

netWORKS - Papers

**Heft 13: Netzgebundene Infrastrukturen
unter Veränderungsdruck –
Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV**

Meike Spitzner

Impressum

Autorin

Meike Spitzner
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH
im Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen
Forschungsgruppe Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik
Schwerpunkt-Themenfeld „Gender“
Döppersberg 19
42103 Wuppertal

Herausgeber

Forschungsverbund netWORKS
www.networks-group.de

Diese Veröffentlichung basiert auf Forschungsarbeiten im Verbundvorhaben „Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme am Beispiel Wasser“, das im Rahmen des Förderschwerpunkts „Sozial-ökologische Forschung“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert wird.

Verlag und Vertrieb

Deutsches Institut für Urbanistik
Straße des 17. Juni 110
10623 Berlin

Telefon: (030) 39 001-0
Telefax: (030) 39 001-100
E-Mail: difu@difu.de
Internet: <http://www.difu.de>

Alle Rechte vorbehalten

Berlin, Dezember 2004

Gedruckt auf chlorfreiem Recyclingpapier.

ISBN 3-88118-384-1

Der Forschungsverbund netWORKS wird von folgenden Forschungseinrichtungen getragen:

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Jens Libbe (Koordination)
Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin
Telefon 030/39001-115
E-Mail: libbe@difu.de



Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE)
PD Dr. Thomas Kluge (Koordination)
Hamburger Allee 45
60486 Frankfurt
Telefon 069/7076919-18
E-Mail: kluge@isoe.de



Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS)
Dr. Timothy Moss
Flakenstrasse 28-31
15537 Erkner
Telefon 03362/793-185
E-Mail: mosst@irs-net.de



Arbeitsgruppe für regionale Struktur- und Umweltforschung GmbH (ARSU)
Apl. Prof. Dr. Ulrich Scheele
Escherweg 1
26121 Oldenburg
Telefon 0441/97174-97
E-Mail: scheele@arsu.de



Brandenburgische technische Universität Cottbus (BTU)
Institut für Städtebau und Landschaftsplanung
Lehrstuhl für Stadttechnik
Prof. Dr. Matthias Koziol
Postfach 10 13 44
03013 Cottbus
Telefon 0355/693627
E-Mail: koziol@tu-cottbus.de



Inhalt

1.	Einleitung.....	5
1.1	Gegenstand des Einzelvorhabens und Vorgehen	7
1.2	Forschungsstand	16
2.	Zusammenfassende Ergebnisse und Ausblick zum Gegenstandsbereich: Sozial-ökologische Transformation des ÖPNV aus Gender-Perspektive.....	21
2.1	„Gender“ als Analyse- und Orientierungs-Dimension	21
2.2	Verkehr als „Infrastruktur“	22
2.3	„Transformation“ netzgebundener Infrastrukturen.....	23
2.4	„Regulation“	29
3.	State of the Art: Gender Problemlagen von (ÖPNV-)Verkehrs- infrastrukturen.....	30
3.1	Geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und Krise der Versorgungsarbeit und -ökonomie	31
3.2	Strukturproblematiken androzentrischer Rationalitäten: Ausblendung von Vielfalt, Körperlichkeiten und sozialen Kontexten	38
3.3	Öffentlichkeit und Privatheit – Gemeinwesen-Aufgaben und -Verantwortung	44
3.4	Gleichstellungs-Institutionen und deren Gestaltungsmacht	49
4.	Kernthesen zum Verständnis von Transformation und Regulation	51
5.	Die vier Gender-Dimensionen	53
5.1	Transformation der Versorgungsordnung: Krise der Versorgungs- ökonomie und geschlechtsspezifische Arbeitsteilung	53
5.2	Transformation androzentrischer Planungs- und Entscheidungs- Rationalitäten: Ausblendung von Vielfalt, Körperlichkeiten, sozialen Kontexten	56
5.3	Transformation des Öffentlichen, Öffentlichkeits-Qualitäten	58
5.4	Transformation der Institutionalisierungsansätze für Geschlechtergleichstellung.....	61

6.	Gender-Fragestellungen zu den Vier Gender-Dimensionen	62
6.1	Gender-Dimension I: Transformation der Versorgungsordnung	62
	Gender-Issue 1:	62
	Gender-Issue 2:	62
	Gender-Issue 3:	63
6.2	Gender-Dimension II: Transformation androzentrischer Planungs-und Entscheidungsrationaliitäten	64
	Gender-Issue 4:	64
	Gender-Issue 5:	64
6.3	Gender-Dimension III: Transformation des Öffentlichen/ Entwicklung gendergerechter Öffentlichkeiten	65
	Gender-Issue 6:	65
	Gender-Issue 7:	65
	Gender-Issue 8:	66
	Gender-Issue 9:	66
	Gender-Issue 10:	67
6.4	Gender-Dimension IV: Transformation der Institutionalierungs- ansätze für Gleichstellung	67
	Gender-Issue 11:	67
	Gender-Issue 12:	67
	Gender-Issue 13:	68
	Literatur	68
	Anhang	93

1. Einleitung

Hiermit werden die Ergebnisse des im Rahmen eines Werkvertrags bearbeiteten Vorhabens „Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme und Gender – Transformationen des Öffentlichen Personennahverkehrs und sozial-ökologische Entwicklung der Geschlechterverhältnisse“¹ vorgelegt. Dieser Bericht umfasst die wichtigsten Ergebnisse der verschiedenen Erarbeitungen dieses Einzelvorhabens.²

In der *Einleitung* wird zunächst das Einzelvorhaben (Gegenstand und Vorgehensweise) vorgestellt. Da es in Form eines Werkvertrags und somit außerhalb des Verbundes und seiner Diskurse – jedoch auf ihn hin – bearbeitet wurde, wird dabei das Einzelvorhaben in seiner Einbettung in die Fragestellungen und die Konstruktion des Gesamtverbundvorhabens erläutert. Das Einzelvorhaben hat in doppelter Hinsicht Pilotcharakter: Es bearbeitet den Gegenstandsbereich sozial-ökologischer Transformation von Infrastruktursystemen erstmals unter Gender-Fragestellungen. Und es bearbeitet Gender-Dimensionen erstmals für einen Forschungsverbund, für den wissenschaftliche Forschung, die Strukturierungen durch gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse³ transparent macht, weitgehend Neuland bedeutet. Diesem zweifachen Pilotcharakter trägt Rechnung, dass auch die Einbettung der Fragestellungen dieses Einzelvorhabens in die relevanten wissenschaftlichen Diskurse feministischer Forschung dargestellt wird. Daraufhin wird der Forschungsstand, von dem das Vorhaben in seinen Schritten ausgehen konnte, berichtet.

In Kapitel 2 werden am Beispiel Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) die Ergebnisse zum Gegenstandsbereich des Gesamtverbundprojektes, zur Transformation netzgebundener Infrastrukturen aus Gender-Perspektive zusammenfassend und perspektivisch für die weiteren Arbeiten des Gesamtverbunds zusammengefasst. Diese zusammenfassenden Hinweise werden deshalb vorangestellt (und nicht an den Schluss dieses Berichts), weil sie zugleich mit dem Thema bisher nicht so intensiv befassten LeserInnen einen Überblick über die Verschiedenheit der Zugänge gegenüber dem hergebrachten Verständnis und weiteren Hintergrund zu den Fragestellungen vermitteln. Dabei werden aus Gender-Perspektive Anregungen und Aspekte zu den zentralen Fragenkomplexen des Gesamtverbundprojektes geliefert. Die Anregungen beziehen sich erstens auf „Gender“, womit gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse als durchlaufende Analyse-Dimension sozial-ökologischer Transformation und Gleichstellung als quer angelegter Orientierungs-

-
- 1 Erarbeitungen zum Verbundforschungsprojekt „Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme“ des Forschungsverbunds netWORKS im BMBF-Förderschwerpunkt „Sozial-ökologische Forschung“, *Themenschwerpunkt 2* „Sozial-ökologische Transformationen im Ver- und Entsorgungssektor (STRIVE)“.
 - 2 Dieses Einzelvorhaben umfasste verschiedene Erarbeitungen, die als Arbeitshilfen für den Verbund entwickelt, vorgetragen, in Arbeitspapieren des Verbundes aufgenommen, in einem Verbund-Workshop unterlegt und diskutiert sowie anschließend überarbeitet wurden. Wichtige analytische Zugänge, Begriffe und Teilergebnisse wurden so bereits seit Frühjahr 2003 dem Auftraggeber bzw. dem Verbund zugänglich gemacht.
 - 3 Gemeint sind die Strukturierungen durch gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse sowohl des Gegenstandsbereichs als auch der wissenschaftlichen Herangehensweise (konzeptionell und methodisch, Des-/Integration von feministischen Wissenschaftserkenntnissen/Des-/Integration von Gleichstellungszielen in Erkenntnisinteressen und Zusammensetzung aus weiblichen und männlichen, androzentrismusunkritischen bzw. -kritischen WissenschaftlerInnen).

Dimension für die Entwicklung sozial-ökologischer Regulation gefasst werden. Die Anregungen beziehen sich zweitens auf Verkehr unter der „Infrastruktur“-Perspektive. Drittens werden Anregungen bezogen auf „Transformation“ netzgebundener Infrastrukturen geliefert. In diesem umfangreicheren Unterkapitel werden hierzu die Ergebnisse der Teilschritte des Einzelvorhabens bereits weiterführend in Richtung konkretisierter künftiger sozial-ökologischer Handlungsansätze ausgearbeitet. Abschließend werden viertens knappe Anregungen in Bezug auf „Regulation“ gegeben.

In Kapitel 3 werden die Erkenntnisse aus der feministischen Verkehrsforschung zu gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen und Verkehrsinfrastrukturen (am Beispiel ÖPNV) in ihrer Breite dargestellt und für eine Übertragbarkeit auf andere Infrastruktur- und Transformations-Sektoren aufbereitet. Dabei werden die (in diesem Vorhaben entwickelten) vier Felder vorgestellt, begründet und belegt, die sich als geeignet erwiesen, den State of the Art an Gender-Erkenntnissen im Hinblick auf die sozial-ökologische Transformation und Regulation des ÖPNV aufzuarbeiten. Diese Felder lassen sich – in Form eines „Vier Gender Dimensionen-Konzepts“ – als Grundlage für die Entwicklung eines sozial-ökologischen Gender-Analyse-Konzepts nutzbar machen und transformations- und infrastrukturenbezogen anwenden.

Die Aufarbeitung zeigte unter anderem, dass mit Blick auf die Geschlechterverhältnisse nicht nur das „Was“, sondern auch das „Wie“ der Infrastrukturen-Gestaltung problematisiert ist. (Unter anderem) daraus ergab sich die Notwendigkeit für die Entwicklung eines neuen Gender-Analyse-Konzepts, das inhaltlich-thematische ebenso wie institutionell-methodische Gender-Dimensionen abzubilden in der Lage ist. Die inhaltlich-thematischen Gender-Dimensionen werden durch die beiden Felder „Arbeitsteilung und Versorgungsökonomie“ und „Öffentlichkeit und Gemeinwohl-Verantwortung“, die institutionell-methodischen Dimensionen durch die Felder „institutionalisierte androzentrische Rationalitäten“ und „institutionalisierte Gleichstellungs-Anstrengungen“ abgedeckt.

In Kapitel 4 wird das anhand der Erkenntnisse aus dem State of the Art entwickelte Gender-Analyse-Konzept in verdichteter Form vorgestellt, indem daraus grundlegende Thesen – eine Grundthese und vier Kernthesen – zum Verständnis von Transformation und Regulation formuliert werden.

Dem folgt in Kapitel 5 – nach einer Vorstellung der vier grundlegenden, in diesem Vorhaben entwickelten Gender-Dimensionen⁴ – die erstmalige Anwendung des entwickelten sozial-ökologischen Gender-Analyse-Konzepts. Mittels der aus den Gender-Dimensionen abgeleiteten Issues lassen sich in verschiedenen Sektoren Gender-Aspekte prüfen. Entsprechend der in Kapitel 3 erfassten Problematiken wurden sowohl inhaltlich-thematische (erste und dritte Gender-Dimension) als auch institutionell-methodische Gender-Dimensionen (zweite und vierte) gebildet.

Kapitel 6 führt für die Gender-Analyse von netzgebundenen Infrastrukturen in den verschiedenen Sektoren erarbeitete konkrete Fragestellungen auf, die eine genderorientierte

4 Die vier Gender-Dimensionen sind: 1. Transformation der Versorgungsordnung, 2. Transformation institutionalisierter androzentrischer Planungs- und Entscheidungsrationaltäten, 3. Transformation des Öffentlichen, 4. Transformation der Institutionalisierungsansätze für Gleichstellung.

Bearbeitung als Grundlage bzw. Teil einer sozial-ökologischen Analyse netzgebundener Infrastrukturektoren, ihrer Transformation und Regulation durch den Forschungsverbund netWORKS unterstützen können.

1.1 Gegenstand des Einzelvorhabens und Vorgehen

Für das Verbundvorhaben „Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme“ des Forschungsverbunds netWORKS war hier ein Genderzugang als Grundlage seiner sozial-ökologischen Analyse von netzgebundenen Infrastrukturen und ihrer Transformation für eine sozial-ökologische Regulation zu entwickeln. Das Verbundvorhaben geht von folgender Basis aus: Netzgebundene Infrastruktursysteme als zentrale Bausteine moderner Gesellschaften unterliegen einem radikalen Wandel, der als sozial-ökologische Transformation begriffen werden kann. Wichtige Antriebsfaktoren sind in diesem Zusammenhang die Liberalisierung und Privatisierung (ehemals) öffentlicher Aufgabenbereiche. Den Kern des im Verbundvorhaben untersuchten sozial-ökologischen Problems bildet das Aufbrechen der alten Strukturen der Ver- und Entsorgung im Zuge des Transformationsprozesses und dessen nun fehlende Regulation (siehe Forschungsantrag des Forschungsverbundes netWORKS).

Ziel des Forschungsverbundes ist es, gemeinsam mit der Praxis Ansatzpunkte, Instrumente und Strategien – insbesondere auf der kommunalen Ebene – zu entwickeln und zu erproben, mit denen regulierend in den sozial-ökologischen Transformationsprozess eingegriffen werden kann, um

- a) diesen in einen Korridor nachhaltiger Entwicklung zu lenken,
- b) Gestaltungsoptionen in der Zukunft offen zu halten und
- c) eine Verschärfung sozial-ökologischer Problemlagen zu vermeiden (Antrag des Forschungsverbundes netWORKS).

In der Forschungsrahmenkonzeption für den Förderschwerpunkt „Sozial-ökologische Forschung“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung ist festgesetzt worden, dass Gender eine der drei Problemdimensionen der Forschungsvorhaben darstellt.

Der Genderzugang dieses Vorhabens zu den vorgenannten Zielen von netWORKS ist folgendermaßen umrissen (siehe Antrag des Verbundes sowie Angebot des Wuppertal Instituts):

- a) Zu einem Korridor nachhaltiger Entwicklung gehört auch, dass die Entwicklung nachhaltiger Geschlechterverhältnisse befördert und nicht etwa unterminiert wird. Dies beinhaltet, dass potenziell ungleiche Auswirkungen auf Frauen und Männer innerhalb von Gestaltungsprozessen transparent, sachlich reflektiert und im Sinne der Beförderung der gleichstellungspolitischen Ziele behandelt werden.
- b) Erhalt offener Gestaltungsoptionen in der Zukunft umfasst auch, dass dabei Gestaltungsoptionen für eine sozial-ökologisch basierte Geschlechtergleichstellung in der Zukunft offen gehalten werden – ebenso wie für eine geschlechtergerecht basierte sozial-ökologische Entwicklung in der Zukunft.

- c) Zur Vermeidung einer Verschärfung sozial-ökologischer Problemlagen gehört auch, dass eine aus geschlechtsspezifischen Problemlagen und gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen hervorgehende Verschärfung sozial-ökologischer Problemlagen vermieden wird.

Ansatzpunkte, Instrumente und Strategien, mit denen regulierend in den sozial-ökologischen Transformationsprozess eingegriffen werden kann, sollen deshalb im Forschungsverbund so entwickelt werden, dass die Dimensionen von Gender jeweils sachgerecht integrierten Eingang in die konzeptionelle Basis und in alle Analysemodule des Gesamtvorhabens finden. Diese Integration ist für die Arbeitsprozesse während der Laufzeit der Bearbeitung des Gesamtvorhabens vorgesehen. Das hier umrissene Einzelvorhaben, das in der ersten Phase des Gesamtforschungsvorhabens angesiedelt worden ist (parallel zu den Erarbeitungen der sektoralen Bestandsaufnahmen der Infrastruktur-Transformationen), sollte dazu einen Beitrag leisten. Das hier vorgestellte Teilvorhaben hat – wie bereits bemerkt – Pilotcharakter, da im Bereich Verkehr sozial-ökologische Transformationsprozesse von netzgebundenen Infrastrukturen unter Genderfragestellungen bisher nicht bearbeitet wurden.

Dies gilt selbst für die bereits weitestgehend transformierte verkehrliche netzgebundene Infrastruktur, die des ÖPNV; zugleich ist der ÖPNV der Bereich im Verkehrssektor, der am breitesten unter Genderfragestellungen bearbeitet worden ist.⁵ Die derzeitigen Entwicklungen des ÖPNV werden jedoch nicht explizit als **Prozesse sozial-ökologischer Transformation** begriffen und erforscht. Und das, obgleich es viele geeignete Vorarbeiten gibt, die sich für eine solche Analyse nutzen lassen.

Diesbezüglich lassen sich vor allem drei Typen von Vorarbeiten ausmachen:

- die zahlreichen umsetzungsorientierten Planungsgutachten,
- die ebenso zahlreichen politikberatenden Erkenntnis-Aufbereitungen („Handreichungen“, publizierte Vorträge, Beiträge in Fachzeitschriften, Stellungnahmen etc.),
- Diskurse zwischen Planerinnen und Verkehrswissenschaftlerinnen, zwischen Vertreterinnen der politisch-administrativen Handlungsfelder und Verkehrswissenschaftlerinnen und die interdisziplinäre Orientierung von Verkehrswissenschaftlerinnen.

Die derzeitigen Entwicklungen des ÖPNV ausdrücklich als Prozesse sozial-ökologischer Transformation im Bereich Verkehr unter Genderfragestellungen zu begreifen und zu bearbeiten (wie es in diesem Teilvorhaben erstmals angegangen wird), bedeutet somit einen wichtigen Schritt der Weiterentwicklung relevanter, bisher brachliegender Erkenntnis-Stränge. Der neue Kontext der sozial-ökologischen Gender-Verkehrsforschung bietet zu-

5 Parallel zu diesem Einzelvorhaben werden innerhalb des Forschungsverbundes sektorale Bestandsanalysen zur Transformation netzgebundener Infrastrukturen erarbeitet. Dort dürften somit auch die legislativen (gender- und nicht-gender-bezogenen) Entscheidungen und die Phasen der Transformation im Bereich ÖPNV dargestellt werden, sodass dieses Einzelvorhaben auf Darstellung der Transformations-Entscheidungen und Phasen sowie deren Verhandlung hier verzichten kann (was zudem angesichts der komplexen Materie auch den Rahmen dieses Einzelvorhabens sprengen würde), und sich auf eine *systematische* Zusammenschau der Gender-Aspekte, insbesondere im Hinblick auf Übertragbarkeit auf verschiedene netzgebundene Infrastrukturen und deren sozial-ökologische Transformation und im Hinblick auf sozial-ökologische Regulation, konzentriert.

dem innovative Erweiterungen für die allgemeine Genderforschung zu Deregulierung, Privatisierung, Transformation und Regulation.

Pilotcharakter hat dieses Teilvorhaben auch, weil – sowohl bezogen auf den ganzen Bereich Verkehr als auch bezogen auf ÖPNV – Verkehrsbedingungen und Verkehrsangebote bisher kaum ***hinsichtlich der Infrastruktur unter Genderfragestellungen*** bearbeitet wurden.

Die ÖPNV-bezogene Forschung unter Genderfragestellungen umfaßt ein breites Spektrum von gestaltungsorientierten Handlungsansätzen. Sie reicht von Entwicklung kleinmaßstäblicher Planungsvorschläge über Erarbeitungen integrierter Stadtverkehrsplanungen bis hin zur Entwicklung von Planungsverfahren zur Steuerung des Politikprozesses bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen. Sie ist jedoch vor allem durch eine planungswissenschaftliche Auseinandersetzung geprägt. Diese nimmt vordringlich auf Planungsgrundlagen, -prozesse und -rationalitäten Bezug (so wie diese in den Nahverkehrspolitiken auch ressortmäßig eingehängt sind) und nicht auf technische Infrastrukturansätze.

Innerhalb der ***anwendungsorientierten feministischen Technikforschung*** nimmt nicht nur die ÖPNV-bezogene, sondern insgesamt die feministische Verkehrsforschung eine exponierte Stellung ein (siehe Erläuterungen zum „Stand der Forschung“). Sie hat ein breites Spektrum an Erkenntnissen hervorgebracht. In den letzten anderthalb Jahrzehnten hat eine beachtliche Wissensgenerierung stattgefunden. Sie bezieht sich vornehmlich auf ein verbessertes Verständnis des Verkehrsverhaltens (vergleiche die Literatur zu geschlechterdifferenziertem Verkehrsverhalten und zu (raum- und zeit-)strukturellen Einflüssen auf individuelles Verkehrs-Handeln⁶), auf die Entwicklung verbesserter verkehrlicher Konzepte und verkehrswissenschaftlicher Methoden (Kritik verkehrswissenschaftlicher Konzepte, kategorialer Begriffe⁷ und Methoden) und auf eine Verbesserung der Planungsmaßnahmen und Gestaltungsprozesse (Literatur zu konkreten Planungs- und Gestaltungsmaßnahmen).

Kritisiert wird jedoch an der feministischen Verkehrsforschung, dass sie zu wenig Untersuchungen zur ***Implementation*** feministischer Verkehrsplanungsansätze – sowohl im wissenschaftlichen Mainstream als auch im politischen Raum – unternommen habe.⁸ Kritisiert wird auch, dass feministische Verkehrsforschung und -planung sich nicht ausreichend mit den politischen Rahmenbedingungen der Verkehrsgestaltung befasst habe und Verkehrspolitik noch zu wenig als ***Kernbereich staatlicher Infrastrukturpolitik*** be-

6 Eine Bibliographie der verkehrswissenschaftlichen Literatur u.a. zu diesen Bereichen enthält Spitzner & Färber (2003) unter http://www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/ff_index.html?exwost/forschungsfelder/029_themen.html (download möglich).

7 Hier ist besonders auf die Arbeiten zur kritischen Würdigung der Erhebungskategorien der Verkehrsforschung zu verweisen, die Transparenz über deren Unterlegung mit geschlechtsspezifischen Mobilitätsmustern hervorgebracht hat. Allerdings hat die feministische Verkehrsforschung in Deutschland bisher keine systematischen Untersuchungen des so genannten Freizeitverkehrs unter Genderfragestellungen vorlegen können. Dies ist umso erstaunlicher, als auf deren Bedeutung für Geschlechterverhältnisse und Umwelt schon früh verwiesen wurde (vgl. Spitzner/Beik 1995). Es fehlen somit noch methodologische und kategoriale Erarbeitungen zur quantitativ und qualitativ bedeutsamen Wegezweckkategorie „Freizeit“ (erste Grundlagen aber ebenda sowie bei Spitzner 1997b).

8 So Bauhardt 1998.

griffen habe. Dabei sei von besonderer Bedeutung, dass Verkehrsinfrastrukturen parteiübergreifend eine Schlüsselrolle bei der Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft – insbesondere hinsichtlich Flexibilisierung, Mobilität und Freizügigkeit – im globalen Wettbewerb zugewiesen wird. Und sie habe die **Investitionsumfänge** und eine Kritik der Unverhältnismäßigkeit von Investitionsentscheidungen für den Infrastrukturausbau aus den Augen verloren.

Diese Kritik trifft in der Tat auf die pragmatisch orientierten Arbeiten im Bereich feministischer Planung in wachsendem Maße zu, muss jedoch für die **feministische Verkehrsforschung** überwiegend zurückgewiesen werden. Letztere hat sich – im Gegenteil – sowohl in ihren Anfängen (dabei mit ausdrücklichem „Infrastruktur“-Bezug)⁹ als auch in ihrer Fortentwicklung zu erweiterten Auseinandersetzungen gerade mit den sozial-ökologisch problematischen Modernisierungsstrategien befasst, die im Verkehrssektor nicht nur deutlich sichtbar, sondern auch von ihm mit getragen und forciert werden. Genau diesbezüglich wurden die mit Verkehrsinfrastrukturen vorangetriebenen sozial-ökologisch problematischen Strategien aus Zeitbewirtschaftung, spezifischen Beschleunigungen und Verlangsamungen zulasten von Geschwindigkeiten konkurrierender Mobilitäts-Infrastrukturen, räumlichen Qualitäten und nicht-metropolen Erreichbarkeiten, und aus problematischem Umgang mit räumlich-zeitlichen Bindungen und Flexibilisierungen in Blick genommen, untersucht und begründet kritisiert. Aufgrund dieser problematischen Modernisierungsbedeutung richtete sich der feministische verkehrswissenschaftliche Blick auf die gestaltungsmächtigen Institutionen und Volumina öffentlicher Budgets für problematische Infrastrukturbereiche des Verkehrs.¹⁰

Während die zentrale Bedeutung der öffentlich institutionalisierten und finanzierten Verkehrsplanung, -wissenschaft und -politik im Hinblick auf sozial-ökologisch relevante **Modernisierungspfade** erkannt, untersucht und problematisiert wird, bleibt jedoch der Infrastrukturbezug dabei blass und finden sich keine Erarbeitungen zu „alternativen“ Infrastrukturpolitiken. Bis heute wird sowohl in der feministischen Verkehrs- als auch in der genderorientierten Planungsdiskussion thematisiert, dass die Infrastruktursysteme androzentrisch entwickelt, orientiert, strukturiert und gestaltet sind. **Technische Infrastruktursätze** werden ausdrücklich – insbesondere in Hinblick auf Abstraktionen von Nutzungsperspektiven – kritisiert. Diese Kritiken umfassen auch Ausformungen von Infrastruktur und Infrastrukturelemente. Zum Beispiel werden Qualitäten tangentialer Linienführungen gegenüber radialen thematisiert. Aber es werden nicht etwa Tangentialkonzepte als alternative Netzkonzepte oder insgesamt alternative Infrastrukturkonzepte unter Genderfragestellungen entwickelt. Es gibt bisher keine vertiefende und differenzierte Auseinandersetzung mit technischen Infrastrukturansätzen unter Genderfragestellungen.

9 Vgl. Rau 1991, Oblong 1992, Bauhardt 1993, Friberg 1993.

10 Genau aus diesem Grund finden sich erweiterte verkehrswissenschaftliche Auseinandersetzungen mit öko-sozialen Zeitpolitiken (vgl. Spitzner 1999b, Körntgen 2000, Spitzner 2002a), mit der Dominanz von solchen Rationalitäten in den hoch subventionierten öffentlichen Institutionen des Verkehrssektors, welche problematische Dekontextualisierungen von Sozialität und Physis vornehmen und damit besondere sozial-ökologische Dynamiken bewirken (vgl. Spitzner 1997b und 2001a, Striefler 1998), und erweiterte verkehrswissenschaftliche Auseinandersetzungen mit Nachhaltigkeits-Konzeptualisierungen (vgl. Spitzner 2001b).

gen.¹¹ Die in diesem Einzelvorhaben erarbeiteten Ansätze ermöglichen für die Forschung im Bereich Verkehr somit die Aufnahme eines Erkenntnisstrangs, der wichtig ist für die Umsetzungsfelder im Verkehr, in dem Infrastrukturkonzepten und -planung von großer Relevanz sind, dessen geringe Ausarbeitung jedoch bisher kaum aufgefallen war.

Angesichts dessen, dass andere Sektoren, die durch netzgebundene Infrastrukturen geprägt sind, bisher erst im Beginn stehen, systematisch unter Genderfragestellungen wissenschaftlich beleuchtet zu werden¹², bietet sich mit der Bearbeitung die Chance, frühzeitige Anregungen für die künftige Bearbeitung zu erhalten.

Die **Transformationsprozesse** sind in diesem Vorhaben unter der Perspektive betrachtet, dass sie Chancen für die Verbesserung von Gleichstellungsaspekten und der Integration qualitativer Genderaspekte bieten können. Innerhalb des feministischen Diskurses zu Globalisierung und um „Geschlechterpolitik im Neoliberalismus“ herrscht eine kritische Sicht auf Liberalisierungs- und Privatisierungsprozesse vor, zu der einerseits fundierte Analysen vorgelegt werden, mit der andererseits gleichwohl vielfach Gestaltungsperspektiven entwickelt werden.¹³ Im Bereich Verkehr kann an die gestaltungsorientierten Fragestellungen nach neuen Chancen durch eine Transformation angeknüpft werden, unter der schon die Einleitung der Transformationsprozesse durch die feministische Verkehrsforschung thematisiert wurde (vgl. u.a. Spitzner/Striefler/Zauke 1995a und 1995b, Frauen in Bewegung 1997, Hering/Kelp-Siekman et al. 1996).

Die Ergebnisse dieses Vorhabens verweisen fast durchgängig darauf, dass eine Berücksichtigung dieser Aspekte für die sozial-ökologische Regulierung der netzgebundenen Versorgungssysteme verschiedenste Benefits sowie insgesamt erhebliche Bereicherung bringt. Allerdings liegen in Bezug auf die anstehenden europapolitischen Entscheidungen zur Transformation im Öffentlichen Personennahverkehr zu einer ganzen Reihe von Fragen bisher keine Ausarbeitungen vor, sodass eine Fundierung und die Erweiterung der Wissensbasis dringend notwendig erscheinen, um die Chancen, die die Transformationsprozesse eröffnen, realisieren zu können.

Für den ÖPNV wurde eine Analyse in Bezug auf die gender-relevanten Aspekte vorgenommen, die Erkenntnisse über Chancen und Problematiken der Transformation enthalten. Herangezogen wurden dazu Aussagen über relevante Merkmale des ÖPNV in Bezug auf Gender sowohl mit Blick auf dessen vortransformatorische Infrastruktursystem-Eigenschaften als auch mit Blick auf dessen Veränderungen durch bisherige Transformationsprozesse. Im vorliegenden Material selbst ist zwar kein explizites Transformationsverständnis erkennbar (wie dies im Verbundvorhaben entwickelt ist). Die Einleitung der Privatisierung der Bundesbahn, die so genannte Bahnreform, und die Transformation des

11 Erste Ansätze zu einer weiterführenden Kritik vgl. Spitzner 1997b.

12 Siehe Ausführungen zum Forschungsstand unten. Diese Aussage bezieht sich auf Bearbeitung in einer systematischen Perspektive innerhalb Deutschlands. Eine solche war in anderen Sektoren wie beispielsweise Energie bisher nicht möglich – trotz der hervorragenden Arbeiten, die bereits insbesondere Rübsamen (1994a und 1994b) vorgelegt hat oder jüngst Röhr (2002). Zuvor hatten die Entwicklung konkreter Projekte den Vorrang – vgl. Janich/Rübsamen 1993.

13 Vgl. beispielsweise Wichterich 1998 und 2003, von Braunmühl 2001, Klingebiel/Randeria (Hrsg.) 1998, „Feminismus, Gender, Geschlecht“ 2003 sowie die Positionen der beiden großen umweltpolitischen Frauenverbände: NRO-Frauen-Forum/AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung 2002.

öffentlichen Personennahverkehrs, die so genannte Regionalisierung, sind allerdings als wesentliche und strukturelle Veränderung begriffen, antizipiert und von feministischer Verkehrsforschung und -planung zusammen mit gender-orientierten Akteurinnen aus kommunalen Verwaltungen, Verkehrsunternehmen und Verbänden vorbereitet worden.

Die Gender-Dimensionen im ÖPNV sind so bearbeitet worden, dass die **potenziellen Übertragbarkeiten** auf die netzgebundenen Infrastrukturen, um die es im Gesamtverbund geht, im Vordergrund standen. Eine Analyse der Gender-Dimensionen und Gender-Issues im ÖPNV, die ihren Fokus auf das Infrastruktursystem *Verkehr* gelegt hätte, hätte wesentlich schärfer, als dies hier möglich war, die Problematiken **innerhalb des Gesamtinfrastruktursystems** aus **verschiedenen** netzgebundenen Teilinfrastruktursystemen und deren Strukturierung durch Gender-Dimensionen in den Blick nehmen müssen. Zum Beispiel wären die Unterschiede an Bedeutungszuschreibungen, an differenzierter Beplanung und an resourcieller Ausstattung (systemische Er- und Befassung, Flächen-Zuweisung, investive und personelle Unterstützung etc.) innerhalb des Infrastruktursystems Verkehr zwischen dem netzgebundenem Fußwege-Infrastruktursystem und netzgebundenen Teilinfrastruktursystemen für motorisierten Verkehr einzubeziehen gewesen. Die gewählte andere Perspektive (Übertragbarkeit auf andere Infrastruktursektoren) entsprach jedoch der Schwerpunktsetzung des Gesamtverbunds und damit auch der Aufgabe dieses Teilvorhabens, die einzelnen inhaltlichen Arbeitsstränge des Gesamtvorhabens in der Entwicklung ihrer Gender-Kompetenz zu unterstützen.

Gender Issues bezeichnen in diesem Vorhaben identifizierbare Aspekte, die im Zusammenwirken von Umweltaspekten, netzgebundener Infrastruktur und gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen entweder eine große positive oder negative Relevanz in Bezug auf die Umwelt oder eine große positive oder negative Relevanz in Bezug auf die Geschlechterverhältnisse erkennbar werden lassen. Dabei richtete sich der Fokus auf Gender Issues, von denen erkannt worden ist, dass sie eine wesentliche Bedeutung für eine sozial-ökologische Entwicklung von Infrastrukturen, den Transformationsprozess und eine sozial-ökologische Regulation haben können. Und er richtete sich auf Gender Issues, deren diesbezügliche Bedeutung durch Systematisierung des vorhandenen Wissensbestandes herausgearbeitet werden konnte. Diese Gender Issues wurden abgeleitet aus den Gender-Dimensionen.

Als Suchscheinwerfer bei der Analyse zur Identifizierung dieser Gender Issues sollten zunächst vorgegebene Gender-Dimensionen dienen (gedacht war an eine Dimension „Geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und Krise der Versorgungsarbeit“, eine Dimension „gesellschaftliche Organisation der Reproduktion von Gesundheit und Psyche“ sowie eine Dimension „Gestaltungsmacht für Frauen, Männer und die Geschlechterverhältnisse“¹⁴), die sich anlehnten an diejenigen Gender-Dimensionen, die im Rahmen der methodischen Entwicklung eines Gender-Impact-Assessment in den Niederlanden sowie für andere Bereiche (Assessment der EU-Forschung im 5. Rahmenforschungsprogramm sowie im bundesumweltpolitischen Bereich Strahlenschutz) ausgearbeitet und begründet worden sind (vgl. Verloo/Roggeband 1996 sowie Schultz/Hummel/Hayn/Empacher 2001). **Gender-Dimension** bezeichnet in diesem Vorhaben eine relevante Dimension in der Gesellschaft,

14 Siehe Projektangebot.

in der die Geschlechterverhältnisse eine dominante Rolle spielen. Maßgabe war, dass sie vor allem ausgerichtet sein sollten auf potenzielle Gemeinsamkeiten der netzgebundenen Infrastrukturen, die der Gesamtverbund bearbeitet. Die Anlehnung an diese Vorarbeiten und die starke Ausrichtung auf Übertragbarkeit entbanden aber nicht davon, dass die Gender-Dimensionen auch anwendbar sein mussten auf den Verkehrsbereich sowie geeignet sein mussten für die sachgemäße Erfassung der Ergebnisse aus der Genderforschung in diesem Feld.

Hier erwiesen sich die zunächst vorgeschlagenen und angedachten Gender-Dimensionen teilweise als nicht tragfähig. Auf die **gesellschaftliche Organisation von Intimität**, die mit der zweiten angedachten Dimension angesprochen worden wäre, richtete sich die feministische Verkehrskritik kaum, dagegen stark auf die von **Öffentlichkeit**. Des Weiteren zeigte die Aufarbeitung der Erkenntnisse unter anderem, dass mit Blick auf gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse mindestens ebenso stark wie das „Was“ das systematische „Wie“ der Infrastruktursystem-Gestaltung problematisiert ist. Als Notwendigkeit für ein Gender-Analyse-Konzept ergab sich damit, dass ebenso stark wie inhaltliche Dimensionen (erstes Feld „Arbeitsteilung und Versorgungsökonomie“ und drittes Feld „Öffentlichkeit und Gemeinwohl-Verantwortung“) die **institutionell-methodischen Dimensionen** (zweites Feld „institutionalisierte androzentrische Rationalitäten“ und viertes Feld „institutionalisierte Gleichstellungs-Anstrengungen“) abzubilden sind. Zudem haben die – verglichen mit anderen Sektoren – langjährigen Erfahrungen mit einer erheblichen Vielfalt an Partizipationsmodellen ebenso wie mit bereits erreichten und geltenden Gesetzesklauseln zur Berücksichtigung einzelner „Gender“-Aspekte für den Verkehrsbereich etwas Wichtiges aufzeigen können: Ein Focus auf „Gestaltungsmacht“, der lediglich die **Defizite** an Gestaltungsmacht eines gesellschaftlichen Geschlechts – die Teilhabe von Frauen und Abwägungspflichten gegenüber defizitär beleuchteten Aspekten (und sozial-ökologische **Problem-Auswirkungen**) – betrachtet und nicht zugleich auch die **Überschüsse** an Gestaltungsmacht des anderen, dominanten gesellschaftlichen Geschlechts (und sozial-ökologische **Problem-Erzeugungen**) gezielt und in seinen institutionalisierten Strukturen in den Blick nehmen würde, erwiese sich als unterkomplex. Eine solche Betrachtung hätte auch kaum Effekte bezüglich des Abbaus gender-bezogener Asymmetrien der Gestaltungsmacht und einer Minderung sozial-ökologischer Problemlagen. Diese doppelte Handlungsnotwendigkeit (in der Verkehrsdiskussion auch als „Push UND Pull-Prinzip“ thematisiert – vgl. z.B. Enquête-Kommission NRW 1999) ist in Bezug auf gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse von besonderer Bedeutung. Entsprechende Erkenntnisse sind besonders durch die Transformationserfahrungen bestätigt worden. Somit musste innerhalb des Vorhabens ein geeigneter **sozial-ökologischer Gender-Analyse-Ansatz** erst entwickelt werden. Im Verlauf der Bearbeitung des Projekts, nach den Recherchen, der Sichtung, Auswertung des Materials und mehreren Analysedurchgängen wurden die vier Gender-Dimensionen, wie sie hier vorgestellt werden, herausgearbeitet.

Dieser Zugang orientiert sich daran, dass sich letztlich die in Kapitel 3 ausgeführten vier Felder als geeignet erwiesen, den State of the Art an Gender-Erkenntnissen im Hinblick auf die sozial-ökologische Transformation und Regulation bezogen auf den ÖPNV aufzuarbeiten und ihn als Grundlage für die Entwicklung eines Infrastruktur- und Regulationsbezogenen Gender-Analyse-Konzepts nutzbar zu machen. Anhand der Erkenntnisse in

den vier Feldern konnten eine Grundthese zum Verständnis sozial-ökologischer Transformation und Regulation von netzgebundener Infrastruktur sowie vier Kernthesen entwickelt werden. Es konnten so entsprechende Gender-Dimensionen sowie daraus abgeleitete Gender Issues mit Gender-Fragestellungen erarbeitet werden.

Methodisch basieren sowohl die Definitionen der Felder als auch die der Gender-Dimensionen auf unterschiedlichen Grundlagen, zum Teil auf differenzierten theoretisch-analytischen Arbeiten aus der sozial-ökologischen feministischen Verkehrsforschung, die in ihrem Kontext benannt werden. Insbesondere wurde angeknüpft an die Zugänge aus der feministischen Verkehrsforschung zur Krise der Reproduktionsarbeit, an die aus der feministischen Verkehrswissenschaft entwickelten Zugänge zu Zusammenhängen zwischen gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen und Umwelt-/Raum-Zeit-Verhältnissen und Nachhaltigkeit sowie an die aus der feministischen Verkehrsforschung heraus entwickelten feministischen Konzeptualisierungen von Nachhaltigkeit (vgl. u.a. Enquete-Kommission 1999, Spitzner 2001b sowie jüngst Bauhardt 2003).

Dieser Ansatz wird auch damit unterfüttert, dass der feministischen Verkehrsforschung innerhalb der **feministischen Umwelt- und Nachhaltigkeits-Forschung**¹⁵ insofern eine besondere Bedeutung zukommt, als in Deutschland (abgesehen vom Bereich ökologischer Stadterneuerung) in diesem Bereich – zusammen mit dem Bereich Abfall – die frühesten feministischen Diskurse entwickelt wurden und die feministische Verkehrsforschung von ihrem Beginn an eine starke öko-soziale bias trug.

Bezogen auf die vorgenannten Dimensionen wurden Gender Issues herausgearbeitet, die **für den Verbund die Funktion** hatten und haben, Aufmerksamkeit in der weiteren Projektarbeit auf blinde Flecken, die aus Gender-Perspektive sichtbar werden, zu lenken¹⁶ und eine gender-bezogen verallgemeinerbare Perspektive zu entwickeln, die integrativ ist in dem Sinne, als Annahmen und Kriterien, die scheinbar gender-bezogen neutral sind, reflektiert und relativiert werden können.

Gender-Dimensionen und Gender Issues sollen sichern helfen, dass in Bezug auf Erkenntnisse aus der feministischen Forschung und Planung im jeweiligen Sachzusammenhang nicht als partikulare Sichtweisen und Interessen missverstanden werden, sondern als Chance und Vorleistung für die Entwicklung allgemeiner Interessen gewürdigt und sichtbar gemacht werden.

Die Issues sollen in der weiteren Verbundforschungsarbeit unterstützend wirken, sodass die Genderperspektive in der Fundierung und Sicherung der konzeptionellen Basis, bei der Übersetzung der praktischen Probleme in wissenschaftliche Fragestellungen, bei der kognitiven Integration disziplinärer Ansätze und der Untersuchung in den einzelnen Analy-

15 Vgl. insbesondere Wächter/Eberhart (Hrsg.) 1994b, Buchen 1994, Weller/Hoffmann/Hofmeister 1999, FrauenUmweltNetz 2002. Schultz (1999b) spricht dagegen weniger von feministischer Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung, sondern von Forschung zu Gender and Environment. Eine Erörterung, an welche Divergenzen und Konvergenzen innerhalb der feministischen umweltbezogenen Forschung bei einer Weiterentwicklung des Verständnisses von feministischer sozial-ökologischer Forschung anknüpfbar wäre, könnte für die weitere feministische und genderorientierte Forschung von großem Interesse sein, würde jedoch den gebotenen Rahmen dieses Berichts sprengen.

16 Darum stand am Ende des Vorhabens unter anderem auch eine Frageliste, die für den Verbund Anknüpfungspunkte aufnimmt.

semodule sachgerecht beleuchtet und integriert bearbeitet werden kann. Diese sachgerechte Beleuchtung und integrative Bearbeitung der Genderperspektive will der Verbund sicherstellen (vgl. Forschungsantrag des Verbunds).

Das Verfolgen einer Genderperspektive ist auch Voraussetzung für die weiteren Arbeiten, insbesondere, da der Verbund anstrebt, dass Gender in die umsetzungsrelevanten Arbeiten des Verbundvorhabens, in die Reihe von Fachveröffentlichungen, Seminare und Workshops und insbesondere in eine strategische Entscheidungshilfe für ein nachhaltiges Infrastrukturmanagement in Kommunen eingeht. Nicht zuletzt soll mit diesem Einzelvorhaben die Integration der Gender-Dimensionen und Gender Issues auch bei der Weiterentwicklung der Konzepte sozial-ökologischer Forschung (z.B. sozial-ökologische Regulation) ermöglicht werden.

In den Gender Issues verdichten sich sowohl die Ergebnisse aus den Analysen der Geschlechterverhältnisse als auch sachliche Folgerungen, die aus thematisierten Diskrepanzen zwischen verkehrlich-infrastrukturellen Problemlagen und den normativ vorgegebenen Setzungen der gleichstellungspolitischen Festlegungen erwachsen. Da dieses Einzelvorhaben damit beauftragt war, Gender Issues zu eruieren, die helfen sollen, Ansatzpunkte, Instrumente und Strategien insbesondere auf der **kommunalen Handlungsebene** zu entwickeln und zu erproben, ließ sich diese Verschränkung nicht vermeiden. Denn für eine umsetzungsorientierte Analyse von kommunalen Strukturen und Kommunalpolitik ist eine gleichstellungsorientierte Perspektive unverzichtbar.

Dieses Vorhaben hat innerhalb des Verbundforschungsprojekts mehrere Arbeitshilfen gegeben, die auf mehreren **Erarbeitungen** basierten:

- a) Aufarbeitung der Ergebnisse der Gender-bezogenen Verkehrsforschung (State of the Art);
- b) Erarbeitung eines Gender-Analyse-Konzepts, das folgende Elemente umfaßt:
 - ▲ die Entwicklung eines erweiterten Suchscheinwerfer-Rasters, das die Ergebnisse der verkehrsbezogenen Genderforschung sachadäquat aufnehmen kann,
 - ▲ die Entwicklung einer Grundthese zum gendergerechten Verständnis von Transformation und Regulation,
 - ▲ die Entwicklung von vier Kernthesen zum Verständnis der Genderdimensionen von Transformation und Regulation,
 - ▲ die Herausarbeitung sachgerechter analyse-orientierter Gender-Dimensionen für die Analyse von sozial-ökologischer Transformation und Regulation, erarbeitet auf der Basis der Erkenntnisse im Sektor Verkehr mit Blick auf ÖPNV;
- c) die Entwicklung von Gender Issues, die das Analysekonzept konkretisieren und aufbereiten für eine Übertragbarkeit auf andere Infrastrukturbereiche, für sektorübergreifende Gender-Infrastruktur-Fragestellungen;
- d) deren Vorstellung und Diskussion bei einem sektor-übergreifenden Gender-ExpertInnen-Workshop;
- e) Erarbeitung von Gender-Fragestellungen für den Gesamt-Forschungsverbund,
- f) Diskussion der Gender-Fragestellungen für den Gesamt-Forschungsverbund im Verbund;
- g) Erstellung eines Abschlussberichts;

- h) Veröffentlichung des sozial-ökologischen Gender-Analyse-Konzepts:
Es soll somit ein sozial-ökologisches Gender-Analyse-Konzept entwickelt werden, das auch anwendbar ist auf Transformationsprozesse und Infrastrukturen. Dieses soll anhand der Erkenntnisse zum Öffentlichen Personennahverkehr für das Verbundforschungsprojekt netWORKS erarbeitet werden.

1.2 Forschungsstand

Gender-Analyse-Konzepte für eine Untersuchung einzelner netzgebundener Infrastruktursysteme in Gesamtsicht sind bisher nicht erarbeitet worden. Erst recht liegt bisher kein einziger konzeptueller Gender-Analyse-Ansatz für eine Untersuchung der Transformationen von netzgebundenen Infrastrukturen vor. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf sozial-ökologische Fragestellungen. Diese Erkenntnis ist durch die Recherche innerhalb dieses Vorhabens bestätigt worden.

Auch wenn man nicht gezielt auf Infrastruktur-Aspekte ausgelegte Studien einbezieht, ist der Erkenntnisstand zu Genderfragestellungen in jenen Sektoren, auf welche Infrastrukturfragen sich richten, mit Ausnahme des Verkehrssektors nicht sehr weit entwickelt. Der Erkenntnisstand zu Genderfragestellungen ist in den Sektoren Wasser, Energie, Telekommunikation und Verkehr sehr unterschiedlich.

Für den Sektor Telekommunikation liegen nach bisherigen Kenntnissen zumindest für den deutschen Bereich keine differenzierten Erkenntnisse zu Gender-Dimensionen vor¹⁷. Für den Sektor Energie liegt eine erste Überblicksstudie zu Gender-Aspekten vor, an die angeknüpft wurde (Röhr 2002). Im Sektor Wasser¹⁸ überwiegen hinsichtlich Gender-Dimensionen die Auseinandersetzungen mit dem Blickwinkel auf den so genannten „Süden“/„Osten“ der Welt (siehe auch Davis 2002/Wacker 2002)¹⁹.

Am weitestgehenden bearbeitet sind Gender-Aspekte im netzgebundenen Infrastruktorsektor ÖPNV (vgl. die Übersicht über Gender und Verkehr bereits zum Berichtsstand 1995 bei Spitzner/Zauke 1995 sowie weitere besonders wichtige Literatur dazu im Literaturverzeichnis). Bearbeitungen erfolgten seit der ersten EU-Verordnung zur Transformation des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von 1991. Die Erkenntnisse umfassen eine große Bandbreite von Aspekten, die in Bezug auf Geschlechterunterschiede und Geschlechterverhältnisse Aufschluss bieten und konnten deshalb genutzt werden. Zugleich sind die meisten Arbeiten dadurch geprägt, dass sie diese in Beziehung setzen zu sozial-ökologischen Dimensionen bzw. Nachhaltigkeits-bezogenen Entwicklungspotenzialen.

17 Siehe lediglich die Thematisierung einiger sensibler Aspekte bei United Nations University Institute for New/Technologies (UNU/INTECH) 1998 sowie U.N Development Fund for Women (UNIFEM) (Hrsg.) 2000/vgl. zu wesentlichen Zusammenhängen und Gesichtspunkten hinsichtlich der Zukunft von Städten besonders Sassen 2001 sowie grundsätzlicher bereits Mettler-Meibom 1994.

18 Vgl. etwa dessen Thematisierung innerhalb der Internationalen Frauen-Universität im Rahmen des Niedersächsischen Forschungsverbunds zur Frauen-/Geschlechterforschung in Naturwissenschaft, Technik und Medizin (NFFG) – vgl. Internationale Frauen-Universität 2000.

19 Vgl. allerdings zu reproduktiven Aspekten, denen in der Genderorientierten Nachhaltigkeitsforschung größere Bedeutung zugemessen wird und auf die auch der Gender-ExpertInnen-Workshop zu Sektor übergreifenden Gender-Infrastruktur-Fragen Bezug nahm, bereits Schramm 1998.

Aber auch in diesem Bereich konnte nicht auf Analysen, die sich explizit auf die Transformationsprozesse selbst beziehen, zurückgegriffen werden. Es gibt bisher keine Untersuchungen des ÖPNV, die besondere Effekte von Transformationsprozessen analytisch ausdrücklich unterscheiden von transformations-unabhängigen Aspekten oder systematisch nicht-transformatorischen Problemlagen gegenüberstellen. (Dies gilt auch für die Auswertung bereits erfolgter Transformationsphasen des ÖPNV).

Es liegen allerdings inzwischen vier Untersuchungen vor, die sich auf die Auswertung der Effekte aus dem neuen Planungsinstrumentarium beziehen, welches einen zentralen Bestandteil der Transformation im Verkehrsbereich darstellt, den Nahverkehrsplan.²⁰ Diese Untersuchungen haben sich für dieses Einzelvorhaben als sehr fruchtbar erwiesen. Es sind dies:

- eine Analyse, die sich der Auswertung der ersten Generation des mit der Markteinführung im ÖPNV neu eingeführten Planungsinstruments des Nahverkehrsplans (NVP) bundesweit widmet (Kommunalverband Ruhrgebiet 1999);
- eine Analyse, die sich der Auswertung der ersten Generation des mit der Markteinführung im ÖPNV neu eingeführten Planungsinstruments des Nahverkehrsplans (NVP) für das Land Rheinland-Pfalz widmet (Stete/Hammer/Binder 2000, bisher unveröffentlicht);
- eine Analyse der Deregulierung des Busverkehrs in West Yorkshire/Vereinigten Königreich (Hamilton/Jenkins 1991) sowie
- mündliche Berichte über eine Analyse, die fertiggestellt, jedoch bisher nicht veröffentlicht wurde, und ebenfalls für ein Bundesland (Sachsen-Anhalt) eine Auswertung der ersten Generation des mit der Markteinführung im ÖPNV neu eingeführten Planungsinstruments des Nahverkehrsplans (NVP) der sachsen-anhaltinischen Kommunen vornahm.

20 Die mit der Transformation, der so genannten „Regionalisierung des ÖPNV“, erforderlich gewordenen jeweiligen Landesnahverkehrsgesetze (vgl. die Synopse der Landesnahverkehrsgesetze in Deutschland bei Frauen in Bewegung 1997) bilden die gesetzliche Grundlage zur Erstellung von Nahverkehrsplänen. Darin werden die kreisfreien Städte und Landkreise bzw. Zweckverbände direkt für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf der Straße (Bus- und Straßenbahnverkehr) und oftmals zudem indirekt für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu Aufgabenträgern für den ÖPNV bestimmt. Sie sind also verantwortlich für die Gestaltung des ÖPNV innerhalb ihrer Verwaltungsgrenzen und sind zur Erstellung von Nahverkehrsplänen (NVP) verpflichtet. Der NVP ist ein Rahmenplan zur Entwicklung des ÖPNV innerhalb eines Zeithorizontes von ca. 5 Jahren und ist entsprechend der sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen fortzuschreiben. Der NVP legt die Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV fest, aber macht als Rahmenplan keine Detailangaben z.B. zur konkreten Fahrplangestaltung. Inhaltliche Bestandteile des Nahverkehrsplanes sind in der Regel (bei bundeslandspezifischen Abweichungen der Benennungen): - Zielvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV (Anforderungsprofil), - Bestandsaufnahme der vorhandenen Strukturen und Einrichtungen sowie der Bedienung, - Bewertung des Bestandes, - Maßnahmenkonzeptionen/Angebotskonzept, - Aussagen zur Umsetzung und Finanzierung. In manchen Bundesländern wird eine weitere Konkretisierung von Gliederung und Aufbau des Nahverkehrsplanes gegeben. Die vorliegenden Nahverkehrspläne weisen jedoch alle eine ähnliche Gliederung auf. Als Rahmenplan hat der NVP keine direkte verbindliche rechtliche Außenwirkung, weder gegenüber der einzelnen Bürgerin/dem einzelnen Bürger, noch gegenüber den Verkehrsunternehmen. Er bindet aber den Aufgabenträger selbst, denn der NVP unterliegt der Beschlussfassung durch den Stadtrat oder Kreistag und erhält durch legislativen Akt demokratische Legitimität. Die Aussagen eines beschlossenen NVP sind deshalb bedeutsam bei der Aufstellung anderer kommunaler Pläne, z.B. Bauleitpläne, Stadtentwicklungspläne, Verkehrsentwicklungspläne usw. Zu weiteren technischen Ausführungen vgl. die Bestandsanalyse zum Sektor ÖPNV des Difu für den Gesamtverbund.

Diese einzelnen Analysen wurden in Ergänzung zu den o.g. Arbeiten im Hinblick auf die Fragestellungen dieses Vorhabens – im Hinblick auf Entwicklung eines Infrastruktur-bezogenen Gender-Analyse-Konzepts, Gender-Dimensionen und Gender Issues einer sozial-ökologischen Regulation – besonders genutzt.

Untersuchungen, die Gender-Dimensionen vertiefend für eine Beleuchtung von verkehrlichen Infrastrukturen, deren Entwicklung, Transformation und Regulation erschließen, oder wissenschaftliche Studien, die verschiedene Gender Fragestellungen diesbezüglich zusammenschauend bearbeiten, liegen – wie bereits erwähnt – bisher nicht vor. Dies lässt sich neben den genannten Gründen der planungswissenschaftlichen Dominanz in dem Feld ggfs. zum Teil mit der geringen Institutionalisierung sozialwissenschaftlicher und interdisziplinärer Qualifizierungen in Ausbildungsgängen zu Infrastruktur gestaltenden Berufsbildern (etwa im Bauingenieurwesen) erklären. In Deutschland sind innerhalb der Verkehrswissenschaften gender-bezogene Fragestellungen und Fragestellungen aus der Frauen-, Geschlechter- und Geschlechterverhältnis-Forschung zu Mobilität und Verkehr – anders als z.B. im Vereinigten Königreich – institutionell und resourciell nicht verankert. Es gibt – anders als in den Raumwissenschaften – bisher keine institutionalisierte universitäre Verankerung dieser Forschung.²¹ Vorübergehend war sie durch den Mittelbau an einzelnen Universitäten/Gesamthochschulen – an der TU Berlin, GH Kassel, GH Essen und Uni Kaiserslautern – und längerfristig innerhalb eines außeruniversitären Forschungsinstituts getragen. In raumbezogenen Disziplinen wird sie mehr oder minder gestreift; in außeruniversitären Forschungsinstituten ist sie ebenfalls nicht (mehr) institutionell verankert. Dem bestehenden erheblichen Forschungsbedarf, der in den letzten Jahren – insbesondere hinsichtlich vertiefender und integrierend-interdisziplinärer Fragestellungen zu Gender und Mobilität – formuliert worden ist,²² konnte jedoch bisher nicht nachgekommen werden.

Im Bereich der Verkehrswissenschaft und -planung wurden vor etwa zwanzig Jahren die ersten verkehrswissenschaftlichen Arbeiten vorgelegt und wurden auch Initiativen innerhalb der Verkehrsplanung hinsichtlich einer Integration von Genderfragestellungen in Verkehrswissenschaft und -planung unternommen. Seit etwa zehn Jahren finden breitere Debatten – sowohl auf den Ebenen von (einzelnen) Kommunen bzw. Kreisen, Regionen, verschiedener Länder und des Bundes statt.²³ Diese kranken aber nicht selten daran, dass kaum Gelegenheit geboten wird, sich auf wissenschaftliche Untersuchungsfragen und grundlegenden Erkenntnisgewinn zu beziehen. Ihr Bezugsschwerpunkt liegt manchmal mehr in der Planung, manchmal mehr in der Verkehrspolitik. Auch innerhalb von Umwelt-, kirchlichen und anderen Verbänden und berufsständischen Vereinigungen

21 Vgl. bezogen auf Planung auch die Fallanalyse von Hubenthal/Klamp 1998/Vgl. Zu den Produktionsbedingungen feministischer Wissenschaft auch Breckner 1997.

22 Vgl. etwa Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau) 1993, Deutscher Städtetag 1995 und 1998, Spitzner/Beik 1995, Enquête-Kommission 1999, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 2003b.

23 Vgl. zu den Anfängen der Verbreiterung Frauen in Bewegung 1990, Verein für Umweltschutz 1990 und VCD 1992. Bereits 1990 wurden Gender-Fragestellungen zu Verkehr auf der Bundesebene parlamentarischer Gegenstand (vgl. Bundesregierung 1990), was sich aber erst 1996 wiederholte (vgl. Bundesregierung 1996a sowie Bundesregierung 1996b), weit nach den grundlegenden bundespolitischen Entscheidungen zur Transformation im Verkehrsbereich 1993.

(etwa SRL, IfR, FOPA u.a. – vgl. die beteiligten Organisationen bei Hering et al. 1996) sind breitere Debatten konstatierbar, sodass auch inzwischen hier zahlreiche Veröffentlichungen vorliegen (vgl. insgesamt den bisher nicht aktueller in der Forschungsliteratur publizierten bundesweiten Überblick des Deutschen Städtetages mit einem Berichtszeitraum bis 1995 – Spitzner/Zauke 1995). Auch wenn sie oft nicht als Bestandteil des wissenschaftlichen Erkenntnisstands des jeweiligen Sachzusammenhangs rezipiert werden, sind differenzierte Gender-Analysen zu „Verkehr“ nunmehr seit mehr als anderthalb Jahrzehnten in großer Breite und mit z.T. erheblichen Konkretionsgraden verfügbar.²⁴

Das Spektrum der Zugänge und Ansätze gender-orientierter Auseinandersetzung mit verkehrswissenschaftlichen und -planerischen Gegenständen ist sehr breit (vgl. die Sachgliederung der veröffentlichten umfangreichen Bibliographie, die auf der Aufarbeitung dieser Ansätze im Rahmen einer Untersuchung zur Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklungspolitik des Bundes basieren: Spitzner/Färber 2003). Für die Zwecke hier liegen vor dem erläuterten Hintergrund dabei eine ganze Reihe von Untersuchungen vor, die einzelne Gender Aspekte von Infrastrukturentwicklung im Bereich Verkehr und Mobilitätsgestaltung beleuchten, obgleich sie nicht direkt die in diesem Vorhaben bearbeiteten Fragestellungen bearbeiten. Dabei wurden auch in Bezug auf dieses Vorhaben eher randständige Untersuchungen einbezogen, z.B. Untersuchungen, die auf Frauen als soziodemographische Gruppe rekurrieren²⁵ und nicht eine Betrachtung beider Geschlechter und der Geschlechterverhältnisse und deren Strukturierungen im Zusammenhang mit Infrastruktursystemen und Transformation vornehmen. Auch wenn keine Bezugnahme auf die infrastrukturellen Momente genommen wird, bieten gender-orientierte Auseinandersetzungen mit Handlungsfeldern der Rahmensetzung, Gestaltung und Planung von Verkehrs- und Mobilitätsbedingungen in deren Breite, innerhalb derer die Infrastrukturen nur einen Teil darstellen, wertvolle Erkenntnisse für die infrastrukturelle Transformation und Regulation. Insofern wurden hier auch gender-orientierte Auseinandersetzungen mit der Mobilitätsgestaltung als ressortiellem Handlungsfeld²⁶, mit Raumstrukturen²⁷ und mit räumlich-zeitlichen Strukturierungen²⁸ einbezogen.

Die Schwerpunkte innerhalb der Forschung zu Gender und Entwicklungspotenzialen von Verkehr und Mobilitätsgestaltung sind dem Vorhaben gerade zugute gekommen, denn diese Schwerpunkte werden gebildet durch:

- auf die *räumliche Ebene, spezifische Räume* bezogene Untersuchungen: einerseits Untersuchungen insbesondere zu den verschärften Problematiken ländlicher Räume²⁹, andererseits auf städtische Kommunen bezogene Untersuchungen, wobei früh auch der Bezug auf Stadt-Umland-Beziehungen und regionale Räume genommen wurde³⁰;

24 Vgl. z.B. die Zusammenfassungen und Materialien des Deutscher Städtetags 1995.

25 Z.B. Ministerium für die Gleichstellung von Frau und Mann des Landes Nordrhein-Westfalen 1991, Bundesministerium für Verkehr 1995, Hessisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Sozialordnung 1992, Flade/Kustor 1996.

26 Spitzner 1993 und 1994, Bauhardt 1994, Blöbaum/Felscher-Suhr 1997.

27 Vgl. etwa Terlinden 1990.

28 Spitzner 1999b, 2001a/Bauhardt 2003 sowie bereits Oblong (Hrsg.) 1990, Friberg 1993, Bakker et al. 1993 und Spitzner/Beik 1995.

29 Z.B. Niedersächsisches Frauenministerium 1992/Körntgen 1996.

30 Für städtische Kommunen vgl. insbesondere Körntgen 1991 und Buschkühl-Lindermann et al. 1994, Stadt Mainz 1994. Für städtische Kommunen und die frühe Einbeziehung der regionalen und Umlandbe-

- Untersuchungen zu *spezifischen Planungsverfahren*, insbesondere zu einem der wesentlichen Bestandteile des Transformationsprozesses, zur neuen Nahverkehrsplanung³¹.

Diese Studien ließen sich als exemplarische Fallstudien im Hinblick auf die Eruiierung von zentralen Gender Issues der netzgebundenen Infrastrukturgestaltung nutzen. Aus der systematischen und gezielten Auswertung dieser Arbeiten ließen sich die nachfolgenden Erkenntnisse gewinnen, die die Gender-Dimensionen beleuchten und Hinweise auf zentrale Fragestellungen an den Verbund geben.

Die empirische Datenlage erweist sich allerdings als spärlich. Auswertungen aus den repräsentativen, verschiedene Räume und Raumtypen umfassenden und kontinuierlicher angelegten Erhebungen, etwa die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung (KONTIV und ihre Neuerungen) u.a., weisen erhebliche Defizite hinsichtlich Gender Aspekten auf. Hinsichtlich sozialer Aspekte von Verkehr, wie sie etwa auch von der Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags Nordrhein-Westfalen beschrieben werden (Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ 1999), lässt sie in ihrer bisherigen Differenzierung wichtige Aussagefähigkeiten vermissen. Somit sind keine Daten verfügbar, die gruppenspezifisch differenzierend die Vielfalt weiblicher Lebenslagen erhellen (vgl. Becker 2002). Es fehlen Daten, die Fragestellungen nach Mobilitätszusammenhängen von hauswirtschaftlicher bzw. Versorgungsarbeit sowie nach Zugang zu Daseinsvorsorge-Zielen angemessen belichten und sich auf die Verkehrs-Infrastrukturgestaltung beziehen lassen. Die aktuelle Novellierung der KONTIV-Auswertungs-Methodik (d.i. die grundlegende Methodik der repräsentativen empirischen Erhebung der Mobilität privater Haushalte) hat zwar Verbesserungen eingeführt, diese beheben den strukturellen Mangel an Transparenz über differenzierte Genderfragestellungen allerdings nur graduell, nicht systematisch und keineswegs gezielt. Jedoch ließen sich nach den heute verfügbaren Erkenntnissen sowohl aus der vorliegenden Methodenkritik³² als auch aus quantitativ bzw. räumlich begrenzten und qualitativen Erhebungen wichtige Anhaltspunkte für die Relevanz einzelner Gender-Aspekte und die Reichweite der Gender-Dimensionen gewinnen. Sie beleuchten gerade in der Reibung Aspekte von Infrastrukturauslegungen, die sehr wirksam in Bezug auf die Zwecke der Infrastrukturen sind (z.B. Herstellung von Bewegungsfreiheit und Mobilität), jedoch bisher gar nicht in den Blick genommen werden konnten und unbenannt blieben.

ziehungen vgl. besonders die diversen Initiativen und Publikationen des Kommunalverbands Großraum Hannover: Kommunalverband... 1992, 2001, Striefler 2001, dabei zuerst vor allem Striefler 1992, aber auch des Kommunalverbands Ruhrgebiet. Vgl. zudem Meyer 1999. Vgl. auch kommunale Initiativen, z.B. Stadt Dortmund 1998a, 1998b, 1999a, 1999b, für die Stadt Aachen Poth 1997, Gleichstellungsstellen Kreis Gütersloh (Hrsg.) 1996a und 1996b, Stadt Bergisch Gladbach 2001.

31 Z.B. Striefler/Zauke/Spitzner 1995a und 1995b, Spitzner/Striefler/Zauke 1995, Striefler/Nutz/Stete 1996, Spitzner/Niß 1996, Hering/Kelp-Siekman et al. 1996, Deutscher Städtetag o.J. (1996), Frauen in Bewegung 1997, Niedersächsisches Frauenministerium 1997, Striefler 1998, 2000 und 2001 sowie die einzelnen, durch den Kommunalverband Ruhrgebiet initiierten Gutachten für die MEO-Region (Mülheim, Essen, Oberhausen), die einzeln vorgestellt sind in Kommunalverband Ruhrgebiet KVR 1999: 118-124 und Frielinghaus/Hering 1997 und 1998/vgl. z.B. auch für die Stadt Gladbeck Richter 1999, für die Stadt Aachen Poth 1999.

32 Vgl. etwa Klamp 1993, Spitzner/Beik 1995, Neubauer 1995, Spitzner 1997b und Blöbaum/Felscher-Suhr 1997.

2. Zusammenfassende Ergebnisse und Ausblick zum Gegenstandsbereich: Sozial-ökologische Transformation des ÖPNV aus Gender-Perspektive

Die Analyse sozial-ökologischer Transformation netzgebundener Infrastrukturen mit Bezug auf Gender erfordert eine genauere Betrachtung des Zugangs zu und des Verständnisses von den Gegenständen, mit denen es diese Analyse zu tun hat. Es ergeben sich aus der Befassung mit den Gender-Dimensionen Besonderheiten des Gegenstandsbereichs, die hier gesondert ausgeführt werden, da sie für weitere Arbeiten, z.B. die vorgesehenen Begriffsklärungen, innerhalb des Forschungsverbunds möglicherweise hilfreiche Integrationshinweise geben.

2.1 „Gender“ als Analyse- und Orientierungs-Dimension

Verständnis von „Gender“ als Analysedimension: Gender-Analyse meint – vor dem Hintergrund des verfassungsrechtlichen Gebots der aktiven Herbeiführung von Gleichstellung zwischen den Geschlechtern (und nicht mehr nur des gesetzlichen Diskriminierungsverbots gegenüber Frauen) – die Analyse der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse im Hinblick auf Defizite bzw. Erfolge in der gebotenen Veränderung (dynamischer Bezug). Der Europarat verlangt ausdrücklich, dass die unterschiedliche Situation, in der sich strukturell Frauen und Männer befinden, Beachtung zu finden hat und Veränderung zugunsten gerechterer Chancen erfahren muss. Die Bilanzierungen und Fragestellungen orientieren sich daran, inwieweit diese gebotenen Veränderungen in den Geschlechterverhältnissen angestrebt und realisiert worden bzw. inwieweit und wie diese unterlassen oder unterminiert worden sind.

EU-rechtlich (Vertrag von Amsterdam) ist dem Gleichstellungsgebot inzwischen ein Doppelstrang zugeordnet worden: einerseits die Verpflichtung zu Anstrengungen zur gezielten Förderung von Frauen, andererseits die Verpflichtung zu Wahrnehmung der Verantwortung für den Abbau von Geschlechterungerechtigkeiten in allen Sachzusammenhängen und Entscheidungsgängen seitens der Leitungsebenen bzw. Entscheidungsträger (Gender Mainstreaming). Damit ist für die Analyse netzgebundener Infrastrukturen zu bilanzieren, einerseits inwieweit und wie gezielte Förderung von Frauen unternommen bzw. unterlassen wurde, und andererseits, inwieweit und auf welche Weise die Verantwortung für den Abbau von Geschlechterungerechtigkeiten in den besonders entscheidenden sachlichen und Akteurs-Zusammenhängen wahrgenommen wurde bzw. nicht wahrgenommen wurde. Das **Moment der Verpflichtung zu aktiver Veränderung struktureller Verhältnisse** erscheint als eine Besonderheit von Gender-Fragestellungen. Diese Besonderheit könnte jedoch verwandt sein mit anderen sozial-ökologischen Fragestellungen, wie dies in der Vergangenheit schon z.B. die Weiterentwicklung der Umweltschutzpolitik zur Umweltpolitik aufweist. Im Transformationsdiskurs, z.B. den EU-politischen Verhandlungen der weiteren Rahmensetzungen für die ÖPNV-Organisation, beschränken sich derzeit Verpflichtungen diesseits derjenigen zu marktbetreffenden Regelungen auf nur defensiv defi-

nierte „Diskriminierungsfreiheiten“ (vgl. Mensch/Pfeiff 2001) und auf z.B. nur beschränkt dynamisch³³ verstandene „Universaldienste“ (vgl. Cox 2001).

2.2 Verkehr als „Infrastruktur“

Ein Verständnis von Verkehr als Infrastruktur impliziert möglicherweise problematische Zugangsweisen, die insgesamt mit Abstraktionen des Technisch-Baulichen von deren sozialen und symbolischen u.a. Gehalten verbunden sind.³⁴ Die ersten Arbeiten (vor mehr als 10 Jahren angestrengt) problematisierten die verkehrliche Infrastrukturplanung als strukturelle Gewalt.³⁵ Da derzeit, wie bereits erläutert, nicht weitere infrastrukturbezogene Arbeiten mit Gender-Bezug vorliegen, können zur Zeit auch keine Aussagen gemacht werden, welche Momente einer konstruktiven Anknüpfung sich bieten und welche kritischen Momente zu beachten sind. Im Zuge dieses Vorhabens wurde jedoch deutlich, dass gerade der **systemische** Zugriff, den Infrastrukturbetrachtungen leisten und worin sich diese auch abheben von rein planerischen Zugängen, sehr gute Anschlussmöglichkeiten für Gender-Fragestellungen bietet.

ÖPNV lässt sich als netzgebundene Infrastruktur betrachten, ist aber selbst Bestandteil der Straßennetz-gebundenen Infrastruktur und der gesamten Verkehrsinfrastruktur. Gerade die Spannungsverhältnisse in den wechselseitigen Verhältnissen der *verschiedenen* netzgebundenen Infrastrukturen im Bereich Verkehr, die zugleich *in Konkurrenz auf eine Infrastruktur* zugreifen – den öffentlichen (Straßen-)Raum – sind gender-relevant.³⁶ So stehen oft Verweise auf die Diskrepanzen zwischen denjenigen Infrastrukturen, die Priorität in (kommunalen) Verkehrspolitikern genießen, und denjenigen Infrastrukturen, die von Frauen genutzt werden (und die genderdifferenzierte modal splits ausweisen), am Beginn einer verkehrlichen Auseinandersetzung mit Gender. Die eingeschränktere geschlechtsspezifische Verkehrsmittel-„Wahlfreiheit“ macht dieses **Spannungsverhältnis zwischen** verschiedenen Infrastrukturen und **um** die Infrastruktur öffentlichen Raums noch problematischer. Diese Spannungsverhältnisse zu bearbeiten, könnte ergiebig sein.

Mit Bezug auf Gender wäre dabei interessant, diese Spannungsverhältnisse in Bezug zu setzen zu gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen. Zum Beispiel die Bearbeitung der Fragestellung, in Bezug auf welche Priorisierung Infrastrukturkonkurrenzen aufgelöst werden im Verhältnis zu genderspezifischen Nutzungen?

Zum Dritten ist für die Infrastruktursysteme des Verkehrs bekannt, dass sie ihrerseits sozial-ökologisch problematischerweise zusätzlichen Verkehr induzieren sowie die Notwendigkeit von Verkehrsaufwand erzeugen („Verkehr erzeugt Verkehr“) – statt, ihren ver-

33 Im Grünbuch der EU zur Daseinsvorsorge (Dienstleistungen von allgemeinem Interesse) wird gleichwohl auf ein dynamisches Verständnis verwiesen, dabei aber unter anderem ausdrücklich ein dynamisiertes Verständnis bezüglich konjunktureller Entwicklungen genannt – vgl. Kommission Europäischer Gemeinschaften 2003. Vgl. zu Erfahrungen mit ersten Erfolgen einer Integration von Gender-Aspekten in die ÖPNV-Unternehmenspolitik aber Wekerle 1999.

34 Vgl. List 1993 sowie die entsprechenden Diskussionsstränge innerhalb der feministischen Naturwissenschafts- und Technikkritik.

35 Vgl. u.a. Rau 1991.

36 Vgl. dazu beispielhaft den Titel von Meyer 1999: „Sitzplätze statt Parkplätze“.

handelten Planungszielen entsprechend, diesen nur „abwickeln“. Infrastrukturen selbst können somit nicht nur nicht-intendierte Einzelwirkungen, sondern sogar **nicht-intendierte Dynamiken produzieren**. Gerade diese Verkehrserzeugungs-Problematiken³⁷ werden von der feministischen Verkehrsforschung in den Zusammenhang gestellt mit der Wechselbeziehung zwischen sozial-ökologischen und gesellschaftlichen Geschlechter-Verhältnissen.³⁸ Unter Gender-Fragestellungen werden dabei insbesondere die sozial-ökologisch problematischen *dynamischen* Wirkungen von verkehrlichen Infrastrukturen bezogen auf problematische Umgangsweisen mit räumlichen und zeitlichen Gebundenheiten von Natural-Physischem und Sozialem.³⁹ Diese werden als problematische Eingriffe in das Zusammenspiel von Ungebundenheiten und Bindungen begriffen. Es stellen sich aus der Gender-Perspektive somit an Infrastrukturen insbesondere Fragen nach **Eingriffen in dieses Zusammenspiel** sowie nach den **Umgangsweisen mit räumlichen und zeitlichen Gebundenheiten** von Natural-Physischem und Sozialem.

2.3 „Transformation“ netzgebundener Infrastrukturen

Aus der Gender-Perspektive ergeben sich besondere Schwierigkeiten, die Analyse der Infrastruktur-Transformations-Probleme und -Chancen **abgrenzbar** zu machen von der Analyse der Probleme und Möglichkeiten, die die Infrastruktursysteme in vor-transformationischen Formen haben und hatten. Die Ergebnisse aus der Aufarbeitung des State of the Art verweisen auf diese Schwierigkeit und damit auf eine ambivalente Einschätzung der Transformation, was die mit ihr verbundenen Chancen und Risiken angeht.

Einerseits unterscheiden sich die Schwierigkeiten nach den ersten Schritten der Transformation im ÖPNV-Bereich, also in der heutigen Phase der zweiten Fortschreibung der neuen NVPs, kaum von den Problemen vor der Transformation. In beiden Situationen sind die Probleme als erheblich beschrieben (worden).

Andererseits sind die ersten grundlegenden Transformationsschritte im Bereich ÖPNV durch deren zwei wesentliche Neuerungen – die Einführung eines regulären Nahverkehrsplanungs-Verfahrens, das erstmalig die Gebietskörperschaften bzw. Aufgabenträger zu einer Nahverkehrsplanung verpflichtet, sowie die systematische Unterwerfung der Nahverkehrsplanung unter parlamentarische politische Transparenz, also die Herstellung von Öffentlichkeit – als ausgesprochene Chance für mehr Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit von Beginn an begriffen und aktiv wahrgenommen worden.

Nach den nunmehr aufgearbeiteten Erkenntnissen (die in Kapitel 3 und folgende vorgestellt werden) erscheint eine Einschätzung der Transformationsprozesse im ÖPNV-Sektor aus der Gender-Perspektive für sachlich vertretbar. Bevor dies geschieht, sind allerdings zwei Anmerkungen zu machen.

Die Aussagen einer Einschätzung stehen unter dem Vorbehalt, dass die Zuordnung zu den Transformationsprozessen dieses sektoralen Infrastruktursystems sich nicht eindeutig

37 Vgl. hinsichtlich Verkehrsvermeidung dagegen Enquête-Kommission 1992 sowie dazu Petersen/Schallaböck/Spitzner 1992.

38 Vgl. u.a. Spitzner 1990, Bauhardt 1994 und Spitzner 1994.

39 Vgl. Spitzner 2002a sowie 2001a und 1999b.

nachweisen lässt, da diese in annähernd demselben Zeitraum erfolgten und erfolgen wie die Wissensgenerierung und Wissensverbreitung zu Gender-Fragestellungen zum ÖPNV.

Zudem liegt die Besonderheit vor, dass umgekehrt die **Wissensgenerierung und Wissensverbreitung** zu Gender-Fragestellungen im Verkehrsbereich sich sehr schnell, bewusst und sehr fokussiert orientierte an zwei Momenten, die auffällig sind. An diese möchte ich Überlegungen anschließen, die Hinweise geben können für die Verbesserung des **Verhältnisses von Wissenschaft und Praxis**, zwischen Gender-Forschung und gleichstellungsorientierter fachlicher Praxis.

Bemerkenswert ist die Orientierung

a) am ÖPNV als *demjenigen* verkehrlichen Infrastruktursystem, auf welches sich die Transformation im Bereich Verkehr richtete. Denn der Hauptfokus richtet sich bezüglich der verschiedenen Infrastrukturen im Verkehrsbereich seitens der dominanten Forschung und Planung wie Politik bekanntermaßen auf Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr und für erwerbswirtschaftlich interessierende Fernverkehre wie Güterverkehr und Flugverkehr.

Meine These hierzu wäre:⁴⁰

Die Geschlechterverhältnisse-einbeziehende Verkehrsforschung hat dieses Infrastruktursystem (das des ÖPNV) innerhalb der Verkehrsinfrastruktursysteme zum Schwerpunkt in Bezug auf Erkenntnisgewinnung im Bereich Verkehr gemacht, weil die hier bevorstehende Transformation positives Wissen zu verlangen schien, um als zukünftige Verbesserungs-Chance realisiert werden zu können. Auf der anderen Seite sahen die gleichstellungs-orientierten professionellen Akteurinnen im Bereich Verkehr ebenso wie im Bereich Frauenpolitik auf verschiedenen Ebenen (Verwaltung, Planung, Politik, Unternehmen und Verbänden) in Bezug auf ihre Möglichkeiten, im Verkehrsbereich Frauen zu fördern und frauenpolitisch wirksam werden zu können, gerade für den ÖPNV – unabhängig von dessen Transformation – den größten Verbesserungsbedarf. Die Verbindung von Relevanz-Zumessung seitens der feministischen Verkehrsforschung mit der Wirksamkeits-Zumessung seitens der gleichstellungs-orientierten Fach- bzw. frauenpolitischen Praxis ermöglichte, indem sie durch Netzwerke gestützt wurde, sowohl *Generierung von Gender-Wissen* als auch *Verbreitung von Gender-Wissen*.

Bemerkenswert ist auch das zweite Moment, nämlich die Orientierung

b) an den *Transformationsprozessen*, denen der ÖPNV unterliegt. Diese Prozesse sind hochkomplex, sowohl was die Eingeflochtenheit in ein Mehrebenensystem angeht, als auch, was die Vielzahl an disziplinären Kompetenzanforderungen und Handlungskontexten angeht. Für Gender-Zugänge multiplizieren sich die Vermittlungs- und Rekonstruktions-Probleme (vgl. Rodenstein 1993), insofern Vertreterinnen der fachlichen Gender-Forschung und gleichstellungsorientierter fachlicher Praxis nicht darauf zählen können, dass die von ihnen formulierten Fachfragen behandelt werden auf der Basis *allgemeiner* Gender-Kompetenz auf der jeweiligen Ebene bzw. in der jeweiligen Disziplin.

40 Womit ich der wichtigen Kritik an genau dieser Ausrichtung der feministischen Verkehrsforschung widersprechen möchte, die innerhalb der feministischen Verkehrsforschung von Bauhardt 1999 geäußert wurde.

Meine These hierzu wäre:

Insofern diese Prozesse des Formwandels sich als Veränderungs-, Erhaltungs- und Gestaltungs-Prozesse darstellen *und* qualitative Gender-Aspekte thematisierbar werden, ermöglichte die Generierung und die Verbreitung von Gender-Wissen sowohl *Relevanz* als auch *Wirksamkeit von Gender-Wissen*.

Die folgende **Einschätzung der Transformationsprozesse** im ÖPNV als einem der netzgebundenen Infrastruktursysteme des Verkehrssektors ergibt sich aus der Untersuchung von Gender-Fragestellungen anhand des in diesem Einzelvorhaben entwickelten Analyse-Ansatzes:

Die allgemeine Verunsicherung in professionellen Zusammenhängen, die Einführung neuer Verfahren und die Installierung neuer institutionelle Strukturen sind Faktoren, die für die deutsche Situation zunächst weniger Risiken als vielmehr eher Chancen für Verbesserungen durch die Transformationsprozesse erkennen lassen.

- Es minderten sich die unter Gender-Gesichtspunkten kritisierten Ausblendungen von Versorgungsaspekten dieser netzgebundenen Infrastruktur (Gender-Dimension I⁴¹).
- Tendenziell minderte sich die Festfügtheit der kritisierten Ausblendung von Frauen aus dem Öffentlichen und Allgemeinen: in fast allen Landesnahverkehrsgesetzen wird erstmals, bezogen auf direkt verkehrliche Regelwerke, zwar nicht auf beide Geschlechter und nicht auf Geschlechterverhältnisse, aber auf Frauen Bezug genommen (Gender-Dimension III).
- Tendenziell minderten sich die Festfügtheit der kritisierten Abwertungen und Unterordnungen der vielfältigen Mobilitäts-Interessen von Frauen in jenen Gebietskörperschaften, in denen als „extern“ betrachtete Fachfrauen (Gleichstellungsbeauftragte, Leiterinnen anderer Fachämter, Verkehrswissenschaftlerinnen, Fraueninitiativen etc.) sich auf eigene Initiative und Kosten engagierten (Gender-Dimension II).
Dies ist erstaunlicherweise sogar mit dadurch befördert worden, dass die erfolgreich durch die professionellen Gender-bezogenen Gestaltungsanstrengungen im ÖPNV durchgesetzten Gesetzesänderungen in solchen Gesetzes-Passi mündeten, die genau eine die Frauen vereinheitlicht ausgrenzende Geschlechtszuschreibung („Berücksichtigung“ ihrer „besonderen Belange“) fixierte.
- Veränderungen in
 - ▲ der Festfügtheit der kritisierten Abschottungen gegenüber gleichstellungs-orientierten Zielen und Anstrengungen lassen sich weniger erkennen, wohl jedoch in
 - ▲ der Bereitschaft, Kompetenz und Selbstsicherheit derjenigen, die Verantwortung für gleichstellungs-orientierte Ziele und Anstrengungen professionell tragen oder professionell übernehmen, diese fachlich in ÖPNV-Gestaltungskontexten zu konkretisieren (Gender-Dimension IV).

Als **Anregung für die weitere Untersuchung** ergibt sich vorläufig, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Transformation im Bereich ÖPNV sich quasi „selbstlaufend“ in einem Transformationskorridor ereignet, in dem die ungleichen Situationen der

41 Vgl. Fußnote 4 sowie Kapitel 6.1.

Geschlechter berücksichtigt werden und offene Gestaltungsoptionen zugunsten sozial-ökologisch basierter Gleichstellung und einer auf gerechten Geschlechterverhältnissen basierender sozial-ökologischer Entwicklung vorhanden sind. Daher ließe sich eine Verschärfung der sozial-ökologischen Problemlagen, die aus geschlechtsspezifischen Problemlagen und aus den gegenwärtigen gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen resultieren, nicht allein schon durch die Transformation selbst begrenzen (siehe die Erkenntnis-Ziele im Verbundforschungsantrag netWORKS und im Angebot des Wuppertal Instituts zu diesem Einzelvorhaben). Hierin bestätigen die Ergebnisse dieses Einzelvorhabens den Zugang des Gesamtverbundvorhabens. Zum anderen bestätigen die Erkenntnisse aus der Gender-Perspektive den Zugang des Verbundforschungsprojekts zu Transformation und Regulation, nämlich danach zu fragen, wie gezielte Anstrengungen zugunsten der Verbesserung im Transformationsrahmen und in den Transformationsprozessen verankert werden können.

Die **weiteren Transformationsschritte im Bereich ÖPNV** stehen an. Hier ist anhand der Erkenntnisse aus der Gender-Perspektive insbesondere auf die entscheidenden **Rahmensetzungen** sowohl zum **Sektor ÖPNV** als auch zur **sektorübergreifend** wirksamen **Daseinsvorsorge**⁴² zu verweisen, die europapolitisch gerade vorgenommen werden.

Innerhalb der Planungs-, Diskussions- und Entscheidungszusammenhänge auf den verschiedenen Ebenen zur *Veränderung der grundlegenden ÖPNV-Rahmenbedingungen* sind – wie die Recherchen innerhalb dieses Einzelvorhabens ergaben – ebensowenig wie im Konsultationsverfahren der EU und den Debatten auf anderen Ebenen zur *Neudefinition von „Daseinsvorsorge“* Gender-Dimensionen bisher einbezogen, artikuliert oder auch nur reflektiert worden.⁴³ Dieses Einzelvorhaben scheint nach jetzigem Kenntnisstand auch diesbezüglich Pilotcharakter zu haben und könnte für beide Kontexte von innovativem Nutzen sein. Festhalten lässt sich: Es besteht leider immer noch ein Bedarf, im Hinblick auf sozial-ökologische Regulation grundsätzlich auf das Ausstehen einer Einbeziehung und Abwägung von Gender-Dimensionen in den Entscheidungsprozessen über die Rahmenbedingungen hinzuweisen.

Vor diesem Hintergrund kann in diesem Einzelvorhaben ein erster Zugang zu denjenigen **Anknüpfungspunkten** entwickelt werden, die die komplexen Entscheidungs- und Debattestränge der Liberalisierung des ÖPNV, wie sie derzeit geführt werden, verbinden mit den Gender-Fragestellungen an die sozial-ökologische Transformation und Regulation des netzgebundenen Infrastruktursystems ÖPNV. Diesen Zugang leite ich aus der Aufarbeitung des State of the Art der Erkenntnisse zu Gender-Fragestellungen an die Transformation und Regulation des netzgebundenen Infrastruktursystems ÖPNV ab (siehe Ka-

42 Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2000a, 200b und 2000c sowie 2003.

43 Selbst die von der Schader-Stiftung organisierte mehrjährige ergebnisoffene Auseinandersetzung mit der Transformation (nicht nur) netzgebundener Infrastrukturen unter dem Thema „Zukunft der Daseinsvorsorge“, die Expertise aus sehr verschiedenen Kompetenzbereichen und sehr unterschiedliche Positionen umfasste, blendete Gender-Fragestellungen aus. Selbst in den ExpertInnenrunden zum ÖPNV wurden keinerlei Gender-Expertise einbezogen oder vorliegende Erkenntnisse wahrgenommen (sie bestand zudem – außer den beiden Protokollantinnen – nur aus männlichen Experten) – vgl. Schader-Stiftung 2001 und 2003. Zur Handelspolitik finden allerdings Gespräche statt zwischen EU-Kommission und European Women's Lobby – vgl. European Women's Lobby 2000.

pitel 3) unter Zuhilfenahme des entwickelten sozial-ökologischen Gender-Analyse-Konzeptes (siehe insbesondere Kapitel 4). Ich möchte ihn folgendermaßen umreißen: Aus Gender-Perspektive sind von zentraler Bedeutung gemeinwirtschaftliche⁴⁴ Verkehrsangebote, verbesserte ÖPNV-Organisation, Reichweite des kommunalen Selbstverwaltungsrechts,⁴⁵ Angebots- und Qualitätsstandards und Sicherung einer ÖPNV-Versorgung privater Haushalte.

In der Diskussion (vgl. insbesondere die Interpretationen des so genannten „Magdeburger Urteils“) und Definition (vgl. Entwurf einer Neufassung der Marktöffnungsverordnung – Verkehr, der EU-Verordnung 1191/69 gegenüber deren Fassung 1893/91) der europapolitischen Rahmenseetzungen, die sich als geschlechtsneutral ausgeben, werden – anders als in gender-bezogenen Diskursen – bezogen:⁴⁶

- die *Definition gemeinwirtschaftlicher Verkehrsangebote* vornehmlich auf Fragen nach der Reichweite von Ausschreibungspflichten (marktlichem Wettbewerb),
- die *verbesserte ÖPNV-Organisation* vornehmlich auf die Zukunft von so genannten Regiebetrieben und (Verkehrs-)Unternehmensorganisation,
- die *Reichweite des kommunalen Selbstverwaltungsrechts* auf ein Recht von Kommunen auf eigene Verkehrs-Unternehmen bzw. Unternehmens-Besitz,
- die *Definition von Angebots- und Qualitätsstandards* auf Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen,
- die *Sicherung einer ÖPNV-Versorgung* auf eine Verpflichtung der Verträge auf eine bisher (auch legislativ) nicht näher definierte so genannten „ausreichende Bedienung“.

Aus Gender-Perspektive haben die hier herausgestellten Elemente der Transformation des ÖPNV, die ich **ÖPNV-Transformations-Dimensionen** nennen möchte, – gemeinwirtschaftliche Verkehrsangebote, verbesserte ÖPNV-Organisation, Reichweite des kommunalen Selbstverwaltungsrechts, Angebots- und Qualitätsstandards und Sicherung einer

44 Der Begriff „gemeinwirtschaftlich“ ist ein Terminus der EU-Rechtsetzung (EU VO 1191/69, „gemeinwirtschaftliche Verkehrsangebote“). Dessen Interpretation ist in den derzeitigen Transformations-Entscheidungsprozessen zum ÖPNV (auch juristisch, insbesondere jedoch in seiner Füllung) strittig. Derzeit wird er problematischer Weise vorrangig negativ definiert (als nicht-„eigenwirtschaftliche“ Verkehrsangebote) bzw. bezieht sich auf einen unbestimmten Rechtsbegriff „ausreichender Bedienung“, der bisher nicht operationalisiert worden ist (– diese komplexeren Zusammenhänge müssten in der Bestandsanalyse zum Sektor ÖPNV des Gesamtverbundvorhabens dargelegt sein/vgl. ansonsten Frauen in Bewegung 1997: 34-35). Der Begriff „gemeinwirtschaftlich“ hier in diesem Einzelvorhaben knüpft genau an den EU-Terminus an und interpretiert ihn positiv im unten in Kap. 3.1 und danach ausgeführten Sinne als das Haushalten und Wirtschaften eines Gemeinwesens in Verantwortung für Gemeinwohl, die Wahrung der Interessen der Allgemeinheit und demokratischer Öffentlichkeit politischer und normativer Entscheidungen. Dies schließt ein die Verantwortung für die haushälterische Wahrung der realen (auch politischen und im engeren Sinne wirtschaftlichen) Voraussetzungen zur Verfolgung der demokratisch und verfassungsmäßig gesetzten Ziele. Vgl. zu Notwendigkeit positiver Begriffsbestimmung und dieser Begriffsauffassung von „gemeinwirtschaftlich“ bereits Holzappel/Spitzner 1989 vor Neuregelung der EU VO 1191/69 durch EU-VO 1893/91.

45 Vgl. u.a. die Ausführungen zur kommunalen als Gestaltungs- und Interventionsebene gender-orientierter Nahverkehrsverbesserung innerhalb dieses Einzelvorhabens.

46 Hinsichtlich der Rechtsakte und auch der nachfolgenden europapolitischen Rechtstermini vgl. Bestandsanalyse ÖPNV des Gesamtverbundvorhabens. Einen guten – allerdings ebenso wie der Entscheidungs-, Debattengang und Erkenntnisstand selbst – ungegenderten Überblick über die aktuellen Fragestellungen, die in den komplexen Entscheidungs- und Debattengängen aufgegriffen werden, liefern Köhler 2002, Pfeiff 2002, Mensch/Pfeiff 2001 und Mensch/Pfeiff 2003. Vgl. auch Deutscher Städtetag 2001.

ÖPNV-Versorgung – zentrale Bedeutungsgehalte, von denen die Mainstream-Diskurse derzeit noch erheblich abweichen.

Die Bedeutungsgehalte der ÖPNV-Transformations-Dimensionen aus Gender-Perspektive sind zum Teil bereits begrifflich und kategorial fassbar. In gewisser Weise spiegeln sie die in diesem Einzelvorhaben entwickelten Gender-Dimensionen wieder. Für die möglicherweise an dieses Einzelvorhaben anschließende weitere Bearbeitung der hier bearbeiteten Gender-Fragestellungen kann von daher angeregt werden: Eine Gegenüberstellung des Verständnisses der Bedeutungsgehalte der genannten ÖPNV-Transformations-Dimensionen aus Gender-Perspektive einerseits und aus der Perspektive der entscheidenden Gremien und Kontexte andererseits könnte hilfreich sein, Ansatzpunkte, Instrumente und Strategien zu den sozial-ökologischen Transformationsprozessen im Sinne des Verbundforschungsprojekts zu entwickeln.

Des weiteren ergibt sich ein weiterer Zugangspfad, der die Ziele des Verbundforschungsprojekts unterstützen könnte: Die aufgezeigten (gender-problematischen) Bezugnahmen auf die genannten ÖPNV-Transformations-Dimensionen, die auf der EU-Ebene und auf den anderen Ebenen jeweilig genommen werden, erklären sich nicht von selbst, sondern werden europapolitisch ebenso wie auf den anderen politischen, insbesondere auch auf kommunalen Ebenen begründet. Es könnte sehr hilfreich sein, diese Begründungen – und dabei auch deren Ausfüllung und gender-relevanten Implikationen – zu betrachten (in Gegenüberstellung zu den Bezugnahmen und Begründungen, die unter Gender-Fragestellungen entwickelt sind).

Bereits jetzt lässt sich aus Gender-Perspektive feststellen, dass die derzeitigen ÖPNV-Transformationsprozesse und die Gender-Erkenntnisse an zweierlei Schnittpunkten einen Regulations-Bedarf ausweisen und große Chancen bieten, eine sozial-ökologische Regulation zu unterstützen: dies ist zum einen die ÖPNV-Transformations-Dimension, die sich auf die **qualitativen und quantitativen Gehalte** der bereits geltenden europarechtlichen Verpflichtung auf „**ausreichende Verkehrsbedienung**“ bezieht.

Es ist dies zum anderen die ÖPNV- und andere Infrastruktursektoren übergreifende Transformations-Dimension, in der sich die bisherige kommunale Debatte und die Gender-Debatte (noch) in verschiedener Weise auf **Gemeinwohl, Daseinsvorsorge, Gemeinwesenaufgaben und Öffentlichkeit**⁴⁷ beziehen⁴⁸ und die Integration der Perspektiven besonders fruchtbare synergetische Wirkungen im Sinne der Ziele des Verbundforschungsvorhabens entwickeln könnte. Die Vorbereitung der ausstehenden Definition des „öffentlichen Zwecks“ (Cox nach Mensch/Pfeiff 2001: 58), den ein Infrastruktursystem zu erbringen hat, wäre hier ein Ansatzpunkt. Die Abgrenzung von *öffentlichem* (gemeinwirtschaftlichen) und *allgemeinem* (versorgungswirtschaftlichen) gegenüber privatem (privatwirtschaftlichem) Interesse steht bei allen Entscheidungen als Grundlage immer noch aus. Die begriffliche Abgrenzung von „Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichen) Interesse“ (so der europarechtliche Terminus für bestimmte Daseinsvorsorge-Bereiche, worunter der ÖPNV gefallen ist) von *privaten* Gütern und Dienstleistungen wäre damit

47 Siehe deren Konkretisierung und Erörterung in den Gender-Dimensionen, Kap. 5.3.

48 Vgl. z.B. Schmalstieg 2003.

verbunden (vgl. Cox nach ebenda: 61). Die Fragestellung, was genau öffentliche Dienstleistungen sind, ist eine normativ-politische, die auch nur normativ-politisch entschieden werden kann. An ihr dürfte sich denn auch die geschlechterdemokratische Qualität von Transformations-Entscheidungen erweisen.

Die Beleuchtung einer „Gemeinwohlhypothek“, unter die jede Privatisierung gestellt werden müsse angesichts der Erschwerung späterer Regulation oder Rückgängigmachens einer Privatisierung durch Art. 14 GG, und eine rechtliche Garantie der Wahrung des Gemeinwohls bei mangelhaften Leistungen eines privaten Anbieters (Leibfried sowie Héritier nach Mensch/Pfeiff 2001: 60) wären ein weiterer Ansatzpunkt.

Aus Gender-Perspektive haben gerade diesbezüglich die anstehenden europapolitischen Festschreibungen besonderes Gewicht. Insbesondere kommt der seit längerem erfolgten Modifikation dessen, was unter Daseinsvorsorge verankert wird, grundlegende Bedeutung zu, insbesondere was die längerfristigen Gestaltungsmöglichkeiten auf kommunaler Ebene angeht. Ein konkreter Ansatzpunkt könnte die gender-bezogene Befassung mit dem Grünbuch der EU zur Daseinsvorsorge⁴⁹ sowie die Entwicklung gender-orientierter „Grundsätze, die in eine mögliche Rahmenrichtlinie oder ein anderes Instrument zu den Dienstleistungen von allgemeinem Interesse Eingang finden sollten“, wie im Grünbuch vorgeschlagen wird⁵⁰, sein.

2.4 „Regulation“

In Bezug auf Gender-Perspektiven ist es bemerkenswert, dass in Zeiten der Deregulierung die bisherigen Gleichstellungspolitiken ergänzt werden durch eine gender-bezogene Regulation. Die Strategie des Gender Mainstreaming ist im europäischen Kontext, von wo aus sie auch auf nationalen und kommunalen Ebenen und in Deutschland auch auf Ebene der Bundesländer aufgenommen wurde, als ausdrückliche so genannten „Top-Down-Strategie“ eingeführt worden. Dahinter stand die Erfahrung, dass ein „freies Spiel der Kräfte“ nicht die Wirksamkeit entfaltet, die das Erreichen der gesetzlich verankerten Ziele der Gleichstellung zwischen den Geschlechtern erfordert.⁵¹ Der Ansatz einer „Top-Down-Strategie“ umfaßt ausdrücklich, dass gezielt Sorge für die Integration der Gender-Dimensionen explizit *von den höchsten Ebenen aus* zu tragen ist, diese also *reguliert* werden muß.⁵² Insofern ergibt sich bereits aus Gender Mainstreaming per se ein Regulationsbedarf und eine Regulationsverpflichtung.

Dieser mit Gender Mainstreaming selbst verbundene Regulationsbedarf dürfte je unabweislicher sein, je größer die Bedeutung des jeweiligen Handlungsfeldes für die gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse ist. Für das Handlungsfeld netzgebundener Infrastrukturen insgesamt muss diese Bedeutung⁵³ als besonders hoch angesehen werden.

49 Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2003.

50 Ebenda: 6.

51 Vgl. zur Ausfüllung auch Schilling 2002.

52 Vgl. Europäische Kommission – Generaldirektion V 1997 und o.J. (1998).

53 Vgl. die Ergebnisse aus dem Bereich Verkehr (Kap.3), die Ergebnisse der ersten Arbeiten zu Gender im Infrastruktur-Bereich Energie (Röhr 2002) sowie die Fachdiskussion des sektor-übergreifenden Gender-

3. State of the Art: Gender Problemlagen von (ÖPNV-)Verkehrsinfrastrukturen

Dieses Einzelvorhaben war damit beauftragt, die Fülle der gender-relevanten Bezugspunkte von Gestaltungs- und Transformationsprozessen netzgebundener Infrastrukturen aufzuzeigen anhand des Bereichs Verkehr. Dies soll in diesem Berichtsteil vorgenommen werden. Er gibt diesbezüglich die Ergebnisse wieder, die die Aufarbeitung des State of the Art liefern konnte.

Zur hier vorgelegten Weiterentwicklung der Suchscheinwerfer (Gender-Dimensionen), nach denen die gender-relevanten Infrastruktursystem-Momente geordnet und kontextualisiert werden, wurden die Diskursstränge innerhalb der verkehrsbezogenen feministischen und Gender-Forschung herangezogen und im Hinblick auf infrastrukturelle Aspekte, Transformations- und Regulations-Zusammenhänge analysiert. Bei der Klärung der Abgrenzung zu Gender-Dimensionen wurde Nutzen gezogen auch aus den Verknüpfungen dieser verkehrsbezogenen feministischen Diskursstränge mit weiteren disziplinären und interdisziplinären Diskurssträngen der Gender-Forschung. Insbesondere wurde dabei aber auch an einen feministischer Ansatz zur Nachhaltigkeits-Konzeptualisierung angeknüpft, der aus der Kritik androzentrischer Konzeptualisierungen von Nachhaltigkeit in Form des so genannten Drei-Säulen-Modells entwickelt wurde (vgl. Enquête-Kommission 1999, Stiefel 2001 sowie Spitzner 2001b und 2002c und Bauhardt 1998).

Einen großen Schwerpunkt der gender-orientierten Verkehrsforschung bildet die Kritik vorherrschender androzentrischer Rationalitäten in Verkehrsforschung und -planung. Hier laufen Zugänge zur Analyse praktischer Problemlagen im Verkehr – die meist auf den Abbau von Herrschaftlichkeit im Geschlechterverhältnis rekurrieren – mit vier Strängen anderer Diskurse zusammen:

- mit dem der Erkenntnisse aus der “alten” feministischen Hausarbeitsdebatte, den Hauswirtschaftswissenschaften und der feministischen Wissenschaftskritik an Wirtschaftswissenschaften und Ökonomie,
- mit dem der feministischen Wissenschaftskritik zu Ingenieurwissenschaften und Technik,
- mit feministischen Debatten um Leiblichkeit und Körperverhältnisse sowie
- mit den Diskursen einer Befassung mit sozialen Dimensionen – in der Reichweite von sozialen Beziehungen bis zu sozialen Qualitäten in der Gesellschaft – sowie
- mit den Diskursen um soziale Teilhabe an Gesellschaft und Öffentlichkeit und um gesellschaftliche Verhältnisse von Öffentlichkeit und Privatheit, um Gemeinwesen bis hin zur „Verortung“ von Gemeinwohl.

Die Gender-Kritik an verkehrlichen Infrastruktur-Auslegungen verweist besonders darauf, dass sie bisher nicht kompatibel mit *versorgungsökonomischen Erfordernissen* sind. Ein solcher Zugang zu Gender-Aspekten, der einen wohlbegründeten interdisziplinären Hintergrund hat, kann eine besondere Bedeutung für die Entwicklung von Ansatzpunkten für

eine zielführende sozial-ökologische Regulation haben, und sich als vermittelnde Ebene zwischen Wissenschaft und Praxis bei gegenseitiger Bereicherung in Bezug auf die Reflexion der Praxis und Problembezug der Wissensgenerierung erweisen (vgl. Spitzner 1999a), sodass diese Gender-Dimension in besonderer Ausführlichkeit vorgestellt werden soll.

3.1 Geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und Krise der Versorgungsarbeit und -ökonomie

Für eine gender-orientierte sozio-ökonomische Betrachtung des ÖPNV-Infrastruktursystems und die Bündelung solcher mit dem State of the Art zu erfassender Gender-Aspekte zu einer entsprechenden Gender-Dimension hat es sich angeboten, mit dem in der feministischen wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Verkehr weiterentwickelten Ansatz der „Krise der Reproduktionsarbeit“ zu arbeiten. Dieser Ansatz wurde in der feministischen Stadtsoziologie von Bock/Heeg/Rodenstein (1993) entwickelt, um im Rahmen der feministischen Raumplanungs- und Stadtforschung den krisenhaften Charakter der Reproduktionsarbeit angesichts modernisierter Lebensformen und veränderter Ansprüche an die Lebensführung zeigen zu können. Im Rahmen der feministischen Verkehrsforschung wurde dieser Ansatz aufgegriffen und weiterentwickelt (Spitzner/Beik 1995) für eine Erschließung umweltwissenschaftlicher Fragestellungen, indem er um physische Kontextualisierung erweitert und in Bezug gesetzt wurde zu gesellschaftlichen Naturverhältnissen, insbesondere zu gesellschaftlichen Raum-Zeit-Verhältnissen. Der verkehrswissenschaftliche Ansatz der „Krise der Reproduktionsarbeit“ diente dazu, die Produktion struktureller Abhängigkeiten und Einschränkungen von Frauen in ihren Bewegungsfreiheiten und ihren Lebensweisen durch die institutionalisierte Verkehrsplanung und die technisch und erwerbsökonomisch orientierte Verkehrsforschung – insbesondere durch ihre spezifischen Raumüberwindungs- und Beschleunigungsbezüge – aufzeigen zu können.

Der Ansatz versucht, die komplexeren **dynamischen** Zusammenhänge in den Blick zu nehmen, die aus geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung für sozial-ökologische Dynamiken erwachsen. Es haben sich im Rahmen der feministischen Verkehrsforschung typische Bewältigungsversuche der Reproduktionsarbeits-Krise auf dem Hintergrund zentraler Wahlmöglichkeiten in der weiblichen Biographieplanung herausarbeiten lassen (Verzicht auf Kinder, Substituierung von Reproduktionsarbeit durch reproduktionsnahe Dienstleistungen, Reproduktionsarbeit bei Beschränkung der eigenständigen erwerbswirtschaftlichen Existenzsicherung, Erwerbsarbeit bei reduziertem Qualitätssicherungsniveau von Reproduktionsarbeit). Im weiteren ließ sich zeigen, dass es für Frauen nur drei übergreifende *Anpassungsstrategien an die personale, zeitliche und räumliche Desintegration von Reproduktions- und Erwerbsarbeit* gibt, was in der technisch und erwerbsökonomisch orientierten Verkehrsforschung sowohl eine ausgeblendete Folge verkehrlicher Gestaltungen als auch eine ausgeblendete Ursache für die Entstehung und Vermehrung von Transportwegen und Transportdistanzen ist (Spitzner/Beik 1995).

Etwas früher war in der Haushaltswirtschaftswissenschaft ein sehr verwandter Ansatz von Methfessel zu einer Sozialökonomie der privaten Haushalte entwickelt worden (1992 und 1988); dieser ist ebenfalls darauf gerichtet, erkennen zu können, wie sich **politisch** zulass-

ten der Entfaltungschancen und Handlungsmöglichkeiten von Frauen **gesellschaftliche bzw. ökonomische Strukturierungen im „privaten“ Haushalt vermitteln. Auch dieser Ansatz baute die entsprechende Untersuchungsperspektive** anhand der Betrachtung von Anpassungsstrategien auf.

Die Kernthese zur öko-sozialen Krise der Reproduktionsarbeit betont in dem theoretischen Ansatz die folgenschwere Diskrepanz zwischen Verwertungs-Praxis und Bewertungs-Rationalität im gesellschaftlichen (politischen, planerischen, ökonomischen) Umgang mit Reproduktionsarbeit und verweist auf die daraus resultierende sozial-ökologisch krisenhafte Problematik.

Mit diesem Zugang arbeitend, konnten erstmals zentrale verkehrswissenschaftliche Begriffe dekonstruiert werden (vgl. Spitzner 1994 sowie zusammenführend 1997b). Dadurch wurde transparent, dass es dieselben auf androzentrischen Rationalitäten basierenden **verkehrswissenschaftlichen Konstruktionen** sind, die über umweltproblematische Gestaltungen und Gestaltungseffekte (Priorisierung ökologisch unverträglicher Infrastrukturen und Raumentwertungen z.B.) die gesellschaftlichen herrschaftlichen Geschlechterverhältnisse reproduzieren, wie umgekehrt zu infrastrukturellen Rahmensetzungen für räumlich-zeitliche Lebens- und Arbeitsverhältnisse führen, die sozial-ökologisch in der Weise wirksam sind, dass sie mit der Reproduktion von Geschlechterhierarchie (geschlechtsspezifische Abweisung bzw. Zuweisung von Reproduktionsarbeit) umweltproblematische Verkehrseffekte induzieren (Verkehrserzeugung, Motorisierungsdruck).

Es ließen sich aus der Dekonstruktion Erkenntnisse gewinnen, dass und wie in der Verkehrswissenschaft in den Zugängen, Kategorien, Begriffen und Problemdefinitionen **Abspaltungen, Ausblendungen, Abwertungen und dennoch Instrumentalisierungen** von Reproduktionsarbeit und damit insbesondere der Interessen, Rationalitäten und Zeit der sie Leistenden vorgenommen werden.

Dieser kritische Zugang mit ökonomiekritischen und feministisch rezipierten umweltökonomischen Bezugnahmen auf (mit Zeitbewirtschaftungs-Dynamiken verbundenen) sozial und ökologisch „nicht-erhaltenden“ **Internalisierungen** von marktlich Verwertbarem einerseits sowie auf ebenfalls damit verbundenen **Externalisierungen** sowohl von Folgen und Kosten als auch von politischer Verantwortung („Feminisierung der Umweltverantwortung“ Wichterich 1992 sowie Schultz 1993) in die von der marktlich vermittelten Ökonomie her definierte „Nicht-Ökonomie“, die bereits um des Sichtbarmachens dieser Prozesse als Versorgungsökonomie benannt wird, ist als zentral zu sehen. Er ist **im Rahmen der feministischen Zeitforschung**, die sich mit sozial und physisch unverträglichen Rationalitäten einer androzentrischen Ökonomie vor sozial- und umweltwissenschaftlichem Hintergrund auseinandersetzt, entwickelt und einige Jahre später auch veröffentlicht worden (vgl. Arbeitsgruppe Zeit der Erneuerung 1999 sowie Hofmeister/Spitzner 1999).

Im Rahmen der feministischen Zeitforschung konnte nicht nur auf den Ansatz der „Krise der Reproduktionsarbeit“ zurückgegriffen werden, sondern auch auf **frühere europapolitikberatende Arbeiten** im Rahmen der Regionalentwicklungsplanung und Verkehrsforschung (vgl. Holzapfel/Spitzner 1989). In Auseinandersetzung mit dem europapolitischen

Begriff der „gemeinwirtschaftlichen Kosten“ wurden bereits ökonomische Begriffe für sozial- und umwelt-relevante Bereiche eines Haushaltens zu entwickeln gesucht.

Die zuvor benannten Momente sind auch dem **Konzept des Vorsorgenden Wirtschaftens** (vgl. Biesecker et al. 2000) gemein. Dieses jedoch will – anders als der Ansatz in verkehrswissenschaftlichen Zusammenhängen – in seiner Interdisziplinarität ein feministisches Ökonomisches Konzept entwickeln. Im Konzept Vorsorgendes Wirtschaften wird insbesondere die Trennung von Produktion und Reproduktion in der Ökonomie kritisiert, die auch als im Nachhaltigkeitskontext fortgesetzt herausgearbeitet wird (vgl. Hofmeister 1999). Ausgangspunkt für feministische Konzeptualisierungen und Konkretisierungen von Nachhaltigkeit soll innerhalb des Konzepts Vorsorgendes Wirtschaften dann die „Produktivität des Reproduktiven“ (in einer Verbindung des Erhaltens mit dem Gestalten) und „haushaltökonomisches Denken und Handeln“ (in einer Verbindung von marktvermittelter und Versorgungsökonomie) sein, worunter in dem Ansatz Naturproduktivität und sozial weibliche Produktivität gefasst werden (ebenda).

Mit den auf dem Ansatz der „Krise der Reproduktionsarbeit“ aufbauenden Arbeiten sollen im Rahmen feministischer Verkehrsforschung (mit **feministischen Konzeptualisierungen von Nachhaltigkeit** (Spitzner 2001b), in denen soziale und physische Dimensionen ökonomiekritisch zusammengedacht werden sollen) mit dem Ziel einer interdisziplinären Wissensverbreiterung in sozial- und ingenieurwissenschaftlichen Zusammenhängen (dazu Spitzner 2001a und andererseits 2002a), Analysemöglichkeiten und Ansatzpunkte entwickelt werden. Ziel ist, eine qualifizierte wissenschaftliche Politikberatung zugunsten einer effizienten Unterstützung der Integration von qualitativen Gender-Inhalten und von in diesem Sinne integrations-orientierten AkteurInnen und Akteurszusammenhängen zu ermöglichen. Der Ansatz richtet sich somit darauf, nachhaltigkeitspolitik-relevante Analysen der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse im Sinne von „Geschlechterforschung“ und „Geschlechterverhältnissforschung“ (Becker-Schmidt 1999) zu verbinden mit der Entwicklung von „Gestaltungsmachtwissen“ für politische Praxen auf verschiedenen politischen Ebenen.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich auch ein Klärungsbedarf, warum fast durchgängig, wenn die Reproduktionsarbeit in gender-orientierten kommunalen oder verbandlichen Verkehrszusammenhängen thematisiert wird, von „**Versorgungsarbeit**“ die Rede ist. Innerhalb der konzeptuellen Bearbeitung des Ansatzes ist der Begriff der Reproduktionsarbeit differenziert abgegrenzt worden gegenüber Begriffen wie Familien-, Haus-, Gebrauchs- sowie Eigenarbeit (Spitzner/Beik 1995: 16-25). Jedoch hatten sich nicht nur bei Rezeption des bereits damals gängigen Begriffs der feministischen Forschung für die Verkehrsforschung widerständige Vermittlungsprobleme ergeben; vielmehr ist er in kommunalen praktischen Kontexten sogleich als „Versorgungsarbeit“ rezipiert und benutzt worden, ohne dass die analytische Unschärfe erkennbare Beeinträchtigungen zeitigte. In diesen Kontexten hat es sich als unverzichtbar erwiesen, den Nachrang analytischer Schärfe gegenüber dem Vorrang der Vermittelbarkeit zu akzeptieren. Deswegen wird aufgrund der Auslegung des Verbundforschungsprojekts auf kommunale Akteurszusammenhänge auch innerhalb dieses Einzelvorhabens der Begriff Versorgungsarbeit verwendet.

Aus dem Begreifen des Handlungsfelds der Reproduktionsarbeit Leistenden konnten, in der feministischen Verkehrsforschung die versorgungsökonomischen Zusammenhänge⁵⁴ vor allem in räumlicher und zeitlicher Hinsicht in den Blick genommen werden. Auf diese Weise konnten neue analytische Zugriffe und Problemsichten entwickelt und zudem neue Gestaltungs- und Interventionsmöglichkeiten erarbeitet werden. Hieran knüpfen gender-orientierte verkehrswissenschaftliche Methodenkritik und Methodenentwicklung weitgehend an.

Mit zunehmend **ökonomisch** legitimierter und begründeter Verhandlung von Transformation und Infrastrukturgestaltung bieten sich gerade in der versorgungsökonomischen Gender-Dimension Möglichkeiten der gender-integrativen Analyse von Transformationsprozessen und sozial-ökologischer Regulation.

Mit der verkehrswissenschaftlichen Dekonstruktion anhand von Reproduktionsarbeit ließ sich auch erkennen, welche grundlegenden – kategoriellen, methodischen und theoretischen – Schwächen die Verkehrswissenschaft heute noch aufweist. Diese Defizite dürften entsprechend auch die Grundlagen für Infrastrukturgestaltungen im Bereich Verkehr prägen.

Gender-orientierte Verkehrsuntersuchungen belegen inzwischen, was auch in gender-orientierten ökonomischen Zusammenhängen thematisiert worden ist: **Versorgungsarbeit** wird **in Infrastrukturplanungen** immer noch aus „Arbeit“ meist ausgeblendet, gilt nicht als produktiv und wird gering oder gar nicht bezahlt. Versorgungsökonomie wird nicht als Wirtschaften und Haushalten erkannt, versorgungsökonomische Rationalitäten und ihre Praxen geraten dadurch in der Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen ebenso aus dem Blick wie die Kontraproduktivität und (Zeit-, Kraft-, sozialen, sozial-ökologischen) Kosten, die Infrastrukturmängel versorgungsökonomisch bewirken können.⁵⁵ Da Versorgungsarbeit bis heute weitgehend geschlechtsspezifisch zu- bzw. geschlechtsspezifisch abgewiesen wird, sind sowohl Verursachungen versorgungsökonomischer Probleme aus Infrastrukturgestaltungen als auch Bewältigungslasten geschlechtsspezifisch verortbar.

Besonderes Gewicht wird dem Problem beigemessen, dass **versorgungsökonomische Zusammenhänge** nicht erkannt werden, was nach sich ziehe, dass entsprechende verkehrliche Dienstleistungen nicht oder nicht effizient angeboten oder gewährleistet werden. Insbesondere räumlich-zeitliche Orientierungen werden in diesem Zusammenhang thematisiert.⁵⁶ Während versorgungsrelevante Raumbezüge zum Beispiel eher tangentielle Verkehrsverbindungen verlangen, werden – umsteigefrei und damit zeiteffizient – vorrangig radiale Verbindungen angeboten (vgl. u.a. Kunst-Derichsmann 1999).

Hinsichtlich räumlicher Erschließung und Bedienung räumlicher Verbindungen zeigt sich auf verschiedenen Ebenen eine Tendenz zur Konzentration auf erwerbsökonomische

54 Hierbei musste die „Versorgungsökonomie“ als eigenständiger und systematischer wirtschaftender Zusammenhang, innerhalb derer versorgungsökonomische Rationalitäten entwickelt, stabilisiert oder destabilisiert werden, begriffen werden.

55 Vgl. zum Kontext hier die in Spitzner/Beik 1995 ausführlichen Betrachtungen zu Versorgungsarbeit und Verkehr.

56 Vgl. bereits Körntgen 1991 sowie die verschiedenen Berichte aus den Kommunen, z.B. Stadt Dortmund 1999 sowie Deutscher Städtetag 1995.

Räume zulasten versorgungsökonomischer Räume (Stadtzentrum gegenüber so genanntem zweiten, z.T. dritten Ring z.B., Einstellung von Interregios u.a.). Diese geht einher mit Mängeln in der Planungsrationaleität, -sprache und -methodologien (z.B. Verwechslung des haushaltlichen Versorgungsarbeitsortes mit „Schlafstätte“). Sie wird begleitet durch Abwertungen/Ausstattungs-minderungen versorgungsrelevanter Räume⁵⁷ und vermeintlichen (erwerbsökonomisch orientierten) „Aufwertungen“ (vgl. z.B. Hauptbahnhöfe von „Metropolen“ im Vergleich zu selbst großstädtischen „Neben-“ Bahnhöfen, die inzwischen sowohl Ansprechpersonal als auch verlässliche Bedienung mit Mobilitäts-Informationen als auch weitere Qualitäten der „Netz-Zugänglichkeiten“ vermissen lassen). Mit solchen Peripherisierungen und Abwertungen von versorgungsrelevanten Räumen dürften sich die Problematiken der **räumlich-zeitlichen Integration von Versorgungs- und Erwerbsarbeit** eher verschärfen statt gelöst werden.⁵⁸ Ebenso entstehen Integrationsprobleme und Integrationsaufwand innerhalb der Versorgungsökonomie, die ebenfalls verkehrsinduzierend werden können. In beiden Fällen sind die Integrations-Belastungen bis heute geschlechtsspezifisch verteilt.

Mindestens ebenso bedeutsam sind zudem die zeitlichen Erschließungs- und Bedienung-Defizite, die fast durchgängig in Untersuchungen vorgefunden werden, die Gender- und damit fast immer auch versorgungsökonomische Aspekte nicht ausblenden: eine **Konzentration auf nur-erwerbsökonomische bzw. schul-/ausbildungs-bezogene⁵⁹ Zeiten** zulasten versorgungsökonomischer Zeiten und insbesondere Zeiten, die die zeitlich-räumlichen, also verkehrlichen Voraussetzungen für die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Versorgungsarbeit gewährleisten (vgl. die Ergebnisse sämtlicher Auswertungsstudien der Transformations-Resultate und neuen NVPs in allen untersuchten Bundesländern). Diese Strukturmängel gehen ebenfalls einher mit Mängeln in der Planungsrationaleität, -sprache und -methoden: Während die so genannten Hauptverkehrszeiten durch „Pendlerverkehr“, also erwerbsökonomischen Verkehr charakterisiert werden, werden die für Vereinbarkeit von Erwerbs- und Versorgungsarbeit notwendigen Zeiten vom Infrastruktursystem und seinem Auslastungsgrad her technisch definiert als „Schwachlastzeiten“ oder „Randzeiten“. Somit verschärfen sich die Problematiken der räumlich-zeitlichen Integration von Versorgungs- und Erwerbsarbeit, die bis heute geschlechtsspezifisch zu bewältigen ist, infrastrukturell statt gelöst werden.

Verschiedenste **Dimensionen von Zeit** in versorgungsökonomischen Kontexten finden bisher keine angemessene Berücksichtigung.⁶⁰ Zu diesen Zeitdimensionen gehören:

57 Auch für das Vereinigte Königreich wird dies bestätigt (mündliche Ausführungen von Hamilton vom November 2003).

58 Vgl. auch Wekerle 1999.

59 Auch Ausbildung ist in engem Zusammenhang mit Erwerbsökonomie zu sehen als Vorbereitung darauf/bemerkenswert aber ist insbesondere, dass der SchülerInnenverkehr explizit (noch?) entsprechend bundesgesetzlicher Regelung öffentlich finanziert wird – im Gegensatz zu versorgungsökonomischem Mobilitätsangeboten oder anderen gender-relevanten Verkehrsangeboten, etwa zur Sicherung der Teilhabe von Frauen am öffentlichen Leben, Frauen-Nacht-Taxen o.ä. Z.T. bildet diese Finanzierung die grundlegende finanzielle Basis der gesamten ÖPNV-Bedienung vor Ort.

60 Vgl. hierzu insgesamt auch Hofmeister/Spitzner 1999, in Bezug auf Verkehr in Spitzner/Beik 1995 insbesondere die Auseinandersetzung mit den repräsentativen Zeitbudget-Untersuchungen. Vgl. zum Zusammenhang von Reproduktion, Ökonomie und Zeit auch: Arbeitsgruppe 'Zeit der Erneuerung: Ökonomie der Reproduktion und öko-soziale Zeitpolitik' 1999.

- Zeitknappheit („Doppelbelastung“) und
- Zeit-Eingebundenheiten (Zeitklammern aus versorgungsökonomischen Synchronisationsanforderungen⁶¹),
- Zeitempfindlichkeiten (Nicht-Substituierbarkeit durch personalen sozialen Bezug von Versorgung, keine zeitliche oder räumliche Verlagerbarkeit bei vielen Versorgungsleistungen u.a.),
- Gleichzeitigkeiten verschiedener Sorgetätigkeiten, wie z.B. Fahrkartenkauf und Sorge für ein spielfreudiges Kind,
- Zeitrationalitäten: „relationale Zeitlichkeit“, d.h. sozial in Beziehung gestelltes Zeitbewusstsein, sozial kontextualisierte Zeiteinstellungen (vgl. Davis/Spitzner 1999).

Die **Wichtung** zwischen **Beschleunigung** (einzelner Verkehrsstrecken/Verkehrsträger), zuweilen auch Pünktlichkeit, einerseits, und andererseits Minimierung des Reisezeitaufwands (dieser Fachbegriff meint nicht „Reise“ im Sinne von Freizeitmobilität, sondern den Zeitaufwand für eine Gesamt-Wegerelation, einschl. zeitintensiver Umwege- und zeitlicher Umsteige-Widerstände) ist oft versorgungsökonomisch wenig effizient ausgerichtet. Damit verbunden sind verkehrsgestaltende Entscheidungen einerseits im investiven Infrastrukturkontext, andererseits im betrieblichen. Mangelnde Anschluss-Sicherung innerhalb des ÖPNVs zum Beispiel bedrohen noch weit mehr als die Fahrgeschwindigkeit eines einzelnen Verkehrsmittels – in Abhängigkeit allerdings von der Dichte des Angebotstaktes – die Zeitabstimmungen zwischen Beginn/Ende der Teilzeiterwerbsarbeit, Betreuung einer auf Pflege oder Betreuung angewiesenen Person und Eigenzeit.

Erfolgreiche Anstrengungen zu Minderungen von geschlechtshierarchischen Strukturierungen innerhalb der **Erwerbsarbeit** resultieren in einem zunehmenden Anteil von Frauen in qualifizierten Berufspositionen. In verkehrlichen Diskursen werden diese Erfolge jedoch nicht gewürdigt, sondern in Bezug auf Verkehrsinduzierung problematisiert. Unbeachtet bleibt, dass sich sofort dann eine Zielallianz zwischen Gleichstellungsanstrengungen und Umweltzielen herstellen ließe, wenn sie mit größeren Erfolgen in der Gleichstellung, nämlich mit einer ausgewogeneren Verteilung der Versorgungsarbeit (die Flexibilisierungen in gesellschaftlichen Männlichkeiten erfordert) einhergehen würde.⁶²

Ebenso können Forderungen nach **zeitlicher und/oder räumlicher Flexibilität (Mobilität)**, die auf erwerbsökonomische Zwecke und nicht versorgungsökonomische orientiert sind, die Struktur- und Vereinbarkeitsprobleme deutlich erhöhen. Dies dürfte insbesondere gelten bei zugleich wachsenden Professionalisierungserwartungen, bei um neue ökologische und soziale Aufgaben erweitertem Umfang und bei reduziertem Erbringerinnenkreis von Versorgungsarbeitsleistungen.

Die infrastrukturellen Herausforderungen, die mit **Flexibilisierung und Versorgungssicherung** verbunden sind, sind bereits vor Jahren thematisiert worden (Stiens 1989). Im Gender-Kontext, in dem nicht nur die gemeinwirtschaftlichen, sondern auch die geschlechtsspezifisch zu- bzw. abgewiesenen Versorgungsanstrengungen, versorgungsöko-

61 Vgl. Körntgen 1994, 1995/bereits die noch keineswegs genderbezogene Forschung zu Restriktionspotentialen gegenüber Mobilität der Aktionsraumforschung verweist auf besondere Restriktionsgefährdung versorgungsökonomischer Zusammenhänge – vgl. Kreibich/Kreibich/Ruhl 1989.

62 Vgl. Hamilton 2001.

nomische Qualitätssicherung und -arbeit mit in den Blick genommen werden, gewinnen sie an erheblicher Brisanz. Dies bildet den Hintergrund dafür, dass kommunale Zeitpolitiken von Frauen – zunächst in italienischen Kommunen – entwickelt und durchgesetzt wurden. Auch in Deutschland wurden kommunale Zeitpolitiken angestoßen (z.B. Hamburg 1995-1998 und Hanau – ein Kurzüberblick findet sich bei Stete 2001b). Mit Bezug auf die feministischen Erkenntnisse angestoßene Vorhaben gezielter Koordination von Zeiten reproduktionsnaher Infrastrukturen und Dienstleistungsangebote mit versorgungsökonomischen Zeiten und Bedienungsangeboten an ÖPNV erwiesen sich als erfolgreich.⁶³

Wissensproduktion und Erhebung wie Auswertung von Datengrundlagen für die Infrastrukturplanung verfehlen bisher zielführende versorgungsökonomische Transparenz. Dies betrifft sowohl die mangelnde Gender-Differenzierung in Erhebung und Auswertung von Daten als auch die mangelnde Erhebung und Auswertung gender-relevanter Daten, also solcher mit Aussagekraft über Geschlechterverhältnisse. Zum Beispiel sind Funktions- und Zweck-Kategorien der Verkehrsplanung (z.B. Wegezweck-Kategorien) bisher wenig geeignet, versorgungsökonomische Mobilität, ihre räumlichen Ziele und Relationen, ihre Veranlassungen bzw. ihre Entlastung, ihre Realität und ihre Veränderungen, sichtbar und bedienbar zu machen. In Bezug auf die Transformation erweisen sich somit Grundlagentdefizite für eine gender-bezogene Verbesserung der ÖPNV-Infrastrukturen: Wenn ungeeignete Datengrundlagen zu Erreichbarkeits- und Bedienungs-Bedarfen vorliegen, behindert dies in der Folge auch eine Optimierung der Erreichbarkeit und Bedienung durch die Transportinfrastruktur – etwa durch sachgerechte „Bestellung“ als Aufgabenträger (Auferlegungen, Ausschreibungen).

Vor dem Hintergrund geschlechtsspezifischer Zuständigkeiten für investive und technische bzw. kommunikative, soziale und integrative Aufgaben innerhalb des Haushalts ergibt sich ein weiterer Aspekt für Infrastrukturanalysen: auch die **Haushalts-Infrastruktur (-Anteile)** sind zu beachten. Denn sowohl die Gestaltungsmacht (Entscheidungen über technische Haushaltsausstattung und Versorgungs-Infrastruktur-Investitionen) als auch die Folgen-Bewältigung (Anstrengungen zur Integration in den sozialen Zusammenhang) sind entlang der klassischen Geschlechterhierarchie verortet.⁶⁴ Für den Bereich Verkehr lässt sich dies z.B. hinsichtlich der Gestaltungsmacht über Verkehrsmittel belegen: liegen einerseits die investiven Entscheidungen über Anschaffung von Pkw überwiegend in männlicher Hand und wird dessen Gebrauch weitgehend beschränkt auf erwerbs-(freizeit-)rationale Nutzung, so ist eine anderen Haushaltsmitgliedern dienende („Taxi Mama“) und versorgungsrationaler Nutzung weit eher das Charakteristikum der die Versorgungsarbeit des Haushalts leistenden Person. In der feministischen Verkehrsforschung wurde zudem herausgestellt, dass – anders als gesellschaftlich männlich verankert – das Auto als erweiterte, mobilitätsbezogene Technisierung der Hausarbeit begreifbar ist (vgl. Buhr 1999).

63 Die vom Landesfrauenministerium initiierte Einführung eines Wochenmarktbusse für ländliche Gemeinden im dünn besiedelten Raum führte zur Aufnahme dieses ÖPNV-Angebots in die Regelplanung. Vgl. Körntgen 1995 und Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen des Landes Rheinland-Pfalz (Hrsg.) 1995b.

64 Vgl. Dörr 1991. Dies ist so auch für den Bereich Energie herausgearbeitet worden von Röhr 2002.

3.2 Strukturproblematiken androzentrischer Rationalitäten: Ausblendung von Vielfalt, Körperlichkeiten und sozialen Kontexten⁶⁵

In den Diskursen der feministischen Technikkritik bzw. Wissenschaftskritik zu Ingenieurwissenschaften wurde der Begriff der **„Gebrauchsfähigkeit“** von Planung in den Mittelpunkt und den verkehrlichen Planungskategorien entgegen gestellt. Zugleich wurden die technisch-ingenieurlichen spezifischen Konstruktionen zu Raum, Mobilität, Zeit, Mobilitätsverbesserung, Verkehrszwecken u.a. dekonstruiert. Es wurde herausgearbeitet, wie diese spezifischen Rationalitäten gerade die Probleme produzieren, die zu lösen sie als Aufgabe deklarieren: die Produktion von Verkehrsaufwand, Bewegungsunfreiheiten, Abhängigkeiten (von Verkehr und von Verkehrsmitteln) etc.⁶⁶ (vgl. Bauhardt 1994, Spitzner 1994, 1997b sowie 2002a).

Nicht nur in versorgungsökonomischen Untersuchungen, sondern auch in Analysen, die sich mit technisch-ingenieurlichen Denkweisen auseinandersetzen, wird das **Abstrahieren von sozialen Kontextualisierungen** kritisiert. Sie weisen darauf hin, dass – abgesehen von klassischen Verteilungsgerechtigkeitsfragen (preisliche Erschwinglichkeit für Menschen mit geringem Einkommen) – die Thematisierung verschiedenster Aspekte von Sozialität fehlt.⁶⁷ Soziale Bezogenheit des Individuums, soziale Beziehungen, Mobilitätsbedürfnisse, Verteilung von Mobilitätschancen bis hin zum Verhältnis zwischen Verkehr und sozialen Qualitäten in der Gesellschaft blieben in der Verkehrsforschung weitgehend unbehandelt. Einige gender-orientierte Arbeiten haben inzwischen die sozialen Aspekte herausgearbeitet (vgl. Enquetekommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags NRW 1999).

Entfaltung von Vielfalt wird insbesondere unterminiert statt unterstützt durch Abstraktionen nicht nur von versorgungsökonomischen, sondern strukturell auch von **sozial-räumlichen, sozial-zeitlichen, körperlichen und symbolischen Kontextualisierungen und Gebundenheiten** (vgl. Körntgen 1996, Spitzner 2001a).

Für die gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse, die im Bereich Verkehrsinfrastrukturentwicklung erkennbar sind, wurden Überblendungen bzw. Ausblendungen (Spitzner 2001a), technische Potential-Überschätzungen (Deutscher Städtetag 1995), Verwechslungen von Akzeptabilität mit Akzeptanz thematisiert. Angesprochen wird die **Verwechslung in Zweck-Mittel-Relationen** – etwa im Begriff der „Verkehrsleistung“, der als verkehrswissenschaftlicher Begriff den entfernungsbezogenen *Verkehrsaufwand* bezeichnet. Auf diese Verkehrung wurde zu Beginn der Debatte um Emanzipation und Verkehr rea-

65 In anderen Kontexten ist der Begriff der „Sozialität“ verwendet, der in Auseinandersetzung mit einerseits technisch-erwerbsökonomisch bestimmten Sichten auf Gesellschaft und andererseits Individualitäts-Konzepten benannt und erläutert wurde. die von sozialer Verwiesenheit des Menschen abstrahieren und insbesondere in den Verkehrswissenschaften eine der Ökonomik entliehener Vorstellung anhaften (vgl. Spitzner 1997b und Enquete-Kommission 1999). Er meint die so genannten Soziale Nachhaltigkeits-Dimension in ihrer Wechselwirkung mit den Nachhaltigkeits-Dimensionen Haushalten/Wirtschaften, Ökologie und Institutionen. Er soll soziale Kontextualisierungen insbesondere von Räumen und Zeitlichkeiten verstehen helfen. Vgl. die Verwendung des Begriffs auch bei Holland-Cunz 1997.

66 Möglicherweise gibt es hier eine Verbindung zur Technikgeneseforschung, die, wenn man sich an der holländischen Konzeption orientiert, mit Technikfolgenabschätzung integrierbar ist.

67 Beide Momente werden besonders betont in der gender-orientierten ÖPNV-Diskussion im Vereinigten Königreich (mündliche Ausführungen von Hamilton vom November 2003).

giert mit dem – bis heute meist in den Mittelpunkt gestellten – Begriff der Bewegungsfreiheit in Abgrenzung zu dem symbolisch und im Verkehrsbereich technisch aufgeladenen Begriff der Mobilität.

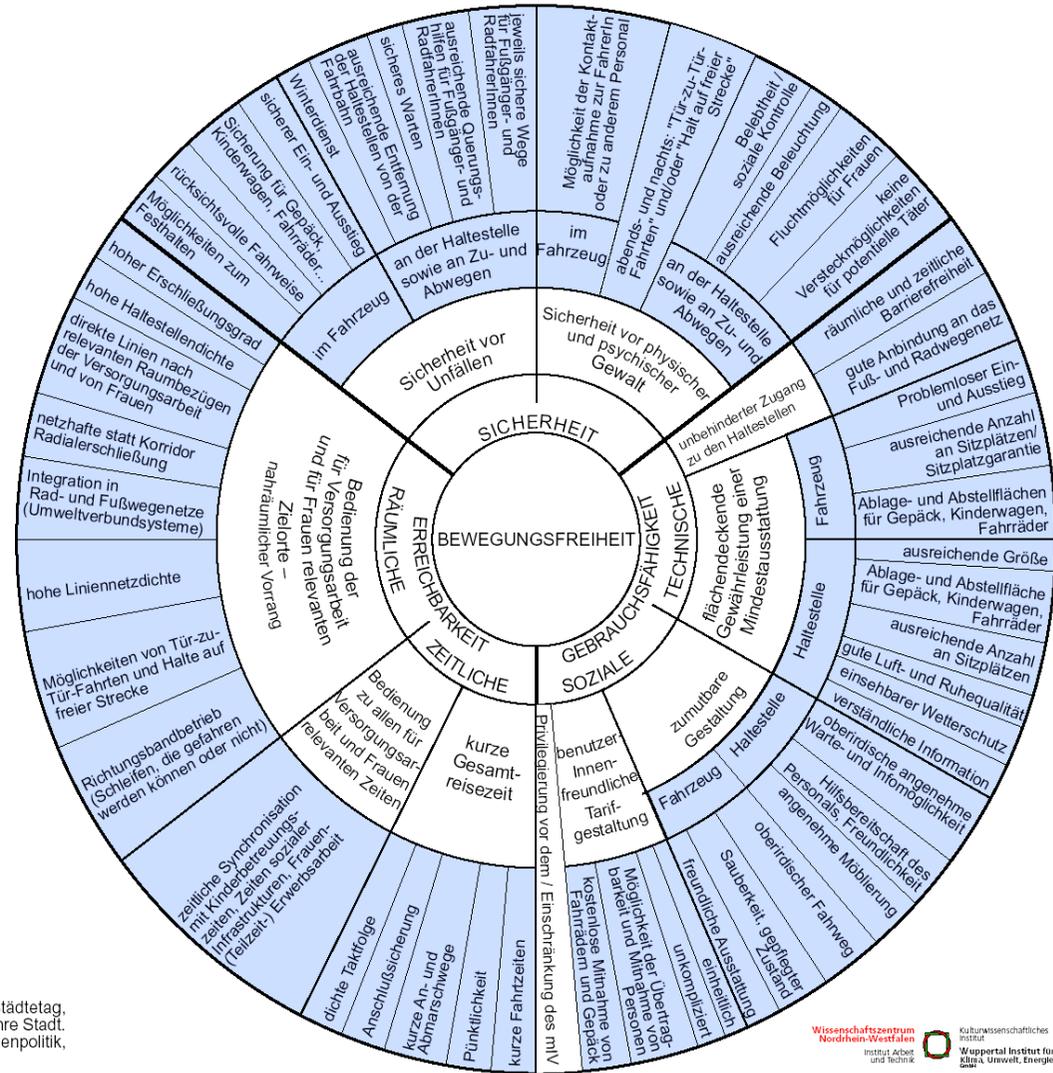
Versachlichungen und Grundlagen für transparente objektive Bewertungen der Akzeptabilität von Verkehrs- und insbesondere ÖPNV-Auslegungen erschienen angesichts solcher dominanten interessen gebundenen und ideologischen Kategorien in Verkehrswissenschaft und -planung notwendig, insbesondere, wenn über Modernisierungspfade in aufgeklärter bzw. säkularer Weise entschieden werden soll. So wurden in Kooperation von Verkehrsplanerinnen, Gleichstellungsbeauftragten und politikberatenden Wissenschaftlerinnen und Stadtplanungsamtsleiterinnen, innerhalb von Frauenausschüssen von Berufsverbänden innerhalb der Planung, von Forschungsinstituten zusammen mit Studentinnen und kommunal engagierten Bürgerinnen oder in anderen Zusammenhängen seit ungefähr 15 Jahren Checklisten, **Arbeitshilfen**, Orientierungsleitfäden und Handbücher erarbeitet. Diese Materialien stehen zur Verfügung. Für den englischsprachigen Raum kann auf den britischen Gender Audit für den ÖPNV von Hamilton/Hoyle/Jenkins (1999) verwiesen werden.

Für die Analyse und Verbesserungsinitiativen zur kommunalen ÖPNV-Infrastruktur wurde z.B. die folgende Analyse-Hilfe erarbeitet (Abb.1):

Ähnliche Kriterien finden sich auch in anderen einschlägigen Arbeitshilfen (vgl. z.B. Striefler 1998, Frauen in Bewegung 1997, Fuhrmann 1997, Stete 2001a, 2001b und 2001c, VCD 2001, VCÖ 1996).

Im Zusammenhang der fachlichen Auseinandersetzung mit Geschwindigkeits- und Verlangsamungs-Planungen und Problemerzeugungen in diesen Zusammenhängen konnte die These entwickelt werden, dass Problemerzeugungen insbesondere in der Infrastrukturgestaltung sich möglicherweise auf ein gender- und sozial-ökologisch wirksames spezifisches (dialektisches) Verhältnis **zwischen Gebundenheit und Unabhängigkeit** (vgl. Spitzner 2002a) in Verbindung mit hierarchischer Gestaltungsmacht hinsichtlich der Infrastrukturgestaltung zurückführen lassen.

Gesellschaftliche Männlichkeit kann – so ist im Kontext räumlicher Forschung herausgearbeitet worden – (in der Tendenz) Selbstentwürfe von Beständigkeit, **Abgeschlossenheit** und Selbstgewissheit erzeugen, die einen vereinfachten Umgang mit konflikthaften Strukturen erlauben (z.B. Negation des Konfliktes), statt Konfliktleistungen erbringen zu müssen, die Identität und Beziehung (gerade durch Konflikt und beteiligte Auseinandersetzung) aktiv erhalten und erneuern (vgl. Sturm 1999). Anders als bei einem Verständnis der Situation als Konflikt könnten solche Entwürfe und Tendenzen eine Weltsicht beinhalten, in der das außerhalb dieser Abgeschlossenheit Liegende als „das Andere“ ausgeschlossen wird. Dieses Moment erhält Brisanz vor dem Hintergrund, dass sich der Verkehrssektor als weitgehend ausschließlich männlich konstituierter institutioneller Zusammenhang darstellt und sich bis in die jüngere Vergangenheit als vermeintlich sachobjektives Handlungsfeld versteht. Es ist ein sich gegen gesellschaftswissenschaftliche Reflexionen abschließendes Berufsfeld.



Quelle: Spitzner, Striefler, Zauke, 1995, „Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“: Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.

Abbildung 1

Mithin gehen von solchen Abgeschlossenheits-Erfahrungen und -Vorstellungen erhebliche Einbußen aus, was die in die Blickwinkel geratende Vielfalt an sozialen Zusammenhängen die Ebenen angeht. Stattdessen verstärkt sich eine universalistische (bzw. androzentrische) Perspektive (vgl. Bauhardt 1996a).

Von Planerinnen sind diesbezüglich insbesondere Rückkopplungs-Erfordernisse und -Pflichten als „Vergewisserung“ der Wahrnehmung der vielfältigen Realitäten thematisiert und entsprechende Prozedere und Institutionen (s.u.) zwecks Relativierung androzentrischer Perspektiven eingefordert worden (vgl. z.B. diverse Bände der Fachzeitschrift *Frei-Räume*. Streitschrift der Feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen FOPA).

In Bezug auf geschlechtsspezifische Optionalitäten, **Bindungen und Freiheitsgrade** spielen für Infrastrukturen im Verkehrsbereich auch Erkenntnisse aus Arbeiten immer noch eine Rolle, die weniger Aufschluss über gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse als über Geschlechterunterschiede bieten (Flade 1992): Frauen sind, z.T. mit abnehmender Tendenz, jedoch auch derzeit noch immer signifikant „captive riders“ des ÖPNV. Sie sind hinsichtlich motorisierter Mobilitätsmöglichkeiten auf den ÖPNV angewiesen. Zum einen bedeutet dies bei minderer ÖPNV-Qualität geschlechtsspezifisch mit den Verkehrsmittel-Bindungen einhergehende Restriktionen in der persönlichen Bewegungsfreiheit. Die Souveränität der Verwendung über in der Regel geschlechtsspezifisch knappere Eigenzeit wird beschränkt. Es kommt – verkehrsbedingt – zu einer Wiederholung geschlechtsspezifisch verbreiteter Abhängigkeitserfahrungen.⁶⁸

Zum anderen bedeutet die ÖPNV-Angewiesenheit geringere Potenziale, wenn das ÖPNV-Angebot nicht einen hohen Qualitätslevel erreicht bzw. der Qualitätslevel nicht stabil ist.⁶⁹ Versorgungsökonomische Folgen aus Infrastruktur-Mängeln können weniger abgefedert werden. Redundanz-Mängel, Fehlplanungen im Netz oder Betrieb o.a. versorgungsökonomische Kosten und soziale Belastungen, die infrastrukturell verursacht werden, können so eher tatsächlich und weitreichend wirksam werden. Es stellen sich hieraus Fragen nach Schutz(rechten) von Nutzenden vor solchen Folgen, und Forderungen nach Gewährleistung(-spflichten) und Pflichten der Folgenvermeidung seitens (privatwirtschaftlich oder öffentlich organisierter) Verkehrsunternehmen. Im Weiteren ist nach der Bereitstellung von flexibilitäts-angepassten sozialen Entlastungsangeboten sowie nach steuerungsrelevant hohen Entschädigungssätzen (ggfs. in Poenalen der Ausschreibungsbedingungen festzulegen) zu fragen.

Gleichzeitig mit hohen Anteilen an ÖPNV-Gebundenheiten von Frauen sind **geschlechtsspezifischen Verkehrs-Verlagerungs-Tendenzen** beobachtbar: ein Abwandern aus der ÖPNV-Nutzung durch Motorisierung. Dies ist eine gegenläufige Problematik gegenüber der vermeintlich „allgemeinen“ Verkehrs-Verlagerungs-Debatte, die sich mit der in Deutschland nahezu vollmotorisierten männlichen Bevölkerung befasst und „Autofreiheit“ als Novum und Experiment thematisiert anstatt als normaler Ausgangslage.

68 Vgl. die Gender-Forschungen zu Zeit und Macht.

69 Die Erkenntnisse über deren Bedeutung im Vereinigten Königreich bestätigen dies (mündliche Ausführungen von Hamilton vom November 2003).

Diese Verlagerungstendenzen verweisen einerseits unternehmensökonomisch (Anbieterseitig), andererseits sozial-ökologisch (Besteller-seitig) auf aktuelle Zeitfenster für noch gegebene Chancen, die Vorteile der Kundinnen- bzw. Nutzungs-Bindungen an den ÖPNV zu nutzen, etwa durch verbesserte Netze, Angebote und Gestaltungen, aber auch durch Anknüpfung an praktische Routinen, Dispositionen und insbesondere die erworbenen Nutzungs-Kompetenzen. Infrastruktur-Angebots-Kompetenzen wären dazu allerdings Voraussetzung: Vermeidung z.B. von Routinen und Verlässlichkeits-Vertrauen irritierenden kurzfristigen oder schlecht vermittelten Angebotsänderungen, Wahrung von Kompatibilitäten der Zeithorizonte des Infrastruktursystems mit denen der Organisation eines Privaten Haushalts etc.

In Bezug auf die erwähnten Thesen zur Dialektik von **Gebundenheit und Unabhängigkeit** stellen sich bei Infrastrukturanalysen ebenso wie in Flexibilisierungskontexten insbesondere die Fragen danach, was Abtrennungen der einen Seite, des Gebundenen, von der anderen, der Unabhängigkeit, bewirken. Und auch umgekehrt: inwieweit Unabhängigkeit für eine Seite (z.B. Bewegungsfreiheit für ÖPNV-Nutzende) auf der Bindung der „anderen“ (der infrastrukturellen) beruht. Angesprochen sind damit weniger Aspekte der Risiken als vielmehr der Bedeutung von Verlässlichkeiten: der verlässlichen Bindung der Verkehrsbedienung an Abfahrtort(-gleis/Haltestelle), Abfahrtzeit (Takt), Bedienungszeiträume (keine Ausdünnungen im Bedienungsangebot, nur weil Ferienzeit, weil Sonntag, weil späterer Abend oder Mittag ist), Bedienungsqualitäten (Nutzbarkeit der Fahrzeuge), Verlässlichkeit aktiver und umfassender Information und In-Kennntnis-Setzung gegenüber Nutzenden, Verfügbarkeit von AnsprechpartnerInnen als verlässliche Vergewisserungs-Möglichkeit etc. Insbesondere Frauen, die strukturell durch vermehrte Übernahme versorgungsökonomischer, sozialer und körperbezogener Verantwortungen entsprechende Bindungen gegenüber Zweiten und Dritten bedienen, sind auf größere Freiheitsgrade gegenüber technischen Systemen verwiesen. Insbesondere Frauen, die im Gender-Vergleich strukturell größeren Abhängigkeiten unterliegen, bedürfen der Erfahrung größerer Freiheitsgrade, auch gegenüber technischen Systemen. „**Versorgungssicherheit**“ bedeutet in einem Infrastruktursystem, welches vornehmlich eine *dienende* Rolle innerhalb von Versorgungssystemen und eine *emanzipative* Rolle in geschlechtshierarchischen gesellschaftlichen Strukturen hat, eine qualitative Verlässlichkeit in Richtung Versorgungsökonomie und eine Gewährleistung bezogen auf Bewegungsfreiheiten für zeitlich, räumlich und sozial gebundene Menschen.

Zur Auseinandersetzung mit **Körperlichkeit** finden sich in der allgemeineren Planungs- bzw. Raum-Debatte einige Untersuchungen, in der gender-orientierten verkehrswissenschaftlichen Auseinandersetzung dagegen ausgesprochen wenig. Die Fokussierung von Arbeiten aus den konkreten gender-orientierten Planungs- und Beteiligungsinitiativen verweisen allerdings darauf, wie sehr körperliche Mobilität, insbesondere Fußwegeverkehr, der als körperlichster Verkehr angesehen werden dürfte, aus der Perspektive „moderner“ Verkehrsinfrastrukturgestaltung noch bis heute weitgehend ausgeschlossen ist. Frauen sind die Hauptnutzerinnen im Fußwegeverkehr. Selbst Radverkehr, einer Mobilitätsart, die mit einem technisch aufwendigeren Verkehrs-Mittel verbunden ist, wurde erst in den letzten Jahrzehnten integriert.

Fußwegeverkehr war bis vor wenigen Jahren aus dem Modal Split – dem Ausweis der Anteile an Verkehr, die einzelne Verkehrsträger (kategoriale Verkehrsmittel-Gruppen) am Gesamtverkehr, der entsprechend als Summe aller seiner Anteile gesehen wird, übernehmen – und der Gesamtbilanz von Verkehr ausgeblendet worden. Insbesondere bezogen auf die Anzahl der Wege wurde dadurch die Bedeutung der anderen Verkehrsträger, allen voran die Bedeutung des Autoverkehrs, heillos überschätzt. Fußwege-Netze und sozialverträgliche Fußwege-Infrastrukturplanung, etwa verlässliche Ausstattung mit kostenlosen Sitzgelegenheiten in gewissen Abständen, werden kaum vorgenommen. Umweg- und Wartewiderstands-freie Integrationen der ÖPNV- in die Fußwege-Infrastruktur wurden insbesondere mit öffentlichen GVFG-Mitteln (Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz zugunsten von ÖPNV sowie privatem motorisierten Straßenverkehr in festgelegten Anteilen) ausgerechnet aus dem ÖPNV-Kontingent vielerorts zerstört statt hergestellt.

Erkenntnisse zu ausgeblendeten körperlichen Gebundenheiten (vgl. List 1999) sind thematisiert in Bezug auf Verkehr meist im Zusammenhang einzelner NutzerInnengruppen, die in jeweiliger Beziehung als vulnerable group betrachtbar sind.⁷⁰ In Bezug auf Infrastruktur-Fragestellungen verweisen sie auf **Problematiken des Zugangs** (Access). Die Beurteilung der Gebrauchsfähigkeit von Infrastruktur hängt – insbesondere in Bezug auf Akzeptabilität für vielfältige Nutzungen und die Entfaltungschancen von Frauen unterschiedlichster Lebenslagen – auch davon ab, dass Verfasstheiten, die als Zugangsbedingungen gelten, seien es körperliche, sprachliche, kulturelle oder altersbezogene Verfasstheiten, nicht ausgrenzend wirken. Gleiches gilt für technische, finanzielle, investive oder kognitive Bedingungen, wenn sie als Zugangs- und Nutzungsvoraussetzungen fungieren.⁷¹ Ein Beispiel wäre etwa infrastrukturell vorausgesetztes Geschwindigkeitsvermögen bei lichtsignalgesteuerten Querungszugängen zu einer ÖPNV-Haltestelle in Straßen-Insellage. Ein weiteres Beispiel wäre auch vorausgesetztes Sehvermögen bei der ÖPNV-Fahrplangestaltung. Und ein sehr verbreitet vorkommendes Beispiel: die vorausgesetzte motorische Bewegungsdranglosigkeit von Kindern angesichts infrastrukturell dem Autoverkehr gegenüber großzügig zugebilligter Fahr- und Halteflächen, ÖPNV-Nutzenden dagegen nur geizig zugebilligter Haltestellenflächen etc.

In der Raumplanungsliteratur wird auf die Bedeutung der geschlechtsspezifischen Verteilung von **Aneignungschancen von Raum** verwiesen. Dabei habe der öffentliche Raum zudem besonderes Gewicht. Es wird auf die Wirksamkeit geschlechtsspezifischer Erfahrungen der Ausgrenzung hingewiesen (vgl. sowohl Spitthöver 1993 als auch Becker 1997). Die Raumplanungsliteratur verweist vor diesem Hintergrund insbesondere auf infrastrukturelle Bereitstellung von Eigenräumen für Frauen bzw. Mädchen. Diese werden als gleichstellungsorientierte Verbesserungsmöglichkeit, insbesondere als Chance zur Gegenerfahrung empfohlen. Dies bezieht sich allerdings nicht auf öffentlichen Verkehr.

70 Vgl. hinsichtlich der Mobilitätsanforderungen von älteren Frauen z.B. Brieler 1997 sowie Enquête-Kommission 1993, hinsichtlich der von Mädchen etwa Trescher 1992.

71 Dieses Moment wird betont auch durch die Erfahrungen im Vereinigten Königreich – mündliche Ausführungen von Hamilton vom November 2003.

Bezogen auf den öffentlichen Nahverkehr lauten die Empfehlungen aus aktuell erfolgten Modellprojekten und der feministischen Verkehrsliteratur eindeutig gegenläufig. Die Positionen hier (vgl. Fuhrmann/Striefler 2001, Fuhrmann 2002, 2003a und 2003b) sind die, dass dringend wichtig ist, Unternehmen dazu anzuhalten, die Raumeignung von Mädchen und Frauen gezielt zu befördern. Gerade in Bezug auf die Aneignung öffentlichen Raums sei es dringend angeraten, gerade **gezielte Gegenerfahrungen** unternehmensseitig zu organisieren, da sich sonst Selbsteingrenzungen einstellen oder sich Sorge erst manifestiert. Die Gegenerfahrung, dass jegliche Grenzüberschreitungen gegenüber Mädchen und Frauen sanktioniert wird, stärkt gezielt den Anspruch und die Aneignung öffentlichen Raums. Es wird sehr klar empfohlen, die Verlässlichkeit der Sanktionierung geringster Grenzverletzungen als Qualitätsmerkmal aufzufassen. Dies umfasse zusätzliche Dienstleistungen seitens der Verkehrsunternehmen ebenso wie eine offensive Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich des Niveaus, welches ein Unternehmen bietet.

3.3 Öffentlichkeit und Privatheit – Gemeinwesen-Aufgaben und –Verantwortung

Mit den Diskursen um Teilhabe an Gesellschaft und Öffentlichkeit und um *gesellschaftliche Verhältnisse von Öffentlichkeit und Privatheit*, um Gemeinwesen bis hin zur "Verortung" von *Gemeinwohl* traf sich die gender-orientierte Verkehrsdiskussion nicht nur angesichts dessen, dass der Verkehrsbereich insgesamt einer der reichsten an öffentlichen Geldern ist.

Ein wichtiges Moment ist, dass Verkehrsinfrastrukturen weite Teile des *öffentlichen Raums* beanspruchen und sowohl dessen physische wie soziale Qualitäten mit prägen (vgl. Spitthöver 1993, Spitzner 1990 und 2001a, Paravicini 2000, Paravicini et al. 2002).

Die besondere Verbindung zwischen Verkehrsinfrastrukturen und *Gemeinwohl* wird in gender-bezogenen Betrachtungen – anders als in traditionellen Verkehrsdiskursen – nicht in symbolischen Aufladungen von Verkehrsvehikeln⁷² gesehen, z.B. wenn Automobile mit „Fortschritt“ oder „Wohlstand“ imaginiert oder mit „Freiheit“/„Ungebundenheiten“ konnotiert werden. Im Gegenteil: die fachfrauliche Vernetzung zur Auseinandersetzung mit Gender und Verkehr nahm ihren Ausgangspunkt aus einer Befassung mit solchen geschlechtsspezifischen Aufladungen des Automobils.⁷³

Besondere Verbindung zwischen Verkehrsinfrastrukturen und *Gemeinwohl* wurde gerade nicht im Hinblick auf den „*individuellen*“ *privaten* Verkehr, sondern in Bezug auf *öffentlichen* Verkehr, ÖPNV und Mobilität im öffentlichen Raum thematisiert (vgl. z.B. Frauen in Bewegung 1990). Anders als z.B. im Vereinigten Königreich, aber ähnlich wie in den Niederlanden gibt es insgesamt im Bereich Verkehr einen ausgeprägten **Kontext zwischen Gender-Fragestellungen mit ökologischen Fragen**. So sind Debatten aus dem Umwelt- und Nachhaltigkeitsdiskurs ebenso aufgenommen wie Arbeiten zur Entwicklung sozial-ökologischer Zugänge.

72 Vgl. Weiss/Spitzner 1990, Hesse/Spitzner 1989 und 1991 sowie Bauhardt 1996b.

73 Vgl. hierzu sowie Konnotationen mit Imaginationen von „Verfügbarkeit“, von Zugriff, Potenz, Kontrolle oder Distinktionswünschen bei Beeckmans et al. 1989.

Im Unterschied zu der Tradition „autonomer“ Frauenbewegung wurde weniger eine Distanz zu *öffentlichen Entscheidungszusammenhängen* gesucht als vielmehr effektive Interventionsmöglichkeiten, in besonderer Fokussierung auf die Entscheidungen über öffentliche Verkehrsbedingungen. Hinsichtlich der Transformation der Bahn (Bahnreform) in Verbindung mit der des Öffentlichen Schienenpersonen- sowie des Nahverkehrs (Regionalisierung) sind weit vor den öffentlichen Entscheidungsprozessen fachliche Vorbereitungen getroffen worden. Diese zielten darauf, mit tragfähigen und wirksamen Vorschlägen für gesetzliche Regelungsgehalte eine Fundierung für eine gleichstellungsorientierte und ökologische Verkehrsinfrastrukturgestaltung in diesen Bereichen zu schaffen (vgl. die Ausführungen in Spitzner/Zauke 1995; vgl. auch Frauen in Bewegung 1997).

Die längste Tradition in der Auseinandersetzung von Frauen mit Verkehr hat das Thema **strukturelle männliche Gewalt gegen Frauen im öffentlichen Raum** (vgl. die gesamte Frauen-Nachttaxi-Diskussion). Es ist inzwischen belegt, dass nicht statistisch erfassbare vollzogene Übergriffe, sondern die Sicherheitseinschätzung mobilitäts-restriktionsrelevant ist. Relevant ist die Einschätzung, ob strukturelle männliche Gewalt gegen Frauen und potenziell erwartbare Übergrifflichkeiten durch die Gestaltung öffentlichen Raums und somit durch die Gestaltung der Bedingungen von Mobilität Raum erhält. Die durch diese potenzielle geschlechtsspezifische Bedrohung induzierten Mobilitätseinschränkungen sind wirksam, so wird vermutet, solange in gesellschaftlichen Männlichkeitsbildern strukturelle männliche Gewalt gegen Frauen verankert bleibt (vgl. u.a. Rau 1991; vgl. zum Wandel dieser Diskussion auch Becker 1997).

Bedrohung durch solche strukturelle Gewalt wird thematisch kontextualisiert mit Bedrohung durch Grenzüberschreitung (vgl. Fuhrmann 2002).

Hieran knüpfen Fragestellungen zum Thema **Gewalt durch (öffentliche) (Verkehrs-)Planung** an (ausführlich Rau 1991). Das Thema planerischer Gewalt ist expliziter oder impliziter Gegenstand vieler Arbeiten der Auseinandersetzung um Gender und Verkehr. Dieses Thema und das Thema Macht waren bereits in der räumlichen Forschung gründlich bearbeitet worden (vgl. neben Spitthöver 1993 u.a. die Bilanz von Dörhöfer/Terlinden 1998a, Becker 1997), etwa hinsichtlich Raumeignung und Raumentzweckung, aber auch in Bezug auf „funktionale“ Raumgliederungen, die geschlechtsspezifische Zwecke bedienen (vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2003a, 2. Auflage).

Im Bereich Verkehr ist wissenschaftlich, planerisch und politisch bezüglich herrschaftlicher Gewalt durch Planung insbesondere die vorherrschende **Orientierung von öffentlicher Verkehrsplanung und -politik** an jener Verkehrsinfrastruktur durchgängig bis heute problematisiert worden, die von Frauen genau nicht vorrangig genutzt wurde und wird. Die Orientierung von öffentlicher Verkehrsplanung an jener Verkehrsinfrastruktur, die die vorwiegend und mehrheitlich von Frauen genutzten Verkehrsinfrastrukturen gerade beeinträchtigt bzw. zerstört, ist eine Kritik an der Orientierung am motorisierten Individualverkehr, die sich deckt mit der ökologischen Kritik. Die daraus resultierende herrschaftliche Diskrepanz zwischen Gestaltern von Verkehrsbedingungen und deren Nutzerinnen wird seit langem anhand der Differenzen in den Pkw-Verfügungsmöglichkeiten, Nutzungen, Orientierungen etc. von Frauen verschiedenster Lebenssituationen aufgezeigt.

Die Kritik richtete sich aber auch an die Orientierungen in den **öffentlichen Verkehrsunternehmen**. Die Reproduktion bestehender Hierarchien durch ein Machtgefälle an Mobilitätschancen, an Nutzbarkeit öffentlichen Raums, Teilhabe, räumlich-zeitlichen Erreichbarkeiten als Voraussetzungen für langfristig eigenständige Existenzsicherung etc. wurden breit und im Kontext mit allen personenbezogenen bodengebundenen Verkehrsinfrastrukturen⁷⁴ thematisiert.⁷⁵ Forderungen beziehen sich in erster Linie auf Begrenzung der damit einhergehenden Grenzüberschreitungs-Risiken sowie auf Problematisierung der Grenzüberschreitungen selbst.

Die spezifischen historischen Strukturierungen des **Verhältnisses von Öffentlichkeit und Privatheit** waren vielfach mit gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen verstrickt. Raumwissenschaftliche und stadtsoziologische Arbeiten zu diesen Strukturierungen liegen vor.⁷⁶ Verkehrswissenschaftliche Arbeiten liegen jedoch bisher nicht vor.⁷⁷ In verkehrlicher Hinsicht gibt es überhaupt erst erste Ansätze hiernach zu fragen (vgl. Zöbl 1997, die Verkehr historisch in Kontext stellt mit Ausgrenzungen aus öffentlichem Raum und Eingrenzungen in „private“ Räume am Beispiel von Berlin Charlottenburg). Es steht zu erwarten, dass im Zusammenwirken mit den *Transformationen dieses Verhältnisses* nun wiederum Gender-Momente von Bedeutung sind.

Dazu sind hier mindestens drei Momente zu betrachten: zum einen Momente geschlechtsspezifischer Sozialisation (überproportionales Verantwortungsbewusstsein bei zugleich unterproportionaler Gestaltungsmacht). Des Weiteren sind Momente des politischen Zugangs der zweiten Frauenbewegung relevant („das Private ist politisch“). Und zum Dritten ist besonderes Augenmerk auf Strukturierungsmomente zu richten, mit denen die gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse im Kontext zunächst mit sozialer Verantwortung, dann mit Armut und dann auch mit Umwelt thematisiert wurden: die Problematisierung der „Feminisierung der Verantwortung“ (s.o.). Dies wird im Folgenden ausgeführt.

In Bezug auf **objektive Unterscheidung zwischen öffentlicher und privater Verantwortung** ist es wichtig zu wissen: Eine *infrastrukturell* (öffentlich oder privatwirtschaftlich in öffentlichem Auftrag) bedingte mangelnde Vereinbarkeit von sozial-ökologisch verträglicherer Verkehrsmittelwahl mit der Qualitätssicherung von Versorgung im Sinne versorgungsökonomischer Qualitätssicherung (s.o. die Ausführungen zur Krise der Reproduktionsarbeit) wird von Frauen oft als *subjektives*, persönliches, moralisches Problem artiku-

74 Viele Fachfrauen haben auch kritisch zum Luftverkehr gearbeitet, dies aber, soweit bekannt, nicht in Bezug auf Gender-Dimensionen, obgleich (selten geschlechterdifferenzierend vorliegende) aktuellere, bisher unveröffentlichte Daten signifikante geschlechtsspezifische Nutzungen, verbunden mit insbesondere erwerbsökonomisch induzierten Nutzungen dieser Infrastruktur ausweisen.

75 Vgl. die umfangreichen Literaturhinweise, die das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung im Internet zur Verfügung stellt: Spitzner/Färber 2003.

76 Hier ist vor allem auf die wichtige stadtsoziologisch historische Untersuchung von Terlingen 1990 zu verweisen, die auch Rodenstein (1993) als gelungene rekonstruktive Perspektive würdigt.

77 Eine Auseinandersetzung der feministischen Verkehrsforschung mit der Gender-Forschung um „Öffentlichkeit“ in politologischen und anderen Disziplinen (vgl. etwa Hausen 1997, Lang 1997, Wilde 1997) hat noch nicht stattgefunden/die Auseinandersetzung mit dem Transformationsprozess im Verkehr ist allerdings genau so praktiziert worden, wie es etwa zur gleichen Zeit die stadtsoziologischen und politologischen Erkenntnisse im planungswissenschaftlichen Diskurs um die Verhältnisse von Öffentlichkeit und Privatheit in Zusammenhang mit Modernisierung nahelegten: vgl. Rodenstein 1993 sowie Holland-Cunz 1993.

liert. Es konnte inzwischen aufgezeigt werden, inwiefern sich *gesellschaftlich strukturierte (versorgungs-)ökonomische Konflikte individuellem Blick als private ökologische Verhaltensproblematik* darstellen oder ökologische Konflikte als soziale Verhaltensproblematik. Aufgezeigt wurde dies insbesondere im Zusammenhang mit allgemeineren Tendenzen einer Individualisierung im Sinne einer Entpolitisierung gesellschaftlicher, insbesondere sozial-ökologischer Problematiken. Wie bereits innerhalb feministischer Forschung wird auch in diesem Zusammenhang auf Dekontextualisierungen hingewiesen.⁷⁸ Mit der Individualisierung gesellschaftlicher Konfliktlagen, der Verweisung ihrer Bewältigung an private Bewältigungsmöglichkeiten von Bürgerinnen, dürfte eine sozial-ökologische Transformation gesellschaftlich relevanter Infrastrukturen eher behindert als befördert werden. Die Geschlechterverhältnissforschung im Verkehrsbereich verweist darauf, dass *anstelle auf Akzeptanz* vielmehr auf versorgungsökonomische **Akzeptabilität von Infrastrukturgestaltungen** zu achten ist.

Belastungen aus Verdrängungen struktureller, gesellschaftlicher Konfliktlagen über Infrastrukturgestaltungen in die private Sphäre könnten geschlechtsspezifische Auswirkungen auf zwei Ebenen zeitigen. Zum einen: werden in der Infrastrukturgestaltung (Netz und Betrieb) die genannten versorgungsökonomischen Dimensionen nicht zielführend bedient, ist geschlechtsspezifisch – sowohl im Hinblick auf ökologische Dimensionen wie auf soziale – zu berücksichtigen, dass Frauen einer aus **geschlechtsspezifischer Sozialisation** resultierenden Problematik ausgesetzt sind: einem überproportionalen Verantwortungsbewusstsein bei zugleich unterproportionaler Gestaltungsmacht. Es bedarf entsprechend der öffentlichen Vorsorge, dass Frauen sich nicht Verantwortungen zuschreiben, die ihnen nicht obliegen. Und es bedarf umgekehrt einer Umverteilung von Gestaltungsmacht entsprechend dem vorhandenen Verantwortungsbewusstsein.

Zum anderen: In der feministischen Umweltforschung wurde seit längerem die **“Feminisierung der Verantwortung”** bei gleichzeitiger Chancenungleichheit in der Verteilung der “gesellschaftlichen Gestaltungsmacht” thematisiert. Damit wurde gerade die Moralisierung statt moralische Entlastung von Frauen mit angesprochen. Aber auch die geschlechtsspezifische Zuweisung nicht nur von Verantwortung, sondern auch konkreter faktischer vermehrter Lasten statt Entlastungen (Externalisierungsrisiken) wurde innerhalb der Verkehrsforschung anhand der Entwicklung des Begleitverkehrs thematisiert. Betreuend begleitender Verkehr für Personengruppen, welchen eigenständige Mobilität durch die gängigen Verkehrsplanungen und Infrastrukturauslegungen nicht ermöglicht oder verunmöglicht wird, ist in erheblichen Maße als neue Aufgabe an Frauen gefallen (vgl. Körntgen 2000). In Deutschland konnte dies bisher nicht untersucht werden, aus der Schweiz sowie Frankreich liegen inzwischen Untersuchungen vor.

Während die feministische Forschung – lernend aus dem Motto der Frauenbewegung der 70er Jahre „das Private ist Politisch“ – seit mehreren Jahrzehnten jeweils gerade die „vergessenen“ *Kontexte* aufdeckt, das Ausblenden sichtbar macht und herauszuarbeiten

78 Vgl. Lange 2000, Körntgen 2000, Spitzner 2002a.

sucht, **wie sich gesellschaftliche Strukturen im „Privaten“ vermitteln**⁷⁹, beinhalten die laufenden Transformationen die gegenläufige Tendenz, das Politische zu privaten bzw. privatwirtschaftlichen Verhandlungsgegenständen zu machen. Es stellt sich daraus die Frage, wie **im Privatwirtschaftlichen das Politische** transparent gemacht werden kann und normativ-politische Entscheidungen **geschlechterdemokratisch** entschieden werden können. Damit stellt sich auch die Frage, **wie und wo** die politische Verantwortung wahrgenommen werden wird und mit welchen **Steuerungsmöglichkeiten** im Sinne einer **demokratisch bestimmten** Wahrnehmung der Gemeinwesenaufgaben, zu denen Zukunftsfähigkeit und Abbau herrschaftlicher Geschlechterverhältnisse zählen.

Es ergeben sich insgesamt die Fragen, von welcher institutionellen Ebene Aufgaben **gender-orientierter Daseinsvorsorge** wahrgenommen werden? Welchen **Öffentlichkeitscharakter** erfahren deren Verhandlung? Es haben sich die Möglichkeiten der Einflussnahme mit der Einführung der systematischen Nahverkehrsplanung potenziell (vgl. die oben dargestellten Ergebnisse der aktuelleren Auswertungen der NVPs) erhöht gegenüber der Abwicklung durch exekutiv kontrollierte Regiebetriebe, indem neben exekutiven nun durch parlamentarische Entscheidungsprozesse mindestens eine öffentliche Verhandlung vorsehen. Unklar erscheint jedoch, welcher weitergehende Öffentlichkeitscharakter gegeben ist (z.B. Beantwortung differenzierter Anfragen im Rat).

Vermieden werden soll, worauf Schultz (1999a) im Kontext mit einem Empowerment der Alltags-Akteurinnen und ihrer Gestaltungsmacht in Bezug auf Produktgestaltung als Politikstrategie verwiesen hat, wobei hier von Produkten in gewisser Weise übertragen wird auf die „Dienstleistungen“ des öffentlichen Verkehrs: dass – vor dem Hintergrund der in Tradition der bürgerlichen Gesellschaft stehenden Dichotomisierung in öffentliches Allgemeines und privatisiertes Besonderes – eine (abwertende) Privatisierung der Alltags-Akteurinnen auf der einen Seite und auf der anderen Seite eine (aufwertende) Veröffentlichung von Akteuren, die als Nicht-Private/Öffentliche Akteure sich darstellen wollen, erfolgt. In Auswertung der Erfahrungen mit neuen Beteiligungsformen und -modellen für Frauen, fachfraulichen Beiräten und BürgerInnen-Beteiligungsverfahren auf kommunalen und Länderebenen im Bereich Verkehr (Spitzner et al. 1994) ist bereits vor einem Jahrzehnt die **Delegation, Isolierung und mangelnde Integration des allgemeinen Zieles** der Gleichstellung in professionelle fachliche Zusammenhänge der Verkehrsgestaltung kritisiert worden (Spitzner 1994: 210). Bauhardt hat im Kontext einer Untersuchung zur Implementierung feministischer Verkehrsplanungsansätze (1995: 161 und 1999) als einen von fünf zentralen Widerständen empirisch für die kommunale Verkehrsgestaltung bestätigen können, dass feministische Forderungen an Verkehrsgestaltung *als Partikularinteresse von Frauen denunziert* werden, obwohl die feministische Perspektive das Alltagsleben in seiner *Gesamtheit* thematisiert und *allgemein soziale Gerechtigkeit* bei der Verteilung von Arbeit, Einkommen und Verfügung über den öffentlichen Raum einfordert.

79 Vgl. in Bezug auf Verkehr die Herausarbeitung solcher Vermittlungen und die einer Typologie an Bewältigungsstrategien, die so genannten Reproduktionslagen, mit denen ihnen zu begegnen gesucht wird, in Spitzner/Beik 1995.

3.4 Gleichstellungs-Institutionen und deren Gestaltungsmacht

Für den Verkehrsbereich werden bis heute extrem einseitige **geschlechtsspezifische (Gremien-)Zusammensetzungen** in den professionellen Zusammenhängen konstatiert (eine Auswertung hinsichtlich des Männeranteils an den verkehrsplanend Leitenden Positionen verwies 1989 auf noch 98 Prozent – Reutter 1989/bis heute wurde keine aktuellere Auswertung vorgelegt).

In gender-orientierter Verkehrsforschung, -planung und -politik wurden zahlreiche neue **Beteiligungsformen** entwickelt und -möglichkeiten beleuchtet – vom „Fahrgastbeirat“, in dem entsprechend der „Kundschaft“ des ÖPNV auch ca. 60 Prozent Frauen vertreten sein sollten und waren,⁸⁰ bis zu Fachbeiräten bei Landesministerien. Partizipationsansätze werden nach den zahlreichen Erfahrungen in planerischen und Stadtentwicklungs-Zusammenhängen seit ca. zwanzig Jahren und im Verkehrsbereich seit knappen zehn Jahren einerseits für unverzichtbar, zugleich jedoch hinsichtlich ihrer verändernden Wirksamkeit sehr kritisch gesehen.⁸¹ Vor diesem Hintergrund sind Rahmenbedingungen dazu entwickelt worden, die Vergeblichkeitserfahrungen vorbeugen sollen (vgl. z.B. bereits Striefler 1992 und 1995). Im Zuge der Transformation wurden auch Versuche unternommen, regionale Beteiligungsformen zu entwickeln (vgl. Kelp-Siekmann 1999). Stete kommt in ihrer Auswertung der ersten Generation an Nahverkehrsplänen zu dem Ergebnis, dass insbesondere dann, wenn eine verbindliche und zu einem für die Entscheidungsprozesse relevanten Zeitpunkt eine Einbeziehung der Gleichstellungsbeauftragten erfolgt, eine geregelte und effiziente Beteiligung von Bürgerinnen möglich war (vgl. ausführlich Stete/Hammer/Binder 2000).

Hervorgehoben wurde insbesondere die Problematik der Verteilung des – angesichts der einseitigen Besetzung entscheidender institutioneller Zusammenhänge erforderlichen – **Vermittlungsaufwands**.⁸² Gefragt wird nach sachgemäßer, kontinuierlicher, materiell und substantiell unterfütterter und stabil institutionalisierter Verortung innerhalb des Öffentlichen.⁸³ Die Klärung der Frage, wo und unter welchen Bedingungen der Aufwand angesiedelt wird, der nötig ist, tradierten Mainstream umzuorientieren, dass gender-sensible Wahrnehmungen und Entscheidungsorientierungen greifen, wird inzwischen im Konzept des Gender Mainstreaming eindeutig der Institution zugewiesen, die die fachlichen Aufgaben wahrnimmt.

Die Vermittlungsaufwand-Problematik ist in der Forschung rezipiert worden durch **Erarbeitung prozeduraler Möglichkeiten** (insbesondere für den Bereich Nahverkehrsplanung), die darauf abzielten, diesen Vermittlungsaufwand zu vermindern und die Ergebnisse verbindlicher zu machen durch Integration entsprechender Ermittlungspflichten der Fachplanung in die regulären Planungsverfahren. Besonders die „Mängelanalyse“ aus

80 Vgl. Gattinger 1994.

81 Vgl. bereits Bauer/Schillen/Flohr 1993, Bauer 1993 und 1995/vgl. auch die systematische Aufarbeitung der Beteiligungsformen in ihrer damaligen Vielfalt in Spitzner/Beik/Frielinghaus et al. 1994.

82 Siehe die Ausführungen zu den zahlreich vorliegenden Handreichungen sowie Wotha 2000.

83 Vergleiche zu den Auswirkungen instabiler Verortung die Beschreibung der Prozesse der Abweisung, die Strategien der Integration und wiederum der Zerschlagung von Gender-Orientierung eines öffentlichen Verkehrsbetriebs in der einzigen größeren nordamerikanischen Stadt, in der Frauengruppen einen ÖPNV-Betrieb gezielt angegangen sind, von Wekerle 1999.

Gleichstellungssicht – inzwischen spricht die feministische Verkehrsforschung allerdings von ihr als „Erreichbarkeitsanalyse“ (vgl. Striefler 1998) – wurde als gestufter Verfahrensbestandteil oder paralleles eigenständiges Verfahren der Bestandsanalyse, Prognose, Maßnahmenplanung innerhalb der NVP-Erstellung vorgesehen. Sie wurde bereits in Vorbereitung des neuen Planungsinstruments NVP als ein systematischeres und weitreichenderes, Rückkopplungen mit Bürgerinnen und professionelle Bearbeitung vorsehendes Instrument entwickelt (vgl. Frauen in Bewegung 1997) und ist im Landesnahverkehrsgesetz von Sachsen-Anhalt auch gesetzlich verankert worden. Für einzelne Kommunen wurde sie in verschiedenen Bundesländern angewandt, wobei insbesondere Bielefeld als beispielhaft gilt (vgl. den Abriss des Vorgehens und der Ergebnisse bei Steite/Hammer/Binder 2000).

Ausgrenzungsmechanismen und -strategien werden nicht nur gegenüber gender-bezogenen Inhalten und Fragestellungen wirksam, sondern in einem von androzentrischen Rationalitäten durchdrungenen Berufsfeld auch gegenüber fachfraulichem Arbeiten. Sie sind bisher nur ansatzweise untersucht (Erlemann 1997a und 1997b).

Fachfrauennetze dagegen stabilisierten die Weiterarbeit an zahlreichen Themen im Bereich Verkehr oder verkehrsbezogener Planung⁸⁴. Fachfrauennetze bedürften der Stabilisierung. Die Kontinuität einer Fachfrau, deren Vernetzungsaufgaben Bestandteil ihrer beruflichen Tätigkeit ist, sei von zentraler Bedeutung (Expertinnen-Statement zum Gender-Workshop). Ohne jegliche Unterstützung konnten sich auch sehr engagierte Fachfrauennetze nicht aufrechterhalten (z.B. das Netzwerk „Frauen in Bewegung“ 1989–1999; vgl. u.a. Frauen in Bewegung 1990 und 1997, oder später die Planungsfachfrauen Hannover, Planungsfachfrauen-Rundbriefe).

In Planung und Verwaltung, insbesondere von fachlich auch mit Verkehr befassten Gleichstellungsbeauftragten, wird fast durchgängig auf erhebliche Bedarf an Effizienzsteigerungen verwiesen und ein dringlicher positiver Regulierungsbedarf formuliert, der die Beseitigung von **Strukturhemmnissen** gegenüber der Integration von Gender-Belangen aktiv voranbringt. Das betrifft insbesondere:

- a) einen anhaltenden und sich verschärfenden Mangel an angemessener **resourcieller Ausstattung**. Das Problem liege darin, dass eine sachgemäße Bearbeitung der Breite der Aufgabenstellungen als Querschnittsressort und vertiefte Vorbereitung anstehender Aufgaben (etwa eigene fachliche Untersuchungen oder deren Vergabe) sehr erschwert werde⁸⁵, und dass
- b) eine sachgemäße Ausfüllung ihrer Funktionen als Querschnittsressort unterminiert wird dadurch, dass die **Arbeitsteilung** zwischen den Fachabteilungen und den Aufgaben des Frauenbüros/der Gleichstellungsstelle in der Verwaltung nicht aufgabengemäß erfolge. Als effiziente und sachgerechte Arbeitsteilung wird angesehen, dass die Untersuchung von Gender-Problem-Dimensionen und eine fachliche Vorbereitung seitens der Fachabteilungen erfolgt und seitens der Gleichstellungsstelle/Frauenbeauftragten die Beurteilung der Adäquatheit der behandelten Problem-Dimensionen, ge-

84 Vgl. auch die Anmerkungen zu fachlichen Entwicklungen parallel zu den Transformationsprozessen.

85 Vgl. als sehr alte, jedoch ausführlichste Ausführung: Bundesarbeitsgemeinschaft der Frauenbüros 1989.

messen an Gleichstellungsdefiziten (Controlling-Funktionen), sowie die Bewertung der fachlichen Vorbereitungen nach vom Gleichstellungsressort definierten Kriterien.⁸⁶

Aus diesen Diskursen heraus wird für eine effizientere Integration von Gender-Aspekten im Bereich Verkehr dringend eine veränderte Ressourcenausstattung der Gleichstellungsämter verlangt sowie eine verbindliche Regelung der Verteilung von „Bring- und Hol-schuld“ in der Arbeitsteilung zwischen Fach- und Gleichstellungsämtern für erforderlich gehalten.

Gender-Qualifikationsvoraussetzungen für Mitglieder von Entscheidungsgremien bzw. professionelle Positionen der Infrastrukturgestaltung werden als Mittel der Stärkung der gleichstellungs-orientierten Gestaltungsmacht angesprochen,⁸⁷ des weiteren insbesondere in Bezug auf die Transformation eine Verpflichtung zu Transparenz der Verantwortlichkeit (insbesondere bei Holdings, Sub- und Subsubunternehmens-Beauftragungen) und kommunikativer Erreichbarkeit Verantwortlicher.

4. Kernthesen zum Verständnis von Transformation und Regulation

Im Laufe der Analyse und Erarbeitungen des hier vorgestellten Vorhabens zeigte sich, dass sich die in der gender-bezogenen Verkehrsforschung thematisierten Gender-Aspekte und Problemlagen für die Analyse von Infrastrukturen und ihrer Transformation am besten in einer Weise gegliedert erfassen ließen, wenn dazu ein Analyse-Konzept entwickelt wurde, welches sowohl als zentral angesehene Problembereiche von Gender und ÖPNV aufgreift, als auch die kritischen Perspektiven aufnimmt. Vor diesem Hintergrund wurden innerhalb dieses Vorhabens vier Kernthesen zum Verständnis von Transformation und Regulation netzgebundener Infrastrukturen entwickelt. Die somit umrissenen Problemkomplexe wurden entsprechend als Gender-Dimensionen für die Konkretisierung von Gender-Issues und die Entwicklung von Gender-Fragestellungen genutzt.

Kernthesen zum Verständnis von Transformation und Regulation

Grund-These:

Die Fragen nach dem Gehalt der Transformationsprozesse lassen sich aus Gender-Perspektive insgesamt als Fragen nach Veränderungen in der (Verteilung, Qualität, Reichweite, akteursmäßigen bzw. institutionellen Verankerung der) Verantwortung für Gemeinwohl darstellen.

⁸⁶ Vgl. die entsprechende Literatur hierzu, u.a. das Konzept der Landesregierung Niedersachsen zum Gender Mainstreaming – Niedersächsisches Ministerium... 2000.

⁸⁷ Vgl. auch die unter der entsprechenden Rubrik aufgeführte Literatur in der Bibliographie zu Städtebau, Stadtentwicklung, Verkehrs des Bundesamtes für Bauwesen – Spitzner/Färber 2003b.

Die Transformation bzw. Regulation von (netzgebundenen) Infrastrukturen berühren damit die Verbesserung der Geschlechterverhältnisse in vier Hauptfeldern (Gender-Dimensionen).

1. These:

Die Transformation bzw. Regulation von (netzgebundenen) Infrastrukturen berühren die Verbesserung der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse bzw. deren Stagnation im Zusammenhang mit der *Krise der Versorgungsökonomie*, die aufgrund der *geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung* bisher vor allem durch *Frauen* zu bewältigen versucht wird und werden muss. Transformation bzw. Regulation von (netzgebundenen) Infrastrukturen sind deshalb **als Transformation der Versorgungsordnung zu begreifen**.⁸⁸

2. These:

Die Transformation bzw. Regulation von (netzgebundenen) Infrastrukturen berühren die Verbesserung der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse bzw. deren Stagnation im Zusammenhang mit der (im Bereich Verkehr) traditionellen *Nicht-Ermöglichung der Vielfalt (insbesondere in den Lebensvollzügen und Lebensweisen von Frauen)*, die aufgrund der *Orientierung des Allgemeinen an geschlechts-spezifischen, gesellschaftlich männlichen Belangen*⁸⁹ – (*überproportional homogenisierten*) Interessen, Geschlechterbildern, Relationalitäten einschließlich von Verhältnissen zu sozialen Zusammenhängen und Körperlichkeit, Dispositionen und Rationalitäten – geschaffen wird. Transformation bzw. Regulation von (netzgebundenen) Infrastrukturen müssen entsprechend als **Modernisierung oder Überwindung von androzentrischen Rationalitäten in institutionellen und prozeduralen Planungs- und Entscheidungszusammenhängen begriffen werden**.

3. These:

Die Transformation bzw. Regulation von (netzgebundenen) Infrastrukturen berühren die Verbesserung der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse bzw. deren Stagnation im

88 Den Begriff der Versorgungsordnung hat die Autorin in Auseinandersetzung mit der Ausblendung der Versorgungsökonomie bei Diskussionen der Transformation so genannter Versorgungs-Unternehmen und im so genannten Versorgungs-Sektor gewählt, um nicht-androzentrische, gender-integrierende Thematisierungen und Perspektiven hierbei zu ermöglichen, und im Juli 2002 (vgl. Spitzner 2002a: 62) sowie erneut im Februar 2003 öffentlich einzuführen gesucht, als eine Diskussion um die „Zukunft der Daseinsvorsorge“ in interdisziplinärem Rahmen durch eine gleichnamige Tagung der Schaader-Stiftung möglich war. Er meint hier die Rahmensetzungen für die Verteilung und Verortung der Verantwortung im Sinne der Gewährleistung von Versorgung zwischen den drei Säulen **Gemeinwirtschaft, Privatwirtschaft** und **Versorgendes Wirtschaften der Privaten Haushalte** vor dem Hintergrund geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung und Krise der Reproduktionsarbeit. Der Begriff soll verstehen helfen, um welche Entscheidungen es bei den aktuellen Rahmensetzungen zur Transformation in Bezug auf eine Gender-Dimension geht. Damit ist eine ähnliche Dynamik, aber doch eine wesentliche andere Bedeutung des Begriffs gemeint, als Schultz sie verwendete, als sie 1998 ebenfalls von Versorgungsordnung sprach. Sie führte den Begriff in einer historischen und historisch interkulturell vergleichenden Perspektive ein, in Anlehnung an „historische Ordnungen“ und in Auseinandersetzung mit Ulrich Becks Globalperspektive einer Risikogesellschaft. Vor diesem Hintergrund sollte er das Begreifen unterschiedlicher Versorgungs-Ordnungen ermöglichen.

89 Vgl. u.a. Frauen in Bewegung 1990/Rau 1991/Spitzner 1993/Stete 1995, Enquête-Kommission NRW 1999, Spitzner/Beik 1995.

Zusammenhang mit der *Verfasstheit/Diskreditierung der traditionellen „Realisierung“ von Gemeinwesen- und Gemeinwohl-Verantwortung*. Diese machte in der Vergangenheit einerseits Frauen zu *Objekten* (staats-) patriarchaler Fürsorge (für partielle „Anliegen“ von Frauen⁹⁰), andererseits – dies ging einher mit Verallgemeinerungen von geschlechtsspezifischen (*gesellschaftlich männlichen*) Konstruktionen eines homo oeconomicus – weckte sie nicht rational begründete *Erwartungen an die Gemeinwohl-Leistungsfähigkeit erwerbswirtschaftlich Privater/der privaten Wirtschaft*. Transformation bzw. Regulation von (netzgebundenen) Infrastrukturen sind daher als **Transformation (Bedrohung oder Erneuerung) des Öffentlichen zu begreifen**.

4. These:

Die Transformation bzw. Regulation von (netzgebundenen) Infrastrukturen berühren die Verbesserung der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse bzw. deren Stagnation im Zusammenhang mit der erheblichen *geschlechtsspezifischen (gesellschaftlich männlichen) Durchdringung* von Institutionen, Rechtsetzung, Definition von Gegenstandsbereichen etc., die – u.a. aufgrund traditioneller *Ausblendung und Delegation der Gesamtverantwortung* für die Herbeiführung von Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit *an Frauen* – traditionell geschlechtsspezifisch *ungleiche Chancen bietende Strukturen reproduzierten und modernisierten*. Sie sind deshalb als **Transformation der Institutionalisierungsansätze für Geschlechter-Gleichstellung (bzw. Modernisierung oder Überwindung der institutionellen Ausgrenzung der Repräsentanz von Gleichstellungsanliegen) zu begreifen**.

5. Die vier Gender-Dimensionen

5.1 Transformation der Versorgungsordnung: Krise der Versorgungsökonomie und geschlechtsspezifische Arbeitsteilung

Insbesondere die *ökonomische* Seite der Kernthese (s.o.) legt die Entwicklung eines Zugangs zur Transformation von netzgebundenen Infrastrukturen nahe, der auf den Kern des im Gesamtverbundvorhaben untersuchten Problems eingeht: das Aufbrechen der alten Strukturen der Ver- und Entsorgung (vgl. Kapitel 1). Diese Problembeschreibung nimmt die zentrale Bedeutung auf, die auch die feministische Verkehrsforschung der Versorgung und insbesondere der Versorgungsarbeit zumißt. Dieser Zugang rückt eine Betrachtung der „Versorgungsordnung“ in den Mittelpunkt.

Versorgungsordnung meint hier die historisch gewordene, ökonomische, symbolische, rechtliche, fiskalische und institutionelle Ordnung, die die Rahmenbedingungen derzeitiger Versorgung bestimmen.⁹¹ Gemeinwohlorientierte (Dienst-)Leistungen bzw. Leistungen der Daseinsvorsorge, deren Transformation derzeit vollzogen wird, sind ein Bestandteil der Versorgungsordnung. Innerhalb derer sind die im Rahmen gemeinwohlorientierter Leistungen öffentlich erbrachten oder gewährleisteten versorgungsnahen Leistungen *eine*

90 Insbesondere als Mütter der Kinder der Väter – vgl. Stiefel 2001.

91 Vgl. zur Begrifflichkeit Fußnote 78.

von drei Säulen der Leistungserbringung zur Versorgung. Die beiden anderen Säulen sind einerseits die unbezahlten Versorgungsarbeitsleistungen innerhalb der privaten Haushalte (und verkehrlich gesehen zwischen privaten Haushalten, soweit sie versorgungsökonomisch miteinander verbunden sind), sowie andererseits die marktlich vermittelten versorgungsnahen Dienstleistungen, Güter und Infrastrukturangebote.

Die Verzahnung der drei Säulen ist eng. Während sich die eine Säule, die Versorgungsökonomie, schon länger in einer sozial-ökologisch-ökonomischen Krise befindet, sind die öffentlichen Gemeinwirtschaften, insbesondere die kommunalen Haushalte, erst in den letzten Jahren in eine Krise geraten, zeitlich etwa parallel zu den EU-Regelungen zur Vermarktlichung einzelner Daseinsvorsorge-Leistungsbereiche. Unter diesen finden sich auch einzelne der kommunal relevanten netzgebundenen Verkehrsinfrastrukturen, nämlich des ÖPNV bzw. Schienenpersonenverkehrs (nicht allerdings das Netz für die konkurrierende Verkehrsinfrastruktur: das ebenso kommunal relevante öffentliche Straßennetz, insbesondere bezüglich des motorisierten Individualverkehrs (mIV) und des Straßengüterverkehrs).

Die Versorgungsordnung der letzten Jahrzehnte, die ökonomisch, symbolisch, rechtlich, fiskalisch und institutionell die Rahmenbedingungen derzeitiger Versorgung gesetzt hat, hat einen Abbau an Herrschaftlichkeit in den Geschlechterverhältnissen nicht hergestellt, sondern reproduzierte Geschlechterungerechtigkeiten. Von daher ergibt sich für die Analyse von Infrastrukturen angesichts deren Bedeutung innerhalb der Versorgungsordnung für diese Gender-Dimension die **Leitfrage**: Wie wird in der Transformation der infrastrukturellen Versorgung die Krise der Versorgungsarbeit und der Versorgungsökonomie thematisiert? Wie werden der Mangel an fiskalischer, rentenrechtlicher Wertschätzung des Aufwands unbezahlt geleisteter Versorgungsarbeit, die damit verbundenen Folgen für die Lebenslagen und Biographien von Frauen in den Entscheidungsprozessen zur Transformation reflektiert? Welche Versorgungs-Ziele und -Pflichten werden in Bezug auf Entlastung von diesen geschlechtsspezifisch belastenden Versorgungsleistungen sowie in Bezug auf deren Umverteilung künftig für Infrastrukturen verbindlich geregelt?

Die Ausblendung der Krise der Versorgungsarbeit und -ökonomie aus dem Gesamtökonomischen/Haushalten und Wirtschaften insgesamt und ihre Unterwerfung unter die erwerbsökonomische Logik, die Reduzierung dieser rational strukturierten und produktiv strukturierenden versorgenden Ökonomie auf „Verbrauch“ und „Konsum“ dessen, was die „eigentliche“ und vermeintlich ausschließliche Ökonomie an „Produkten“ und „Dienstleistungen“ anbietet bzw. was innerhalb dieser erwirtschaftet wird, ist auch im Bereich Verkehr insgesamt ein wesentliches Strukturelement von Herrschaftlichkeit in den gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen⁹², deren Abbau fachübergeordnete rechtsgültige Gebote als Ziel fixiert haben und grundsätzlich verlangen⁹³.

92 Vgl. Stiefel 1998 sowie Spitzner 1997b/vgl. in diesem Zusammenhang auch die feministische Auseinandersetzung um „Freizeit“-Verkehr, etwa in Spitzner/Beik 1995/zur Haushaltswirtschaft vgl. Methfessel 1988 zur neuen Verbraucherschutzpolitik Müller 2001.

93 Lediglich in der Raumplanungsgesetzgebung einzelner Bundesländer sind allerdings fachgesetzliche Konkretisierungen, etwa in Rechtsklauseln zu Abwägungsgeboten mit aktivem Abbau von ungleichen Chancen, verankert. Vgl. u.a. Ministerium für Kultur, Jugend... 1995a sowie Bauer 1991 .

Für die Betrachtung von Transformationen wird vor diesem Hintergrund die Frage wichtig, wie und ob diese zentral gender-relevante prekäre Strukturschwäche der heutigen Versorgungsordnung aufgehoben oder ob sie nicht im Gegenteil erheblich verschärft werden könnte, wenn es nicht zu substantiellen Verbesserungen der gemeinwirtschaftlichen Infrastruktur-Beiträge zur Entlastung und Stärkung der Versorgungsökonomie kommt (vgl. auch Möller et al. 1997).

Als kritisches Moment wäre herauszustellen, ob möglicherweise zu befürchten ist, dass im Gegenteil Transformationspfade der gemeinwirtschaftlichen Krisenbewältigung beschränkt werden, die Versorgungs*rationalitäten*⁹⁴ nicht verbreitern, sondern zusätzlich unterminieren.⁹⁵ Dabei erschiene es als besonders problematisch, wenn zugleich versorgungsökonomische *Praxen, aber auch Ziele* nicht durch gemeinwirtschaftliche Praxen und Ziele unterfüttert, sondern erwerbswirtschaftlichen Logiken unterworfen würden.

Somit könnte eine Entwicklung betrieben werden, die hier als eine „**doppelte Privatisierung**“⁹⁶ bezeichnet wird: eine Transformation, bei der einerseits öffentliche Aufgaben insbesondere dessen entkleidet werden, was deren gemeinwohl-orientierte Gehalte mitsamt ihren versorgungs-orientierten Qualitäten ausmacht, durch Reduktion zu Absatz-„Produkten“ der Privatwirtschaft. Und eine Transformation, bei der andererseits die gesellschaftlich bedeutsame Versorgungsverantwortung, -lasten und Versorgungs-Qualitätssicherung

94 In Bezug auf Raum-Zeit-Integrationsorganisation – als Gegenstandsbereich von Verkehr – vgl. Schäfer 1992 und Spitzner/Beik 1995 sowie mit Schwerpunkt auf Zeitrationalitäten in Bezug auf die sozial-ökologische Krise vgl. Spitzner 1999b.

95 Der Gender-Kontext dieser Transformationsaspekte wird besonders deutlich, wenn die Transformation zudem untermauert wird durch symbolische Ordnungsentwürfe, die sogar mit versorgungsabwertenden Geschlechterbildern unterlegt werden, welche selbst die patriarchale Fürsorgepflicht in gesellschaftlichen Männlichkeitsentwürfen abwertet – vgl. Miegel 2003.

96 Den Begriff „doppelte Privatisierung“ hat die Autorin in Bezug auf Möglichkeiten, die Transformation von Infrastrukturen im Hinblick auf gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse zu verstehen, innerhalb dieses Einzelvorhabens entwickelt. Angelegt war er bereits in der Untersuchung darüber, welche sozial-ökologischen Wechselwirkungen verbunden sind mit der Krise der Reproduktionsarbeit – vgl. Spitzner/Beik 1995. Dabei ging es um externalisierende Verlagerungen von „Dienst“-Leistungen“ aus der Erwerbssphäre zulasten von Reproduktionsarbeit, welche durch *öffentliche* Verkehrsplanung und Planung *öffentlicher* Verkehrs induziert sind, einerseits (z.B. Transport-Dienstleistungen für Zweite, Begleitverkehr). Und es ging andererseits um Substitutionen gering verkehrsintensiver Reproduktionsarbeit durch Reproduktionsarbeit, die die Inanspruchnahme marktlicher „Dienstleistung“ einschließt (z.B. angesichts mangelnder Aufenthaltsqualitäten durch *öffentliche* Verkehrsplanung induzierte Wandlung der Organisation der Freizeit von Zweiten). In beiden Richtungen konnten im Rahmen der Untersuchung Indizien dafür gefunden werden, dass durch die öffentliche Gestaltung öffentlicher Verkehrsbedingungen vermittelt über die Krise der Reproduktionsarbeit Dynamiken freigesetzt werden, die sowohl verträglichere Umwelt- wie Geschlechterverhältnisse unterminieren (und insofern die Krise der Reproduktionsarbeit ein Ausdruck sozial-ökologischer Krise ist).

Die These von der „Doppelten Privatisierung“ wurde mit den Kernthesen, die in ihrem ersten Entwurf für den Sektor-übergreifenden Gender-ExpertInnen-Workshop des Verbundprojekts im März 2003 erarbeitet wurden, vorgestellt. In der weiteren Ausarbeitung des hier vorgestellten Einzelvorhabens wurde offenbar, dass er – und zwar genau vor dem Hintergrund von Untersuchungen zum Wandel eines Infrastrukturbereichs, der allerdings nicht Gegenstand des Verbundforschungsvorhabens ist, dem Wandel des Infrastrukturbereichs Abfall – bereits im Zusammenhang der Thematisierung der Gestaltungsmacht von Frauen in Bezug auf Produktgestaltung eingeführt worden war von Schultz – vgl. Schultz 1999b. Für die Anwendbarkeit und Bedeutung dieser These auf verschiedene Infrastrukturbereiche sprechen so zumindest schon die Erkenntnisse aus zwei Sektoren. Dabei dürfte von Interesse sein, dass diese nicht nur auf Produkte (Abfall) bezogen werden kann, sondern auch auf Dienstleistungen (Transport/Mobilität).

an die „unproduktive“ unvergütete Versorgungsökonomie privater Haushalte delegiert werden.

Die Mehrbelastung von Menschen in Haushalten, die die Haushaltswirtschafts-Leistung erbringen, welche heute noch weitgehend geschlechtsspezifisch zu- bzw. abgewiesen wird, könnte ergänzt werden durch gleichzeitige Minderbedienung: Mit den mit Deregulierung und Privatisierung verbundenen Prozessen könnte die infrastrukturelle Versorgung von Menschen in Haushalten unter die infrastrukturelle Bedienung von profitablen „Kunden“ untergeordnet werden.⁹⁷

Es könnte eine Stärkung der Definitionsmacht von erwerbsökonomischen Privatunternehmen, die gesellschaftlich männlich konstituiert und strukturiert sind, über die zu erbringenden infrastrukturellen Leistungen erwachsen, welche daraus resultiert, dass die Definitionen in erwerbsökonomischen Termini und Modalitäten festgelegt werden. Dieser Gestaltungsmachtzugewinn könnte ergänzt werden durch gleichzeitige Entlastung derselben erwerbsökonomischen Privatunternehmen von Verpflichtungen zu flächendeckenden, zu haushaltsbezogenen, zu sozial orientierten, zu für alle Menschen gebrauchsfähigen, zu verlässlichen und zu langfristigen infrastrukturellen Versorgungsqualitäten.

5.2 Transformation androzentrischer Planungs- und Entscheidungs-Rationalitäten: Ausblendung von Vielfalt, Körperlichkeiten, sozialen Kontexten

Die infrastrukturelle Transformation und Regulation berühren die Verbesserung der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse bzw. deren Stagnation insbesondere darin, inwiefern strukturelle androzentrische Rationalitäten in Planungs- und Entscheidungs-zusammenhängen überwunden oder bestärkt werden (vgl. u.a. Frauen in Bewegung 1990; Rau 1991; Spitzner 1993; Stete 1995; Enquête-Kommission NRW 1999; Spitzner/Beik 1995; Niedersächsisches Frauenministerium... 1992; mündliche Ausführungen von Hamilton vom November 2003 für die genderorientierte ÖPNV-Diskussion im Vereinigten Königreich).

Dabei geht es vor allem um Problematiken der Nichtermöglichung der Vielfalt an Lebensvollzügen und Lebensweisen von Frauen sowie der Orientierung des Allgemeinen an partikularen, gesellschaftlich männlichen Belangen, Interessen und Relationalitäten. Unter Relationalitäten sind insbesondere die Bezugnahme auf soziale Zusammenhänge und auf Körperlichkeiten gemeint und entsprechende Dispositionen.

Die ersten Umsetzungsschritte der Transformation der ÖPNV-Infrastrukturen waren Anlass nicht für Befürchtungen, sondern Hoffnungen auf Verbesserungschancen zugunsten gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse im Bereich Verkehr. Diese ersten Erfahrungen mündeten jedoch in der Erfahrung, dass „Frauen“ jetzt wahrgenommen werden sollten, allerdings um den Preis einer vereinheitlichten Wahrnehmung und der Missachtung ihrer Vielfalt an Lebenslagen.

⁹⁷ Hamilton verweist hier insbesondere auf den Zusammenhang von „women’s poverty and transport poverty – mündliche Ausführungen von Hamilton vom November 2003.

Feministische Forschung und Planungsdiskurse nahmen frühzeitig Kenntnis von den anstehenden wesentlichen Veränderungen in der Nahverkehrsplanung im Rahmen der Nahverkehrs-Regionalisierung und Privatisierung der Bahn vermittelt kooperativer fachlicher Arbeitszusammenhänge. Daraus entstanden seit Mitte der 90er-Jahre zahlreiche genderorientierte Initiativen im Zusammenhang mit der Erarbeitung, Auslegung und Entscheidungen zur ersten Generation des mit der Transformation eingeführten neuen Planungsinstruments „Nahverkehrsplan“. In verschiedenen Städten wurde versucht, eine „Mängelanalyse aus Gleichstellungssicht“ als Bestandteil des Prozederes der NVP-Erstellung durchzusetzen, in manchen Städten konnten Planerinnen mit deren Erarbeitung beauftragt werden und solche erarbeiten.

Aufgrund der zahlreichen Initiativen und Thematisierungen ist in fast allen der dann verabschiedeten Nahverkehrsgesetze der Bundesländer eine frauenbezogene Formulierung aufgenommen worden (vgl. Synopse der Nahverkehrsgesetze in Netzwerk „Frauen in Bewegung“ 1997: 45-51). Außer in Sachsen-Anhalt, wo eine „Mängelanalyse“ auch „aus Frauensicht“ ausdrücklich vorgesehen wird, weisen diese jedoch meist wenig darüber hinaus, was in eine (fachlich keine Konsequenzen gezeitigt habende) Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung von 1998 einging, nämlich letztlich lediglich die Vereinbarung: „Die Öffentlichen Verkehrssysteme müssen zuverlässiger, schneller, behindertengerechter und attraktiver werden/den besonderen Belangen von Frauen ist Rechnung zu tragen“. Damit wurde von den Gesetzgebern eine weitgehende konzeptuelle Auflösung der Problematiken aus den gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen in der Rezeption von Frauen als „einer“, zudem „spezifischen“ Gruppe vorgenommen. Der Gesetzespassus ermöglichte zwar vereinzelte weitere fachliche Initiativen in verschiedenen Kommunen.⁹⁸ Die Entkleidung der Genderproblematik von der Bezugnahme auf Problematiken des gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisses löste jedoch in der Planerinnen-Fachdiskussion eine neue und breite Strategiedebatte aus.

Zu krass widerspricht dieser Zugang den empirischen Befunden, die allesamt zeigen, dass die Arbeitsalltage und Lebenslagen von Frauen ein weit vielfältigeres Spektrum aufweisen als die der männlichen Zielgruppen. An männlichen Zielgruppen orientiert sich problematischerweise bisher die ÖPNV-Planung. Mit Kategorien von Spitzen- gegenüber Schwachlastzeiten vollzieht sie dies.⁹⁹ Desgleichen orientiert sich eine ÖPNV-Planung geschlechtsspezifisch hierarchisch, wenn ihre Bezugsrichtung zu traditionellen Verkehrs-Wegezweck-Kategorien tendiert, mit beispielsweise deren hierarchischer Zuordnung verschiedener Wegezwecke unter einen (erwerbsökonomie-bezogenen) Hauptzweck.¹⁰⁰ Weit verschiedenere Verkehrsmittel werden von Frauen genutzt, Mobilität zu verschiedensten Zwecken zu Wegeketten verknüpft.¹⁰¹ Während geringere Mobilitätschancen strukturell Frauen verschiedenster Lebenslagen beeinträchtigen, sind doch die infrastrukturellen Anforderungen an Mobilität einer Frau mit Kleinkind keineswegs damit berück-

98 So z.B. Bielefeld und Hannover, die beide als Musterbeispiele gelten/vgl. zudem die Beiträge kommunaler Repräsentantinnen in KVR 1999.

99 Auf deren Bedeutung haben insbesondere die Erfahrungen im Vereinigten Königreich noch einmal verwiesen – so die mündlichen Ausführungen von Hamilton vom November 2003.

100 Vgl. ausführlich Klamp 1993 sowie Spitzner 1997b.

101 Vgl. neben den vielen Untersuchungen die Zusammenfassungen in Deutscher Städtetag 1995 und Blöbaum/Felscher-Suhr 1997.

sichtigt, dass die einer älteren Frau, die ihren Lebenspartner versorgt, wahrgenommen werden/werden infrastrukturelle Anforderungen an Mobilität einer voll-erwerbstätigen Migrantin im besten Alter noch nicht unbedingt dadurch erfüllt, dass die einer behinderten teilzeiterwerbstätigen Frau besser bedient werden (oder umgekehrt).¹⁰² Die Kenntnis dieser Sachlage spiegelt sich in den Vorschriften, die die Bundesregierung derzeit für alle Ressorts verbindlich gemacht hat und die unter Gender-Aspekten differenzierte Betrachtungen verschiedener Lebenslagen verlangen – vgl. die Arbeitshilfe „Gender Mainstreaming in der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ sowie die Arbeitshilfe „Gender Mainstreaming in Forschungsvorhaben“ (Bundesministerium... 2003a und 2003b).

In der aktuellen Auswertung von Nahverkehrsplänen eines Bundeslandes (Rheinland-Pfalz) musste zugleich konstatiert werden, dass in keinem Fall differenzierende Planungsgrundlagen ermittelt wurden. Im Gegenteil: selbst vorliegende, für die Kreise erarbeitete Untersuchungen zu Verkehrsbedingungen und Mobilitätsproblemen von Frauen sowie darin erarbeitete Handlungsansätze waren zwar allen beteiligten Akteuren am NVP-Entwicklungsprozess bekannt, wurden jedoch weder diskutiert noch verarbeitet.¹⁰³

An die Infrastruktur-Transformation stellen sich somit Anforderungen der Überwindung von einseitigen Orientierungen auf partikulare geschlechtsspezifisch männliche Interessen und von androzentrischer Rationalitäten, Anforderungen der differenzierten Wahrnehmung der Vielfalt der Lebenslagen von Frauen sowie die Ausrichtung nicht nur auf Zugänge zu der Infrastruktur, sondern auch auf deren Gebrauchsfähigkeit.

5.3 Transformation des Öffentlichen, Öffentlichkeits-Qualitäten

Die Anstrengungen zur Herstellung von Geschlechtergerechtigkeit bedürfen als Veränderungsauftrag (im Gegensatz zu Aufrechterhaltungsaufgaben) der Basierung in normativen Grundlagen. Diese ist von besonderer Bedeutung zum einen für die Einbeziehung als Abwägungstatbestand gegenüber anderen Zielsetzungen, zum anderen für eine Ziel-Verankerung, auf die bei Integration von inhaltlichen Aspekten, Maßnahmen und Vorhaben rekuriert werden kann. Diese Erfahrung ging bereits in die Empfehlungen von Arbeitshilfen ein (vgl. Frauen in Bewegung 1997, Fuhrmann 1997) und bestätigte sich bei der Auswertung der auf Integration von Gender-Dimensionen untersuchten NVPs (vgl. Stete/Hammer/Binder 2000).

Bereits bei der Novellierung von 103 Bundesgesetzen im Zuge der Privatisierung der Bahn (Bahnreform) hatten gender-engagierte Fachfrauen darum gerungen, dass im Kontext der damit verbundenen Grundgesetzänderung dort ein gleichstellungs- und ökologischer Leistungsauftrag an Bahnleistungen Eingang finden sollte, was allerdings scheiterte. Von daher sind auch die gesetzliche und andere normative Verankerungen allgemein von Gemeinwohl, aber auch deren Operationalisierung von großer Bedeutung.

In Bezug auf die Transformation des ÖPNV ist hinsichtlich von Gender-Aspekten besonders problematisch, dass der europapolitisch verankerte Terminus „ausreichende Bedie-

¹⁰² Vgl. insbesondere Stete/Klinkhart 1997.

¹⁰³ Stete/Hammer/Binder 2000.

nung“ nicht bundes- und länderseitig qualitativ konkretisiert ist sowie dass insgesamt keine Qualitätsstandards auf Bundes- oder Landesebene festgelegt wurden.

Brisanz liegt darin, dass auch der rechtliche Terminus „Daseinsvorsorge“ nicht inhaltlich gefüllt wurde (vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2003). In Bezug auf Integration von qualitativen Gender-Aspekten und gender-bezogener offensiver Weiterentwicklung statt Reduktion des ÖPNV dürfte es eher als problematisch eingeschätzt werden, dass der ÖPNV als „Dienst'-Leistung von allgemeinem ‚wirtschaftlichen‘ Interesse“ aufgefasst wird und seine Daseinsvorsorge somit produktiven Kategorien unterworfen wird statt versorgenden.

Soweit dies zudem ohne sachliche Begründungen und Festlegungen (vgl. Cox 2001) geschieht, verunmöglicht es, die Begründung in Bezug auf Gender-Aspekte prüfen zu können.

Zudem sind die damit verbundenen Modifizierungen mit grundlegenden rechtlichen und organisatorischen Konsequenzen (Ausschreibungspflichtigkeit unter bestimmten Umständen etc.) verbunden, bei denen noch nicht geklärt ist, wie die qualitativen Konsequenzen der normativen Ziele der Gleichstellung eingehen können.

Die Transformation des ÖPNV greift insofern in Bezug auf Gender-Aspekte zu kurz, als sie das geschlechtsspezifisch belastende konkurrierende Infrastruktursystem (motorisierter Straßenverkehr) nicht mit einbezieht und in Bezug auf die zusammen mit diesem genutzte Infrastruktur der geschlechtsspezifisch vorrangig genutzten ÖPNV-Infrastruktur nicht den Vorrang einräumt. Betrachtet unter dem Blickwinkel der Verwendung öffentlicher Ressourcen und Inanspruchnahme öffentlicher Institutionen, die der Verantwortung für das Gemeinwohl (darunter auch Herstellung von Geschlechtergerechtigkeit) und dessen Gewährleistung verpflichtet sind, müsste hier ein Gender Budgeting zum Tragen kommen.

In der aktuellen Auswertung von Nahverkehrsplänen eines Bundeslandes (Rheinland-Pfalz) musste auch konstatiert werden, dass, obwohl die Landes-Nahverkehrsgesetze öffentliche Mittel für vorbereitende Untersuchungen zu NVP aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes ausdrücklich vorsehen, diese in keinem Fall für die Ermittlung von Daten, Erkenntnissen, Expertisen oder andere Ermittlungsformen von Planungsgrundlagen für geschlechterbezogen ausgleichende Informationen zur Verfügung gestellt wurden (vgl. Stete/Hammer/Binder 2000). Selbst „öffentliche Zeit“ für eine Thematisierung wurde nicht investiert, da Fachleute mit entsprechender Kompetenz nicht in den Fachressorts der öffentlichen Verwaltung zu finden waren.

Eine Verschiebung normativer Entscheidungen in die privatwirtschaftliche Sphäre allerdings würde insbesondere die gleichstellungsorientierten Belange (und entsprechend auch Gender-Infrastruktur-Aspekte) tendenziell bedenklich treffen, insofern diesbezüglich nur auf (bisher) geringe Verankerung in den institutionellen Strukturen und Kompetenzen rekurriert werden kann.

Sollten sich gemeinwohl-verpflichtete Institutionen auf marktdominierte Regulationen der Infrastrukturgestaltung zurückziehen, somit erwerbsökonomisch orientierte Regulation in größerer Reichweite greifen bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung öffentlicher Verantwor-

tung, wäre dies damit verbunden, dass Nutzungen in erwerbsökonomisch formulierte Vertragsverhältnisse überführt würden. Versorgungsökonomische Infrastrukturaspekte würden dann gemeinwirtschaftlich rezipiert werden, und die versorgungsökonomischen Infrastrukturaspekte müssten von Aufgabenträgern in erwerbsökonomischen Termini im Verhältnis zu privatwirtschaftlich (organisierten) Unternehmen formuliert werden. Es stellt sich die Frage nach Machbarkeit, Kompetenz und Kapazität für diese verdoppelten Übersetzungsleistungen.

Bei Misslingen der Integration eröffneten sich Fragen nach der Verhandlung des Finanzausgleichs zwischen Versorgungsökonomie und Erwerbsökonomie sowie nach der Verhandlung der „Geschäfts“-Bedingungen (Haftungsfragen bei ÖPNV-bedingter Beeinträchtigung vulnerabler Versorgungsarbeit, z.B. Beeinträchtigung eines Pflegeverhältnisses).

Damit wären auch die „VertragspartnerInnen“ eines solchen Verhältnisses genauer in Blick zu nehmen. Für die Integration von ÖPNV-Anforderungen aus der Versorgungsökonomie zugunsten vielfältiger Lebenslagen und Verfasstheiten, aus ökologischen oder sozialen Gemeinwohlinteressen oder gezielter Gleichstellungsbeförderung wäre dann die Frage, in welche Aushandlungsprozesse sie unter welchen Vertretungsbedingungen eingingen. Naheliegenderweise richtete sich der Blick auf die bisher institutionalisierten Vertretungen.

In Bezug auf VerbraucherInnenschutz ergibt sich die Problematik, dass eine Reduzierung von Versorgungsökonomie auf „Verbrauch“ die problematische Ausblendung und Abwertung dieser – derzeit noch geschlechtsspezifisch zugewiesenen – Ökonomie reproduziert und strukturell unverändert lässt, was keinen Beitrag zur Gleichstellung liefert.

Zudem bezieht sich Verbraucherschutz derzeit nur auf rein marktlich vermittelten Austausch und lässt nicht-marktliche „Kosten“ übersehen.

Grundsätzlich kann sich Verbraucherschutz von der Aufgabenrahmensetzung her lediglich auf private Vertragsverhältnisse beziehen, also nicht gebündelte Anliegen strukturell – in einer Art konzertierter Aktion – vertreten. Die Leistungen von allgemeinem Interesse, die innerhalb privater Haushalte erbracht werden, sind damit nicht vertreten.

Im ÖPNV-Bereich ist allerdings mit der „Schlichtungsstelle Nahverkehr“ NRW, angesiedelt bei der Verbraucherberatung, ein Modell angestoßen, innerhalb dessen offensiv inhaltliche gebündelte Initiativen gegenüber den Unternehmen zu vertreten gesucht werden.¹⁰⁴ Erfahrungen mit versorgungsökonomischen oder anderen Gender-Aspekten gibt es allerdings noch nicht. Und diese unabhängige Institution ist auch nur befristet als Modellprojekt eingesetzt (dem allerdings andere Bundesländer wie Rheinland-Pfalz nachstreben wollen), hat nur lobbyistische Instrumente und keinen Status als „Träger öffentlicher Belange“¹⁰⁵ an der Hand; dennoch hat sie aber durch systematische Auswertung der einge-

¹⁰⁴ Vgl. Schirmer 2002.

¹⁰⁵ Frauen sind als „Träger öffentlicher Belange“ anerkannt nur im Bundesland Hessen. Dort wurde dies vor Jahren erkämpft. Die Interventionsmöglichkeiten sind allerdings im Wesentlichen beschränkt auf Beteiligung an Anhörungen und Einbeziehung von Stellungnahmen – vgl. bereits Fritz-Haendeler 1984 sowie Stete/Hammer/Binder 2000.

gangenen Beschwerden bereits – insbesondere gegenüber der Deutschen Bahn AG – Erfolge zu verzeichnen.

Vor diesem Hintergrund schließen sich diesen Überlegungen auch die Fragen an: Unterliegt die Aushandlung der Vertrags- und Geschäftsbedingungen (wie z.B. Tarife der DB Regio) (weiterhin) einem institutionalisierten und ggfs. (repräsentativ-)demokratischen Verfahren? Unterliegen Einstellungen von Infrastrukturversorgungen/netzgebundener Dienstleistungen (Stilllegungen räumlicher Relationen) (weiterhin) gemeinwirtschaftlichen Kriterien/institutionalisierten (repräsentativ-)demokratischen Verfahren? Die Integration differenzierter Gender-Aspekte in die bisherigen demokratischen Verfahren ist noch nicht erfolgt, hat jedoch durch deren Verpflichtung auf demokratische Definition eine Chance künftiger Integration. Diese Integrationschance könnte möglicherweise erlöschen.

5.4 Transformation der Institutionalisierungsansätze für Geschlechtergleichstellung

Die infrastrukturelle Transformation und Regulation berühren die Verbesserung der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse bzw. deren Stagnation besonders im Zusammenhang mit der *geschlechtsspezifischen (gesellschaftlich männlichen) Durchdringung* von Institutionen, Rechtsetzung, Definition von Gegenstandsbereichen. Diese strukturiert Transformationspotentiale.

Erfahrungen bei gender-orientierten Initiativen im Verkehrsbereich verweisen darauf, dass traditionelle Ausblendung und Delegation der Gesamtverantwortung für die Herbeiführung von Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit an Frauen fortgesetzt wird (vgl. KVR 1999). Auch bei der Untersuchung der Transformation des ÖPNV wird diese Tendenz konstatiert und im Einzelnen ausgewiesen (vgl. Stete/Hammer/Binder 2000). Die Fachfrauen aus dem Ressort Frauen- und Gleichstellungspolitik wurden z.B. in die Prozedere der NVP-Erstellung erst zu Zeitpunkten involviert, als das Verfahren bereits zu weit fortgeschritten war, um etwa eine Bestandsanalyse oder Bestandsbewertung des ÖPNV-Angebots sachadäquat erstellen zu lassen oder auch um nur eine gender-inkompetent erstellte Bestandsanalyse oder Bestandsbewertung noch einmal partiell zu revidieren (ebenda). Weder konnten so sachgerechte noch eigenständige Gender-Datengrundlagen erarbeitet werden noch Anhörungen von Gender-ExpertInnen noch Workshops zur Beteiligung von BürgerInnen durchgeführt werden. In die weit zuvor eingerichteten begleitenden Arbeitskreise wurden Repräsentanten verschiedenster Interessen aufgenommen, Repräsentanz von Gender-Kompetenz nicht (ebenda).

Damit besteht die Tendenz, dass traditionell geschlechtsspezifisch ungleiche Chancen bietende Strukturen reproduziert und modernisiert werden (vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 2003b).

Der Bedarf an stabil finanzierter und institutioneller Verortung von Gender-orientierter Fachkompetenz ist nicht gedeckt und entsprechende Abhilfe ungeklärt. Die prozedurale Verankerung und reguläre Finanzierung der zur Integration der qualitativen Gender-Aspekte nötigen Übersetzungsarbeit steht bisher aus.

6. Gender-Fragestellungen zu den Vier Gender-Dimensionen

Zu jeder der vier Gender-Dimensionen werden nachfolgend Fragestellungen vorgelegt, die die Gender-Analyse der Infrastruktursysteme und deren Transformation erleichtern und den Bedarf an sozial-ökologischer Regulation erkennen lassen sollen. Sie sind gegliedert nach den vier Gender-Dimensionen: Infrastruktur-Transformation als Transformation der Versorgungsordnung, als Transformation androzentrischer Planungs- und Entscheidungsrationaltäten, als Transformation des Öffentlichen und als Transformation der Institutionalierungsansätze für die Geschlechtergleichstellung.

6.1 Gender-Dimension I: Transformation der Versorgungsordnung

I. Gender-Dimension:

Transformation der Versorgungsordnung

Fragen im Zusammenhang mit der *Krise der Versorgungsökonomie*, die aufgrund der *geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung* vor allem durch *Frauen* bisher zu bewältigen gesucht wird und werden muss.

Gender-Issue 1:

- Inwieweit werden die ökonomischen Dimensionen von Versorgung wahrgenommen? Wird Versorgungsarbeit aufgewertet?
- Wissensgenerierung: Was im einzelnen wird in Zieldefinition, Aufgabenzuschnitten/-teilung, Planungsmethodik und -kriterien, Problemdefinition, Entscheidungsprozessen, Durchführungsorganisation etc. an versorgungsökonomischen Zusammenhängen dekontextualisiert? Entspricht die Infrastrukturlogik der Logik der Versorgungsökonomie? Wird sie auf die räumlichen, zeitlichen und sozialen versorgungsökonomischen Kontexte abgestimmt?
- Ist die Erfüllung des Zweckes von Versorgung erwerbsökonomischen/betriebswirtschaftlichen Rationalitäten (z.B. Betriebsoptimierung) unterworfen/untergeordnet?
- Inwiefern und wie tragen Infrastrukturen zu versorgungsökonomischen Aufgaben bei? Welche räumlich, zeitlich und sozial angepasste Entlastung der Versorgungsarbeit wird realisiert?
- Inwiefern beeinträchtigen sie die Qualitätssicherung der Versorgungsökonomie und inwiefern die Versorgungsarbeits-Effizienz?
- Inwiefern tragen sie zu einer Auflösung geschlechtsspezifischer Zuschreibung der Verantwortung für Versorgungsarbeit bei?

Gender-Issue 2:

- Wird in der Infrastrukturplanung berücksichtigt, in wessen Hand innerhalb des privaten Haushalts die Entscheidungen über infrastrukturelle Weichenstellungen liegen?
- Welcher Nutzung und welchen Zwecken dient die Infrastrukturleistung vorrangig bzw. zu welchen Teilen? Versorgungsökonomischen Zwecken und Zusammenhängen der

Versorgungsarbeit – oder erwerbsökonomischen (incl. Freizeit als erwerbsarbeits-freier Zeit)? Wie kann die Gestaltung der Infrastruktur dienlich sein, die versorgungsökonomische Grundversorgung zu privilegieren, besonders zu ermäßigen, den Zugang dazu zu vereinfachen etc.?

- Wird der Infrastrukturgestaltung zugrunde gelegt, durch wen die Infrastruktur genutzt wird und in welcher Lebensform, welchen sozialen Kontexten und welchem Alter, mit welchem kulturellen Hintergrund, in welcher körperlichen Verfasstheit etc.? Wie kann die Nützlichkeit für sie hergestellt werden ohne großen Aufwand für sie?
- Wie lässt sich die Gestaltungsmacht der jeweiligen Frau und ihre Entlastung unterstützen?

Gender-Issue 3:

- Inwiefern erübrigen die Infrastrukturen Versorgungsarbeit?
- Vorsorge gegen „doppelte Privatisierung“: Ist abgesichert, dass sie keinen Versorgungsarbeitsaufwand produzieren (vgl. unbezahlte Begleitverkehrsdienstleistungen aufgrund von Immobilisierung der „zu Betreuenden“ durch Verkehrsinfrastruktur)? Ist abgesichert, dass die Lasten einer Erfüllung öffentlicher Aufgaben nicht an die privaten Haushalte abdelegiert werden?
- Wird eine Externalisierungsvorsorge getroffen: vorab Abschätzung möglicher nicht-intendierter Folgen einer räumlichen, zeitlichen oder sozialen Belastung der Versorgungsarbeit oder der versorgungsökonomischen Zusammenhänge und Rationalitäten?
- Wird dennoch externalisiert? Was? Was sind Kosten (erwerbs- und versorgungsökonomisch, Zeitaufwand und Beeinträchtigung der Zeitlichkeiten, Versorgungsqualität, soziale Kosten)? Was heißt das für die Zeit- und Kostenbelastung in der unbezahlten „Ökonomie“?
- Gibt es Hierarchien bei den Definitionen von Sinn und Qualität der Versorgung (Erwerbsökonomie etc.)? Ist gewährleistet, dass die Definitionen im öffentlich-parlamentarischen Raum verbleiben?

6.2 Gender-Dimension II: Transformation androzentrischer Planungs- und Entscheidungsrationitäten

II. Gender-Dimension:

Modernisierung oder Überwindung androzentrischer Rationalitäten

Fragen im Zusammenhang mit der (im Bereich Verkehr) traditionellen *Nicht-Ermöglichung der Vielfalt an Lebensvollzüge und Lebensweisen von Frauen*, die aufgrund der *Orientierung an geschlechtsspezifischen (gesellschaftlich männlichen) Belangen* – Interessen, Relationalitäten (Verhältnisse zu sozialen Zusammenhängen, Körperlichkeit, Dispositionen) und Rationalitäten des Allgemeinen produziert werden:

Gender-Issue 4:

- Welche Aspekte geschlechtsspezifischer, gesellschaftlich männlicher Identitätsbildung erhalten Raum in der offiziellen (amtsträgerlichen) Rahmensetzung für das Allgemeine (Stichworte: gesellschaftlich männliches Verhältnis zum wechselseitigen Zusammenhang zwischen Bindung und Unabhängigkeit, Risikofreudigkeit, vorausgesetzte gegenüber zu schaffender Verlässlichkeit etc.)?
- Sind die Kernparadigmen und Begriffe der Infrastrukturgestaltung daraufhin reflektiert worden?
- Werden die Erkenntnisse der Forschung zu Geschlechterverhältnissen im jeweiligen Sachzusammenhang zur Kenntnis genommen? Wird Expertise zu Geschlechterverhältnissen im jeweiligen Sachzusammenhang einbezogen?

Gender-Issue 5:

- Inwiefern und wie wird Bezug genommen auf die strukturelle Bedrohung durch geschlechtsspezifische, gesellschaftlich männliche Grenzverletzungsbereitschaften gegenüber Frauen? Werden Eigenräume von Frauen gestärkt?
- Welche Formen von Gewalt (z.B. Sprache). Welche Form von Energie wird angeboten? Wo finden Grenzverletzungen persönlicher Raumzonen statt?

6.3 Gender-Dimension III: Transformation des Öffentlichen/Entwicklung gendergerechter Öffentlichkeiten

III. Gender-Dimension:

Transformation (Bedrohung oder Erneuerung) des Öffentlichen:

Fragen im Zusammenhang mit der *Verfasstheit/Diskreditierung der traditionellen „Realisierung“ von Gemeinwesen- und Gemeinwohl-Verantwortung*. Dieser Zusammenhang hinderte in der Vergangenheit einerseits Frauen als Subjekte an einer Aneignung von Öffentlichkeit und machte sie zu *Objekten* (staats-)patriarchaler Fürsorge (für partielle „Anliegen“ von Frauen, insbesondere als Mütter der Kinder der Väter). Andererseits – und dies ging einher mit Verallgemeinerungen von geschlechtsspezifischen (*gesellschaftlich männlichen*) *Konstruktionen* eines homo oeconomicus – weckte er emotionsbasierte *Erwartungen an die Gemeinwohl-Leistungsfähigkeit erwerbswirtschaftlich Privater/der privaten Wirtschaft* :

Gender-Issue 6:

- Wo im Öffentlichen werden Frauen neue Aneignungsmöglichkeiten geboten? Wo im Öffentlichen bestehen Ausgrenzungen fort? Werden gesellschaftlich männlichen Aneignungen Grenzen gesetzt? Wo sind Möglichkeiten bzw. wo Begrenzungen des jeweiligen Handlungsvermögens? (Aneignung meint hier auch die Definitionsmacht über Qualitäten).
- Was sind Faktoren, die Ausgrenzung bewirken? Werden traditionelle Aneignungsansprüche relativiert?
- Wie sehen die Verteilungen der symbolischen Zueignungen, Identifikationsangebote aus?
- Wo findet Versorgung statt – im Öffentlichen oder im Privaten? Welchen Stellenwert erhält Versorgung im Öffentlichen? (das Öffentliche meint auch: Raum, Ressourcen des Gemeinwesens, institutionelle Ressourcen, öffentliche Aufmerksamkeit, Zeit und Stellenwert innerhalb parlamentarischer Verhandlung etc.)
- Was heißt eine post-patriarchale Öffnung des Öffentlichen für die Vielfalt an Frauen?

Gender-Issue 7:

- Wo findet die Anstrengung zur Herbeiführung gleicher Chancen statt – im Öffentlichen oder im Privaten? Welchen Stellenwert erhalten diese Anstrengungen zur Herstellung von Gleichstellung in Bezug auf Infrastruktur-Bedienung im Öffentlichen?
- Welche Gender-Verbindlichkeiten werden in der politischen Definition der Aufgaben der Infrastrukturgestaltung hergestellt? Welche Verfahren zu effizienter Integration eingeführt? Welche Anforderungen an Expertise zu Gleichstellung im Infrastrukturgestaltung-Zusammenhang werden gestellt? Mit welchen Rückkopplungsverfahren gegenüber welchen Nutzerinnengruppen werden – als „Trägerinnen öffentlicher Belange“ o.ä. – verbindliche Integrationen eingeführt? Werden Darlegungspflichten über den Grad der Integration der Gleichstellungsbelange durch die politischen Rahmensetzungen für die Infrastrukturgestaltung eingeführt?

- Wo bündeln sich gemeinwirtschaftliche Verantwortungen, Handlungsmöglichkeiten und -effizienz?
- Wie wird mit Zielkonflikten umgegangen bzw. nach welchen Dimensionen werden sie aufgelöst?

Gender-Issue 8:

- Ist Gemeinwohl im Sinne einer Ausrichtung auf das Wohl aller als Ziel, dem öffentliches Handeln verpflichtet ist, und in nachgeordneten Rahmensetzungen weiterhin verankert?
- Werden Verbindlichkeiten in übergeordneten Rahmensetzungen (EU-Rahmenerlasse, -Begriffsbestimmungen, -Entscheidungsverfahren), die eine Integration von Gender-Aspekten (entsprechend der vier Gender-Dimensionen, insbesondere Stellenwert, Qualitäten, der Versorgungsökonomie sowie Stellenwert und Qualitäten der Gleichstellung der vielfältigen Lebenslagen von Frauen mit der Lebenslage von Männern) verunmöglichen, in den politischen Rahmensetzungen, den Definitionen der Ziele und Aufgaben der Infrastrukturgestaltung unterlassen? Welche Verfahren und institutionellen Vorkehrungen werden getroffen, dass die Anforderungen und die Widersprüche, die sich aus der Integration der Gender-Aspekte (entsprechend der vier Gender-Dimensionen) ergeben, frühzeitig mit Mit-Definitionsmacht versehen werden?
- Durch welche Rückkopplungsverfahren gegenüber welchen Interessensvertretungen von Gleichstellung wird die Integrationen bei der Rahmensetzung für die Infrastrukturgestaltung gesichert?
- Wie wird die Integration ausgewiesen? Werden Darlegungspflichten über den Grad der Integration der Gleichstellungsbelange durch die politischen Rahmensetzungen für die Infrastrukturgestaltung eingeführt?

Gender-Issue 9:

- Wie gehen die Interessen des öffentlichen Gemeinwohls (u.a. Gerechtigkeit, Chancengleichheit, Unversehrtheit, Verhinderung des Ausschlusses vom Zugang etc.) in Bezug auf Gender und die Ziele Gleichstellung und Chancengleichheit zwischen Männern und Frauen in die Verhandlungen und in die Verträge zwischen öffentlicher Hand/Politik/GewährleisterInnen von Aufgaben von öffentlichem Interesse und Privatwirtschaft/Erbringer von Daseinsvorsorge ein? Inwiefern und wie geht die öffentliche Verantwortung für gleichstellungsbefördernde Bedingungen in die Vertragsabschlüsse ein?
- Mit welcher Kompetenz/Expertise wird die Vertragssprache dafür gefunden? Wie sieht die Vergewisserung gemeinwohlorientierter, also auch gender-gerechter Bedingungen verfahrensmäßig aus?
- Wie werden diejenigen Qualitätsansprüche, die Vielfalt und Versorgungsarbeit den Infrastrukturen abverlangen (z.B. soziale Gebrauchswertqualitäten von Infrastrukturen), in den Erbringungs-Vertragsverhältnissen abgesichert?

Gender-Issue 10:

- Welche Steuerungsmechanismen zur Sicherung vor Verfehlung der hoheitlichen Aufgaben, insbesondere bei Verfehlung der Integration von Gender-Anliegen, der Relativierung der dominanten geschlechtsspezifischen Belange bzw. der differenzierten Einbeziehung der unterlegenen geschlechtsspezifischen Belange werden eingeführt? Werden Sanktionsmechanismen oder andere steuerungsrelevante Instrumente eingeführt?
- Wie wird ein effizientes Controlling organisiert, dass Verfehlungen (insbesondere in der ggfs. eingegangenen Kette von Verantwortlichkeiten entsprechend Unterauftragsverhältnissen bzw. entsprechend der Vielzahl der beteiligten (Sub-)Unternehmen) transparent macht und der Öffentlichkeit bzw. parlamentarischen Politik ein Gegensteuern erlaubt?

6.4 Gender-Dimension IV: Transformation der Institutionalisierungsansätze für Gleichstellung

IV. Gender-Dimension:

Transformation der Gleichstellungsinteressensvertretungs-Strukturen und -Institutionen (bzw. Modernisierung oder Überwindung der institutionellen Ausgrenzung der Repräsentanz von Gleichstellungsanliegen)

Fragen im Zusammenhang mit der erheblichen *geschlechtsspezifischen (gesellschaftlich männlichen) Durchdringung von Institutionen, Rechtsetzung, Definition von Gegenstandsbereichen etc.*, die – u.a. aufgrund traditioneller *Ausblendung und Delegation der Gesamtverantwortung* für die Herbeiführung von Geschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit *an Frauen* - traditionell geschlechtsspezifisch *ungleiche Chancen bietende Strukturen reproduzieren und modernisieren*

Gender-Issue 11:

- Welche Begrenzungen für androzentrisch orientiertes Agieren sind auf Akteursebene und in institutionellen Kontexten eingeführt?
- Inwiefern und wie sind die Entscheidungsprozesse so gestaltet, dass differenzierte Kenntnisse über die Vielfalt der sozialen, räumlichen, zeitlichen Lebensvollzüge von Frauen und Erweiterungen der Handlungsfähigkeiten für Frauen verschiedenster Lebenslagen eingehen und durch die Entscheidungen gestützt werden ?

Gender-Issue 12:

- Inwiefern und wie ist Vorsorge gegen eine Abspaltung und Abwertung der unbezahlten Versorgungsökonomie und –arbeit getroffen? Sind Haftungsbedingungen und Gewährleistungspflichten zugunsten versorgungsökonomischer Akteure verankert?
- Inwiefern und wie ist Vorsorge getroffen, dass ein Versagen der Durchsetzung hoheitlicher Aufgaben des Gemeinwesens als öffentliche Angelegenheit verhandelt wird, und nicht als privates Problem derjenigen, die die Defizite innerhalb ihrer Anstrengungen

um Qualitätssicherung der Versorgung erleben (und zudem einer geschlechtsspezifischen Sozialisation der „Überverantwortungsbereitschaft bei unterproportionaler Gestaltungsmacht“ (Stichwort: Moralisierungsgefahr) ausgesetzt sind ?

Gender-Issue 13:

- Inwiefern, wo und wie ist die Effizienz der Akteure, die die öffentliche Verantwortung für die Herbeiführung von Gleichstellung als Aufgabe wahrnehmen, gewährleistet?
- Inwiefern, wo und wie ist gleichstellungsorientierte Handlungsfähigkeit effizient unterstützt?

Literatur

- Arbeitsgruppe 'Zeit der Erneuerung: Ökonomie der Reproduktion und öko-soziale Zeitpolitik' (1999): Zeit der Erneuerung. Zum Zusammenhang von Reproduktion und Produktion – 10 Thesen. Zwischenergebnis. In: Politische Ökologie, Heft 57/58 (17. Jg.), S. 111-112.
- Auner, Dagmar (1994): Die Alltagsmobilität von Frauen. Gießen (unveröffentlichte Diplomarbeit am Institut für Wirtschaftslehre des Haushalts und Verbrauchsforschung des Fachbereichs Haushalts- und Ernährungswissenschaften der Justus-Liebig-Universität Gießen).
- Bakker, Ineke/van de Kimmenade, Gonneke/Burmester, Hillevi/Cissek, Gabimarie (1993): Raum – Zeit – Struktur. Ergebnisse aus Referaten und Diskussionsbeiträgen der entsprechenden AG der 1. Europäischen Planerinnentagung. In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen. Sonderheft 1992/93 (Schwerpunkt „Raum greifen und Platz nehmen. Dokumentation der 1. Europäischen Planerinnentagung“, hrsg. v. FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V., Berlin). Zürich/Dortmund, S. 115-117.
- Bauer, Uta (1991): Überprüfung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen unter Berücksichtigung frauenpolitischer Belange. Gutachten im Auftrag des niedersächsischen Frauenministeriums. Berlin (unveröffentlichtes Manuskript).
- Bauer, Uta (1993): Frauenpolitische Forderungen anlässlich der Neufassung des niedersächsischen Landes-Raumordnungsprogramms – ein Zwischenbericht. In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Bd. 6 (Schwerpunkt „Regionalentwicklung – feministische Perspektiven“, hrsg. v. Kleinhans, Christina/Linkhart, Stefanie/Miserè, Stefanie/FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V.). Dortmund, S. 98-104.
- Bauer, Uta/Schillen, Ida/Flohr, Sabine (1993): Institutionalisierung statt Förderung. Ergebnisse aus Referaten und Diskussionsbeiträgen der entsprechenden AG der 1. Europäischen Planerinnentagung. In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Sonderheft 1992/93 (Schwerpunkt „Raum greifen und Platz nehmen. Dokumentation der 1. Europäischen Planerinnentagung“, hrsg. v. FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V., Berlin). Zürich/Dortmund, S. 106-114.

- Bauer, Uta (1993): Durchsetzung feministischer Planungsinhalte in der Verwaltung. Eine kritische Einschätzung anhand einiger Beispiele aus Berlin und Frankfurt. In: ZOLL-Texte, Heft 2/1993, S. 29-32 (Zeitung österreichischer LandschaftsplanerInnen und LandschaftsökologInnen).
- Bauer, Uta (1995): Prinzipien und Problematik der Beteiligung von Frauen: Durchsetzung feministischer Planungsinhalte in der Verwaltung. In: Deutscher Städtetag, Kommission 'Frauen in der Stadt' (Hrsg.): Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. Köln (DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Bd. 3, S. 79-82).
- Bauhardt, Christine (1993): Zeit und Raum in der Infrastrukturpolitik. In: Mettler-Meibom, Barbara/Bauhardt, Christine (HrsgInnen): Nahe Ferne – fremde Nähe. Infrastrukturen und Alltag. Berlin, S. 17-25.
- Bauhardt, Christine (1994): Verkehrsvermeidung!? – Kritik und Perspektiven aus der Sicht feministischer Verkehrsforschung. In: Buchen, Judith, et al. (Hrsg.) (1994): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Dokumentation der Ringvorlesung 'Frauen und Umweltschutz' der TU Berlin. Bielefeld, Bd. 62, S. 188-201.
- Bauhardt, Christine (1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht. Basel/Boston/Berlin.
- Bauhardt, Christine (1996a): „... also ich plane ja für alle Menschen...“. Zu Universalismus und Differenz in den Planungsdisziplinen. In: RaumPlanung, Heft 72, S. 39-44.
- Bauhardt, Christine (1996b): Schneller, weiter, Männer – Eine Mythologie der Motorisierung. In: Simonis, Udo Ernst, et al. (Hrsg.): Jahrbuch Ökologie. Hamburg/München, S. 151-159.
- Bauhardt, Christine (1998): Das Konzept „Nachhaltige Entwicklung“ – ein Ansatz für mehr Geschlechtergerechtigkeit in der Umweltpolitik? Zum Zwischenbericht der Enquête-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt – Ziele und Rahmenbedingungen einer nachhaltig zukunftsverträglichen Entwicklung“. In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Bd. 10 (Schwerpunktheft „Neue Wege – Neue Ziele. Positionen neuer feministischer Planung“). Bielefeld, S. 108-122.
- Bauhardt, Christine (1999): Bürgersteige und Straßenbahnen für die Frauen – den Männern ICE und Transrapid? Zur Verhältnismäßigkeit von Investitionsentscheidungen für den Infrastrukturausbau. In: Collmer, Sabine/Döge, Peter/Fenner, Brigitte (Hrsg.): Technik – Politik – Geschlecht. Zum Verhältnis von Politik und Geschlecht in der politischen Techniksteuerung. Bielefeld, Bd. 112, S. 111-125.
- Bauhardt, Christine (2003): Ways to Sustainable Transport: Gender and Mobility. In: Terlinden, Ulla (Hrsg.): City and Gender. International Discourse and Gender, Urbanism and Architecture. „Technik und Kultur“. Opladen, S. 209-227 (Schriftenreihe der internationalen Frauenuniversität, Bd. 12).
- Becker, Ruth (1997): Grundsätze feministischer Raumplanung. In: Becker, Ruth/Bauhardt, Christine (Hrsg.): Durch die Wand. Pfaffenweiler, S. 11-32.
- Becker, Ruth (2002): Immer mehr selbständige Frauen – ein internationaler Diskurs. Konsequenzen für einen feministischen Planungsansatz. In: RaumPlanung, Heft 102, S. 126-131 (Schwerpunktheft „Gender Planning: Erfahrungen in Europa“).

- Becker-Schmidt, Regina/Knapp, Gudrun-Axeli (1987): Geschlechtertrennung – Geschlechterdifferenz: Suchbewegungen sozialen Lernens. Bonn.
- Becker-Schmidt, Regina (1999): Frauen-, Geschlechter- und Geschlechterverhältnisforschung in Naturwissenschaft, Technik und Medizin. Vortrag zum Wissenschaftlichen Kolloquium „Geschlechterverhältnisse – Naturverhältnisse“ des Niedersächsischen Forschungsverbunds „Frauen- und Geschlechterforschung in Naturwissenschaft, Technik und Medizin“ an der Universität Hannover. (veröffentlicht im Internet unter http://www.nffg.de/b_vortragbs.htm).
- Beeckmans, Paul/Oblong, Dirk/Spitzner, Meike (Hrsg.) (1989): Welche Freiheit brauchen wir? Zur Psychologie der automobilen Gesellschaft. Dokumentation der gleichnamigen Tagung der Grünen im Bundestag 1988 in Wolfsburg. Berlin.
- Biesecker, Adelheid/Mathes, Maite/Schön, Susanne/Scurrrell, Babette (Hrsg.) (2000): Vorsorgendes Wirtschaften – Auf dem Weg zu einer Ökonomie des guten Lebens. Bielefeld.
- Blöbaum, Anke/Felscher-Suhr, Ute (1997): Ein feministischer Blick auf die Verkehrswende. In: Giese, Eckhard (Hrsg.): Verkehr ohne (W)Ende?: Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge. Tübingen, S. 147-164 (Deutsche Gesellschaft für Verhaltenstherapie).
- Bock, Stephanie/Heeg, Susanne/Rodenstein, Marianne (1993): Reproduktionsarbeitskrise und Stadtstruktur: Eine feministische Betrachtung von Agglomerationsräumen. In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Heft 6 (Schwerpunkt „Regionalentwicklung – feministische Perspektiven“, hrsg. v. Kleinhans, Christina/Klinkhart, Stefanie/Miserè, Stefanie/FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V.). Dortmund, S. 14-23.
- Braunmühl, Claudia von (2001): Gender Mainstreaming Worldwide – Rekonstruktion einer Reise um die Welt. In: ÖZP – Österreichische Zeitschrift für Politikwissenschaft. Vierteljahresschrift, Heft 2 (Jg.30), S. 183-202 (Schwerpunktheft „Globalisierungsmythen: Feministische Perspektiven“).
- Breckner, Ingrid (1997): Produktionsbedingungen feministischer Wissenschaft. In: Winterfeld, Uta von/Biesecker, Adelheid/Duden, Barbara/Spitzner, Meike (Hrsg.): Vom Zwischenruf zum Kontrapunkt. Frauen – Wissenschaft – Natur. Bielefeld, Bd. 102, S. 85-102.
- Bremische Bürgerschaft, Landtag der 13. Wahlperiode (1995): „Sicherheit und Mobilität von Frauen“. Mitteilung des Senats der Bremischen Bürgerschaft vom 14. März 1995. Drucksache 13/1186 des Landtags. Bremen.
- Brieler, Paul (1997): Ältere Menschen und Verkehr. In: Giese, Eckhard (Hrsg.): Verkehr ohne (W)Ende? Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge. Hrsg. v. Deutsche Gesellschaft für Verhaltenstherapie (DGTV). Tübingen, S. 173-182.
- Buchen, Judith, et al. (Hrsg.) (1994): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Dokumentation der Ringvorlesung „Frauen und Umweltschutz“ der TU Berlin. Bielefeld, Bd. 62.
- Buhr, Regina (1999): Das Auto: ein Mittel zur Erleichterung der Haushaltsführung? In: Flade, Antje/Limbourg, Maria (Hrsg.) (1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen, S. 155-173.

- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2003a, 2. Auflage): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik. Erarbeitet von Färber, Christine/Spitzner, Meike/Geppert, Jochen/Römer, Susanne. Kurzgefasst aus der Expertise „Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes“ im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. In: Werkstatt-Praxis, Heft 4/2003, S. 75-117. (Unveränderter Wiederabdruck der vergriffenen Veröffentlichung: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2002): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik. Werkstatt-Praxis – Schriftenreihe des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Heft 4/2002).
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2003b): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik. Expertise. Erarbeitet von Färber, Christine/Spitzner, Meike/Geppert, Jochen/Römer, Susanne. Bonn. Langfassung. Nur im Internet, allerdings mit allen Teilen publiziert unter: http://www.bbr.bund.de/exwost/forschungsfelder/ff_index.html?/exwost/forschungsfelder/029_themen.html.
- Bundesarbeitsgemeinschaft der Frauenbüros (1989): Notwendige Rahmenbedingungen für die Arbeit von Frauenbeauftragten. Wiesbaden.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ)/Interministerieller Ausschuss Gender Mainstreaming (2003a): Arbeitshilfe zu §2 GGO: „Gender Mainstreaming in der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“. Berlin.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ)/Interministerieller Ausschuss Gender Mainstreaming (2003b): Arbeitshilfe zu §2 GGO: „Gender Mainstreaming in Forschungsvorhaben“ (Ressortforschung). 3.7.2003. Berlin.
- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau) (Hrsg.) (1993): Frauen planen die Stadt. Dokumentation des gleichnamigen Kolloquiums vom 25.2.1993 in Bonn. Bonn (Schriftenreihe „Forschung“, Heft 493).
- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.) (1995): Mobilität von Frauen und Jugendlichen im ländlichen Raum. Reihe „direkt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“, Nr. 49/1995, Bonn.
- Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (1990): Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage „Emanzipation vom Auto – das Recht der Frauen auf eine ökologische und soziale Verkehrswende“ der Fraktion Die Grünen im Bundestag, Teil I-III, Bundestags-Drucksachen 11/8516, 11/8518 und 11/8519 vom 4.12.1990.
- Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (1996a): Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage „Frauen und Mobilität“ der Abgeordneten Monika Ganseforth, Brigitte Adler, Ingrid Becker-Inglau, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD, Bundestags-Drucksache 13/4683 vom 22.5.96.
- Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (1996b): Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage „Emanzipation vom Auto (II) – Feministische Ansätze zur Verkehrsvermeidung“ der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Bundestags-Drucksache 13/5338 vom 24.7.96.
- Bündnis 90/Die Grünen, Landschaftsverband Westfalen-Lippe (1993): Mobilität von Frauen im ländlichen Raum. Eine Fragebogenerhebung. Münster.

- Buschkühl-Lindermann, Angelika/Frank, Christel/Schön, Christine/Stete, Gisela (1994): Mobilität und Sicherheit der Frauen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dessen bedarfsgerechte Umgestaltung in der Stadt Frankfurt am Main. Hrsg. v. Stadwerke Frankfurt a.M./Dezernat Frauen und Gesundheit/Frauenreferat. Frankfurt am Main.
- Charkiewicz, Eva (2001): Transitions to Sustainable Production and Consumption. Concepts, policies and actions. Maastricht/NL (Shaker Publishing BV).
- Claus, Silke (2000): Öffentliches Leben in Stadträumen. Ein Beitrag zu sozialer und kultureller Interaktion?! In: Fließende Grenzen. 26.Kongreß von Frauen im Naturwissenschaft und Technik. Darmstadt, S. 447-455.
- Corral, Thais, et al. (2002): Women Strategies for Earth Summit 2002: Women's Action Agenda for Healthy Planet 2002. Johannesburg (<http://www.earthsummit2002.org/wcaucus/2002/waa2002.htm>).
- Cox, Helmut (2001): Zur Organisation der Daseinsvorsorge in Deutschland. Stand und Entwicklungstendenzen in europäischer Perspektive. In: Schader-Stiftung (Hrsg.): Die Zukunft der Daseinsvorsorge. Öffentliche Unternehmen im Wettbewerb. Darmstadt, S. 25-40.
- Davies, Karen/Spitzner, Meike (1999): Temporalities of work and Gender – Zur vorfindbaren Diversität von Zeiten und Zeitdominanz. In: Hofmeister, Sabine/Spitzner, Meike (Hrsg.) (1999): Zeitlandschaften. Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik. Stuttgart/Leipzig, S. 161-182.
- Davis, Joan S. (2002): Privatisierung der Wasserversorgung. Ein Beitrag zur Nachhaltigkeit? In: NRO-Frauen-Forum (Hrsg.): Nachhaltigkeit – Geschlechtergerechtigkeit – Umwelt. Zwischen Überlebenssicherung und Mainstreaming. Dokumentation der gleichnamigen gemeinsamen Tagung von NRO-Frauenforum und Gustav-Stresemann-Institut am 22./23. Februar 2002 in Bonn. Stuttgart, S. 23-30.
- Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (Hrsg.) (1995): Frauen verändern ihre Stadt – Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. Köln (DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Heft 3).
- Deutscher Städtetag, Ausschuss „Frauen- und Gleichstellungsangelegenheiten“/Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (o.J. (1996)): Eckpunkte zur Verkehrsplanung aus Frauensicht. Einbeziehung von Frauenbelangen in die Nahverkehrsplanung, o.O.
- Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (Hrsg.) (1998): Frauen verändern ihre Stadt – Arbeitshilfe 3: Stadtentwicklung. Köln/Berlin (DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Heft 3).
- Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2001): Daseinsvorsorge und Wettbewerb – Für und Wider einer wirtschaftlichen Betätigung der Städte. Dokumentation der Veranstaltung im Rahmen des Projektes „Zukunft der Stadt? – Stadt der Zukunft!“ am 13. Februar 2001. Köln.
- Dörhöfer, Kerstin/Terlinden, Ulla (1998a): Feministische Stadtforschung und -planung. Rückblick und Perspektiven. In: Dörhöfer, Kerstin/Terlinden, Ulla (Hrsg.): Verortungen. Geschlechterverhältnisse und Raumstrukturen. Reihe Stadtforschung aktuell, hrsg. v. Wollmann, Hellmut, Bd. 66. Basel/Boston/Berlin, S. 9-28.

- Dörhöfer, Kerstin/Terlinden, Ulla (1998b): Neue Lebensräume. Technologische Entwicklung und städtischer Wandel. In: Dörhöfer, Kerstin/Terlinden, Ulla (Hrsg.): Verortungen. Geschlechterverhältnisse und Raumstrukturen. Reihe Stadtforschung aktuell, hrsg. v. Wollmann, Hellmut, Bd. 66. Basel/Boston/Berlin, S. 29-46.
- Dörr, Gisela (1991): Haushaltstechnisierung und geschlechtsspezifische Arbeitsteilung im Haushalt. In: Glatzer et al. (Hrsg.): Haushaltstechnisierung und gesellschaftliche Arbeitsteilung. Frankfurt am Main/NewYork, S. 65-78.
- Enquête-Kommission „Demographischer Wandel – Herausforderungen unserer älter werden Gesellschaft an den einzelnen und die Politik“ des Deutschen Bundestages (1993): Öffentliche Anhörung von Sachverständigen zum Thema „Mobilität und Wohnen im Alter“. Protokoll der 14. Sitzung.
- Enquête-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages (1992): Öffentliche Anhörung zum Thema „Verkehrsvermeidung“ am 16./17.11.1992. Stenographisches Protokoll der Anhörung sowie Stellungnahme des Wuppertal-Instituts= Enquête-Kommissions-Drucksache 12/10-K.
- Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags NRW (1999): Soziale Aspekte der Mobilität. Drucksache „Informationen des Landtags“ Nr. 13/0034. Düsseldorf.
- Erlemann, Christiane (1997a): Ich trauer meinem Ingenieurdasein nicht mehr nach. Warum Ingenieurinnen den Beruf wechseln – eine qualitative empirische Studie. Bielefeld, Bd. 144.
- Erlemann, Christiane (1997b): Stolpersteine der Professionalisierung. Beispiele ausgestiegener Ingenieurinnen. In: Frauenbeauftragte der TU Berlin (Hrsg.): 50 Jahre TU – Wo bleiben die Frauen? Frauen in natur- und ingenieurwissenschaftlichen Studienfächern. Berlin.
- Erlar, Birgit (Hrsg.) (2003): Kommunale Haushaltsplanung für Frauen und Männer: Gender Budgeting in der Praxis – Konzepte, Erfahrungen, Perspektiven. Eine Untersuchung der FAM–Feministischen Akademie München im Auftrag der Gleichstellungsstelle für Frauen der Landeshauptstadt München. Hrsg. v. Landeshauptstadt München, Gleichstellungsstelle für Frauen. München.
- Europäische Kommission (1997): Chancengleichheit für Frauen und Männer in der Europäischen Union. Jahresbericht 1996. Luxembourg.
- Europäische Kommission, Generaldirektion V (o.J. (1998)): Einbindung der Chancengleichheit in sämtliche Politischen Konzepte und Maßnahmen der Gemeinschaft. Fortschrittsbericht der Kommission über Folgemaßnahmen zu der [gleichnamigen] Mitteilung [der EU-Kommission]. Brüssel.
- European Women’s Lobby (2000): Gender Trade Liberalisation and Services in the European Union. Briefing Paper prepared for the DG Trade Dialogue with Civil Society: Meeting of the Issue Group on Services, Brussels, September 2000.
- Fauconnier, Isabelle (1999): The Privatization of Residential Water Supply and Sanitation Services: Social Equity Issues in the California and International Contexts. In: Berkeley Planning Journal, Heft 13, S. 37-73.

- „Feminismus, Gender, Geschlecht“. Geschlechterpolitik im Neoliberalismus: Gender Mainstreaming und Gleichstellung/Finanzpolitik und Gender Budget/Frauenrechte und Vereinte Nationen/Feministische Gewerkschaftspolitik, Lohngleichheit, Sozialversicherung/Frauenhandel und Freier-Markt (2003). Widerspruch, Heft 44, 23. Jg. (1. Halbjahr) [Schwerpunktheft], Zürich.
- Flade, Antje (1992): Frauenalltag im Stadtverkehr. Über die Benachteiligung von Frauen im Verkehrsalltag. In: Politische Ökologie, Heft 29/30, S. 55-58.
- Flade, Antje/Kustor, Beatrice (1996): Sozialisation und Raumeignung – die räumliche Dimension als Einflußfaktor geschlechtstypischer Sozialisation. Darmstadt.
- Flade, Antje (1999): Zu den Ursachen des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens von Männern und Frauen. In: Flade, Antje/Limbourg, Maria (HrsgInnen): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen, S. 137-153.
- Flade, Antje (1999): Begleitung und Transport von Kindern. In: Flade, Antje/Limbourg, Maria (HrsgInnen.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen, S. 257-262.
- Forum Umwelt & Entwicklung (Hrsg.) (2002): Soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit aus Geschlechterperspektive. 14 Punkte zum Anpacken. Bonn (Reihe „Globale Gerechtigkeit ökologisch gestalten“ der deutschen Umwelt- und Entwicklungsorganisationen zum Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg).
- Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)/AG Verkehrsplanung, AA Grundsatzfragen der Verkehrsplanung (Hrsg.) (1997): Frauenbelange in der Verkehrsplanung. Köln (Arbeitspapier der FGSV, Nr. 44).
- Frauen in Bewegung (1990): Raum und Bewegungsfreiheit für Frauen. Reader zur Öffentlichen Anhörung. Bonn (Bundestagsfraktion Die Grünen, AK Wohnungspolitik, Stadtentwicklung, Raumordnung, Verkehr).
- Frauen in Bewegung – bundesweites Netzwerk (Hrsg.) (1997): Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs – Eine Chance für Frauen ? Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht. Hrsg. v. Bundesvorstand von Bündnis 90/Die Grünen. Bonn.
- FrauenUmweltNetz (2002): Geschlechterverhältnisse, Umwelt und nachhaltige Entwicklung. Beiträge zum Gender Mainstreaming. Dokumentation des Kongresses im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit am 30./31. April 2002 Berlin. Veranstaltet vom FrauenUmweltNetz. (veröffentlicht im Internet unter: <http://www.frauenumweltnetz.de/Kongress/Vortraege/vortraege.html> – August 2003).
- Friberg, Tora (1993): Everyday life: women's adaptive strategies in time and space. Lund Studies in Geography, Series B, Bd. 55. Lund.
- Frielinghaus, Birgit/Hering, Marion (1997): Frauenspezifische ÖPNV-Untersuchung in Mülheim an der Ruhr. Baustein Haltestellenbegutachtung in Mülheim-Heißen. Hrsg. v. FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V. Dortmund. Dortmund.
- Frielinghaus, Birgit/Hering, Marion (1998): Frauenspezifische ÖPNV-Untersuchung in Essen am Beispiel der Siedlungsbereiche Horst-Hörsterfeld-Bergmannsfeld im Auftrag der Stadt Essen. Unveröffentlichter Abschlussbericht. Hrsg. v. FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V. Dortmund. Dortmund.

- Fritz-Haendeler, Renate (1984): Frauen als Trägerinnen öffentlicher Belange. Expertise zur institutionellen Beteiligung von Frauen in der Bauleitplanung. Aachen.
- Fuhrmann, Angela (1997): Der Nahverkehrsplan – eine neue Chance für Frauenbelange in der Planung? In: Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen des Landes Rheinland-Pfalz (Hrsg.): Dokumentation der Fachtagung „Frauen und Männer im Dialog – Ansätze zur Veränderung in der Planung“ des Ministeriums für Kultur, Jugend, Familie und Frauen des Landes Rheinland-Pfalz am 15.11.1996 in Mainz. Mainz.
- Fuhrmann, Angela/Strieffler, Katja (2001): „Wenn ich abends weggehe, fahr` ich nicht mehr Bahn“ – Kommunalverband Großraum Hannover mit neuem Sicherheits-Konzept für ÖPNV-Fahrgäste. In: Verkehrszeichen, Heft 1/2001, S. 23-28.
- Fuhrmann, Angela (2002): Sicher mobil. Materialien. Frankfurt a.M./Hannover.
- Fuhrmann, Angela (2003a): Gender Mainstreaming im ÖPNV – am Beispiel des Nahverkehrsplans der Region Hannover. Vortrag zum ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg vom 17.-19. Februar 2003 in Freiburg (unveröffentlichtes Manuskript)
- Fuhrmann, Angela (2003b): Gender Mainstreaming im ÖPNV – am Beispiel des Nahverkehrsplans der Region Hannover. Folien des Vortrags zum ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg vom 17.-19. Februar 2003 in Freiburg. In: Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg (Hrsg.) (2003): „Visionen für Bus und Bahn“ – 1. ÖPNV-Innovationskongress 17.-19.2.2003, Tagungsband. CD.
- Gattinger, Pia Tana (1994): Fahrgastbeiräte – eine Chance zur Demokratisierung der Verkehrsverbünde? In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Bd. 7 (Schwerpunktheft „Entschleunigung – Die Abkehr von einem Leit(d)bild“). Bielefeld, S. 104-110.
- „Gender Planning: Erfahrungen in Europa“ (2002). Schwerpunktheft der RaumPlanung. Hrsg. v. Informationskreis für Raumplanung e.V. (IfR). Dortmund.
- Gleichstellungsstellen Kreis Gütersloh (Hrsg.) (1996a): Wie frauengerecht ist der ÖPNV? Auswertung einer Fragebogen-Aktion der Gleichstellungsstellen im Kreis Gütersloh. Halle.
- Gleichstellungsstellen Kreis Gütersloh (Hrsg.) (1996b): Frauen erfahren ihre Stadt. Die öffentlichen Verkehrsmittel im Kreis Gütersloh aus Frauensicht. Gesamtbericht über die Projektergebnisse im Kreis Gütersloh. Halle.
- Hamilton, Kerry/Jenkins, L. (1991): Women and Transport: Bus Deregulation in West Yorkshire. Bradford.
- Hamilton, Kerry/Hoyle, Susan Riley/Jenkins, Linda (1999): The Public Transport. Gender Audit. Detroit. (Veröffentlicht im Internet unter <http://www.uel.ac.uk/womenandtransport>).

- Hamilton, Kerry (2001): Gender and Transport in Developed Countries. A Background Paper in Preparation for CSD-9. In: UNED Forum – United Nations Environment and Development Forum (Hrsg.): Background Papers for the Expert Workshop „Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision-Making“ at Berlin, Germany, 10-12 January 2001, Jointly hosted by the Federal Ministry for the Environment, Nature Protection and Nuclear Safety and the Heinrich Boell Foundation. London (UNED) (veröffentlicht im Internet unter <http://earthsummit2002.org/workshop> (12/2001).
- Hamilton, Kerry (2001): Gender and Transport in Developed Countries. Summary – Conclusions. In: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)/Heinrich-Böll-Stiftung/UNED Forum – Forum of the United Nations Environment and Development NGO (Hrsg.): Gender Perspectives for Earth Summit 2002 – Energy, Transport, Information for Decision-Making. Report on the International Conference at Jagdschloss Glienicke, Berlin, 10-12 January 2001. Berlin, S. 39-40.
- Hamilton, Kerry (2001): Transport and the Great Gender Divide. In: Connections (London/UK), Heft Spring 2001: IV-V.
- Hausen, Karin (1997): Überlegungen zum geschlechtsspezifischen Strukturwandel der Öffentlichkeit. In: Gerhard, Ute, et al. (Hrsg.): Differenz und Gleichheit – Menschenrechte haben (k)ein Geschlecht. Unveränderte Neuauflage 1997. Königstein im Taunus, S. 269-282.
- Hering, Marion, et al. (1996): Der Nahverkehrsplan. In: PlanerIn – SRL Mitteilungen für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Heft 4, Quartal Dezember 1996, S. 57-61.
- Hesse, Markus/Spitzner, Meike (1989): „Transrapid – Temporausch mit Hindernissen“. In: Kommune. Forum für Politik, Ökonomie, Kultur, Heft 7/89, 7. Jg., S. 12-13.
- Hesse, Markus/Spitzner, Meike (1991): Höher, schneller, weiter? Verkehrsforschung und das Beispiel Transrapid. In: Wechselwirkung – Technik, Naturwissenschaft, Gesellschaft, Heft 48, 13. Jg., S. 33-38.
- Hessisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Sozialordnung (Hrsg.) (1992): "Wir machen mobil." Mobilität von Frauen im ländlichen Raum. Mainz, August 1992. (Broschüre zu Maßnahmen und Modellen).
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (1993): Empfehlungen zur besonderen Berücksichtigung der Belange von Frauen bei der Verkehrsplanung. Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 35 vom 30. August 1993, S. 2158 f. (Abdruck auch im Anhang in: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“, 1995, a.a.O.).
- Hilpert, Thomas (2002): Halten auf Wunsch Rechtliche und betriebliche Aspekte eines fahrgastfreundlichen Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr. In: Der Nahverkehr, Heft 3/2002 (Personen und Güterverkehr in Stadt und Region), S. 44-47.
- Hofmeister, Sabine/Spitzner, Meike (Hrsg.) (1999): Zeitlandschaften. Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik. Stuttgart/Leipzig.
- Hofmeister, Sabine (1999): Über die Produktivität des Reproduktiven. Der Beitrag des Konzepts „Vorsorgendes Wirtschaften“ zum Nachhaltigkeitsdiskurs. In: Weller, Ines/Hoffmann, Esther/Hofmeister, Sabine (Hrsg.) (1999): Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven – Alte Blockaden. Bielefeld, Bd. 109, S. 73-95.

- Holland-Cunz, Barbara (1993): Öffentlichkeit und Privatheit – Gegenthesen zu einer klassischen Polarität. In: FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V. Berlin (Hrsg.): Raum greifen und Platz nehmen. Dokumentation der 1. Europäischen Planerinnentagung. Zürich/Dortmund, 36-53.
- Holland-Cunz, Barbara (1997): Die Einsamkeit der Staatsgründer. Individualität, Sozialität, Familie und Staat in der klassischen politischen Theorie. In: Kerchner, Brigitte/Wilde, Gabriele (Hrsg.): Staat und Privatheit. Aktuelle Studien zu einem schwierigen Verhältnis. Opladen, S. 55-68.
- Holzappel, Helmut/Spitzner, Meike (1989): „Immer schneller zu fernen Zielen, die sich nicht mehr lohnen“. Zur ökologischen europäischen Raum- und Verkehrsplanung auf der Basis endogener Regionalentwicklungsplanung. Arbeitspapier der Europäischen Verkehrsplanerorganisation Transport 2000. Abgedruckt in: Frankfurter Rundschau 14.9.1989, Dokumentation.
- Hubenthal, Heidrun/Klamp, Heike (1998): Wo lehren sie denn, wo forschen sie denn? Frauen in der Stadt- und Landschaftsplanung an der Universität Gesamthochschule Kassel. In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Bd. 10 (Schwerpunktheft „Neue Wege – Neue Ziele. Positionen neuer feministischer Planung“). Bielefeld, S. 233-244.
- Hugo, Maybritt, et al. (HrsgInnen) (1996): Regina Mobilia. Unterwegs – aber wie ? Begleitmaterial zur Ausstellung „Regina Mobilia – Mobilität in der Region Braunschweig“. Hrsg. v. Zweckverband Großraum Hannover. Braunschweig.
- Internationale Frauen-Universität (2000), Project Area Water. (<http://www.wifu.de/> – Sommer 2000).
- Janich, Ingeborg/Rübsamen, Rosemarie (1993): Women get involved in Energy. Renewable Energy Projects in Germany. In: Wächter, Christine/Eberhart, Tina (Hrsg.): Feminist perspectives on technology, work and ecology. 2nd European feminist research conference, July 5-9, 1994 Graz/Austria – Proceedings, Bd. 21. Graz/Austria, S. 283.
- Kelp-Siekmann, Sibylle (1999): Regionaler Beteiligungsansatz. In: Kommunalverband Ruhrgebiet KVR (Hrsg.): Mobile Frauen im Ruhrgebiet. Ansprüche der Frauen an die Nahverkehrsplanung. Tagungsdokumentation zum Werkstattgespräch der Gleichstellungsstelle und der Abteilung Planung am 30.10.1997 beim KVR in Essen. Essen, S. 40-43.
- Kerchner, Brigitte/Wilde, Gabriele (1997): Aktuelle Studien zum schwierigen Verhältnis „Staat und Privatheit“. Einleitung. In: Kerchner, Brigitte/Wilde, Gabriele (Hrsg.): Staat und Privatheit. Aktuelle Studien zu einem schwierigen Verhältnis. Opladen, S. 9-26.
- Klamp, Heike (1993): Über die Art Wege zu erforschen – oder warum Frauenwege in der Verkehrsforschung unsichtbar sind. Berichte zur Verkehrsplanung, Ausgabe 3-8/93. Kassel (Universität Gesamthochschule Kassel, Fachbereich Stadtplanung, Landschaftsplanung).
- Klingebiel, Ruth/Randeria, Shalini (Hrsg.) (1998): Globalisierung aus Frauensicht. Bilanzen und Visionen. Bonn (Eine Welt-Texte der Stiftung Entwicklung und Frieden. Bd. 6).

- Klingspor, Christiane (1997): Begrenzte Beweglichkeit. In: Klingspor, Christiane/Zöbl, Dorothea (Hrsg.): Bewegungsräume im Wandel. Mobilität von Frauen in Charlottenburg. IRS-Diskussionsbeiträge. Hrsg. v. Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin. Berlin, Bd. 46, S. 99-188.
- Köhler, Uwe (2002): Die Liberalisierung des Marktes im ÖPNV. Diskussionspapier zur Expertenrunde „Die Liberalisierung des Marktes im ÖPNV“ am 5.-6. Dezember 2002 in Seeheim-Jugenheim. Typoscript. November 2002. Inzwischen veröffentlicht als: Köhler, Uwe (2003): Die Liberalisierung im ÖPNV. In: Schader-Stiftung (Hrsg.): Öffentliche Daseinsvorsorge – Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte. Darmstadt (Reihe „Gesellschaftswissenschaften – Praxis“ der Schader-Stiftung, S. 109- 114).
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2000a): Leistungen der Daseinsvorsorge. Mitteilung der Kommission KOM(2000) 580 endgültig vom 20.9.2000. In: Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2001): Daseinsvorsorge und Wettbewerb – Für und Wider einer wirtschaftlichen Betätigung der Städte. Dokumentation der Veranstaltung im Rahmen des Projektes „Zukunft der Stadt? – Stadt der Zukunft“ am 13. Februar 2001. Köln, S. 95-136.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2000b): Leistungen der Daseinsvorsorge. Anhang I: Sachstand in einzelnen Branchen. Mitteilung der Kommission KOM(2000) 580 endgültig vom 20.9.2000, S.29-41. In: Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2001): Daseinsvorsorge und Wettbewerb – Für und Wider einer wirtschaftlichen Betätigung der Städte. Dokumentation der Veranstaltung im Rahmen des Projektes „Zukunft der Stadt? – Stadt der Zukunft“ am 13. Februar 2001. Köln, S. 123-135.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2000c): Leistungen der Daseinsvorsorge. Anhang II: Definition der Begriffe. Mitteilung der Kommission KOM(2000) 580 endgültig vom 20.9.2000, S. 42. In: Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2001): Daseinsvorsorge und Wettbewerb – Für und Wider einer wirtschaftlichen Betätigung der Städte. Dokumentation der Veranstaltung im Rahmen des Projektes „Zukunft der Stadt? – Stadt der Zukunft“ am 13. Februar 2001. Köln, S. 136.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2003): Grünbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse. KOM(2003) 270 endgültig vom 21.5.2003. Brüssel.
- Kommunalverband Großraum Hannover/Die Gleichstellungsbeauftragte (Hrsg.) (1992²): Frauen abends unterwegs. Dokumentation eines Beteiligungsexperiments. Hannover (Beiträge zur Regionalen Entwicklung, Bd. 32).
- Kommunalverband Großraum Hannover (Hrsg.) (2001)): Erreichbarkeitsprüfung aus Frauensicht – wie kann das gehen? (veröffentlicht im Internet unter: <http://www.hannover-region.de/deutsch/wuu/referatgleich/Erreichbarkeit/Methodik.htm>).
- Kommunalverband Ruhrgebiet (Hrsg.) (1999): Mobile Frauen im Ruhrgebiet: Ansprüche der Frauen an die Nahverkehrsplanung. Tagungsdokumentation zum Werkstattgespräch der Gleichstellungsstelle und der Abteilung Planung am 30.10.1997 beim KVR in Essen. Essen.
- Körntgen, Silvia (1991): Grundlagen einer frauengerechten Verkehrsplanung und -politik in Mainz. Hrsg. v. Stadt Mainz, Frauenbüro. Mainz (Reihe „Frauen und Stadtplanung“).

- Körntgen, Silvia (1994): Vorschläge zur Planung und Gestaltung eines frauengerechten öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Mainz. Hrsg. v. Stadt Mainz, Frauenbüro. Mainz (Reihe „Frauen und Stadtplanung“).
- Körntgen, Silvia (1995): ÖPNV-Frauen-Kinderbetreuung. Modellprojekt im Landkreis Bitburg-Prüm. In: Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum. Dokumentation einer Tagung des Donnersbergkreises in Kooperation mit der Universität Kaiserslautern und der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz in Kirchheimbolanden am 4./5. Mai 1995. Kirchheimbolanden.
- Körntgen, Silvia (1996): Mobilität von Frauen im ländlichen Raum. Mobilitätsbedarf, Mobilitätschancen, frauengerechte Verkehrsplanung. Dissertation am Fachbereich Architektur/Raum- und Umweltplanung/Bauingenieurwesen der Universität Kaiserslautern. Kaiserslautern.
- Körntgen, Silvia (2000): Handlungsbedingungen alltäglicher Mobilität im ländlichen Raum: Versorgungs- und Begleitwege. In: Lange, Hellmuth (Hrsg.): Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag. Soziologie und Ökologie, Bd 4. Opladen S. 143-161.
- Kreibich, Barbara/Kreibich, Volker/Ruhl, Gernot (1989): Vom Funktionsraum zum Aktionsraum. Wissenschaftliche Grundlagen für eine Modernisierung der Infrastruktur- und Regionalplanung. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Infrastrukturentwicklung unter veränderten Rahmenbedingungen. Regionale Infrastruktur II. Bonn (Informationen zur Raumentwicklung, Bd. 1/1989, S. 51-71).
- Küster, Christine (1999): Die Zeitverwendung für Mobilität im Alltag. In: Flade, Antje/Limbourg, Maria (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen S. 185-206.
- Kunst-Derichsmann, Karin (1999): Mobilität von Frauen in der Emscher-Lippe-Region und Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs. In: Kommunalverband Ruhrgebiet (Hrsg.): Mobile Frauen im Ruhrgebiet. Ansprüche der Frauen an die Nahverkehrsplanung. Tagungsdokumentation zum Werkstattgespräch der Gleichstellungsstelle und der Abteilung Planung am 30.10.1997 beim KVR. Essen, S. 55-57.
- Lang, Sabine (1997): „Öffentlichkeit“ in der Systemtheorie und in Rational Choice-Ansätzen. Überlegungen zur theoretischen Privatisierung des Politischen. In: Kerchner, Brigitte/Wilde, Gabriele (Hrsg.): Staat und Privatheit. Aktuelle Studien zu einem schwierigen Verhältnis. Opladen, S. 107-133.
- Lange, Hellmuth (Hrsg.) (2000): Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag. Reihe Soziologie und Ökologie, Band 4. Opladen.
- Leutner, Barbara (2001): Gemeinwohl immer noch unterbelichtet. Kommunen ohne Rechtssicherheit. In: Grüne und Alternative in den Räten NRW (Hrsg.): Forum Kommunalpolitik. Düsseldorf, S. 7-11.
- List, Elisabeth (1993): Gebaute Welt. Raum, Körper und Lebenswelt in ihrem politischen Zusammenhang. In: FreiRäume. Streitschrift der Feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Sonderheft 1992/93 (Schwerpunkt „Raum greifen und Platz nehmen. Dokumentation der 1. Europäischen Planerinnentagung“, hrsg. v. FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V. Berlin). Zürich/Dortmund, S. 54-70.

- List, Elisabeth (1999): Leben ist Bewegung Subjektivität, Raum und Identität. In: Thabe, Sabine (Hrsg.): Räume der Identität – Identität der Räume. Hrsg. v. Institut für Raumplanung (IRPUD), Fakultät für Raumplanung Universität Dortmund. Dortmund (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 98., S. 210-219).
- Madörin, Mascha (2003): Gender Budget. Erfahrungen mit einer Methode des Gender Mainstreaming. In: Widerspruch, Heft 44, 23.Jg. (1. Halbjahr) (Schwerpunktheft „Feminismus, Gender, Geschlecht“), Zürich, S. 35-50.
- Mensch, Kirsten/Pfeiff, Claudia (2001): Von öffentlicher Trägerschaft zum freien Markt? Zusammenfassung der Kolloquiumsdiskussion. In: Schader-Stiftung (Hrsg.): Die Zukunft der Daseinsvorsorge. Öffentliche Unternehmen im Wettbewerb. Darmstadt, S. 55-76.
- Mensch, Kirsten/Pfeiff, Claudia (2003): Öffentliche Daseinsvorsorge – Problem oder Lösung? Bericht über die Podiumsdiskussion. In: Schader-Stiftung (Hrsg.): Öffentliche Daseinsvorsorge – Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte . Symposium der Schader-Stiftung am 13. Februar 2003 in Frankfurt/M. Darmstadt (Reihe „Gesellschaftswissenschaften – Praxis“ der Schader-Stiftung, S. 38-51).
- Mensch, Kirsten (2003): Entscheidungskompetenzen und Verantwortlichkeiten für die (zukünftige) Wasserversorgung. Diskussionsbericht. In: Schader-Stiftung (Hrsg.): Öffentliche Daseinsvorsorge – Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte. Darmstadt (Reihe „Gesellschaftswissenschaften – Praxis“ der Schader-Stiftung. S. 82-92.
- Methfessel, Barbara (1988): ...entscheidend bleibt die Arbeitskraft der Frau. Zu den Grenzen der Rationalisierbarkeit und Technisierbarkeit der Hausarbeit. In: Torniepoth, Gerda (Hrsg.) (1988): Arbeitsplatz Haushalt: Zur Theorie und Ökologie der Hausarbeit. Berlin, S. 55-86.
- Methfessel, Barbara (1992): Hausarbeit zwischen individueller Lebensgestaltung, Norm und Notwendigkeit. Ein Beitrag zur Sozialökonomie des Haushalts. Baltmannsweiler.
- Mettler-Meibom, Barbara/Bauhardt, Christine (HrsgInnen) (1993): Nahe Ferne – fremde Nähe. Infrastrukturen und Alltag. Berlin.
- Mettler-Meibom, Barbara (1994): Kommunikation in der Mediengesellschaft. Tendenzen – Gefährdungen – Orientierungen. Berlin.
- Meyer, Heidi (1999): Sitzplätze statt Parkplätze. Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich. Zürich.
- Meyer, Traute (1997): Im Schatten der Krise. Über das „Ende der Arbeitsgesellschaft“ und die öffentliche Dienstleistung von Frauen. In: Kerchner, Brigitte/Wilde, Gabriele (Hrsg.): Staat und Privatheit. Aktuelle Studien zu einem schwierigen Verhältnis. Opladen, S. 239-257.
- Michalik, Regina (2002): Was können wir von unseren Nachbarinnen lernen? Die französischen und deutschen Frauenbewegungen. Beitrag zur Podiumsdiskussion (veröffentlicht im Internet unter http://www.glow-boell.de/home/content/d/about_us/FI_deutsch/Dokumentationen/Frauenbewegung/Michalik/render_doc – 5.3.2003).

- Miegel, Meinhard (2003): Die Zukunft der Öffentlichen Daseinsvorsorge. Vortrag zur Konferenz „Öffentliche Daseinsvorsorge – Problem oder Lösung?“ der Schader Stiftung in Frankfurt. Vortragsmanuskript. – Gleichlautender Titel inzwischen veröffentlicht in: Schader-Stiftung (Hrsg.): Öffentliche Daseinsvorsorge – Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte. Symposium der Schader-Stiftung am 13. Februar 2003 in Frankfurt/M. Darmstadt 2003, S. 28 –37.
- Ministerium für die Gleichstellung von Frau und Mann des Landes Nordrhein-Westfalen (1991): Frauen und ÖPNV – Ein frauenspezifisches Programm für den öffentlichen Personennahverkehr. Düsseldorf.
- Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen des Landes Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (1995a): Frauen – Planung – Mobilität. Ein Leitfaden für Frauenbeauftragte und andere Interessierte. Mainz (1. Aufl. Juli 1995, 2. Aufl. Oktober 1995).
- Ministerium für Kultur, Jugend, Familie und Frauen des Landes Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (1995b): Mobilität von Frauen – Betreuung von Kindern. Kurzfassung des Abschlussberichts für das Modellprojekt „Koordination von Kinderbetreuung und frauengerechtem öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Bitburg-Prüm“. Erarbeitet von Silvia Körntgen. Kaiserslautern.
- Möller, Carola/Bleibaum, Brigitte/Peters, Ulla/Steitz, Lilo/Wagnerowa, Alena (HrsgInnen) (1997): Wirtschaften für das „gemeine Eigene“. Handbuch zum gemeinwesenorientierten Wirtschaften. Reihe auf der Suche nach der verlorenen Zukunft, hrsg. v. Hanna Behrend, Bd. 7, Berlin.
- Müller, Edda (2001): Die neue Verbraucherpolitik – Voraussetzung, Forderungen, Perspektiven. Vortrag (veröffentlicht im Internet unter http://www.vzbv.de/start/index.phtml?dok_id=29&page=themen&bereichs_id=1&themen_id=2 – März 2003).
- Neubauer, Ursula (1995): Anmerkungen zur Datenlage oder Probleme politikfähig machen, bis auf zwei Stellen hinter dem Komma. In: Frauen verändern ihre Stadt. DTS-Beiträge zur Frauenpolitik. Reihe L, Heft 3, S. 26-28.
- Niedersächsisches Frauenministerium (Hrsg.) (1992): Mobilität von Frauen im ländlichen Raum – Grundlagen, Projektbeispiele, Lösungsansätze zur Verbesserung der Lebenssituation von Frauen auf dem Lande. Bearbeitet durch Zierau, Johanna/Zippel, Kurt, Hannover.
- Niedersächsisches Frauenministerium (Hrsg.) (1997): Weichenstellung – Frauen verändern den ÖPNV. Planung des ÖPNV aus Frauensicht. Bearb. von Angela Fuhrmann. Hannover.
- Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2000): Gender Mainstreaming. Informationen und Impulse. Hannover.
- Niemeier, Debbie A. (1997): Accessibility: An Evaluation Using Consumer Welfare. In: Transportation, Nr. 24, S. 377-396 (Journal published by Kluwer Academic Publishers/The Netherlands).
- Nokielski, Hans (1997): Interessen und Interessenvertretung privater Haushalte im Sozialstaat. In: Gräbe, Sylvia (Hrsg.): Privathaushalte im Umbau des Sozialstaats. Reihe Der Private Haushalt. Hrsg. v. Stiftung Der private Haushalt, Bd. 31. Frankfurt/New York, S. 119-158.

- Novy, Gabriele (1997): Gemeinsame Autonutzung. In: Magistrat Klagenfurt – Abteilung Umweltschutz/Klimabündnis Kärnten (Hrsg.): Frauen & Mobilität. Klagenfurt (Schriftenreihe der Stadt Klagenfurt zum Klimaschutz, Bd. 1., S. 40-43).
- NRO-Frauen-Forum/AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung (2002): Soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit aus Geschlechterperspektive. 14 Punkte zum Anpacken. In: NGO-Frauenforum (Hrsg.): Nachhaltigkeit – Geschlechtergerechtigkeit – Umwelt. Zwischen Überlebenssicherung und Mainstreaming. Dokumentation der gemeinsamen Tagung von NRO-Frauenforum und Gustav-Stresemann-Institut 22.-23. Februar 2002 in Bonn. Bonn, S. 10-17.
- Oblong, Dirk (Hrsg.) (1992): Zeit und Nähe in der Industriegesellschaft – Eine Annäherung aus verkehrspolitischer Sicht. Alheim.
- Paravicini, Ursula (2000): Öffentliche Räume im digitalen Zeitalter. In: Bott, Helmut, et. al (Hrsg.): Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter. Frankfurt a. M., S. 115-129.
- Paravicini, Ursula/Krebs, Philipp/May, Ruth (2002): Frauen in der städtischen Öffentlichkeit. Lösungen und Defizite in der Stadterneuerung in drei europäischen Städten. In: RaumPlanung, Heft 102 (Schwerpunktheft „Gender Planning: Erfahrungen in Europa“). Dortmund, S. 132-136.
- Petersen, Rudolf/Schallaböck, Karl Otto/Spitzner, Meike (1992): Schriftliche Stellungnahme für die öffentliche Anhörung der Enquête-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ zum Thema „CO₂-Minderungen durch Vermeidung von Verkehr (Verkehr III)“ am 16./17. November 1992. 12. Deutscher Bundestag, Enquête-Kommissions-Drucksache 12/10-K.
- Pfeiff, Claudia (2002): Die Liberalisierung des Marktes im ÖPNV. Diskussionsbericht der Expertenrunde „Die Liberalisierung des Marktes im ÖPNV“ am 5./6. Dezember 2002 in Seeheim-Jugenheim. Typoscript.
- Pfeiff, Claudia (2003): Wandel beim ÖPNV als Kommunale Herausforderung. In: Schader-Stiftung (Hrsg.): Öffentliche Daseinsvorsorge – Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte. Symposium der Schader-Stiftung am 13. Februar 2003 in Frankfurt/M. Darmstadt 2003, S. 115-122.
- Planungsfachfrauen (1999-2001): Rundbriefe Planungsfachfrauen. Hannover.
- Poth, Regina (1997): Das Aachener Verkehrskonzept. In: Magistrat Klagenfurt, Abteilung Umweltschutz/Klimabündnis Kärnten (Hrsg.): Frauen & Mobilität. Klagenfurt (Schriftenreihe der Stadt Klagenfurt zum Klimaschutz, Bd. 1., S. 33-36).
- Poth, Regina (1999): Der Nahverkehrsplan der Stadt Aachen. In: Kommunalverband Ruhrgebiet (Hrsg.): Mobile Frauen im Ruhrgebiet. Ansprüche der Frauen an die Nahverkehrsplanung. Tagungsdokumentation zum Werkstattgespräch der Gleichstellungsstelle und der Abteilung Planung am 30.10.1997 beim KVR in Essen. Essen, S. 64-73.
- Rau, Petra (1991): Der Alltag als Maßstab für Infrastrukturplanung. Strukturelle Gewalt durch Planung. Eine vorläufig letzte Zustandsbeschreibung. Dissertation. Berlin (Arbeitsberichte des Verkehrswesen-Seminars der TU Berlin, Bd. 4).
- Reeves, Dory (2000): Mainstreaming Equality to achieve socially Sustainable Development: An Examination of Gender Sensitivity of Strategic Plans in the UK with Implications for Practise and Theory. Glasgow/UK.

- Reich, Doris (1997): Frauen und Mobilität. Fakten und Eckdaten sowie Erfahrungen mit Praxisprojekten. In: Magistrat Klagenfurt, Abteilung Umweltschutz/Klimabündnis Kärnten (Hrsg.): Frauen & Mobilität. Klagenfurt (Schriftenreihe der Stadt Klagenfurt zum Klimaschutz, Bd. 1., S. 22-27).
- Reutter, Ulrike/Clement, Irina (1989): Verkehrsplanung = Männersache? Zum Frauenanteil an den beruflich oder ehrenamtlich mit Verkehrsplanung beschäftigten Personen. In: FreiRäume. Streitschrift der FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V. Dortmund, S. 9-13 (Schwerpunktheft Untersuchungen – Praxisprojekte – Vernetzungen).
- Richter, Barbara (1999): Stadt Gladbeck: ÖPNV und Gleichstellung von Frauen und Männern – kommunal, regional und bundesweit. In: Kommunalverband Ruhrgebiet (Hrsg.): Mobile Frauen im Ruhrgebiet. Ansprüche der Frauen an die Nahverkehrsplanung. Tagungsdokumentation zum Werkstattgespräch der Gleichstellungsstelle und der Abteilung Planung am 30.10.1997 beim KVR in Essen. Essen, S. 58-60.
- Rodenstein, Marianne (1993): Feministische Stadt- und Regionalforschung. Zum Stand der Diskussion städtischer Lebensverhältnisse. In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen. Sonderheft 1992/93 (Schwerpunkt „Raum greifen und Platz nehmen. Dokumentation der 1. Europäischen Planerinnentagung“, hrsg. v. FOPA – Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V., Berlin). Zürich/Dortmund, S. 20-35.
- Röhr, Ulrike (2002): Gender and Energy in the North. A Background Paper in Preparation for CSD-9. In: UNED Forum – United Nations Environment and Development Forum (Hrsg.): Background Papers for the Expert Workshop Klagenfurt „Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision-Making“ at Berlin, Germany, 10-12 January 2001, Jointly hosted by the Federal Ministry for the Environment, Nature Protection and Nuclear Safety and the Heinrich Boell Foundation. London (UNED) (veröffentlicht im Internet unter [http://www.earthsummit2002.org/workshop – 12/2001](http://www.earthsummit2002.org/workshop-12/2001)).
- Rübsamen, Rosemarie (1994a): Alternativenergie wird erwachsen – waren Frauen nur für die Kinderstube gut? In: Buchen, Judith, et al. (Hrsg.): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Dokumentation der Ringvorlesung „Frauen und Umweltschutz“ der TU Berlin. Bielefeld, Bd. 62, S. 268-292.
- Rübsamen, Rosemarie (1994b): Frauen machen (Energie-)Politik. In: Frauenpfade im Umweltschlingel. Hrsg. v. FrauenUmweltNetz. Frankfurt/M., S. 44-53.
- Rudolf, Gaby (1997): Verkehr halbieren. In: Magistrat Klagenfurt, Abteilung Umweltschutz/Klimabündnis Kärnten (Hrsg.): Frauen & Mobilität. Klagenfurt (Schriftenreihe der Stadt Klagenfurt zum Klimaschutz, Bd. 1., S. 36-38).
- Sassen, Saskia (2001): Analytic Borderlands: economy and culture in the global city. Lecture presented at ifu's open space on 11.08.2001. (http://www.vifu.de/new/os/1108_sassen.html – 24.10.2003).
- Schader-Stiftung (Hrsg.) (2001): Die Zukunft der Daseinsvorsorge. Öffentliche Unternehmen im Wettbewerb. Darmstadt (Reihe Gesellschaftswissenschaften – Praxis).

- Schilling, Elke (2002): Ein Schlüssel zum Erfolg: Voraussetzungen in Institutionen und Organisationen schaffen. Vier Thesen, ein Beispiel und Schlussfolgerungen. In: Dokumentation des Kongresses „Geschlechterverhältnisse, Umwelt und nachhaltige Entwicklung. Beiträge zum Gender Mainstreaming“ im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit am 30./31. April 2002 Berlin. Veranstaltet vom FrauenUmweltNetz. (Veröffentlicht im Internet unter: <http://www.fraenumweltnetz.de/Kongress/Vortraege/vortraege.html> – August 2003).
- Schirmer, Christian (2002): Mehr Rechte für Fahrgäste. Die Schlichtungsstelle Nahverkehr der Verbraucher-Zentrale NRW. In: Verkehrszeichen. Zeitschrift für die Bewegung im Umweltverbund, Heft 2/02, S. 26-27.
- Schmalstieg, Herbert (2003): Die Öffentliche Daseinsvorsorge als kommunale Aufgabe. In: Schader-Stiftung (Hrsg.): Öffentliche Daseinsvorsorge – Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte. Darmstadt (Reihe Gesellschaftswissenschaften – Praxis, S. 16-27).
- Schramm, Engelbert (1998): Soziale Dimensionen nachhaltiger Wassernutzung. DiskussionsPapiere, Bd. 1. Hrsg. V. Institut für Sozial-Ökologische Forschung GmbH (ISOE), Frankfurt/M.
- Schreyögg, Friedel (1989): Tatorte. Orte der Gewalt im öffentlichen Raum. In: Bauwelt, Heft 6, S. 196-209.
- Schultz, Irmgard (Hrsg.) (1993): GlobalHaushalt. Globalisierung von Stoffströmen – Feminisierung von Verantwortung. Frankfurt/M.
- Schultz, Irmgard/Weller, Ines (Hrsg.) (1995): Gender & Environment: Ökologie und die Gestaltungsmacht von Frauen. Frankfurt/M.
- Schultz, Irmgard (1997): Globalökologische Krise und die Erosion der staatlichen Versorgungsordnung: Zur Neustrukturierung der Verbindung von Zeit, Geld und Geschlecht. In: Kreisky, Eva/Sauer, Birgit (Hrsg.) (1997): Geschlechterverhältnisse im Kontext politischer Transformation. Opladen/Wiesbaden, S. 311-333.
- Schultz, Irmgard (1998): Veränderungen im Denken von Raum und Zeit. Nachhaltige Entwicklung als neue Form der Politisierung des Raumes. In: FreiRäume. Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Bd. 10 (Schwerpunktheft „Neue Wege – Neue Ziele. Positionen neuer feministischer Planung“). Bielefeld, S. 123-132.
- Schultz, Irmgard (1999a): Neue Politikperspektiven für die Gestaltung von Produkten. Das Herstellen von Öffentlichkeit als politische Strategie des Empowerment von Frauen. In: Collmer, Sabine/Döge, Peter/Fenner, Brigitte (Hrsg.): Technik – Politik – Geschlecht. Zum Verhältnis von Politik und Geschlecht in der politischen Techniksteuerung. Bielefeld, Bd. 112, S. 99-110.
- Schultz, Irmgard (1999b): Forschungen im Rahmen des Themas 'Gender & Environment'. Ein Blick auf die deutsche Debatte. Vortrag anlässlich des wissenschaftlichen Kolloquiums des Niedersächsischen Forschungsverbunds für Frauen-/Geschlechterforschung in Naturwissenschaft, Technik und Medizin NFFG „Geschlechterverhältnisse – Naturverhältnisse“ 1999 an der Universität Hannover. (http://www.nffg.de/b_aktiv.htm bzw. http://www.nffg.de/b_vortragschulz.htm – Juni 2003)

- Schultz, Irmgard/Diana Hummel/Doris Hayn/Claudia Empacher (2001): Gender in Research – Gender Impact Assessment of the specific programmes of the Fifth Framework Programme: Environment and Sustainable Development Sub-Programme. Final Report. Brussels.
- Schweitzer, Rosemarie von (1993): Die personale und soziale Theorie des häuslichen Handelns und Grundfragen der Ökologie. In: Bottler, Jörg (Hrsg.) (1993): Standpunkte: Wirtschaftslehre des Haushalts. Baltmannsweiler/Hohengehren, S.1-15.
- Senatsamt für die Gleichstellung, Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (1996): Mobilität und Sicherheit von Frauen im öffentlichen Raum. Hamburg.
- Simma, Anja (1996): Frauen & Mobilität. Wissenschaft und Verkehr. Hrsg. v. Verkehrsclub Österreich (VCÖ). Wien.
- Simma, Anja (1997): Frauen unterwegs. Mobilitätsbedarf und Mobilität von Frauen. In: Magistrat Klagenfurt, Abteilung Umweltschutz/Klimabündnis Kärnten (Hrsg.): Frauen & Mobilität. Klagenfurt (Schriftenreihe der Stadt Klagenfurt zum Klimaschutz, Bd. 1., S. 18-21).
- Simsa, Ruth (2001): Hoffnungen auf Zivilgesellschaft und die gesellschaftliche Funktion von NPOs im Spannungsfeld von Schadensbegrenzung und aktiver Mitgestaltung. In: Simsa, Ruth (Hrsg.): Management der Nonprofit Organisation: gesellschaftliche Herausforderungen und organisationale Antworten. Stuttgart, S. 5-19.
- Spiegel, Ingrid (1990): Frau, Familie, Haushalt – neue Haushaltstypen, neue Lebenskonzepte, neue Planungsaufgaben? In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.) (1990): Frauen und räumliche Forschung. Bonn, S. 427-440 (Informationen zur Raumentwicklung, Heft 8/9).
- Spitthöver, Maria (1993): Macht und Raum – über die Verfügbarkeit des öffentlichen Raums für Männer und Frauen. In: Mettler-Meibom, Barbara/Bauhardt, Christine (Hrsg.) (1993): Nahe Ferne – fremde Nähe. Infrastrukturen und Alltag. Berlin, S. 69-78.
- Spitzner, Meike (1990): Emanzipation vom Auto – Für eine soziale, ökologische und feministische Verkehrswende. In: RaumPlanung, Heft 51, S. 195-197.
- Spitzner, Meike (1993): Bewegungsfreiheit für Frauen – Ansätze integrierter kommunaler Verkehrsplanung. In: Apel, Dieter, et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn, 1. Ergänzungslieferung zur Lose-Blatt-Sammlung. Kap. 3.2.6.1.
- Spitzner, Meike/Beik, Ute, unter Mitarbeit von Frielinghaus, Birgit/Hirschfeld, Silvia/Petersen, Rudolf/Ring, Rosemarie (1994): Verbesserung der Mobilitätschancen und der Beteiligung von Frauen – ökologische, am ländlichen Raum orientierte Vorschläge für landespolitische Initiativen. Untersuchung der juristischen und planerischen Interventionsmöglichkeiten des Landes Rheinland-Pfalz zur Interessenvertretung und Beteiligung von Frauen unter dem Aspekt der Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen von Frauen im ländlichen Raum. Gutachten im Auftrag des Ministeriums für die Gleichstellung von Frau und Mann des Landes Rheinland-Pfalz. Endbericht. Wuppertal, Mai. (unveröffentlichtes Gutachten – Grundlage für die Broschüre des Ministeriums für Kultur, Jugend, Familie und Frauen des Landes Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (1995), s.o.)

- Spitzner, Meike (1994): Strukturelle Verkehrsvermeidung – Reduzierung von Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung. In: Buchen, Judith, et al. (Hrsg.): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Dokumentation der Ringvorlesung „Frauen und Umweltschutz“ der TU Berlin. Bielefeld, Bd. 62, S. 202-234.
- Spitzner, Meike/Strieffler, Katja/Zauke, Gabi (1995a): Aktuelle Handlungserfordernisse: Bahnreform und Regionalisierung des Nahverkehrs – Mehr Nutzen für die Nutzerinnen. In: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (Hrsg.): Frauen verändern ihre Stadt – Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. Hrsg. v. Deutschen Städtetag. Köln (DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Bd. 3, S. 53-62).
- Spitzner, Meike/Strieffler, Katja/Zauke, Gabriele (1995b): Arbeitshilfen zur Erstellung einer Mängelanalyse aus Frauensicht. In: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (Hrsg.) (1995): Frauen verändern die Stadt – Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. Hrsg. v. Deutschen Städtetag. Köln (DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Heft 3, S. 63-71).
- Spitzner, Meike/Zauke, Gabriele (1995): Strukturwandel in Verkehrswissenschaft, -planung und -politik? – Rückblick und aktuelle Bilanz der Einmischung von Frauen in Verkehrswissenschaft, -planung und -politik. In: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (Hrsg.) (1995): Frauen verändern ihre Stadt – Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. Köln (DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Heft 3, S. 140-153).
- Spitzner, Meike/Beik, Ute (1995): Reproduktionsarbeitsmobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien. Endbericht zur Untersuchung i.R. des Verbundforschungsprojektes „Ökologisch verträgliche Mobilität“, gefördert durch das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie im Förderschwerpunkt „Ökologische Forschung in Stadtregionen und Industrielandschaften (Stadtökologie)“. Wuppertal. Veröffentlicht in: Spitzner, Meike/Hesse, Markus/Holzapfel, Helmut (Hrsg.) (1999): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Forschungsberichte, Bd. 5. Wuppertal: Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“. ISBN 3-929944-21-9. Wuppertal, S. 41-140.
- Spitzner, Meike/Niß, Petra (1996): Arbeitshilfe und Materialien zu einem ökologisch orientierten und Gleichstellung integrierenden Nahverkehrs-Planungsverfahren (NVP). Arbeitspapier des Arbeitsbereiches „Feministische Ansätze zur Verkehrsvermeidung“ in der Abteilung Verkehr des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt, Energie GmbH. Wuppertal.
- Spitzner, Meike (1997a): Nahverkehrsplan und KundinnEn-Anforderungen – Angebotsstandards und die soziale Seite der ÖPNV-Bedienung. In: Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (SRL) (Hrsg.) (1997): Der Nahverkehrsplan – Neue Chance für Stadtentwicklung und Verkehrsplanung? Bericht über die gemeinsame Tagung von SRL (Fachgruppe Mensch und Verkehr) und Klima Bündnis/Alianza del Clima e.V. am 20./21. Juni in Frankfurt a. M./Berlin, S. 26-43.

- Spitzner, Meike (1997b): Distanz zu Leben, Arbeit und Gemeinschaft? Über den „göttlichen Ingenieur“ und die Verkehrswissenschaft im konstruierten Raum. In: Winterfeld, Uta von/Biesecker, Adelheid/Duden, Barbara/Spitzner, Meike (Hrsg.) (1997): Vom Zwischenruf zum Kontrapunkt. Frauen, Wissenschaft, Natur. Ein Frauenkongress. Bielefeld, S. 53-84.
- Spitzner, Meike (1999a): Die kommunale Nahverkehrsplanung – Anforderungen von Frauen an den Nahverkehrsplan (NVP). In: Kommunalverband Ruhrgebiet (Hrsg.): Mobile Frauen im Ruhrgebiet. Ansprüche der Frauen an die Nahverkehrsplanung. Tagungsdokumentation zum Werkstattgespräch der Gleichstellungsstelle und der Abteilung Planung am 30.10.1997 beim KVR in Essen. Essen, S.18-35.
- Spitzner, Meike (1999b): Zukunftsoffenheit statt Zeitherrschaft. Konturen öko-sozialer Zeitpolitik. In: Hofmeister, Sabine/Spitzner, Meike (Hrsg.) (1999): Zeitlandschaften. Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik. Stuttgart/Leipzig, S. 267-328.
- Spitzner, Meike (1999c): Krise der Reproduktionsarbeit – Kerndimension der Herausforderungen eines öko-sozialen Strukturwandels. Ein feministisch-ökologischer Theorieansatz aus dem Handlungsfeld Mobilität In: Weller, Ines/Hoffmann, Esther/Hofmeister, Sabine (Hrsg.) (1999): Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven – Alte Blockaden. Bielefeld, Bd. 109, S. 151-165.
- Spitzner, Meike (2001a): Zukunftsoffene Entwicklung als Problem gesellschaftlicher Raum-Zeit-Verhältnisse. Annäherungen an ein Zusammendenken physischer und sozialer Dimensionen aus dem Blick auf Geschlechterverhältnisse. In: Nebelung, Andreas/Poferl, Angelika/Schultz, Irmgard (Hrsg.): Geschlechterverhältnisse – Naturverhältnisse. Feministische Auseinandersetzungen und Perspektiven der Umweltsoziologie. Opladen, Bd.6, S. 197-225.
- Spitzner, Meike (2001b): Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse – Probleme und Alternativen zu androzentrischen Konzeptionen und Dimensionierungen von Ökonomie, Ökologie und Sozialität. In: Franger, Gaby/Sesselmann, Brigitte (HrsgInnen): Orte für Frauen – Stadtraum gestalten und aneignen. Frankfurt/M., S. 89-111.
- Spitzner, Meike (2002a): Zwischen Nachhaltigkeit und Beschleunigung: Technikentwicklung und Geschlechterverhältnisse im Bereich Verkehr. In: Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis. Zeitschrift des Instituts für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse ITAS Karlsruhe, Nr. 2, 11. Jg. (2002), S. 56-69. (Veröffentlicht zudem im Internet: Website <http://www.itas.fzk.de/tatup/022/inhalt.htm> sowie als Download-Datei <http://www.itas.fzk.de/tatup/022/spit02a.pdf>).
- Spitzner, Meike (2002b): Gendermainstreaming und die politische Gestaltung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse durch Verkehr – Alte und neue Herausforderung an die deutsche Umweltpolitik. In: Dokumentation des Kongresses „Geschlechterverhältnisse, Umwelt und nachhaltige Entwicklung. Beiträge zum Gender Mainstreaming“ im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit am 34./24. April 2002, Berlin. Veranstaltet vom FrauenUmweltNetz. (Veröffentlicht im Internet unter <http://www.frauenumweltnetz.de/Kongress/Vortraege/vortraege.html> – August 2003, und Download: http://www.frauenumweltnetz.de/kongress/vortraege/themenforum_mobilitaet.pdf – August 2003).

- Spitzner, Meike (2002c): Frauenpolitik und nachhaltige Entwicklung. Expertise zum Sachstand der Leitbilder und Ziele einer nachhaltigen Entwicklung auf der internationalen, europäischen und nationalen Ebene. In: Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV) (2002): Frauen und Agenda 21. Reader zur Konferenz „Trommeln für Johannesburg“. (Siehe auch: <http://www.frauenundagenda21.nrw.de/frauenkonferenz/konferenz-download.html> 2002).
- Spitzner, Meike (2003): Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung – Ziele und Zielorientierungen anhand der Erkenntnisse und Problemanalysen zum Zusammenhang von Raum- und Geschlechterverhältnissen. Teil I der Expertise von Färber, Christine/Spitzner, Meike/Geppert, Jochen/Römer, Susanne: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2003): Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes. Expertise i.A. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. http://www.bbr.bund.de/exwest/forschungsfelder/029_publicationen_expertise.html. (Dies ist die einzige und Original-Publikation dieses Teilprojekts der Expertise).
- Spitzner, Meike/Färber, Christine (2003): Umfassende und nach relevanten Kategorien gegliederte Bibliographie zu Gender Mainstreaming & Stadtentwicklung, Verkehr, Städtebau. Wuppertal/Potsdam/Bonn. Teil IV der Expertise von Färber, Christine/Spitzner, Meike/Geppert, Jochen/Römer, Susanne: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2003): Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes. Expertise i.A. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. http://www.bbr.bund.de/exwest/forschungsfelder/029_publicationen_expertise.html. (Diese Internet-Publikation ist die einzige und Original-Veröffentlichung dieses Teilprojekts der Expertise).
- Stadt Bergisch Gladbach, Fachbereich 6 (2001): Leitfaden „Frauenbelange in der Stadtplanung“. Bergisch Gladbach.
- Stadt Dortmund, Frauenbüro (Hrsg.) (1998a): Öffentlicher Personennahverkehr in Dortmund. Mobilitätsanforderungen von Frauen. Dokumentation des Workshops vom 28.5.1997. Dortmund (Dortmunder Berichte).
- Stadt Dortmund, Frauenbüro (Hrsg.) (1998b): Frauenbelange im ÖPNV. Anforderungen aus der Sicht der Fahrerinnen der Stadtwerke Dortmund. Dortmund (Dortmunder Berichte).
- Stadt Dortmund, Frauenbüro (Hrsg.) (1999a): Frauen gestalten den ÖPNV. Ergebnisse einer ausschließlich an Frauen gerichteten repräsentativen Umfrage zum öffentlichen Personennahverkehr. Dortmund.
- Stadt Dortmund, Frauenbüro (Hrsg.) (1999b): Auswertung der Workshops „Frauen und ÖPNV“ in Dortmund-Eving und Dortmund-Aplerbeck. Dortmund (Dortmunder Berichte).
- Stadt Mainz, Frauenbüro (Hrsg.) (1994): Frauen und Verkehrsplanung. Mobilitätsverhalten von Frauen in Mainz. Kommentar zur Sonderauswertung der Verkehrserhebung der Stadt Mainz 1991. Mainz.
- Stete, Gisela (1995): Frauen unterwegs: Forderungen an die Stadtplanung. In: Internationales Verkehrswesen, Heft 1/2, 1995.

- Stete, Gisela/Klinkhart, Stefanie (1997): Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart. Folgerungen für den Regionalverkehrsplan. Darmstadt.
- Stete, Gisela (1997): Mobilität von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen. Hrsg. v. Zentrum für interdisziplinäre Technikforschung ZIT. Darmstadt.
- Stete, Gisela (2001a): Frauen bewegen die Stadt – Daten – Fakten – Argumente. Hrsg. v. Klimabündnis der europäischen Städte/Allianza del Clima. Frankfurt am Main.
- Stete, Gisela (2001b): Frauen bewegen die Stadt – Praxisbeispiele. Hrsg. v. Klimabündnis der europäischen Städte/Allianza del Clima. Frankfurt am Main.
- Stete, Gisela (2001c): Frauen bewegen die Stadt – Aktions- und Veranstaltungsideen. Hrsg. v. Klimabündnis der europäischen Städte/Allianza del Clima. Frankfurt am Main.
- Stete, Gisela (2001d): Frauen bewegen die Stadt – Anhang: Checklisten für Stadtrundgänge. Hrsg. v. Klimabündnis der europäischen Städte/Allianza del Clima. Frankfurt am Main.
- Stete, Gisela/Hammer, Antje/unter Mitarbeit von Binder, Esther (2000): Berücksichtigung von Frauenbelangen in Nahverkehrsplänen des Landes Rheinland-Pfalz. Analyse von ausgewählten Nahverkehrsplänen der „ersten Generation“ und Ableitung von Schlussfolgerungen für die Fortschreibung. Ergebnisbericht des Büro für Stadtplanung und Verkehrsplanung – Frank und Stete, Darmstadt.
- Stiefel, Elisabeth/AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung (Hrsg.) (2001): Arbeit auf dem Prüfstand der Nachhaltigkeit. Bonn.
- Stiens, Gerhard (1989): Die sozialpolitische Dimension der Infrastrukturplanung unter Aspekten der Zeitbindung. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Infrastrukturentwicklung unter veränderten Rahmenbedingungen. Regionale Infrastruktur II. Bonn (Informationen zur Raumentwicklung, Bd. 1/1989).
- Strasser, Karsten (2002): ÖPNV-Liberalisierung: Die Diskussion bleibt in Bewegung. In: Alternative Kommunalpolitik, Heft 3/02, S. 28-29.
- Striefler, Katja (1992): Frauen gewinnen Bewegungsfreiheit. Projekt zur Beteiligung von Frauen an der (kommunalen) Verkehrsplanung beim Zweckverband Großraum Hannover. In: Verkehr und Technik, Heft 6/1992, S. 261-263.
- Striefler, Katja/Zauke, Gabi/Spitzner, Meike (1995): Mehr Nutzen für die Nutzerinnen. Chancen durch die Bahnregionalisierung. In: Alternative Kommunalpolitik, Heft 4/95, S. 50-54.
- Striefler, Katja (1995): Prinzipien und Problematik der Beteiligung von Frauen: Frauen gewinnen Bewegungsfreiheit. In: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (Hrsg.): Frauen verändern ihre Stadt – Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. Köln (DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Bd. 3, S. 76-78).
- Striefler, Katja, et al. (1996): Bedarfs- und Angebotsüberprüfung des öffentlichen Verkehrs in Ronnenberg aus Frauensicht. Hrsg. v. Kommunalverband Großraum Hannover. Hannover.
- Striefler, Katja (1998): Erreichbarkeits- und Mängelanalyse aus Frauensicht in ÖPNV-Angebotskonzepten. In: Apel, Dieter, et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn, 23. Ergänzungslieferung zur Lose Blatt-Sammlung, Kap. 3.4.8.2, 1-34.

- Striefler, Katja (2000): Handreichung zur Beurteilung der Wirkung von räumlichen Planungen auf die Situation von Frauen. Das Referat für Gleichstellungsfragen – Von Impulsen zu neuen Realitäten. In: Großraum Hannover. Eine Region mit Vergangenheit und Zukunft. Beiträge zur regionalen Entwicklung, hrsg. v. Kommunalverband Großraum Hannover, Bd. 96. Hannover, S. 87-92.
- Striefler, Katja (2001): Frauenbelange in die räumliche Planung! Das Referat für Gleichstellungsfragen – Von Impulsen zu neuen Realitäten. In: Großraum Hannover. Eine Region mit Vergangenheit und Zukunft. Beiträge zur regionalen Entwicklung, hrsg. v. Kommunalverband Großraum Hannover, Bd. 96. Hannover, S. 87-92.
- Striefler, Katja (2002): Leitlinie „Fahrgast im Mittelpunkt“. Hannover.
- Sturm, Gabriele (1999): Raum und Identität als Konfliktkategorien. In: Thabe, Sabine (Hrsg.): Räume der Identität – Identität der Räume. Hrsg. v. Institut für Raumplanung (IRPUD), Fakultät für Raumplanung, Universität Dortmund. Dortmund, (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 98, S. 26-37).
- Terlinden, Ulla (1990): Gebrauchswirtschaft und Raumstruktur. Ein feministischer Ansatz in der soziologischen Stadtforschung. Stuttgart.
- Thabe, Sabine (Hrsg.) (1999): Räume der Identität – Identität der Räume. Hrsg. v. Institut für Raumplanung (IRPUD), Fakultät für Raumplanung Universität Dortmund. Dortmund (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 98).
- Trescher, Ursula (1992): Die spezielle Problematik von Mädchen. Lasst Mädchen ihren Raum. In: Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V., Landesverband NRW (Hrsg.): Frauen erfahren ihren Raum. Mobilität von Frauen im ländlichen Raum. Dokumentation der Fachtagung des VCD am 4.12.1992 in Beckum. Bonn.
- Unger, Knut. „Konzern Stadt“ im Ausverkauf. Die Zukunft der städtischen Beteiligungen - Soziale und ökologische Gefahren einer Privatisierung von WSW, GWG, AWG. Vortrag 2002.
- United Nations University, Institute for New Technologies (UNU/INTECH)/United Nations Development Fund for Women (UNIFEM) (Hrsg.) (1998): Gender and Telecommunications: An Agenda for Policy. (<http://www.unifem.undp.org> – 22.3. 2002).
- U.N Development Fund for Women (UNIFEM) (Hrsg.) (2000): New UN Agreement boosts Women's Influence over Information and Communication Technologies. UNIFEM, ITU and UNDP Sign New Agreement to Ensure Women Benefit from Communication Revolution. Presseerklärung vom 6. Juli 2000. New Yorck. (http://www.unifem.org/pressreleases.php?f_page_pid=6&f_pritem_pid=79 – 21.10.2003).
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (1992): Frauen erfahren ihren Raum. Mobilität von Frauen im ländlichen Raum. Dokumentation der gleichnamigen Konferenz in Beckum. Bonn.
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (2001): Literaturliste zum Schwerpunktthema „Frauen nehmen sich die Stadt“. Bonn.
- VCÖ – Verkehrsclub Österreich e.V. (Hrsg.) (1996): Frauen & Mobilität. Erarbeitet von Anja Simma. Wien (VCÖ-Schriftenreihe Wissenschaft und Verkehr, Bd. 3).
- Verband Region Stuttgart (Hrsg.): Mobilität von Frauen in der Region Stuttgart – Folgerungen für den Regionalverkehrsplan. Stuttgart.

- Verbraucherzentrale Bundesverband e.V./Müller, Edda (Hrsg.) (2001): Datenschutz als Verbraucherschutz. (Veröffentlicht im Internet unter: http://www.vzbv.de/start/index.php?page=page=themen&bereichs_id=1&themen_id=4&dok_id=18&search_1=datenschutz&search_2=&hiliting=yes – Mai 2003).
- Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (2001): Positionspapier der Verbraucherzentrale Bundesverbandes zur Modernisierung des Wettbewerbsrechts (UWG). (Veröffentlicht im Internet 2001 unter: http://www.vzbv.de/start/index.phtml?dok_id=38&page=themen &bereichs_id=5&themen_id=24 – Mai 2003).
- Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (2002): Stellungnahme zu dem Grünbuch zum Verbraucherschutz. (Veröffentlicht im Internet unter: http://www.vzbv.de/start/index.phtml?dok_id=40&themen&bereichs_id=1&themen_id=2 – Mai 2003).
- Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (2003): Stellungnahme des VZBV zu dem Entwurf eines Gesetzes über die integrierte Finanzaufsicht (FinDAG).
- Verein für Umweltschutz (VfU) e.V./VNB – Verein niedersächsischer Bildungsinitiativen e.V. (Hrsg.) (1990): Tagungsunterlagen zur Tagung „Frauen und Verkehr“. Hannover.
- Verloo, Mieke/Roggeband, Connie (1996): Gender Impact Assessment: The Development of a new Instrument in the Netherlands. In: Impact Assessment, Bd. 14, S. 3-21.
- Vesovnik, Eva (1997): Das Klimabündnis „erRADeln“. In: Magistrat Klagenfurt, Abteilung Umweltschutz/Klimabündnis Kärnten (Hrsg.): Frauen & Mobilität. Klagenfurt (Schriftenreihe der Stadt Klagenfurt zum Klimaschutz, Bd. 1, S. 28-32).
- Wacker, Corinne (2002): Frauenorganisationen managen die Wasserversorgung. Projekt in Jinja, Uganda. In: NRO Frauenforum (Hrsg.) (2002): Nachhaltigkeit – Geschlechtergerechtigkeit – Umwelt. Zwischen Überlebenssicherung und Mainstreaming. Dokumentation der gemeinsamen Tagung von NRO-Frauenforum und Gustav-Stresemann-Institut am 22./23. Februar 2002 in Bonn. Stuttgart, S. 74-77.
- Wächter, Christine/Eberhart, Tina (Hrsg.) (1994b): Feminist Approaches to Ecology. [Themenfeld mit zahlreichen Beiträgen verschiedener Autorinnen]. In: Wächter, Christine/Eberhart, Tina (Hrsg.): Feminist perspectives on technology, work and ecology. 2nd European feminist research conference July 5-9, 1994 Graz/Austria. In: Proceedings. Graz/Austria, Bd. 21, S. 263-296.
- Wagner, Waltraud (1997): Klima und Verkehr. Der Leitfaden für kommunalen Klimaschutz. In: Magistrat Klagenfurt, Abteilung Umweltschutz/Klimabündnis Kärnten (Hrsg.): Frauen & Mobilität. Klagenfurt (Schriftenreihe der Stadt Klagenfurt zum Klimaschutz, Bd. 1, S. 4-7).
- Weiss, Michael/Spitzner, Meike (1990): Argumente gegen die Stelzenbahn Transrapid. Bonn (Die Grünen im Bundestag). 77-seitige Broschüre.
- Wekerle, Gerda R. (1999): Gleichstellung der Geschlechter im öffentlichen Nahverkehr. In: Flade, Antje/Limbourg, Maria (HrsgInnen): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen, S. 13-32.
- Weller, Ines/Hoffmann, Esther/Hofmeister, Sabine (Hrsg.) (1999): Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven – Alte Blockaden. Bielefeld, Bd. 109).
- Wichterich, Christa (1992): Die Erde bemuttern. Frauen und Ökologie nach dem Erdgipfel in Rio. Köln.
- Wichterich, Christa (1996): Wir sind das Wunder, durch das wir überleben. Die vierte Weltfrauenkonferenz in Peking. Köln.

- Wichterich, Christa (1998): Die globalisierte Frau. Berichte aus der Zukunft der Ungleichheit. Hamburg.
- Wichterich, Christa (2003): Ungeschriebene Implikationen eines WTO-Abkommens: Auch das GATS ist nicht geschlechtsneutral. In: Informationsbrief Weltwirtschaft & Entwicklung, Sonderdienst, Heft 5, S. 2-3.
- Wilde, Gabriele (1997): Staatsbürgerstatus und die Privatheit der Frauen. Zum partizipatorischen Demokratiemodell von Carole Pateman. In: Kerchner, Brigitte/Wilde, Gabriele (Hrsg.): Staat und Privatheit. Aktuelle Studien zu einem schwierigen Verhältnis. Opladen, S. 69-106.
- Wotha, Brigitte (2000): Gender Planning und Verwaltungshandeln. Umsetzung von Genderbelangen in räumliche Planung – unter Berücksichtigung von Verwaltungsmodernisierung und neuerer Tendenzen im Planungsbereich. Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung. Hrsg. Achenbach, H./Bähr, J./Prieps, A./Rohr, G.v., Bd. 42. Kiel (Geographisches Institut der Universität Kiel).
- Zöbl, Dorothea (1997): Facetten historischer Bewegungsräume. In: Klingspor, Christiane/Zöbl, Dorothea (Hrsg.): Bewegungsräume im Wandel. Mobilität von Frauen in Charlottenburg. Hrsg. v. Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin. Berlin (IRS-Diskussionsbeiträge, Bd. 46., S. 5-98).

Anhang

netWORKS-Papers

Die Ergebnisse des Forschungsverbundes netWORKS erscheinen in der Reihe netWORKS-Papers. Kommunen haben die Möglichkeit, diese Veröffentlichungen kostenlos über das Deutsche Institut für Urbanistik zu beziehen. Interessenten aus Wissenschaft und Forschung sowie der übrigen Fachöffentlichkeit können sich die Texte kostenlos von der Projektplattform www.networks-group.de herunterladen. Bisher sind folgende Papers erschienen:

- Kluge, Thomas/Scheele, Ulrich
**Transformationsprozesse in netzgebundenen Infrastrukturektoren.
Neue Problemlagen und Regulationserfordernisse**
Berlin 2003 (netWORKS-Papers, Nr. 1)
- Kluge, Thomas/Scheele, Ulrich
**Transformation Processes in Network Industries.
Regulatory Requirements**
Berlin 2003 (netWORKS-Papers, No. 1)
- Kluge, Thomas/Koziol, Matthias/Lux, Alexandra/Schramm Engelbert/Veit, Antje
**Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck –
Sektoranalyse Wasser**
Berlin 2003 (netWORKS-Papers, Nr. 2)
- Bracher, Tilman/Trapp, Jan Hendrik
**Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck –
Sektoranalyse ÖPNV**
Berlin 2003 (netWORKS-Papers, Nr. 3)
- Bracher, Tilman/Trapp, Jan Hendrik
**Network-Related Infrastructures under Pressure für Change –
Sectoral Analysis Public Transport**
Berlin 2003 (netWORKS-Papers, No. 3)
- Scheele, Ulrich/Kühl, Timo
**Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck –
Sektoranalyse Telekommunikation**
Berlin 2003 (netWORKS-Papers, Nr. 4)
- Monstadt, Jochen/Naumann, Matthias
**Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck –
Sektoranalyse Stromversorgung**
Berlin 2003 (netWORKS-Papers, Nr. 5)
- Tomerius, Stephan
**Örtliche und überörtliche wirtschaftliche Betätigung kommunaler
Unternehmen.** Zum aktuellen Diskussionsstand über die rechtlichen
Möglichkeiten und Grenzen in Literatur und Rechtsprechung
Berlin 2004 (netWORKS-Papers, Nr. 6)

- Kluge, Thomas/Scheele, Ulrich
Benchmarking – Konzepte in der Wasserwirtschaft: Zwischen betrieblicher Effizienzsteigerung und Regulierungsinstrument. Dokumentation des Symposiums am 28.4.2004 in Frankfurt am Main
 Berlin 2004 (netWORKS-Papers, Nr. 7)

- Libbe, Jens/Trapp, Jan Hendrik/Tomerius, Stephan
Gemeinwohlsicherung als Herausforderung – umweltpolitisches Handeln in der Gewährleistungskommune. Theoretische Verortung der Druckpunkte und Veränderungen in Kommunen.
 Berlin 2004 (netWORKS-Papers, Nr. 8)

- Hummel, Diana/Kluge, Thomas
Sozial-ökologische Regulationen
 Berlin 2004 (netWORKS-Papers, Nr. 9)

- Monstadt, Jochen/Naumann, Matthias
Neue Räume technischer Infrastruktursysteme. Forschungsstand und -perspektiven zu räumlichen Aspekten des Wandels der Strom- und Wasserversorgung in Deutschland.
 Berlin 2004 (netWORKS-Papers, Nr. 10)

- Rehbinder, Eckard
Privatisierung und Vergaberecht in der Wasserwirtschaft
 Berlin 2005 (netWORKS-Papers, Nr. 11)

- Döring, Patrick
Sicherung kommunaler Gestaltungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Privatisierungsformen – Beispiel Wasserversorgung
 Berlin 2005 (netWORKS-Papers, Nr. 12)

- Spitzner, Meike
Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck – Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV
 Berlin 2005 (netWORKS-Papers, Nr. 13)

Weitere Veröffentlichungen des Forschungsverbundes netWORKS:

- Trapp, Jan Hendrik/Bolay, Sebastian
Privatisierung in Kommunen – eine Auswertung kommunaler Beteiligungsberichte
 Berlin 2003, Schutzgebühr Euro 15,- (Difu-Materialien 10/2003)

- Trapp, Jan Hendrik/Bolay, Sebastian
Privatisation in Local Authorities – An Analysis of Reports on Municipal Holdings
 Berlin 2003 (Translated from Difu-Materialien 10/2003)

- Tomerius, Stephan
Gestaltungsoptionen öffentlicher Auftraggeber unter dem Blickwinkel des Vergaberechts
 Berlin 2005, Schutzgebühr Euro 15,- (Difu-Materialien 1/2005)