



Wuppertal Institut für Klima · Umwelt · Energie
im Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen

Ulla Terlinden
(Technische Universität Berlin)

Frauengerechte Stadtplanung

Vortrag am Wuppertal Institut
24. Mai 1994

Nr. 16 • Mai 1994

Wuppertal Papers

Wuppertal Papers ist eine Schriftenreihe in der Zwischenergebnisse von Studien und Untersuchungen veröffentlicht werden. Wissenschaftler und interessierte Personen sind mit der Lektüre der WP dazu eingeladen, den Autoren ihre kritischen Kommentare mitzuteilen.

Wuppertal Paper Nr. 16 (1994)

ISSN 0949-5266

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie

Döppersberg 19

D-42103 Wuppertal

Email: info@wupperinst.org

www: <http://www.wupperinst.org>

Frauengerechte Stadtplanung

Vortrag am Wuppertal Institut für Klima Umwelt Energie am 24. Mai 1994

Ulla Terlinden

Inhalt:

	Seite
1. Gibt es ein gemeinsames Interesse an der baulich-räumlichen Gestaltung der Stadt?.....	1
2. Die Dominanz der beruflichen Arbeitswelt.....	1
3. Modelle einer frauengerechten Stadtplanung	3
4. Die gegenwärtige Lage der Stadtentwicklung.....	5
5. Aufforderungen an eine frauengerechte Stadtplanung.....	9
Literatur:	11

—

Frauengerechte Stadtplanung

Vortrag am Wuppertal Institut für Klima Umwelt Energie am 24. Mai 1994

Ulla Terlinden

1. Gibt es ein gemeinsames Interesse an der baulich-räumlichen Gestaltung der Stadt?

Zunächst will ich der Frage nachgehen, ob es ein allen Frauen gemeinsames Interesse an der baulich-räumlichen Gestaltung der Stadt gibt. Obwohl diese Frage schon vielfach diskutiert wurde, erscheint sie mir doch wichtig, weil sich die Antworten von den Anfängen der Frauenbewegung in den siebziger Jahren bis heute in ihren Argumentationssträngen verändert und erweitert haben.

Während es in den frühen Debatten im wesentlichen darum ging, die Gemeinsamkeiten zwischen den Frauen zu betonen und damit die besondere geschlechtsspezifisch determinierte Lebenslage deutlich zu machen, erlaubt die sozialwissenschaftliche Frauenforschung heute - nach ihrer Etablierung in weiten Teilen der scientific community - eine auch die Differenzen zwischen Frauen aufnehmende Sichtweise.

Historisch ist dieser Forschungsverlauf leicht zu erklären, denn in den Anfängen sollte die einseitige patriarchalische Sichtweise hinterfragt und der dadurch entstandene blinde Fleck behoben werden. Die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und der weibliche Lebenszusammenhang wurden zu grundlegenden analytischen Kategorien, die auch heute noch gelten, und deshalb ist der - übrigens nicht von mir gewählte Titel - berechtigt.

2. Die Dominanz der beruflichen Arbeitswelt

Geht man von der Arbeitsteilung zwischen den Geschlechtern aus, die den Frauen die private Reproduktionsarbeit zuweist und den Männern die berufliche Arbeit, so ist zu konstatieren, daß sich in der Stadtentwicklung eine eindeutige Dominanz der beruflichen Arbeitswelt durchgesetzt hat. Die nicht-berufliche,

private Reproduktionsarbeit wird als Konsum und Erholung verkannt und damit als der beruflichen Arbeit nachrangig behandelt.

Heute ist es üblich, Wohnsiedlungen zu planen und zu bauen, die weder ausreichend mit sozialer Infrastruktur noch mit dezentralen Einkaufs- und Dienstleistungsstätten und schon gar nicht mit Arbeitsstätten versorgt sind. Im Gegenteil, in den neuen Bundesländern und am Stadtrand von Berlin entstehen riesige Einkaufszentren amerikanischen Ausmaßes. Alles dies führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen und zwar des Individualverkehrs, da diese Einkaufszentren keine Anbindung an den ÖPNV haben, im Gegenteil Autobahnkreuze und Autobahnabfahrten bilden die wesentlichen Standortfaktoren für den Bau. Während also die Einkaufszentren immer größer werden und sich räumlich immer mehr konzentrieren, wachsen die Eigenheimsiedlungen an Stadträndern immer weiter ins Umland. Auch hier ist die Anbindung an den ÖPNV so schlecht, daß man auf den eigenen PKW angewiesen ist, um die private Reproduktionsarbeit zu bewältigen.

Der berechtigte Wunsch nach dem "Wohnen im Grünen" ließe sich mit einer optimalen Ausstattung dieser Gebiete mit Einrichtungen zur Kinderversorgung, Haushaltsführung und beruflicher Arbeit durchaus vereinbaren. Das Problem ist jedoch, daß der Standort des Wohnens allein nach regenerativen Kriterien gedacht, ausgesucht und bewertet wird. Und danach richten sich die Bodenpreise. Die Lagen am Hang, z.B. weit weg von den Einrichtungen, die private Reproduktionsarbeit ergänzen und erleichtern, sind teurer als die weniger landschaftlich schön gelegenen, aber mit einer notwendigen Infrastruktur ausgestatteten Lagen.

Im Bewußtsein der Gesellschaft hat sich eine Ideologie festgesetzt, die die private Reproduktionsarbeit nicht als Arbeit wahrnimmt, und diese Ideologie manifestiert sich in den ökonomischen Prozessen der Stadtentwicklung über die Bodenpreise. Darüber hinaus auch in den kommunalen Planungsprozessen deren Grundlage immer noch die Charta von Athen (1938) ist und diese postuliert die inhaltliche und räumliche Dichotomie von Arbeiten und Wohnen. Diese Ideologie ist ein Ausdruck der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung und ihrer patriarchalischen Wertung. Frauengerechte Stadtplanung hieße eine Stadt zu planen, die in ihrem Leitbild und in der Planungspraxis den gesamten Bereich der privaten Reproduktionsarbeit als das sieht und gestaltet, was er ist, eben Arbeit.

3. Modelle einer frauengerechten Stadtplanung

Aber das ist illusionär, denn ohne eine gesellschaftliche Aufwertung der nicht-beruflichen Reproduktionsarbeit kann auch in der Stadtplanung kein neues Bewußtsein entstehen. Deshalb müßte eine Neubewertung von der gesamten Gesellschaft getragen werden. Dazu gibt es zwei Modelle, die ich Ihnen kurz mit ihren baulich-räumlichen Konsequenzen vorstellen will, um dann anschließend eine pragmatischere Ebene einzuschlagen.

Bezahlung von privater Reproduktionsarbeit

Das erste Modell beschränkt sich auf die Bezahlung von privater Reproduktionsarbeit (Lohn für Hausarbeit). Was würde eine solche Bezahlung für Konsequenzen für die Gestaltung einer Stadt haben?

Die räumliche Organisation der privaten Reproduktionsarbeit würde sich nach Kriterien richten, die sowohl im innerhäuslichen, wie auch im außerhäuslichen Bereich ihre möglichst effektive Erledigung erlaubten. Je nach Haushaltstyp wären dies andere Kriterien, beispielsweise besondere Dienstleistungen, spezielle Einkaufsmöglichkeiten, Pflege- und Versorgungseinrichtungen für bestimmte Gruppen (Kinder/ Alte/ Gebrechliche usw.). Insgesamt würden sich kleine dezentrale Einheiten reproduktiver Grundversorgung herausbilden, die durch räumlich größere Versorgungsnetze des nicht-alltäglichen Bedarfs ergänzt würden. Denn Zeit wäre dann auch bei dieser Arbeit Geld, und jeder lange Weg würde Kosten bedeuten. Die Qualität der Infrastruktur und Erschließung privater Haushaltsproduktion wären Standortfaktoren, vergleichbar jenen im gewerblichen Bereich.

Ich will hier nicht konkreter darauf eingehen, denn dies wäre Aufgabe eines Szenarios, Tatsache ist jedoch, die Stadt sähe mit einer solchen materiell entlohnten privaten Reproduktionsarbeit anders als heute aus. Es ist zu vermuten, daß sich unter Beibehaltung der gegenwärtigen Form familialer privater Reproduktion eine dezentrale Mischnutzungsstruktur entwickeln würde, in der die gewerbliche Arbeit mit der privaten Arbeit um Standorte konkurriert.

Sicherlich würden sich in der Stadt Gebiete herausbilden, die eine räumliche Konzentration der privaten, aber eben bezahlten Reproduktionsarbeit zeigen würden, doch dies nicht aufgrund günstiger Bodenpreise und für die Freizeit günstiger Lagen, sondern aufgrund günstiger Standortbedingungen für die

private Reproduktionsarbeit. Sämtliche für diese Arbeit nötigen Einrichtungen an Service und Zulieferung für die Versorgung der Haushaltsmitglieder wären in der Wohnumgebung zu finden. Hinzu kommt, daß mit diesen Einrichtungen wohnungsnaher Erwerbsarbeitsplätze geschaffen würden. Als Folge davon würde sich das Verkehrsaufkommen stark reduzieren.

Es gibt in diesem Szenario noch viele Wenns und Abers, die zu berücksichtigen wären, außerdem impliziert dieses Modell ein radikales Umdenken in der Gesellschaft.

Neubewertung und -organisation privater Reproduktionsarbeit

Dies gilt auch, und vielleicht noch mehr, für das zweite Modell. Dieses sieht nicht allein eine Neubewertung privater Reproduktionsarbeit vor, sondern auch eine neue Organisation dieser Arbeit. Nicht die kleinen privaten Haushalte wären die vorwiegenden Träger privater Reproduktion, sondern kleine kommunitäre Einheiten. Diese kommunitären Einheiten könnten insbesondere die stofflich-materielle Reproduktionsarbeit übernehmen. Ob nun bezahlt oder in gemeinschaftlicher Arbeitsteilung organisiert, ist unerheblich. Wichtig ist, daß die neue Organisationsform auch zu veränderten baulich-räumlichen Strukturen führen würde (utopische Feministinnen; Einküchenhäuser).

Aufhebung der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung

Beide Modelle tendieren zu einer Verberuflichung der privaten Reproduktionsarbeit und damit zu einer tendenziellen Aufhebung der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung und dies ist - so meine ich - eine den Interessen der Frauen entsprechende Entwicklung. Welche Konsequenzen auf die Stadtgestalt hätte nun ein solcher gesellschaftlicher Wandel? Auch bei diesem Modell gibt es viele Wenns und Abers und eine differenziertere Betrachtung wäre vonnöten. Dennoch sei auch hier ein kurzer heuristischer Ausblick gegeben. Die kommunitäre Reproduktionsarbeit würde zu kleinen räumlichen Einheiten der Versorgung und privater Erholung führen. Wobei die Räume individueller Erholung und kommunitärer materieller Versorgung integriert gestaltet würden. Lange Wege würden vermieden, denn auch hier gilt: Zeit ist kostbar. Die berufliche Tätigkeit von Frauen würde gefördert durch Entlastung von der privaten Reproduktionsarbeit.

Fazit dieser beiden Modelle ist: gesellschaftliche Anerkennung privater Reproduktionsarbeit durch Bezahlung oder durch eine öffentliche, kommunitäre

Organisationsform führt zur räumlichen Dezentralisierung und zur räumlichen Mischung von Wohnen und Arbeiten und damit tendenziell zur Verkehrsvermeidung. Doch die "Stadt der kurzen Wege" läßt sich leider nur langsam verwirklichen, deshalb will ich im Folgenden über die gegenwärtige Lage und die "kleinen Schritte" einige Überlegungen anstellen.

4. Die gegenwärtige Lage der Stadtentwicklung

Das traditionelle Familienmodell

Unsere Stadtstruktur und Stadtgestaltung basiert auf der traditionellen Arbeitsteilung in der Familie, und die Untersuchungen bestätigen das. 74 Prozent der Familienväter sind erwerbstätig und fast alle davon (87 Prozent) ganztags. Von den Müttern sind dagegen nur 42 Prozent erwerbstätig, aber nur die Hälfte davon ganztags (Zahlen von 1987). Insgesamt lassen sich zwei Trends beobachten: Zum einen sinkt der Anteil der erwerbstätigen Mütter mit zunehmender Kinderzahl und zum zweiten steigt er mit zunehmendem Alter der Kinder an.

Allerdings zeigen die Statistiken auch, daß immerhin Ehefrauen ohne Kinder unter 35 Jahren zu 87 Prozent erwerbstätig sind, davon 85 Prozent ganztags. Die Erwerbstätigkeit der Frauen hängt also entscheidend von Haushaltsform und Familienzyklus ab. Sobald ihre Belastungen durch die private Reproduktionsarbeit es ermöglichen, versuchen sie eine berufliche Tätigkeit aufzunehmen.

Doch grundsätzlich gilt: Die Väter stehen voll im Berufsleben und haben für das Einkommen und damit für den Lebensunterhalt in der Familie zu sorgen. Mütter sind zuständig für Haushalt und Kindererziehung und nur soweit erwerbstätig, wie dies mit ihrer Arbeit im Haushalt vereinbar ist.

Der Prozeß der Suburbanisierung, also der Verlagerung von Wohnstandorten ins städtische Umland basiert auf diesem traditionellen Familienmodell. Die Vorteile des "Wohnens im Grünen" sind unbestritten: Kindgerechte und gesündere Wohnumwelt, höherer Freizeitwert im Sinne naturnaher Betätigungen, bei Eigenheimbauern zusätzlich die Vermögensbildung und die Wohnsicherheit. Die Nachteile sind: Schlechte Anbindung an den ÖPNV, fehlendes Arbeitsplatzangebot, ungenügendes Versorgungsnetz.

Dabei sind zwei unterschiedliche Formen der Suburbanisierung zu unterscheiden. Im Falle der in den sechziger Jahren gebauten Großsiedlungen verschärften

sich die Nachteile, weil die Vorteile eines eigenen Gartens, einer zur Natur hin geöffneten Wohnweise sowie Vermögensbildung und Wohnsicherheit nicht gegeben sind. Dagegen sind die Versorgungseinrichtungen in den Großsiedlungen qualitativ besser und räumlich konzentrierter als in den Eigenheimsiedlungen.

Die Zusammenhänge zwischen der traditionellen geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung und der Suburbanisierung sind offensichtlich, denn die Stadtrandwanderung der Haushalte vollzieht sich aufgrund des Bewußtseins, daß Wohnen vor allem günstige Bedingungen für Kinder, Freizeit und Erholung bieten soll und nicht solche für die Bewältigung der alltäglichen Arbeit im Haus und schon gar nicht solche für die Erwerbstätigkeit von Frauen.

Obwohl diese Kritik an der Stadtentwicklung aus verkehrswissenschaftlicher und feministischer Sicht bekannt ist und deshalb auch in den neueren Planungen zu den Wohnsiedlungen am Rande von Berlin (z.B. die gute Versorgung mit sozialer, verkehrlicher und gewerblicher Infrastruktur) betont wird und dort sogar Arbeitsplätze geschaffen werden sollen, so ist heute schon klar, daß diese Planungen gegenüber der Wohnbauplanung ins Hintertreffen geraten werden. Unterstrichen werden diese negativen Prognosen von den Erfahrungen aus der Vergangenheit.

Unter den gegenwärtigen Bedingungen der Stadtentwicklung wird der Verkehr zunehmen, denn die Wege zu den immer wirtschaftlich konzentrierteren und räumlich zentralisierteren öffentlichen und privatwirtschaftlichen Versorgungseinrichtungen werden immer länger. Hinzu kommt, je mehr die Kommerzialisierung und Institutionalisierung von Freizeit, Kultur, Bildung und Sport voranschreiten, desto schneller wächst der Verkehr.

Inzwischen ist das Zurücklegen von Wegen zu einem immer wichtiger werdenden Bestandteil der Hausarbeit geworden, und die wachsende räumliche Mobilität prägt immer stärker den Alltag der Hausfrauen und auch der Kinder. Die räumliche Mobilität erhöht sich noch, wenn die Erwerbstätigkeit hinzukommt. Obwohl aus der Verkehrsstatistik deutlich hervorgeht, daß Männer mehr den PKW benutzen und längere Berufswege als Frauen haben, so gilt doch auch, daß, wenn Hausfrauen und Mütter berufstätig sind, sie auf einen eigenen PKW angewiesen sind, um überhaupt alle Anforderungen zu bewältigen. Wie wichtig die Raum-Zeit-Relation ist, zeigt sich daran, daß die schnelle Erreich-

barkeit des Arbeitsplatzes in der Regel die Voraussetzung ist, um überhaupt berufstätig sein zu können.

Diese so begehrten wohnungsnahen Arbeitsplätze sind meist Teilzeitarbeitsplätze oder Stundenjobs in Kleinbetrieben. Sie sind oft unsicher, wenig qualifiziert, sozial nicht abgesichert und schlecht bezahlt. Die Folge ist, daß viele Frauen unterhalb ihrer Qualifikation beschäftigt sind.

Stadtentwicklung in der USA

Robert Fishman - ein amerikanischer Soziologe - stellt die These auf, daß sich aufgrund der Suburbanisierung, die in den USA viel extremer verläuft, eine neue Form von Stadt entwickelt hat, deren flächenmäßige Ausdehnung im Verhältnis zur herkömmlichen Stadt immens ist. In diesen neuen räumlichen Strukturen vollzieht sich ein Wandel der Lebensformen, dessen Grundlage die großen Entfernungen darstellen.

Nach ihm gibt es in den "sprawls" sich überlagernde jedoch nicht identische Funktionsnetze, deren Zielpunkte weit entfernt auseinander liegen und nur mit dem Auto zu erreichen sind. Das Haushaltsnetz besteht aus Einrichtungen der Kinderbetreuung, Schulen, Kirchen, kommunalen Einrichtungen und Wohnungen von Freunden und Bekannten. Das zweite Netz, das Verbrauchernetz besteht aus den örtlichen Punkten der Einkaufszentren, dem Supermarkt, den Einrichtungen der Gesundheitsversorgung, Sport, Kino und anderen Konsumangeboten. Obwohl das Verbrauchernetz die gleichen Funktionen wie das alte Stadtzentrum erfüllt, so ist es doch viel großflächiger verstreut. Das dritte Netz, das Produktionsnetz setzt sich aus den Orten der Arbeitsstätten zusammen. Wie gesagt, die verschiedenen Zielpunkte der unterschiedlichen Netze sind weiträumig verteilt.

In dieser Beschreibung der US-amerikanischen Verhältnisse zeigen sich die Folgen einer rigoros weiter fortschreitenden Suburbanisierung und räumlichen Funktionstrennung. Die räumliche Mobilität ist extrem hoch, und je mehr soziale Rollen zu erfüllen sind, desto höher sind die Anforderungen an die Mobilität.

Neue Haushaltstypen

So kann die These formuliert werden: zunehmende Erwerbstätigkeit der Frauen führt zu einem höheren Verkehrsaufkommen. Oder anders formuliert: Die

Emanzipation der Frauen führt, unter den jetzigen stadtstrukturellen Bedingungen, zu einer stärkeren Belastung der Umwelt. Diese These trifft nicht allein auf die Frauen in den suburbs zu, sondern auch auf diejenigen, die nicht in einem familialen Verbund wohnen.

Diese "Neuen Haushaltstypen", die nach Untersuchungen vor allem auf veränderte Lebensentwürfe von Frauen zurückzuführen sind, haben einen Wandlungsprozeß eingeleitet, der dem Suburbanisierungsprozeß entgegensteht. Sie suchen ihre Wohnstandorte in den innenstadtnahen Bereichen.

Ich möchte Ihnen kurz eine paar Zahlen zur Veranschaulichung des quantitativen Umfangs der gewandelten weiblichen Lebensverläufe nennen: Unter den Frauen ab 25 Jahren sind im Westen Deutschlands 1991 rund drei Fünftel verheiratet und zwei Fünftel alleinstehend. (Zur letzteren Gruppe gehören auch die Alleinerziehenden). Davon ist die größte Gruppe natürlich die der verwitweten Frauen, doch in der Entwicklung zeigt sich deutlich, daß in den letzten 20 Jahren der Anteil der alleinstehenden Frauen am weiblichen Teil der Bevölkerung zugenommen hat, und zwar weil die Zahl der ledigen und geschiedenen Frauen steigt, wohingegen der Anteil der verwitweten Frauen stagniert.

In verschiedenen empirischen Studien wird eine Differenzierung in den weiblichen Lebensverläufen konstatiert, die zu Lasten der familialen Lebensform geht. Dementsprechend differenziert sich auch das Verhalten bei der Wahl der Wohnstandorte. In Untersuchungen aus der USA wird auf den Zusammenhang zwischen der Lockerung der traditionellen Frauenrolle und der Gentrifizierung hingewiesen. Frauen spielen dort eine aktive und bedeutende Rolle im Gentrifizierungsprozeß der großen Städte. Vor allem sind das gut verdienende erwerbstätige Frauen, die die Innenstadt als Wohnort bevorzugen. In den aufgewerteten Altbauquartieren läßt sich die private Reproduktionsarbeit unkomplizierter und schneller erledigen und auch durch auf dem Markt angebotene Güter und Dienstleistungen substituieren.

Ebenfalls bedingt durch die weitere Differenzierung der weiblichen Lebensverläufe wächst die Zahl der einkommenschwachen Frauenhaushalte, die auf die billigen Mieten und günstigen Standortbedingungen in der Innenstadt angewiesen sind.

Wir haben es demnach mit drei Gruppen von Frauen mit unterschiedlichen Bedürfnissen an die städtische Umwelt zu tun: Den Familienfrauen in den suburbs, den gut verdienenden Berufsfrauen in den gentrifizierten Quartieren der Innenstädte und den einkommenschwachen weiblichen Haushalten in den nicht renovierten Altbauten der Innenstädte.

5. Aufforderungen an eine frauengerechte Stadtplanung

Ich nehme die anfangs formulierte Frage wieder auf: Gibt es eine allen Frauen gerechte Stadtgestaltung? Ich meine ja, wenn sie für Frauen die Berufstätigkeit nicht erschwert, sondern erleichtert, und dies leistet eine Stadt nur durch eine kleinteilige stadtstrukturelle Mischung von Arbeitsstätten, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Schulen, Kitas, sowie von Freizeit- und Kulturangeboten.

Stadtstrukturelle Veränderungen

Ich werde Ihnen jetzt einige Forderungen vortragen, die praxisnah sind, sie sind nicht neu, doch ihre Umsetzung wäre eine kleine Revolution in den Städten. Zu fordern ist:

- grundsätzlich eine stärkere funktionale und soziale Durchmischung der Städte,
- in den Wohngebieten dezentralisierte und vielfältige Versorgungseinrichtungen zum Einkauf, für Reparaturen, private und öffentliche Dienste aller Art,
- wohnungsnahe, qualifizierte, gut bezahlte Arbeitsplätze,
- wohnungsnahe Aus- und Weiterbildungsstätten, Schulen, Kitas und auch Angebote zur Erwachsenenbildung, um Hausfrauen den Wiedereinstieg in den Beruf zu ermöglichen,
- dezentralisierte und wohnungsnahe Einrichtungen zur Gesundheitsversorgung, für Alten- und Krankenpflege, für sportliche Betätigung (kleine Schwimmbäder, Saunen); hierzu gehören auch Beratungsstellen und Frauenhäuser bzw. -wohnungen als Zufluchtsorte vor familialer Gewalt und Mißhandlung,
- Kultur- und Kommunikationsräume im Wohngebiet (Cafes, Clubs etc.),

- Ausbau und Verbesserung des ÖPNV unter besonderer Beachtung des Fußgängerverkehrs und der Erhöhung der Sicherheit vor allem in der Dunkelheit, Straßen mit breiten Trottoirs, Radwegen, Zebrastreifen und lichten Haltestellen,
- eine Vermeidung von Ödbereichen wie Parkhäuser, öffentliche Tiefgaragen, Verkehrsschneisen, Unterführungen, die nicht allein Angsträume für Frauen darstellen, sondern auch eine Beleidigung für das ästhetische Empfinden sind,
- eine Straßenrandbebauung, die Öffentlichkeit schafft und deren Fenster "wie Augen auf die Straße sehen", so daß auch Menschen von drinnen am Leben draußen teilnehmen können.

Diese Forderungen sind - ich weiß es - in ähnlicher Form auch aus verkehrspolitischer und ökologischer Sicht formuliert worden, doch bis heute sind noch nicht mal Ansätze dieser so offensichtlich positiven stadtstrukturellen Funktionsmischung umgesetzt worden. Dabei bestünden gegenwärtig gute Chancen, solche Mischgebiete zu verwirklichen. In fast allen Städten werden inzwischen wieder große Wohngebiete mit mehreren tausend Wohneinheiten gebaut. Doch die Monofunktionalität und damit die Stadt der weiten Wege manifestiert sich weiter. Auch die vielen Flächen innerstädtischer Gewerbebrachen werden wiederum zu monofunktionalen Büro- und Dienstleistungsparks.

Ein spektakuläres Beispiel dafür ist die Bebauung der Berliner Mitte. Der Wohnanteil an der in den großen Bauprojekten geschaffenen Bruttogeschoßfläche ist gering und gerät regelmäßig zum Zankapfel zwischen Senat und Investoren. Die Folge ist abzusehen: Die Berliner Mitte wird zu einem monofunktionalen Stadtgebiet mit öffentlichen und privaten Bürogebäuden und Einrichtungen des gehobenen Konsums.

Veränderungen von Entscheidungsstrukturen

Wie könnte sich das ändern? Eine wesentliche, doch längst nicht hinreichende Komponente dafür könnten die geschlechtsspezifischen Monokulturen in den beteiligten Planungsämtern, politischen Gremien und beruflichen Verbänden sein. Die korporierten Männerverbände bestimmen bis heute den Planungsprozeß. In einer Allianz von Politikern, Verwaltungsfachleuten, Vertretern von Berufsverbänden und Investoren setzt sich diese patriarchale Ideologie immer wieder in den Vorhaben der Stadtgestaltung durch. Die Tatsache, daß diese Männer die Lebenswelten und Alltagsprobleme der Frauen nicht teilen, sie deshalb zu wenig kennen und auch kein unmittelbares Interesse an ihrer

Veränderung haben, führt zu der Forderung nach einer paritätischen Besetzung auf allen Hierarchieebenen der Stadtplanung

Dieser radikalen und sicher auch wirksamen Forderung stehen eine Reihe von Modellen gegenüber. In Anlehnung an den Planungsprozeß, der sich in eine konzeptionelle Phase, eine Abwägungsphase und eine Phase der Bürgerbeteiligung aufteilt, könnte in der konzeptionellen Phase ein Frauenplanungsbeirat dem Stadtplanungsausschuß bzw. dem Stadtbaurat zugeordnet werden. Dabei hängt die Relevanz solcher Beiräte immer an der Akzeptanz, die ihnen von seiten der Politik und Verwaltung entgegengebracht wird. Ansonsten verkümmern sie zu reinen Legitimationseinrichtungen, die immer zu den Wahlen der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Laut Baugesetzbuch sollen die Behörden Träger öffentlicher Belange, deren Interessen von der Planung berührt werden, frühzeitig in den Abwägungsprozeß einbeziehen. In diesem Rahmen könnte den Frauenverbänden Gelegenheit gegeben werden, als Träger öffentlicher Belange aufzutreten und Einfluß zu nehmen.

Und letztendlich wären auf der Ebene der Bürgerbeteiligung gesonderte Bürgerinnenversammlungen zu veranstalten. Das Modell der Bürgerinnenversammlungen hat sich im Rahmen von Stadterneuerungsmaßnahmen im Berliner Bezirk Kreuzberg bewährt. Ohne diese kleinen Gesprächsrunden wären die Meinungen und Vorstellungen, der dort wohnenden türkischen Frauen nicht zur Sprache gekommen.

Literatur:

- Dörhöfer, Kerstin: Metropole Berlin - Avantgardistischer Anspruch und patriarchale Rückständigkeit. In: Neue Wohn- und Siedlungsformen. Impulse aus Frauensicht, Hrsg. Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, Berlin 1993
- Fishman, Robert: Die befreite Megalopolis: Amerikas neue Stadt. In: Arch+, Nr.109110, Aachen 1991
- Jessen, Johann: Stadtstruktur und Familienhaushalt. In: ORL Bericht 86, ETH Zürich 1993
- Rodenstein, Marianne : Mehr Mitwirkungsmöglichkeiten für Frauen in der Planung - Ein Kommentar. In: Frauen und räumliche Planung. Materialien zur Raumentwicklung, Heft 38, Hrsg. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn 1991
- Terlinden, Ulla : Räumliche Heterogenisierung und Veränderung des weiblichen Lebenszusammenhangs. In: Lebensverhältnisse und soziale Konflikte im neuen Europa, 26. Deutscher Soziologentag Düsseldorf, Bd.I I, Hrsg. H. Meulemann/A. Elting-Camus, Opladen 1993

WUPPERTAL PAPERS DER ABTEILUNG VERKEHR

ISSN 0949-5266

- Nr. 9 Andreas Pastowski, Rudolf Petersen (Hrsg.): Umwelt und strukturelle Entwicklungen im Güterverkehr. Ergebnisse studentischer Praktika (1); Februar 1994
- Nr. 10 Rudolf Petersen: Verkehrsvermeidung - Aufgabe heutiger und zukünftiger Verkehrspolitik; Februar 1994
- Nr. 16 Ulla Terlinden: Frauengerechte Stadtplanung. Vortrag am Wuppertal Institut, 24. Mai 1994; Mai 1994
- Nr. 19 Andreas Pastowski: Sponsoring im öffentlichen Personennahverkehr. Ein Beitrag zur ökologisch-ökonomischen Partnerschaft in der Region; Juli 1994
- Nr. 20 Andreas Pastowski, Rudolf Petersen (Hrsg.): Potentiale und Probleme ökonomischer Anreizinstrumente im Verkehr. Ergebnisse studentischer Praktika (2); Juli 1994
- Nr. 21 Stefanie Böge: Die Transportaufwandsanalyse. Ein Instrument zur Erfassung und Auswertung des betrieblichen Verkehrs; August 1994
- Nr. 43 Dietrich Brockhagen: Der Flugverkehr der Stadt Köln und das Klimabündnis. Eine Konfliktanalyse; Oktober 1995
- Nr. 44 Karl Otto Schallaböck, Markus Hesse (IÖW): Konzept für eine Neue Bahn; Oktober 1995
- Nr. 45 Martin Hüsing: Schienenverkehrskonzept Region Münster; Oktober 1995
- Nr. 47 Dorothee Lichtenthäler, Andreas Pastowski: Least-Cost Transportation Planning. Probleme und Potentiale der Übertragung von LCP auf die Mobilität; Dezember 1995
- Nr. 50 Lucie Hamelbeck: Umweltgerechte Straßennutzungsgebühren für den Güterverkehr; Januar 1996
- Nr. 52 Gudrun Mildner, Stefanie Böge: Früher gab es einen Laden um die Ecke. Eine vergleichende Transportanalyse von konventionellem und alternativem Handel; Februar 1996
- Nr. 56 Stefanie Böge: Freight Transport, Food Production and Consumption in the United States of America and in Europe or how far can you ship a bunch of onions in the United States?; Mai 1996
- Nr. 67 Volker Leifert: Air Pollution Control and Transport in Tehran; Januar 1997
- Nr. 78 Klaus-Dieter Schlünder: Bewertungskriterien für eine integrierte Betrachtungsweise des Ökosystems "Stadt"; August 1997
- Nr. 79 Andreas Pastowski: Decoupling Economic Development and Freight for Reducing its Negative Impacts; September 1997
- Nr. 80 Michael Frehn: Wenn der Einkauf zum Erlebnis wird. Die verkehrlichen und raumstrukturellen Auswirkungen des Erlebniseinkaufs in Shopping-Malls und Innenstädten; Februar 1998
- Nr. 84 Klaus-Dieter Schlünder Von der >Auto<-Stadt zur >Kinder<-Stadt Plädoyer für eine kindgerechte Stadtentwicklung; August 1998
- Nr. 85 Ueli Haefeli: Der finanzielle Handlungsspielraum städtischer Verkehrspolitik Eine akteurorientierte Analyse am Beispiel Bielefeld 1950-1994; September 1998
- Nr. 87 Isabelle Grimmenstein: Auswirkung der aktiven Verkehrsmittelnutzung auf die menschliche Gesundheit. Ergebnisse studentischer Praktika; Oktober 1998
- Nr. 94 Marion Klemme: Die Integration von Frauen bei der Aufstellung der "Lokalen Agenda 21". Entwicklung, Rahmenbedingungen, Beispiele; Juli 1999

Die Nachfrage nach dieser Schriftenreihe wächst stetig und die Versandkosten stellen für uns einen großen Kostenfaktor dar. Wir bitten jeden Besteller um Zusendung eines mit DM 3,00 Porto frankierten DIN A-4 Umschlags. Vielen Dank für Ihr Verständnis.
Ihre Bestellungen richten Sie bitte an:

**Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH,
Döppersberg 19, 42103 Wuppertal.**