



Wuppertal Institut für Klima · Umwelt · Energie (Grübel)

IM WISSENSCHAFTSZENTRUM NORDRHEIN-WESTFALEN · Präsident: Prof. Dr. Ernst U. von Weizsäcker

Abteilung Verkehr
Arbeitsgruppe "Neue Wohlstandsmodelle"
Melke Spitzner - Durchwahl: -151

Wuppertal
Institute
for Climate,
Environment
and Energy

Wuppertal Institut · Postfach 10 04 80 · D-42004 Wuppertal

New postcodes !

*Mit freundlichen Grüßen
c. J. U. B. S.*

Mit der Bitte um:

- Kenntnisnahme
- Stellungnahme
- einen Anruf
- Berücksichtigung bei der laufenden Arbeit
-

Postfach 100480
D-42004 Wuppertal
Döppersberg 19
D-42103 Wuppertal
☎ (02 02) 2492-0
Durchwahl: -
FAX: -108

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
11. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
11/3716
A 19

Resolution

der „Frauen in Bewegung“
in der BAG Verkehr von Bündnis 90/ Die Grünen

Bewegungsfreiheit statt Zwangsmobilität - - erst recht für Frauen !

verabschiedet auf ihrer Tagung in

Rheine, September 1994

Der öffentliche Nah- und Regionalverkehr (ÖV) steht vor großen Veränderungen. Planungsverfahren und Planungsinstitutionen werden zur Zeit völlig neu geregelt. Die Länder bereiten Landesrahmengesetze dafür vor. Die Gebietskörperschaften suchen nach neuen Organisationsformen. Problematischerweise wird dabei fast ausschließlich über die Finanzierung diskutiert - nicht jedoch über Gestaltungsmöglichkeiten und die Sicherung ökologischer Entscheidungs-Spielräume in der Zukunft.

Frauen sind die Hauptnutzerinnen des ÖV. Sie stellen das größte Abwanderungspotential dar, wenn er nicht verbessert wird. Der ÖV könnte vorbildliche ökologische Mobilitätsorientierungen unterstützen. Dazu muß er jedoch hinsichtlich der Bedürfnisse von Frauen und der Erfordernisse von Hausarbeit und Halbtagsberufstätigkeit verbessert, erhalten und ausgebaut werden.

Dem Gleichstellungsgebot des Grundgesetzes ist bei den anstehenden Veränderungen durch die kompetente Einbeziehung und angemessene Gewichtung der alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen Geltung zu verschaffen. Alle Verantwortlichen werden aufgefordert, sich für die Handlungserfordernisse, die sich daraus ergeben und die nachfolgend skizziert werden, engagiert einzusetzen.

1. Auf der Ebene der Länder sind die Handlungsmöglichkeiten für die Kommunen durch folgende Maßnahmen zu sichern:

- * Die Landes - ÖPNV - Gesetze sind so zu gestalten, daß sie Frauen ein Mindestmaß an autofreier Mobilität gewährleisten.
- * Die Nahverkehrsplanung muß demokratischen politischen Entscheidungsprozessen unterliegen. Betriebswirtschaftliche Überlegungen müssen den politischen Entscheidungen nachgeordnet werden (Trennung von Nahverkehrs - BestellerInnen und-AnbieterInnen entsprechend den EU - Vorgaben).
- * Landkreise und kreisfreie Städte sind zur regionalen Kooperation und zur regionalen Nahverkehrsplanung zu verpflichten.
- * eine Zweckbindung der von den Ländern weiterzureichenden Bundesmittel für den ÖPNV ist zu gewährleisten.
- * Diese Landesmittel sind an die Aufstellung von Nahverkehrsplänen zu binden.
- * Die Nahverkehrspläne müssen Mindest - Bedienungs - Standards und Mängelanalysen aus Frauensicht (als regulären Verfahrensbestandteil) enthalten.

Künftige Landes - Nahverkehrs - Gesetze müssen das Land und alle die Regionalisierung umsetzenden nachgeordneten Behörden und Gremien verpflichten, die Beteiligung von Frauen sicherzustellen.

- * Mindestens ist jeweils eine Beauftragte für gleichstellungsorientierte ÖPNV - Planung und -Angebot einzustellen.

Die umfassenden Mängelanalysen aus Frauensicht und die Einstellung von Beauftragten für gleichstellungsorientierte ÖPNV - Planung und -Angebot sind die beiden zentralen Handlungserfordernisse.

2. Auf der Ebene der Gebietskörperschaften ist erforderlich:

- * Die Sicherung der Mobilität von Frauen erfordert eine aktive, vorausschauende Schienensicherungspolitik auf Seiten der Gebietskörperschaften. Die dazu notwendigen Flächen sind aktiv und vorausschauend zu sichern. Dazu sind die Instrumente der Bauleitplanung vollständig auszuschöpfen (Ausübung von Vorkaufsrechten und Ankauf der Trassen; Aufstellung von B-Plänen; Sicherung der Flächen als Verkehrsflächen; Erlaß von Veränderungssperren; schienensensible Ausweisung von benachbarten Nutzungen etc.).
- * Attraktive schienengebundene Verknüpfungspunkte des Umweltverbundes (Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte und ihre Umfelder) sind aktiv zu entwickeln. Perspektive dabei ist die Entwicklung von Bahnhöfen und deren

Umfeldern zu „Mobilitätszentren“, beispielsweise durch städtebauliche Entwicklung im Umfeld, Umbau von Bahnhöfen zu attraktiven multifunktionalen Dienstleistungszentren, Herstellung attraktiver Verknüpfungen der umweltverträglichen Verkehrsarten (Fuß-, Rad-, Bahn- und Busverkehr) untereinander.

- * Nahverkehrspläne müssen Qualitätsstandards enthalten: Oberstes Ziel aller Aktivitäten im öffentlichen Verkehr (ÖV) ist die Sicherung der alltäglichen Bewegungsfreiheit der Bewohnerinnen und Bewohner. Zentraler Maßstab für den ÖPNV ist der Gebrauchswert der Angebote. Abzusichern sind räumliche und zeitliche Erreichbarkeit.

Räumliche Erreichbarkeit setzt ein grundsätzlich flächendeckendes Bedienungssystem voraus: hohe Haltestellendichte und möglichst geringe Reisezeiten (Umsteige- und Wartezeiten sind problematischer als längere Reisezeit!). Die anzubietenden Standards sind nach den jeweiligen Raumtypen und Raumbezügen zu staffeln. Gewährleistet werden muß zumindest die Anbindung an die jeweiligen Mittelzentren und die Erreichbarkeit der Unterzentren aus den Orten, die nicht mit Infrastruktur für den täglichen Bedarf ausgestattet sind.

Zeitliche Erreichbarkeit setzt voraus, daß die Ziele für alle alltäglichen Fahrtenzwecke (sich versorgen, wohnen, arbeiten (Erwerbsarbeit, Haus- und Familienarbeit), sich bilden, sich erholen) gut erreichbar sind. Für Orte der Versorgung (Einkauf, Gesundheitseinrichtungen etc.) ist eine Aufenthaltsdauer von 1 - 3 Stunden an den Zielorten vorzusehen. Diese muß auch innerhalb der normalen Öffnungszeiten der Einrichtungen zur Kinderbetreuung möglich sein. In der Regel müssen fünf ÖV-Fahrtenpaare angeboten werden. Wo dies nicht sofort umsetzbar ist, sollte zunächst ein Angebot mit mindestens drei Fahrtenpaaren vorgehalten werden, vorläufig ergänzt durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen. (Der Ersatz von Linienverkehren durch bedarfsorientierte Bedienungsformen ist auszuschließen).

BürgerInnenbusse können in diesem Zusammenhang nicht nur kleinste Ortsteile an das Nahverkehrsnetz anschließen, sondern insbesondere Frauen endlich eine Wertschätzung ihrer sonst häufig unbezahlten Versorgungsarbeit bieten: die überwiegend von Frauen erbrachten BürgerInnenbus-Transport-Dienstleistungen sollen als Erwerbsarbeit honoriert, sozialversicherungspflichtig bezahlt werden und so insbesondere im ländlichen Raum eine Teilzeitberufstätigkeit in einem ökologischen Beruf bieten.

Die Beteiligung von Frauen auf allen relevanten Ebenen und bei allen relevanten Gremien ist sicherzustellen durch:

- * die Einstellung einer Beauftragten für gleichstellungsorientierte ÖPNV-Planung und -Angebot bei den „neuen Behörden“ (BestellerInnen von Nahverkehr).

Die Beauftragten für gleichstellungsorientierte ÖPNV - Planung und - Angebot erhalten folgende Aufgaben, Ausstattung und Kompetenzen:

Die Beauftragte ist der Leiterin/ dem Leiter der Behörde direkt zugeordnet, unterliegt ihrer/ seiner Dienstaufsicht und hat inhaltlich definierte

Querschnittsfunktionen. Die ehrenamtliche Ausübung der Tätigkeit wird ausgeschlossen.

Die Beauftragte ist mit einem angemessenen Etat (z.B. für Gutachtenvergabe, Honorare für Fachfrauen- und/oder Nutzerinnen-Beiräte, Öffentlichkeitsarbeit) und einem personell und sachlich angemessenen Büro auszustatten (mindestens eine halbe Stelle).

Die Beauftragte hat bei geplanten und in Durchführung begriffenen Entscheidungen und Maßnahmen der Behörde auf die Einhaltung des Gleichstellungsgebotes hinzuwirken.

In der Zuständigkeit der Beauftragten liegen alle frauenrelevanten Fragen und Angelegenheiten. Als frauenrelevant sind solche Fragen und Angelegenheiten zu verstehen, die die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Frauen in anderer Weise oder in stärkerem Maße berühren als die Arbeits- und Lebensbedingungen von Männern.

Die Beauftragte kann einen Frauen(Fach)-Beirat ernennen.

Im Außenwirken der Behörde fungiert die Beauftragte als Mittlerin und Ansprechpartnerin für frauenrelevante Fragen, die die Aufgaben der Behörde betreffen.

Die Beauftragte ist auch zuständig für die Zusammenarbeit mit und die Vernetzung von professionellen Fachfrauen (z.B. Planerinnen und Gleichstellungsbeauftragten), Politikerinnen und Bürgerinnen.

Die Beauftragte ist weisungsungebunden. Sie hat das Recht auf frühzeitige und umfassende Information und Beteiligung bei Entscheidungen - Akteneinsichtsrecht und Mitzeichnungsrecht. Sie hat das Recht, an allen Sitzungen der politischen und anderen entscheidenden Gremien teilzunehmen und hat dort Rederecht. Sie hat Initiativrecht. Sie kann eigenständig Presse- und Öffentlichkeitsarbeit betreiben und verantwortet diese gegenüber der Leiterin/ dem Leiter der Behörde.

- * die Öffentliche Diskussion der Nahverkehrspläne (Berichts- und Beschließungspflicht),
- * die Bildung und Beteiligung von Arbeitskreisen der Frauenbeauftragten, von Frauenbeiräten und von Nutzerinnenbeiräten,
- * organisierte Nähe zu Nutzerinnen (z.B. durch Mobilitätszentralen, Nutzerinnenbeiräte),
- * die regelmäßige Durchführung von Bürgerinnenwerkstätten (sowohl zu anstehenden Planungen als auch zur Analyse des bisherigen Verkehrsangebotes).

Frauen und Umwelt brauchen eine emanzipierte ökologische Verkehrswende - und ökologische Bewegungsfreiheiten !

.....
Ein fast gleichlautender Antrag wurde von der Bundesfrauenkonferenz der Bundesarbeitsgemeinschaft der kommunalen Frauen- und Gleichstellungsbeauftragten im September 1994 verabschiedet.