aufbereitung und Erarbeitung von Planungskriterien und Umsetzungsstrategien für eine frauengerechte Stadtplanung. Zudem geht es darum, Erkenntnisse über strukturelle Hindernisse bei der Berücksichtigung von Fraueninteressen im Städtebau zu gewinnen, die auch Hinweise für Bewährung bzw. Weiterentwicklung der Rahmensetzungen des Bundes liefern. Nach Abschluß des Forschungsprojektes werden die Ergebnisse als Diskussionsbeitrag voraussichtlich im Herbst 1996 veröffentlicht.

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?

Neben den bereits in der Antwort zu Frage 4 erwähnten Forschungsaktivitäten führt das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Rahmen des Ressortforschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ Forschungen über innovative Wege zur Erprobung und Entwicklung

integrierter Lösungsansätze zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und zur Änderung von Verhaltensmustern im Bereich der Mobilität durch. Besonders hinzuweisen ist auf das bis Jahresende 1996 laufende Forschungsfeld „Städtebau und Verkehr“ mit 25 Modellvorhaben zu den Themenschwerpunkten

- Verkehr im Städtebau/Stadt- und Dorfstraßen,
- Parken in der Stadt,
- Wirtschaftsverkehr.

Darüber hinaus wurden auf der Basis des Forschungsfeldes „Nachbarschaftsladen 2000 – Dienstleistungszentrum für den ländlichen Raum“ auf der Basis von zwölf Modellvorhaben des Ressortforschungsprogramms spezifische Lösungsansätze entwickelt, die auf einen Abbau von Mobilitätswängen der Bevölkerung im ländlichen Raum durch eine verbesserte Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen abzielen. Die Ergebnisse dieses Forschungsfeldes wurden im Frühjahr dieses Jahres veröffentlicht.

Im Forschungsfeld „Nutzungsmischung im Städtebau“ wird anhand von Modellvorhaben u. a. untersucht, welche sozialen Vorteile Nutzungsmischungen für die unterschiedlichen Sozialgruppen bieten und inwieweit funktionsgerechte Quartiere zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens führen.

Alle Forschungsvorhaben im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr dienen dem Ziel der Gewinnung und Bereitstellung von Kenntnissen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Dafür stehen dem Bundesministerium für Verkehr nach den gesetzlichen Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes jährlich 8,2 Mio. DM zur Verfügung.

Die Entwicklung und der Einsatz neuer Technologien für den ÖPNV sind ein Schwerpunkt in der Arbeit des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie. Hierfür werden jährlich etwa 15 Mio. DM bereitgestellt.

Ziel dabei ist es vor allem, den ÖPNV, auf den vorrangig Frauen ohne eigenen Pkw angewiesen sind, leistungsfähiger und flexibler zu machen, z. B. durch

- die inzwischen weit verbreitete Niederflurtechnik von Bahnen und Bussen, die einen bequemeren Einstieg ermöglichen und die den ÖPNV auch Personen mit Kinderwagen oder Fahrrädern zugänglich machen,
- den bargeldlosen Fahrschein (Versuche in Lüneburg und Oldenburg), der die Fahrgäste von der Sorge um passendes Münzgeld befreit und die Kenntnisse eines komplexen Tarifgefüges überflüssig macht,
- Betriebsleitsysteme für eine verbesserte Anpassung des Verkehrsangebotes an die Tagesschwankungen (Spitzenzeiten, Schwachzeiten), für die Vernetzung von Nah- und Regionalverkehr und höhere Taktfrequenzen,
- Technologien und Versuche für fahrerlose Bahnen, bei denen statt des Fahrers eine Begleitperson im Fahrgastraum eingesetzt werden kann, die für Aus-

künfte zur Verfügung steht und das Sicherheitsniveau anhebt.

Fahrgastinformationssysteme, über die das jeweils geeignetste Verkehrsmittel ermittelt werden kann.

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 Fördergebietsgesetz) 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 Förderprogramme in bezug auf die vorgenannten räumlichen und siedlungsstrukturellen Ziele zu ändern oder zu optimieren?

Durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466) ist ein neuer Grundsatz in das Raumordnungsgesetz eingefügt worden. § 2 Abs. 1 Nr. 13 des Raumordnungsgesetzes bestimmt u. a., daß bei der Ausweisung von Gebieten, in denen viele Arbeitsplätze geschaffen werden sollen, der Wohnbedarf der dort voraussichtlich arbeitenden Bevölkerung zu beachten ist und dabei auf eine funktional sinnvolle Zuordnung dieser Gebiete zu den Wohngebieten hinzuwirken ist. Die Umsetzung des Grundsatzes, der – ebenso wie die anderen Grundsätze der Raumordnung – unmittelbar für die Landesplanung in den Ländern gilt, erfolgt im Rahmen der Festlegung der Ziele der Raumordnung bei der Aufstellung der Raumordnungspläne der Länder.

Die Bauleitplanung ist Teil des Rechts der Gemeinden auf kommunale Selbstverwaltung (Artikel 28 Abs. 2 des Grundgesetzes). Der Bund setzt mit dem Bau-

gesetzbuch lediglich den rechtlichen Rahmen für die konkrete Stadtplanung vor Ort. Mit der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung steht den Kommunen ein leistungsfähiges Instrument zur Beeinflussung der Zuordnung der Funktionen und der Siedlungsdichte zur Verfügung. Bei der derzeitigen Novellierung des Städtebaurechts wird geprüft, wie die gesetzlichen Voraussetzungen weiter verbessert werden können.

Zum Thema „Stadtquartier und Gewaltbereitschaft“ hat das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Frühjahr letzten Jahres ein Expertenhearing durchgeführt, dessen Ergebnisse in den BfLR-Arbeitspapieren 11/1995 dokumentiert sind. Des Weiteren hat das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 1995 ein Ressortforschungsprojekt „Die sichere Stadt“ in Auftrag gegeben, dessen Ziel es ist, am Beispiel von drei Großsiedlungen in den neuen Ländern Bausteine für Präventivkonzepte zu entwickeln. Es ist beabsichtigt, die Ergebnisse des Projekts im Laufe des Jahres 1996 zu veröffentlichen.

Vorrangiges Ziel der Förderung der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ist die Schaffung von wettbewerbsfähigen neuen Arbeitsplätzen in besonders strukturschwachen Regionen. Um dieses Ziel zu erreichen, fördert die Gemeinschaftsaufgabe private Investitionen und Investitionen in die wirtschaftsnahe kommunale Infrastruktur. Diese Förderung ist so breit angelegt, daß neben den spezifischen regionalpolitischen Zielen auch Maßnahmen zur Stadtentwicklung und zur Revitalisierung der Innenstädte in strukturschwachen und ländlichen Regionen unterstützt werden.

Der Bund stellt im Rahmen des Förderprogramms „Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“ Finanzmittel für Maßnahmen bereit, die von ihrer Zielsetzung her die Sicherung einer Funktionsmischung unterstützen. Diese Finanzmittel sind in innerstädtischen Altbauquartieren auf die Erhaltung und den Aufbau einer lebendigen und urbanen Mischung ausgerichtet.

Darüber hinaus haben der Bund und die Länder im Rahmen der Städtebauförderung 1993 und 1994 ein spezielles Förderprogramm „Städtebauliche Weiterentwicklung großer Neubaugebiete in den neuen Ländern und im Ostteil Berlins“ aufgelegt. Der Schwerpunkt dieses Förderprogramms liegt in der Verbesserung des Wohnumfeldes und auf einer umfassenden Weiterentwicklung dieser Gebiete. So können die Fördermittel neben der Wohnumfeldverbesserung auch für den Ausbau sozialer und kultureller Infrastruktur und für städtebauliche Erschließungsmaßnahmen eingesetzt werden. Es unterstützt die Kommunen insbesondere bei der Verbesserung der Freizeitangebote im Wohnumfeld und der sozialen Infrastruktur.

7. Welche Überlegungen gibt es in der Bundesregierung, die Überprüfung verkehrlicher Auswirkungen („Verkehrserzeugungsbilanz“) im Rahmen der Bauleitplanung und der Planfeststellung zu verankern („Verkehrs-Begleitplan“)?

Die Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die Umwelt sind in die Planung eines Bauvorhabens auf allen Planungsstufen – ausgehend von der Bundesverkehrswegeplanung bis zur Projektplanung – einzubeziehen. Der Gesichtspunkt der Verkehrsvermeidung bzw. der damit bezweckten Minimierung nachteiliger Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt ist als öffentlicher Belang in die Prüfung eingestellt.

In der Planfeststellung muß das Bauvorhaben mit den öffentlichen und privaten Belangen im Rahmen des planerischen Ermessens gegeneinander und untereinander abgewogen werden. Dabei kann kein Belang von vornherein Vorrang beanspruchen. Die Planfeststellung enthält bereits einen integrativen Ansatz, der die Abwägung aller Belange gewährleistet.

8. Welche Initiativen und Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Minderung des Verkehrsaufwandes im Bereich der Haus-, Versorgungs- und Familienarbeit?

Im Bereich der Raumordnung und städtebaulichen Planung kann durch stärkere Nutzungsmischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit ein Beitrag zur Minderung des Verkehrsaufwandes geleistet werden.

Bei der geplanten Neuregelung des Raumordnungsrechts soll diesem Anliegen durch den Grundsatz der Raumordnung Rechnung getragen werden, der besagt, daß die Siedlungsentwicklung durch Zuordnung und Mischung der unterschiedlichen Raumnutzungen so zu gestalten ist, daß zusätzlicher Verkehr vermieden wird.

Mit dem Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz wurden die bundesrechtlichen Rahmenvorschriften im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ geändert. Weiterhin wird im Rahmen der vorgesehenen Städtebaurechtsnovelle geprüft, inwieweit durch Änderung der Baunutzungsverordnung eine stärkere Durchmischung der Baugebiete erleichtert werden kann.

Für kleine Gemeinden, vor allem im ländlichen Raum, die zunehmend Einrichtungen der Grundversorgung verlieren, hat das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau darüber hinaus spezifische Lösungsansätze entwickelt, um einem verstärkten Mobilitätswang der Bevölkerung entgegenzuwirken. Auf der Basis von zwölf Modellvorhaben des Ressortforschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ wurden beispielgebende Lösungen für einen „Nachbarschaftsladen 2000-Dienstleistungszentrum für den ländlichen Raum“ entwickelt und erprobt.

## 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 entsprechen-

den 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.

Vorbemerkung zu den Antworten zu Abschnitt II

Informationen zu den in diesem Abschnitt angesprochenen Fragen liegen aus Haushalts- und Personenbefragungen vor:

- Einkommens- und Verbrauchsstichprobe, zuletzt 1993,
- Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten in den alten Bundesländern 1976, 1982 und 1989,
- Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten in den neuen Bundesländern 1991 und 1994,
- Befragungen über Fernreisen 1991 und 1992 (Mehrkundenstudie),
- Sozio-ökonomisches Panel.

Diese Erhebungen wurden teils für ganz generelle Zwecke durchgeführt, teils um umfassende Informationen zum Verkehrsverhalten zu gewinnen. Aus Kostengründen ist ihre Durchführung nur in mehrjährigen Abständen möglich. Informationen über strukturelle Unterschiede in der Ausstattung mit Verbrauchsgütern und im Verkehrsverhalten zwischen verschiedenen Segmenten der Bevölkerung sind aber in der Größenordnung auf die heutige Situation übertragbar.

Die Antworten zu den Fragen des Abschnittes, die sich auf quantitative Informationen richten, werden grundsätzlich nur für die Verhältnisse in den alten Bundesländern gegeben. Es kann davon ausgegangen werden, daß sich diejenigen in den neuen Bundesländern weitgehend angleichen. Antworten beschränken sich ferner auf vorliegende Auswertungen und Hochrechnungen. Spezielle Auswerteaufträge für die Beantwortung der Anfrage wurden aus Kostengründen nicht vergeben.

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?

Es existieren keine speziellen Erhebungen zur Mobilität von Frauen. Vorliegende Informationsquellen ermöglichen aber zahlreiche Aussagen zu diesem Themenfeld. Bei entsprechendem Kostenaufwand wäre es darüber hinaus möglich, spezielle Auswertungen zu Fragen der Frauenmobilität aus vorliegenden Materialien oder künftig zu erwartenden gleichartigen Materialien durchzuführen.

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?

Zu den angesprochenen Merkmalen sind aufgrund aufbereiteter Ergebnisse der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1993 Angaben möglich in Untergliederung nach Alter, Personenstand des Haushaltsvorstandes und Haushaltsgröße:

| Haushaltssegment           | Prozent der Haushalte ohne Pkw |
|----------------------------|--------------------------------|
| Alle Haushalte             | 26,1                           |
| Haushaltsvorstand . . .    |                                |
| unter 35 Jahren            | 21,8                           |
| 35 bis unter 45 Jahre      | 13,4                           |
| 45 bis unter 55 Jahre      | 14,2                           |
| 55 bis unter 65 Jahre      | 19,7                           |
| 65 bis unter 70 Jahre      | 31,8                           |
| 70 und älter               | 60,2                           |
| Allein lebende Frau        | 61,7                           |
| Allein lebender Mann       | 40,2                           |
| Elternteil mit Kindern     | 33,8                           |
| Ehepaar                    | 9,3                            |
| Sonstiger Haushalt         | 14,9                           |
| Haushalt mit einer Person  | 54,1                           |
| mit zwei Personen          | 17,8                           |
| mit drei Personen          | 7,9                            |
| mit vier Personen          | 4,7                            |
| mit fünf und mehr Personen | 5,7                            |

11. Welche Daten zu geschlechtsspezifischen Unterschieden in der Verkehrsmittelnutzung liegen der Bundesregierung vor?

Aus der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten 1989 ergibt sich folgende Aufteilung der Anzahl Wege der Männer bzw. Frauen auf die verschiedenen Verkehrsmittel:

| Verkehrsmittel           | Prozentanteil Wege |        |
|--------------------------|--------------------|--------|
|                          | Männer             | Frauen |
| Zu Fuß                   | 20,6               | 32,9   |
| Fahrrad                  | 10,5               | 12,5   |
| Motorisiertes Zweirad    | 1,6                | 0,3    |
| Pkw-Fahrer               | 50,7               | 25,5   |
| Pkw-Mitfahrer            | 6,8                | 15,7   |
| Öffentlicher Verkehr     | 7,7                | 11,2   |
| Anderes und keine Angabe | 2,1                | 1,9    |

12. Welche Daten zu geschlechtsspezifischen Unterschieden im Hinblick auf zurückgelegte Streckenkilometer, Entfernungstoleranz und Anteile an weiträumigen Verkehren liegen der Bundesregierung vor?

Aus der Haushaltsbefragung zum Fernreiseverkehr 1992 liegen folgende Informationen über die Anzahl der Reisen pro Jahr über 100 km in der Untergliederung nach Männern und Frauen vor (Angaben in Mio. Reisen):

|        | Insgesamt | Pkw u. ä. | Bus | Bahn | Flugzeug | Sonstiges u. k. A. |
|--------|-----------|-----------|-----|------|----------|--------------------|
| Männer | 114,5     | 80,6      | 6,0 | 11,9 | 12,5     | 3,6                |
| Frauen | 79,8      | 50,9      | 8,7 | 10,5 | 8,5      | 1,2                |

Zu den Streckenkilometern und den Entfernungsverteilungen liegen keine hochgerechneten Ergebnisse vor.

13. Wie hoch ist der Anteil der weiblichen Fluggäste im Charter- und Linienverkehr sowie in der allgemeinen Luftfahrt?

Diese Frage wurde inhaltsgleich in der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ (Drucksache 13/2502) vom 27. September 1995 gestellt.

Nach Ergebnissen der Befragung zum Personenfernverkehr 1992 wurden 58,9% aller Fernreisen von Männern und 41,1% von Frauen unternommen. Die entsprechenden Anteile bei Flugreisen waren 59,5% und 40,5%. Der Frauenanteil bei Reisen mit typischen Charterfluggesellschaften lag bei etwa 50%, bei Reisen mit typischen Linienfluggesellschaften bei etwa 36%. Es muß in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Unterscheidung von Linien- und Charterverkehr mit der Fortentwicklung der Ordnungspolitik des Verkehrs in der Europäischen Gemeinschaft zumindest für den inner-europäischen Verkehr zunehmend obsolet wird.

14. Welche Gründe sieht die Bundesregierung dafür, daß Männer zur Bewältigung ihrer Erwerbsarbeitswege erheblich häufiger einen Pkw nutzen als Frauen?

Nach empirischen Ergebnissen sowohl der Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten als auch des sozio-ökonomischen Panels gibt es erhebliche Unterschiede in der Pkw-Verfügbarkeit bei Männern und Frauen. So verfügten nach Ergebnissen des sozio-ökonomischen Panels 1991 rund 73% der Männer über 18 Jahre ständig über einen Pkw, jedoch nur 38,5% der Frauen. Steht ein Pkw zur Verfügung, wird er erfahrungsgemäß überwiegend für die Bewältigung der anfallenden Verkehrswege eingesetzt.

15. Welche geschlechtsspezifischen Unterschiede gibt es bezüglich Art und Umfang der Freizeitmobilität?

Die Ursachen für das Verlangen nach Freizeitmobilität sind sehr vielschichtig. Die dazu im Rahmen der Motivforschung vom British-American Tobacco (B.A.T.)-Institut ermittelten geschlechtsspezifischen Unterschiede sind vornehmlich in gesellschaftspolitischer Sicht von Belang. Mit Blick auf eine umweltverträgliche Gestaltung des Freizeitverkehrs vertritt die Bundesregierung in Informations- und Aufklärungskampagnen den Ansatz, den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrradverkehr mehr Geltung zu verschaffen. Bei der Ausgestaltung dieser Initiativen sind weniger geschlechtsspezifische als vielmehr altersbezogene Aspekte zu berücksichtigen.

16. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zum Verkehrsverhalten älterer Menschen vor?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Erkenntnissen nimmt die Mobilität als solche mit zunehmendem Alter kaum ab, verändert jedoch ihre Struktur: Versorgungs- und freizeitbedingte Mobilität gewinnt generell größere Bedeutung. Die Zahl der täglichen Wege bleibt bis ins höhere Alter weitgehend konstant. Die Reichweite der Wege allerdings wird mit dem Ausstieg aus dem Berufsleben und gesundheitlichen Beeinträchtigungen im hohen Alter deutlich geringer. Auch der Rückgang sozialer Kontakte spielt dabei eine Rolle. Weniger als andere Bevölkerungsgruppen sind ältere Menschen auf ein einziges Verkehrsmittel festgelegt. Gleichwohl gewinnt mit dem zunehmenden Anteil der Fahrerlaubnisinhaber und Autobesitzer unter den älteren Menschen der Pkw an Bedeutung. Diese Entwicklung wird durch die Wohnstandortwahl der vergangenen Jahrzehnte begünstigt. Viele Familien sind in das nähere und weitere Umfeld der Städte gezogen – vorzugsweise in Einfamilienhausgebieten (Bildung von Wohneigentum), was zu einer stärkeren Nutzung von Pkw geführt hat und – den verfügbaren Prognosen zufolge – auch in Zukunft weiter führen wird. Mit dem Alterungsprozeß einhergehende Leistungsveränderungen werden durch größere Vorsicht und umsichtige Wahl von Verkehrsmitteln, -wegen und -zeiten bis ins hohe Alter weitgehend ausgeglichen.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

17. Gibt es Erkenntnisse hinsichtlich geschlechtsspezifischer Unterschiede?  
Wenn ja, auf welcher Grundlage?  
Wenn nein, warum nicht?

Die meisten der in der Vorbemerkung genannten Quellen enthalten Informationen über das Verkehrsverhalten nach Altersgruppen und Geschlecht. Aus der Haushaltsbefragung 1989 liegen z. B. folgende hochgerechnete Angaben über den Anteil der Verkehrsmittel nach Alter und Geschlecht vor:

| Alter in Jahren | Zu Fuß |        | Mit Fahrrad |        | Mit Pkw |        | Öffentlicher Verkehr |        |
|-----------------|--------|--------|-------------|--------|---------|--------|----------------------|--------|
|                 | Männer | Frauen | Männer      | Frauen | Männer  | Frauen | Männer               | Frauen |
| 6 bis 17        | 29,0   | 34,1   | 31,3        | 22,9   | 19,4    | 20,6   | 17,0                 | 19,4   |
| 18 bis 34       | 14,5   | 24,3   | 8,9         | 10,9   | 66,9    | 52,3   | 7,7                  | 10,3   |
| 35 bis 59       | 16,4   | 28,5   | 6,3         | 12,4   | 70,0    | 48,4   | 4,3                  | 9,0    |
| 60 bis 69       | 32,2   | 44,8   | 8,2         | 11,5   | 49,9    | 29,7   | 7,4                  | 12,1   |
| 70 und älter    | 43,7   | 59,7   | 8,7         | 6,6    | 38,8    | 20,4   | 7,0                  | 10,7   |

Insgesamt betrachtet hat die Geschlechtszugehörigkeit einen vergleichsweise geringen Einfluß auf die Verkehrsteilnahme im Alter. Dem unterschiedlichen Ausstattungsgrad mit Pkw-Fahrerlaubnissen entsprechend entfallen allerdings höhere Anteile der Verkehrsbeteiligung älterer Männer auf die Pkw-Nutzung, die der Frauen auf Fußwege, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und die Mitnahme im Pkw. Die bis zum Jahr 2025 prognostizierte Zunahme von weiblichen Fahrerlaubnisbesitzern in den höheren Altersgruppen läßt allerdings erwarten, daß die geschlechtsspezifischen Unterschiede allmählich geringer werden.

18. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zur Verkehrsmittelwahl bei der Bewältigung der Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit (Reproduktionsarbeit) vor?

Nach Ergebnissen der Haushaltsbefragungen 1989 verteilen sich die Einkaufs- und Besorgungswege wie folgt auf Verkehrsmittel:

| Verkehrsmittel       | Prozentanteil Wege |
|----------------------|--------------------|
| Zu Fuß               | 35,9               |
| Fahrrad              | 12,3               |
| Pkw                  | 42,8               |
| Öffentlicher Verkehr | 8,0                |

19. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Zuwachs an Verkehrsaufwand für die Reproduktionsarbeit innerhalb der letzten 30 Jahre vor?

Es liegen Ergebnisse aus den Haushaltsbefragungen 1976, 1982 und 1989 vor. Die Unterschiede der Ergebnisse spiegeln nicht nur die tatsächliche Entwicklung wider, sondern sind in kleinerem aber unbekanntem Umfang auch durch die Auswirkungen geringfügiger methodischer Unterschiede in der Durchführung der Befragungen sowie des Antwortverhaltens der Befragten überlagert. Ein eindeutiger Entwicklungstrend 1976 bis 1989 ist aus den Zahlen nicht abzuleiten. Für einen Zeitraum von 30 Jahren stehen keine Ergebnisse zur Verfügung.

| Aufwand zum Einkaufsverkehr                                     |  |
|---|--|
| Jahr  | Zeitaufwand in Millionen Stunden je Jahr |
| 1976  | 4 637                                    |
| 1982  | 4 881                                    |
| 1989  | 3 896                                    |
| Zurückgelegte Entfernung in Millionen Personenkilometer je Jahr |  |
| 1976  | 63 029                                   |
| 1982  | 74 281                                   |
| 1989  | 67 864                                   |

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?

Meßgrößen über einen „Zwang zur Autonutzung“ liegen der Bundesregierung nicht vor. Insofern sind auch Aussagen über dessen Entwicklung im Zeitablauf nicht möglich.

21. In welchem Umfang hat dieser Umstand aus Sicht der Bundesregierung Einfluß auf die Anschaffung von Pkw?

Für die Anschaffung von Pkw wirken verschiedene Faktoren zusammen. Hierzu gehören insbesondere die Vertrautheit mit dem Pkw-Verkehr (meßbar insbesondere durch den Führerscheinbesitz) und das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte. Daneben spielt auch das Angebot alternativer Verkehrsmittel eine gewisse Rolle.

22. Welche Daten liegen der Bundesregierung bisher vor
- zum Ausmaß des Verzichts auf Mobilität durch Frauen und Mädchen aufgrund von Unsicherheit und Angst vor sexueller Belästigung oder Gewalt,
  - zu Art und Umfang der Entwicklung spezieller Verhaltensweisen (Wahl bzw. Vermeidung bestimmter Verkehrsmittel oder Orte, Abholen von Haltestellen durch Angehörige ...), wenn



Aufgrund fehlender bzw. unzureichender statistischer Daten ist eine Schätzung der Steuerausfälle durch die Nichtbesteuerung von Reproduktionsarbeit einschließlich privater Transportdienstleistungen nicht möglich.

### III. Subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum

27. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen sexueller Gewalt und Mobilitätshemmnissen?

Das Problem der Gewalt gegen Frauen ist kein vorrangiges Problem der Mobilität von Frauen. Gewalt kann Frauen in allen Lebenssituationen begegnen. Dies gilt auch für sexuelle Gewalt in ihren unterschiedlichen Erscheinungsformen. Sexualstraftaten gegen Frauen werden weniger im öffentlichen Bereich (z. B. auf dunklen einsamen Wegen) durch fremde Männer begangen, sondern eher im sozialen Nahraum von Verwandten und bekannten Tätern (vgl. Weis. 1982, Baurmann 1983, sowie im einzelnen Studie des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend „Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote (Disco-Busse)“ 1994.

Im übrigen wird schließlich auf die Antworten der Bundesregierung auf die Fragen 9 bis 20 (Maßnahmen gegen die Bedrohung von Frauen in öffentlichen Räumen) der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ vom 22. Mai 1996 (Drucksache 13/4683 verwiesen.

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 Diskotheken verzichten wollen?

Die Bundesregierung hat zu dieser Frage anlässlich der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ vom 27. September 1995 (Drucksache 13/2502) die Stellungnahme der für diesen Bereich zuständigen Bundesländer eingeholt. Im einzelnen wurden folgende Maßnahmen genannt:

- Einbeziehung frauenspezifischer Belange bereits in Planungsmaßnahmen,
- Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere Informationen zum Verhaltenstraining für Frauen,
- Bereitstellung eines ausreichenden Angebots im Bereich des Personennahverkehrs, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden (z. B. Disco-Busse),
- Rufbusse, Nachtbusse, Anruf-Sammeltaxen, Frauen-Nachttaxen, spezielle Taxirufdienste, Linientaxen,

— sicherheitsfördernde bauliche Ausgestaltung von Bahnhöfen, U- und S-Bahnstationen, Bushaltestellen, aber auch von Zügen, U- und S-Bahnen.

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?

Nein.

Frauen und Mädchen fühlen sich aber in bestimmten sozialen Situationen (allein oder in Anwesenheit nur weniger Frauen, wenn zudem fremde Männer zugegen sind) und öffentlichen Räumen (in Grünanlagen, Unterführungen, Parkhäusern etc.) weitaus häufiger unsicher und bedroht als Männer. Dies sind Orte mit diffuser Bebauung, schlecht beleuchtet, oft neben Durchgangsstraßen mit wenig Fußgängerverkehr, üppiger Grünbepflanzung, eher im Innenstadtbereich, in Parks und Innenhöfen. Dazu gehören auch die ober- und unterirdischen Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, aber auch die Fußwege zu deren Erreichbarkeit und nicht zuletzt die schaffnerlosen Verkehrsmittel selbst.

Zahlreiche empirische Untersuchungen sprechen dafür, daß eine Verbesserung der Beleuchtung von Straßen und Wegen sowie ein verstärkter Einsatz von Fußstreifen bzw. eine sichtbare Präsenz der Polizei geeignete Mittel zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sind. Konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Frauen bedürfen der Berücksichtigung der örtlich spezifischen Gegebenheiten. Die Erstellung entsprechender Konzepte ist daher vor allem eine Aufgabe der Länder und Kommunen. In diesem Zusammenhang wird auf den vom Land Nordrhein-Westfalen herausgegebenen Planungsleitfaden „Für eine Stadt ohne Angsträume“ sowie die Antwort der Bundesregierung auf Frage 9 der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ (Drucksache 13/4683) vom 22. Mai 1996 verwiesen.

30. Wie bewertet die Bundesregierung die Akzeptanz von Nacht-Taxen bei Frauen und Mädchen in den letzten zehn Jahren?

Diese Frage wurde inhaltsgleich in der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ (Drucksache 13/2502) vom 27. September 1995 (Frage 17) gestellt.

Statistische Angaben über Frauen-Nacht-Taxen (FNT) existieren nicht. Bei FNT handelt es sich vorwiegend um einzelne, aufgrund von örtlichen Initiativen zu unterschiedlichen Zeiten betriebene Projekte. Die Mehrzahl der bekanntgewordenen FNT-Projekte unterscheiden sich vom herkömmlichen Taxenverkehr nach

§ 47 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) nur dadurch, daß für den berechtigten Benutzerkreis in dem dem jeweiligen Projekt zugeordneten Fahrbereich ein ermäßigter Tarif gilt.

Aus Informationen in Fachzeitschriften und allgemein zugänglichen Quellen über unterschiedlich angelegte FNT-Projekte, die der Bundesregierung u. a. aus Bremen, Lübeck, Hannover, Gießen, Limburg, Viernheim, Weimar, Freiburg, Heidelberg, Pforzheim und Stuttgart (geplant) vorliegen, können keine repräsentativen Aussagen zur Akzeptanz abgeleitet werden. Die Angaben über Wegezwecke, Akzeptanz und Wirksamkeit, soweit überhaupt vorhanden, sind zum Teil zu lückenhaft und ohne Bezugsbasis kaum bewertbar. In Einzelfällen ist erkennbar, daß die FNT-Angebote von Frauen aller Altersgruppen genutzt werden. In Pforzheim waren nur Seniorinnen (über 60 Jahre) zur Benutzung der FNT berechtigt.

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?

Diese Frage wurde inhaltsgleich in der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ (Drucksache 13/2502) vom 27. September 1995 gestellt. Auf die Antwort zu Frage 18 der o. g. Anfrage wird Bezug genommen.

Die der Bundesregierung zur Kenntnis gelangten Informationen über den Einsatz von FNT beziehen sich nur auf ausgewählte Projekte, über die in Fachzeitschriften und in anderen allgemein zugänglichen Quellen berichtet wurde. Auch wenn bei der Mehrzahl der bekannten Projekte zu erkennen ist, daß sie aus finanziellen Gründen beendet wurden, läßt sich diese Aussage wegen des möglicherweise insgesamt zu geringen Anteiles nicht verallgemeinern. Zumindest andeutungsweise sind in Einzelfällen auch andere Gründe für das Scheitern von FNT-Projekten zu erkennen, u. a. mangels Akzeptanz sowohl bei den Fahrgästen als auch bei den Verkehrsunternehmen, z. B. wegen zu langer Wartezeiten bzw. wegen des aufwendigen Verrechnungsverfahrens der subventionierten Fahrten.

Auch für den Fall, daß der Beginn, die Weiterführung oder Beendigung von FNT-Projekten vorrangig von finanziellen Voraussetzungen abhängt, obliegt die Entscheidung darüber den zuständigen Behörden vor Ort. Nur dort kann sachkundig beurteilt werden, ob und inwieweit zu den jeweiligen örtlichen FNT-Initiativen ein öffentliches Verkehrsinteresse gegeben ist, das es rechtfertigt, ggf. auch Mittel der öffentlichen Hand bereitzustellen und ob anhand des Leistungsvermögens des örtlichen/regionalen Taxengewerbes auch der Verkehrseinsatz in der gewünschten Weise gestaltet werden kann.

Förderungsmöglichkeiten auf der Grundlage von Rechtsvorschriften des Bundes sind für FNT-Projekte nicht gegeben.

#### 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 frauengerechten 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?

Ja. Durch die im Zuge der Bahnreform realisierte Verbesserung der Rahmenbedingungen wird die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnen deutlich erhöht. Dies wird insgesamt positive Auswirkungen auf die Angebotsgestaltung und die Attraktivität der Bahn für alle Kunden – auch weibliche Bahnkunden – haben.

Im übrigen sind der Bundesregierung negative Auswirkungen der Bahnreform auf Frauen und die Gleichstellung nicht bekannt.

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?

Ein wichtiges Ziel der Bahnreform war die strikte Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben im Eisenbahnbereich.

Dies sichert der Bahn die notwendige unternehmerische Unabhängigkeit und Flexibilität, um im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern bestehen zu können und die ökologischen Vorteile des Schienenverkehrs mehr als bisher umzusetzen.

Mit diesem Ziel wäre ein im Grundgesetz verankerter Leistungsauftrag an die Bahn, der über die Verpflichtungen anderer Wirtschaftsunternehmen hinausgeht, nicht zu vereinbaren. Im übrigen können auch die Grundrechte (z. B. Artikel 3 Abs. 2 GG) im Einzelfall Verpflichtungen für die Bahn entfalten.

#### 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?

Da die Wirtschaftlichkeit solcher verbesserter ÖPNV-Angebote von sehr unterschiedlichen Faktoren (z. B. Nutzungsintensität, Tariffhöhe, spezifischen Fahrzeugkosten, Personalkosten, Fahrzeugverfügbarkeit, Streckenlänge usw.) abhängig ist, lassen sich allgemeine Aussagen über vom staatlichen Aufgabenträger aufzuwendende Finanzmittel in den einzelnen Landkreisen nicht machen. Bei nur gemeinwirtschaftlich darstellbaren Verkehrsangeboten ist überdies in der Regel eine Ausschreibung zur Ermittlung des günstigsten Angebots erforderlich.

Über die jeweiligen ÖPNV-Planungsaktivitäten der Landkreise liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Eine Berichtspflicht der Landkreise gibt es nicht.

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?

Das zentralörtliche System ist insbesondere ein Konzept zur Konzentration von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in zentralen Orten unterschiedlicher Stufen für die Bevölkerung der jeweiligen Verflechtungsbereiche. Es ist Aufgabe der Länder, in ihren Raumordnungsplänen in einer für die Bevölkerung zumutbaren Entfernung Unter-, Mittel- und Oberzentren festzulegen. Das „Zentrale-Orte-System“ trägt damit zur Stärkung der räumlichen Struktur gerade auch im ländlichen Raum bei. Soweit es zu einem Rückgang von Einrichtungen der Alltagsinfrastruktur im ländlichen Raum gekommen ist, ist dies im wesentlichen auf allgemeine Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklungen zurückzuführen.

Auf die im Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau durchgeführten Forschungsaktivitäten für eine verbesserte Grundversorgung im ländlichen Raum in der Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

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?

Genauere Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

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)?

Die Bundesregierung ist weiterhin der Auffassung, daß dort, wo Mobilität unabdingbar ist, staatlicherseits Vorsorge getroffen ist. Bund, Länder und Gemeinden tragen dazu mit erheblichen finanziellen Leistungen bei.

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?

Die Bundesregierung hält es für wünschenswert, daß möglichst viele Personenkreise Kultur- und Freizeitveranstaltungen besuchen.

Es ist vor allem Sache der Veranstalter von Kultur- und Freizeitveranstaltungen, in Absprache mit dem jeweiligen ÖPNV für eine gute Erreichbarkeit der Veranstaltungsorte zu sorgen. Im übrigen ist es bereits in vielen Städten möglich, z. B. mit dem Erwerb einer Theaterkarte bzw. einer Eintrittskarte zu Sport- und Freizeitveranstaltungen gleichzeitig zur Nutzung des ÖPNV berechtigt zu sein.

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“)

Eines der Ziele der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist es, allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen eine umfassende Mobilität zu ermöglichen. Der Bund stattet daher die seit dem 1. Januar 1996 für den gesamten ÖPNV zuständigen Länder mit erheblichen Finanzmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz aus.

Die Bundesregierung ist zudem auch bei der Gestaltung neuer Verkehrsmittel, wie der Magnetschwebbahn, bestrebt, die Zugänglichkeit für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten zu gewährleisten. Sie hat daher in den Entwurf einer Magnetschwebbahn-Bau- und Betriebsordnung eine entsprechende Zugänglichkeitsregelung aufgenommen, die den barrierefreien Zugang für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet.

Die Bundesregierung kann die in der Frage enthaltenen Unterstellungen nicht mittragen.

Die Ursachen für einen Umzug in ein Alten- bzw. Pflegeheim sind vielfältiger Natur. In der Regel erfolgt die Aufgabe der eigenen Wohnung aus gesundheitlichen Gründen. Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, ob und wie viele Menschen aufgrund fehlender Infrastruktur in ein Alten- bzw. Pflegeheim umziehen.

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

Die Gestaltung ihres Filialnetzes obliegt der Deutschen Post AG. Grundlage hierfür sind die Organisationsvorgaben des Unternehmens, die im Einklang mit dem vom Deutschen Bundestag im Jahr 1981 einstimmig gefaßten Beschluß zur Postversorgung auf dem Land stehen. Auf diese Organisationsvorgaben verweist auch die amtliche Begründung zu der vom 1. Januar 1996 an geltenden Post-Kundenschutz-Verordnung. Demnach ist eine Filiale aufzuheben, wenn sie in einem Einzugsbereich von 2 000 m Radius anderer Filialen liegt bzw. wenn die Arbeitszeit für Tätigkeiten im Hause 5,5 Wochenstunden unterschreitet. Jeder Aufhebung geht eine sorgfältige Einzelfallprüfung voraus.

Werden Postfilialen wegen Überschneidung der Einzugsbereiche geschlossen, wird besonders auf die Einhaltung der Vorgabe Wert gelegt, daß grundsätzlich jeder Kunde nicht mehr als 2 000 m Fußweg zur nächsten ortsfesten Annahmestelle zurückzulegen hat.

Wurde eine Filiale wegen mangelnder Inanspruchnahme geschlossen, so wird die Versorgung der betroffenen Kunden durch den Einsatz eines Landzustellers mit Annahmefugnis sichergestellt.

Im übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung vom 27. März 1996 (Drucksache 13/4234) auf die Große Anfrage „Postfilialen“ verwiesen.

41. Hält die Bundesregierung die Förderung des Autokaufs angesichts ihrer gleichzeitigen CO<sub>2</sub>-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?

Die Bundesregierung fördert nicht den Autokauf. Ihr sind auch keine Fördermaßnahmen staatlicher Institutionen bekannt.

Es gibt nur wenige Ausbildungsberufe, bei denen der Erwerb eines Führerscheins Qualifikationsmerkmal ist, so daß sich der in der Frage enthaltene Sachverhalt nicht als zu regelndes Problem darstellt.

- 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 Posi-

tiven 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 Einwohnern 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.

#### Vorbemerkungen zu den Antworten zu VI

Die massive Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in den neuen Bundesländern in den vergangenen Jahren seit der Wiedervereinigung kann nicht pauschal als „negative Veränderung“ gesehen werden:

Schließlich verdeutlicht diese Zunahme auch Möglichkeiten der ehemaligen DDR-Bewohner, die diese zuvor nicht besaßen oder nicht wahrnehmen konnten, wie z. B. die Reisemöglichkeiten innerhalb Deutschlands und Europas.

Verkehrszunahme bedeutet insofern neben dem gesamtwirtschaftlichen immer auch einen Vorteilsgewinn für den einzelnen, der ansonsten auf entsprechende Mobilität verzichten würde.

Die gesellschaftliche Bedeutung des Autos bzw. des Autobesitzes (und damit zwangsläufig auch des Autogebrauchs) wird an der Entwicklung in der ehemaligen DDR nach Öffnung der Grenzen deutlich: nahezu sprunghaft stieg der Motorisierungsgrad mit der Möglichkeit des freien Pkw-Erwerbs an und liegt heute nahezu auf gleichem Niveau wie in den alten Bundesländern.

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 Industrienerweiterungen,
- 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)?

Die Verkehrspolitik in der ehemaligen DDR basierte auf Dirigismus. Insofern kann eine Übernahme von daraus resultierenden Grundsätzen in die Verkehrsplanung bzw. Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland nicht das Ziel sein: Die Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland basiert dagegen auf der Entscheidungsfreiheit der Bürgerinnen und Bürger. Diesen Grundsätzen folgt auch die Bundesverkehrswegeplanung mit ihrem gesamtwirtschaftlichen Bewertungsansatz.

43. Welchen Einfluß hatte aus Sicht der Bundesregierung das Fürsorgeprinzip in der ehemaligen DDR (wohnnah 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?

Die in einem besonderen gesellschaftspolitischen Zusammenhang stehende Frage nach der Gestaltung des Angebots wohnortnaher Hortplätze für Kinder kann unter Berücksichtigung der unterschiedlichen politischen Strukturen in der ehemaligen DDR und der Bundesrepublik Deutschland nicht auf die Verhältnisse in der heutigen Bundesrepublik Deutschland übertragen werden. Im übrigen galt das Prinzip, Plätze in Tageseinrichtungen für Kinder wohnortnah anzubieten, auch immer für die Bundesrepublik Deutschland und hat nach wie vor Gültigkeit.

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?

Soweit mit „der Sicherheit im öffentlichen Raum“ die Verkehrssicherheit gemeint ist, liegen der Bundesregierung folgende Erkenntnisse vor: Während in den alten Bundesländern im Jahre 1970 der Höhepunkt im Unfallgeschehen erreicht war (19 193 Getötete) und seitdem die Unfallzahlen trotz einer Verdoppelung des

Kfz-Bestandes und der Fahrleistung ständig zurückgehen (1995: 6 560), verschlechterte sich in den neuen Bundesländern nach der Wiedervereinigung zunächst die Situation. Mittlerweile hat aber eine Trendwende stattgefunden. Seit 1992 haben die schweren Unfälle, bei denen Menschen getötet wurden, deutlich abgenommen. Dies ist zum einen auf eine Vielzahl von sicherheitsfördernden baulichen Maßnahmen zurückzuführen, zum anderen auf gemeinsam mit den Verbänden durchgeführte Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung. Diese Strategie wird zu einer Angleichung des Sicherheitsniveaus führen.

Zahlen über das Unfallgeschehen in der ehemaligen DDR (vor 1990) sind nicht geeignet, um als Vergleich zu den nach der Wiedervereinigung vorliegenden Daten herangezogen werden zu können.

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?

Über derartige Kosten liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

#### 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?

Die Bundesregierung war auf der 4. Weltfrauenkonferenz 1995 durch das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend vertreten. Dieses hat alle relevanten Bereiche abgedeckt.

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?

Der von der Arbeitsgruppe „Frauen und Umwelt“ verfaßte Bericht zeigt die Vernetzung zwischen gesellschaftlicher Stellung der Frau und Umweltproblemen auf.

Die Bundesregierung begrüßt diese im Vorfeld der 4. Weltfrauenkonferenz stattgefunden intensive Auseinandersetzung. Sie mißt ihr bei der Umsetzung eines Leitbilds für eine nachhaltige Entwicklung große Bedeutung bei.

Die Bundesregierung teilt die Ausführungen im Bericht zur Umweltpolitik nicht in vollem Umfang. Insbesondere werden jedoch die Vorschläge der Arbeitsgruppe „Frauen und Umwelt“ unterstützt, die zum einen eine institutionelle Trennung zwischen Beratung und Eingriff vorsehen, zum anderen eine langfristige Garantie einfordern, behinderte Neugeborene in gesetzliche und private Krankenversicherungen aufzunehmen. Die von der Arbeitsgruppe ausgewählten Problemfelder Abfall, Umweltberatung, Gentechnik und Verkehr sind auch nach Meinung der Bundesregierung Bereiche, in denen Frauen besondere Möglichkeiten haben, eine nachhaltige Entwicklung zu unterstützen bzw. in denen eine stärkere Mitwirkung von Frauen dringend geboten scheint.

Die Bundesregierung wird daher die von der Arbeitsgruppe im Bericht aufgeführten Vorschläge in die Diskussion zur Entwicklung eines Leitbildes für eine nachhaltige Entwicklung einbeziehen.

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 NGO?

Der Nationale Bericht der Bundesregierung für die 4. Weltfrauenkonferenz und die Berichte der zwölf Arbeitsgruppen des deutschen Nationalen Vorbereitungskomitees für die 4. Weltfrauenkonferenz stellen Bewertungen aus unterschiedlichen Perspektiven dar. Um dies deutlicher zu machen, wurden getrennte Publikationen veröffentlicht. Dies entspricht auch dem Wunsch der VN, das eigenständige Gewicht der NGO-Arbeit zu dokumentieren. Beide Berichte sind mit gleicher äußerer Aufmachung und in gleicher Auflage (je 5 000 Stück in Deutsch, je 2 500 Stück in Englisch) über einen großen Verteiler versandt worden.

Das Verfahren der Veröffentlichung war innerhalb der Bundesregierung abgestimmt.

Die Bundesregierung teilt die Ansicht einer einseitigen Aufkündigung der Arbeitsgrundlage nicht. Um die NGO in den Prozeß mit einzubeziehen, hat die Bundesregierung im Vorfeld der Weltfrauenkonferenz zwei Hearings mit NGO veranstaltet. In der Regierungsdelegation zur Weltfrauenkonferenz waren NGO vertreten. Die Bundesregierung unterstützte die Teilnahme von einigen deutschen NGO-Frauen am Forum der Nichtregierungsorganisationen in Huarou. Zur nationalen Nachbereitungskonferenz wurden in großer Zahl NGO eingeladen. In den Vorbereitungsprozeß dieser Konferenz waren NGO mit einbezogen.

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?

Der vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau in Zusammenarbeit mit der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung erstellte National Report hat die in diesem Zusammenhang verkehrsrelevanten Aspekte (Mobilität von Frauen, Einbeziehung von Frauen in die Planungsverfahren) mit abgedeckt, so daß keine Notwendigkeit für die Vorlage eines eigenen Berichts durch das Bundesministerium für Verkehr bestand.

### 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 voll-erwerbstätigen 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?

Hinsichtlich des Frauenanteils in Positionen der Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaft wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 21 bis 25 der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ vom 22. Mai 1996 (Drucksache 13/4683) verwiesen, aus denen sich ein deutlicher Anstieg des Frauenanteils gegenüber den in der Frage angegebenen 2 % ergibt. Die Bundesregierung hält einen weiteren Anstieg für wünschenswert und bringt dies in allen Stellenausschreibungen zum Ausdruck.

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?

Hinsichtlich des Frauenanteils im Bundesministerium für Verkehr wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 der Großen Anfrage der Fraktion der SPD vom 22. Mai 1996 (Drucksache 13/4683) verwiesen.

Im Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau wird das Amt der/des beamteten Staatssekretärin/Staatssekretärs von einer Frau wahrgenommen. Von den insgesamt 70 Referaten werden zehn von Referatsleiterinnen geführt. Der Anteil der im höheren Dienst tätigen Frauen beträgt 18 % (35 Mitarbeiterinnen), der im gehobenen Dienst tätigen Frauen beträgt 32 % (56 Mitarbeiterinnen).

Der Frauenanteil im Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie lag am Stichtag 30. Juni 1995 bei 41,17 % (534 von 1 297 Beschäftigten). Bei den Angestellten liegt der Frauenanteil bei 77,71 %, bei den Beamten bei 17,11 % und bei den Arbeitern bei 16,22 %.

Im höheren Dienst sind die Beamtinnen mit 14,98 %, im gehobenen Dienst mit 23,11 %, im mittleren Dienst mit 15,38 % und im einfachen Dienst mit 6,90 % vertreten. Bei den Angestellten sind die Frauen im höheren Dienst mit 53,16 %, im gehobenen Dienst mit 61,40 %, im mittleren Dienst mit 88,15 % und im einfachen Dienst mit 23,53 % vertreten.

Von den 16 Referaten in der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung wird eines von einer Frau geleitet. Der Anteil an Projektleiterinnen bzw.

im höheren Dienst tätigen Frauen beträgt 17 % (neun Mitarbeiterinnen), der der Sachbearbeiterinnen (gehobener Dienst) beträgt 51 % (20 Mitarbeiterinnen).

Im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie befaßt sich allein die Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DLR) als Forschungseinrichtung mit verkehrsrelevanten Fragestellungen. Hier sind drei wissenschaftliche Mitarbeiterinnen speziell mit Fragen der Verkehrsforschung befaßt. Der Frauenanteil am wissenschaftlichen Personal der DLR beträgt 8,1 %.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß sich dieses Bild mit dem wachsenden Anteil von Frauen in den Ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen generell und im angestrebten Ausbau der Verkehrssystemforschung sowie der gezielten Maßnahmen der Bundesregierung zur Stärkung der Frauenbeteiligung in Hochschule und Forschung in Zukunft ändern wird. Das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie setzt sich im Rahmen seiner Arbeit gezielt dafür ein, das Berufs- und Studienspektrum von Frauen zu verbreitern. Speziell im Bereich der Universitäten und Fachhochschulen fördert das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie deshalb gemeinsam mit den Ländern Modellprojekte zur Verbesserung der Studienmöglichkeiten. Auch die 1994 vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie gemeinsam mit der Bundesanstalt für Arbeit und der Deutschen Telekom gestartete Initiative „Frauen geben Technik neue Impulse“ soll dazu beitragen, Frauen bessere Ausbildungs-, Studien- und Berufswahlmöglichkeiten in technikorientierten Berufen zu ermöglichen. Neben der Informationstechnik und Telekommunikation gewinnt in diesem Zusammenhang auch die Verkehrstechnik zunehmend an Bedeutung.

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?

Es kann nicht Aufgabe der Bundesregierung sein, alle „verkehrsrelevanten Gremien“ nach der Art ihrer Besetzung abzufragen, zumal die Gremien nicht genau spezifiziert sind.

Hinsichtlich der Bundesgesetzgebung ist anzumerken, daß im Deutschen Bundestag der Anteil der Frauen bei ca. 26 % liegt.

Hinsichtlich der Rechtsprechung ist anzumerken, daß es in diesem Bereich keine speziellen Gremien zur Verkehrsforschung gibt. Im übrigen wechselt die Besetzung der Spruchkörper in den Gerichten nach dem Gerichtsverfassungsgesetz durch die jährlich neu zu beschließende Geschäftsverteilung.

Im übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zur Frage 22 der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ (Drucksache 13/4683) vom 22. Mai 1996 verwiesen.

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?

Nein. Nach Auffassung der Bundesregierung werden die Anforderungen von Frauen bei Entscheidungen von Verkehrsrelevanz bereits jetzt berücksichtigt.

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?

Diese Frage ist ohne Angabe präziser Abgrenzungskriterien und ohne Berücksichtigung der funktionalen Zuständigkeiten des Bundes bzw. der Ministerien und der ihnen nachgeordneten Bundesbehörden nicht zu beantworten. Im übrigen zielt der Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht auf elitäre Nutzergruppen. Die hierdurch mögliche Verkürzung der Reisezeiten stellt eine der wirksamsten Motivationen dar, mit der Bahn statt mit dem Auto zu reisen.

55. Negiert die Bundesregierung weiterhin ihre Zuständigkeit für die ersten (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?

Die Bundesregierung kann keine Zusammenhänge zwischen Frage 53 (Einberufung von Frauenbeiräten

durch die Bundesregierung) und dieser Frage herstellen, wonach sie „ihre Zuständigkeit für die ersteren (Frage 53) Verkehrsarten negiere“.

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 CO<sub>2</sub>-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?

Eines der Ziele der Verkehrspolitik der Bundesregierung stellt – neben der Verlagerung auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene sowie der Vernetzung der Verkehrsträger – die Vermeidung von unnötigem Verkehr, wie z.B. eine bessere Auslastung im Güterverkehr, dar. Bei sämtlichen verkehrspolitischen Entscheidungen spielen diese Ziele eine entscheidende Rolle, so daß eine Quantifizierung der Mitarbeiter, die sich mit diesen grundsätzlichen Fragen beschäftigen, nicht möglich ist. Beispielsweise sind durch die Aufnahme einer „Verkehrsauswirkungsklausel“ in die Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien die Referentinnen und Referenten aller Ressorts, die sich mit Gesetzgebung und Verordnungsgebung befassen, mit der Frage der Verkehrsentstehung beschäftigt.

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?

Bezüglich des Frauenanteils wird auf die Antwort zu Frage 51 sowie auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 21 bis 25 der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ (Drucksache 13/4683) vom 22. Mai 1996 hingewiesen.

Im übrigen hat die 4. Konferenz der Gleichstellungs- und Frauenministerinnen/-minister, Senatorinnen und Senatoren der Länder im Juni 1994 die Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Länderministerinnen und -minister (ARGEBAU) aufgefordert, Frauenbelange im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu berücksichtigen und dafür zu sorgen, daß eine entsprechende Beteiligung institutionell und organisatorisch umgesetzt wird. Gleichzeitig kann die Rückkopplung mit den Nutzerinnen und Nutzern von Verkehrsplanungen dadurch verbessert werden, daß die kommunalen Frauenbeauftragten (rd. 4 465 im gesamten Bundesgebiet) und die weiblichen Gemeinde-

bzw. Stadtratsmitglieder rechtzeitig bei verkehrspolitischen Vorhaben beteiligt werden. Denkbar sind auch Bürgerinnenbefragungen.

Im Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie werden z. Z. Überlegungen angestellt, wie durch gezielte Forschungsvorhaben zu Mobilitätsbedarf und -bedürfnis von Frauen, in denen die Sichtweise von Frauen zur Geltung kommt, ein Beitrag zum sog. Wertewandel geleistet werden kann.

58. Welche Korrekturen an den Beschleunigungsgesetzgebungen 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?

Die Bundesregierung kann nicht erkennen, daß zwischen den Beschleunigungsgesetzgebungen und der Zusammensetzung der Bundesministerien/-behörden ein Zusammenhang besteht.

Eine pauschale Zeitangabe ist in diesem Zusammenhang nicht möglich, da sich der Zeitbedarf nach der jeweiligen Einzelfallproblematik richtet.

Änderungsinitiativen zu bestehenden Gesetzen sind nicht geplant.

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?

In den Jahren 1988 bis 1991 hatte sich auf Initiative des damaligen Bundesministeriums für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit die Arbeitsgemeinschaft der Obersten Landesjugendbehörden (AGOLJB) sowie die Konferenz der Jugendministerinnen/Jugendminister und Jugendsenatorinnen/Jugendsenatoren der Länder (JMK) mit dem Thema „Gefährdung von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr“ befaßt. Ergebnis war ein gemeinsames Arbeitspapier mit Initiativen zur Verbesserung von Verkehrssicherheit und einer wirkungsvollen Informationskampagne für verantwortlicheres Verhalten im Straßenverkehr. Diese Beschlußfassung wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr für das Bundesministerium für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit vorbereitet.

Mit dem Ziel, angesichts des wachsenden Verkehrssicherheitsproblems Anregungen zu neuen Perspektiven und Maßnahmen zu erhalten, wurde im Dezem-

ber 1994 eine interdisziplinäre Fachkonferenz „Junge Fahrer“ in der Kampagne „Rücksicht kommt an“ des Bundesministeriums für Verkehr und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) durchgeführt.

An der Vorbereitung der Durchführung dieser Konferenz war u. a. auch das Deutsche Jugendinstitut im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Frauen und Jugend beteiligt. Den inhaltlichen Schwerpunkt dieser europäischen Fachkonferenz, an der ca. 200 Experten teilnahmen, bildete die Dokumentation des aktuellen Standes der Forschung und Analyse der nationalen und internationalen Situation sowie des Maßnahmenspektrums unter dem Gesichtspunkt einer Integration und Verknüpfung des Verkehrsverhaltens mit anderen relevanten Lebensbereichen junger Leute.

In den Jahren 1994 und 1995 hat es zwischen den beiden Ministerien eine enge Zusammenarbeit zur Vorbereitung der Kampagne zum Tragen von Fahrradhelmen gegeben. Diese Kampagne wurde von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe vorbereitet, der das Bundesministerium für Verkehr, das damalige Bundesministerium für Frauen und Jugend, die Deutsche Verkehrswacht und der Deutsche Bundesjugendring angehörten.

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?

Die inhaltlichen Aufgaben der Frauenbeauftragten des Bundesministeriums für Verkehr ergeben sich aus dem Zweiten Gleichberechtigungsgesetz (2. GleichBG) vom 24. Juni 1994.

Die Entscheidungen zu den Planungen zur Bahnreform, zum Bundesverkehrswegeplan und den Gesetzen zur Beschleunigung von verkehrsrelevanten Planungen sind vor dem 24. Juni 1994 getroffen worden.

#### 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 nähräumliche 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.

#### Vorbemerkungen zu den Antworten zu IX.

Der Bau von Bundesfernstraßen, Flughäfen und Hochleistungsstrecken der Bahn ist keine Subventionierung des motorisierten Verkehrs, sondern entspricht dem Gemeinwohlaufrag des Grundgesetzes: Ohne eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur wären die wirtschaftliche Entwicklung und die heutige Wirtschaftskraft Deutschlands nicht möglich gewesen. Gute Verkehrswege sind eine wesentliche Voraussetzung für unsere auf Mobilität und dem Austausch von Waren und Gütern beruhende Wirtschafts- und Gesellschaftsform und haben insofern eine erhebliche volkswirtschaftliche Bedeutung.

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?

Die Bundesregierung hat in ihrer Antwort auf die Große Anfrage „Umsetzung der Empfehlungen der Enquete-Kommission ‚Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre‘“ (Drucksache 12/4280) ausführlich zu dieser Problematik Stellung genommen.

Auf die o. g. Antwort wird daher verwiesen.

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?

Forschungsvorhaben zur Ermittlung der Kosten für Fahrten zu Supermärkten usw., die von Haushalten, insbesondere von Frauen, aufgebracht werden, sind nicht geplant.

63. Befürwortet die Bundesregierung die Einführung einer „Verkehrserzeugungsabgabe“ (vgl. Stenographisches Protokoll zur Anhörung „CO<sub>2</sub>-Minde- rung 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 Ausnutzung 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?

Aufgrund des marktwirtschaftlichen Prinzips hält die Bundesregierung gezielte Einflußnahmen auf die Standortentscheidung der Gewerbebetriebe und auf das Kaufverhalten der Verbraucher für grundsätzlich nicht wünschenswert. Die Bundesregierung steht daher der Einführung einer – wie auch immer gearteten – „Verkehrserzeugungsabgabe“ zurückhaltend gegenüber.

Im übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage „Umsetzung der Empfehlungen der Enquete-Kommission ‚Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre‘“ (Drucksache 12/4280) verwiesen.

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?

Zu den Auswirkungen einer schrittweisen Abschaffung der derzeitigen Kilometerpauschale auf die Entfernungsorientierung und die zeitliche Verfügbarkeit für die Reproduktionsarbeit bei Frauen und Männern liegen der Bundesregierung keine hinreichenden Erkenntnisse vor.

65. Was hält die Bundesregierung von dem Ansatz, über eine Erhöhung der Mineralölsteuer quartiernahe Versorgungsstrukturen zu fördern, um dadurch Versorgungsverkehrsaufwand zu reduzieren?

Die Bundesregierung hält die Mineralölsteuer nicht für ein geeignetes Instrument, quartiernahe Versorgungsstrukturen zu fördern.

66. Wieviel Geld fließt derzeit
- in die Unfallforschung und die Entwicklung von Verkehrsleitsystemen,
  - in die Forschung und Entwicklung zu öffentlichem Verkehr und Umweltverbund?

Die Entwicklung von Verkehrsleitsystemen ist Aufgabe der Privatwirtschaft. Bei der Förderung neuer Technologien durch das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie standen die Unfälle mit Gefahrguttransporten im Vordergrund, bei denen besonders große Schäden für die Umwelt zu befürchten sind. Hierfür wurden in den letzten drei Jahren (1993 bis 1995) knapp 10 Mio. DM bereitgestellt.

Die Entwicklung von Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen sind ein weiterer Schwerpunkt des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie bei der Entwicklung neuer Technologien und integrierter Bestandteil einer ganzen Reihe von Projekten. Der Anteil, den Verkehrsleit- und Informationssysteme in den letzten drei Jahren (1993 bis 1995) ausmachten, wird auf etwa 25 Mio. DM geschätzt (ohne solche für den Schienenverkehr).

Eine Spezifizierung der Fördermittel für Verkehr und Verkehrsleittechnik auf Beträge zu Verkehrsleitsystemen ist mit großen Schwierigkeiten verbunden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß Fragen nach der Entwicklung von Verkehrsleitsystemen teilweise Unterpunkte zu umfassenderen Forschungsvorhaben sind. Für die Entwicklung neuer Technologien für den ÖPNV wurden in den letzten drei Jahren (1993 bis 1995) vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie 30 Mio. DM bereitgestellt.

Für Forschungsvorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden sind im Bundeshaushalt 1996 insgesamt 8,2 Mio. DM vorgesehen. Dazu gehören auch Forschungs- und Entwicklungsvorhaben für den öffentlichen Verkehr und den Umweltverbund.

Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf den Bundesfernstraßen wurden vom Bund bis Ende 1995 insgesamt ca. 600 Mio. DM für den Bau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen bereitgestellt.

Für die Straßenverkehrssicherheitsforschung ist im Bundeshaushalt 1996 ein Betrag von 7,1 Mio. DM vorgesehen.

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?

Im Zusammenhang mit dem Begriff der „Verkehrsvermeidung“ verweist die Bundesregierung auf den 3. Bericht der Interministeriellen Arbeitsgruppe CO<sub>2</sub>-Reduktion, den das Bundeskabinett am 29. September 1994 verabschiedet hat. Der Bericht enthält u. a. Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Minderung und anderen Klimagasemissionen sowie einen ausführlichen Überblick über die vielfältigen Maßnahmen in unterschiedlichen Bereichen.

## 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 Autobettung 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 Kinderwagen 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?

Der Mindeststandard „sozialen Verhaltens der Mitmenschen“ im Straßenverkehr ist durch die personale Anerkennung und Verwirklichung der Verhaltensnormen gekennzeichnet, die in den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen die Rechte und Pflichten der Verkehrsteilnehmer festlegen. Das bezieht sich vor allem auf die Schutz- und Gewährleistungsverpflichtung sowie die selbstverständliche Anerkennung der Sonderrechte der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die gerade zugunsten schwächerer Verkehrsteilnehmer (Kinder, Hilfsbedürftige, Mobilitätseingeschränkte/Behinderte) deutlich verstärkt wurden. Aber auch die Verhaltensregelungen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, wie sie beispielsweise in der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (VO

Allgemeine Beförderungsbedingungen) fixiert sind und sich in den Beförderungsbedingungen der entsprechenden Verkehrsunternehmen widerspiegeln, sind insoweit von Bedeutung.

Dieser Mindeststandard muß von jedem Verkehrsteilnehmer bei jeder Verkehrsteilnahme eingehalten werden; insofern handelt es sich um eine ständige Anforderung.

Dabei haben – neben Kontrollen und Sanktionen – Informations-, Aufklärungs- und Trainingsangebote für positive Verhaltensveränderungen wichtige motivierende Funktionen. Sie werden ungeachtet der Zuständigkeiten der Bundesländer, Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen, z. B. im Bereich des Individualverkehrs, im wesentlichen durch Aktionen von Verkehrssicherheitsorganisationen und Automobilclubs verwirklicht. Das Bundesministerium für Verkehr unterstützt diese Arbeit. Die einschlägigen Gesetze und Verordnungen im Zuständigkeitsbereich der Bundesregierung werden regelmäßig den sich verändernden Bedingungen angepaßt, so daß insoweit ein besonderer Bedarf für „flankierende gesetzliche Regelungen“ nicht erkennbar ist.

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?

Die Bundesregierung verweist im Zusammenhang mit dem in der Schweizer Studie „Lebensräume für Kinder“ angesprochenen Sachverhalt auf die Anstrengungen des Bundes, im eigenen Zuständigkeitsbereich (Bundesfernstraßen) die im Wohnumfeld der Städte und Gemeinden bestehende Situation durch den Bau von Ortsumgehungen zu verbessern.

Ortsumgehungen entlasten die Ortsdurchfahrt vom Kraftfahrzeugverkehr und entmischen den Verkehr; insbesondere wird der innerörtliche Fußgänger- und Fahrradverkehr vom durchgehenden Kraftfahrzeugverkehr getrennt und somit das Konfliktpotential zwischen nicht motorisiertem und motorisiertem Verkehr entscheidend reduziert. Durch den Neubau von Ortsumgehungen wird auch ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

Der Bau von Ortsumgehungen ist außerdem ein besonderer verkehrs- und investitionspolitischer Schwerpunkt der Bundesregierung. Sie hat dementsprechend innerhalb der Fünfjahrespläne für den Ausbau der Bundesfernstraßen gesonderte Programme für neue Ortsumgehungen aufgestellt und finanziert. Im Zehnjahreszeitraum 1983 bis 1992 konnten insgesamt

315 Ortsumgehungen vollständig fertiggestellt werden; weitere 212 Ortsumgehungen waren Ende 1992 in Bau. Die Ausgaben für den Bau neuer Ortsumgehungen in der Baulast des Bundes lagen in den zehn Jahren bei 9,7 Mrd. DM.

Das Ortsumgehungsprogramm im Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 umfaßt 428 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von fast 2 000 km. In diesem Zeitraum sind insgesamt Investitionsmittel von 9,2 Mrd. DM für den Bau neuer Ortsumgehungen in der Baulast des Bundes vorgesehen; bis einschließlich 1995 wurden schon rund 3 Mrd. DM ausgegeben.

Neben der weiteren Priorisierung des Baus von Ortsumgehungen sowie einer verstärkten Berücksichtigung der städtebaulichen Beurteilungskriterien für Ortsumgehungen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wird von der Bundesregierung kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.

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?

Dem Bundesministerium für Verkehr stehen im Haushalt 1996 25 Mio. DM bei Kapitel 12 02 Titel 685 07 für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle zur Verfügung. Diese Mittel sind gemäß den Erläuterungen der Nummern 1, 2 und 3 zweckgebunden. Detaillierte Erkenntnisse darüber, welche Mittel für Bundesländer und andere gesellschaftliche Gruppen, die an der Erhöhung der Verkehrssicherheit interessiert sind, zur Verfügung stehen, liegen dem Bundesministerium für Verkehr nicht vor.

71. Wie hoch sind die Finanzmittel, die – angesichts der großen Beeinträchtigung der Sicherheit von Mädchen im öffentlichen (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?

Aufgrund fehlender Bundeszuständigkeit gibt es keine entsprechenden Angebote bzw. Finanzierungshilfen des Bundes. Selbstverteidigungskurse werden von Schulen, Familienbildungsstätten, Volkshochschulen, Mädchen- und Frauenberatungsstellen und von der Polizei angeboten. Einen bundesweiten Überblick gibt es nicht.

Hinweise zu entsprechenden Schulprojekten enthält das Medienpaket des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend für Schulen zum Thema „Gewalt gegen Mädchen und Frauen“.

Im übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 der Großen Anfrage „Frauen und Mobilität“ der Fraktion der SPD (Drucksache 13/2502) vom 27. September 1995 verwiesen.

72. Welche Veränderungen der Unterrichtsinhalte bei der Führerscheinausbildung strebt die Bundesregierung angesichts ihrer Aussagen an, daß beim Beitrag des Verkehrssektors zur CO<sub>2</sub>-Minderung dem sogenannten Wertewandel der Bürgerinnen und Bürger ein so großes Gewicht zukommt?

„Umweltbewußte und energiesparende Fahrweise“ ist seit dem 1. Januar 1987 obligatorischer Unterrichtsinhalt der Führerscheinausbildung. Die angestrebte CO<sub>2</sub>-Minderung wird hiervon erfaßt. Die Grundzüge der energiesparenden Fahrweise sind zudem auch Gegenstand der Fahrerlaubnisprüfung. Künftig werden die Fragen zur energiesparenden Fahrweise, die bislang gesondert geprüft werden und keine Bedeutung für das Bestehen oder Nichtbestehen der theoretischen Führerscheinprüfung haben, aufgewertet. Damit sind die Energiesparfragen genauso behandelt wie die Fragen zur Verkehrssicherheit. Sie können künftig für Bestehen oder Nichtbestehen der theoretischen Prüfung eine Rolle spielen.

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?

Auch auf dem Gebiet der Mobilität machen sich die Auswirkungen der zunehmenden Gleichberechtigung zwischen Mann und Frau bemerkbar. Die Ursache für den wachsenden Anteil von Führerschein- und Pkw-Besitzerinnen ist teilweise in dem Bestreben nach Unabhängigkeit vom bestehenden ÖPNV-Angebot und von einer männlichen Begleitperson mit Führerschein insbesondere in den Abend- und Nachtstunden zu sehen. Zum Teil ist die Zunahme auch Ausfluß eines hohen Mobilitätsbedürfnisses der Frauen aus den neuen Bundesländern, die in ihrer Mobilität jahrelang stark eingeschränkt waren.

Ob die Männer gleichzeitig ihre Orientierung auf ein Auto beibehalten, kann seitens der Bundesregierung nicht bewertet werden.

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?

Die Schule hat die Aufgabe, im Rahmen der Verkehrserziehung verkehrsspezifische Kenntnisse zu vermitteln und die für reflektierte Mitverantwortung in der Verkehrswirklichkeit erforderlichen Fähigkeiten und Haltungen zu fördern. Dabei geht es ausdrücklich nicht ausschließlich um die Anpassung an bestehende Verkehrsverhältnisse, sondern auch um die kritische Auseinandersetzung mit Erscheinungen, Bedingungen und Folgen des gegenwärtigen Verkehrs und seiner künftigen Gestaltung. Die schulische Verkehrserziehung, die Aufgabe der Länder ist, leistet insofern Beiträge zur Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umwelterziehung und Gesundheitserziehung.

Diese breit angelegte Ausrichtung der Verkehrserziehung, so wie sie in den „Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule“ der Kultusministerkonferenz vom 28. Juni 1994 beschrieben ist, wird von der Bundesregierung begrüßt.

Zu der Frage, welche Motive und Einstellungen Jugendliche davon abhalten, den öffentlichen Nahverkehr in Anspruch zu nehmen, wird zur Zeit eine Studie durchgeführt, die Aufschluß darüber geben soll, wie entsprechende Hemmnisse abgebaut werden können.

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?

Da es sich bei jungen Autofahrern nicht um eine einheitliche Gruppe mit absolut gleichen Verhaltensweisen handelt, sondern um unterschiedlichste Gruppierungen, die sich in vielerlei Merkmalen unterscheiden, stellen differenzierte Analysen der Hintergründe des Mobilitätsverhaltens dieser Verkehrsteilnehmergruppe eine unabdingbare Voraussetzung für die Konzeption angemessener Strategien zur Reduktion des Unfallrisikos dar. Die Ergebnisse entsprechender repräsentativer Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen haben eindeutige Zusammenhänge zwischen Lebensstil und verkehrsbezogenen Ein-

stellungen und Verhaltensweisen (bis hin zur Unfallverwicklung) innerhalb dieser Verkehrsteilnehmergruppe nachgewiesen.

Diese besonders gefährdeten jungen Leute stehen seit einigen Jahren im Mittelpunkt von Verkehrssicherheitsinitiativen, die auf die besonderen Problemlagen dieser Zielgruppe abgestimmt sind:

1. Seit etwa Mitte der 80er Jahre wurden in zahlreichen Städten und Gemeinden der Bundesrepublik Deutschland sogenannte Disco-Busse eingerichtet. Nach den Ergebnissen einer Evaluationsstudie können Disco-Busse einen Beitrag zur Reduzierung von Verkehrsunfällen leisten. Immerhin 15 % der Befragten begründeten ihre Disco-Bus-Nutzung mit der eigenen Alkoholisierung, aufgrund derer sie das Fahrzeug stehengelassen haben. Weitere 9 % begründeten ihre Nutzung mit der für sie sicheren Alternative zum Trampen.

Die Meinungen über Disco-Busse fielen bei Nutzern wie Nichtnutzern insgesamt positiv aus.

2. Die 18- bis 24jährigen Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen stellte das Bundesministerium für Verkehr während der letzten beiden Jahre in den Mittelpunkt seiner Kampagne „Rücksicht kommt an“.

Ziel der Kampagne war die Sensibilisierung Jugendlicher, die den Grundstein für eine Einstellungsänderung legen kann. Ein weiteres Element der Kampagne bestand in der Entwicklung und Anwendung eines Programms der personalen Kommunikation für Berufsbildende Schulen, das differenziert auf die speziellen Problemlagen der Zielgruppe zugeschnitten ist.

Das Programm fußt auf der Erkenntnis, daß das Verhalten besonders gefährdeter junger Fahrer und Fahrerinnen sowie deren Mitfahrer dadurch gekennzeichnet ist, daß sie in Konfliktsituationen sehr häufig nicht funktional reagieren, wodurch sich die Wahrscheinlichkeit des Eintretens negativer Folgen für sie selbst und/oder andere deutlich erhöht. Durch Konfrontation mit realistischen, alltäglichen Konfliktsituationen im „Schonraum“ und unter Ausnutzung gruppenspezifischer Mechanismen sollten die Teilnehmer dieses Programms zum sicheren Umgang mit ihrer Freizeit befähigt werden.

Im übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 der Großen Anfrage der Fraktion der SPD „Frauen und Mobilität“ (Drucksache 13/4683) vom 22. Mai 1996 verwiesen.



