

FRAUEN IN DER STADT

Die feministische ist auch eine postkapitalistische Stadt

Raumplanung für alle statt für wenige – wie könnte das gehen? Die Geografin Leslie Kern zeigt in ihrem Buch «Feminist City», wie stark unsere gebaute Umwelt immer noch von patriarchalem Denken geprägt ist. Und was eine wirklich offene Stadt ausmachen würde.

VON VIVIANE EHRENSBERGER (TEXT) UND FLORIAN BACHMANN (FOTO)

Als ich fünfzehn war, fuhr ich im Winter einmal pro Woche am Abend mit meinen Schulfreundinnen ins Glattzentrum in Wallisellen. Kurz vor Ladenschluss kauften wir uns Chips und Eistee und setzten uns auf eine der vielen Bänke im Atrium. Um uns herum schlossen Angestellte die Läden, und das Reinigungspersonal fuhr mit seinen Putzwagen die leeren Passagenflächen ab. Der Sicherheitsmitarbeiter kannte uns mit der Zeit und duldete uns bis etwa neun oder halb zehn, bevor er uns heimschickte. Wir hatten im Glattzentrum einen sicheren, wettergeschützten Ort mit sauberen Toiletten gefunden, wo wir ohne elterliche Aufsicht und – vielleicht ironischerweise für ein Einkaufszentrum – ohne Konsumpflicht zusammen sein konnten. Etwas, was uns die Stadt nicht bieten konnte.

Was uns damals als eine allgemein individuelle Idee erschien, ein Schlupfloch im System, führt die kanadische Geografin Leslie Kern in ihrem Buch «Feminist City» als eines der Beispiele auf, wie junge Frauen im nordamerikanischen Kontext sich Raum aneignen. Wenig erstaunlich, schliesslich waren wir auch beeinflusst von US-Popkultur: In den Filmen und Serien der 1990er und frühen nuller Jahre spielte sich das Leben junger Frauen hauptsächlich in Schulen, Shoppingmalls und ihren Elternhäusern in Suburbia ab. Der städtische öffentliche Raum, so wurde uns bewusst und unbewusst signalisiert, ist kein Ort für junge Frauen.

Dabei ist es die Stadt, die den Frauen die Emanzipation erleichterte. Als die Männer in den beiden Weltkriegen in die Armee eingezogen wurden, waren es Städte, die den Frauen Arbeitsplätze, Bildungsstätten, öffentliche Verkehrsinfrastruktur und kurze Wege boten und ihnen ermöglichten, die Wirtschaft am Laufen zu halten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden traditionelle Geschlechterrollen vielerorts wiederhergestellt. Die US-Stadthistorikerin Dolores Hayden sieht in der rasanten Suburbanisierung, wie sie in der Nachkriegsära vor allem in den USA zu beobachten war, einen architektonischen Ausdruck dieser Bemühungen, die Frauen an «ihren» Platz zurückzuholen: ins Einfamilienhaus, an den Herd, in die Kinderbetreuung. Der Unterhalt eines grossen Hauses mit Garten und die langen Autofahrten zu jeglichen Dienstleistungen sorgten dafür, dass verheiratete Frauen voll und ganz mit unbezahlter Arbeit beschäftigt waren.

In Stein gemessenes Patriarchat

Architektur und besonders Städtebau ist eine träge Sache. Auch wenn die traditionelle heterosexuelle Kleinfamilie mit einem erwerbstätigen Ehemann und einer nicht erwerbstätigen oder maximal teilarbeitenden Ehefrau in der westlichen Welt zunehmend die Ausnahme darstellt (in gewissen sozialen Schichten war sie gar nie die Regel): Als

vermeintliches Ideal bestimmt sie weiterhin die Planung von privatem und öffentlichem Raum.

«Ein Patriarchat, das in Stein gemeisselt ist», schreibt Leslie Kern: Gebaute Umwelten spiegeln offensichtlich die Gesellschaften, die sie erbauen. Zwar stützt sich Kern in ihrem Buch oft auf die Verhältnisse in Nordamerika, aber viele ihrer Erkenntnisse lassen sich auf den hiesigen Kontext übertragen. Die moderne Stadtplanung wurde (und wird zu einem grossen Teil weiterhin) auch bei uns von gesunden, gut ausgebildeten, erwerbstätigen weissen Männern dominiert. Wenig erstaunlich also, dass Städte auf einen ebensolchen Nutzer ausgerichtet sind – auch wenn dieser nur einen Bruchteil der Bevölkerung stellt.

Als Beispiel nennt Kern öffentliche Verkehrsnetzwerke, die so ausgelegt sind, dass sie dem «typischen» Büroangestellten das Pendeln zur Rushhour erleichtern: lineare Fahrten, hohe Frequenzen zur Hauptverkehrszeit, jeweils in eine Richtung. Morgens hin, abends zurück. Nicht vorgesehen ist das Bewegungsmuster einer Person, die ein Kind vor

der Arbeit in die Krippe bringt, über Mittag in der Apotheke Medikamente abholt, am frühen Nachmittag den pflegebedürftigen Vater besucht, dann zum Lehrergespräch des anderen Kindes fährt, anschliessend den Wocheneinkauf macht und das erste Kind in der Krippe abholt, bevor sie sich mit Kinderwagen und Einkäufen auf den Heimweg macht. Statt auf sternförmige Verbindungen vom Zentrum in die Peripherie wäre diese Person angewiesen auf ein feinmaschiges Netz mit Querverbindungen und regelmässigen Abfahrten.

Schnee diskriminiert nicht

Wie könnte eine alternative Planung aussehen? «Gender Mainstreaming» heisst das Zauberwort, die «Verwirklichung der Gleichstellung von Mann und Frau unter Berücksichtigung der geschlechtsspezifischen Lebensbedingungen und Interessen». Konkret: weg von einem einzelnen, idealtypisch genormten Nutzer hin zu möglichst diversen NutzerInnen.

Ein Beispiel dafür ist Stockholms «geschlechtergerechter Winterdienst». Wo in anderen Städten die Schneeräumung von Hauptverkehrsachsen priorisiert wird, damit Pendler mit ihrem Auto möglichst hindernisfrei aus den Agglomerationen in die Städte und zur Arbeit gelangen können, schlug Stockholm einen anderen Weg ein. Weil Frauen, Kinder und SeniorInnen eher zu Fuss gehen, Velo fahren oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen, werden seit 2016 zuerst Trottoirs, Velowegen, Busspuren und Strassen rund um Schulen und Kindergärten geräumt. Als der Verkehr im November 2016 von einem Schneesturm lahmgelegt wurde, liess die Häme in den Medien nicht lange auf sich warten. Von «Genderwahn» und «Frauenvorhang» war die Rede. Dabei wurde unterschlagen,

dass es sich um einen Jahrhundertschneesturm gehandelt hatte und der Verkehr vermutlich auch sonst kollabiert wäre.

In ihrem Buch nimmt Leslie Kern immer wieder ihre eigenen Erfahrungen als Frau und Mutter zum Ausgangspunkt für Reflexionen über die Rolle der Frau in der Stadt. Als junge Mutter mit Kinderwagen stellte sie fest, wie viele Hürden in Form von Schwellen, Stufen und Treppen sie im öffentlichen Raum überwinden musste, wie häufig sie dafür auf die Hilfe von anderen angewiesen war – und wie sehr sie störte, weil sie zu viel Platz einnahm. Zudem spielten Toiletten auf einmal eine wichtige Rolle, als Rückzugsort zum Stillen und Wickeln. Dabei schätzte sie besonders die Infrastruktur von innerstädtischen Kaufhäusern mit ihren sauberen Toiletten mit geräumigen Kabinen. Zu lange, so schreibt Leslie Kern, hätten Städte ihre Verantwortung für saubere und sichere Toiletten an private und halbprivate Einrichtungen abgegeben.

«Stranger Danger»

Öffentliche Toiletten sind häufig auch Orte der Angst, wo Frauen sich besonders exponiert fühlen. Die diffuse Angst vor dem unbekanntem Mann, der im Dunkeln lauert, wird Frauen von Kindheit an vermittelt. Kern zählt eine Reihe von Präventionsstrategien auf, die Frauen treffen, um sich vor dieser «Stranger Danger» zu schützen: Um Strassen und Quartiere zu vermeiden, die als unsicher gelten, nehmen sie Umwege in Kauf oder greifen auf teure Taxis und Uber zurück. Sie bewerben sich nicht auf Stellen in Stadtteilen, die ihnen nicht geheuer sind. Sie organisieren sich mit anderen Frauen, um nachts nicht allein unterwegs zu sein. «Schreib mir, wenn du sicher zu Hause angekommen bist» – das ist ein Satz, in dem sich die meisten Frauen wiedererkennen. Die traurige Ironie dabei: Wie verschiedene Studien gezeigt haben, ist die Wahrscheinlichkeit viel höher, dass Frauen Gewalt durch ihnen bekannte Personen in privaten Wohnräumen oder bei der Arbeit erleben. Männer hingegen werden öfter Opfer von Gewalt durch Unbekannte im öffentlichen Raum.

Dennoch: Wenn Frauen unbehelligt durch den öffentlichen Raum gehen können, ist das ein Indiz für eine gute Stadt. Und es gibt durchaus planerische Massnahmen, die das subjektive Sicherheitsempfinden von Frauen steigern können: übersichtlich gestaltete und gut beleuchtete öffentliche Räume etwa oder markierte Frauenparkplätze in Tiefgaragen, in unmittelbarer Nähe des Ausgangs. Als schlechtes Beispiel berichtet Leslie Kern von Immobilienfirmen in Toronto, die ihre Eigentumswohnungen mit 24-Stunden-Pförtner, Alarmanlagen und Überwachungskameras gezielt an junge Frauen vermarkten und damit Sicherheit zu einem privaten, käuflichen Gut erklären.

Dass Frauen im Globalen Norden sich allein und frei durch die Stadt bewegen können, ist ein verhältnismässig neues Phänomen. Im viktorianischen England etwa galt es für Frauen höheren Rangs als unsittlich, unbegleitet im öffentlichen



Breite und durchlässige Hauptachsen ganz ohne

Raum unterwegs zu sein – weil sie mit einem «Strassenmädchen» verwechselt werden könnten. Kern beschreibt, dass es die wachsende Sehnsucht der Frauen nach Unabhängigkeit war, die im Paris der 1870er die Ära der Kaufhäuser einläutete: entworfen als angemessener öffentlicher Raum für Frauen, wo weibliche Identitäten der Mittelklasse bestärkt und geschützt werden.

Die gentrifizierende Frau

In der industriellen Ordnung des späten 19. Jahrhunderts war die Sphäre der Produktion (die Stadt als Welt der Männer) getrennt von jener des Konsums (das Kaufhaus als Welt der Frauen). Mit der Entwicklung der Städte von Industriestandorten hin zu Dienstleistungszentren verschwand auch die Trennung zwischen «männlichen» und «weiblichen» Sphären. Zeitgleich setzte ein, was Leslie Kern eine «Feminisierung» des städtischen Raumes nennt: Mit der Arbeiterklasse assoziierte Orte wie Sportbars, Pubs, Pornokinos und Pfandleihhäuser wurden verdrängt von Bioläden, Yogastudios und Kosmetiksalons. Cafés und Fastfoodketten entdeckten urbane Frauen als Zielgruppen für sich und passten ihre Ästhetik ihnen an. Starbucks etwa begann in den siebziger Jahren als Kaffeebar mit einfachen Sitzgelegenheiten. 1996 überholte man das Einrichtungskonzept komplett: Gemütliche Sessel, kleine Beistelltische, dekorative Bücherregale und Kamine machten die Cafés für Frauen

FEMINISTISCH PLANEN

«Die Schweiz hat einen hohen Standard»

Stephanie Tuggener ist Geografin und Kopräsidentin des Vereins Lares, der sich für «gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen» einsetzt. Sie wünscht sich eine Stadt, die nicht nur auf einen gesunden, dreissigjährigen, erwerbstätigen Mann ausgerichtet ist.

INTERVIEW: VIVIANE EHRENSBERGER

WOZ: Stephanie Tuggener, feministische und gendergerechte Planung, ist das das Gleiche?

Stephanie Tuggener: Im weitesten Sinne, ja. Gendergerechte Planung ist aber nicht in erster Linie frauengerechte Planung. Beim sozialen Geschlecht, von dem wir bei Gender sprechen, geht es um die sozialen Rollen, die ein Mensch ausfüllt. Die können männlich oder weiblich konnotiert sein, müssen aber nicht mit dem biologischen Geschlecht deckungsgleich sein. Eine gendergerechte Planung nimmt alle sozialen Rollen in den Blick und gewichtet deren Bedürfnisse an den Raum gleichwertig.

Wie sieht eine solche Planung aus?

Für mich bedeutet das, in jeder Planungsphase das Geschlechterverhältnis im Blick zu behalten und sich zu überlegen, welche Auswirkungen die Planung auf die Nutzenden hat. Bisher wurde die Stadtplanung auf einen gesunden, rund dreissigjährigen, erwerbstätigen Mann ausgerichtet, ohne Rücksicht etwa auf eine doppelbelastete Person, die zusätzlich zur Erwerbsarbeit unbezahlte Betreuungsarbeit leistet, und schon gar nicht auf eine, die körperlich oder psychisch beeinträchtigt ist. Es geht darum, sich verschiedene Brillen aufzusetzen und sich zu überlegen: Welchen Einfluss hat diese Planung auf Personen mit verschiedenen Lebensmodellen? Mit dem Begriff «alltagsgerecht» versuchen wir, diesen Ansatz über den Genderaspekt hinaus zu öffnen.

Zementiert eine gendergerechte Planung herkömmliche Geschlechterrollen nicht noch zusätzlich?

Die Gefahr besteht natürlich. Ich argumentiere jeweils so, dass Gender-Mainstreaming-Massnahmen allen Menschen zugutekommen sollen, die sich ausserhalb der anerkannten Norm bewegen. Im Idealfall begünstigen sie die Akzeptanz und Wertschätzung von verschiedenen Arbeits- und Lebensformen, unabhängig vom Geschlecht.

Wie gendergerecht sind Schweizer Städte?

Die Schweiz hat einen sehr hohen Planungsstandard. Genderanliegen werden nicht unbedingt explizit benannt, aber häufig doch mitgedacht. Es gibt aber noch viel Luft nach oben. Vorbild in Sachen gendergerechte Planung ist beispielsweise Wien, wo Genderüberlegungen seit fünfzehn Jahren in allen Bereichen der Verwaltung verankert sind. Dadurch kann die Stadt erfolgreiche Beispiele auf verschiedensten Planungsstufen vorweisen – von der Freiraumgestaltung und Verkehrsplanung bis hin zu alltags- und frauengerechtem Wohnbau. An Wien wird ersichtlich, wie wichtig es ist, dass dem Thema auf politischer Ebene Relevanz zugesprochen und es institutionalisiert wird. Bis es so weit ist, hängt die Berücksichtigung von Genderaspekten stark vom Engagement der jeweiligen Planenden ab.

Geht es um geschlechtersensible Stadtplanung, denken viele zuerst einmal an die Angst von Frauen vor Übergriffen. Ist das ein Problem?

Das Thema Angsträume war in den neunziger Jahren tatsächlich ein Türöffner für den Diskurs über Frauen in der Stadt. Sicherheit ist für viele verständlich und greifbar und dadurch viel einfacher zu vermitteln als Konzepte wie Geschlechterrollen und Care-Arbeit. Ich sehe darin aber auch eine Gefahr, die Frau in die Opferrolle zu drängen. Trotzdem ist das Thema nach wie vor wichtig.

Wie lässt sich die Sicherheit von Frauen in der Stadt verbessern?

Indem beispielsweise dunkle Unterführungen und tote Winkel vermieden werden. So wurde etwa die Umsetzung des Masterplans für den Bahnhof Bern 1998 von Fachfrauen aus Architektur und Planung begleitet, die sich für diverse gestalterische Sicherheitsmassnahmen einsetzten: einen Lift aus Glas, Treppenaufgänge mit direktem Sichtbezug ins Freie oder öffentliche Toiletten an gut zugänglichen und einsehbareren Lagen. Das blieb aber eine Pionierleistung. Es gibt bis heute keine standardisierte Checkliste mit gendersensiblen Punkten, die in

der Planung von öffentlichen Bauten und Räumen berücksichtigt werden müssen – und wo solche Hilfsmittel doch existieren, werden sie nicht konsequent eingesetzt.

Können Sie ein positives Beispiel nennen?

Wir konnten mit dem Verein Lares die Planung und Umsetzung des Pflingstweidparks in Zürich begleiten. Schon für den Wettbewerb erstellten wir einen Katalog an Genderkriterien, die die Projektteams in ihren Entwürfen berücksichtigen mussten. Dazu gehörten die Durchlässigkeit, die Zugänglichkeit für verschiedene Bevölkerungsgruppen sowie Raum für Begegnung und Austausch. Es geht nicht darum, dass jeder Teil des Parks für alle zugänglich sein muss, sondern dass eine Bandbreite an verschiedenen Nutzungsarten möglich ist. Entstanden ist ein attraktiver Park mit breiten Hauptachsen, die den idealen Lauffinien entsprechen und gut beleuchtet und einsehbar sind, sowie mit Spielräumen, Treffpunkten, Rückzugsorten und ruhigen Aufenthaltsräumen.

Die Genderplanerin

Stephanie Tuggener (34) studierte Geografie an der Uni Zürich und Raumentwicklung an der ETH Zürich. Sie arbeitete als Raumplanerin für den Kanton Aargau und ist aktuell Projektleiterin im Büro Kontextplan im Bereich Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung. Als Kopräsidentin des Vereins Lares vernetzt sie Planungsfachleute und unterstützt die Verbreitung von Gender-Know-how in der Branche. Tuggener publiziert zu Gender in der Planung. Seit 2016 ist sie im Redaktionsteam der Zeitschrift «Collage».



Welche Rolle spielt das Auto für eine gendersensible Stadtplanung?

Auf jeden Fall eine weniger dominante. Gerade im städtischen Kontext stellt sich die Frage, wer überhaupt Zugang zu einem Auto hat. Es gibt einen Anteil der Bevölkerung, der zu jung oder zu alt ist für den Führerschein, wegen einer Beeinträchtigung nicht fahren darf oder die finanziellen Mittel für den Erwerb und Unterhalt eines Autos nicht hat. Sie profitieren nicht von einer autozentrischen Planung. Interessanterweise gibt es zwischen ökologischen und Genderaspekten Überschneidungen: In beiden Fällen geht es darum, Lebensqualität zu erhalten und auszubauen. In Paris etwa treibt Bürgermeisterin Anne Hidalgo das Modell der «Stadt der Viertelstunde» voran. Dessen Ziel ist es, dass vom Wohnort aus alle nötigen Dienstleistungen wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Gesundheitsinfrastruktur, Grünraum und idealerweise auch Arbeit und Kultur innerhalb einer Viertelstunde zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können.

Wie sähe eine gendergerechte Stadt aus?

Sie wäre der Abdruck einer veränderten Gesellschaft. Alle Menschen könnten ihre Rolle frei wählen. Es wäre eine Stadt, in der die klassische Trennung von Wohnen und Arbeiten wegfällt, in der Erwerbsarbeit einfach eine von vielen Arten von Arbeit ist, die alle gleichermassen wertgeschätzt werden. Die Vision von Lares ist ein Kulturwandel: Es soll in der Planung wie in der ganzen Gesellschaft selbstverständlich werden, dass Anliegen von nicht dominanten Bevölkerungsgruppen integriert werden, zum Beispiel durch partizipative Planungsprozesse. Die Genderperspektive kann einen Lösungsansatz bieten, um Ungleichheiten abzubauen, die unterschiedliche Menschen betreffen.



Im toten Winkel: Gendergerecht gestalteter Pflingstweidpark in Zürich.

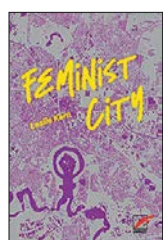
attraktiv und banden sie als Kundinnen an die Kette.

Wenn Stadtteile aufgeräumt, aufgewertet, «frauenfreundlicher» gemacht werden, nennt man das bekanntlich «Gentrifizierung». Selbstkritisch beleuchtet Kern ihre eigene Rolle in der Verdrängung anderer Bevölkerungsgruppen. Als eindrückliches Beispiel nennt sie ein Café in Toronto, das im Zuge einer städtischen Aufwertung neben einem Frauenhaus eröffnet wurde. Die Gäste des Cafés fühlten sich belästigt durch die Klientinnen des Frauenhauses, die teilweise unter psychischen Erkrankungen litten. Die Folge: Vor dem Café wurde eine Sitzbank entfernt, auf der die Klientinnen tagsüber gerne sassen, schwatzten und rauchten.

Für Leslie Kern ist klar: Die positive Veränderung für (weisse) Frauen darf nicht zur Diskriminierung von anderen Bevölkerungsgruppen führen – simple Lösungen, wie das zu erzielen wäre, findet sie aber auch nicht. Ohnehin wird der Titel «Feminist City» dem Inhalt des klugen Buchs nicht gerecht. Denn allein mit Geschlechterkampf ist es für Kern in ihrem intersektionalen Feminismusverständnis nicht getan: Ihr Plädoyer für eine feministische Stadt ist eines für eine inklusive Stadt. Schwellenlose Zugänge zu öffentlichen Bauten, Plätzen und Verkehrsmitteln kommen nicht nur Müttern mit Kinderwagen zugute, sondern auch Vätern mit Kinderwagen, allen Menschen mit Gehbehinderung. Eine

Anpassung des ÖV-Fahrplans mit ausgebauten Verbindungen abseits der klassischen Rushhour und einem feinmaschigeren, dezentralisierten Verbindungsnetz ermöglicht Teilzeitarbeitenden, Schichtarbeitenden, Jugendlichen und Seniorinnen eine grössere Mobilität.

Kerns feministische Stadt ist gleichermaßen eine postkapitalistische Stadt, eine Stadt, die Infrastruktur bietet, die unbezahlte Care-Arbeit erleichtert und die auch dann weiterhin als Lebensraum funktioniert, wenn die Kaufhäuser schliessen. Ihr zugrunde liegt ein weites Verständnis von Stadt als dynamisches Abbild der Gesellschaft. Städte allein können keine strukturellen gesellschaftlichen Probleme lösen, aber sie können ihren Beitrag zur Gleichstellung leisten. Damit die Stadt in Zukunft auch ein Ort für fünfzehnjährige SchülerInnen sein kann, müssen schon bei der Planung Menschen mit möglichst diversen Hintergründen und verschiedenen Lebensentwürfen zusammenkommen.



Leslie Kern: «Feminist City. Wie Frauen die Stadt erleben». Aus dem Englischen von Emilia Gagalski. Unrast-Verlag. Münster 2020. 192 Seiten. 32 Franken.