

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telex: 8 86 846 ppbn d

Inhalt

Doris Odendahl MdB verlangt bessere Berufschancen für Ingenieurinnen bei der Bundespost: Chancen für Frauen vertan.

Seite 1

Ernst Haar MdB fordert eine Gesamtstrategie für den Öffentlichen Personennahverkehr: Umfassende Nahverkehrsinitiative einleiten.

Seite 4

42. Jahrgang / 61

30. März 1987

Chancen für Frauen vertan

Deutsche Bundespost sucht intensiv nach Ingenieuren und übersieht dabei die Frauen!

Von Doris Odendahl MdB
Mitglied im Arbeitsbereich Gleichstellung der Frauen

Mit folgender dynamischer Schlagzeile „Die Bundespost wirbt um junge Ingenieure“ werden in der Tageszeitung „Die Welt“ vom 14. Februar 1987 die guten Berufschancen für Absolventen von ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen an Fachhochschulen und Hochschulen dargestellt: Mehr als 1.200 Stellen hat die Deutsche Bundespost Ingenieuren mit Fachhochschulqualifikation im gehobenen fernmeldetechnischen Dienst anzubieten; seit 1981 können Fachhochschulstudenten der Nachrichtentechnik - unabhängig vom Einkommen ihrer Eltern - ein wahrscheinlich nicht rückzahlbares Stipendium von 450 DM aufwärts erhalten. Posteigene Fachhochschulen gewährleisten sehr gute Studienbedingungen und relativ sichere Berufseinstiegschancen nach erfolgreichem Studienabschluss.

Diese positiven Angebote der Bundespost veranlaßten mich, beim Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen nachzufragen, wie es denn mit dem Frauenanteil in technischen Berufen, an den Stipendiaten, an den posteigenen Fachhochschul-Absolventen bestellt ist.

Denn immerhin ist der öffentliche Dienst, vor allem die Deutsche Bundespost ein wichtiger Arbeitgeber für Frauen. Die dort praktizierten beschäftigungspolitischen und die beruflichen Chancen von Frauen fördernden Maßnahmen sollten eigentlich privaten Arbeitgebern ein Vorbild sein. Im öffentlichen Dienst finden schließlich auch diejenigen Frauen einen Arbeitsplatz, die aufgrund ihrer Berufsentscheidung heute wie vor rund 80 Jahren immer noch „Pionierinnen ihrer Zukunft“ sind: die Ingenieurinnen. Nur wenige Tausend (24.000) gibt es davon in der Bundesrepublik, darunter 2.313 Elektroingenieurinnen und 595 Maschinenbauingenieurinnen. Von diesen wenigen Tausend waren im Jahr 1986 durchschnittlich rund 3.800 Ingenieurinnen arbeitslos. Das heißt jede fünfte Ingenieurin war ohne Arbeitsplatz.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus I/217
5300 Bonn 1, Postfach 12 04 08

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 82,50
mtl. zuzügl. Mwst und Versand.

Veränderungen
im Namen Rückfragen
Empfangsliste



Neben den Anstrengungen, sich in einem sogenannten Männerstudium behaupten zu müssen, sind vor allem die Schwierigkeiten beim Berufseinstieg oder beim beruflichen Wiedereinstieg nach Zeiten der Kinderbetreuung verantwortlich für den spärlichen weiblichen Nachwuchs in ingenieurwissenschaftlichen Studienfächern. Der Frauenanteil liegt in diesen Fächern nur um sechs Prozent, in den absoluten Zahlen: 31.696 Frauen. 1985 nahmen im Vergleich zum Vorjahr 5,2 Prozent (312) weniger junge Frauen ein ingenieurwissenschaftliches Studium auf. Weibliche Vorbilder im ingenieurwissenschaftlichen Hochschulbereich sind rar: eine einzige C 4-Professorin, aber 1.038 Männer in der gleichen Position. Von 3.249 C 3-Professuren sind 23 mit Frauen besetzt; von 2.407 C 2-Positionen sind 46 in weiblicher Hand. 20 der 1.200 Doktoranden in dieser Disziplin sind Frauen (zwei Prozent); unter den 35 ingenieurwissenschaftlichen Habilitierten war 1985 keine einzige Frau (vgl. auch Grund- und Strukturdaten, Ausgabe 1986/87, herausgegeben vom VMBW, Datenbasis 1984) Das genaue Hinsehen verdeutlicht die eklatante Unterrepräsentation von Frauen in Berufen von Morgen, in Bereichen, in denen sich aufgrund des technologischen Wandels der Beschäftigungszuwachs konzentrieren wird. Wenn es bei diesem geringen Ingenieurinnenanteil bleibt, und auch in anderen technischen, naturwissenschaftlichen, mathematischen, informations- und kommunikationstechnischen Berufen der Frauenanteil niedrig bleibt, muß ich die traurige Bilanz ziehen, daß Frauen gegenwärtig von der Konstruktion, Entwicklung und Gestaltung neuer Technologien, Alternativ-Energien und anderer, für die Zukunft bedeutsamer Bereiche ausgeschlossen sind und künftig einflußlos, ohne Mitgestaltungschancen bleiben werden. Die Weichen für die Zukunft würden dann also weiterhin nahezu ohne Beteiligung von Frauen gestellt. Eine solche Entwicklung kann niemand, der politische Verantwortung trägt, wollen. Für mich ist es eine naheliegende, logische Folge, daß der öffentliche Dienst hier einzuspringen hat und auch eingesprungen ist. Im gesamten Verantwortungsbereich des Bundes einschließlich Post, Bahn, Bundeswehr, bundeseigene Unternehmen und Unternehmen mit Bundesbeteiligung gibt es ein interessantes und vielfältiges Betätigungsfeld für technisch qualifizierte Frauen.

Diese Chancen würden auch den Frauen angeboten - nahm ich an. Die Antworten aus dem Hause Schwarz-Schilling vom 3. März 1987 belehrten mich eines Besseren: technisch versierte Frauen sind bei der Bundespost mit der Lupe zu suchen. Von 145.769 Beschäftigten sind nur 2.997 Frauen (2,05 Prozent) im gesamten technischen Bereich tätig; davon 200 Frauen unter 16.701



Beschäftigten im gehobenen technischen Dienst sind es 326 von 19.799 Beschäftigten (1,65 Prozent); im höheren technischen Dienst (Universitätsabschluß) sind es nur 26 von 1.632 (1,6 Prozent).

Immerhin wird die Zwei-Prozent-Quote von den weiblichen Studierenden an den posteigenen Fachhochschulen überschritten: Unter den 1.455 eingeschriebenen Studierenden sind 70 Frauen, das entspricht einem Anteil von 4,8 Prozent. Die Anzahl der weiblichen Stipendiaten wurde nicht genannt. Zwar wird wortreich die Bereitschaft, Frauen in ingenieurwissenschaftlichen Berufen einzustellen, bekundet, doch keine einzige konkrete Maßnahme zur Erhöhung des Frauenanteils in diesen Berufen und Bereichen wird genannt.

Große Industrieunternehmen sind wachsamer. In ihrer langfristigen Kalkulation ist der demographisch bedingte Mangel an hoch- und höchstqualifiziertem naturwissenschaftlichem Nachwuchs ein Aktivposten zur gezielten Motivation von Frauen, solche Studiengänge und Berufsausbildungen zu wählen. IBM zum Beispiel legt ein Stipendienprogramm von 30 Studienanfängerinnen in mathematisch-naturwissenschaftlichen beziehungsweise ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen auf. Warum macht es die Deutsche Bundespost nicht?

MBB hat ein mehrstufiges Förderprogramm zur Erschließung naturwissenschaftlich-technischer Berufe für Frauen begonnen und gezielte Einstiegs- und Aufstiegswege entwickelt. Warum macht es die Deutsche Bundespost nicht?

Es ist wirklich ein Ärgernis und ein Skandal, daß der öffentliche Dienst des Bundes, insbesondere die Deutsche Bundespost, das Schlußlicht in der Politik zur Förderung der beruflichen Chancen von Frauen bildet. Tagaus, tagein werden Chancen für Frauen vertan. Dies werden wir Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten nicht länger zulassen, sondern auf eine Fortentwicklung der im März 1986 von der CDU/CSU/FDP-Bundesregierung in Kraft gesetzten Frauenförderungskonzeption drängen und ihre Übertragung auf nachgeordnete Behörden sowie bundeseigene Unternehmen und Unternehmen mit Bundesbeteiligung fordern. (PPP / 30.3.1987)

* * *



Umfassende Nahverkehrsinitiative einleiten

Wir brauchen eine Renaissance des öffentlichen Verkehrs

Von Ernst Haar MdB
Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)

Blumige Worte über die Unverzichtbarkeit eines leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs gehen nicht nur in Wahlkampfzeiten allen konservativen Politikern stets leicht über die Zungen. Die Realität nach über vier Jahren Rechtskoalition sieht jedoch anders aus. Die Zahl der Fahrgäste der Busse und Bahnen geht zurück und die Nahverkehrsunternehmen kämpfen mit zum Teil erheblichen Kostenunterdeckungen. Eine genauere Betrachtung zeigt, daß in den meisten Verkehrsballungsräumen durchaus Zuwächse zu beobachten sind, während in ländlichen Regionen die Zahl der Fahrgäste von Jahr zu Jahr ständig zurückgeht.

Zurückzuführen ist diese unterschiedliche Entwicklung auf die jahrelange Vernachlässigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Fläche. Während in den Ballungsräumen durch umfangreiche Investitionen und die Schaffung der Verkehrsverbünde der ÖPNV in seiner Angebotsqualität entscheidend verbessert wurde, ist die Situation in der Fläche von wenigen Ausnahmen abgesehen nach wie vor gekennzeichnet durch Fahrplanausdünnungen, die Auflassung von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie die Stilllegung von Bahnstrecken und Buslinien.

Es ist daher auch nicht verwunderlich, daß auch unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten der Nahverkehr in der Fläche das Hauptsorgenkind ist. Während im Bereich der Deutschen Bundesbahn (DB) die bereits gut entwickelten S-Bahnen in Hamburg, Stuttgart und München Kostendeckungsgrade von über 50 Prozent aufweisen, beläuft er sich im Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Verkehrsballungsräume auf nur 27 Prozent. Auch dies eine direkte Folge der unterlassenen Modernisierung.

In einigen Ballungsgebieten und in vielen ländlichen Regionen fehlt noch immer eine Gesamtstrategie für den Nahverkehr. Auch im ÖPNV gilt, daß die Konservierung des „Status quo“ keine Lösung, sondern Rückschritt bedeutet. Kernpunkte dieser nach vorn führenden Strategie sind

- umfassende Angebotsverbesserungen zur Ertragssteigerung.
- Modernisierungsinvestitionen zur Kostensenkung und
- attraktive Fahrpreise zur Aufnahme des Wettbewerbs mit dem Pkw.

Notwendige verkehrs- und finanzpolitische Unterstützung

Aus Umwelt- und Arbeitsmarktgründen ist eine Stärkung des ÖPNV dringend erforderlich. Hierüber besteht bei allen Parteien weitgehend Einigkeit. Es kommt daher nun darauf an, daß zu Beginn dieser 11. Legislaturperiode des Bundestages die erforderlichen Weichenstellungen vorgenommen werden. Die verkehrs- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen sind dabei so zu verändern, daß

- alle Verkehrsträger stärker als bisher zu den von ihnen verursachten Kosten auch im Umweltbereich herangezogen,
- die Kooperation verbessert und die einzelnen Systeme zu optimalen Transportketten verknüpft,
- die Voraussetzungen für ökologisch und sozial verträgliche Verhaltensweisen geschaffen und



- die sozialen Interessen der Arbeitnehmer berücksichtigt werden.

All diese Änderungen sind möglich, ohne die Steuerbelastung für den Bürger insgesamt zu erhöhen. Mut ist jedoch erforderlich, um die notwendigen Umschichtungen vorzunehmen.

Vordringlich sind die folgenden Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen:

1. Gerechte Kostenstrukturen im Individualverkehr

Das Auto ist und bleibt das wichtigste Verkehrsmittel. Für die Zukunft kann auf das Auto allein aber nicht gebaut werden. Busse und Bahnen, aber auch das Fahrrad, müssen für den Bürger gleichwertige Alternativen zum Kraftfahrzeug werden. Hierfür ist unter anderem Voraussetzung, daß aus der Sicht des Nutzers die anfallenden Kosten für den Pkw auf der einen und für öffentliche Verkehrsmittel auf der anderen Seite in ihren Strukturen vergleichbar gestaltet werden.

Die derzeitigen Kostenstrukturen begünstigen den Pkw: Für den Pkw fallen Grundkosten wie beispielsweise Kraftfahrzeugsteuern, Versicherungen et cetera unabhängig von der Benutzung an. Solche Festkosten gibt es für den Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel nicht. Wenn jemand eine Fahrt machen will und diese Fahrt sowohl mit dem Pkw als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchführen kann, so kalkuliert er häufig allein die variablen Kosten, da die Festkosten ohnehin anfallen. Das hat dann meist zur Folge, daß der Kostenvergleich für den Pkw günstiger ausfällt als für die Bahn oder den ÖPNV.

Diese notwendige Harmonisierung der Kostenstrukturen kann beispielsweise dadurch geschehen, daß die Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer umgelegt wird. Eine andere Möglichkeit ist die Ausgabe preiswerter Halb-Preis-Abonnements für Bus und Bahn wie in der Schweiz seit Beginn dieses Jahres.

Im Steuerrecht ist schon seit langem die Umwandlung der für die einzelnen Verkehrsträger sehr unterschiedlichen Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale überfällig.

Unbefriedigend ist auch die heutige Situation, daß der nicht durch die Kfz-Haftpflichtversicherung abgedeckte Teil der durch Straßenverkehrsunfälle entstehenden Krankheits- und Rentenkosten durch die Krankenkassen und Rentenversicherungen, das heißt durch die Allgemeinheit, gedeckt werden. Diese Verzerrung könnte leicht durch die Einführung einer obligatorischen Insassenversicherung beseitigt werden.

2. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) novellieren

In den Ballungsgebieten, aber noch mehr in der Fläche, besteht ein erheblicher Überhang an dringend erforderlichen Investitionsvorhaben im Bereich des ÖPNV. Es handelt sich dabei einerseits um Projekte die schon jetzt nach dem GVFG finanziert werden könnten, mangels ausreichender Finanzmittel aber nicht bedient werden können, andererseits aber, dies ist der größere Teil, um Vorhaben, die bei der jetzigen Gesetzeslage nicht gefördert werden. Zu denken ist dabei an die Modernisierung von Schienenstrecken außerhalb der Ballungsgebiete, die bessere Koordination von Bus und Schiene sowie um gezielte Finanzhilfen bei der Fahrzeugbeschaffung.

Die nötigen Mittel könnten, wie dies der Deutsche Gewerkschaftsbund bereits 1982 bei seinem Kongreß in Berlin gefordert hat, durch eine Veränderung des Aufteilungsschlüssels des GVFG von derzeit 50:50 auf 75:25 zugunsten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bereitgestellt werden. Rund 700 Millionen DM pro Jahr stünden so zusätzlich für den Ausbau des

öffentlichen Verkehrs zur Verfügung. Der durch diese Umschichtung sinkende GVFG-Zuschuß für den kommunalen Straßenbau ist ohne weiteres zu verkraften, da in vielen Gemeinden inzwischen die Erkenntnis wächst, daß zusätzlicher Straßenbau die Probleme der Innenstädte nur noch vergrößert.

3. ÖPNV von der Mineralölsteuer entlasten

Um ein angemessenes ÖPNV-Angebot besonders in der Fläche und in kleineren Ballungsgebieten aufrecht zu erhalten beziehungsweise einzurichten, muß ein ÖPNV-Energieprogramm aufgelegt werden, mit dem der Öffentliche Personennahverkehr von der Mineralölsteuer entlastet wird. Zur Finanzierung dieses Programms ist der zweckgebundene Anteil der Mineralölsteuer in Höhe von 1 Pf/l umzuschichten.

4. S-Bahn-Bau fortsetzen

In all den Ballungsgebieten, in denen S-Bahnen in den letzten 15 Jahren gebaut worden sind, haben sie sich als unentbehrliches Rückgrat des ÖPNV erwiesen. Der zu beobachtende Verkehrszuwachs belegt dies eindrucksvoll. So stieg die Zahl der von der DB im S-Bahn- und Verbund-Verkehr beförderten Reisenden von 156 Millionen im Jahre 1971 auf 620 Millionen im Jahr 1986.

Der volle Erfolg eines S-Bahn-Systems kann nur mit einem gutausgebauten Netz, nicht aber mit einem Netz-Torso erreicht werden. Ein weiterer Ausbau der S-Bahn, insbesondere in den Räumen Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg, Rhein-Main, Nürnberg und Stuttgart ist daher nicht nur volkswirtschaftlich sinnvoll, sondern auch umweltpolitisch notwendig. Dringend erforderlich ist außerdem eine baldige positive Entscheidung für den seit Jahren geforderten Bau der S-Bahn im Rhein-Neckar-Ballungsraum. Nur seine Lage im Schnittpunkt dreier Bundesländer erklärt, warum dieses bevölkerungsreiche Gebiet noch keine S-Bahn und keinen vollen Verkehrsverbund hat.

5. Bundesweite Einführung der City-Bahn

Auf der Bahnstrecke Köln-Gummersbach erprobt die DB zur Zeit das Modell der City-Bahn. Mit modernisierten Wagen, verbessertem Fahrplan, Service im Zug und der Abstimmung mit örtlichen Buslinien wurde eine umfassende Verbesserung des Verkehrsangebotes erreicht. Dieses Modell hat sich bewährt. Es ist nun bundesweit einzuführen. Zahlreiche Regionen bieten sich hierfür an.

6. Null-Tarif bei Smog-Alarm

Aus Gründen der Gesundheitsvorsorge sollte immer dann, wenn infolge extrem hoher Luftverschmutzung Smog-Alarm ausgelöst wird, das Umsteigen auf den umweltfreundlichen ÖPNV massiv gefördert werden. Hierzu bietet sich ein Null-Tarif für den Nahverkehr der jeweils betroffenen Region an. Finanziert werden könnte die den Nahverkehrsunternehmen entstehenden Einnahmeausfälle einer solchen zeitlich befristeten Maßnahme durch Umschichtung von Mitteln des kommunalen Straßenbaus.

Chance für umfassende Nahverkehrsinitiative nutzen

Angesichts des allenthalben gestiegenen Umweltbewußtseins sollte nun am Beginn einer neuen Legislaturperiode die Chance für eine umfassende Nahverkehrsinitiative genutzt werden. Der von den Gegnern des ÖPNV propagierte Weg durch Fahrplanausdünnungen, Linienstreichungen und radikale Privatisierung die Kosten zu senken, führt durch die unvermeidliche Abwanderung der Fahrgäste zu einer Abwärtsspirale ohne Ende. Dies nicht nur zu vermeiden, sondern so wie in einigen Nachbarländern eine echte Renaissance des öffentlichen Verkehrs einzuleiten, ist das Ziel der aufgezeigten Vorschläge.

