

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Berücksichtigung von Gender-Belangen in der Verkehrs- und Raumplanung

Mit Kabinettsbeschluss vom 23. Juni 1999 hat die Bundesregierung die Gleichstellung von Frauen und Männern als durchgängiges Leitprinzip ihres Handelns anerkannt und beschlossen diese Aufgabe mittels des Instrumentes des Gender Mainstreaming (GM) zu fördern. Das Ziel von GM ist es, in alle Entstehungs- und Entscheidungsprozesse die Perspektive des Geschlechterverhältnisses einzubeziehen und alle Prozesse für die Gleichstellung der Geschlechter nutzbar zu machen.

Gerade im Verkehrsbereich und auch bei der Nutzung des öffentlichen Raumes sind die Lebenswirklichkeiten der Geschlechter oftmals sehr unterschiedlich. Zum Beispiel in Bezug auf individuellen bzw. öffentlichen Nahverkehr, was Begleitverkehr, Nutzung von Radwegen und Fußgängerwegen oder aber die Nutzung von öffentlichen Parkanlagen und Freiflächen etc. angeht. Straßenraum und öffentlicher Raum sind für Kinder und Jugendliche auch Sozialisations- und Bildungsraum. Obwohl heute zunehmend auch Männer Aufgaben der Versorgungsarbeit wahrnehmen, bleibt die Grundproblematik der unterschiedlichen Lebensgewohnheiten von Menschen unterschiedlichen Alters und Geschlechts und die jeweils damit verbundenen Ansprüche an den öffentlichen Raum bestehen. Das Planungsinstrument des GM bietet durch seine strategischen Ansatz beste Möglichkeiten hierauf positiven Einfluss zu nehmen. Fraglich bleibt, wie weit dieses Instrument greift, das ja gesetzlich gut verankert ist.

In der Verkehrs- und Raumplanung wird das Verwaltungshandeln durch viele Regelwerke reglementiert. Bei der Berücksichtigung von Gender-Belangen können jedoch nur Fortschritte erzielt werden, wenn Gender-Aspekte im Regelwerk explizit genannt und in Verwaltungsprozessen dann tatsächlich abgearbeitet werden. Eine Handlungsanweisung bei allen Bauprojekten ist zum Beispiel, bei allen Bauten die Auswirkungen auf die Belange von Männern und Frauen zu beachten. Hier besteht allerdings die Gefahr, dass ein reines Abhaken ausreicht und niemand nachfragt, ob tatsächlich die Auswirkungen auf eventuelle unterschiedliche Lebensgewohnheiten berücksichtigt wurden. Die Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vermutet, dass auf die Überprüfung wenig Wert gelegt wird.

In einer Übersicht über die Pilotprojekte der Bundesregierung zum Thema Gender Mainstreaming findet sich beim Bundesministerium für Verkehr, Bau

und Stadtentwicklung lediglich ein Pilotprojekt zum Thema Städtebaupolitik des Bundes. Bereits die Umsetzung im Bund-Länder-Programm ist fraglich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Rundschreiben der Abteilung Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) befassen sich mit Gender-Aspekten?
2. Welche Rundschreiben des BMVBS befassen sich mit Gender-Aspekten in der Stadt- und Raumplanung?
3. Welche Rundschreiben aus dem BMVBS im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenverkehrs befassen sich mit Gender-Aspekten?
4. Wie werden in diesen Rundschreiben jeweils die Gender-Aspekte behandelt?
5. Wie stellt das Bundesministerium sicher, dass der Gender-Mainstreaming-Aspekt in allen Regelwerken (Richtlinien, Empfehlungen usw.), für die das BMVBS zuständig ist, verbindlich berücksichtigt wird?
6. Wie werden in diesen Regelwerken Gender-Aspekte behandelt?
7. In wie vielen Regelwerken, die das BMVBS für seinen Zuständigkeitsbereich für verbindlich erklärt hat, werden Gender-Aspekte nicht berücksichtigt?
8. Warum werden in diesen Regelwerken Gender-Aspekte nicht berücksichtigt?
9. Sind im BMVBS ein Gender-Berichtswesen und ein Gender-Controlling eingeführt?
Wenn nein, warum nicht?
10. Gibt es Untersuchungen zur Nutzung von Autobahnen und Eisenbahnen nach Geschlecht?
Wenn ja, welchen Inhalts ist diese Untersuchung, wenn nein, warum nicht?
11. Was ist aus der Verkehrsauswirkungs-Prüfung von 1993 im Bundesministerium für Verkehr geworden?
Gibt es hierzu Daten, die die Auswirkungen für Männer und Frauen aufzeigen?
Wenn nein, warum nicht?
12. Wurden in jüngster Zeit zielgruppen- und geschlechtsspezifische Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten durchgeführt?
Wenn ja, wie sehen die Ergebnisse aus, wenn nein, warum nicht?
13. Werden kontinuierliche Erhebungen zum geschlechterspezifischen Verkehrsverhalten der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger unterstützt, wenn ja, in welchem Rahmen, und wo?
14. Gibt es in diesem Rahmen gesonderte Erkenntnisse über den Begleit- oder Versorgungsverkehr?
15. Gibt es für Fußwege und Radwege ebenso Normgrößen wie für Straßen, wenn ja, in welcher Breite, wenn nein, warum nicht?
16. Gibt es Vorschriften beim Bau von Park&Ride-Plätzen Frauenverbände oder Frauenorganisationen zu beteiligen?

17. Wie sieht die Umsetzungskonzeption des BMVBS aus um Genderbelange in der Bauleitplanung zu verankern, werden Frauenverbände bzw. Frauenorganisationen als Träger öffentlicher Belange in die Planungsverfahren eingebunden?
Wenn ja, in welcher Form, wenn nein, wann erfolgen die ersten Schritte?
18. Sind dafür Änderungen der Planungsgesetze auf Bundesebene (z. B. Raumordnungsgesetz, Baugesetz) erforderlich?
19. Werden im Rahmen der Verkehrs- und Raumgestaltung in Verantwortung des BMVBS auch die Anforderungen der Handlungsfelder Stadtsoziologie, Pädagogik und Sozialarbeit berücksichtigt?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, warum nicht?
20. Welche Erfolge sind durch eine Beteiligung betroffener Bürgerinnen und Bürger in verschiedenen Projekten der Verkehrs- und Raumplanung festzustellen?
21. Wurden die Kosten dieser Projekte durch die Beteiligungsverfahren höher?
Wenn ja, in welchem Rahmen?
22. Welche Art der Beteiligung von Betroffenen hält das BMVBS bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen für angemessen?
23. Warum ist bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans das Gender Mainstreaming nicht berücksichtigt worden?
24. Warum wird bislang keine Evaluierung des Bundesverkehrswegeplans durchgeführt, die diese Belange berücksichtigt?
25. Wie kann die Verkehrspolitik Mobilitätsbedürfnisse von nichtmotorisierten Personen besser berücksichtigen?
26. Wo könnte in der praktischen Anwendung das Instrument des GM im Aufgabenbereich des BMVBS zukünftig besser oder verstärkt genutzt werden?
27. Werden Maßnahmen der Städtebauförderung in der Praxis so gestaltet, dass sowohl unterschiedliche Ausgangsbedingungen als auch unterschiedliche Auswirkungen bezüglich Alter und Geschlecht berücksichtigt und abgebaut werden?
Wenn ja, welche Kriterien und Prüffragen legt das BMVBS zugrunde, wenn nein, warum nicht?
28. Finden bei der Auftragsvergabe für Bauleitpläne der öffentlichen Hand sowie bei der Vergabe von vorbereitenden oder ergänzenden Gutachten Gender-Belange in der Aufgabenbeschreibung Eingang?
Wenn ja, wie sehen diese aus?
Wenn nein, warum nicht?
29. Wurde vom BMVBS fachbezogene Genderkompetenz als Auswahlkriterium in alle Ausschreibungsverfahren zur Verkehrs- und Stadtentwicklung aufgenommen?
Wenn ja, was versteht das BMVBS unter fachbezogener Genderkompetenz, wenn nein, warum nicht?
30. Gibt es im BMVBS Schulungsmaßnahmen für Genderkompetenz, an der regelmäßig alle Angestellten teilnehmen müssen?
Wenn nein, warum nicht, wenn ja, in welchem Umfang?

31. Wird bei der Einstellung und Förderung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im BMVBS auf ein ausgeglichenes Verhältnis von Frauen und Männern nach dem Bundesgleichstellungsgesetz geachtet?

Hat das BMVBS im Bereich der Frauenförderung damit Erfolge erzielt?

Wenn ja, wie sehen diese aus?

Wenn nein, warum nicht?

32. Wie groß ist der Frauenanteil in den für die Verkehrs- und Raumplanung zuständigen Bundes- und Landesministerien?

Wie groß ist der Anteil in Führungspositionen?

33. Wie groß ist der Frauenanteil in den Aufsichtsräten (z. B. Bahnaufsichtsrat), Gremien und Fachjurys an denen das BMVBS beteiligt ist?

Und wie beabsichtigt das BMVBS den Frauenanteil in diesen Gremien zu steigern?

Berlin, den 7. Mai 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion