

# Vom Gender Planning zur Stadt für alle

Ein vierteiliges Plädoyer zur Verknüpfung von stadtplanerischer Strategien und gesellschaftlichem Wandel

Teil I: Gender Planning als neuer Ansatz in der Stadt- und Raumplanung

MELANIE RÜHMLING, LISA WASCHKEWITSCH UND MARÉN WINS  
VOM ROSTOCKER INSTITUT FÜR SOZIALFORSCHUNG UND GESELLSCHAFTLICHE PRAXIS E.V.

Wer schon einmal mit dem Kinderwagen oder unter Zuhilfenahme einer Gehhilfe vom Saarplatz bis zur S-Bahn-Station Rostock-Parkstraße gegangen ist, weiß: So richtig gut ist das hier nicht. Unbefestigte Gehwegplatten, hohe Bordsteine, Radfahrende, E-Roller-Nutzende, die an einem vorbei sausen, LKW-Fahrende, die Waren zur Apotheke bringen und die An- und Abfahrt für den Bringdienst des Restaurants. Nebenan die Straßenbahn und der Bus. Autos, die schnell aus den Querstraßen raus- und dort hineinwollen, Gehwegpoller auf den Gehwegen, unzureichende Straßenbeleuchtung. An diesem Szenario ist zu erkennen, dass es in Städten hektisch zugehen kann. Vielmehr wird deutlich, dass die Nutzung des gleichen Raumes für unterschiedliche Personen unterschiedlich schwer oder einfach sein kann. Autofahrende auf der Parkstraße haben es deutlich leichter als eine Fußgängerin, die mit einer Gehhilfe die Parkstraße queren möchte. Hier können sogenannte Nutzungs-

konflikte entstehen. Es ist schon seit mehreren Jahrzehnten der Verdienst des sogenannten Gender Plannings, auf diese Nutzungskonflikte aus einer geschlechtsorientierten Planungsperspektive zu schauen, aufmerksam zu machen und zu beheben. Denn der öffentliche Raum soll jeder Person zur Verfügung stehen und demokratischen Ansprüchen gerecht werden. Doch was heißt das konkret? Was ist damit gemeint? An welchem Ideal orientiert sich eine gendergerechte und inklusive Gestaltung öffentlicher, halb-öffentlicher und privater Räume?

In der Geschichte der Architektur und Raumplanung galt die „Charta von Athen“ von 1933 viele Jahrzehnte lang als wegweisend und sollte die Städte der Moderne prägen. Grundlage dafür war eine konsequente Einteilung der Städte in funktionale Einheiten. Dem bekanntesten Vertreter des Konzepts der funktionalen Stadt, Le Corbusier, zufolge, lag die Lösung für die

Probleme der rasant wachsenden, modernen Städte in der Geometrie. So sollten beispielsweise die vom aufstrebenden individuellen motorisierten Verkehr verstopften und vom Industriegewerbe verrauchten Stadtkerne entlastet werden und das Wohnen in den zu dicht besiedelten Wohnvierteln der Gründerzeit von qualitativ höherwertigen Wohnformen abgelöst werden. Mit einer mathematischen Ordnung der Stadt nach den Funktionsbereichen des Lebens – Arbeit, Wohnen, Erholung und Bewegung – wären die Städte für die neuen gesellschaftlichen Entwicklungen gewappnet. So zumindest die Grundidee der „Charta von Athen“.

Nun vollziehen sich gesellschaftliche Wandel jedoch häufig anders als prognostiziert und manchmal auch schneller. Mit dem westlichen Familienideal der 1950er und 1960er Jahre – der männliche Ernährer mit Hausfrau und zu Hause betreuten Kindern im Eigenheim – war dann auch schnell wieder Schluss. Die Industriegesellschaft wandelte sich zur Dienstleistungsgesellschaft, es gab nicht mehr die großen morgendlichen und abendlichen Massenströme zu den Industrieanlagen und von ihnen weg ins eigene Heim im städtischen Vorort. Soziale Realitäten wurden insgesamt vielfältiger: von unterschiedlichen Übergängen von Schule in die Ausbildung oder in den Beruf, über die Vervielfältigung von Beschäftigungsformen und Branchen, bis hin zu vielfältigeren Familienformen und Ausweitungen unterschiedlicher Formen der Lebens- und Freizeitgestaltung. Die Stadtentwicklung steht seitdem vor dem Problem, dass das Modell der funktionalen Stadt nicht mehr zum Alltag der Menschen und zur Gesellschaft passt. Auch haben sich über die letzten Jahrzehnte hinweg Bedürfnisse und Ansprüche an das gesellschaftliche Leben geändert – die größtmögliche Partizipation unterschiedlichster Gesellschaftsgruppen an allen Sphären des sozialen Lebens und die Beseitigung und Vermeidung sozialer Ungleichheiten sind zu Maximen demokratischer Gesellschaften geworden. Dadurch fallen heutzutage Probleme der Architektur und Stadtplanung ins Gewicht, die vor einigen Jahrzehnten noch nicht problematisiert worden wären.

Bereits seit den 1980er Jahren wiesen Pioniere einer geschlechtssensiblen Stadtplanung darauf hin, dass unsere Städte bisher viel mehr von Männern für Männer gemacht worden sind. Doch was heißt das genau? Zum einen war der Beruf des Architekten oder des Stadt-/ Regionalplaners lange Zeit mit dem Bild des männlichen Planers verbunden. Zwar sind bereits in den modernen Schulen, wie dem Bauhaus, viele Frauen Planerinnen gewesen, jedoch wurden sie durch die gesamtgesellschaftliche Ungleichbehandlung in die zweite Reihe der Anerkennung und Partizipation verwiesen. Zum anderen führte die männliche Überrepräsentation auf planerisch-administrativer Ebene in Kombination mit der gesellschaftlichen Ideal-Vorstellung des modernen Mannes – unabhängig, stark, mächtig, frei, dominant – lange Zeit dazu, dass sich dieses männliche Leitbild in der gebauten Welt materiell verfestigte.

Kulturell sind viele Gegenstände des Alltags männlich attribuiert: stark, repräsentativ, unabhängig. Nicht zufällig fällt die Ära der autogerechten Stadt mit der des modernen, männli-

chen Planers zusammen. Autos sind sportlich, ermöglichen angeblich Freiheit, sind in den letzten Jahrzehnten ein nicht wegzudenkendes Statussymbol und Dreh- und Angelpunkt von Stadt- und Regionalplanung. Daher ist vor allem das lange geltende Leitbild der funktionalen und autogerechten Stadt die materielle Spiegelung des gesellschaftlich vorherrschenden männlichen Ideals. Das wiederum hat auch einen Einfluss auf die Nutzung von Räumen durch andere soziale Gruppen. Trotz der Veränderung des klassischen männlichen Idealbildes in der Gesellschaft sind die Geschlechtsstereotypen in unseren Städten weiter manifestiert. Bereits in den 1980er Jahren, in denen das Gender Planning als neue Planungsperspektive von sich reden machte, wiesen Planer\_innen in Untersuchungen darauf hin, dass die städtischen Räume von Frauen und Männern unterschiedlich genutzt werden. Und bis heute sind es Männer, die zwar im Alltag weniger Wegstrecken zurücklegen, dabei aber vor allem das Auto nutzen. Frauen legen hingegen längere Wege zurück, sind dabei aber vermehrt zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV unterwegs. Die weiteren Wege resultieren aus dem Umstand, dass es vor allem Frauen sind, die täglich 52,4 % mehr Zeit für unbezahlte Sorgearbeit (Einkauf, Pflege und Betreuung Angehöriger, Nutzung öffentlicher Daseins- und Gesundheitsvorsorge) aufwenden als Männer.

Nun sind seit den ersten Initiativen der gendergerechten Planung einige Jahrzehnte des sozialen Wandels vergangen, so dass sich auch das Gender Planning in den vergangenen Jahren fragen lassen musste, ob eine ausschließlich auf Mann und Frau orientierte Planung der Weisheit letzter Schluss sei. Die Antwort ist Nein. Inspiriert wurden die planerischen Debatten um das Gender Planning von der wissenschaftlichen Beschäftigung der feministischen Bewegungen zur sogenannten Intersektionalität. Intersektionalität beschreibt das Zusammenwirken unterschiedlicher Ungleichheitsmechanismen und weist darauf hin, dass es zum einen nicht nur zwei Geschlechtsidentitäten gibt und dass zum anderen nicht (immer) Frauen per se gleichermaßen gegenüber Männern benachteiligt sein müssen. So hat, um beim Beispiel der Parkstraße zu bleiben, eine gut situierte, weiße Frau in ihrem PKW kaum Hürden bei der Nutzung der Straße, während ein mobilitätseingeschränkter Mann auf dem Weg von der S-Bahn zur Kita seines Kindes den gleichen Raum mit mehr Einschränkungen erleben wird. Denn nicht alleine das Geschlecht ist für die Erfahrung von struktureller Ungleichheit und Benachteiligung entscheidend. Andere strukturelle Kategorien und individuelle Eigenschaften wie Alter, Herkunft, sozio-ökonomische Lage, körperlich-geistige Verfasstheit oder die Zuständigkeit für die Betreuung Angehöriger haben einen maßgeblichen Einfluss auf die Wahrnehmung von und Betroffenheit durch soziale Ungleichheiten.

Aber nicht nur die Erweiterung des Blicks auf eine ungleichheitssensible Stadt- und Raumplanung veränderte sich seit Entstehung des Gender Plannings, auch der Zeitpunkt, an dem nach Ansichten der Planer\_innen Planung eingreifen muss. Zur Geburtsstunde des Gender Plannings standen vor allem Themen im Fokus, die als Defizite identifiziert wurden: Gehwege, die für die Nutzung mit Kinderwägen zu schmal sind, S-Bahn-Unterführungen oder Parkanlagen, die auf Grund man-

gelnder Beleuchtung zu unsicher sind. Die Beseitigung von Mobilitätshindernissen oder die Beseitigung von Angsträumen waren daher lange die zentralen Planungsinstrumente. Gender Planning war in ihren Anfängen daher häufig eine Reaktion auf einen identifizierten Missstand, es agierte defizitär-reaktiv. Da es sich über die Jahre in vielen Planungsinstanzen einen zentralen Platz erkämpfte, konnte sich das Gender Planning im Laufe der Zeit jedoch immer besser und früher in Planungsprozesse einmischen. So greift es bereits bei der Projektorganisation ein und berücksichtigt unterschiedliche Lebensrealitäten von Einwohnenden, in dem es fragt: Werden bei der Analyse und Bewertung der planerischen Ausgangslage Gleichstellungsziele bedacht? Finden im Vorfeld Beteiligungsprozesse statt? Werden im Planungs- und Entscheidungsprozess auch Interessen von nicht organisierten und teilweise schwächeren Gruppen „anwaltschaftlich“ vertreten? Wünschenswert sind darüber hinaus Vorgaben für gendersensible Bildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für Planer\_innen bzw. die Beachtung von Gender-Kompetenz bei der Neueinstellung. Schließlich geht es auch um Quotenvorgaben bei Förderprogrammen und gezielte gendersensible Förderung von Projekten. Ergebnis der frühzeitigen Berücksichtigung marginalisierter Perspektiven im Planungsprozess können dann Räume und Orte sein, die für vielen Nutzengruppen eine gleichwertige Partizipation im Raum und eine qualitativ hohe Aufenthaltsqualität bereithalten. Gesellschaftlich können so genderspezifische und soziale Ungleichheiten strukturell und dauerhaft abgebaut werden. Ergebnis davon ist, dass nun nicht mehr nur auf Missstände reagiert wird, sondern Probleme präventiv verhindert werden können, bevor sie entstehen.

Selbst wenn manche Annahmen des Gender Planning aus heutiger Sicht veraltet scheinen – wie der Umstand, dass alleine Frauen für das Schieben von Kinderwägen zuständig seien und somit nur sie breitere Gehwege benötigen würden – ist die Eröffnung der Perspektive auf die ausgrenzenden Effekte von Stadt- und Raumplanung das große Erbe des Gender Planning. So ist es möglich, dass das Gender Planning gleichsam eine Veränderung ungleicher Gesellschafts- und Machtstrukturen sichtbar macht, darauf einwirkt und verhindert. Durch die kontinuierliche Kritik an dysfunktionaler Planung und durch administratives Gegensteuern, z. B. durch die Besetzung von hochrangigen Planungsstellen durch Frauen, die notwendige Einbeziehung von Expert\_innen wie Gleichstellungsbeauftragte, konnten viele Wohnorte, Städte und Regionen zu lebenswerteren Orten gemacht werden. Gender Planning ist daher ein Steuerungselement, um den grundgesetzlich verbrieften Anspruch auf gleichwertige Lebensverhältnisse für alle Menschen einzulösen. →

Die Beseitigung von Mobilitätshindernissen oder die Beseitigung von Angsträumen waren daher lange die zentralen Planungsinstrumente.

---

—  
*Wie es mit der Umsetzung von Gender Planning in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und den ländlichen Räumen bestellt ist, besprechen wir in Teil II und Teil III unserer Serie. In Teil IV ordnen wir die vielfältigen Initiativen, die seit vielen Jahren ‚von unten‘ für eine Stadt für alle kämpfen, in die Diskussion um eine gendergerechte und ungleichheitssensible Stadtplanung ein.*