



Nur zur dienstlichen Verwendung

## Wortprotokoll der 46. Sitzung

### **Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (AwZ)**

Berlin, den 15. November 2023, 09:40 Uhr

JKH, Jakob-Kaiser-Haus

1.302

Vorsitz: Dr. Christoph Hoffmann, MdB

## Tagesordnung

### **Tagesordnungspunkt 3 - öffentlich - Seite 3**

Unterrichtung durch die Bundesregierung (mündlich) über die Stärkung feministischer Mobilität im urbanen Raum durch die deutsche Entwicklungszusammenarbeit (EZ) i.V.m. einem Gespräch mit Cypriine Odada (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat)



## Nur zur dienstlichen Verwendung

### Mitglieder des Ausschusses

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
SPD	Abdi, Sanae Diaby, Dr. Karamba Gava, Manuel Leiser, Kevin Schamber, Rebecca Sthamer, Nadja Türk-Nachbaur, Derya	Hagedorn, Bettina Heinrich, Gabriela Klose, Annika Lugk, Bettina Rudolph, Tina Scheer, Dr. Nina Stamm-Fibich, Martina
CDU/CSU	Kippels, Dr. Georg Klein, Volkmar Rachel, Thomas Stefinger, Dr. Wolfgang Ziemiak, Paul Zippelius, Nicolas	Gröhe, Hermann Grübel, Markus Hierl, Susanne Leikert, Dr. Katja Rüddel, Erwin Weiss (Wesel I), Sabine
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Düring, Deborah Henneberger, Kathrin Menge, Susanne Otte, Karoline	Gesenhues, Dr. Jan-Niclas Schauws, Ulle Uhlig, Katrin Wagner, Johannes
FDP	Gerschau, Knut Hoffmann, Dr. Christoph Mansmann, Till	Beeck, Jens Boginski, Friedhelm Lambsdorff, Alexander Graf
AfD	Friedhoff, Dietmar Frohnmaier, Markus Naujok, Edgar	Kaufmann, Dr. Malte Keuter, Stefan Weyel, Dr. Harald
DIE LINKE.	Möhring, Cornelia	Domscheit-Berg, Anke



## Nur zur dienstlichen Verwendung

### Tagesordnungspunkt 3 – öffentlich -

Unterrichtung durch die Bundesregierung (mündlich) **über die Stärkung feministischer Mobilität im urbanen Raum durch die deutsche Entwicklungszusammenarbeit (EZ)** i.V.m. einem Gespräch mit Cyprine Odada (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat)

Der **Vorsitzende**: Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich rufe damit Tagesordnungspunkt (TOP) 3 auf, der öffentlich beraten wird. Es handelt sich um die „Unterrichtung durch die Bundesregierung über die Stärkung feministischer Mobilität im urbanen Raum durch die deutsche EZ i.V.m. einem Gespräch mit Cyprine Odada“, die wir hier herzlich begrüßen. Zu Beginn des Debattenpunkts möchte ich darauf hinweisen, dass wir uns im AwZ befinden, und das heißt, es wird hier nicht um die Mobilität von Frauen in deutschen Städten gehen, sondern es geht um den urbanen Raum und die entsprechenden Aktivitäten in den Partnerländern der deutschen EZ. Sie wissen alle, dass sich die urbanen Räume auf dem afrikanischen Kontinent sehr dynamisch entwickeln. Frau Odada, ich freue mich, dass Sie uns zugeschaltet sind, und ich hoffe, Sie können auch die Übersetzung entsprechend hören. Herzlich willkommen nochmal in dieser Runde. Gleichzeitig darf ich Frau Dr. MDgn Heike Henn aus dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit (BMZ) begrüßen, die als Leiterin der Unterabteilung (UA) 42 für Klima, Energie und Umwelt zuständig ist. Unser Parlamentarischer Staatssekretär (PStS) Niels Annen wird aufgrund von Terminüberschneidungen erst zum letzten TOP 7 zu uns stoßen. Aber ich bin sicher, Frau Henn, Sie werden das gut meistern und uns Auskünfte geben. Im Strategiepapier „Feministische Entwicklungspolitik - für gerechte und starke Gesellschaften weltweit“ findet sich auch ein Absatz zum Thema „Mobilität“. Und da kann man lesen, ich zitiere: „In Städten lebende Menschen – bis 2050 werden dies laut Prognosen zwei Drittel der Menschheit sein – sind von einer zunehmenden ‘Urbanisierung der Armut’ betroffen. Besonders betroffen sind dabei Frauen, weil sie sich zum Beispiel keinen sicheren Transport leisten können, keinen Zugang zu Sanitärversorgung haben oder prekäre Arbeit im informellen

Sektor leisten müssen, etwa im Abfallbereich. Ihre Bedürfnisse werden bei der Stadt- und Verkehrsplanung bislang nicht ausreichend berücksichtigt.“ Genau darum geht es heute. Ich schlage vor, dass wir mit der Unterrichtung durch die Bundesregierung beginnen. Frau Henn, Sie haben das Wort.

MDgn Dr. **Heike Henn** (Leiterin UA 42 Klima, Energie und Umwelt, BMZ): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender, guten Morgen in die Runde. Mobilität ist ein zentrales entwicklungspolitisches Thema. Wir sind alle hier irgendwie hingekommen. Aber warum ist das ein Entwicklungsthema? Es geht um persönliche Entfaltung, es geht um eigene Lebensgrundlagen, aber es geht auch um die Entwicklung der Wirtschaft, um sozioökonomische Grundlagen in den Ländern. Es geht um den Zugang zu Bildung, Zugang zu Beschäftigung und Zugang zu Dienstleistungen. Der Vorsitzende hat schon einige Punkte angesprochen. Und wenn wir auf die Nachhaltigen Entwicklungsziele (Sustainable Development Goals, SDGs) schauen, da gibt es in SDG 5 die Geschlechtergerechtigkeit und in SDG 11 die städtische Entwicklung und den Zugang zu Städten und ihren Dienstleistungen. Warum feministische Mobilität? Die Perspektive und die Ausgangslage von Frauen sind auch bei der Mobilität teilweise andere. Das hängt mit der Sorgearbeit zusammen. Das sind dann eher verschiedene kurze Wege, statt nur der Weg von zu Hause zur Arbeit. Es ist für Frauen eine andere Situation, was die Gewalt im öffentlichen Raum angeht und vielleicht auch im Verkehr. Es ist auch eine Frage des Zugangs zu Ressourcen. Wie teuer ist die Mobilität? Kann ich sie mir leisten? Deswegen ist das ein zentrales Thema für uns. Hinzu kommen die Lage und die Bedürfnisse von Frauen, wie ich sie gerade beschrieben habe. Die werden bislang in der Stadt und Verkehrsplanung nicht ausreichend berücksichtigt. Das ist die Ausgangslage. Wenn wir in den Verkehrssektor schauen, aber auch, was die Beschäftigtenzahlen angeht, dann sind Frauen unterrepräsentiert und von daher wird auch ihre Sichtweise nicht ausreichend wahrgenommen. Das BMZ ist seit 2018 Vorreiter mit seiner globalen Initiative „Women Mobilize Women“. Das ist für die Gleichstellung von Frauen im Verkehrssektor eine global führende Initiative.



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Hier wird der Austausch und Wissenstransfer zwischen Frauen, auch in Planungs- und Entscheidungsprozessen, gefördert, mit dem langfristigen Ziel, eine gleichberechtigte Vertretung der Anliegen und Bedürfnisse sicherzustellen. Also, warum machen wir das mit der Feministischen Entwicklungspolitik auch in dieser Legislatur? Es geht hierbei um drei „R“, die Rechte, die Repräsentanz und die Ressourcen von Frauen und aller marginalisierten Gruppen. Das spielt in den verschiedenen Mobilitätsbereichen eine unmittelbare Rolle. Ich habe schon die Ressourcen, die Repräsentanz in den Gremien und die Rechte im öffentlichen Raum genannt. Wir wollen nicht nur Antworten gemeinsam mit den Partnern entwickeln, die auf diese besonderen Bedürfnisse von Frauen eingehen, sondern wir wollen auch die Ursachen dieser Benachteiligung strukturell beseitigen. Dabei setzen wir in der EZ der Bundesregierung auf drei Ebenen an. 1.) Die Verkehrssysteme müssen inklusiv gestaltet werden. Sie müssen für alle, barrierefrei, bezahlbar und sicher sein. 2.) Ich habe schon von den wirtschaftlichen Bereichen gesprochen. Der Verkehrssektor ist ein großer Wirtschaftssektor; der muss funktionieren, denn das ist relevant für Wachstum. Frauen als Mitarbeiterinnen und Unternehmerinnen, auch im informellen Sektor, sollte Teilhabe möglich sein. Ich fand in der Vorbereitung interessant, dass bei der Frage nach dem größten Hindernis von Frauen für die Beschäftigung, 5 % sagen, dass es die fehlende Kinderbetreuung ist, aber 16 % geben die Mobilität an. 3.) Dieser Punkt betrifft die Entscheidungsträgerinnen. Dazu gehören partizipative Verfahren, um Frauen stärker bei der Planung zu beteiligen. Diese Elemente führen aus unserer Sicht zu einer besseren Mobilität für Frauen und insgesamt zu einer sozial gerechteren Stadt, einer besseren Stadt, einer besseren Mobilität für alle. Was heißt das nun konkret? Neben den Prinzipien einer anderen Ausgangssituation für Frauen in der Mobilität, also kürzere Wege und öffentliche Verkehrsangebote, sind die bislang nach wie vor eher an die männlichen Bedarfe ausgerichtet. Es gibt dazu eine große Initiative, die „Transformative Urban Mobility Initiative“, abgekürzt TUMI, bei der wir uns diesen verschiedenen Lücken auch strukturell annehmen. Für die Kernelemente, die ich genannt habe, haben wir oft zu wenige Daten, um evidenzba-

sierte Lösungen zu entwickeln. Das versuchen wir, zu schließen. Dann bieten wir bei TUMI eine Plattform für Entscheiderinnen und Vordenkerinnen im Verkehrssektor an, Frau Odada gehört sicherlich auch dazu. In dem Netzwerk können sich diese Entscheiderinnen austauschen und weiterentwickeln. Dann gibt es auch noch „Remarkable Women in Transport“, wo wir die Sichtbarkeit und Vorbilder von Frauen im Verkehrssektor stärken wollen. Es gibt Länder, wie Indien oder Kolumbien, aber auch einige afrikanische Länder, in denen wir innovative Vorhaben voranbringen wollen. Insgesamt, und damit komme ich zu Ende, ist es unser Ziel, die Mobilität für alle und damit auch den Zugang zu dieser wichtigen Dienstleistung zu erreichen. Die ist und bleibt für eine sozioökonomische Entwicklung in unseren Partnerländern zentral, neben der persönlichen Entfaltung natürlich. Dort wollen wir die Zugänge für Frauen und für alle marginalisierten Gruppen stärken, weil nach unserer Überzeugung eine bessere Mobilität für alle ein ganz wichtiger Entwicklungsimpuls für die wachsenden Städten bedeutet. Herzlichen Dank!

Der **Vorsitzende**: Vielen Dank für das Eingangsstatement. Sie haben gesagt barrierefrei, bezahlbar, sicher, das ist sicherlich das große Ziel. Aber wie kommen wir da hin? Ich bin jetzt gespannt auf den einführenden Vortrag von Frau Cyprine Odada, Sie haben das Wort.

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): Vielen Dank. Ich werde mich noch einmal vorstellen. Mein Name ist Cyprine Odada. Ich bin von Beruf Stadtplanerin und Mobilitätsexpertin. Ich bin die Geschäftsführerin von Critical Mass Nairobi, einer Nichtregierungsorganisation (Non Governmental Organisation, NGO), die sehr hart daran arbeitet, Nairobi zu einer Fahrradstadt zu transformieren. Daran arbeiten wir seit 9 Jahren. Seither hat die Zahl der Radfahrer bei allen Geschlechtern enorm zugenommen. Die Zahlen sind erheblich gestiegen. Mittlerweile fahren viel mehr Menschen mit dem Fahrrad. Zudem setzen wir uns nicht nur für Radfahrer ein, sondern auch für Fußgänger. Deshalb möchte ich heute mehr über die feministische Mobilität und über die Gleichstellung der Geschlechter in der Infra-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

strukturentwicklung berichten. Mir ist diese Diskussion sehr wichtig, denn erstens bin ich eine Frau, außerdem bin ich Mutter von zwei jungen Mädchen. Aber ich bin auch Stadtplanerin, habe eine leitende Funktion in der Gemeinde und habe auf sehr mühsame Weise einen Weg gefunden, die Politik zu beeinflussen. Ich betrachte die Welt also aus verschiedenen Perspektiven und habe unterschiedliche Erfahrungen. Meine lustige Anekdote ist, dass ich, als ich mit dem Radfahren anfang, die Herausforderungen kennenlernte, mit denen Verkehrsteilnehmer konfrontiert werden. Es war mir sehr peinlich, als Stadtplanerin zu arbeiten, also habe ich meinen Beruf aufgegeben. Fast zwei Jahre lang wollte ich nicht als Stadtplanerin bezeichnet werden, aber mir ist auch klar geworden, dass es mir durch das Anprangern meines Berufs nicht besser geht. Ich habe also wieder begonnen, mich für die Rechte von Fußgängern und Radfahrern, insbesondere von Frauen und Kindern, einzusetzen. Das Thema des feministischen Ansatzes oder des Feminismus in der Mobilität ist also nicht unbedingt eine Frage von Männern gegen Frauen. Vielmehr muss anerkannt werden, dass sich die Reismuster und das Reiseverhalten von Männern und Frauen deutlich unterscheiden. In einem typischen afrikanischen Haushalt leistet die Frau im Vergleich zum Mann den größten Teil der Betreuungsarbeit. Das bedeutet, dass sie an einem normalen Tag früher aufsteht als der Mann und alle Aufgaben erledigt, bevor der Mann überhaupt aufwacht, das Frühstück zubereitet und dann die Kinder zur Schule bringt. Wenn die Frau sich auf den Weg zur Arbeit macht, hat sie also zu Hause schon einige Aufgaben erledigt. Ihr Arbeitsweg ist ebenfalls sehr mühsam. Die Frauen müssen die Kinder zur Schule bringen oder zum Einkaufen auf den Markt gehen und andere kleinere Tätigkeiten verrichten. Daher investieren die Städte weltweit verstärkt in die Entwicklung ihrer Infrastruktur. Die Bedürfnisse und Reiseerfahrungen von Frauen sind dennoch eindeutig unterrepräsentiert oder werden falsch dargestellt. Dies führt dazu, dass Frauen in einer prekären Mobilitätssituation verharren. Wir Frauen sind in den Diskussionen über die Mobilität beinahe auf uns allein gestellt. Wie Sie bereits gehört haben, sind Frauen mit wesentlich mehr Schwierigkeiten als Männer konfrontiert,

wenn sie eine Infrastruktur nutzen oder sich in ihr zurechtfinden müssen, die ohne ihr Zutun für sie gestaltet wurde. Bei der Planung oder Investition wird in der Regel davon ausgegangen, dass die Infrastruktur für alle Menschen gleichermaßen und effizient ausgelegt ist. Aber in Realität ist Infrastruktur nicht geschlechtsneutral. Untersuchungen, anekdotische Beweise und einfache Beobachtungen haben gezeigt, dass sich die Art und Weise, wie Frauen reisen, von Männern unterscheidet und Frauen außerdem dazu neigen, mehrere Tätigkeiten zu erledigen, während sie unterwegs sind. Wir haben in der Stadt Kisumu im Westen Kenias Erhebungen in Haushalten durchgeführt und konnten feststellen, dass deutlich mehr Frauen als Männer auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind oder zu Fuß gehen. Außerdem ist die Anzahl kurzer Fahrten bei Frauen höher als bei Männern, was schlussendlich bedeutet, dass sie während ihres Pendelns mehr Geld ausgaben als Männer. Eine Infrastruktur, die in vielerlei Hinsicht nicht geschlechtsspezifisch ist, kann also über Leben und Tod entscheiden oder über den Unterschied zwischen dem Weg in die Armut und dem Weg aus der Armut. Denn wenn Transportmittel für Frauen nicht zugänglich oder erschwinglich sind, bedeutet das, dass sie nach Alternativen suchen müssen oder gar nicht erst zur Arbeit gehen, weil sie sich den Weg dorthin nicht leisten können. Wie können wir also sicherstellen, dass die Gleichstellung der Geschlechter in der Infrastruktur berücksichtigt wird? Es gibt viele Forschungsarbeiten zu verschiedenen Ansätzen, die Städte oder politische Entscheidungsträger verfolgen können, und ich habe einige davon aufgelistet. In erster Linie geht es darum, die Perspektive von Frauen in Entwicklungsprojekte einzubeziehen und langfristige Visionen zu entwickeln, die die Lücken in der geschlechtsspezifischen Datenlage schließen. Wir müssen gezielt beobachten, wie Frauen reisen, und dürfen nicht einfach pauschale Annahmen über ihr Reiseverhalten treffen. Wir müssen außerdem sicherstellen, dass Frauen systematisch und effektiv in allen Phasen des Projektlebenszyklus beteiligt sind, von der Konzeption über die Durchführung bis hin zur Verwaltung des Projekts. Ich bin sehr dankbar, dass ich zu diesem Zeitpunkt meiner beruflichen Laufbahn an allen Phasen verschiedener Pro-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

jekte beteiligt war. Ich habe aber auch festgestellt, dass deutlich weniger Frauen an der Entscheidungsfindung im Verkehrsbereich beteiligt sind, angefangen bei der Konzeption bis hin zur Umsetzung und Verwaltung. Außerdem müssen wir sicherstellen, dass alle Projekte über Vorkehrungen verfügen, die eine gerechte Vertretung der geschlechtsspezifischen Bedürfnisse gewährleisten können. Wir sollten nicht nur davon ausgehen, dass Projekte geschlechtsspezifische Bedürfnisse berücksichtigen können, sondern dies auch schriftlich festhalten. Wir brauchen Indikatoren, an denen sich verschiedene Projekte, die von den Entwicklungsagenturen finanziert werden sollen, orientieren müssen, sowie Rahmenbedingungen, die Investitionen in eine geschlechtergerechte Infrastruktur garantieren. Viele Regierungen erklären, dass sie geschlechtsspezifische Projekte in ihre Pläne aufnehmen werden, aber haben dieses Vorhaben nicht wirklich in ihrer Politik verankert. Projekte zum Abbau geschlechtsspezifischer Unterschiede werden also eher zurückgestellt. Dann gibt es wiederum Mechanismen zur Sicherstellung geschlechtsspezifischer Leistungsindikatoren und Ziele. Schließlich brauchen wir die richtigen politischen, rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen, um die Gleichstellung der Geschlechter in der Infrastrukturentwicklung zu gewährleisten. Da ich aus einem afrikanischen Land komme und in der Zivilgesellschaft tätig bin, aber auch eng mit Regierungen zusammenarbeite, habe ich gesehen, dass fehlende Rahmenbedingungen in den Regierungen dazu geführt haben, dass Projekte, die Gender-Themen beinhalten, nicht berücksichtigt wurden, weil die Entscheidungsträger immer noch mehrheitlich Männer sind. Diese Belange werden also nicht als dringend angesehen. Aber kurzum, worum geht es uns eigentlich? Für diejenigen, die nicht wissen, was eine geschlechtergerechte Infrastruktur ist: Im Grunde genommen fordern wir lediglich eine für den öffentlichen Verkehr oder für Fußgänger und Radfahrer zugängliche, zuverlässige und sichere Infrastruktur, die den Komfort und die Struktur von Frauen berücksichtigt. Die meisten Frauen auf der Welt sind nicht so groß wie Männer. Daher ist auch die Gestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel von Bedeutung. Für den Fußverkehr fordern wir breitere und längere zusammenhän-

gende Gehwege, damit ich mich mit meinem Kind im Kinderwagen bequem und angstfrei bewegen kann, und eine Straßenbeleuchtung, durch die sich Frauen beim Pendeln sicherer fühlen können. Auch eine entsprechende Stadtmöblierung gehört dazu. Es sind sehr einfache Dinge, um die wir bitten, und sie sind nicht so schwerwiegend, wie es manchmal den Anschein erwecken mag. Eine geschlechtergerechte Infrastruktur ist eine Infrastruktur, die im Idealfall allen Menschen gerecht wird. Wenn wir den Bedürfnissen von Frauen gerecht werden, haben wir die Bedürfnisse fast aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Soweit meine Ausführungen in aller Kürze. Ich stehe Ihnen gerne für Fragen zur Verfügung.

**Der Vorsitzende:** Herzlichen Dank für Ihren Input. Ich glaube, da waren sehr interessante Gedanken dabei. Grundsätzlich ist es richtig, dass man Betroffene immer fragen sollte, bevor man eine Planung beginnt, aber das wird immer noch nicht immer beachtet. Wir beginnen jetzt die Debatte mit der Fraktion der SPD. Vielleicht sagen Sie dann immer noch genau, wen Sie fragen wollen.

**Abg. Rebecca Schamber (SPD):** Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Auch von mir vielen Dank an Frau Henn und Frau Odada für die sehr interessanten Ausführungen. Da sind tatsächlich einige Erkenntnisse dabei, die man sich vorher nicht so vergegenwärtigt hat. Frau Henn, Sie haben die Umfrage unter Frauen angesprochen, was sie tatsächlich daran hindert, berufstätig zu sein. Sie sagten, dass es neben der häuslichen Pflege auch tatsächlich der Weg zur Arbeit ist, der ein großes Hindernis darstellt. Die Wichtigkeit, diesen Faktor mitzudenken in der zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung, ist erheblich, um sich in vielen Bereichen weiterentwickeln zu können. Dass die Rolle von Frauen in dem Papier des BMZ thematisiert und erkannt wird, das ist sehr zu begrüßen. Sie haben beschrieben, was TUMI praktisch alles beinhaltet. Datensammlungen sollen erstellt und eine Plattform geschaffen werden, wo sich weibliche Entscheiderinnen austauschen können. Gibt es auch konkrete Maßnahmen, die dort umgesetzt werden, oder beschränkt sich das auf diese Begleitung, auf diese Plattform und aufs Daten-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

sammeln, um künftig besser aufgestellt zu sein? Das als Frage an die Bundesregierung, Frau Odada, es ist sehr beeindruckend, wie Sie agieren und versuchen, eine bessere Mobilität für Frauen zu schaffen. Sie sagen, es liegt auch am mangelnden Ordnungsrahmen. Inwieweit dringen Sie mit Ihrer Initiative durch, wird es stärker wahrgenommen, wie zuträglich eine bessere Mobilität für Frauen auch für die Gesellschaft vor Ort ist? Welche Sicherheitsaspekte werden bei Ihnen vor Ort tatsächlich umgesetzt, um Frauen besser zu schützen. Sie haben erwähnt, dass breitere Bürgersteige hilfreich sind, Frauen kleiner sind, sich festhalten müssen und wie es bequemer für Frauen werden könnte. Welche Akzente müssen gesetzt werden, damit Frauen sich sicherer auf ihrem Weg fühlen? Danke.

**Der Vorsitzende:** Vielen Dank, Frau Schamber. Wir haben nun das Problem, dass Ihre Zeit abgelaufen ist, und das gilt auch für die Antworten. Somit müssen wir die Antworten auf Ihre Fragen in die zweite Runde verschieben. Ich weise nochmals darauf hin, dass wir für Frage und Antwort insgesamt jeweils nur 3 Minuten haben. Aber die Fragen sind klargestellt, und Frau Henn und Frau Odada werden sie in der zweiten Runde abarbeiten können. Wir kommen nun zur Fraktion der CDU/CSU.

Abg. Dr. **Wolfgang Stefinger** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe direkt eine Frage an Frau Dr. Henn. Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht die kommunale EZ bei dem Thema Mobilität? Ich würde das gar nicht mit feministischer Mobilität labeln wollen, weil es insgesamt um das Thema Mobilität in vielen Entwicklungsländern geht. Eine zweite Frage geht an Frau Odada. Ehrlicherweise sehe ich in Ihren Ausführungen in erster Linie das große Thema Sicherheit. Sie sagen, breite Gehwege oder auch Frauen müssen sich festhalten können. Das ist eigentlich nichts Feministisches, und deswegen würde mich schon interessieren: Wo sehen Sie den großen Unterschied zwischen einer feministischen und einer nicht-feministischen Mobilität? Würden Sie sagen, dass Deutschland eine feministische Mobilität hat?

MDgn Dr. **Heike Henn** (Leiterin UA 42 Klima, Energie und Umwelt, BMZ BMZ): Ja, herzlichen

Dank. Gerade die kommunale Entwicklung und auch der Austausch der Städte ist ein ganz zentrales Element, das wir mit verschiedenen Netzwerken fördern. Es geht dabei um Wissensaustausch, und auch Infrastruktur ist dabei ein Thema gewesen. Es geht um die Finanzierung und Erfahrungen bei der Planung. Da versuchen wir, Städte, die schon Erfahrungen gemacht haben und auch positive Beispiele sind, mit anderen zusammenzubringen. So sollen integrierte Planung, Partizipation und Beteiligungsverfahren diskutiert werden, da wollen wir einen Wissensaustausch zustande bringen.

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): Vielen Dank. Lassen Sie mich versuchen, die Frage nach dem Unterschied zwischen feministischer und nicht-feministischer Mobilität zu beantworten. Ich war zweimal in Deutschland und habe einen sehr großen Unterschied zwischen der Infrastruktur in Deutschland und der in Kenia wahrgenommen. In Deutschland, in Berlin und Leipzig, habe ich breite und zusammenhängende Gehwege gesehen, intermodalen Verkehr, wo eine Frau mit Kindern bequem und sicher entlang gehen kann. Aber ich bin froh, dass Sie keinen Unterschied zwischen einem feministischen und einem nicht-feministischen Mobilitätssystem erkennen konnten, denn im Idealfall sollte es keinen Unterschied geben. Der Begriff „Feminismus“ suggeriert manchmal diesen sehr kontroversen Ansatz, das ist aber gar nicht gemeint. Es geht lediglich um ein Transportsystem, das eine bequeme und sichere Beförderung von Frauen ermöglicht, und in einigen Städten kann man keine Unterschiede erkennen. Aber in Afrika haben wir diese Infrastruktur nicht. Das Fehlen dieser Infrastruktur hat im Vergleich zu den Männern enorme Auswirkungen auf das Leben von Frauen. Wir können den Unterschied erkennen: Ein unregelmäßiger oder unzuverlässiger öffentlicher Nahverkehr wirkt sich stärker auf Frauen aus als auf Männer. In gewisser Weise ist es also gut, dass Sie keinen Unterschied feststellen können. Wir wollen einfach ein Verkehrssystem, das zuverlässig, effizient, sicher und integrativ ist und das wiederum die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt.

**Der Vorsitzende:** Jetzt kommt die Fraktion



## Nur zur dienstlichen Verwendung

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke schön, Herr Vorsitzender, danke schön, Frau Henn und danke schön, Frau Odada. Ich finde, Sie haben sehr ausführlich dargestellt, was die feministische Mobilität ausmacht. Selbstverständlich haben wir in Deutschland keine feministische Grundlage für Mobilität. Dazu ist es auch sehr technisch fokussiert, und wir haben eine Infrastruktur, die genau diesen technischen Aspekt hervorhebt. Und deshalb meine Frage an Sie, Frau Odada: Welche Herausforderungen sehen Sie, zum Beispiel in Ihrer Stadt Nairobi, um die Städte für Fußgänger und für Fahrradfahrer so umzugestalten, sodass Sie am Ende davon sprechen können: Ich habe mich mit diesen Ansätzen, oder wir haben uns mit diesen Ansätzen durchgesetzt?

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): Ich weiß nicht, ob ich die Frage richtig verstanden habe. Sie haben nach den Herausforderungen bei der Gestaltung gefragt. Wir versuchen, an diesem System teilzuhaben, indem wir Frauen in die Entscheidungsfindung einbeziehen. Frauen äußern ihre Bedürfnisse und Forderungen jetzt deutlicher. Wir haben Frauen in Führungspositionen, die eine Vielzahl von Trainings absolviert haben, um zu verstehen, wie ein nachhaltiges Mobilitätssystem oder ein feministisches Mobilitätssystem aussieht. Dann können sie beispielsweise im Parlament präzise zum Ausdruck bringen, was sie für die Menschen erreichen wollen. Auch die Wissenschaft beteiligt sich inzwischen verstärkt an der Diskussion über geschlechtergerechte Mobilität. Ich möchte anmerken, dass ich eine der Begünstigten des Programms „Women Mobilize Women“ bin. Durch dieses Programm hatte ich das große Glück, mit Frauen aus der ganzen Welt in Kontakt zu kommen und die unterschiedlichen Herausforderungen zu verstehen, mit denen Frauen aus anderen Teilen der Welt konfrontiert sind. Wir haben in gewisser Weise eine Gemeinschaft von Frauen gebildet, die sich für die Rechte von Frauen einsetzen und sich gegenseitig helfen. Daher bin ich auch „Women Mobilize Women“ und „Remarkable Women in Transport“ sehr dankbar. Es werden viele Anstrengungen unternommen, um mehr

Frauen in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen. Meine Zeit ist abgelaufen.

Der **Vorsitzende**: Ich erteile jetzt der Fraktion der FDP das Wort.

Abg. **Knut Gerschau** (FDP): Vielen Dank. Frau Dr. Henn, wie kann Digitalisierung, also Informationen über Apps oder Geotagging, zu einer sicheren Mobilität von Frauen beitragen? Wie kann das BMZ dabei unterstützen? Frau Odada, was halten Sie von der Option, Transportmöglichkeiten exklusiv für Frauen bereitzustellen? Ägypten, Indien und auch Mexiko machen das. Ist das eine gute Alternative oder nur eine Zwischenlösung? Was würden Sie vor dem Hintergrund Ihrer Erfahrungen empfehlen, um die Datenlage hinsichtlich der Probleme von Frauen im Bereich der Mobilität zu verbessern? Aus Ihrer persönlichen Sicht in Kenia, ist die Polizei bei der Durchführung frauenspezifischer Verkehrsziele hilfreich oder eher gleichgültig? Danke schön.

Der **Vorsitzende**: Ich schlage vor, dass wir das Wort zunächst an Frau Odada geben. Es geht um Exklusivtransporte, Erfahrungen, Daten und Polizei.

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): Die Regierung hat Versuche zur Digitalisierung des öffentlichen Verkehrssystems unternommen. Leider hat sich dieser Ansatz aufgrund des großen privaten Sektors, der die öffentlichen Verkehrsmittel betreibt und das System manchmal sabotiert, um die Privatisierung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern, nicht immer bewährt. Es hat Versuche gegeben, die aber nicht sehr erfolgreich waren. Ich persönlich halte die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrswesens für sehr wichtig, weil wir dann Verkehrssysteme haben können, die zuverlässig und pünktlich sind und datenbasierte Entscheidungen für die Menschen treffen können. Aber das ist im Moment in Kenia noch nicht so einfach zu realisieren. Was die Frage zu den unterschiedlichen öffentlichen Verkehrssystemen für Männer und Frauen betrifft, so möchte ich nicht nur für Nairobi, sondern auch für andere Städte in Afrika sprechen. Ich finde, dass sich die afrikanischen Städte



## Nur zur dienstlichen Verwendung

sehr ähnlich sind. Es gibt keine Konkurrenz und keine Spannungen zwischen Männern und Frauen. Das gilt auch für unsere Interessenvertretung. So sehr ich mich für die Rechte der Frauen einsetze, so sehr setze ich mich auch für die Rechte der Männer ein, denn ein glücklicher Mann wird eine Frau beschützen. Daher meine Meinung zu geschlechtergetrennten öffentlichen Verkehrsmitteln: Ich glaube nicht, dass das in der kenianischen Gemeinde funktionieren kann. Unterstützt die Polizei unsere Arbeit? Ja, das tut sie tatsächlich. Wir erhalten bei unseren Aktivitäten fast die gleiche Priorität wie ein Krankenwagen.

MDgn Dr. **Heike Henn** (Leiterin UA 42 Klima, Energie und Umwelt, BMZ): Ich unterstütze die Bedeutung von Digitalisierung vollständig. Frau Odada hat es schon ausgeführt, und ich glaube auch, es ist wichtig, Daten zu generieren, Digitalisierung einzusetzen, um Wege besser zu planen und um Sicherheit, Verbindungen und Konnektivität herzustellen. Wir versuchen Apps oder andere Elemente in die Projekte zu integrieren.

Der **Vorsitzende**: Nun kommt die Fraktion der AfD.

Abg. **Dietmar Friedhoff** (AfD): In Zeiten, wo es auch in Deutschland für Frauen nicht mehr ganz sicher ist, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, ist das natürlich ein sehr sinnvoller Ansatz. Ich möchte mal zitieren aus Engagement Global: „Gender-sensitive Stadtplanung und die Mobilitätswende in Städten greifen ineinander. Das urbane Mobilitätsverhalten von Frauen ist nicht nur anders als das von Männern, es ist in der Summe auch ökologischer und gesünder für alle. Frauen gehen häufiger zu Fuß, fahren mit dem Fahrrad oder nutzen öffentliche Verkehrsmittel.“ Und weiter: „Mancherorts sind die Fußgängerzonen schon autofrei. Wohnviertel sind verkehrsberuhigt. Die neue Stadt lädt zum Flanieren ein.“ Hannover lässt grüßen, denn wir sind auch dabei. Jetzt lege ich dieses Bild mal auf Islamabad, auf Nairobi, auf Abidjan, Kairo oder Lagos und überlege mir, wie das jetzt umgesetzt werden soll in Städten, die so schnell so viele Menschen dazubekommen. Lagos soll 120 Millionen Menschen bis 2050 beherbergen, und

dann lege ich diesen Wunsch von Europäern auf afrikanische oder andere Städte des Globalen Südens. Wir Europäer sehen das Fahrrad als Fortschritt an. Wenn ich aber durch Abidjan fahre, sehe ich nicht ein Fahrrad. In Peking waren es vor 25 Jahren, als ich dort war, nur Fahrräder. Heute gibt es keine Fahrräder mehr. Wie passt also dieses eurozentristische Bild auf eine Mobilitätswende oder auf eine urbane Städteplanung im Globalen Süden?

Der **Vorsitzende**: An wen geht die Frage?

Abg. **Dietmar Friedhoff** (AfD): Nach Kenia.

Der **Vorsitzende**: Frau Odada, Sie haben die Frage gehört. Sie haben die Zeit zur Antwort.

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): Es gibt viele Ansätze, aber für diese Diskussion werde ich mich auf multilaterale Unternehmen beschränken und darauf, wie Banken oder Regierungen vor der Finanzierung eines Projekts sicherstellen müssten, dass Projekte bestimmte Gender-Kriterien erfüllen. Es wäre gut, wenn Sie nicht einfach Mittel um der Mittel willen vergeben, sondern stellen Sie sicher, dass das Projekt Gender-Kriterien erfüllt, integrativ ist und den gleichen Standards entspricht wie Straßen oder Verkehrssysteme in Europa. Für uns als aktive Zivilgesellschaft gilt es, weiterhin Lobbyarbeit zu betreiben, denn es ist unsere Aufgabe, das Interesse der Menschen am Fußgänger- und Radverkehr zu wecken und vielleicht sogar die Regierungen in die Schranken zu weisen, wenn sie nicht liefern, was sie liefern müssen. Die Regierungen sollten sicherstellen, dass es Rahmenbedingungen gibt, die gewährleisten, dass die zur Genehmigung vorgelegten Entwürfe bestimmten Standards entsprechen.

Der **Vorsitzende**: Vielen Dank. Die Fraktion DIE LINKE. Ist nicht anwesend, sodass wir zur zweiten Runde kommen. Frau Schamber von der Fraktion der SPD, vielleicht wiederholen Sie Ihre Fragen.

Abg. **Rebecca Schamber** (SPD): Ja, vielen Dank. Vieles wurde bereits ausgeführt. Frau Odada, Sie haben eben angerissen, dass Ihre Regierung



## Nur zur dienstlichen Verwendung

versucht, sich darauf einzustellen. Sehen Sie also Fortschritte durch Ihr Engagement, und bewegt sich die Regierung? Frau Dr. Henn, gibt es konkrete Maßnahmen? Vielleicht können Sie noch detaillierter ausführen.

Der **Vorsitzende**: Frau Odada, wollen Sie anfangen?

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): Ja. Wir haben tatsächlich sehr gute Fortschritte mit unserer Regierung gemacht. Derzeit wird eine landesweite Politik für den nichtmotorisierten Verkehr entwickelt, die sowohl Radfahrer als auch Fußgänger berücksichtigt. Es gibt auch eine Richtlinie zur Gestaltung von Straßen in Städten, die sicherstellen soll, dass die Straßen, die in den Städten geplant werden, einem bestimmten Standard entsprechen. Wir haben also gute Fortschritte mit der Regierung gemacht. Die Stimmen von Fußgängern, Radfahrern und Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel werden gehört. Die Resonanz der Regierung ist also gut.

Der **Vorsitzende**: Frau Henn, vielleicht zu den konkreten Maßnahmen noch.

MDgn Dr. **Heike Henn** (Leiterin UA 42 Klima, Energie und Umwelt, BMZ): Sehr gerne, vielen Dank. Da haben Sie einen Finger in die Wunde gelegt, denn wenn wir von den globalen Initiativen wie TUMI oder Women Mobilize Women sprechen, dann geht es um Agendasetting oder um Plattformen. Frau Odada hat gesagt, dass Infrastruktur nicht genderneutral ist. Es geht also auch um konkrete Maßnahmen, wie wir beispielsweise Bussysteme in Partnerländern gestalten. Da gibt es in Indien ein sicheres E-Bussystem, einen kostenlosen Transport für Frauen oder auch Notfallknöpfe zur Sicherheit. In Bolivien haben wir Rad- und Fußwege vorangebracht, um so die Verbindung der vielen kleinen Wege zu gewährleisten, die von Frauen zurückgelegt werden. In Kolumbien wollen wir gerade in drei Pilotstädten den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver machen. Dazu wollen wir in den Planungsprozessen bei dem Vorhaben die Beteiligung von Frauen stärken, um zu besseren planerischen Vorschlägen zu kommen. Der Vorsitzende hat das vorhin

auch schon einmal ausgeführt. Danke.

Der **Vorsitzende**: Vielen Dank. Dann kommen wir zur Fraktion der CDU/ CSU mit Herrn Dr. Stefinger.

Abg. Dr. **Wolfgang Stefinger** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Erste Frage an Frau Dr. Henn. Wo konkret hat in den letzten beiden Jahren eine Stärkung der feministischen Mobilitätspolitik im BMZ stattgefunden? Wenn ich mir die Antwort aus dem BMZ vom 24. Oktober anschau, dann sind von 7 Projekten in Indien alle von der Vorgängerregierung gestartet worden. Wo hat hier eine große Stärkung stattgefunden? Ist es nicht nur eine Umetikettierung und ein neues Label, das man ein Stück weit erfunden hat? Frau Odada, wie beurteilen Sie den Individualverkehr in dem ganzen Bereich? Stichwort Export von Gebrauchtwagen aus der EU. Hier ist die EU, was den Export von gebrauchten PKWs betrifft, weltweit führend. Wie sehen Sie dieses Thema und wird da zu viel oder zu wenig gemacht? Geht es Ihnen hauptsächlich um die Stärkung des ÖPNV oder könnte man mit einem stärkeren Individualverkehr auch Frauen entsprechend unterstützen?

Der **Vorsitzende**: Fangen wir an mit Frau Henn. Hat das BMZ wirklich gestärkt oder doch nur ein anderes Label gesetzt?

MDgn Dr. **Heike Henn** (Leiterin UA 42 Klima, Energie und Umwelt, BMZ): Ja, vielen Dank. Sie haben recht, denn ich habe auch die Initiative genannt, die schon 2018 angefangen hat. In dieser Legislaturperiode legen wir systematisch und strukturell den Fokus darauf und initiieren nicht nur einzelne Projekte. Wir haben jetzt zum Beispiel ein erstes Vorhaben, was als Hauptziel feministische Mobilität hat; dieses Vorhaben machen wir zusammen mit dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (United Nations Environment Programme, UNEP). Es gibt Nachfragen von verschiedenen Ländern, wie dem Senegal oder Kamerun, wo wir dieses Thema insgesamt und systematisch berücksichtigen wollen.

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): Ich habe nichts



## Nur zur dienstlichen Verwendung

dagegen, ein Auto zu besitzen. Ich denke, ein Auto gibt uns Unabhängigkeit und Komfort. In den meisten afrikanischen Haushalten gehören die Autos jedoch meist den Männern und werden von ihnen kontrolliert. Wenn es also um die Unterstützung von Frauen und deren stärkere Beteiligung an der Mobilität geht, ist der Besitz eines eigenen Autos nicht der richtige Weg. Ich denke, dass wir uns auf den ÖPNV konzentrieren müssen, weil die meisten Frauen und andere gefährdete Bevölkerungsgruppen darauf angewiesen sind. Ich glaube, es gab noch die Frage zum Import. Mit dem Import gibt es kein Problem, aber es muss sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge, die in den Globalen Süden kommen, bestimmte Standards und Emissionsnormen erfüllen. Die afrikanischen Länder sollen nicht zu einer Müllhalde für ehemals deutsche oder britische Fahrzeuge werden. Daher sind Standards, die für den Schutz der Gesundheit, des Wohlbefindens, des Komforts und der Bedürfnisse des Globalen Südens als geeignet gelten, auch sehr wichtig.

Der **Vorsitzende**: Nun kommt die Abg. Frau Menge von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht an Frau Odada. Welche spezifischen Indikatoren sollten Ihrer Meinung gesetzt werden, um gendertransformative Mobilitätsprojekte sicherzustellen, auch im Hinblick auf den Umbau der Städte? Die zweite Frage an Frau Henn, können Sie uns einen Überblick geben, in wie vielen Partnerländern das BMZ im Bereich der Mobilität aktiv ist?

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): Es fällt mir schwer, eine Antwort auf diese Frage zu finden, aber ich werde es versuchen. Ich denke, wenn sich mehr Frauen öffentliche Verkehrsmittel leisten können, auch wenn inzwischen mehr Frauen diese Verkehrsmittel nutzen, und dieses ohne Unbehagen tun, dann steht ihnen mehr Geld, das sie ansonsten für Verkehrsmittel ausgeben würden, für die Haushaltsführung zur Verfügung. Aus diesem Grund ist die Rückführung der Transportkosten in das Haushaltsbudget ein guter Indikator für mich.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Welche Standards wünschen Sie sich für gendertransformative Mobilitätsprojekte?

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): In frauengerecht gestalteten Bussen gibt es weniger Fälle von Belästigung oder Gewalt. Wir können beobachten, dass mehr Menschen vom eigenen Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen bzw. zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Das trägt zum allgemeinen Wohlbefinden der Gemeinschaft bei. Ich würde sagen, das sind gute Indikatoren, mit denen man arbeiten kann.

MDgn Dr. **Heike Henn** (Leiterin UA 42 Klima, Energie und Umwelt, BMZ): Vielen Dank. Wir können gerne ein Mapping übersenden, in welchen Ländern das BMZ mit feministischen Mobilitätsansätzen unterwegs ist. Es sind etwa 10, aber ich kann sie nicht alle aufzählen, und deshalb übersende ich Ihnen die entsprechende Liste.

Der **Vorsitzende**: Also, die Liste wird nachgeliefert. Für die Fraktion der FDP ist nun Abg. Gerschau an der Reihe.

Abg. **Knut Gerschau** (FDP): Vielen Dank. Zur Sicherheit bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Frauen gehört auch die Kompetenz derjenigen, die die Fahrzeuge lenken. Welche Maßnahmen und Kampagnen unterstützt die Bundesregierung dabei, Frau Dr. Henn? Findet eine Zusammenarbeit mit den Partnerländern statt, um Taxifahrer, Busfahrer oder das Sicherheitspersonal für die Bedürfnisse von weiblichen Verkehrsteilnehmerinnen zu sensibilisieren? Frau Odada, auch wenn wir jetzt das Thema Sicherheit im urbanen Raum haben, dürfen die ländlichen Gebiete nicht außer Acht gelassen werden. Dort müssen Frauen häufig lange Wege zurücklegen, Landstraßen und Dörfer sind schlecht oder gar nicht beleuchtet. Wie kann die Sicherheit von Frauen und Mädchen gerade in der Breite des Raums gestärkt werden? Danke schön.

Der **Vorsitzende**: So, Frau Henn, zu den Projekten für Taxi-, Bus- und Bahnfahrer oder -fahre-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

rinnen. Anschließend Frau Odada zu den ländlichen Räumen.

MDgn Dr. **Heike Henn** (Leiterin UA 42 Klima, Energie und Umwelt, BMZ): Herzlichen Dank. Das ist eine sehr wichtige Frage. In den Projekten wird auf verschiedenen Ebenen gearbeitet, von der Planung bis zu den Schulungen der Beteiligten. Ein weiteres Element ist die Öffentlichkeitsarbeit, also in den öffentlichen Raum zu informieren, für die Themen zu interessieren, aber auch die reinen Daten zur Verfügung zu stellen. Wir arbeiten, vorhin hatten wir die Frage nach der kommunalen Zusammenarbeit, dann mit den Städtenetzwerken zusammen.

**Cyprine Odada** (Stadtplanerin, Beraterin nachhaltige Mobilität, UN-Habitat): Wie können wir sicherstellen, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Frauen und Mädchen in ländlichen Gemeinden sicher ist? Wenn es zu einem Vorfall kommt, dann ist es wichtig, dass die Polizei oder eine andere Institution die Rechte von Frauen und Mädchen schützt. Sie sollen die Situation dokumentieren und nicht abtun, was auch immer vorkommt. Leider gibt es in vielen ländlichen Gebieten Afrikas eine erhebliche Dunkelziffer, insbesondere von Fällen sexueller Belästigung. Es ist daher sehr wichtig, ein Polizeisystem zu haben, das es Frauen ermöglicht, sich sicher und selbstbewusst genug zu fühlen, um Fälle anzuzeigen. Die Unterstützung durch die Polizei ist dabei sehr wichtig. Die Schulung der Betreiber von öffentlichen Verkehrsmitteln gehört ebenfalls dazu, damit sie verstehen, wann ein Problem auftritt und wie sie es lösen können. Vielen Dank.

Der **Vorsitzende**: Vielen Dank. Und für die Fraktion der AfD folgt noch Herr Friedhoff.

Abg. **Dietmar Friedhoff** (AfD): Ich würde mich freuen, wenn wir Probleme auch lösen würden. Wir waren in Nairobi, und ich habe festgestellt, dass wir da ein riesiges Zu- und Abwasserproblem haben; das führt zu vielen Krankheiten und einem riesigen Müllproblem. Wir haben es gesehen, 4.000 Tonnen Müll landen da jeden Tag auf der Straße, und keiner weiß wohin damit. Das ist eine der größten Mülldeponien. Das hat auch was mit lebenswerter Umgebung zu tun.

Aber ich komme zum Thema, und meine Fragen gehen ans BMZ. Ich habe eine Frage zu einem Entwaldungsprojekt am Horn von Afrika gestellt. Da haben wir nach der Höhe der Personalkosten gefragt. Also 3 Mio. Euro wurden investiert, und davon waren 1,5 Mio. Euro Personal- und 622.000 Euro Projektverwaltungskosten. Jetzt nehme ich diese Liste vom BMZ und gucke mir die Sachen an, die wir jetzt finanzieren. Derzeit sind Ausbildungstrainings speziell für Busfahrerinnen geplant, die mit Elektrobussen durch Indien fahren sollen. Das Projekt hat ein Volumen von 8 Mio. Euro. 10,5 Mio. Euro wurden ausgegeben, über eine Laufzeit von fünf Jahren, um 700 Frauen das Fahrradfahren beizubringen, sowie 100 Frauen und Transpersonen zu E-Rikscha-Fahrerinnen auszubilden. Jetzt versuche ich, meinen Wählerinnen zu erklären, warum 800 Menschen, denen ich Fahrradfahren beibringe, über 10 Mio. Euro kosten. Wie hoch sind denn bei so einem Hammerprojekt die Personalkosten? Wie viel kommt wirklich vor Ort an? Wie viel bleibt in dieser Entwicklungsindustrie kleben, die Projekte fadenscheinig initiieren, aber dieses Geld eigentlich in NGOs oder in Verwaltung stopfen wollen?

MDgn Dr. **Heike Henn** (Leiterin UA 42 Klima, Energie und Umwelt, BMZ): Vielen Dank. Ich kann zu den konkreten Projekten, die Sie aufgeführt haben, nichts sagen. Es gab verschiedene Fragen, die in die Bereiche Ausbildung, Austausch und Digitalisierung gingen. Das heißt, die sind auch personalintensiv. Wenn ich Taxifahrer, Busfahrer und Busfahrerinnen ausbilden will, dann ist das keine 1-Tag-Schulung, sondern man muss mehrfach Inhalte wiederholen. Zu den Personalkosten, die Sie anführen, gehören auch viele nationale Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in den Institutionen der Partnerländer. Ich habe zum Beispiel Planungsverfahren genannt, die, anders als Infrastrukturvorhaben, weniger personalintensiv sind. Wenn ich ausbilden will, dann ist dafür Personal notwendig, und das schaffe ich auch nicht an nur einem Tag.

Der **Vorsitzende**: Vielen herzlichen Dank! Ich möchte mich herzlich bedanken bei Ihnen, Frau Odada. Schön, dass Sie heute, zumindest virtuell, bei uns waren. Wenn Sie irgendwann ein-



## Nur zur dienstlichen Verwendung

mal in persona in Berlin sind, dann kommen Sie gerne bei uns vorbei. Frau Henn, ebenfalls vielen Dank, dass Sie hier kompetent Fragen beantwortet haben. Damit beende ich diesen TOP, und wir treffen uns nach einer kleinen Umbaupause wieder, dann wieder nichtöffentlich.

Ende des TOPs: 10:35 Uhr

Dr. Christoph Hoffmann, MdB  
Amtierender Vorsitzender