

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Herausgeber: [s.n.]
Band: 1 (1994)
Heft: 2

Artikel: Wenn Männer Städte bauen... : feministische Kritik an der männlichen Stadtplanung
Autor: Bitter, Sabine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4279>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

WENN MÄNNER STÄDTE BAUEN...

FEMINISTISCHE KRITIK AN DER MÄNNLICHEN STADTPLANUNG

SABINE BITTER

Wenn Männer Städte bauen, gehen sie in der Regel von ihren eigenen Bedürfnissen aus und erheben ihre Verhaltensmuster zur Norm. Rauminteressen von Frauen bleiben dagegen ausgeblendet. Der öffentliche Raum wird von Frauen und Männern ungleich genutzt, wobei die Unterschiede bereits in der Projektierung entstehen. Seit zehn Jahren kritisieren Frauen diese männlich geprägte Stadtplanung. Der folgende Beitrag beleuchtet einige Aspekte dieser Kritik.

1. Die Vorstellung, dass der Mann allein im Mittelpunkt des öffentlichen Raums und des öffentlichen Interesses stehen soll, zeigt sich bereits in der aus der Antike überlieferten Baulehre, im Werk «De Architectura» des römischen Baumeisters Vitruv (1. Jh. v. Chr.). Er nahm den Mann zum Mass und Ziel der Raumgestaltung: Ein massgeschneidert wohlproportionierter, idealisierter Mann steht im Brennpunkt der klassischen geometrischen Figuren Kreis, Quadrat und gleichschenkliges Dreieck. Darin ist der Mensch Mann und Mittelpunkt der zu gestaltenden (Welt-) Ordnung. Vitruvs Prototyp hat zwei Jahrtausende überdauert und ist auch heute noch in neueren Bau- und Planungslehren Mass der Raumgestaltung.¹ Auf den Mann als das tradierte Mass und Ziel der Raumgestaltung griff auch der avantgardistische Städtebauer Le Corbusier in den 1920er Jahren zurück. Er sah sich als gesellschaftsbestimmende Kraft und wollte aus einer sozialen Entwurfshaltung heraus eine ganze «Architektur-Revolution» vollziehen. Sein Verständnis einer sozialen Raumgestaltung blieb jedoch ganz auf die Bedürfnisse des eigenen Geschlechts ausgerichtet: «Seit einem Jahrhundert haben klarblickende Männer Ideen gehabt, Grundbegriffe aufgestellt, Vorschläge gemacht [...]. Fühlen Sie die brüderliche Berufung der Architektur und Städteplanung zum Dienst am Menschenbruder?»² Die Anliegen des «Menschenbruders» galten nach Le Corbusier als allgemein verbindlich: «Alle Menschen haben die gleichen Bedürfnisse, sie haben sie zur gleichen Stunde, jeden Tag, das ganze Leben lang.» Die unterschiedlichen Lebenssituationen und Aktivitäten von Frauen und Männern wurden auf das Konstrukt eines allgemeingültigen, einheitlichen Verhaltens reduziert: «Ich habe gesagt, dass die Menschen einen Zweitaktrhythmus verursachen. Sie kommen von der Peripherie, um im Zentrum der Stadt zu arbeiten; und sie kehren an die

Diese Sichtweise hat sich in der Planung und Gestaltung der Städte durchgesetzt. Noch heute gilt sie als verbindlich, obwohl Frauen, Kinder und alte Menschen, die an der Peripherie leben, häufig einen anderen Bewegungsradius haben als viele Männer, die zur Arbeit in die Stadt fahren. Indem die Satellitenstädte *Schlafstädte* genannt werden, werden sie lediglich als Erholungsräume für die ausser Haus Erwerbstätigen wahrgenommen. Dass sie auch Arbeitsstätten sind, in denen Frauen Kinder erziehen und alte Leute pflegen, wird hingegen ignoriert. Wie sehr die konkrete Arbeit der Frauen übersehen wird, zeigt sich beispielsweise an deren Klagen über die fehlende Infrastruktur: Es mangelt an Arbeitsplätzen, an Kinderhorten und Spielplätzen, an Tagesschulen, aber auch an Treffpunkten, Erholungsstätten, Spezialgeschäften oder Weiterbildungseinrichtungen.

2. Der öffentliche Raum wird von Frauen und Männern ungleich genutzt. Das Verfügungsrecht über den bebauten und öffentlichen Raum ist nicht demokratisch verteilt. Die Stadt, verstanden als Konglomerat materialisierter ökonomischer, sozialer und kultureller Beziehungen und Interessen, ist heute vor allem Investitions- und Verwertungsobjekt, bei dem Ausnutzungsziffern, Bodenrenditen, Privateigentum, staatlicher Grundbesitz und gesetzliche Bestimmungen die Nutzungen regeln. Ökonomisch und sozial schlechter Gestellte haben dabei das Nachsehen: Zahlreiche Armutsstudien belegen den Zusammenhang zwischen den steigenden Boden- und Wohnungspreisen und der «Neuen Armut» und stellen fest, dass insbesondere Frauen überdurchschnittlich stark davon betroffen sind.³

Die steigenden Boden- und Wohnungspreise und der zunehmende Druck der Immobilienspekulation seit den 1960er Jahren bewirkten, dass ein Teil der städtischen Bevölkerung von der Stadt weg in die Agglomeration zog. Einige konnten es sich leisten, ein Einfamilienhaus im Grünen zu beziehen, die meisten aber mussten mit einer Mietwohnung in einer Siedlung am Stadtrand vorliebnehmen. Der Auszug aus der Stadt hatte Folgen: Die Landschaft wurde zersiedelt, und der Pendlerverkehr schwoll derart an, dass die Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land beeinträchtigt wurde, eine Entwicklung, die seit Jahrzehnten mit wenig Erfolg kritisiert wird.⁴

Mit dem Abbau der Industriearbeitsplätze seit den 1970er Jahren und dem Ausbau des Dienstleistungssektors wurde Büroraum bereitgestellt, der teuer gebaut und verkauft werden konnte. Die Innenstädte und citynahen Wohngebiete wurden in Bürolandschaften umfunktioniert, die allerdings seit den neusten wirtschaftlichen Einbrüchen teilweise bereits wieder ungenutzt sind. Neben dem Büro-Bau-Boom wurde der Wohnungsbau in der Stadt vernachlässigt. Alter Wohnraum wurde zudem oft luxussaniert und neu verteilt. Die Nachfrage nach aufwendig renovierten Grossraumwohnungen etwa für die «dinkies» (double income no kids), eine neue Schicht junger, gutbezahlter Dienstleistungsangestellter ohne Kinder, nahm zu. ■ 85

Dies trieb die Wohnungspreise zusätzlich in die Höhe und begünstigte die Stadtflucht. Allein in Zürich verliessen in den letzten dreissig Jahren 80'000 Personen die Stadt, so dass Zürich heute mehr Arbeitsplätze als EinwohnerInnen hat.⁵ Diese räumlichen Umstrukturierungen haben für Frauen spezifische Konsequenzen, die im folgenden am Beispiel des Verkehrs und des für Freizeitaktivitäten zur Verfügung stehenden Raums erläutert werden.

Die moderne Stadt- und Strassenbauplanung war in den letzten Jahrzehnten auf den zeitökonomischen, motorisierten Autoverkehr zwischen Agglomeration und Stadtzentrum ausgerichtet. Die Bedürfnisse der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen, der FussgängerInnen und RadfahrerInnen wurden lange ignoriert. Frauen waren und sind von dieser Entwicklung besonders betroffen, weil sie, wohl aus finanziellen Gründen, weit seltener über ein Auto verfügen und damit in ihrer individuellen Mobilität eingeschränkter sind als Männer. Sie bewegen sich öfter zu Fuss, per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln.⁶ Das bedeutet aber auch, dass Frauen in der Regel einen geringeren Bewegungsradius haben. Die technische Erfindung des Autos hat zwar zu einer erweiterten Verfügbarkeit über Raum und Zeit geführt, sie hat aber deswegen noch lange nicht die Mobilitätsmöglichkeiten für alle in gleichem Masse verbessert.

Ähnlich sieht es bei der Raumbeanspruchung für Freizeitaktivitäten aus. Auf Turnplätzen raumgreifend und öffentlich Sport zu betreiben, wurde noch im 19. Jahrhundert in zahlreichen medizinischen Studien als nachteilig für das weibliche Geschlecht beschrieben. Deswegen galt es lange als selbstverständlich, dass Frauen weniger Freiflächen benötigen als Männer: So veranschlagte der Berliner Architekt und Stadtbaurat Martin Wagner 1915 bei seiner Berechnung des städtischen Freiflächenbedarfs für Frauen pro Kopf halb so viel Raum wie für Männer;⁷ eine Annahme, die offensichtlich heute noch tradiert wird. So werden in jedem Stadtteil für den in erster Linie von Männern gespielten Fussball grossflächige Sportplätze angelegt, Freiflächen, welche die meiste Zeit abgesperrt und ungenutzt brachliegen. Spielplätze für Kinder, Begegnungsorte für Jugendliche oder Sportanlagen für Frauen in dieser Grössenordnung finden sich dagegen kaum.

3. Die Kritik von Frauen an der männlich geprägten Stadtplanung wurde erst in den 1980er Jahren laut. Obwohl der Wiederaufbau der Städte nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland ohne die «Trümmerfrauen» nicht denkbar gewesen wäre, sind Generationen von Mädchen nach dem Krieg erneut mit textiler Handarbeit grossgezogen und vom Bauzeichnen ausgeschlossen worden. Erst in den letzten Jahren lassen sich Gegenteilstendenzen feststellen: so steigt beispielsweise der Frauenanteil an den Technischen Hochschulen an. Damit hat auch die Kritik am beinahe ausschliesslich von Männern gestalteten öffentlichen Raum zugenommen. In der

Acht Architektinnen, eine Juristin und eine Sozialpsychologin haben sich in diesem Verein zusammengeschlossen, um die Planung des öffentlichen Raums aus der Perspektive von Frauen zu untersuchen. Weil es zu diesem Thema in bezug auf Schweizer Städte kaum Literatur gibt, haben sie selbst eine Studie gemacht, deren Resultate seit kurzem vorliegen.⁸ Die Untersuchung der Zürcher Stadtteile Wiedikon, Riesbach und Grünaue zeigt, wie zahlreich die Einschränkungen der Bewegungsfreiheit sind, und dass es vor allem bei Dunkelheit Orte gibt, die von Frauen prinzipiell nicht betreten werden. Andere Frauen, die – wie in Basel – mit historischen oder kunsthistorischen Frauen-Stadtrundgängen auf das Malaise im öffentlichen Raum aufmerksam machen, fragen bei ihren Begehungen nach ihrer Beziehung zur Stadt und ihrer Präsenz darin. Sie verhängen Strassentafeln, die den Namen berühmter Männer tragen, mit Kartoffelsäcken und stellen den zu Denkmälern versteinerten Dichtern ein Foto seiner künstlerisch verkannten Ehefrau auf den Sockel. Doch die Suche nach den Spuren, die Frauen im öffentlichen Raum hinterlassen haben, ist mit viel Kleinarbeit verbunden und nur in mühsamen Ansätzen zu rekonstruieren. Architektinnen, Planerinnen und Nutzerinnen wie Kerstin Dörhöfer, Ulla Terlinden und Myra Warhaftig arbeiten in Deutschland seit mehr als zehn Jahren zum Thema «Frauen und Raum» und haben Anfang der 1980er Jahre auch die ersten Studien veröffentlicht. Ihre Einsichten und Vorschläge sind jedoch in vielen Planungsämtern noch weitgehend unberücksichtigt. Meist ecken sie bereits bei der Planung einfacher Einrichtungen wie Bushaltestellen an. Dies zeigt die Erfahrung einer Stadtplanerin, die eine projektierte Bushaltestelle kritisierte. Die Haltestelle war so konzipiert, dass sie der zeitökonomischen Wegführung dienlich war. Hingegen war sie an einem unübersichtlichen Ort ohne soziale Kontrolle angelegt und nur über eine Treppe zugänglich, so dass sie für alte Menschen und FussgängerInnen mit Kinderwagen, Fahrrädern oder Rollstuhl nur schwer erreichbar war. Ferner stellte sie aufgrund der isolierten Lage für Frauen einen Angstraum dar. Doch dem Einwand einer Stadtplanerin, dass es sich hierbei wohl um eine «männliche Planung» handle, weil die Interessen der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen ignoriert würden, entgegnete der Bürgermeister im Planungsamt, er habe sich noch nie Gedanken über die «erotischen» Qualitäten von Bushaltestellen gemacht.⁹ Vielen Planern fehlt offenbar die Einsicht, dass Frauen im öffentlichen Raum täglich mit direkter oder latent vorhandener Gewalt konfrontiert werden, und deswegen regelmässig Umwege in Kauf nehmen, um gefährliche Orte (unterirdische Gänge, schlecht beleuchtete Wege, verlassene Passagen) zu meiden. Aufgrund dieser Erfahrungen setzt die Kritik der Frauen häufig bei scheinbar unproblematischen Einrichtungen an. Verbesserungen wären durchaus möglich, meinen die Planerinnen Kerstin Siemonsen und Gabriele Zauke,¹⁰ indem beispielsweise die Fusswege und Fahrradkeller bei Bahnhöfen, Krankenhäusern, Schulen und Betrieben grundsätzlich oberirdisch angelegt würden. Im öffentlichen Raum sollte grundsätzlich ■ 87

alles vermieden werden, was die Sicht versperrt: lange und blinde Mauern, Erker, Arkadengänge, Säulen, Pfeiler oder Aufbauten, die Schatten werfen und so Angst einflößen und potentiellen Tätern ein Versteck bieten können. Die Planerinnen plädieren deshalb für glatte Fassaden, Eingangstüren, die direkt an der Strasse liegen, und eine niedrige Bepflanzung der Gehsteige.

Auch die Einrichtung eines Nachttaxis zu einem preiswerten Tarif oder zum Nulltarif würde die Benutzung des öffentlichen Raums für Frauen erleichtern. Wie effizient die Mitwirkung von Nutzerinnen in der Planungspraxis überhaupt sein kann, darüber gehen jedoch die Meinungen auseinander. Eine Untersuchung über die Mitwirkung der Bevölkerung an der Planung eines city-nahen Stadtviertels in Basel (Gundeli) stellt fest, dass sich nur wenige Frauen überhaupt für solche Planungsfragen engagieren können, selbst wenn es um die Anlage von Wohnstrassen geht.¹¹ Beispiele aus Deutschland hingegen zeigen, dass sich Frauen als Nutzerinnen sehr wohl erfolgreich an der Planung beteiligen und die Stadt nach ihren Bedürfnissen verändern können: In Dortmund engagierten sich Frauen bereits bei der Erstellung eines städtebaulichen Konzepts für die Erneuerung eines ganzen Stadtteils. Die Planerinnen schrieben zunächst alle Institutionen an, in denen Frauen als Mitarbeiterinnen in der Altenpflege, in Kindergärten, in Kirchgemeinden, in Parteien oder Stadtteilinitiativen tätig waren. Ihre alltäglichen Bewegungsradien im Stadtteil, etwa Ausflüge mit Kindern, Spazierengehen mit alten Menschen und die täglich notwendigen Besorgungen, wurden zum Ausgangspunkt der Planung genommen und erfolgreich umgesetzt: Die Stadtteilplanung wurde auf ihre Wegstrecken und nicht auf die Bedürfnisse der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen abgestimmt. Dieses Beispiel zeigt, dass Entwürfe für ein sozialeres Leben in der Stadt aufgrund einer alternativen Planung tatsächlich entwickelt werden können, wenn StadtplanerInnen und Behörden bereit sind, sich auf diese aufwendigeren Prozesse einzulassen. Wenn man aber davon ausgeht, dass die Städte gebaut sind, dann ist klar, dass viele Neuerungen, welche die Bedürfnisse von Frauen berücksichtigen, nur noch Flickwerk sein können. Damit solche architektonisch-städteplanerischen Eingriffe nicht zu purer Kosmetik verkommen, braucht es die Einmischung von Frauen auf allen Ebenen der Planung und der Realisierung von Bauten oder Stadtteilerneuerungen.

Anmerkungen

- 1 Ernst Neufert, *Bauentwurfslehre*, 1982.
- 2 Le Corbusier, «An die Studenten», in Le Corbusier, *Die «Charte d'Athenes»*, Reinbek bei Hamburg 1962.
- 3 Vergleiche beispielsweise Peter Füglistaler, Marcela Hohl, *Armut und Einkommensschwäche im Kanton St. Gallen*, Bern 1992 und Ueli Mäder et al., *Armut im Kanton Basel-Stadt*, Basel 1991.
- 4 Alexander Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit der Städte*, Frankfurt am Main 1965.
- 5 Ursula Koch, *Die Weltwoche* Nr. 13 (26. März 1992), 41.
- 6 Kerstin Dörhöfer (Hg.), *Stadt-Land-Frau. Soziologische Analysen und feministische Planungsansätze*, Freiburg i. Br. 1992.
- 7 Kerstin Dörhöfer (Hg.), *Stadt-Land-Frau. Soziologische Analysen und feministische Planungsansätze*, Freiburg i. Br. 1992.
- 8 Frauenlobby Städtebau (Hg.), *Frau-Stadt-Angst-Raum – Wie frei bewegen sich Zürichs Frauen in Ihrer Stadt?*, Zürich 1993.
- 9 Frauenlobby Städtebau (Hg.), *Frau-Stadt-Angst-Raum – Wie frei bewegen sich Zürichs Frauen in Ihrer Stadt?*, Zürich 1993.
- 10 Kerstin Siemonsen, Gabriele Zauke, *Sicherheit im öffentlichen Raum. Städtebauliche und planerische Massnahmen zur Verminderung von Gewalt*, Zürich 1991.
- 11 Roland Haar, Ilse Oberg, *Die Mitwirkung an der Stadtplanung – aber wie?*, Niederteufen 1987.