

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/12943 –**

Berücksichtigung von Gender-Belangen in der Verkehrs- und Raumplanung

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Bundestagsfrak-

tion 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.

1. Welche Rundschreiben der Abteilung Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) befassen sich mit Gender-Aspekten?

Es existieren keine Rundschreiben der Abteilung Straßenbau und Straßenverkehr, die sich ausdrücklich mit Gender-Aspekten befassen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

2. Welche Rundschreiben des BMVBS befassen sich mit Gender-Aspekten in der Stadt- und Raumplanung?

Soweit die Länder für den Vollzug des Bauplanungs- und Raumordnungsrechts zuständig sind, sind Rundschreiben des Bundes nicht veranlasst. Soweit der Bund für die Aufstellung einzelner Raumordnungspläne zuständig ist, gewinnt die Berücksichtigung von Fragen des Gender Mainstreaming zunehmend an Bedeutung.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gibt keine Rundschreiben des BMVBS im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenverkehrs, die sich explizit mit Gender-Aspekten befassen.

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?

Die in der ehemaligen Interministeriellen Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming abgestimmte Arbeitshilfe zu § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung (GGO) der Bundesministerien „Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ wurde im Jahr 2003 verbindlich im BMVBS eingeführt. Darüber hinaus stehen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weitere Arbeitshilfen, Merkblätter und Checklisten zu Gender Mainstreaming, die als hilfreiche und praktische Instrumente anerkannt und als zu beachtende Rahmenkomponente akzeptiert sind, zur Verfügung.

Zur Erfassung der Wirkungszusammenhänge im Bereich des Wohngelds wird das Geschlecht der wohngeldberechtigten Person nach § 35 Absatz 1 Nummer 5 des Wohngeldgesetzes (WoGG) für Zwecke der Statistik erhoben.

6. Wie werden in diesen Regelwerken Gender-Aspekte behandelt?

In der Städtebauförderung:

Die Verwaltungsvereinbarungen zur Städtebauförderung des Bundes sowie zum „Investitionspakt energetische Sanierung von Schulen, Kitas, Sportstätten und sonstiger sozialer Infrastruktur in den Kommunen“ beinhalten jeweils in ihrer Präambel die Verpflichtung des Bundes und der Länder auf das Ziel der Verwirklichung der Geschlechtergerechtigkeit. Alle Fördermaßnahmen sollen danach so ausgestaltet werden, dass sie sowohl unterschiedliche Ausgangsbedingungen von Frauen und Männern als auch unterschiedliche Auswirkungen von Maßnahmen auf beide Geschlechter in der Art berücksichtigen, dass Ungleichbehandlungen aufgedeckt und abgebaut werden. Die Auswahl und die Durchführung der städtebaulichen Maßnahmen im Einzelnen obliegen den Ländern und Kommunen.

In der Stadt- und Raumplanung:

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Im Verkehrsbereich:

Bei den Regelwerken im Verkehrsbereich handelt es sich überwiegend um technische Vorschriften, bei denen Fragen des Gender Mainstreaming nicht berührt werden oder um solche, die beiden Geschlechtern gleichermaßen zugute kommen: z. B. die aufgrund der „Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“ vom 1. Juni 2005 auf der Grundlage der vom BMVBS geförderten Modellprojekte.

Gender-Aspekte werden in den Regelwerken aus dem Bereich Straßenbau, Straßenverkehr soweit berücksichtigt, wie sie für die darin geregelten Belange von Bedeutung sind. Das heißt bei Regelwerken, die als Grundlage für die Planung von Straßen, Geh- und Radwegen dienen, fließen entsprechende Aspekte unmittelbar bei deren Aufstellung mit ein, genauso wie Belange der Verkehrssicherheit, der Umwelt oder von mobilitätseingeschränkten Personen. Sichergestellt wird die Berücksichtigung der jeweiligen Belange im Regelwerk im Rahmen der Regelwerkserstellung durch entsprechende Gremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), in denen die Richtlinien und Empfehlungen erarbeitet werden.

Innerhalb der FGSV befasst sich der Arbeitskreis 1.1.1 speziell mit Gender-Belangen in der Verkehrsplanung. Durch die Zusammenarbeit mit anderen Arbeitsausschüssen und -kreisen der FGSV und die beratende Beteiligung bei Richtlinien, Empfehlungen und Arbeitspapieren (Querschnittsfunktion) wird die Berücksichtigung von Gender-Belangen in anderen Ausschüssen und Arbeitskreisen der Forschungsgesellschaft gewährleistet.

Bei den straßenbautechnischen Regelwerken zu Bauweisen (Asphalt, Beton), Bauverfahren und Baumaterialien sind Gender-Aspekte ohne Belang und finden insofern auch keine Berücksichtigung.

Der Verkehrsträger Wasserstraße und die dort stattfindende Binnen- und Seeschifffahrt bieten für verkehrsspezifische Gender Mainstreaming Aspekte keine Ansatzpunkte. Aus diesem Grund wird auch keine Möglichkeit gesehen, wo in der praktischen Anwendung das Instrument des Gender Mainstreaming im Aufgabenbereich der Abteilung Wasserstraßen, Schifffahrt zukünftig besser oder verstärkt genutzt werden könnte. In den Regelwerken wird soweit möglich eine geschlechterneutrale Formulierung gewählt.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Regelwerken, die im Zuständigkeitsbereich des BMVBS liegen, werden da, wo Gender-Belange eine Rolle spielen, diese auch berücksichtigt.

9. Sind im BMVBS ein Gender-Berichtswesen und ein Gender-Controlling eingeführt?

Wenn nein, warum nicht?

Die Regelungen des jährlichen Haushaltsgesetzes werden im Gesetzgebungsverfahren jeweils daraufhin untersucht, ob sie den unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern gerecht werden (vergleiche beispielhaft für die Haushaltsgesetze 2008 und 2009: Bundestagsdrucksache 16/6000, S. 13; 16/9900, S. 13). Mit den jährlichen Haushaltsgesetzen werden die finanziellen Rahmen der Fachpolitiken beschrieben. Damit werden die geschlechtsspezifischen Rollen und Aufgabenverteilungen mit dem Haushalt nicht festgeschrieben oder verändert. Im Rahmen der jeweiligen Fachpolitik werden bei Inanspruchnahme des finanziellen Ermächtigungsrahmens eventuelle Auswirkungen auf die Geschlechter berücksichtigt.

10. Gibt es Untersuchungen zur Nutzung von Autobahnen und Eisenbahnen nach Geschlecht?

Wenn ja, welchen Inhalts ist diese Untersuchung, wenn nein, warum nicht?

Zu Autobahnen:

Untersuchungen zur Nutzung von Autobahnen nach Geschlecht sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Zu Eisenbahnen:

Derartige Untersuchungen wurden für Eisenbahnen nicht vergeben. Der Bund finanziert im Bereich der Eisenbahnen des Bundes den bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau der Schienenwege. Die Ausgestaltung des Verkehrsangebots entsprechend der Marktsituation ist im Güter- und Fernverkehr eine rein unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Darüber hinaus stellt der Bund den Ländern Regionalisierungsmittel für den ÖPNV zur Verfügung. Die Länder entscheiden eigenverantwortlich über den bedarfsgerechten Einsatz dieser Mittel. Für den Bund ergibt sich aus den genannten Finanzierungsverpflichtungen kein Bedarf für Untersuchungen zur geschlechtsspezifischen Nutzung der Züge.

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?

Ziel einer Verkehrsauswirkungsprüfung ist es, die potenziellen Auswirkungen politischer Entscheidungen auf Verkehr und Umwelt zu ermitteln und die Ergebnisse in den Entscheidungsprozess einzubeziehen. Im Jahr 2000 wurden im Rahmen einer Studie 600 Entscheidungen der EU sowie mehr als 1300 Entscheidungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene aus den Jahren 1994 und 1995 im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf den Verkehr analysiert. Über geschlechterspezifisch unterschiedliche Auswirkungen enthält die Studie keine Aussagen.

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?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist bestrebt, in der Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung Zielgruppengerechtigkeit, Gleichstellungsaspekte sowie Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Sie führt deshalb regelmäßig zielgruppen- und geschlechterspezifische Erhebungen (z. B. Mobilität in Deutschland, Mobilitätspanel) durch und hat in ihrer Ressortforschung eine Reihe von Untersuchungen mit direktem und indirektem Bezug zu diesem Thema in Auftrag gegeben. Beispielhaft zu nennen sind hier etwa innerhalb des Forschungsprogramms Stadtverkehr die Vorhaben „Zielgruppen und deren Mobilitätsbedürfnisse“, „Mobilität von Frauen und Jugendlichen im ländlichen Raum“, sowie weitere Studien zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

Als Ergebnis dieser Studien lässt sich festhalten: Frauen und Männer sind unterschiedlich mobil. Öffentliche Verkehrsmittel werden in erster Linie von Frauen genutzt, Frauen gehen auch häufiger zu Fuß als Männer und sind eher mit kleinen Kindern unterwegs. Frauen verfügen für den alltäglichen Gebrauch seltener über ein Auto als Männer. Auch ihre Aktivitäten unterscheiden sich von denen der Männer. Frauen suchen häufiger mehrere Ziele zu unterschiedlichen Zwecken auf.

Die Untersuchungen zeigen aber auch, dass geschlechterspezifische Merkmale zunehmend weniger verhaltensrelevant sind gegenüber anderen Merkmalen (Einstellungen, PKW-Besitz, Haushalts- und Lebensphase, Erwerbstätigkeit, Lebensstil). Zwar sind diese Determinanten mit dem Geschlecht unmittelbar verbunden, haben jedoch nur eine mittelbare Verhaltenswirkung auf den Verkehr. Zudem werden die geschlechterspezifischen Unterschiede bezüglich PKW-Besitz/Verfügbarkeit, Erwerbstätigkeit, Haushalts- und Lebensstyp etc. immer geringer. Insgesamt nimmt der Einfluss des Merkmals Geschlecht auf das Mobilitätsverhalten und die Unterschiede im Mobilitätsverhalten ab.

Die aus den Forschungs- und Entwicklungsvorhaben resultierenden Erkenntnisse werden in einschlägigen Normen und Regelwerken der Verkehrsplanung berücksichtigt. Die Bundesregierung verfolgt dabei u. a. das Prinzip des „Design für Alle“, indem sie die Belange und Interessen aller Zielgruppen gleichermaßen und ausgewogen einbezieht. Gender-Aspekte sind darin stets impliziert. Die Ausschreibung und Vergabe von Forschungs- und Entwicklungsleistungen erfolgt selbstverständlich diskriminierungsfrei (in der Mobilitätsforschung ist ohnehin ein hoher Anteil von Frauen vertreten).

Bei der Genehmigung des BMVBS-Gesamtforschungsprogramms wird seitens des Forschungsbeauftragten darauf hingewiesen, dass die Arbeitshilfe „Gender Mainstreaming in Forschungsvorhaben“ des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend im Intranet abrufbar und zu berücksichtigen ist.

15. Gibt es für Fußwege und Radwege ebenso Normgrößen wie für Straßen, wenn ja, in welcher Breite, wenn nein, warum nicht?

Von der FGSV werden Richtlinien und Empfehlungen erarbeitet und herausgegeben, die als Grundlage für Planung und Bau von Straßen, Geh- und Radwegen dienen (z. B. Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte [RAS-Q]; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen [EFA]; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]). In diesen Regelwerken sind Angaben zur notwendigen Breite enthalten. Sie richten sich u. a. nach den physischen Raumforderungen der Benutzerinnen und Benutzer, dem Verkehrsaufkommen, der Lage, dem Zweck und der Bedeutung einer Verbindung. In begründeten Fällen, z. B. wenn die Gegebenheiten vor Ort die Einhaltung der empfohlenen Richtwerte nicht ermöglichen, kann davon abgewichen werden.

16. Gibt es Vorschriften beim Bau von Park&Ride-Plätzen Frauenverbände oder Frauenorganisationen zu beteiligen?

Derartige Vorschriften sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Bereich Eisenbahnen:

Vorhabenträgerin für alle Projekte des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes ist die Deutsche Bahn AG. Alle Planungs- und Vergabeaktivitäten liegen in der Zuständigkeit der Vorhabenträgerin. Für diese Projekte werden in der Regel Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Träger öffentlicher Belange können im Rahmen des Verfahrens zu den Planungen Stellung nehmen. Ebenso kann jede Bürgerin und jeder Bürger, deren bzw. dessen Belange durch die Planung berührt sind, Einwände in das Verfahren einbringen. Die Einbringung von Gender-Belangen in dieses Verfahren ist vollumfänglich möglich.

Bereich Straßenverkehr:

Frauenverbände bzw. -organisationen sind keine Träger öffentlicher Belange nach Straßenrecht und insofern nicht gesondert bei Verfahren zur Erlangung des Baurechts für Straßenbaumaßnahmen zu beteiligen. Entsprechende Belange können aber im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht werden und finden dann entsprechende Berücksichtigung.

Bereiche Raumordnung, Bau:

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

18. Sind dafür Änderungen der Planungsgesetze auf Bundesebene (z. B. Raumordnungsgesetz, Baugesetz) erforderlich?

Die Bauleitplanung und das Raumordnungsgesetz sehen umfangreiche Pflichten zur Beteiligung und Ermittlung abwägungsrelevanter Interessen vor; gesetzliche Änderungen sind nicht erforderlich. So sind nach § 1 Absatz 6 Nummer 3 des Baugesetzbuches bei der Ermittlung abwägungserheblicher Belange im Rahmen der Aufstellung der Bauleitpläne (Bebauungspläne und Flächennutzungspläne) insbesondere unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer zu berücksichtigen.

Die Beteiligung dient insbesondere der vollständigen Ermittlung und zutreffenden Bewertung der von der Planung berührten Belange (vgl. § 4a Absatz 1 des Baugesetzbuches). Träger öffentlicher Belange nach § 4 Absatz 1 des Baugesetzbuches sind solche Stellen, die Aufgaben, Planungen und andere Maßnahmen im öffentlichen Interesse wahrzunehmen haben und deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann. Träger privater Belange werden hingegen als Öffentlichkeit nach § 3 Absatz 1 des Baugesetzbuches beteiligt. Es ist Frage des von der Gemeinde durchgeführten Verfahrens, wer erkennbar entsprechend planungsrechtlich betroffen ist und beteiligt wird.

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?

Der Bundesverkehrswegeplan dokumentiert den Bedarf an Verkehrsinfrastrukturinvestitionen auf einer Generalplanungsebene. Die Handlungsfelder Stadtsoziologie, Pädagogik und Sozialarbeit werden nicht hier, sondern in den späteren Planungsschritten (Raumordnung, Linienbestimmung, Planfeststellung) angemessen berücksichtigt. Sie sind vor allem innerorts von Bedeutung. Für Bundesfernstraßenplanungen, die überwiegend den Außenbereich betreffen, sind sie vernachlässigbar.

Im Bereich Radverkehr werden die Handlungsfelder Pädagogik und Sozialarbeit bei der Projektförderung in unterschiedlicher Ausprägung berücksichtigt, z. B. im Rahmen der Fahrrad-Jugendkampagne „FahrRad“ des Verkehrsclubs Deutschland, des Projektes der Deutschen Verkehrswacht „FahrRad ... aber sicher!“ oder auch des ADFC-Projektes „Mobil mit Kind und Rad“.

20. Welche Erfolge sind durch eine Beteiligung betroffener Bürgerinnen und Bürger in verschiedenen Projekten der Verkehrs- und Raumplanung festzustellen?

Die Beteiligung betroffener Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Planungsverfahren dient der Planungsqualität und besseren Akzeptanz und ist insofern wichtiger Bestandteil des Planungsprozesses. Die üblichen, gesetzlich geregelten Beteiligungsverfahren haben sich bewährt und werden für angemessen und ausreichend erachtet.

21. Wurden die Kosten dieser Projekte durch die Beteiligungsverfahren höher?

Wenn ja, in welchem Rahmen?

Die Planungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung verursachen Kosten, deren Höhe vom jeweiligen konkreten Projekt abhängt. Im Ergebnis dieser Beteiligung können Projekte geändert werden. Ob diese Projektänderungen Mehr- oder Minderkosten verursachen, kann nur im konkreten Einzelfall beantwortet werden. Höhere Kosten können bei aufwändigen Umplanungen entstehen.

Hinsichtlich Wasserstraßen wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

22. Welche Art der Beteiligung von Betroffenen hält das BMVBS bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen für angemessen?

Bei Infrastrukturmaßnahmen wird im Rahmen des entsprechenden Verwaltungsverfahrens jeder Person, die von der Maßnahme betroffen ist, die Gelegenheit gegeben, sich hierzu zu äußern. Die Aktivierung und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist ein Aspekt, der für die Akzeptanz und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen wesentlich ist. Die Beteiligung steigt mit zunehmender Detaillierung und Konkretisierung eines Projektes und hängt von dem bürgerschaftlichen Engagement und den privaten Initiativen vor Ort sowie von Art und Umfang der konkreten Maßnahme ab.

Bereich Bau:

Die Planfeststellung eines Projektes als letzte Stufe zur Erlangung des Baurechts bietet jeder Person, die sich in ihren persönlichen Rechten berührt sieht, die Gelegenheit, Einwendungen vorzubringen. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

Bereich Wasserstraßen:

Bei Wasserstraßenausbauprojekten findet eine Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren statt. Gender Mainstreaming Aspekte betreffende Einwendungen sind in den entsprechenden Verfahren nach Kenntnis der Bundesregierung nicht erhoben worden. Diese Art der Öffentlichkeitsbeteiligung ist gesetzlich vorgeschrieben und angemessen. Da die Anhörungen ohnehin stattfinden, kann eine Gender Mainstreaming bezogene Kostenerhöhungen der Projekte durch die Beteiligungsverfahren nicht festgestellt werden.

Bereich Bundesfernstraßen:

Die bei Bundesfernstraßenplanungen üblichen Beteiligungsverfahren z. B. im Rahmen der Planfeststellungsverfahren haben sich bewährt und werden für angemessen und ausreichend erachtet.

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?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde geprüft, ob Belange des Gender Mainstreamings berührt sind. Im Ergebnis wurde festgestellt,

dass dies nicht der Fall ist. Vor diesem Hintergrund besteht kein Bedarf für eine Evaluierung des Bundesverkehrswegeplans, die diese Belange berücksichtigt. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

25. Wie kann die Verkehrspolitik Mobilitätsbedürfnisse von nichtmotorisierten Personen besser berücksichtigen?

Die Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von nichtmotorisierten Personen lässt sich nur durch einen integrierten verkehrspolitischen Ansatz erreichen, der die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel und ihr Zusammenspiel optimiert, Fußgänger- und Radverkehr und ÖPNV attraktiver gestaltet und eine umwelt- und sozialverträgliche Stadtplanung unterstützt. Hierzu bedarf es einer konzertierten Aktion aller Beteiligten. Die Zuständigkeit für Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV wie auch des Radverkehrs liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen.

Eine Förderung durch den Bund findet dennoch statt, um eine angemessene Grundversorgung mit Leistungen der Daseinsvorsorge sicherzustellen. So stellt der Bund den Ländern im Jahr 2009 aus dem Mineralölsteueraufkommen rund 6,8 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des ÖPNV und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zur Verfügung. Darüber hinaus erhalten die Länder aus dem Haushalt des Bundes Kompensationszahlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (ÖPNV und kommunaler Straßenbau) in Höhe von rund 1,34 Mrd. Euro nach dem Entflechtungsgesetz und weitere Zahlungen von rund 333 Mio. Euro jährlich nach Maßgabe des so genannten „Bundesprogramms“ gemäß § 6 Absatz 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) a. F. (Übergangsregelung bis 2019). Der Bund fördert zugleich mit erheblichen Forschungsmitteln Projekte zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes 2002 bis 2012 werden zudem durch Bund und Länder zahlreiche Projekte zur Radverkehrsförderung initiiert. Weiterhin unterstützt der Bund und die Länder im Rahmen der Städtebauförderung vielfältige Projekte, die die Mobilitätsbedürfnisse der nichtmotorisierten Personen berücksichtigen.

26. Wo könnte in der praktischen Anwendung das Instrument des GM im Aufgabenbereich des BMVBS zukünftig besser oder verstärkt genutzt werden?

Im personellen Bereich des BMVBS wird dem gesetzlichen Auftrag des Gender Mainstreaming insbesondere auch durch Aufstellung und Umsetzung des Gleichstellungsplans mit dem Ziel der Erhöhung des Frauenanteils in allen Bereichen, in denen Frauen unterrepräsentiert sind, Rechnung getragen.

Bei der Gestaltung des städtischen Verkehrs gibt es eine Vielzahl von Handlungsansätzen, die Frauen und Männer gleichermaßen zugute kommen, z. B. die Förderung einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ oder die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik. Das Instrument des Gender Mainstreaming kann dabei helfen, Verkehrswege und Mobilitätsangebote gleichstellungsorientiert zu gestalten.

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?

Die Gesichtspunkte der Geschlechtergerechtigkeit im Rahmen der Städtebauförderung und des Investitionspakts werden in der Praxis vor allem dadurch berücksichtigt, dass den unterschiedlichen Bedürfnissen und Anliegen von Frauen und Männern bei der Erarbeitung der städtebaulichen Entwicklungskonzepte für die geförderten Stadtquartiere Rechnung getragen wird. Ziel ist, dass die städtebauliche Erneuerung und Umgestaltung des Quartiers in einer beiden Geschlechtern gerecht werdenden Weise konzipiert und verwirklicht wird.

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?

Die mögliche Auftragsvergabe für Entwürfe von Bauleitplänen ist eine Frage des kommunalen Vollzugs. Auch bei der Einschaltung von Auftragnehmern sind die in der Antwort zu den Fragen 17 und 18 dargestellten gesetzlichen Anforderungen zu beachten.

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?

Zu Schienenverkehr:

Hinsichtlich Ausschreibungsverfahren im Schienenverkehr wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

Zu Stadtentwicklung:

Die fachbezogene Genderkompetenz als Auswahlkriterium ist nicht standardmäßig in das Ausschreibungsverfahren eingebunden, weil für zahlreiche Projekte eine fachbezogene Genderkompetenz nicht erforderlich ist (z. B. Bundeskongress Nationale Stadtentwicklungspolitik oder Urbane Strategien zum Klimawandel – Kommunale Strategien und Potenziale). Deshalb sollten bzw. können Auswahlkriterien für eine fachbezogene Genderkompetenz auch nur projektbezogen entsprechend der inhaltlichen Thematik eingebunden werden.

30. Gibt es im BMVBS Schulungsmaßnahmen für Genderkompetenz, an der regelmäßig alle Angestellten teilnehmen müssen?

Wenn nein, warum nicht, wenn ja, in welchem Umfang?

Die Verpflichtung, bei allen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, wurde durch Aufnahme von Gender Mainstreaming Modulen in den von der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung angebotenen Fortbil-

dungsveranstaltungen unterstützt. Fortbildungen erfolgen im BMVBS entsprechend den individuell ermittelten Erfordernissen.

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?

Im BMVBS wird bei der Einstellung und Förderung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf ein ausgeglichenes Verhältnis von Frauen und Männern nach dem Bundesgleichstellungsgesetz geachtet. Im Gleichstellungsplan des BMVBS ist festgelegt, dass in den Bereichen mit Unterrepräsentanz von Frauen grundsätzlich mindestens 50 Prozent der in diesen Bereichen ausgeschriebenen Stellen mit Frauen neu zu besetzen sind. Die dadurch angestrebte Erhöhung des Frauenanteils konnte in den letzten Jahren kontinuierlich erreicht werden. Bei Fortbildungen werden Frauen mindestens entsprechend ihrem Anteil an der jeweiligen Zielgruppe der Fortbildung berücksichtigt. Das BMVBS achtet zudem darauf, dass Kontingente für Fortbildungsveranstaltungen, die der Vorbereitung auf Führungsaufgaben dienen, mindestens zu einem Drittel von Frauen genutzt werden.

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

Wie groß ist der Anteil in Führungspositionen?

Der Frauenanteil im BMVBS beträgt aufgrund verstärkter Anstrengungen zur Frauenförderung in den letzten Jahren inzwischen fast 48 Prozent. Auf der Führungsebene sind mit steigender Tendenz inzwischen 19 Prozent Frauen beschäftigt. Zu den Landesministerien liegen dem BMVBS keine Erkenntnisse vor.

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

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

Bei der Besetzung der Aufsichtsräte von Unternehmen, an denen der Bund beteiligt ist, werden das Bundesgremienbesetzungsgesetz, die Berufungsrichtlinien sowie die Hinweise für die Verwaltung von Bundesbeteiligungen des Bundesministeriums der Finanzen beachtet.

Gemäß dem Vierten Gremienbericht der Bundesregierung aus dem Jahr 2007 lag der Frauenanteil unter den Mitgliedern des Bundes in den Gremien (einschließlich Aufsichtsräten) im Geschäftsbereich des BMVBS bei 6,2 Prozent. Die derzeit noch gegebene Unterrepräsentanz von Frauen in Gremien und in Führungspositionen (vgl. Antwort zu Frage 32) ist zum Teil auf die technischnaturwissenschaftliche Ausrichtung des BMVBS zurückzuführen, bei der der Frauenanteil insgesamt bislang aufgrund des traditionell geringen Anteils an entsprechenden Akademikerinnen sehr niedrig war. Inzwischen unternimmt das BMVBS erfolgreich Anstrengungen, Kandidatinnen verstärkt zu berücksichtigen, was sich z. B. bei der Besetzung der Fachjury im Innovationswettbewerb Wirtschaft trifft Wissenschaft zeigt.

Im Einzelnen:

- Deutsche Bahn AG: Aufsichtsrat mit 20 Mitgliedern, hiervon drei Frauen. Die Bundesvertreter werden unter Beachtung des Bundesgremienbesetzungsgesetzes entsandt; die Arbeitnehmervertreter nach den Regeln des Mitbestimmungsgesetzes dorthin hineingewählt.
- Flughafen München GmbH: Aufsichtsrat mit 16 Mitgliedern, darunter eine Frau.
- Flughafen Köln/Bonn GmbH: Aufsichtsrat mit 15 Mitgliedern, darunter zwei Frauen.
- Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH: Aufsichtsrat mit 15 Mitgliedern, darunter zwei Frauen.
- Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH: Aufsichtsrat mit fünf Mitgliedern, darunter keine Frau.
- eurotrade Flughafen München Handels-GmbH: Aufsichtsrat mit sechs Mitgliedern, darunter zwei Frauen.
- Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie NOW GmbH: Aufsichtsrat besteht aus vier Bundesvertretern und einer Bundesvertreterin. Der Beirat der NOW besteht aus 18 Personen, darunter zwei Frauen.
- DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH: Aufsichtsrat mit zwölf Mitgliedern, davon eine Frau.
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Aufsichtsrat mit zwölf Mitgliedern, davon sind sechs Mitglieder nach den Regeln des Mitbestimmungsgesetzes gewählt, davon eine Frau. Unter den sechs vom Bund bestellten Aufsichtsratsmitgliedern befindet sich ebenfalls eine Frau.
- IMG Internationale Mosel-Gesellschaft mbH: Aufsichtsrat mit fünf Mitgliedern, darunter keine Frau.
- VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH: Aufsichtsrat mit sechs Mitgliedern, darunter zwei Frauen.
- Innovationswettbewerb „Wirtschaft trifft Wissenschaft“: Fachjury mit sieben Mitgliedern, darunter drei Frauen.