

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 19. Oktober 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Oktober 2005) und **Antwort**

Frauen fahren anders - Männer auch! Geschlechtergerechtigkeit im öffentlichen Personennahverkehr

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Ist dem Senat bekannt, dass Frauen - darunter auch viele ältere Frauen - die Hauptnutzerinnen des ÖPNV sind, die Angebote des ÖPNV aber nur rudimentär den Bedürfnissen von Frauen entsprechen?

Antwort zu 1.: Ja, dem Senat ist bekannt, dass Frauen den Hauptanteil der Fahrgäste des ÖPNV stellen. Nach Auskunft der Verkehrsunternehmen sind 57,5 % der Fahrgäste der BVG, 53 % der Fahrgäste der DB-Regio und 51 % der Fahrgäste der S-Bahn Berlin GmbH Frauen.

Da das Angebot des ÖPNV in der Regel nachfrageorientiert gestaltet wird, ist nicht nachzuvollziehen, warum es „nur rudimentär“ den Bedürfnissen von Frauen entsprechen soll.

Frage 2: Ist dem Senat ebenfalls bekannt, dass davon viele Frauen den ÖPNV nicht nur auf dem Weg zur Arbeit nutzen, sondern dabei viele Wege mit Kindern bzw. Kinderwagen und Taschen auch außerhalb der Hauptverkehrszeit zurücklegen müssen, weil ihnen überproportional die täglichen Versorgungsarbeiten aufgebürdet werden und sie dadurch weitere Wege zu bewältigen haben als Männer?

Antwort zu 2.: Ja, dem Senat ist ebenfalls bekannt, dass überwiegend Frauen die haushaltsbezogene Versorgungsarbeit und Kinderbetreuung leisten und dass daraus vernetzte und höchst flexible Mobilitätsmuster resultieren. Da Frauen seltener als Männer über einen PKW verfügen, erledigen sie viele Wege mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad.

Frage 3: Teilt der Senat die Einschätzung, dass aus diesen Gründen Verschlechterungen und Abbau des ÖPNV vor allem zu Lasten von Frauen, Kindern und alten Menschen gehen und daher abzulehnen sind?

Antwort zu 3.: Dem Senat ist selbstverständlich bekannt, dass von Veränderungen des ÖPNV vor allem die zahlenmäßig stärksten Nutzergruppen betroffen sind.

Entgegen der Annahme, dass die Veränderungen in der Gesamtbilanz zu Verschlechterungen und Abbau des ÖPNV führen, ist es Zielstellung des Senats, bei mindestens gleicher Qualität die Nachfrage durch Optimierung des Angebotes effizienter als bisher zu befriedigen.

Frage 4: Teilt der Senat die Einschätzung, dass Mobilität eine notwendige Voraussetzung für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und für die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist und somit im künftigen Nahverkehrsplan frauenspezifische Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen?

Antwort zu 4.: Ja.

Frage 5: Wird bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen gefolgt, die es für notwendig erachtet, frauenspezifische Belange in allen Bearbeitungsstufen eines Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen, damit ein entsprechendes Anforderungsprofil entstehen kann, und wie ist die Beteiligung von Frauen bzw. Frauenorganisationen bislang konkret erfolgt?

Antwort zu 5.: Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans wird den genannten Hinweisen gefolgt. Gender Mainstreaming ist als Querschnittsthema der Fortschreibung des Nahverkehrsplans fest verankert. Es besteht dabei enger Kontakt zwischen dem Aufgabenträger und der Gender-Beauftragten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Frauenbeirat der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sowie einer externen Gender Mainstreaming-Expertin. Die Arbeitsansätze werden auch öffentlich zur Diskussion gestellt, so z.B. anlässlich einer Tagung des Bildungswerkes Berlin der Heinrich-Böll-Stiftung „Gender auf dem Weg in den Mainstream der Stadtentwicklung“ am 7. November 2005. Die eigentliche Phase der Beteiligung von Interessenverbänden und der Öffentlichkeit an der Nahverkehrsplanung steht allerdings noch bevor. In diesem Rahmen ist dann selbstverständlich weiterhin die Beteiligung von VertreterInnen frauenspezifischer Belange vorgesehen.

Als Datenbasis für die Beurteilung, welche Aspekte den BerlinerInnen bei der Entscheidung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel besonders wichtig sind, kann die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auf die Ergebnisse einer Befragung zurückgreifen, die in Vorbereitung der NVP-Fortschreibung Mitte dieses Jahres durchgeführt wurde. Daraus folgt, dass Frauen und Männer in ihrer Bewertung der wichtigsten Qualitätsmerkmale des ÖPNV kaum abweichen. Einzige Ausnahme ist das Thema Sicherheit. So ist die Verfügbarkeit von Personal für Frauen eher von Bedeutung als für Männer. 25 % der weiblichen Selten- und Nichtnutzer verneinten die Frage „Ich fühle mich bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sicher?“, während dies nur für 16 % der befragten Männer der Fall war.

Frage 6: Inwiefern haben solche Belange im Metrolinienkonzept Berücksichtigung gefunden?

Antwort zu 6.: Das Metrolinienkonzept ist von der BVG entwickelt worden, die dazu Folgendes mitteilt:

„Die BVG hat im Rahmen von BVG 2005plus (Metrolinienkonzept) in einem bisher nie da gewesenen Umfang die öffentliche Diskussion gesucht. Dabei erhielten sehr frühzeitig Verwaltungen, Organisationen und Verbände die Möglichkeit, ihre Vorschläge und Anregungen in das neue ÖPNV-Konzept einzubringen. Auf bezirklicher Ebene hatten darüber hinaus Verbände und Initiativen aller Art Gelegenheit, die in den Bezirksverordnetenversammlungen öffentlich vorgestellten Detailplanungen mehrfach zu diskutieren. Von verschiedenen Organisationen, z. B. den Behindertenorganisationen und Seniorenvertretungen, wurden diese Gelegenheiten intensiv genutzt. Allerdings haben sich Frauenverbände nicht konkret in die Planung zu BVG 2005plus eingeschaltet. Darüber hinaus ist bei der Linien- und Betriebsplanung im Rahmen von BVG 2005plus sehr wohl auf die besonderen Belange von Frauen, Senioren und Behinderten eingegangen worden. So sind ursprüngliche Konzepte der Einschränkung von Parallelverkehren weitaus weniger umfassend umgesetzt worden als zunächst vorgesehen. Durch eine Vielzahl von Kiezlinien ist im neuen Verkehrsangebot weiterhin eine hohe Erschließungsdichte gewährleistet, die auch den spezifischen Belangen von Frauen und gerade älteren Frauen entgegenkommt.

Die BVG ist auch bei künftigen Planungen offen für Diskussionen mit allen Organisationen, die sich konstruktiv einzubringen beabsichtigen.“

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hatte als Aufgabenträger im Rahmen des personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zu dem Metrolinienkonzept Stellung genommen und konnte - soweit es der rechtliche Handlungsspielraum erlaubt - Änderungen im Sinne der Daseinsvorsorge durchsetzen. Dabei ging es insbesondere um die Gewährleistung der für Frauen und ältere Fahrgäste besonders wichtigen Nahmobilität und der Barrierefreiheit.

Frage 7: Weshalb haben Frauenbelange im Berliner ÖPNV-Gesetz im Gegensatz zu fast allen anderen Län-

dern bisher keine Berücksichtigung gefunden?

Frage 8: Welche konkreten Schritte hat der Senat bereits unternommen, bzw. wird der Senat noch unternemen, damit Frauenbelange zukünftig im ÖPNV-Gesetz berücksichtigt werden? Wann sollen diese realisiert werden?

Antwort zu 7. und 8.: Wie unter 5. dargestellt, sind Gender-Aspekte bereits als Querschnittsthema der Fortschreibung des Nahverkehrs verankert, ohne dass es dazu einer entsprechenden Vorgabe im ÖPNV-Gesetz bedurft hätte. Entscheidend sind nicht gesetzliche Berücksichtigungsklauseln, sondern die tatsächliche Umsetzung in der planerischen Praxis. Sollte allerdings eine Novellierung des ÖPNV-Gesetzes erforderlich werden, ist vorgesehen, die Berücksichtigung von Nutzungsgruppen mit spezifischen Bedürfnissen in den gesetzlichen Zielkatalog aufzunehmen.

Frage 9: Wie will der Senat zukünftig sicherstellen, dass bei allen Planung- und Entscheidungsprozessen Frauen im Bereich des ÖPNV entsprechend ihrem Nutzerinnenanteil beteiligt werden?

Antwort zu 9.: Wie unter 5. dargestellt, unterscheiden sich die Bedürfnisse von Männern und Frauen vor allem bei den Anforderungen an die Gewährleistung subjektiver und objektiver Sicherheit. Daher werden die geschlechtsspezifischen Aspekte der entsprechenden Standards bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans besonders berücksichtigt. In reinen Infrastruktur-Planungsverfahren sind die Bedürfnisse von Frauen - wie die Umfrage belegt - hingegen nicht so spezifisch, dass ein generelles eigenes Beteiligungsverfahren erforderlich scheint. Beteiligungsverfahren und Erhebungen werden jedoch geschlechtersensitiv durchgeführt, so dass unterschiedliche Bedürfnisse identifiziert werden können. Soweit jedoch eine besondere Gender-Relevanz der jeweiligen Planung ermittelt wird, wird auf die Kompetenz der Gender-Beauftragten der Senatsverwaltung und ggf. den Frauenbeirat zurückgegriffen. Bei Neuplanungen wird darüber hinaus stets dem Aspekt der Barrierefreiheit, der auch für Personen mit Kinderwagen oder Seniorinnen sehr wichtig ist, große Bedeutung beigemessen. Auch wird die Eigenmobilität von Kindern und Seniorinnen und Senioren gestärkt, um Begleitmobilität zu reduzieren.

Im Hinblick auf sonstige Entscheidungen im ÖPNV wird ebenfalls auf den engen Kontakt des Aufgabenträgers zur Gender-Beauftragten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung verwiesen sowie auf die Tatsache, dass der Frauenanteil der Gruppe „ÖPNV-Aufgabenträger“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 71 % beträgt.

Berlin, den 10. November 2005

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dezemb. 2005)