

Entschließungsantrag

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

zu der Großen Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksachen 13/3359, 13/5338 –

Emanzipation vom Auto (II) – Feministische Ansätze zur Verkehrsvermeidung

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nach wie vor unterscheidet sich die Mobilität von Frauen wesentlich von der von Männern. Wegen der hauptsächlichen Zuständigkeit der Frauen für Haus- und Versorgungsarbeit müssen sie meist eine Vielzahl unterschiedlicher Ziele pro Tag erreichen. Charakteristisch sind hierbei Wegekettten (Zuhause–Kindergarten–Erwerbsarbeit–Einkaufen–Kindergarten–Zuhause) und die hohe Zahl von Begleit- und Versorgungsverkehren (z. B. Kinder zum Kindergarten oder Versorgung älterer Familienmitglieder).

In den letzten Jahren sind die Anforderungen von Frauen an Verkehrs- und Raumplanung zunehmend ins öffentliche Bewußtsein gerückt. Die bisherige Verkehrspolitik trägt diesen Anforderungen jedoch immer noch nicht Rechnung. Sie ist weiterhin auf die schnelle Überwindung großer Distanzen und die Förderung des PKW-Verkehrs orientiert und geht damit an den Alltagsbedürfnissen von Frauen weitgehend vorbei: Während fast 70 % der Männer über 18 Jahre jederzeit über einen PKW verfügen können, sind es bei den Frauen nur 30 %. Frauen hingegen legen 60 % ihrer Wege zu Fuß, per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, während es bei Männern nur 40 % sind.

Von Bundesregierung und Automobilindustrie wird daher der uneingeschränkte Automobilbesitz auch für Frauen propagiert. Dies ist nicht nur umwelt- und klimapolitisch fatal: Weder die CO₂-Minderungsziele der Bundesrepublik Deutschland sind so erreichbar, noch behebt er die Mobilitätseinschränkungen für die weithin autolosen Bevölkerungsgruppen (Kinder, sozial Schwache, Behinderte, alte Menschen), die insgesamt ein Drittel der Bevölkerung ausmachen. Im Gegenteil: Mit zunehmender Gefährdung durch Autoverkehr und weiterer Ausdünnung des ÖPNV-Angebotes, vor allem im ländlichen Raum, steigt der Aufwand an Begleitverkehren und Fahrdiensten für Kinder, Behinderte und alte Menschen weiter an. Diese werden wiederum hauptsächlich von für die Versorgung von Familienangehörigen zuständigen Frauen geleistet. Der von der Autowerbung suggerierte Gewinn an Freiheit durch Besitz eines eigenen Autos wird so ins Gegenteil verkehrt.

Insbesondere erwerbstätige Familien-Frauen sind auf eine veränderte Raumplanung angewiesen: Kinderbetreuungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und geeignete Arbeitsplätze müssen so konzipiert sein, daß Frauen Erwerbs- und Familienarbeit ohne Auto organisieren können.

Immer noch fallen die Mobilitätsanforderungen von Frauen in Verkehrserhebungen, in der Forschung und erst recht in verkehrsrelevanten Entscheidungen systematisch unter den Tisch. Um dies zu ändern, muß der Anteil der Frauen im planerischen Bereich drastisch erhöht werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

in der Verkehrspolitik aus frauen-, sozial- und umweltpolitischen Gründen dem nähräumlichen Verkehr im Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr, Flugverkehr und Hochgeschwindigkeitsbahnen einzuräumen. Gleiche Mobilitätschancen für Frauen sind nicht über deren Gleichziehen in der Autoverfügbarkeit anzustreben, sondern durch einen Abbau von Mobilitätswängen. Dazu gehört eine veränderte Raumplanung („Stadt der kurzen Wege“), ein an den Bedürfnissen von Frauen orientierter ÖPNV und die Reduzierung von Begleitverkehren und Fahrdiensten, indem Kindern, Behinderten und alten Menschen eine eigenständige, gefahrlose Mobilität ermöglicht wird. Im einzelnen besteht Handlungsbedarf in folgenden Bereichen:

1. Forschung

Die regelmäßigen Erhebungen zum Verkehrsverhalten in der Bundesrepublik Deutschland sind so durchzuführen bzw. auszuwerten, daß ein differenziertes Bild der spezifischen Mobilität von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen entsteht. Die bisher fast ausschließlich ökonomisch und technisch orientierte Verkehrsforschung muß durch einen gleichstellungs- und frauenorientierten Ansatz erweitert werden. Es sind Untersuchungen durchzuführen über

- die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen, die als Grundlage für einen diesen Bedürfnissen angepaßten ÖPNV dienen können,

- die Mobilitätsbedürfnisse von älteren Frauen, die aufgrund der derzeitigen Verkehrssituation ihre sozialen und kulturellen Bedürfnisse nicht pflegen können,
- den zeitlichen Umfang der von Frauen geleisteten Fahr- und Begleitsdienste für Kinder, Behinderte und alte Menschen, die erst aufgrund der Gefährdung dieser Personengruppen durch den motorisierten Individualverkehr notwendig sind,
- den Umfang des Mobilitätsverzichts, den Frauen und Mädchen aus Angst vor sexuellen Übergriffen leisten,
- die „versteckte“ Frauenarbeitslosigkeit, da die Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort bzw. Kinderbetreuungseinrichtungen zu groß und zeitaufwendig sind.

Diese frauenspezifischen Mobilitätsdaten bzw. Untersuchungsergebnisse sind zentral zu sammeln und zugänglich zu machen. Sie bilden die Grundlage, um in Modell- und Pilotprojekten neue Formen frauenorientierter und ökologischer Mobilität zu erproben.

2. Raum- und Verkehrsplanung

Von zukünftigen Investitionen im Verkehrsbereich müssen möglichst viele Bevölkerungsgruppen direkt profitieren können. Zu fördern sind daher im Zusammenwirken mit Ländern und Kommunen vorrangig nähräumliche, flächendeckende Verkehre des Umweltverbundes statt Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen Metropolen. Insbesondere müssen Fahrzeuge und Infrastruktur auch Behinderten, Kindern und alten Menschen die selbständige Nutzung ermöglichen, um Frauen von Begleitverkehren zu entlasten.

In Kooperation mit Ländern und Kommunen ist die Raum- und Verkehrsplanung wie folgt zu reformieren:

- stärkere Förderung der städtebaulichen Durchmischung der Funktionsbereiche Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit,
- Förderung autofreier Stadtviertel und Wohnsiedlungen,
- Förderung von dezentraler Infrastruktur und Arbeitsplätzen im ländlichen Raum,
- Ausbau des ÖPNV als leistungsfähige, rund um die Uhr verfügbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr,
- Orientierung des ÖPNV an Mobilitätsbedürfnissen von Frauen,
- gleichberechtigte Einbeziehung des Fuß- und Radverkehrs in die Verkehrsplanung,
- Beseitigung von Angsträumen in Zusammenarbeit mit Frauenbeauftragten,
- Tempo 30 innerorts zur Verringerung der Gefährdung insbesondere von Kindern, Behinderten und alten Menschen.

3. Mitwirkungsmöglichkeiten

- Der Frauenanteil in den mit Verkehrspolitik befaßten Bundesministerien und ihren nachgeordneten Behörden sowie in Forschungseinrichtungen des Bundes ist auf mindestens ein Drittel auf allen Ebenen anzuheben;
- auf allen politischen Ebenen sind Frauenbeauftragte und Frauenbeiräte in die Verkehrs- und Raumplanung einzubeziehen und ihre Mitwirkungsrechte gesetzlich festzulegen;
- die Vergabe öffentlicher Mittel ist von der Einhaltung dieser Kriterien abhängig zu machen.

Bonn, den 14. Januar 1997

Gila Altmann (Aurich)

Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)

Marieluise Beck (Bremen)

Angelika Beer

Annelie Buntenbach

Amke Dietert-Scheuer

Franziska Eichstädt-Bohlig

Dr. Uschi Eid

Andrea Fischer (Berlin)

Rita Griebhaber

Antje Hermenau

Kristin Heyne

Ulrike Höfken

Michaele Hustedt

Monika Knoche

Dr. Angelika Köster-Loßack

Steffi Lemke

Christa Nickels

Simone Probst

Halo Saibold

Christine Scheel

Irmingard Schewe-Gerigk

Ursula Schönberger

Waltraud Schoppe

Marina Steindor

Dr. Antje Vollmer

Margareta Wolf (Frankfurt)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion