

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Johann Martel, Rocco Kever, Matthias Rentzsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/1192 –**

Stärkung von Gendergerechtigkeit in klimafreundlicher urbaner Mobilität in Indien

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Fragesteller interessieren sich für die Art und Weise der Umsetzung des Projekts „Stärkung von Gendergerechtigkeit in klimafreundlicher urbaner Mobilität in Indien“ mit der IATI-Maßnahmen-ID (IATI = International Aid Transparency Initiative) DE-1-202322212 (www.transparenzportal.bund.de/de/detailsuche/DE-1-202322212?title=st%C3%A4rkung+von+gendergerechtigkeit+in+, abgerufen am 23. Juli 2025), welches von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH durchgeführt wird (ebd.). Die Projektkosten werden vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) bei einer geplanten Laufzeit vom 1. Juli 2025 bis 30. Juli 2028 mit 89 668 Euro in Form eines Zuschusses betitelt (ebd.). Kooperierendes Ministerium ist hierbei das „Ministry of Housing and Urban Affairs“ der indischen Regierung.

Der Schwerpunkt des Projekts ist laut dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung und der GIZ (www.giz.de/projektdatei/projects.action?request_locale=de_DE&pn=202322212, abgerufen am 23. Juli 2025), dass Frauen, Mädchen und marginalisierte Gruppen „verstärkt zusätzliche, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene, bezahlbare und emissionsarme öffentliche Mobilitätsangebote“ nutzen sollen (ebd.).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Projekt „Stärkung von Gendergerechtigkeit in klimafreundlicher urbaner Mobilität in Indien“ wurde mit der indischen Partnerregierung vereinbart. Die Projektdetails werden zurzeit zwischen dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) und der Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) verhandelt. Diese Abstimmungen und Verhandlungen sind inhärentes Steuerungsinstrument der Exekutive. Die Verhandlung liegt ebenso wie die Umsetzung eines Vorhabens im Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung.

Über die konkreten Ziele, Maßnahmen, Partnerorganisationen und lokalen Akteure des Projekts wurde zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht entschieden. Die Übermittlung von Projektdetails vor Abschluss der Entscheidungsfindung würde zu einer im Grundgesetz nicht gewollten Aufgabenverschiebung führen. Dieser Überlegung entspricht, dass parlamentarische Kontrolle politische Kontrolle, nicht administrative Überkontrolle ist.

Auch über Wirkungen, Kosten sowie entsprechend vorherige Kostenschätzungen oder Ähnliches können zum gegenwärtigen Zeitpunkt, wo der Entscheidungsprozess über die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens noch nicht abgeschlossen ist, keine Angaben gemacht werden. Darüber hinaus können diese Angaben im weiteren Fortgang der Durchführung des Vorhabens abhängig von einem sich potenziell verändernden Länderkontext gewichtigen Veränderungen unterliegen. Dies gilt sowohl für Basis-, Ist- als auch Zielwerte. Die Kontrollkompetenz des Deutschen Bundestages erstreckt sich grundsätzlich nur auf bereits abgeschlossene Vorgänge; sie enthält nicht die Befugnis, in laufende Verhandlungen und Entscheidungsvorbereitungen einzugreifen (BVerfGE 67, 100, Rn. 127 ff.; BVerfGE 137, 185, Rn. 138 ff.).

1. Welche Problematiken liegen in Indien vor, die es nötig machen, dass das Hauptziel des Projekts, eine Gleichberechtigung der Geschlechter in der klimafreundlichen urbanen Mobilität, erreicht werden muss?

Das öffentliche Verkehrssystem ist in Indien häufig nicht so gestaltet, dass Frauen, Mädchen und marginalisierte Gruppen gleichberechtigt von diesem profitieren. Die Ungleichheit ergibt sich u. a. daraus, dass Liniennetze und Fahrpläne für U-Bahnen und Busse sich an der Nachfrage von (meist männlichen) Berufspendlern orientieren. Außerdem sind Wege zu Haltestellen, aber auch die Haltestelle und die öffentlichen Verkehrsmittel selbst in vielen Fällen unsicher und deren Nutzung stellt für Frauen, Mädchen und marginalisierte Gruppen ein vergleichsweise hohes Risiko dar, z. B. Opfer einer Gewalttat zu werden. Hinzu kommt, dass Mädchen, Frauen und marginalisierte Gruppen vergleichsweise über weniger finanzielle Ressourcen für die Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme verfügen. Darüber hinaus sind Verkehrsmittel und -stationen häufig nicht barrierefrei gestaltet.

2. An welchen Orten und in welchen Einrichtungen wird das Projekt durchgeführt?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen. Über die Orte und Einrichtungen der Projektdurchführung wurde noch nicht entschieden.

3. Wie viele Frauen nehmen nach Kenntnis der Bundesregierung absolut und prozentual von der Gesamtanzahl der weiblichen Einwohner Indiens an dem Projekt teil?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen. Die Anzahl der teilnehmenden Frauen ist noch nicht bekannt.

4. Nach welchen Kriterien wird ermittelt, welche Mobilitätsangebote speziell auf Frauen, Mädchen und marginalisierte Gruppen zugeschnitten sind?

Ziel ist es nicht, Mobilitätsangebote speziell für Frauen, Mädchen und marginalisierte Gruppen zu schaffen, sondern dazu beizutragen, dass bestehende und zukünftige Mobilitätsangebote gleichberechtigt von diesen Gruppen genutzt werden können. Dabei spielen neben Barrierefreiheit insbesondere Sicherheitsaspekte sowie bessere Nutz- und Erreichbarkeit eine wichtige Rolle.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Welche konkreten Maßnahmen, die speziell Verbesserungen für Frauen, Mädchen und marginalisierte Gruppen bewirken, beinhaltet das Projekt?
6. Welche Bereiche in den Sparten öffentlicher Personennahverkehr, eigene Fahrzeuge, Leasing-Modelle und Sharing-Modelle umfasst das Projekt (bitte nach Ort, Anzahl und Fortbewegungsmittel der profitierenden Personen auflisten)?
7. Ist durch dieses Projekt mit einer Reduktion der Emissionen im Straßenverkehr zu rechnen, und wenn ja, wie viele Emissionen werden durch dieses Projekt konkret eingespart beziehungsweise mit wie vielen eingesparten Emissionen kalkulieren die Initiatoren des Projekts und das BMZ (bitte nach Art der Emission und Einsparung der jeweiligen Emission absolut und prozentual auflisten)?

Die Fragen 5 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

8. Wie wird Bezahlbarkeit in diesem Kontext definiert?

Kosten für Mobilitätsangebote sollen gesenkt und transparent gestaltet werden, damit möglichst viele Menschen diese nutzen können.

9. Wie viele Kosten sparen die projektempfangenden Frauen, Mädchen und marginalisierten Gruppen pro Person durch die Nutzung der durch dieses Projekt bereitgestellten Angebote (bitte nach Verkehrsmittel und absolut sowie relativ eingesparten Kosten pro Verkehrsmittel aufschlüsseln)?
10. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer Veränderung des Verkehrsflusses in den Projektstädten zu rechnen, und wenn ja, inwieweit wird der Verkehrsfluss auf den Straßen, Schienen und Flusswegen durch dieses Projekt in den Orten des Projekts beeinflusst (bitte ggf. nach Ort, Art des Fortbewegungsmittels, Verkehrsaufkommen der jeweiligen Art des Fortbewegungsmittels im jeweiligen Ort ohne Projekteinsatz, Verkehrsaufkommen der jeweiligen Art des Fortbewegungsmittels im jeweiligen Ort mit Projekteinsatz und dem resultierenden zu erwartenden Saldo an Verkehrsaufkommen pro Fortbewegungsmittel pro Ort auflisten)?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Inwieweit wird im Rahmen des Projekts kontrolliert, dass keine Personen männlichen Geschlechts Projektempfänger werden?
12. Werden in diesem Projekt Maßnahmen durchgeführt, die die geschlechtergetrennte Fortbewegung von Frauen, Mädchen und marginalisierten Gruppen begünstigen oder vorschreiben (bitte nach Art und Ort der jeweiligen Maßnahme sowie den jeweiligen entsprechenden Kosten auflisten)?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Ziel ist es nicht, Mobilitätsangebote ausschließlich für Frauen, Mädchen und marginalisierte Gruppen zu schaffen, sondern dazu beizutragen, dass bestehende und zukünftige Mobilitätsangebote gleichberechtigt von diesen Gruppen genutzt werden können. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Welche Kosten entfallen auf das Projekt (bitte nach Personal, Verwaltung und sonstigen Durchführungskosten aufschlüsseln)?
14. Wurden Sachleistungen oder sonstige Zuwendungen vonseiten der Projektempfänger angenommen, und wenn ja, welche konkret (bitte nach Art und Kosten der jeweiligen Sachleistung aufschlüsseln)?
15. Sind zivilgesellschaftliche Basisorganisationen an diesem Projekt beteiligt, und wenn ja, um welche zivilgesellschaftlichen Basisorganisationen handelt es sich konkret, und wie hoch ist die jeweilige Zuwendungssumme aus dem gesamten Finanzierungsvolumen (bitte nach Namen der Organisationen und anteiligem Zuwendungsbetrag auflisten)?

Die Fragen 13 bis 15 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

16. Wann rechnet die Bundesregierung mit Evaluierungsberichten, und werden diese öffentlich und in deutscher Sprache zugänglich sein, und wenn ja, wo?

Evaluierungen von BMZ-geförderten Projekten werden gemäß der Leitlinien Evaluierung des BMZ im Sinne eines arbeitsteiligen Systems durch die Evaluierungseinheiten der verschiedenen Durchführungsorganisationen implementiert. Um Wirkungen zu messen, werden Projekte gegen Ende bzw. nach Abschluss der Projektlaufzeit evaluiert.

Die Stabsstelle Evaluierung der GIZ setzt zentral die Evaluierung von BMZ-finanzierten Projekten mittels einer repräsentativen Stichprobe um. Evaluierungsberichte von durch die GIZ im Auftrag des BMZ umgesetzten Projekten werden in der GIZ Datenbank auch auf Deutsch veröffentlicht.