

Telefon: 0 233-22539
0 233-22779
Telefax: 0 233-21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI-31-3

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

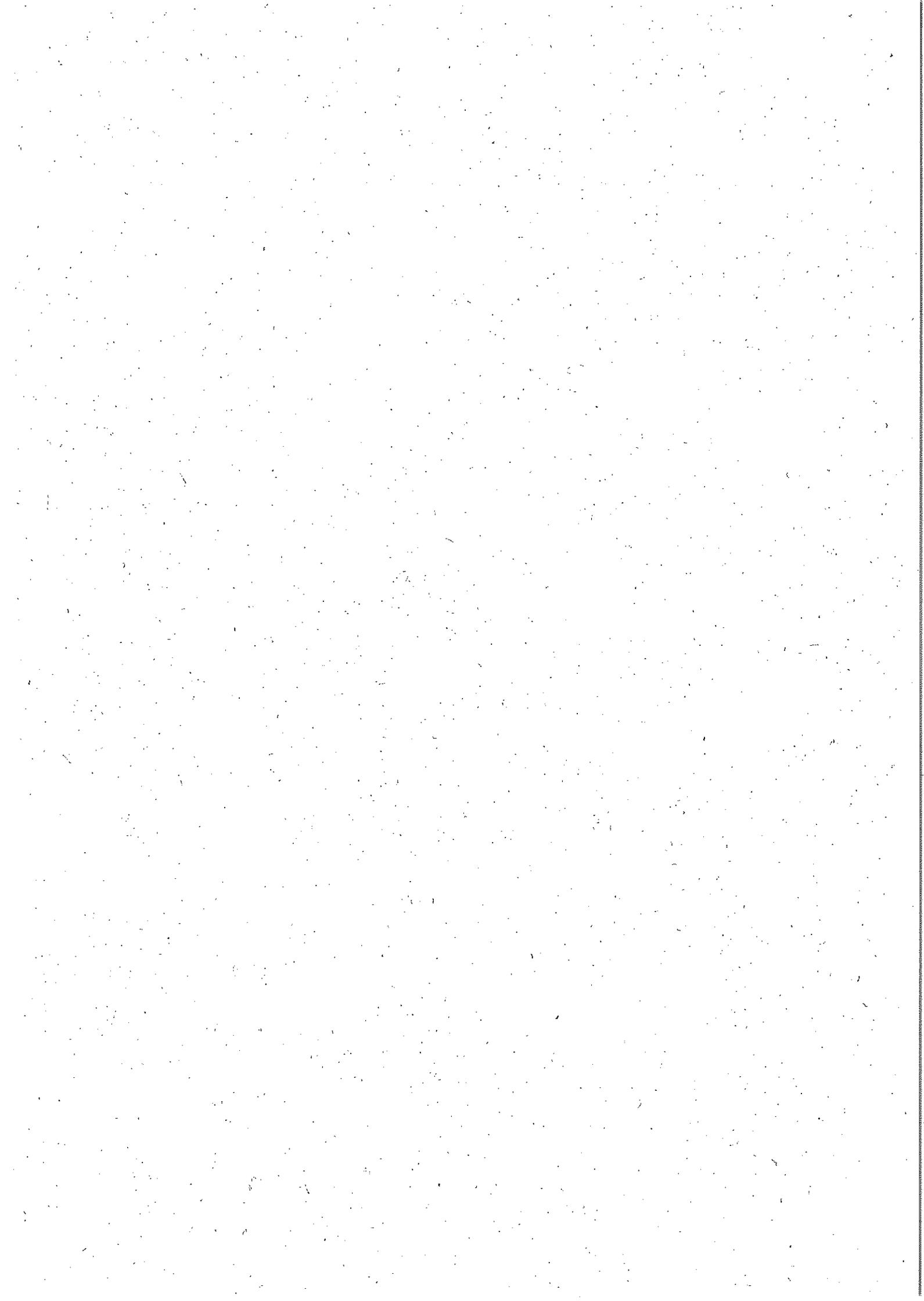
**Neufassung
vom 23.09.2015**

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13133

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.11.2015 (SB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Behandlung des Antrags Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 17.01.2013. Der Antrag fordert eine geschlechtsspezifische Untersuchung des Öffentlichen Personenverkehrs im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr und die Darstellung der sich daraus ergebenden Steuerungsrelevanz.
Inhalte	<ul style="list-style-type: none">• Darstellung der gleichstellungsorientierten Ansätze im Rahmen der strategischen und konzeptionellen Verkehrsplanung.• Auswertung der Daten (Anzahl der Wege je Verkehrsmittel, differenziert nach Geschlecht und Alter) und Beschreibung der Ergebnisse der Untersuchungen zur Mobilität in Deutschland 2008 - Aufstockung für die Landeshauptstadt München (MiD 2008).• Darstellung der Entwicklung aus dem Vergleich zwischen den Jahren 2002 und 2008.• Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen für die gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung.
Entscheidungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none">• Der Stadtrat nimmt von den durchgeführten Untersuchungen und Ergebnissen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung Kenntnis.• Eine Steuerung des Verkehrsmittelwahlverhaltens von Frauen und Männern durch eine gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung wird im Rahmen der konzeptionellen Verkehrsplanung nicht in jedem Vorhaben als notwendig und möglich erachtet.• Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung als Strategie soll dann eingesetzt werden, wenn es möglich und fachlich sinnvoll ist.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung, Mobilität in Deutschland, MiDMUC



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

**Neufassung
vom 23.09.2015**

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13133

Anlagen:

1. Antrag Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 17.01.2013
2. Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen vom 03.08.2015
3. Stellungnahme des Direktoriums vom 29.07.2015

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.11.2015 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung.....	2
2. Geschlechts- und altersspezifisches Verkehrsmittelwahlverhalten.....	3
2.1. Betrachtung der heutigen Situation.....	3
2.2. Entwicklungen im Mobilitätsverhalten zwischen 2002 und 2008.....	4
2.3. Rückschlüsse auf das geschlechtsspezifische Verkehrsmittelwahlverhalten.....	4
3. Gleichstellungsorientierte Steuerungsansätze.....	5
3.1. Steuerungsansätze im Rahmen der Verkehrsplanung.....	5
3.2. Geschlechtsspezifische Kostenverteilung in der Verkehrsplanung.....	6
4. Fazit.....	6
II. Antrag der Referentin	8
III. Beschluss	8

I. Vortrag der Referentin

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 17.01.2013 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 03974 "Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung: Untersuchung zum Vergleich ÖPNV-MIV" gestellt (Anlage 1). 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, 04.07.2013 und 15.04.2014 um Terminverlängerung gebeten.

Zuständig ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist. Eine Beschlussvorlage wurde in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 13.11.2013 eingebracht und dort qualifiziert vertagt. Die Antragstellerin Frau Stadträtin Dietrich hat darum gebeten, eine Stellungnahme des Direktoriums einzuholen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 08-14 / A 03974 wie folgt Stellung:

1. Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung

In der Stadtentwicklung hat Gender Mainstreaming das Ziel, soziale Ungleichheiten sichtbar zu machen und diesen in allen planerischen Handlungsfeldern entgegenzuwirken. Gendergerechte Städte spiegeln die gesellschaftliche Vielfalt wider, verbinden Leben, Arbeiten und Freizeit, schaffen nachhaltige Lebensräume und sorgen für kurze und barrierefreie Wege. Die Umsetzung der Strategie des Gender Mainstreaming erfordert bei der Entwicklung städtebaulicher Leitbilder und der Abstimmung von Planungsprozessen und Projekten eine kreative Auseinandersetzung mit den Unterschieden im Geschlecht, im Alter, in der sozialen und kulturellen Herkunft und in der Mobilität.

Mit dem Leitlinienbeschluss zur „PERSPEKTIVE MÜNCHEN“ wurde der Grundsatz einer Gleichstellung der Geschlechter auf allen gesellschaftlichen Ebenen bereits festgehalten. Aufbauend auf die „PERSPEKTIVE MÜNCHEN“ wurde mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2006 zum Verkehrsentwicklungsplan (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07218) festgeschrieben, dass die unterschiedlichen Anforderungen von Frauen und Männern an die Stadt und an die Mobilität sowie ihre Integration in planerische Strategien, Projekte und ihre Evaluierung zu berücksichtigen sind. Sie sind in die verkehrspolitischen Ziele der Landeshauptstadt München – Verkehrsminderung, Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel und stadtverträgliche Organisation des notwendigen motorisierten Verkehrs – zu integrieren.

Umgesetzt wird dies im Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Prozess der Verkehrsplanung bereits in Form von Bürgerversammlungen, Bürgerworkshops und Informationsveranstaltungen sowie Machbarkeitsstudien und Untersuchungen, welche detailliert die Belange und Bedarfslagen der Münchner Bürgerinnen und Bürger bei konkreten Planungsvorhaben und Projekten erörtern und diese berücksichtigen.

Darüber hinaus wurde in der Vollversammlung des Stadtrates vom 05.06.2013 im Zusammenhang mit der PERSPEKTIVE MÜNCHEN auch der strategischen Leitlinie „Stadt- und Klimafreundliche Mobilität“ zugestimmt (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 11217). In ihr heißt es u. a.: Die Stadt berücksichtigt dabei die Mobilitätsbedürfnisse aller Gesellschafts- und Altersgruppen sowie des Wirtschaftsverkehrs. Die thematische Leitlinie „Mobilität für alle erhalten und verbessern – stadtverträgliche Verkehrsbewältigung“ ist weiterhin gültig.

Damit eine strategische, konzeptionelle und damit auch gleichstellungsorientierte Verkehrsplanung möglich ist, führt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung seit den neunziger Jahren Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten im Personen- und im Wirtschaftsverkehr durch. Dazu beteiligt sich die Landeshauptstadt München, vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, seit dem Jahr 2002 mit einer Aufstockung der Stichproben an den bundesweiten Erhebungen zum Mobilitätsverhalten „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland“ (KiD). Die Stichprobengrößen der Studien sind dabei so festgelegt, dass insbesondere Aussagen zur gesamtstädtischen Situation getroffen werden können. Feinteiligere und zielgruppenspezifische Aussagen für das gesamte Stadtgebiet würden einen sichtlich höheren Stichprobenumfang der MiD erfordern. Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung rechtfertigt der damit verbundene, gering erwartete Nutzen die entstehenden Kosten nicht, zumal auch mit einer verbesserten Erkenntnislage zum geschlechtsspezifischen Verkehrsverhalten keine Steuerungsmöglichkeiten ersichtlich sind.

2. Geschlechts- und altersspezifisches Verkehrsmittelwahlverhalten

2.1. Betrachtung der heutigen Situation

Anhand der Ergebnisse der letzten Untersuchung zur Mobilität in Deutschland 2008 - Aufstockung für die Landeshauptstadt München (MiD 2008) soll im Folgenden die Ist-Situation im Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner aufgezeigt werden. Die vorliegenden Daten ermöglichen u. a. eine Auswertung und Differenzierung nach Geschlecht, Altersgruppen, Wegelängen und die Art des genutzten Verkehrsmittels. Grundlegend zur MiD 2008 ist zu sagen, dass 51,7 % der befragten Personen weiblich sind und somit ein nahezu ausgeglichenes Verhältnis der Geschlechter in der erhobenen Stichprobe besteht. In der folgenden Tabelle wird die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht und Altersklasse dargestellt, betrachtet werden die drei Segmente: Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV), Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV). Der ÖPV enthält neben dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auch Werte über den Schienenfernverkehr, er liegt zusammen mit dem Anteil des Flugverkehrs bei 0,5 % und ist somit in dieser Untersuchung vernachlässigbar.

Tabelle: Verkehrsmittelwahl in München differenziert nach Geschlecht und Altersklasse

Alter (in Jahren)	weiblich			Summe	männlich			Summe
	Nichtmotori. Individualverk.	Motorisiert. Individualverk.	Öffentl. Personenverk.		Nichtmotori. Individualverk.	Motorisiert. Individualverk.	Öffentl. Personenverk.	
0 – 5	56 %	34 %	10 %	100 %	46 %	37 %	16 %	100 %
6 – 9	54 %	35 %	11 %	100 %	53 %	37 %	10 %	100 %
10 – 13	56 %	18 %	26 %	100 %	48 %	29 %	22 %	100 %
14 – 17	44 %	15 %	42 %	100 %	55 %	18 %	26 %	100 %
18 – 24	32 %	28 %	41 %	100 %	35 %	34 %	30 %	100 %
25 – 44	45 %	35 %	21 %	100 %	36 %	45 %	20 %	100 %
45 – 59	40 %	41 %	20 %	100 %	40 %	43 %	17 %	100 %
60 – 64	40 %	38 %	22 %	100 %	40 %	44 %	16 %	100 %
65 und älter	48 %	28 %	24 %	100 %	43 %	42 %	14 %	100 %
Gesamt	44 %	33 %	23 %	100 %	40 %	41 %	19 %	100 %

In den Altersgruppen bis 9 Jahren liegt ein relativ ausgeglichenes Verhältnis der Geschlechter bei der Nutzung des MIV und des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) vor. Unter den 10 bis 13-jährigen weiblichen Jugendlichen ist allerdings zu beobachten, dass diese bereits mehr den ÖPV nutzen oder mit dem Rad bzw. zu Fuß unterwegs sind. Ab 14 Jahren und älter bilden über alle Altersklassen hinweg die Männer jeweils die größte Gruppe derjenigen, die sich für den MIV entscheiden. Bei der zahlenmäßig (mit gut 34 %) stärksten Altersgruppe der 25- bis 44-jährigen ist die Nutzung des ÖPV nahezu ausgeglichen, allerdings liegt der Anteil der Männer im MIV mit knapp 10 % deutlich über dem der Frauen, die ihre Wege weitestgehend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Dies spiegelt sich auch in der Wegelänge wider, bei den Männern ist diese um über 5 km länger als bei den Frauen.

Allgemein ist festzustellen, dass die Nutzung des ÖPV in den Altersklassen zwischen 14 und 24 Jahren bei beiden Geschlechtern am höchsten ist. Jüngere und ältere Menschen hingegen, nutzen diesen weniger häufig und entscheiden sich vermehrt für das Kraftfahrzeug (Kfz).

Unter den 45 bis 59-jährigen gleicht sich die Nutzung des MIV zwischen Frauen und Männern allerdings fast an. In der Altersklasse 65 Jahre und älter besteht mit ca. 14 % der größte Unterschied zwischen Männern und Frauen im Segment MIV.

Im ÖPV verhält es sich annähernd umgekehrt – mit Ausnahme der 0 bis 5-jährigen – sind es die Frauen über alle Altersklassen welchen diesen häufiger nutzen. Die Differenzen zwischen den Geschlechtern sind bei den 14 bis 24 und 65-jährigen und älter mit 10 bis 15 % am höchsten, in den übrigen Altersklassen sind die Unterschiede eher als gering einzuordnen.

2.2. Entwicklungen im Mobilitätsverhalten zwischen 2002 und 2008

Anhand der letzten MiD 2008 und der vorangegangenen MiD 2002 können die Entwicklungen bei der Verkehrsmittelwahl, differenziert nach Geschlecht, zwischen den beiden Erhebungsjahren 2002 und 2008 beschrieben werden. Detaillierte Aussagen zu den Entwicklungen differenziert nach Altersklasse und Geschlecht sind anhand der vorliegenden MiD Daten nicht möglich. Die Stichprobengrößen differenziert nach Geschlecht und Alter variieren zwischen den beiden Erhebungsjahren voneinander, so dass Unterschiede auch statistisch bedingt sein können und nicht allein auf eine Änderung im Nutzungsverhalten zurückzuführen sind.

Es ist allgemein festzustellen, dass der Unterschied zwischen Frauen und Männern gering abgenommen hat und man sich einer statistischen Ausgeglichenheit der Geschlechter weiter annähert. Dies lässt sich über alle drei Verkehrsarten NMIV, MIV und ÖPV hinweg beobachten. Grundsätzlich ist die Entwicklung zwischen den Geschlechtern von 2002 auf 2008 im Sinne einer statistischen Ausgeglichenheit als positiv zu erachten.

2.3. Rückschlüsse auf das geschlechtsspezifische Verkehrsmittelwahlverhalten

Aus den vorangegangenen Auswertungen der Studien zur Mobilität in Deutschland geht hervor, dass die Verkehrsmittelnutzung der Geschlechter im MIV sowie ÖV nicht ausgeglichen ist. Auch gestaltet sich die Verteilung zwischen den Verkehrsmitteln unterschiedlich, so sind es im MIV die Männer, welche den Großteil der Nutzer bilden. Frauen hingegen nutzen eher die Öffentlichen Verkehrsmittel, das Rad oder gehen zu Fuß.

Die Differenzen bei der Nutzung des NMIV, MIV und ÖPV zwischen Frauen und Männern lassen allerdings keine Rückschlüsse darüber zu, wie die Interessen und Ansprüche der Geschlechter sind. Über die alleinige Betrachtung der statistischen Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl, kann nicht darauf geschlossen werden, ob ein tatsächlicher Handlungsbedarf besteht und dementsprechend gesteuert werden sollte. Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und von Geschäften für tägliche Einkäufe mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln wird von Frauen und Männern in der MiD 2008 nicht unterschiedlich beurteilt. Generell sind Frauen und Männer überwiegend zufrieden mit der Erreichbarkeit und bewerten diese mit „gut“ oder „sehr gut“.

Um weitere Schlussfolgerungen treffen zu können, bedarf es zusätzlicher Erhebungen und Untersuchungen, welche sich mit den Fragestellungen beschäftigen, inwiefern hier ein Handlungsbedarf einer Zielgruppe besteht oder man von einer Ausgewogenheit sprechen kann. Die vorliegenden Daten und Ergebnisse der Studien zur MiD sind in diesem Falle, aufgrund der für die Fragestellung zu geringen Stichprobe, nicht ausreichend. Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung liegen derzeit keine weiteren Studien vor, die zu einem gesamtstädtischen Bild Aufschluss geben können.

3. Gleichstellungsorientierte Steuerungsansätze

3.1. Steuerungsansätze im Rahmen der Verkehrsplanung

Einführend ist zu erwähnen, dass die Verkehrsmittelwahl von einer Vielzahl von Einflussgrößen abhängt, wie zu einem der Merkmalen der Fahrt (Fahrtzweck, Wegelänge, Zeitpunkt usw.), den demographischen und sozioökonomischen Eigenschaften der am Verkehr teilnehmenden Haushalte und Personen (z. B. Alter, Geschlecht, Pkw-Verfügbarkeit, Haushaltsstruktur) aber auch den Charakteristika des genutzten Verkehrssystems (Fahrzeit, Kosten, Qualität). Üblicherweise sind auch qualitative Merkmale – wie z. B. Komfort, Erhalt eines Sitzplatzes, Sicherheitsgefühl – von entscheidender Rolle, gerade diese Kriterien hängen von der Subjektivität der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ab und sind nur schwer zu quantifizieren.

Die unterschiedlichen Lebensstile der Menschen in ihren jeweiligen Lebensphasen und die sich daraus ergebenden Anforderungen an Mobilität sind ebenfalls ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl; so haben Eltern, Erwerbstätige, mobilitätseingeschränkte Personen, Jugendliche, Arbeitslose etc. alle unterschiedliche Mobilitätsverhalten. Für die eine Person sind beispielsweise umweltgerechte Verkehrsmittel ausschlaggebend, für die nächste ein hohes Maß an Flexibilität und der dritten steht nur ein einziges Verkehrsmittel zur Verfügung.

Anhand der vielzähligen Einflussgrößen auf die Verkehrsmittelwahl ist zu erkennen, dass Steuerungsansätze nicht durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung allein gesetzt werden können, sondern auch andere städtische Referate, Produkte und externe Dritte wie den Aufgabenträgerverbund der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) und die Betreibergesellschaft Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) betroffen sind. Zudem hört Verkehr nicht an der Stadtgrenze Münchens auf, sondern es bestehen Pendlerverflechtungen mit dem Umland und der Region. Auch hier müssten entsprechende Steuerungsmöglichkeiten bei den zuständigen Aufgabenträgern und Institutionen geschaffen werden, welche mit den Zielen der Landeshauptstadt München ineinandergrei-

fen. Darüber hinaus bestehen gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen, auf die das Referat für Stadtplanung und Bauordnung keinen Einfluss und keine Steuerungsmöglichkeiten hat. Vor diesem Hintergrund sind die Handlungsmöglichkeiten, welche dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Verfügung stehen, nur sehr eingeschränkt und nicht allein zielführend.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan und dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München existieren bereits zwei langjährige Instrumente, in denen zielgerichtete Maßnahmen und Steuerungsmöglichkeiten verankert werden können. Wie aus den vorangegangenen Ausführungen hervorgeht, ist der Handlungsrahmen und die Steuerungsmöglichkeiten beider Pläne nur begrenzt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung entwickelt in diesem Rahmen Konzepte, welche anschließend durch das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat oder andere Beteiligte umgesetzt werden.

3.2. Geschlechtsspezifische Kostenverteilung in der Verkehrsplanung

Untersuchungen, die im Rahmen der konzeptionellen Verkehrsplanung regelmäßig und kontinuierlich durchgeführt werden und sich jährlich im Haushalt widerspiegeln, sind Verkehrszählungen des motorisierten Individual- und Radverkehrs sowie Erhebungen im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung.

Eine Differenzierung nach Geschlecht, Alter oder Lebensstil ist bei diesen Erhebungen aus fachlicher Sicht weder erforderlich noch praktisch realisierbar. Es geht hierbei um eine alleinige Quantifizierung der Mengen im MIV für verkehrstechnische und -planerische Bemessungen. Zusätzliche Differenzierungen nach Geschlecht, Altersklassen oder ähnlichem würden zudem **keine Bedarfslagen erkennen lassen**, sondern nur Nutzungshäufigkeiten wiedergeben. Eine Verteilung der planerischen Kosten im Sinne einer gleichstellungsorientierten Haushaltsteuerung ist in diesem Zusammenhang nicht praktikabel.

4. Fazit

Die Ergebnisse aus den Untersuchungen zur MiD haben aufgezeigt, dass es Unterschiede im Modal Split zwischen Frauen und Männern bei der Nutzung des NMIV, MIV und ÖPV gibt. Die Entwicklung der geschlechtsspezifischen Verkehrsmittelnutzung im Bereich MIV und ÖPV ist grundsätzlich positiv zu bewerten, da die Abweichungen zwischen 2002 und 2008 unter den Geschlechtern abgenommen haben. Inwieweit ein Handlungs- und somit auch Steuerungsbedarf besteht, lässt sich aus den vorhandenen Daten nicht ableiten. Untersuchungen, die solche Fragestellungen als Gegenstand haben, sind aufgrund der Vielzahl an Einflussgrößen auf die Verkehrsmittelwahl und einer Differenzierung nach unterschiedlichen Zielgruppen und Schichten mit einem hohen Stichprobenumfang verbunden. Der Aufwand und die Kosten für so eine Befragung sind entsprechend hoch anzusetzen.

Das Ziel einer gleichstellungsorientierten Verkehrsplanung im Sinne des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist eine gleichberechtigte Teilhabe aller Haushalte und Personen an den bestehenden und zukünftigen Mobilitätsformen und nicht ein ausgeglichenes Verhältnis bei der Verkehrsmittelwahl. Vielmehr soll auf die Anforderungen an Mobilität von Personengruppen in ihren Lebenssituationen mit besonderen und berechtigten Bedürfnissen eingegangen und ihnen Wahlmöglichkeiten eröffnet werden. In diesem Zu-

sammenhang führt die Landeshauptstadt München im Rahmen von Planungsvorhaben Bürgerbeteiligungen, Bürgerwerkstätten und Infoveranstaltungen durch. Hier können Bürgerinnen und Bürger ihre Anforderungen und Probleme vortragen. Die dadurch gewonnen Erkenntnisse sind wesentlich praxisnäher als geschlechtsspezifische Datenerhebungen.

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 in der Landeshauptstadt München insgesamt um etwa 4 % leicht zurück, ist bei den Kfz-Nutzerinnen 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.

Daher gilt es fallweise zu prüfen, in welchen Prozessen der Einsatz einer gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung eine sinnvolle Strategie in der konzeptionellen Verkehrsplanung ist, sowie wirtschaftlich und zielführend als Instrument eingesetzt werden kann.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion der DIE GRÜNEN/RL vom 17.01.2013 wird entsprochen.

Das Direktorium hat der Sitzungsvorlage zugestimmt (Anlage 3).

Die Gleichstellungsstelle für Frauen hat der Sitzungsvorlage nicht zugestimmt. Die Stellungnahme ist als Anlage 2 beigefügt. Hierzu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Unter Ziffer 3. der Beschlussvorlage wird beschrieben, warum im Bereich der konzeptionellen Verkehrsplanung eine gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung als nicht zielführend und sinnvoll erachtet wird. Die in der Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen gewünschten Änderungen des Antrags der Referentin entsprechen nicht den formulierten Inhalten und Zielsetzungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt die inhaltlichen Ausführungen der Gleichstellungsstelle für Frauen daher zur Kenntnis; die auf Seite 3 der Anlage 2 genannten Änderungen im Antrag der Referentin werden nicht aufgenommen.

Das Direktorium und die Gleichstellungsstelle für Frauen haben Abdruck erhalten.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Die Bezirksausschuss-Satzung sieht in vorliegender Angelegenheit keine Beteiligung der Bezirksausschüsse vor.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, 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. Es gibt Differenzen bei der Verkehrsmittelwahl im motorisierten Individualverkehr und Öffentlichen Verkehr zwischen den Geschlechtern, wie aus der Studie zur Mobilität in Deutschland 2008 - Aufstockung für die Landeshauptstadt München ersichtlich wird. Die vorliegenden Daten lassen aber keine Rückschlüsse auf Handlungsbedarfe und daraus abzuleitende Steuerungsansätze zu.
2. Eine Steuerung des Verkehrsmittelwahlverhaltens durch eine gleichstellungsorientierte Haushaltsteuerung wird aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung in der konzeptionellen Verkehrsplanung nicht als möglich und zielführend erachtet. Eine gleichstellungsorientierte Haushaltsteuerung im Handlungsfeld Mobilität setzt umfangreiche zusätzliche Datenerhebungen, z. B. durch Zielgruppenbefragungen, voraus und kann nur bei Einberechnung der gesamten Produktionskette von der konzeptionellen Verkehrsplanung über die Planung und den Bau von Verkehrsinfrastrukturprojekten bis hin zum Betrieb von Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln zu umsetzbaren Ergebnissen führen.
3. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion der DIE GRÜNEN/RL vom 17.01.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. 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 Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

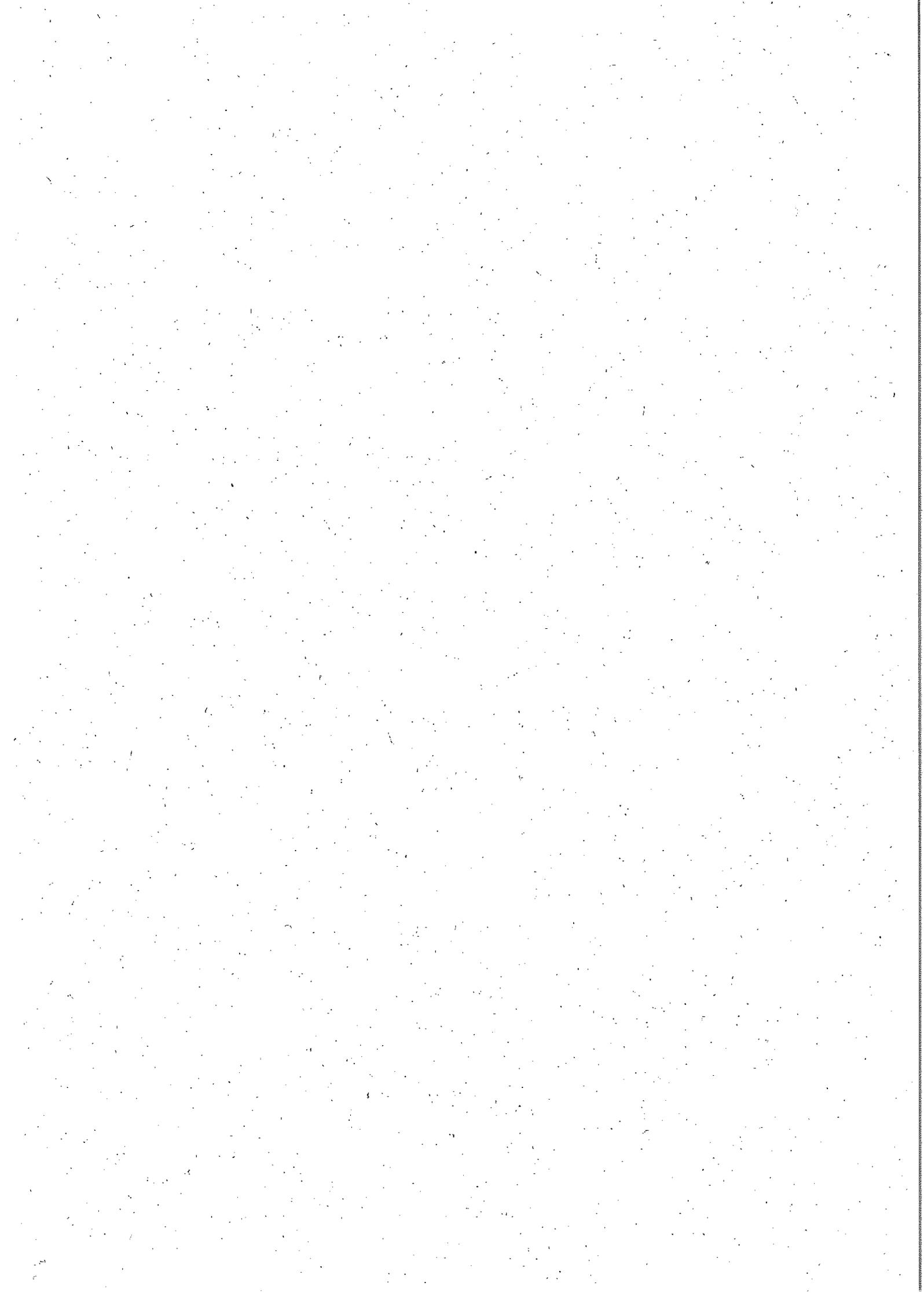
V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II/V 1
3. An das Direktorium HA I/CS
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An die Frauengleichstellungsstelle
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, HA I/1, HA I/01 BVK
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



Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
STADTRATSFRAKTION

ROSA LISTE
MÜNCHEN

München, den 17.01.2013

Antrag

Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung : Untersuchung zum Vergleich ÖPNV-MIV

Der Stadtrat möge beschließen:

Im Rahmen der Gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung der LHM wird der Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) untersucht und die Steuerungsrelevanz der Untersuchung dargestellt.

Begründung:

Die LH München ist führend und vorbildlich in ihrer Antidiskriminierungs- und Gleichstellungsarbeit. Diese Einstellung findet auch in der vom Stadtrat beschlossenen gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung (Gender Budgeting) ihren Niederschlag. Die zielgruppen- und gleichstellungsorientierte Untersuchung im Produkt Verkehrsplanung mit dem Fokus auf Radverkehr hat gezeigt, dass Frauen und Männern das Fahrrad unterschiedlich nutzen. Festgestellt wurde nicht nur eine Altersdifferenz, sondern auch die unterschiedlichen Bedürfnisse und Notwendigkeiten für eine allgemeine Erhöhung des Radverkehrs am Modalsplit.

Es ist davon auszugehen, dass die Geschlechterdifferenz beim MIV und ÖPNV deutlich höher ist und eine größere Steuerungsrelevanz hat. Die Daten aus der Untersuchung Mobilität in Deutschland mit einer gesonderten Stichprobenerhebung für München (MiD-Muc) weisen darauf hin.

Um hier genaue Daten und vor allem steuerungsrelevante Aussagen für eine „Geschlechtergerechte Verkehrspolitik“ für die LH München zu erhalten und umzusetzen, bedarf es einer genauen Untersuchung des MIV im Vergleich zum ÖPNV.

Fraktion Die Grünen – rosa liste
Initiative:

Lydia Dietrich

Gülseren Demirel

Jutta Koller

Mitglieder im Stadtrat

Datum: 03.06.2014

Landeshauptstadt
München
Büro des
Oberbürgermeisters
Gleichstellungsstelle für Frauen
GSt

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

Entwurf vom 15.06.2015

Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13133

Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen

Die GST verweist auf ihre erste Stellungnahme vom 23.10.2014. Sie bittet um Einarbeitung oder Anhang der folgenden aktuellen Stellungnahme an die Beschlussvorlage.

Die Gleichstellungsstelle für Frauen findet in der vorliegenden Neufassung der Beschlussvorlage kaum einen Hinweis darauf, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gleichstellungsrelevante Steuerungsmöglichkeiten in Betracht zieht, die sich aus einem Vergleich des ÖPNV und des MIV ergeben könnten.

Die gravierenden Differenzen bei einigen Altersgruppen werden benannt, aber nur geringfügig analysiert. Insgesamt wird argumentativ ausschließlich darauf hingewiesen, dass zwar die vorliegenden Daten nicht ausreichen, um Rückschlüsse auf Handlungsbedarfe abzuleiten, dass aber auf eine zielführende Analyse aus Gründen der Komplexität des Themas verzichtet wird.

Die Beurteilung der Ergebnisse aus der Datenanalyse stellt, wie bereits in der ersten Beschlussvorlage vom 13.11.2013 (SB), ausschließlich auf die Durchschnittswerte von Frauen und Männern insgesamt ab. Die Methoden der Gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung zur Ermittlung von Ursachen und Steuerungsansätzen bleiben unberücksichtigt.

Datenanalysen sind ein erster Schritt, um geschlechtsbezogene Differenzen festzustellen. Darauf aufbauend sind qualitative Ursachenanalysen erforderlich, um bedarfsgerechte Steuerungsansätze zu ermitteln.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt regelmäßig Studien zu verschiedensten Fragestellungen durch. Hier werden von Seiten der Gleichstellungsstelle Ansatzpunkte gesehen, um über die Datenanalyse hinaus geschlechtsspezifische Ursachen für Differenzen und geschlechtsspezifische Bedarfslagen zu ermitteln.

In der Beschlussvorlage wird zwischen der Umsetzung von Gender Mainstreaming sowie den Zielen der Perspektive München einerseits und der Umsetzung von Zielen der Gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung andererseits ein Widerspruch konstruiert, den es nicht gibt.

Gender Mainstreaming und Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung untersuchen gleiche Fragestellungen hinsichtlich der Bedarfslagen der Zielgruppen, die sich aus den geschlechtsspezifischen Lebenslagen ergeben.

Die Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung bestimmt darüber hinaus auf Grundlage der Analyseergebnisse Wirkungsziele und Kennzahlen für die Budget-Steuerung. Damit wird Wirkungstransparenz bezogen auf Gleichstellungsziele hergestellt. In Verknüpfung mit dem Budget ist im besten Falle so ablesbar, welche Gleichstellungswirkungen mit dem Mitteleinsatz erzielt werden. Diese Steuerungsinformationen geben im Haushaltsprozess qualitative Informationen zur Frage, ob ein Produkt oder eine Produktleistung die beabsichtigten Wirkungsziele erreicht.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung möchte bei den Planungsprozessen statt der Nutzungshäufigkeit berechnete Bedarfe in der Nutzung von Verkehrsmitteln berücksichtigen. Dieses Ziel ist unstrittig.

Allerdings geben geschlechtsdifferenzierte Nutzungszahlen durchaus deutliche Hinweise auf Bedarfslagen. Sie werden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung selbst dazu genutzt, möglichen Steuerungsbedarf abzuleiten, wie aus den Ausführungen im Absatz auf Seite 7 der Beschlussvorlage hervorgeht: „Der Anteil des MIV ging im Zeitraum zwischen 2002 und 2008 in der Landeshauptstadt München insgesamt um etwa 4 % zurück, ist bei den Kfz-Nutzerinnen allerdings gestiegen. Eine Entwicklung, die zu beobachten ist und auf die zu reagieren ist. Ziel der Landeshauptstadt München ist es, bei beiden Geschlechtern den Anteil im MIV zu verringern.“

Das hier zur geschlechtsbezogenen Verkehrsteilhabe ein klassischer Zielkonflikt besteht, wird in diesem Zusammenhang nicht benannt. Dem Ziel der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs steht unter anderem eines der zentralen Gleichstellungsziele gegenüber, nämlich die Steigerung der Erwerbsbeteiligung von Frauen.

Wenn in der aktuellen Lösung des kommunalen Verkehrs Frauen mit Familienaufgaben regelmäßig über ein Auto verfügen, „... wirkt sich dies positiv auf die Erwerbsbeteiligung von Frauen aus.“¹ Es erleichtert die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und die Bewältigung komplexer Wegeketten wie Kita, Schule, Arbeit, Einkaufen, Sport, etc. Hier kann nur ein entsprechend bedarfsgerechter Aus- und Umbau des ÖPNV das Ziel einer Verringerung des MIV unterstützen. Dass hier spezifisch die Bedarfe von Frauen fokussiert werden müssen, ist so lange unverzichtbar, bis Familien-, Pflege- und Versorgungsaufgaben zwischen den Geschlechtern gleich verteilt sind.

1. Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung: Untersuchung zum Vergleich ÖPNV-MIV Antrag Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 17.01.2013, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V-13133; Stellungnahme des Direktoriums (D-I-CS) vom 21.03.2015 zum Schreiben des Referat für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.12.2013.

In der Stellungnahme des Direktoriums vom 21.03.2014 wird u.a. auf diesen Punkt ausführlich eingegangen. Zielkonflikte wie diese gibt es in der Arbeit einer komplexen Verwaltung immer wieder. Sie müssen aktiv und bedarfsgerecht gelöst werden. Bezüglich der Herangehensweise und der Erfahrung anderer Städte zu dieser Problematik empfiehlt die Gleichstellungsstelle für Frauen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit den Städten Wien und Freiburg Kontakt aufzunehmen, die ähnliche Formen der geschlechterdifferenzierten Darstellung der Kostenverteilung von Verkehrsinfrastruktur nutzen und damit die gewünschte Verteilungstransparenz herstellen können. Spätestens damit sind die Nachweise zur Umsetzbarkeit sowohl zu einer gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung als auch zu ihrer Effizienz gegeben. Daher ist eine angemessene Auseinandersetzung mit dieser Frage vonnöten.

Es ist gerade im Sinne des Ziels Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs dringend erforderlich und geboten, zukünftig die Ergebnisse von geschlechterdifferenzierten Erhebungen und Auswertungen in Planungsprozessen nachvollziehbar darzustellen, um auf dieser Grundlage Steuerungsinformationen zur Wirkungs- und Verteilungstransparenz im Rahmen der Gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung zu gewinnen.

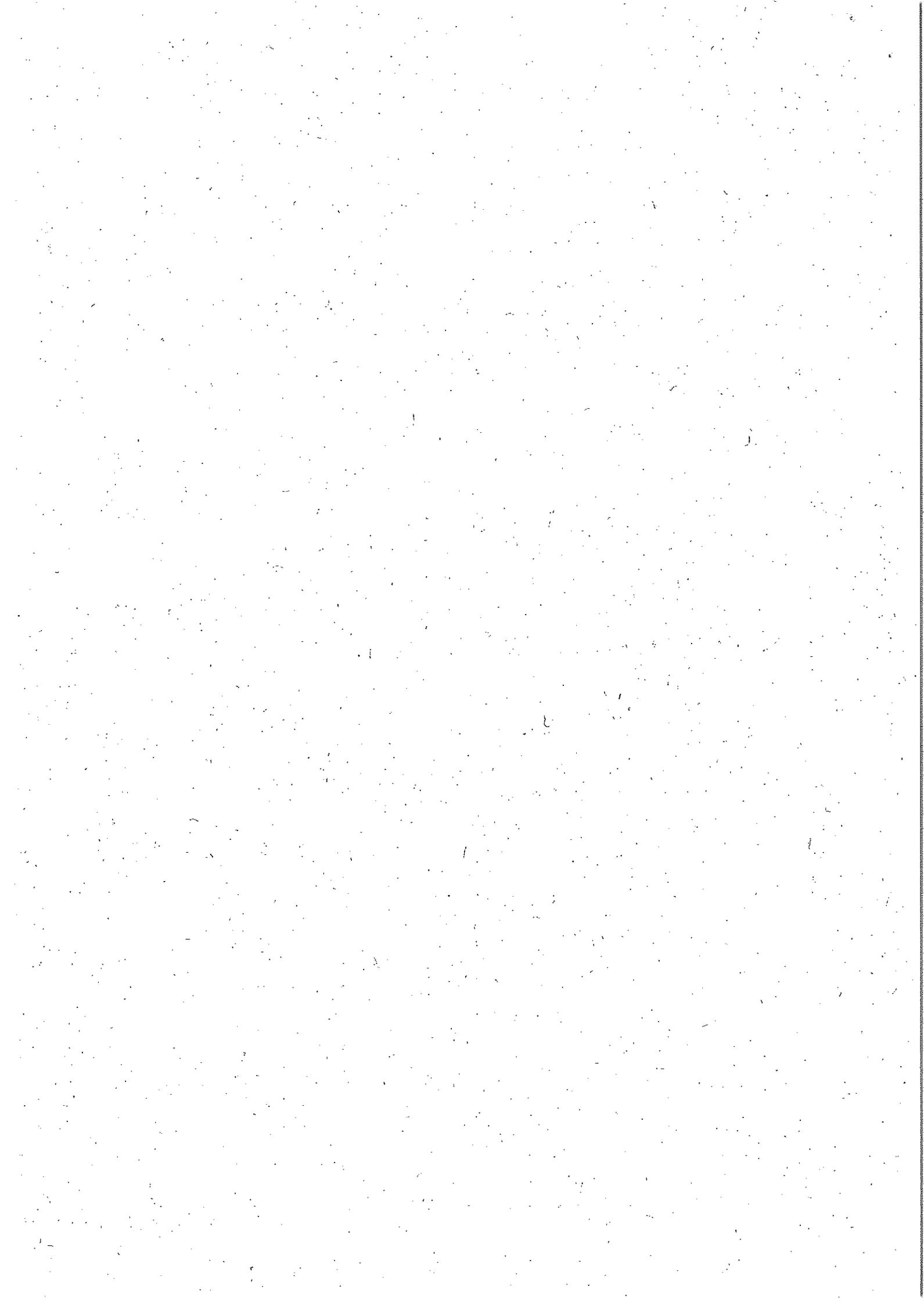
Wir bitten, den Antrag der Referentin wie folgt zu verändern:

1. der Stadtrat nimmt von den Ergebnissen der Untersuchung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie von den Stellungnahmen des Direktoriums und der Gleichstellungsstelle für Frauen Kenntnis. Da aus der aktuellen Datenlage noch keine ausreichenden Steuerungsinformationen zu generieren sind, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in Kooperation mit dem Direktorium, HA I, Steuerung, Information und Recht/ Zentrale Verwaltungsangelegenheiten und der Gleichstellungsstelle für Frauen im Rahmen der Gender Budgeting Strategie die Datenlage zielgerichtet zu ergänzen und auszuwerten.
2. Wirksame und effiziente Möglichkeiten in der konzeptionellen Verkehrsplanung durch die Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung werden mit den zuständigen Stellen in der Gleichstellungsstelle für Frauen, im Direktorium und in der Stadtkämmerei weiter geprüft. Im Handlungsfeld Mobilität wird ein Konzept in Kooperation mit diesen Stellen ein Konzept zur Eruiierung und Erhebung der Daten entwickelt, die zu umsetzbaren Ergebnissen führen.

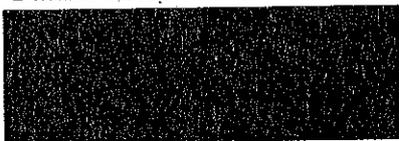
Mit freundlichen Grüßen



Kommissarische Leitung der Gleichstellungsstelle für Frauen



Datum: 29.07.2015



Direktorium
Zentrale
Verwaltungsangelegenheiten
D-I-ZV
D-I-ZV-SG1

Gleichstellungsorientierte Haushaltssteuerung: Untersuchung zum Vergleich ÖPNV-MIV,
Antrag Nr. 08-14 / A 03974 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 17.01.2014

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13133 Neufassung

An das Planungsreferat

Dem uns zugeleiteten Beschlussentwurf stimmt das Direktorium im Ergebnis zu.

Im Verlauf der verwaltungsinternen Abstimmung hat ein intensiver inhaltlicher Austausch stattgefunden. Verschiedene Wünsche und Anregungen des Direktoriums zur Beschlussvorlage wurden aufgenommen. Trotzdem sind zu einzelnen Punkten im Vortrag Anmerkungen notwendig.

Die Methode der gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung zielt darauf ab, Differenzen in der Geschlechterverteilung bei der Inanspruchnahme von Leistungen zum Anlass zu nehmen, die Hintergründe der Differenzen genauer zu durchleuchten und ggf. Steuerungsmöglichkeiten abzuleiten. Insofern ist die Darstellung des Planungsreferats in der vorliegenden Beschlussvorlage aus Sicht des Direktoriums verkürzt. Im übrigen bezieht sich die gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung (wie auch Gender Mainstreaming im Allgemeinen) nicht zwingend auf eine ausgeglichene Verteilung („50-50“). Es geht vielmehr um Bedarfslagen, die sich aus strukturellen Lebensbedingungen ergeben. Insofern können auch deutliche Ungleichverteilungen bedarfsgerecht sein.

Unstrittig ist, wie in der Vorlage dargestellt, dass die Daten von MIDMUC sich nicht eignen, um Bedarfslagen differenziert darzustellen. Es wird jedoch darum gebeten, in weiteren Untersuchungen des Planungsreferats geschlechterdifferenzierte Fragestellungen verstärkt zu berücksichtigen.

Neben der Wirkungstransparenz ist die Verteilungstransparenz das zweite zentrale Ziel der gleichstellungsorientierten Haushaltssteuerung. Die Darstellung der Verteilung der Verkehrsinfrastrukturkosten bezieht sich nicht ausschließlich auf die Leistungen des Planungsreferats. Hier müssten referatsübergreifende Ansätze entwickelt werden, bei denen z. B. auch Kosten des Baureferats und des KVR einbezogen werden.

Wir bitten darum, diese Stellungnahme der Beschlussvorlage beizulegen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.



