

Große Anfrage

der Abgeordneten Frau Teubner, Frau Rock, Frau Oesterle-Schwerin, Weiss (München), Frau Beck-Oberdorf, Frau Flinner, Frau Frieß, Frau Garbe, Frau Hillerich, Frau Kelly, Frau Kottwitz, Frau Nickels, Frau Saibold, Frau Schmidt (Hamburg), Frau Schoppe, Frau Wollny, Frau Eid, Frau Dr. Vollmer, Frau Beer, Frau Vennegerts und der Fraktion DIE GRÜNEN

Emanzipation vom Auto – das Recht der Frauen auf eine Verkehrswende II

Frauen in ländlichen Räumen

Verkehrsverhältnisse in ländlichen Räumen sind charakterisiert zum einen durch eine ständig wachsende Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr, zum anderen durch die stetige Ausdünnung, insbesondere des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Im Zeitraum von 1960 bis 1985 wurde z. B. das Schienennetz des Personenverkehrs der Deutschen Bundesbahn auf Nebenstrecken von 11 300 km auf 4 200 km, d. h. um 63 Prozent reduziert. 39 Prozent der Bevölkerung in Gemeinden ländlich geprägter Kreise (gegenüber 0,4 Prozent der Bevölkerung der größten Städte in der Bundesrepublik Deutschland) haben inzwischen keinen Anschluß an den Schienenpersonennahverkehr. Dagegen wurde das überörtliche Straßennetz im gleichen Zeitraum bei den Bundesautobahnen (BAB) von 2 600 km auf 8 200 km, d. h. um 215 Prozent und bei den Bundesstraßen von 25 100 km auf 31 500 km, d. h. um 25 Prozent ausgebaut.

Innerörtlich sind „gemütliche“ Dorfstraßen längst eine Seltenheit geworden. Ortsdurchfahrten wurden zum besseren „Verkehrsfluß“ begradigt und verbreitert und, wenn die Situation durch Lärm, Gestank und Unfallgefährdung unerträglich geworden ist, durch Ortsumgehungsstraßen an den Gemeinderand verlagert. Die Verkehrssituation im Dorf ist damit durch zwei Tendenzen gekennzeichnet: Entweder dominiert der Autoverkehr, mit den bekannten negativen Auswirkungen, wie in den Städten, den Straßenraum, oder es ist nichts mehr los, das Dorf buchstäblich auf dem Abstellgleis.

Verschärft wird diese Entwicklung durch die Auflösung des traditionellen Gefüges von Wohnungen, Arbeitsstätten und

alltäglich benötigten Versorgungseinrichtungen im Dorf und die durch die Gebiets- und Gemeindereform sowie die von der zentralörtlich ausgerichteten Förder- und Planungspolitik produzierten Entfernungsvergrößerungen zu Arbeitsstätten und Versorgungseinrichtungen.

Der Verlust des „Tante-Emma-Ladens“, der Schule, der Post und des Bürgermeisteramtes sind nur einige Beispiele wirtschaftlicher, aber auch verwaltungs- und planungspolitischer Konzentrationsprozesse. Mag sich damit das Ausstattungsniveau ländlicher Räume auf regionaler Ebene im Vergleich zu früher quantitativ verbessert haben, lokal auf dörflicher Ebene hat es sich erheblich verschlechtert.

Insbesondere die Alltagsbewältigung von Frauen, die zwischen verschiedenen Lebensbereichen (Erwerbstätigkeit, Kindererziehung, Hausarbeit, physische und psychische Versorgung der Familie etc.) pendeln und diese auch räumlich miteinander verknüpfen müssen, wird erschwert.

Vergrößerte Entfernungen, erhöhter Reiseaufwand – so die bestehende Planerlogik – lassen sich im Prinzip durch flexible und schnelle Verkehrsmittel (sprich: Pkw) kompensieren. Der überdurchschnittliche Motorisierungsgrad in ländlichen Regionen beweist die erzwungene Anpassung der Bevölkerung an die räumliche Umorganisation.

Doch wird in der Regel ignoriert, daß nicht nur ältere Menschen und Jugendliche überhaupt nicht oder sehr selten über einen Pkw verfügen, sondern gerade auch Frauen nicht im gleichem Maße wie Männer automobil sind, erst recht Frauen mit niedrigem Einkommen bzw. (meist) alleinerziehende Frauen.

Auch wenn aussagekräftige wissenschaftliche Untersuchungen zum Verkehrsverhalten von Frauen in ländlichen Räumen bislang gänzlich fehlen, so läßt sich doch die Tendenz durch zwei Fallstudien in der Eifel von Deiters (1985) und Bracher (1985) bestätigen. Danach

- verfügten im Untersuchungsraum allenfalls ein Drittel der über 18jährigen Frauen, aber 75 Prozent der über 18jährigen Männer ständig über einen Pkw;
- konnten fast 50 Prozent der Frauen einen Pkw erst nach Absprache mit ihren Ehemännern, Freunden, Bekannten oder Verwandten benutzen;
- waren berufstätige Frauen stärker als berufstätige Männer an den ÖPNV gebunden;
- waren von den ÖPNV-Benutzenden fast Zweidrittel weiblichen Geschlechts.

Das heißt mit anderen Worten:

- Frauen müssen die Nachteile eines schlechten ÖPNV-Angebotes durch erhöhte zeitliche und physische Belastungen ausgleichen,
- sie müssen vielfach auf Erwerbstätigkeit und qualifizierte Arbeitsplätze, auf den Besuch von kulturellen Veranstal-

- tungen, von Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten, von Freunden, Freundinnen und Verwandten wegen mangelnder Fortbewegungsmöglichkeiten verzichten,
- sie müssen bitten, absprechen und organisieren, um das Familienauto zu benutzen oder Mitfahrgelegenheiten zu ermöglichen,
 - sie sind als junge Frauen von motorisierten Freunden abhängig, die ihnen eine Teilnahme am außerhäuslichen Leben ermöglichen, und sie sind erhöhten Gewaltgefährdungen durch zwangsweises Trampen ausgesetzt,
 - Frauen müssen Kommunikationsmöglichkeiten ständig neu organisieren, da der dörfliche Straßenraum seine Bedeutung als Aufenthaltsort für Frauen weitgehend verloren hat.
1. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts ungleicher Mobilitätschancen die Lebensbedingungen von Frauen in kleinen Gemeinden ländlicher Regionen?
 2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Fortbewegungsmöglichkeiten der nichtmotorisierten Bevölkerung, insbesondere von Frauen, wenn
 - die Bedienungshäufigkeit im Linienbusverkehr mit häufig höchstens 3 Fahrtenpaaren (morgens, mittags, nachmittags) dem Alltag weder von berufstätigen Frauen noch von Hausfrauen in Ansätzen gerecht wird;
 - abends und nachts gar kein Angebot an öffentlichem Verkehr (ÖV) vorhanden ist;
 - im Linienbusverkehr nur mit Glück (wenn der Bus nicht schon überfüllt ist) und besonderer Akrobatik Kinderwagen, Kleinkinder und Gepäck mitzunehmen sind;
 - das Streckennetz des ÖV einseitig auf zentrale Orte ausgerichtet ist und Querverbindungen zwischen den Dörfern und Stadtteilen, wenn überhaupt, nur mit aufwendigen Umwegen zu bewältigen sind;
 - an vielen Haltestellen Wetterschutz, Sitzplätze und lesbare Fahrpläne mit Informationen über Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten fehlen?
 3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß sich viele Frauen aus den genannten Gründen gezwungen sehen, vom ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umzusteigen, und wie beurteilt sie die aus dem damit verbundenen höheren Motorisierungsgrad resultierenden ökologischen Folgen?
 4. Wie gedenkt die Bundesregierung auf die weitere Motorisierung von Frauen analog den Bestrebungen der internationalen Autoindustrie zu reagieren?
 5. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen vor zu dem Umfang an Fahrdiensten, die von motorisierten Frauen in städtischen, vor allem aber in ländlichen Regionen erbracht werden, wenn sie „immobile“ Familienmitglieder (Kinder,

Großeltern...) und Nachbarn aufgrund des unzureichenden ÖPNV-Angebotes zu wichtigen Schul-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen kutschieren (müssen)?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, auf welchen Umfang schätzt sie diese Leistungen von Frauen?

6. In welcher Höhe sind diese Dienstleistungen monetär und damit indirekt als Einsparungen der öffentlichen Ausgaben zu bewerten?
7. Welche verkehrspolitischen Konsequenzen wird die Bundesregierung aus dieser bedeutenden Entwertung und Enteignung der Zeit vornehmlich von Frauen ziehen?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts einer zunehmend unfreiwilligen Angewiesenheit auf einen Pkw, angesichts des unzureichenden ÖPNV-Angebotes, angesichts der Infrastrukturdefizite in vielen ländlichen Gemeinden die Probleme, die insbesondere bei Frauen durch soziale Isolation und Ausschluß aus dem öffentlichen Leben entstehen?
9. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß sog. „rollende Läden“ einen adäquaten Ersatz für fußläufig erreichbare Geschäfte darstellen, die insbesondere für die in Haus und Hof wirtschaftenden Frauen häufig die einzigen außerhäuslichen Kommunikationsorte und Treffpunkte im Dorf darstellen?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedingungen einer emanzipativen Sozialisation von Mädchen auf dem Land, wenn
 - nicht nur Freizeitaktivitäten in hohem Maße von motorisierten Freunden abhängig sind,
 - schlechte Erreichbarkeiten die Ausbildungsplatz- und Berufswahl einschränken und negativ beeinflussen können,
 - außerhäusliche Tätigkeiten und damit auch ein öffentliches Engagement wegen mangelnder Fortbewegungsmöglichkeiten erschwert und häufig ganz unterlassen werden?
11. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß Mädchen und Frauen in ländlichen Räumen aufgrund des vielfach fehlenden bzw. unzureichenden Angebotes an öffentlichen Nahverkehrsmitteln insbesondere abends und nachts erhöhten Gewaltgefährdungen ausgeliefert sind
 - durch direkte sexuelle Belästigungen z.B. bei der erzwungenen Fortbewegungsmöglichkeit des Trampens;
 - indirekt durch Unfälle mit Personenschaden, die durch ihre alkoholisierten und/oder ihre Fähigkeiten überschätzenden „Kavaliers“ verursacht wurden?

12. Sind der Bundesregierung hierzu Untersuchungen und/oder Zahlen bekannt?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht, und wird sie solche Untersuchungen anstellen lassen?

13. Welche verkehrspolitischen und welche gesellschaftspolitischen Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

14. Ist die Bundesregierung bereit, durch die Förderung sog. Discobusse oder Ruf-Busse, wie sie in einigen Landkreisen inzwischen angeboten werden, der Bedeutung von z. B. Discotheken als wichtige und manchmal einzige soziale Treffpunkte für Jugendliche in ländlichen Räumen Rechnung zu tragen und die Gefährdung von jungen Frauen einzuschränken?

15. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über Erfahrungen und geschlechtsspezifische Nutzung dieser Discobusse vor?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, wird sie solche veranlassen?

Siedlungs- und Infrastruktur

Verkehrspolitik kann nicht losgelöst von anderen Politikbereichen gesehen werden. Die Art der Zuordnung wichtiger Lebensbereiche wie Erwerbstätigkeit, Erholung, Bildung etc. verringert oder produziert Verkehr. Insbesondere in ländlichen Räumen hat die bisher praktizierte Raumordnungs-, Infrastruktur- und regionale Wirtschaftspolitik zu Entfernungsvergrößerungen geführt. Eine derart ausschließlich an betriebswirtschaftlichen Erfordernissen (Auslastung von Infrastruktureinrichtungen etc.) orientierte Planungspolitik mißachtet die Lebensbedingungen von Frauen, die immer noch sehr viel stärker als Männer an das Wohnumfeld gebunden sind.

16. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß mit den im Raumordnungsgesetz postulierten Leitvorstellungen „freie Entfaltung der Persönlichkeit“ und „gleichwertige Lebensbedingungen der Menschen in allen Teilräumen des Bundesgebietes“ (§ 1 ROG) die Belange von Frauen hinreichend angesprochen sind?
17. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen dem Verlust an privaten und öffentlichen Infrastruktureinrichtungen insbesondere in kleinen Ortschaften bis 2000 Einwohnern (vgl. Kunst 1985) und der von ihr seit Jahrzehnten unterstützten zentralörtlichen Förderpolitik?
18. Inwiefern trägt die Bundesregierung dafür Sorge, daß Frauen, die heute immer noch überwiegend Versorgungsleistungen erbringen, durch diese zentrenabhängige Förderpolitik nicht unzumutbaren Belastungen ausgesetzt sind?

19. Hat die Bundesregierung weiterhin vor, bei gleichzeitiger Reduzierung des ÖPNV in der Fläche an der zentralörtlichen Förderpolitik festzuhalten und damit den Arbeitsaufwand von Frauen zu erhöhen und ihre Teilnahme am öffentlichen Leben zu erschweren?
20. Welche Konkretisierung des im § 2 Abs. 2 ROG angeführten Begriffes „zumutbare Entfernungen“ zu versorgungswichtigen Grund- und Mittelzentren sieht die Bundesregierung für die Fortbewegungsmittel
 - a) zu Fuß
 - b) Fahrrad
 - c) ÖPNVvor, wenn dieser Begriff – in den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) 1987 – ausschließlich für Pkw, und zwar mit höchstens 20 bzw. 60 Minuten, festgelegt wird?
21. Zu welchen Tageszeiten und für welche Bevölkerungsgruppen sind die Entfernungen zumutbar?

Wirtschaftsstruktur

- Verkehrsbedingungen haben indirekt auch mit der Wirtschaftsstruktur und Erwerbsmöglichkeiten zu tun. Und auch hier stellen Frauen andere Anforderungen als Männer. Empirische Untersuchungen zur Frage der Distanz von Wohnort und Erwerbsarbeitsplatz haben bestätigt, daß bei Frauen der Arbeitsplatz sehr viel näher am Wohnort liegt als bei Männern, daß vielfach minder qualifizierte Arbeitsplätze wegen geringerer Fahrzeiten akzeptiert werden müssen. Unzureichende Fortbewegungsmöglichkeiten in ländlichen Regionen schränken die ohnehin schlechten Ausbildungs- und Erwerbsarbeitschancen für Frauen noch mehr ein.
22. Wie sehen die Aus- und Weiterbildungschancen sowie die Qualifizierungsangebote für junge Frauen in ländlichen Räumen aus, wie hoch ist hier die Jugenderwerbslosenquote bei Mädchen und bei Jungen?
 23. Gibt es eine besondere Konzentration auf bestimmte Ausbildungsberufe bei der Berufswahl von Mädchen und wie sieht hier der Vergleich ländlicher Raum – Verdichtungsraum aus? Gibt es bei einer u.U. eingeschränkten Berufswahl dafür verkehrsinfrastrukturelle Gründe?
 24. Mit welchen regionalpolitischen Förderinstrumenten (z.B. im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zu Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – GRW) gedenkt die Bundesregierung die Erwerbsmöglichkeiten von Frauen in ländlich geprägten Regionen zu verbessern, da insbesondere hier die Frauenarbeitslosenquote überdurchschnittlich hoch, die Frauenerwerbsbeteiligungsquote überdurchschnittlich niedrig ist?
 25. In welcher Weise wird bei der regionalen Wirtschaftsförderung, der Regional- und Bebauungsplanung die Tatsache

berücksichtigt, daß insbesondere Frauen auf wohnungsnahe bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbare Arbeitsplätze angewiesen sind?

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die verkehrspolitischen und raumordnungspolitischen Bedingungen für ein emanzipatives Geschlechterverhältnis, wenn
- Frauen unter den heutigen verkehrs- und raumordnungspolitischen Bedingungen länger gewordener Wege und abnehmender Erreichbarkeiten einerseits und der immer noch weitgehend ihnen zugewiesenen Arbeit für Haushalt und Kinder andererseits nur geringe Entscheidungsfreiheiten haben,
 - Frauen unter genau diesen Umständen schon bei der Suche nach einem Erwerbsarbeitsplatz dessen Erreichbarkeit zu einem vorrangigeren Kriterium machen als dessen Qualität, die durch ihn gebotenen Qualifizierungschancen und/oder beruflichen Fortkommensmöglichkeiten,
 - Frauen demnach indirekt durch die Verkehrs- und Raumordnungspolitik nachhaltig und langfristig die Chance zu einer eigenständigen Existenzsicherung genommen werden kann?
27. Zieht die Bundesregierung aufgrund dessen die Konsequenz, über ihre planungsrechtlichen Möglichkeiten Einfluß darauf zu nehmen, daß Wohn- und Gewerbeansiedlung in der Stadt und auf dem Land nur dann möglich ist, wenn Anschlüsse an den öffentlichen Nahverkehr gewährleistet sind?
28. Welche Erfahrungen mit regionalpolitischen Förderinstrumenten zur Industrieansiedlung in ländlichen Räumen sind der Bundesregierung bekannt, die wie in Schweden die Gleichstellung der Geschlechter zum Förderkriterium machen, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?
29. Ist der Bundesregierung die Tatsache bekannt, daß in vielen kleinen, nichtzentralen Gemeinden der ländlich geprägten Regionen junge Frauen im Alter von 18 bis 40 im Vergleich zum Bundesdurchschnitt erheblich unterrepräsentiert sind?
30. Welche Ursachen kann die Bundesregierung hierfür nennen?
31. Welche Konsequenzen sind für die Bundesregierung daraus hinsichtlich der Verbesserung der Lebensbedingungen von Frauen zu ziehen?

Öffentlicher Personen-Nahverkehr

Während erhebliche Bundeszuschüsse in den Ausbau öffentlicher Nahverkehrsmittel in den Städten fließen, zieht sich die Bundesregierung auf dem Land aus der Verantwortung. Der Schienenverkehr wird ständig weiter reduziert und der übrige ÖV muß nach betriebswirtschaftlichen Aspekten privater und öffentlicher Betreiber gestaltet werden, was bei der strukturell bedingten geringen Benut-

zer-/innenfrequenz zu einem unbefriedigenden Angebot führen muß. Die Bundesregierung verletzt mit einer einseitig auf den MIV ausgerichteten Verkehrspolitik nicht nur das Sozialstaatsgebot, sondern auch den Gleichheitsgrundsatz.

32. Wie steht die Bundesregierung gerade vor dem Hintergrund der besonderen Benachteiligung der Frauen im ländlichen Raum zu der Notwendigkeit, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dahin gehend zu novellieren, daß die Benachteiligung ländlicher Räume bei der Finanzierung des ÖPNV aufgehoben wird?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, wie vereinbart die Bundesregierung diesen Tatbestand mit dem Sozialstaatsgebot und der Leitvorstellung, „gleichwertige Lebensbedingungen“ in allen Teilräumen der Bundesrepublik Deutschland herzustellen (§ 1 RGO)?

33. Verfügt die Bundesregierung über Erhebungen, die über die Mittelverteilung bei der Förderung des ÖPNV über das GVFG in den Gebietskategorien ‚Ländlicher Raum‘ und ‚Verdichtungsraum‘ Aufschluß geben?

Wie sieht diese Verteilung aus in den Zeiträumen von

1970 bis 1975

1975 bis 1980

1980 bis 1985

1985 bis 1988?

34. Während erhebliche Bundeszuschüsse in die Finanzierung von inner- und außerörtlichen Straßen fließen, ist die Subventionierung des Bundes bezogen auf den ÖPNV in der Fläche vergleichsweise gering.

Wie hoch sind in den letzten zehn Jahren die Bundeszuschüsse im Bereich des Straßenbaus gemäß Finanzausgleichsgesetz, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Bundesfernstraßengesetz, GRW und wie hoch sind sie für den ÖPNV (GVFG, Deutsche Bundesbahn, Personenbeförderungsgesetz – PBefG) gewesen?

35. In welchem Umfang hat die Bundesregierung vor, frauenfreundliche Mindeststandards (Rampen an Treppen, Aufzüge, Niederflurbusse etc.) zur Fördervoraussetzung bei der technischen Ausstattung der verschiedenen Träger des ÖPNV zu machen?

Welchen Zeitraum der Verwirklichung solcher Mindeststandards hält die Bundesregierung für angemessen?

36. Ist die Bundesregierung bereit, bedarfsgesteuerte Bussysteme (u. a. durch entsprechende Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) als Ergänzung – nicht als Angebotsaufweichung – zum geregelten Linienbus- und Schienenbahnverkehr in ländlichen Räumen zu fördern?

37. Sind der Bundesregierung Untersuchungen bezüglich einer eventuellen Verbesserung der Fortbewegungsmöglichkei-

ten von Frauen bei durchgeführten Modellprojekten mit flexiblen Bussystemen bekannt?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommen sie?

38. Sind der Bundesregierung zeitweise Angebote von Verkehrsbetrieben (wie z. B. der Kölner Verkehrsbetriebe in den Vorweihnachtswochen), bekannt, die eine stationäre und bewachte Einkaufs- und Gepäckaufbewahrung an verschiedenen Knotenpunkten des ÖPNV und bei Bedarf die Freihauslieferung gegen geringes Entgelt anbieten, und ist die Bundesregierung bereit, solche Initiativen zu fördern?

Bonn, den 31. Mai 1990

**Frau Teubner
Frau Rock
Frau Oesterle-Schwerin
Weiss (München)
Frau Beck-Oberdorf
Frau Flinner
Frau Frieß
Frau Garbe
Frau Hillerich
Frau Kelly**

**Frau Kottwitz
Frau Nickels
Frau Saibold
Frau Schmidt (Hamburg)
Frau Wollny
Frau Eid
Frau Beer
Frau Vennegerts
Hoss, Frau Schoppe, Frau Dr. Vollmer
und Fraktion**

