

**Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung:
Untersuchung zum Vergleich ÖPNV-MIV
Antrag Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 17.01.2013**

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13133

Anlage:
Antrag Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 17.01.2013

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 13.11.2013 (SB)
Öffentliche Sitzung

	Seite
Inhaltsverzeichnis	
I. Vortrag der Referentin	1
1. Ausgangslage.....	1
2. Geschlechtsspezifische Untersuchung des öffentlichen Personennahverkehrs zu motorisiertem Individualverkehr.....	2
3. Fazit.....	3
II. Antrag der Referentin	4
III. Beschluss	5

I. Vortrag der Referentin

Zuständig ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 10 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Ausgangslage

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 17.01.2013 den Antrag "Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung : Untersuchung zum Vergleich ÖPNV-MIV" gestellt. Der Antrag fordert eine geschlechtsspezifische Untersuchung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Darstellung der sich daraus ergebenden Steuerungsrelevanz. Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL wurde mit Schreiben vom 13.03.2013 und 04.07.2013 um Terminverlängerung gebeten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt inhaltlich zum Antrag Nr.08-14 / A 03974 Folgendes aus:

2. Geschlechtsspezifische Untersuchung des öffentlichen Personennahverkehrs zu motorisiertem Individualverkehr

Die Abteilung Verkehrsplanung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung hat zu diesem Themenbereich zwei Untersuchungen durchgeführt, um die Entwicklung und die momentane Situation aufzuzeigen. Grundlage hierfür waren die Erhebungen „Mobilität in Deutschland“ mit Stichprobenaufstockungen für München (MiDMUC) aus den Jahren 2002 und 2008.

a) Entwicklung zwischen 2002 und 2008

Um eine Entwicklung der geschlechtsspezifischen Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln abbilden zu können, bedient man sich des Verhältnisses der Verkehrsmittelwahl von Männern und Frauen durch Bildung des Quotienten aus dem Verkehrsmittelanteil der Männer / Verkehrsmittelanteil Frauen; ist das Ergebnis „1“ so liegt ein ausgeglichenes Verhältnis vor, die gleiche Anzahl von Männern und Frauen benutzen das Verkehrsmittel. Ist der Wert größer 1 nutzen mehr Männer als Frauen das Verkehrsmittel. Ist der Wert kleiner 1, so nutzen mehr Frauen als Männer das Verkehrsmittel. Je weiter der Verhältniswert von 1 abweicht, desto unterschiedlicher ist das Verkehrsmittelwahlverhalten von Männern und Frauen. Zwischen den Jahren 2002 und 2008 fand im ÖPNV keine Änderung statt, das Verhältnis Männer zu Frauen blieb über diesen Zeitraum gleich, befindet sich aber mit dem Wert von 0,83 in einem Bereich, der zeigt, dass das Verkehrsmittelwahlverhalten von Männern und Frauen bezogen auf die Verkehrsmittelnutzung des ÖPNV relativ ausgeglichen ist. Die Nutzung des Pkw zeigt jedoch eine deutliche Änderung: betrug 2002 das Verhältnis Männer zu Frauen noch 1,65, so war es 2008 nur noch 1,5. Dies bedeutet, dass weniger geschlechtsspezifische Unterschiede bei der Nutzung des Pkw bestehen als 2002. Die Tendenz ist insgesamt positiv, da sich die Nutzung des Verkehrsmittels Pkw deutlich angenähert hat.

b) momentane Situation

Um die momentane Situation beurteilen zu können, wurden die MiDMUC-Daten von 2008 ausgewertet. Es wurde hierbei nach Geschlecht und Altersgruppen unterschieden und in der folgenden Tabelle dargestellt (Anteil des Verkehrsmittel in %): unter der Kategorie öffentlicher Personenverkehr (ÖV) sind neben dem ÖPNV, auch Werte über den Schienenfernverkehr enthalten.

	MIV (Mitfahrer)			MIV (Fahrer)			ÖV		
	Frauen	Männer	Dif. F-M	Frauen	Männer	Dif. F-M	Frauen	Männer	Dif. F-M
0 – 5	33,5	37,5	-4				10,1	16,5	-6,4
6 – 9	34,8	37,1	-2,3				11,3	10,2	1,1
10 – 13	18,4	29,4	-11				25,8	22,4	3,4
14 – 17	14,1	14,5	-0,4	0,6	3,7	-3,1	41,6	26,4	15,2
18 – 24	9,6	10,6	-1	18,1	23,8	-5,7	40,6	30,2	10,4
25 – 44	8,8	5,1	3,7	25,9	39,5	-13,6	20,8	19,8	1
45 – 59	9,7	2,7	7	30,9	39,9	-9	19,8	17,4	2,4
60 – 64	10,8	1,8	9	26,9	42,3	-15,4	22,2	16,3	5,9

Hierzu kann Folgendes ausgeführt werden:

In der Altersgruppe bis 9 Jahren herrscht ein relativ ausgeglichenes Verhältnis vor. Bei den 10- bis 13-jährigen fahren deutlich mehr Jungen im Auto mit als Mädchen, die ihre Wege zum gleichen Prozentsatz mehr zu Fuß zurücklegen, der ÖV-Anteil ist nahezu ausgeglichen. Betrachtet man die Altersgruppe der 14- bis 17-jährigen ist festzustellen, dass der ÖV-Anteil der Mädchen um gut 15 % höher ist, als der der Jungen, die für ihre Wege eher das Rad benutzen. Begründungen, warum die unter 18-jährigen sich im Verkehrsmittelwahlverhalten geschlechtsspezifisch unterschiedlich verhalten, lassen sich aus dem vorliegenden Datenmaterial nicht ableiten. Damit erscheint es derzeit auch nicht möglich, konkrete Steuerungsmöglichkeiten abzuleiten.

Bei den 18- bis 24-jährigen ist der ÖV-Anteil der Frauen gut 10 % höher als bei den Männern, die um 6 % mehr Auto fahren. Die 14- bis 24-jährigen entsprechen ca. 10 % der Bevölkerung Münchens.

Bei der zahlenmäßig (mit gut 34 %) stärksten Gruppe der 25- bis 44-jährigen ist die ÖV-Nutzung ausgeglichen, allerdings liegt der Anteil der Selbstfahrer der Männer mit knapp 14% deutlich über dem der Frauen, die ihre Wege gleichmäßig auf Fuß-, Rad- und Mitfahrwege verteilen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass bei dieser Altersgruppe die Wege der Männer um über 5 km länger sind als die der Frauen. Bei der zweitstärksten Gruppe (ca. 20 % der Bevölkerung) der 45- bis 59-jährigen ist das Verhältnis der Geschlechter insoweit ausgeglichen, als die Frauen zwar um 9 % weniger selbst Auto fahren, dafür aber um 7 % mehr mitfahren. Die größten Differenzen bestehen in den Altersgruppen 60 bis 64 und 65 Jahre und älter. Hier benutzen bis zu 21,5 % weniger Frauen als Männer den Wagen selbst. Sie nutzen das Mitfahren (bis zu 11 %), gehen deutlich mehr zu Fuß und benutzen auch deutlich mehr den ÖV. Dies ist in erster Linie darin begründet, dass der Führerscheinbesitz bei Frauen dieser Altersgruppen deutlich geringer (12 %, bzw. 29 %) ist und auch die allgemeine PKW-Verfügbarkeit zwischen 10 und 20 % geringer ist als die der Männer.

3. Fazit

Die Entwicklung der geschlechtsspezifischen Verkehrsmittelnutzung im Bereich MIV und ÖPNV ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Die unterschiedliche Nutzung des Pkws hat sich zwischen 2002 und 2008 verringert; das Geschlechterverhältnis im ÖV ist zwischen den Jahren 2002 und 2008 gleich geblieben, befindet sich aber mit dem Verhältniswert von Männern zu Frauen von 0,83 in einem Bereich, der zeigt, dass das Verkehrsmittelwahlverhalten von Männern und Frauen bezogen auf die Verkehrsmittelnutzung des ÖPNV relativ ausgeglichen ist.

Für die momentane Situation konnte festgestellt werden, dass ein wirklich relevanter Unterschied zwischen Frauen und Männern bei der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr erst bei den über 60-jährigen zu beobachten ist. Der Unterschied, der sich in dieser Altersgruppe abzeichnet, wird sich aber in den kommenden Jahren absehbar verringern, da der Führerscheinbesitz bei jüngeren Frauen und Männern nahezu gleich ist. Auch hier macht ein steuernder Eingriff über eine gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung keinen Sinn.

Es wird angemerkt, dass die verkehrspolitischen Ziele der Stadt München eine Verkehrsvermeidung, eine Verkehrsverlagerung durch vielfältige Maßnahmen sowie eine effiziente

Verkehrssteuerung und eine umweltgerechte Abwicklung des notwendigen Verkehrs sind. Die Verkehrsplanung der Landeshauptstadt München berücksichtigt dabei die Mobilitätsbedürfnisse aller Gesellschafts- und Altersgruppen. Der Anteil des MIV ging im Zeitraum zwischen 2002 und 2008 insgesamt um etwa 2 % leicht zurück, ist bei den Fahrerinnen allerdings gestiegen, eine Entwicklung, die beobachtet wird und auf die zu reagieren ist. Ziel der Landeshauptstadt München ist es, bei beiden Geschlechtern den Anteil im MIV zu verringern.

Weitergehende vertiefende Schlussfolgerungen sind auf der Basis der vorliegenden Auswertungen ohne zusätzliche Erhebungen und ohne größeren Aufwand nicht möglich. Ein planerischer Handlungsbedarf besteht aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nicht.

Mit dem Beschluss „Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung – Ergebnisse der Pilotphase und Stadtweite Umsetzung ab 2013“ (Nr. 08-14 / V 11255) der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2013 ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt worden im Rahmen der Pilotprodukte eine Folgeuntersuchung mit dem Vergleich einer Zielgruppenanalyse von MIV und ÖPNV durchzuführen. Diese liegt mit der dargestellten Untersuchung vor.

Die Entwicklungen des Geschlechterverhältnis Männer zu Frauen ist, im Bereich des ÖPNV, in einem weitgehend ausgeglichenen Verhältnis, im MIV ist sie positiv, da die unterschiedliche Nutzung dieses Verkehrsmittels von Männern und Frauen sich hier zwischen 2002 und 2008 angeglichen hat. Die noch bestehenden Unterschiede werden künftig geringer werden. Aufgrund dieser Erkenntnisse sieht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hier keine weiteren Erfordernisse und die Notwendigkeit einer gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung. Selbst wenn anderslautende Resultate vorliegen würden, wären Instrumente der Haushaltssteuerung im Rahmen der konzeptionellen Verkehrsplanung, hier kein geeignetes Mittel.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL wird damit nach Maßgabe des Vortrags entsprochen.

Die Beschlussvorlage ist mit der Gleichstellungsstelle für Frauen abgestimmt.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Eine Beteiligung nach BA-Satzung der Bezirksausschüsse ist in dieser Angelegenheit nicht vorgesehen.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöller, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt von den Ergebnissen der Untersuchung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung Kenntnis. Eine Steuerung ist aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung weder notwendig, noch im Rahmen der konzeptionellen Verkehrsplanung möglich.
2. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 17.01.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(l) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II/IV 1
3. An das Direktorium HA I/CS
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An die Gleichstellungsstelle für Frauen
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31-3
zum Vollzug des Beschlusses

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3