Stadt der Frauen - Stadt ohne Verkehr?

Autor(en): **Zibell, Barbara**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **9 (1996)**

Heft 3

PDF erstellt am: **05.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-120360

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Stadt der Frauen – Stadt ohne Verkehr?

Barbara Zibell, Stadtplanerin in Zürich, kritisiert die verkehrsorientierte Siedlungspolitik aus feministischer Sicht. Sie will, dass Entscheider und Betroffene hin und wieder ihre Rollen tauschen.

Stadt und Verkehr – das sind zwei Planungsbereiche, die zu lange voneinander getrennt worden sind. Da gab es die Stadtplaner einerseits und die Verkehrsplaner andererseits, und beide hatten allenfalls in einem winzigen Schnittbereich miteinander zu tun: Stadtplaner waren für die Gestaltung, für die Garnitur dessen zuständig, was die Verkehrsplaner nach funktionalen und technischen Aspekten zuvor skizziert und realisiert hatten. Machbarkeit, Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit waren die Kriterien, um die es ging, Wünsche und räumliche Qualitäten blieben auf der Strecke. Den Anforderungen des Verkehrs wurde alles andere untergeordnet, denn zunächst sollte die Stadt funktionieren.

Diese Funktionsfähigkeit hat die Stadt aber im Zuge der verkehrsorientierten Siedlungspolitik weitgehend verloren: Die Geister, die wir riefen, werden wir kaum noch los. Statt dass der Verkehr uns hilft, ans Ziel unserer Fahrten und Reisen zu gelangen, blockiert er zunehmend dieses Ansinnen. Der Verkehr belastet uns inzwischen in weiten Teilen des Siedlungsgebietes so, dass wir uns – oder zumindest einige von uns – von ihm befreien wollen. Die Befürworter und die Gegner gehören nicht zu zwei ganz unterschiedlichen Gruppen von Menschen. Oftmals sind die einzelnen Personen auch in sich selbst gespalten, je nachdem, in welcher Rolle sie sich befinden – ob sie als «Entscheider» für die Gestaltung der Umwelt verantwortlich sind oder ob sie als «Betroffene» auf den Ort, das Quartier oder auf ein engeres lokales Umfeld angewiesen sind.

*

Dennoch lässt sich der Alltag der Entscheider im allgemeinen eher als männlich, der der Betroffenen eher als weiblich charakterisieren. In einem «männlichen» Alltag steht das motorisierte Vorwärtskommen im Vordergrund, weniger das Zu-Fuss-Gehen, das Begleiten oder Sich-Aufhalten auf der Strasse. Ein «weiblicher» Alltag ist dagegen heute noch grösstenteils von der Sorge um andere geprägt, seien es Kinder, betagte oder pflegebedürftige Menschen, ob aus mütterlicher Vorsorge oder aus beruflichen Gründen. Für diese Tätigkeiten ist die Strasse als öffentlicher Aussenraum wichtiger als für das blosse Vorwärtskommen von einer Tiefgarage zur anderen.

Während der Aussenraum für die einen im Arbeitsalltag weitgehend irrelevant geworden ist, ist er für die anderen mit all seinen Qualitäten und Mängeln – wie beispielsweise Über- oder Unterführungen – nach wie vor wichtig. Diese können aber kaum über die Nutzung der öffentlichen Räume mitentscheiden, das tun jene, die einen eher männlich strukturierten Arbeitsalltag haben und Machtpositionen in unserer Gesellschaft bekleiden. Sie erleben den Aussenraum höchstens einmal flanierend in der Mittags- oder Kaffeepause oder abends, wenn sie mit dem Auto in den Wald fahren, um zu joggen.

*

Das tönt polarisierend – natürlich gibt es auf der männlichen Seite auch Betroffene, die unter den Nachteilen des motorisierten Verkehrs in ihrem Wohnumfeld leiden, obwohl auch sie täglich Auto fahren. Und sicherlich gibt es auch bereits die ersten Hausmänner, die die Mängel des öffentlichen Raumes genauso zu spüren bekommen wie vordem die Mütter. Das Problem bleibt aber bestehen: Wer andere betreut, selbst krank und gebrechlich und auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen ist, vermisst das öffentliche Leben der Strasse viel stärker als jene, die nur für sich selbst sorgen und denken müssen und ihre Wege zudem mit dem Auto zurücklegen.

Solange die Entscheider keine Rücksicht auf den Alltag anderer, die von ihnen abhängig sind, nehmen müssen, so lange sind auch unsere Verkehrsnetze überwiegend auf Makrostrukturen, auf grosse Distanzen und schnelle Erreichbarkeiten ausgelegt. Die kleinen Netze, die Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die qualitätvolle Gestaltung der Strassenräume werden hintangestellt. Sie sind allenfalls Kosmetik, nicht aber Grundlage für die Alltagsbewältigung, die auf kurze Distanzen, soziale Netze und die Ausstattung der Quartiere angewiesen ist – was heute in den meisten Fällen noch den weiblichen Alltag auszeichnet. Aus der Spaltung in Entscheider und Betroffene ergibt sich auch eine räumliche Polarisierung zwischen Hauptverkehrsstrassen und Wohnstrassen: Die Hauptverkehrsstrassen verbinden Orte und helfen, Distanzen zu überwinden, die Wohnstrassen dienen dem Verweilen am Ort und erschliessen ihn. Nur die wenigsten können sich eine ruhige und erholsame Wohnumgebung leisten: Der grösste Teil der Bevölkerung ist auch am Wohnort vom Verkehr belastet und sucht – wo möglich – nach Kompensationsmöglichkeiten. Wir kehren der Strasse mehrheitlich den Rücken zu.

*

Das bedeutet für die Lebensqualität in den öffentlichen Aussenräumen, dass vor allem die nicht motorisierten, immobilen Bevölkerungsgruppen von der Strasse verdrängt werden. Das lässt sich gut an den Reaktionen der Kinder sehen.

– Kinder meiden die Strasse: Mit wachsender Motorisierung der Bevölkerung im 20. Jahrhundert entstanden besondere Kinderspielplätze im Siedlungsgebiet; die Strasse kann kaum noch als selbstverständlicher Kinderspielplatz dienen.

– Kinder halten sich überwiegend drinnen, zu Hause oder bei anderen Kindern auf: Dies gilt vor allem, wenn sie an verkehrsreichen Strassen wohnen oder wenn sie die Kinderspielplätze nur über verkehrsreiche Strassen erreichen können.

Das wirkt sich auch auf Frauen und Mütter aus: Sie werden zunehmend eingeschränkt, weil sie die Kinder ständig bringen, abholen und beaufsichtigen müssen. Die Präsenz von Kindern auf der Strasse ist ein Indikator für die Lebensqualität in den öffentlichen Aussenräumen der Stadt.

Der motorisierte Verkehr zerstört zunehmend die Strassenräume. Er verursacht auch, dass öffentliche Aussenräume in Innenräume verlagert werden. Was nicht mehr auf der Strasse, im öffentlichen Aussenraum stattfinden kann, wird in Innenräume verschoben: Der Strassenmarkt wird zum Einkaufszentrum und das «beiläufige» Gespräch wird zum Telefonat. Wie viele Gespräche finden heute noch mehr oder weniger zufällig im Aussenraum statt? Es ist üblich geworden, sich zu verabreden, bevor man sich trifft; die beiläufig, im Vorbeigehen entstehenden Kontakte sind selten geworden. Die Verdrängung führt also zu verschiedenen Kompensationsversuchen und -massnahmen, und zwar nicht nur im individuellen, sondern auch im

Illustration: Gabi Kopp

kollektiven Verhalten, das sich in der gebauten Umwelt niederschlägt: Autobahnen und Hauptverkehrsstrassen auf der einen, Lärmschutzwände, Verkehrsberuhigung und Wohnstrassen auf der anderen Seite. Die Strassen werden funktional polarisiert, und der öffentliche Raum verliert an Qualität und an Nutzbarkeit.

Was können wir also heute noch vom öffentlichen Raum erwarten? Was wären das für Menschen, die den öffentlichen Raum wieder zum Leben erwecken und mit Inhalt füllen könnten? Ist gelebte Nachbarschaft trotz erzwungener und erwünschter Mobilität überhaupt noch herstellbar? Welchen öffentlichen Raum wollen wir, und wie sähe dieser aus? Bei allen Schuldzuweisungen ist eins sicher: Nicht die Strasse oder das Auto, sondern unser Wunsch nach Mobilität hat die Städte in weiten Teilen zerstört. Wir müssen also die verkehrsorientierten Innerortsstrassen zusammen mit den flächenfressenden Parkplätzen zum Verschwinden bringen. Wir müssen auf das Auto – zumindest als Fortbewegungsmittel in den Städten – verzichten.

*

Was ist nun der speziell weibliche Beitrag in diesem Zusammenhang? Ist die Stadt der Frauen eine Stadt ohne Verkehr? Sicher nicht; denn Stadt und Verkehr lassen sich nicht trennen: Eine Stadt ohne Mobilität, ohne Bewegung würde zu leben aufhören. Die Frage ist nur, welche Form der Mobilität wir zulassen, ob wir mit dem motorisierten Verkehr leben wollen und können, ob wir ihn dem Leben der Menschen und den städtischen Nutzungen unterordnen oder ob wir zulassen, dass er das Leben auf den Strassen endgültig verdrängt.

Aber werden diese und ähnliche Anliegen nicht von ökologisch und sozial orientierten Kreisen, auch unter Männern, vertreten? Sicher schon, doch die feministische Alternative zeigt einen radikalen Ansatz zur Veränderung. Sie will als ersten wichtigen Schritt Männern wie Frauen ähnliche Lebenserfahrungen ermöglichen, indem beide Geschlechter immer wieder die Rolle wechseln. Einmal sind sie Entscheider und Entscheiderinnen, einmal Betroffene, die für andere sorgen müssen. Die Entscheider würden dadurch mehr Verantwortungsgefühl auch für die kleinräumigen Veränderungen der gebauten Umwelt entwickeln, Betroffene könnten ihre Bedürfnisse und Interessen an entscheidender Stelle anbringen und sich mehr Gehör verschaffen.

Die Trennung in Autobahn einerseits und Wohnstrasse andererseits kann aufgehoben werden, auch ohne dass wir völlig auf das Auto verzichten, wenn wir diesen anderen Blick, das heisst die jeweils anderen Lebensbedingungen kennenlernen. Eine neue Verkehrskultur würde sich dann fast wie von selbst entwickeln.

Barbara Zibell