

Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck

Entwicklung eines Gender-Analyse-Konzepts zu Privatisierung, Liberalisierung und sozial-ökologischer Regulation

Meike Spitzner

Dieser Beitrag widmet sich einigen wichtigen Ergebnissen aus einem Vorhaben "Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme und Gender - Transformationen des Öffentlichen Personennahverkehrs und sozial-ökologische Entwicklung der Geschlechterverhältnisse"¹. Dieses Vorhaben wurde 2003 durchgeführt und aktuell erschien die Veröffentlichung eines umfassenden Berichts dazu.²

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 sozial-ökologischen Problems bildet das Aufbrechen der alten Strukturen der Ver- und Entsorgung im Zuge des Transformationsprozesses und dessen nun fehlende Regulation. Diese Problembeschreibung lag den Untersuchungen eines mehrjährigem Verbundforschungsvorhabens "Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme" des Forschungsverbundes netWORKS zugrunde. Dieser Forschungsverbund nun beauftragte das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, einen Genderzugang als Grundlage einer sozial-ökologischen Analyse der Transformation von netzgebundenen Infrastrukturen zu entwickeln, der auch eine Analyse der sozial-ökologischen Regulation ermöglichen sollte. Der Auftrag umfasste mehrere Erarbeitungen.³

1. DIE GENDER-ANALYSE ZUR SOZIAL-ÖKOLOGISCHEN REGULATION DES ÖPNV ALS NETZGEBUNDEMENEM INFRASTRUKTURSYSTEM

1.1 Nachhaltige Entwicklung und sozial-ökologische Transformationsprozesse

- Zur Bedeutung des Gender-Zugangs

Ziel des Forschungsverbundes netWORKS war 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 zu den vorgenannten Zielen des Forschungsverbundes wurde folgendermaßen umrissen:

- a) Zu einem Korridor nachhaltiger Entwicklung gehört auch, dass die Entwicklung nachhaltiger Geschlechterverhältnisse befördert und nicht etwa unterminiert wird. Dies beinhaltet, dass potentiell 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, sollten deshalb im Forschungsverbund so entwickelt werden, dass die Dimensionen von Gender jeweils sachgerecht integrierten Eingang in die konzeptionelle Basis und in alle Analysemodule des Verbundvorhabens finden. Diese Integration war für die Arbeitsprozesse während der Laufzeit der Bearbeitung des Gesamtvorhabens vorgesehen. Die Gender-Untersuchung, aus der hier einige Ergebnisse vorgestellt werden sollen, sollte dazu einen Beitrag leisten und war in der ersten Phase des Gesamtforschungsvorhabens angesiedelt worden, allerdings nicht vorgelagert zu den sektoralen Bestandsaufnahmen, die Infrastruktur-Transformationen in den Sektoren ÖPNV, Telekom sowie Wasser aufbereiten sollten, sondern parallel dazu.

Das hier vorgestellte Teilvorhaben hatte doppelten Pilotcharakter: Sozial-ökologische Transformationsprozesse von netzgebundenen Infrastrukturen wurden unter Genderfragestellungen bisher nicht bearbeitet. Erstmals wurden Gender-Dimensionen für einen Forschungsverbund bearbeitet, für den eine wissenschaftliche Forschung, die Strukturierungen durch gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse⁴ transparent macht, weitgehend Neuland bedeutet.

1.2 Sozial-ökologische Transformationsprozesse des ÖPNV und Gender - Zum Vorgehen

Es wurde so vorgegangen, dass zunächst die Erkenntnisse aus der Verkehrsforschung zu gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen und Verkehrsinfrastrukturen (am Beispiel ÖPNV) in ihrer Breite erfasst, in vier Hauptdimensionen dargestellt und für eine Übertragbarkeit auf andere Infrastruktur- und Transformations-Sektoren aufbereitet wurden. Dabei wurden die (in dem 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 liessen sich - in Form eines "Vier Gender Dimensionen-Konzepts" - als Grundlage für die Entwicklung eines sozial-ökologischen Gender-Analyse-Konzepts nutzbar machen und Transformations- und Infrastruktursystem-bezogen anwenden.

Die Aufarbeitung zeigte u.a., dass mit Blick auf die Geschlechterverhältnisse nicht nur das "Was", sondern auch das "Wie" der Infrastruktursystem-Gestaltung wissenschaftlich und im Planungsdiskurs problematisiert sind. (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.

Die Ergebnisse der Analyse der Transformation netzgebundener Infrastrukturen aus Gender-Perspektive, die am Beispiel Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) vorgenommen wurde, wurden nicht nur für die weiteren Arbeiten innerhalb Verbundprojektes aufbereitet, sondern auch für darüber hinausgehende künftige Handlungsmöglichkeiten und perspektivische Ansätze. Diese zusammenfassenden Hinweise zeigen nicht nur die wesentlichen *Schlussfolgerungen für Kernaspekte der Frage nach sozial-ökologischer Regulation netzgebundener Infrastrukturen* auf, sondern vermitteln zugleich den LeserInnen, die mit dem Thema Transformation bisher nicht so intensiv befasst sind, einen Überblick über die Verschiedenheit der Zugänge im hergebrachten Verständnis von denen gender-integrativer Zugänge und deren weiteren Hintergrund zu den Fragestellungen.

Dabei wurden aus Gender-Perspektive Anregungen zu den zentralen Fragenkomplexen geliefert. Die Anregungen beziehen sich erstens auf "Gender", womit gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse als durchlaufende Analyse-Dimension sozial-ökologischer Transformation und Gleichstellung als quer angelegter Orientierungs-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 dieser umfangreicheren Ausarbeitung wurden die Ergebnisse der Teilschritte des Einzelvorhabens bereits weiterführend in Richtung konkretisierter künftiger sozial-ökologischer Handlungsansätze ausgearbeitet. Abschließend wurden viertens knappe Anregungen in Bezug auf "Regulation" gegeben.

1.3 Zugang zu Grundfragestellungen der Privatisierung und Transformation aus der Gender-Perspektive

Die *Transformationsprozesse* wurden in dem Gender-Vorhaben unter der Perspektive betrachtet, dass sie Chancen für die Verbesserung von Gleichstellungsaspekten und der Integration qualitativer Genderaspekte bieten können. Innerhalb des Gender-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.⁵ 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 genderkompetente Verkehrsforschung thematisiert wurde⁶.

Die Ergebnisse des 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 sog. Bahnreform, und die Transformation des öffentlichen Personennahverkehrs, die sog. 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.

1.4 Zugang zur Identifizierung von Gender-Dimensionen - Die Entwicklung eines Gender-Analyse-Konzepts

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"), 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 sind⁷. *Gender-Dimension* bezeichnet in diesem Vorhaben eine relevante Dimension in der Gesellschaft, in der die Geschlechterverhältnisse eine dominante Rolle spielen. Maßgabe war, dass sie vor allem ausgerichtet sein sollten auf potentielle 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-methodi-*

schen 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. Enquete-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 vier Gender-Dimensionen herausgearbeitet. Diese orientierten sich daran, dass sich letztlich diesen entsprechende 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. Sie eigneten sich, die Erkenntnisse der genderkompetenten Bestandsanalyse als Grundlage für die Entwicklung eines Infrastruktur- und Regulations-bezogenen Gender-Analyse-Konzepts nutzbar zu machen.

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 Verkehrsfor-

schung, die in ihrem Kontext benannt wurden (siehe Veröffentlichung des ausführlichen Berichts - Fußnote oben). 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 wurde auch damit unterfüttert, dass der feministischen Verkehrsforschung innerhalb der *feministischen Umwelt- und Nachhaltigkeits-Forschung*⁸ insofern eine besondere Bedeutung zukommt, als in Deutschland (abgesehen vom Bereich ökologischer Stadterneuerung) in diesem Bereich die frühesten feministischen Diskurse entwickelt wurden und die feministische Verkehrsforschung von ihrem Beginn an eine starke öko-soziale bias trug.

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, die hier vorgestellt werden sollen.

2. GENDER-ANALYSE-KONZEPT: KERNTHESEN ZUM VERSTÄNDNIS VON TRANSFORMATION UND REGULATION

Das entwickelte Analyse-Konzept greift sowohl zentral angesehene Problembereiche von Gender und ÖPNV auf, als es auch die kritischen Perspektiven aufnimmt. Vor diesem Hintergrund wurden innerhalb dieses Vorhabens vier Kernthesen zum Verständnis von Transformation und Regulation netzgebundener Infrastrukturen entwickelt.⁹

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 (Vertei-

lung, Qualität, Reichweite, akteursmäßigen bzw. institutionellen Verankerung der) Verantwortung für Gemeinwohl darstellen.

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*.¹⁰

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 geschlechtsspezifischen, gesellschaftlich männlichen Belangen*¹¹ - (*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 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 Frauen¹²), andererseits - dies ging einher mit Verallgemeine-

rungen 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.

3. DIE VIER GENDER-DIMENSIONEN

3.1 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.¹³ 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 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 belasten-

den 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 Geschlechterverhältnissen¹⁴, deren Abbau fachübergreifende rechtsgültige Gebote als Ziel fixiert haben und grundsätzlich verlangen¹⁵.

Für die Betrachtung von Transformationen wird vor diesem Hintergrund die Frage wichtig, wie und ob diese zentral gender-relevante prekäre Struktur-schwäche 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*¹⁶ nicht verbreitern, sondern zusätzlich unterminieren.¹⁷ 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*"¹⁸ 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 an die "unproduktive" unvergütete Versorgungsökonomie privater Haushalte dele-

giert 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 Minderbedienug: 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.¹⁹

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.

3.2 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, Enquete-Kommission NRW 1999, Spitzner/Beik 1995; Niedersächsisches Frauenministerium... 1992; mündlichen Ausführungen von Hamilton vom November 2003 für die genderorientierte ÖPNV-Diskussion im Vereinigten Königreich).

Dabei geht es vor allem um Problematiken der Nicht-Ermöglichung 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 Zusammenhän-

ge 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.

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 "spezifischer" Gruppe vorgenommen. Der Gesetzespassus ermöglichte zwar vereinzelte weitere fachliche Initiativen in verschiedenen Kommunen.²⁰ Die Entkleidung der Genderproblematik von der Bezugnahme auf Problema-

tiken 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.²¹ 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.²² Weit verschiedenere Verkehrsmittel werden von Frauen genutzt, Mobilität zu verschiedensten Zwecken zu Wegeketten verknüpft.²³ Während geringere Mobilitätschancen strukturell Frauen verschiedenster Lebenslagen beeinträchtigen, sind doch die infrastrukturellen Anforderungen an Mobilität einer Frau mit Kleinkind keineswegs damit berücksichtigt, dass die einer älteren Frau, die ihren Lebenspartner versorgt, wahrgenommen werden; werden infrastrukturelle Anforderungen an Mobilität einer vollerwerbstätigen Migrantin im besten Alter noch nicht unbedingt dadurch erfüllt, dass die einer behinderten teilzeiterwerbstätigen Frau besser bedient werden (oder umgekehrt).²⁴ 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.²⁵

An die Infrastruktur-Transformation stellen sich somit Anforderungen der Überwindung von einseitigen Orientierungen auf partikulare geschlechtsspezi-

fisch 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.

3.3 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 Bedienung" nicht Bundes- und Ländereitig 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 allge-

meinem ‚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 rekuriert 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 Verantwortung, wäre dies damit verbunden, dass Nutzungen in erwerbsökonomisch formulierte Vertragsverhältnisse überführt würden. Versorgungsökonomische Infrastrukturaspekte würden dann gemeinwirtschaftlich rezipiert werden, und die versorgungsökonomische 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 "Vertrags-PartnerInnen" 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 "Schlich-

tungsstelle Nahverkehr" NRW, angesiedelt bei der Verbraucherberatung, ein Modell angestoßen, innerhalb dessen offensiv inhaltliche gebündelte Initiativen gegenüber den Unternehmen zu vertreten gesucht werden.²⁶ 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"²⁷ an der Hand; dennoch hat sie aber durch systematische Auswertung der eingegangenen Beschwerden bereits - insbesondere gegenüber der Deutschen Bahn AG - Erfolge zu verzeichnen.

Vor diesem Hintergrund schließen sich diesen Überlegungen auch die Fragen an: unterliegt die Aus handlung 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 (Stillelegungen räumlicher Relationen) (weiterhin) gemeinwirtschaftlichen Kriterien/institutionalisierten (repräsentativ-) demokratischen Verfahren? Die Integration differenzierter Gender-Aspekte in die bisherigen demokratischen Verfahren sind noch nicht erfolgt, haben jedoch durch deren Verpflichtung auf demokratische Definition eine Chance künftiger Integration. Diese Integrationschance könnte möglicherweise erlöschen.

3.4 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) (Hg.) 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.

4. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE UND AUSBLICK AUF KÜNFTIGE HANDLUNGSANSÄTZE: 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.

4.1 "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 markt betreffenden Regelungen auf nur defensiv definierte "Diskriminierungsfreiheiten" (vgl. Mensch/Pfeiff 2001) und auf z.B. nur beschränkt dynamisch²⁸ verstandene "Universaldienste" (vgl. Cox 2001).

4.2 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.²⁹ Die ersten Arbeiten (vor mehr als 10 Jahren angestrengt) problematisierten die verkehrliche Infrastrukturplanung als strukturelle Gewalt.³⁰ 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.³¹ So stehen oft Verweise auf die Diskrepanzen zwischen denjenigen Infrastrukturen, die Priorität in (kommunalen) Verkehrspolitiken 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. Z.B. 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

verhandelten Planungszielen entsprechend, diesen nur "abwickeln". Infrastrukturen selbst können somit nicht nur nicht-intendierte Einzelwirkungen, sondern sogar *nicht-intendierte Dynamiken produzieren*. Gerade diese Verkehrserzeugungs-Problematiken³² werden von der feministischen Verkehrsforschung in den Zusammenhang gestellt mit der Wechselbeziehung zwischen sozial-ökologischen und gesellschaftlichen Geschlechter-Verhältnissen.³³ 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.³⁴ 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.

4.3 "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-transformatorischen 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 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 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

a) die Orientierung 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:³⁵ 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 gleichstellungsorientierten 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

b) die Orientierung 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.

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.

o Es minderten sich die unter Gender-Gesichtspunkten kritisierten Ausblendungen von Versorgungsaspekten dieser netzgebundenen Infrastruktur (Gender-Dimension I³⁶).

o 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).

o 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-Passiv mündeten, die genau eine die Frauen vereinheitlicht ausgrenzende Geschlechtszuschreibung ("Berücksichtigung" ihrer "besonderen Belange") fixierte.

o 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 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 werdenden *Daseinsvorsorge*³⁷ 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 - ebenso wenig 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.³⁸ 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 Debattenstränge 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. Dieser Zugang ist abgeleitet aus der Aufarbeitung des State of the Art der Erkenntnisse zu Gender-Fragestellungen an die Transformation und Regulation des netzgebundenen Infrastruktursystems ÖPNV (siehe Spitzner 2004, Kapitel 3) unter Zuhilfenahme des entwickelten sozial-ökologischen Gender-Analyse-Konzeptes (siehe oben). Ich möchte ihn folgendermaßen umreißen: Aus Gender-Perspektive sind von zentra-

ler Bedeutung *gemeinwirtschaftliche*³⁹ Verkehrsangebote, verbesserte ÖPNV-Organisation, Reichweite des kommunalen Selbstverwaltungsrechts,⁴⁰ Angebots- und Qualitätsstandards und Sicherung einer ÖPNV-Versorgung privater Haushalte.

In der Diskussion (vgl. insbesondere die Interpretationen des sog. "Magdeburger Urteils") und Definition (vgl. Entwurf einer Neufassung der Marktöffnungsverordnung - Verkehr, der EU-Verordnung 1191/69 gegenüber deren Fassung 1893/91) der europapolitischen Rahmensetzungen, die sich als geschlechtsneutral ausgeben, werden - anders als in gender-bezogenen Diskursen - bezogen:⁴¹

- o die *Definition gemeinwirtschaftlicher* Verkehrsangebote vornehmlich auf Fragen nach der Reichweite von Ausschreibungspflichten (marktlichem Wettbewerb),
- o die *verbesserte ÖPNV-Organisation* vornehmlich auf die Zukunft von sog. Regiebetrieben und (Verkehrs-) Unternehmensorganisation,
- o die *Reichweite des kommunalen Selbstverwaltungsrechts* auf ein Recht von Kommunen auf eigene Verkehrs-Unternehmen bzw. Unternehmens-Besitz,
- o die *Definition von Angebots- und Qualitätsstandards* auf Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen,
- o die *Sicherung einer ÖPNV-Versorgung* auf eine Verpflichtung der Verträge auf eine bisher (auch legislativ) nicht näher definierte sog. "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 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 entwickelten Gender-Dimensionen wieder. Für die weitere Bearbeitung der hier bearbeiteten Gender-Fragestellungen kann angeregt werden: Eine Gegenüberstellung des Verständnisses der Bedeutungsgehalte der genannten ÖPNV-Trans-

formations-Dimensionen aus Gender-Perspektive einerseits und aus der Perspektive der entscheidenden Gremien und Kontexte andererseits. Diese Gegenüberstellung könnte hilfreich sein, Ansatzpunkte, Instrumente und Strategien zu den sozial-ökologischen Transformationsprozessen zu entwickeln.

Daneben ergibt sich ein weiterer Zugangspfad, der die zuvorderst genannten Ziele 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*⁴² beziehen⁴³ 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 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 "Gemeinwohlypothek", 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 erfolgenden 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 Daseinsvorsorge⁴⁴ 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 wird⁴⁵, sein.

4.4 "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 sog. "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.⁴⁶ 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.⁴⁷ 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 Bedeutung⁴⁸ als besonders hoch angesehen werden.

5. LITERATURVERZEICHNIS

Bauer, Uta (1991): Überprüfung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen unter Berücksichtigung frauenpolitischer Belange. Gutachten im Auftrag des Niedersächsischen Frauenministeriums. Berlin/Hannover.

Bauhardt, Christine (1994): Verkehrsvermeidung!? - Kritik und Perspektiven aus der Sicht feministischer Verkehrsforschung. In: Buchen, Judith; Buchholz, Kathrin; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine; Kutzner, Ralf; Olbrich, Rüdiger; Van Rühl, Petra (Hg.) (1994): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Dokumentation der Ringvorlesung 'Frauen und Umweltschutz' der TU Berlin. Bielefeld (Kleine Verlag, Wissenschaftliche Reihe Bd. 62), S. 188-201.

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 (Hg.): Technik - Politik - Geschlecht. Zum Verhältnis von Politik und Geschlecht in der politischen Techniksteuerung. Bielefeld (Kleine Verlag, Wissenschaftliche Reihe Bd. 112), S. 111-125.

Bauhardt, Christine (2003): Ways to Sustainable Transport: Gender and Mobility. In: Terlinden, Ulla (Hg.): City and Gender. International Discourse an Gender, Urbanism and Architecture. "Technik und Kultur", Schriftenreihe der internationalen Frauenuniversität Bd. 12. Opladen (Leske & Budrich), S. 209-227.

Blöbaum, Anke; Felscher-Suhr, Ute (1997): Ein feministischer Blick auf die Verkehrswende. In: Giese, Eckhard (Hg.): Verkehr ohne (W)Ende?: Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge. Tübingen (Deutsche Gesellschaft für Verhaltenstherapie), S. 147-164.

Braunmühl, Claudia von (2001): Gender Mainstreaming Worldwide - Rekonstruktion einer Reise um

die Welt. In: ÖZP - Österreichische Zeitschrift für Politikwissenschaft. Vierteljahresschrift Heft 2 (Jg.30) (Schwerpunktheft "Globalisierungsmythen: Feministische Perspektiven"). Wien/Baden-Baden (Nomos), S. 183-202.

Buchen, Judith; Buchholz, Kathrin; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine; Kutzner, Ralf; Olbrich, Rüdiger; Van Rühl, Petra (Hg.) (1994): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Dokumentation der Ringvorlesung "Frauen und Umweltschutz" der TU Berlin. Bielefeld: Kleine Verlag, Wissenschaftliche Reihe Bd. 62.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) (2003a - Zweite Auflage): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik. Erarbeitet von Färber, Christine; Spitzner, Meike; Geppert, Jochen; Römer, Susanne. Kurzgefassung aus der Expertise "Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes" im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. -- In: Werkstatt-Praxis - Schriftenreihe des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Heft 1-2/2005, S. 75-117. (Unveränderter Wiederabdruck der vergriffenen Veröffentlichung: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) (2002): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik. Werkstatt-Praxis - Schriftenreihe des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Heft 4/2002).

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) (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.

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). 03.07.2003. Berlin.

Cox, Helmut (2001): Zur Organisation der Daseinsvorsorge in Deutschland. Stand und Entwicklungstendenzen in europäischer Perspektive. In: Schader-Stiftung (Hg.): Die Zukunft der Daseinsvorsorge. Öffentliche Unternehmen im Wettbewerb. Darm-

stadt, S. 25-40.

Deutscher Städtetag, Kommission "Frauen in der Stadt" (Hg.) (1995): Frauen verändern ihre Stadt - Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Heft 3. Köln.

Deutscher Städtetag (Hg.) (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.

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.

Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität" des Landtags NRW (1999): Soziale Aspekte der Mobilität. Drucksache "Informationen des Landtags" Nr. 13/0034. Düsseldorf.

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 (Eigenverlag).

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.

"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), Zürich.

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 (Hg.) (1997): Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs - Eine Chance für Frauen ? Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht. Hg. v. Bundesvorstand von Bündnis 90/Die Grünen. Bonn (Eigenverlag von Bündnis 90/Die Grünen).

FrauenUmweltNetz (2002): Geschlechterverhältnisse, Umwelt und nachhaltige Entwicklung. Beiträge zum Gender Mainstreaming. Dokumentation des Kongresses im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit am 30./24. April 2002 Berlin. Veranstaltet vom FrauenUmweltNetz. (Veröffentlicht im Internet unter: <http://www.frauenumweltnetz.de/Kongress/Vortraege/vortraege.html> - August 2003).

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, (Hg.): 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.

Hamilton, Kerry; Jenkins, L. (1991): Women and Transport: Bus Deregulation in West Yorkshire. Bradford.

Hering, Marion; Kelb-Siekman, Sibylle; Rische, Margarete; Scholas, Marianne; Spitzner, Meike; Warnecke, Claudia; Zauke, Gabi (1996): Der Nahverkehrsplan. In: PlanerIn - SRL Mitteilungen für Stadt-, Regional- und Landesplanung Heft 4. Quartal Dezember 1996: 57-61.

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 14.09.1989, Dokumentation.

Klapp, Heike (1993): Über die Art Wege zu erforschen - oder warum Frauenwege in der Verkehrsforschung unsichtbar sind. Berichte zur Verkehrsplanung Bd. Ausgabe 3-8/93. Kassel (Universität Gesamthochschule Kassel, Fachbereich Stadtplanung, Landschaftsplanung).

Klingebl, Ruth; Randeria, Shalini (Hg.) (1998): Globalisierung aus Frauensicht. Bilanzen und Visionen. Eine Welt - Texte der Stiftung Entwicklung und Frieden. Bd. 6, Bonn (Dietz Verlag).

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 (Hg.): Öffentliche Daseinsvorsorge - Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte. Reihe "Gesellschaftswissenschaften - Praxis" der Schader-Stiftung. Darmstadt, S. 109-114.

Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2000a): Leistungen der Daseinsvorsorge. Mitteilung der Kommission KOM(2000) 580 endgültig vom 20.09.2000. In: Deutscher Städtetag (Hg.) (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 20.09.2000, S.29-41. In: Deutscher Städtetag (Hg.) (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 20.09.2000, S. 42. In: Deutscher Städtetag (Hg.) (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 Ruhrgebiet KVR (Hg.) (1999): Mobile Frauen im Ruhrgebiet: Ansprüche der Frauen an die Nahverkehrsplanung. Tagungsdokumentation zum Werkstattgespräch der Gleichstellungsstel-

le und der Abteilung Planung am 30.10.1997 beim KVR in Essen. Essen.

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", hg. v. FOPA - Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V. Berlin). Zürich/Dortmund (Edition Ebersbach im efef-Verlag), S. 54-70.

Mensch, Kirsten; Pfeiff, Claudia (2001): Von öffentlicher Trägerschaft zum freien Markt? Zusammenfassung der Kolloquiumsdiskussion. In: Schader-Stiftung (Hg.): 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 (Hg.): Öffentliche Daseinsvorsorge - Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte. Symposium der Schader-Stiftung am 13. Februar 2003 in Frankfurt/M. Reihe "Gesellschaftswissenschaften - Praxis" der Schader-Stiftung. Darmstadt, S. 38-51.

Methfessel, Barbara (1988): ...entscheidend bleibt die Arbeitskraft der Frau. Zu den Grenzen der Rationalisierbarkeit und Technisierbarkeit der Hausarbeit. In: Torniepoth, Gerda (Hg.) (1988): Arbeitsplatz Haushalt: Zur Theorie und Ökologie der Hausarbeit. Berlin, S. 55-86.

Meyer, Heidi (1999): Sitzplätze statt Parkplätze. Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich. Zürich (Verlag Rüegger).

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 (Hg.): 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 Kultur, Jugend, Familie und Frauen des Landes Rheinland-Pfalz (Hg.) (1995a): Frauen - Planung - Mobilität. Ein Leitfaden für Frauenbeauftragte und andere Interessierte. (1. Auflage: Mainz,

- Juli 1995; 2. Auflage: Mainz, Oktober 1995). Mainz.
- Möller, Carola; Bleibaum, Brigitte; Peters, Ulla; Steitz, Lilo; Wagnerowa, Alena (HgInnen) (1997): Wirtschaften für das "gemeine Eigene". Handbuch zum gemeinwesenorientierten Wirtschaften. Reihe Auf der Suche nach der verlorenen Zukunft, hg. v. Hanna Behrend, Bd. 7. Berlin (trafo Verlag dr. wolfgang weist).
- 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).
- Niedersächsisches Frauenministerium (Hg.) (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.
- NRO-Frauen-Forum; AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung (2002): Soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit aus Geschlechterperspektive. 14 Punkte zum Anpacken. In: NGO-Frauenforum (Hg.): 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.
- 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.
- Rau, Petra (1991): Der Alltag als Maßstab für Infrastrukturplanung. Strukturelle Gewalt durch Planung. Eine vorläufig letzte Zustandsbeschreibung. Dissertation. TU Berlin, Arbeitsberichte des Verkehrswebsiteseminars der TU Berlin Bd. 4. Berlin.
- 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", hg. v. FOPA - Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V. Berlin). Zürich/Dortmund (edition ebersbach im efef-Verlag), 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 (Hg.): 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://www.earthsummit2002.org/workshop> (12/2001).
- Schader-Stiftung (Hg.) (2001): Die Zukunft der Daseinsvorsorge. Öffentliche Unternehmen im Wettbewerb. Darmstadt: Schader-Stiftung (Gesellschaftswissenschaften - Praxis).
- Schader-Stiftung (Hg.) (2003): Öffentliche Daseinsvorsorge - Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte. Symposium der Schader-Stiftung am 13. Februar 2003 in Frankfurt/M. Darmstadt 2003. Darmstadt: Schader-Stiftung (Gesellschaftswissenschaften - Praxis).
- Schäfer, Uta (1992): Eine Moderne für alle - Zur geschlechtsspezifischen Aneignung städtischer Räume in der DDR. In: Mayer, Jörg; Loccum, Evangelische Akademie (Hg.): Produktion von Mobilität und Stillstand - Zur Diskrepanz von Wissen und Handeln in der Verkehrspolitik. Dokumentation einer Tagung in der Evangelischen Akademie Loccum im Oktober 1991 Bd. Loccumer Protokolle 56/91, S. 193-205.
- Schilling, Elke (2002): Ein Schlüssel zum Erfolg: Voraussetzungen in Institutionen und Organisationen schaffen. Vier Thesen, ein Beispiel und Schlussfolgerungen. In: Dokumentation des Kongress "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.frauenumwelt-netz.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: 26-27.
- Schmalstieg, Herbert (2003): Die Öffentliche Daseinsvorsorge als kommunale Aufgabe. In: Schader-Stiftung (Hg.): Öffentliche Daseinsvorsorge - Problem oder Lösung? Argumente und Materialien zur Debatte. Reihe "Gesellschaftswissenschaften - Praxis" der Schader-Stiftung. Darmstadt, S. 16-27.
- 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 (Hg.) (1997): Geschlechterverhältnisse im Kontext politischer Transformation. Opladen/Wiesbaden, S. 311-333.
- Schultz, Irmgard (1999b): Forschungen im Rahmen des Themas 'Gender & Environment' - Ein Blick auf die deutsche Debatte. Vortrag anlässlich des wissenschaftlichen Kolloquiums des Niedersächsischer Forschungsverbund 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_vortragsschulz.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.
- Spitzner, Meike (1990): Emanzipation vom Auto - Für eine soziale, ökologische und feministische Verkehrswende. In: RaumPlanung Heft 51, Dortmund, S. 195-197.
- Spitzner, Meike (1993): Bewegungsfreiheit für Frauen - Ansätze integrierter kommunaler Verkehrsplanung. In: Apel, Dieter; Holzapfel, Helmut; Kiepe, Folkert; Lehmbrock, Michael; Müller, Peter (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 1. Ergänzungslieferung zur Lose Blatt-Sammlung: Kapitel 3.2.6.1. Bonn.
- Spitzner, Meike (1994): Strukturelle Verkehrsvermeidung - Reduzierung von Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung. In: Buchen, Judith; Buchholz, Kathrin; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine; Kutzner, Ralf; Olbrich, Rüdiger; Van Rühl, Petra (Hg.): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Dokumentation der Ringvorlesung "Frauen und Umweltschutz" der TU Berlin. Bielefeld (Kleine Verlag, Wissenschaftliche Reihe Bd. 62), S. 202-234.
- Spitzner, Meike; Striefler, Katja; Zauke, Gabi (1995a): Aktuelle Handlungserfordernisse: Bahnreform und Regionalisierung des Nahverkehrs - Mehr Nutzen für die Nutzerinnen. In: Deutscher Städtetag, Kommission "Frauen in der Stadt" (Hg.): Frauen verändern ihre Stadt - Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L Bd. 3. Hg. v. Deutscher Städtetag. Köln, S. 53-62.
- Spitzner, Meike; Striefler, Katja; Zauke, Gabriele (1995b): Arbeitshilfen zur Erstellung einer Mängelanalyse aus Frauensicht. In: Deutscher Städtetag, Kommission "Frauen in der Stadt" (Hg.) (1995): Frauen verändern die Stadt - Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Heft 3. Köln, S. 63-71.
- 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 (Hg.) (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 (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 (Hg.) (1997): Vom Zwischenruf zum Kontrapunkt. Frauen, Wissenschaft, Natur. Ein Frauenkongress. Bielefeld: S. 53-84.
- Spitzner, Meike (1999b): Zukunftsoffenheit statt Zeitherrschaft. Konturen öko-sozialer Zeitpolitik. In: Hofmeister, Sabine; Spitzner, Meike (Hg.) (1999): Zeitlandschaften. Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik. Stuttgart/Leipzig (Hirzel-Edition Universitas), S. 267-328.

- 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; Pöferl, Angelika; Schultz, Irmgard (Hg.): Geschlechterverhältnisse - Naturverhältnisse. Feministische Auseinandersetzungen und Perspektiven der Umweltsoziologie. Reihe Soziologie und Ökologie Bd.6. Opladen: (Leske & Budrich), 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 (HgInnen): Orte für Frauen - Stadtraum gestalten und aneignen. Frankfurt a. M. (IKO-Verl. f. Interkulturelle Kommunikation): 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 (2004): Netzgebundene Infrastruktursysteme unter Veränderungsdruck - Genderanalyse am Beispiel Öffentlicher Personennahverkehr. Untersuchung der Transformation eines Infrastruktur-Sektors und Entwicklung eines Gender-Analyse-Konzepts zur sozial-ökologischen Regulation von Infrastrukturen. Im Auftrag des Forschungsverbunds netWORKS. netWORKS-Papers, Nr. 13. Hg. Forschungsverbund netWORKS. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (ISBN 3-88118-384-1).
- 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; 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 (1999): Lebenslang allüberall im Dienst? Frauen auf den Tummelplätzen des Patriarchats. In: NRO-Frauen-Forum (Hg.): Überleben im globalen Markt. Zukunft (un)bezahlter Frauenarbeit. Dokumentation der Tagung im Rahmen der Veranstaltungsreihe "Frauen und Globalisierung" vom Oktober 1998 in Bonn. Stuttgart, S. 78-81.
- Stiefel, Elisabeth; AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung (Hg.) (2001): 'Arbeit' auf dem Prüfstand der Nachhaltigkeit. Bonn.
- Verloof, Mieke/Roggeband, Connie (1996): Gender Impact Assessment: The Development of a new Instrument in the Netherlands. In: Impact Assessment Band 14: 3-21.
- Wächter, Christine; Eberhart, Tina (Hg.) (1994b): Feminist Approaches to Ecology. [Themenfeld mit zahlreichen Beiträgen verschiedener Autorinnen]. In: Wächter, Christine; Eberhart, Tina (Hg.): Feminist perspectives on technology, work and ecology. 2nd European feminist research conference July 5-9, 1994 Graz/Austria - Proceedings Bd. 21. Graz/Austria (IFZ), S. 263-296.
- Wekerle, Gerda R. (1999): Gleichstellung der Geschlechter im öffentlichen Nahverkehr. In: Flade, Antje; Limbourg, Maria (HgInnen): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen (Leske & Budrich), S. 13-32.
- Weller, Ines; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine (Hg.) (1999): Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven - Alte Blockaden. Bielefeld (Kleine Verlag, Wissenschaftliche Reihe Bd. 109).
- Wichterich, Christa (1998): Die globalisierte Frau. Berichte aus der Zukunft der Ungleichheit. Hamburg (Rowohlt).
- Wichterich, Christa (2003): Ungeschriebene Implikationen eines WTO-Abkommens: Auch das GATS ist nicht geschlechtsneutral. In: Informationsbrief Weltwirtschaft & Entwicklung, Sonderdienst Heft 5, S. 2-3.

- 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 Spitzner, Meike (2004)
- 3 Das Vorhaben gab innerhalb des Verbundforschungsprojekts

- mehrere Arbeitshilfen, die auf mehreren Erarbeitungen basieren:
- a) Aufarbeitung der Ergebnisse der Gender-bezogenen Verkehrsforschung (State of the Art),
 - b) Erarbeitung eines Gender-Analyse-Konzepts, das folgende Elemente umfasst:
 - o die Entwicklung eines erweiterten Suchscheinwerfer-Rasters, das die Ergebnisse der verkehrsbezogenen Genderforschung sachadäquat aufnehmen kann,
 - o die Entwicklung einer Grundthese zum gendergerechten Verständnis von Transformation und Regulation,
 - o die Entwicklung von vier Kernthesen zum Verständnis der Genderdimensionen von Transformation und Regulation,
 - o 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 sektor-übergreifende 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.

Damit umfasste das Einzelvorhaben 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.
- 4 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, androzentrismus-unkritischen bzw. -kritischen WissenschaftlerInnen).
- 5 Vgl. beispielsweise Wichterich 1998 und 2003, von Braumühl 2001, Klingebiel/Randeria (Hg.) 1998, "Feminismus, Gender, Geschlecht" 2003 sowie die Positionen der beiden großen umweltpolitischen Frauenverbände: NRO-Frauen-Forum/AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung 2002.
 - 6 Vgl. u.a. Spitzner/Striefler/Zauke 1995a und 1995b, Frauen in Bewegung 1997, Hering/Kelp-Siekman et al. 1996.
 - 7 vgl. Verloo/Roggeband 1996; Schultz/Hummel/Hayn/Empacher 2001.
 - 8 Vgl. insbesondere Wächter/Eberhart (Hg.) 1994b, Buchen et al. 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.
- 9 Die umrissenen Gender-Dimensionen wurden in der Folge für die Konkretisierung von Gender-Issues und die Entwicklung von Gender-Fragestellungen als Hilfestellung im Verbundprojekt genutzt.
 - 10 Den Begriff der Versorgungsordnung hat die Autorin in Auseinandersetzung mit der Ausblendung der Versorgungsökonomie bei Diskussionen der Transformation sog. Versorgungs-Unternehmen und im sog. 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 Privaten Haushalten 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 1997 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.
 - 11 Vgl. u.a. Frauen in Bewegung 1990; Rau 1991; Spitzner 1993; Stete 1995, Enquete-Kommission NRW 1999, Spitzner/Beik 1995.
 - 12 Insbesondere als Mütter der Kinder der Väter - vgl. Stiefel 2001.
 - 13 Vgl. zur Begrifflichkeit Fußnote 10.
 - 14 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 Verbraucher-schutzpolitik Müller 2001.
 - 15 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.
 - 16 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.
 - 17 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.
 - 18 Den Begriff "doppelte Privatisierung" hat die Autorin in Bezug auf Möglichkeiten, die Transformation von Infrastrukturen im Hinblick auf gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse zu ver-

stehen, 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 öffentlichen 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. die 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 Ähnliches auch für den Wandel des Infrastrukturbereichs Abfall im Zusammenhang der Thematisierung der Gestaltungsmacht von Frauen in Bezug auf Produktgestaltung feststellbar scheint. 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).

- 19 Hamilton verweist hier insbesondere auf den Zusammenhang von "women's poverty and transport poverty - mündliche Ausführungen von Hamilton vom November 2003; vgl. auch Hamilton/Jenkins 1991.
- 20 So z.B. Bielefeld und Hannover, die beide als Musterbeispiele gelten; vgl. zudem die Beiträge kommunaler Repräsentantinnen in KVR 1999.
- 21 Auf deren Bedeutung haben insbesondere die Erfahrungen im Vereinigten Königreich noch einmal verwiesen - so die mündlichen Ausführungen von Hamilton vom November 2003.
- 22 Vgl. ausführlich Klamp 1993 sowie Spitzner 1997b.
- 23 Vgl. neben den vielen Untersuchungen die Zusammenfassungen in Deutscher Städtetag 1995 und Blöbaum/Felscher-Suhr 1997.
- 24 Vgl. insbesondere Stete/Klinkhart 1997.
- 25 Stete/Hammer/Binder 2000.
- 26 Vgl. Schirmer 2002.
- 27 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.
- 28 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.

- 29 Vgl. List 1993 sowie die entsprechenden Diskussionsstränge innerhalb der feministischen Naturwissenschafts- und Technikkritik.
- 30 Vgl. u.a. Rau 1991.
- 31 Vgl. dazu beispielhaft den Titel von Meyer 1999: "Sitzplätze statt Parkplätze".
- 32 Vgl. hinsichtlich Verkehrsvermeidung dagegen Enquête-Kommission 1992 sowie dazu Petersen/Schallaböck/Spitzner 1992.
- 33 Vgl. u.a. Spitzner 1990, Bauhardt 1994 und Spitzner 1994.
- 34 Vgl. Spitzner 2002a sowie 2001a und 1999b.
- 35 Womit ich der wichtigen Kritik an genau dieser Ausrichtung der feministischen Verkehrsforschung widersprechen möchte, die innerhalb der feministischen Verkehrsforschung von Bauhardt 1999 geäußert wurde.
- 36 Vgl. Kapitel 1.4 und 3.
- 37 Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2000a, 2000b und 2000c, sowie 2003.
- 38 Selbst die von der Schader-Stiftung organisierte mehrjährige Ergebnis-offene 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.
- 39 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 häushälterische 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 Holzapfel/Spitzner 1989 vor Neuregelung der EU VO 1191/69 durch EU-VO 1893/91.
- 40 Vgl. u.a. die Ausführungen zur kommunalen als Gestaltungs- und Interventionsebene gender-orientierter Nahverkehrsbesserung innerhalb dieses Einzelvorhabens.
- 41 Hinsichtlich der Rechtsakte und auch der nachfolgenden europolitischen 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.

42 Siehe deren Konkretisierung und Erörterung in den Gender-Dimensionen, Kap. 3.

43 Vgl. z.B. Schmalstieg 2003.

44 Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2003.

45 Ebenda: 6.

46 Vgl. zur Ausfüllung auch Schilling 2002.

47 Vgl. Europäische Kommission - Generaldirektion V 1997 und o.J. (1998).

48 Vgl. die Ergebnisse aus dem Bereich Verkehr (Spitzner 2004, Kap. 3), die Ergebnisse der ersten Arbeiten zu Gender im Infrastruktur-Bereich Energie (Röhr 2002) sowie die Fachdiskussion des sektor-übergreifenden Gender-Expertinnen-Workshops zur sozial-ökologischen Regulation von Infrastrukturen des netWorks-Verbundvorhabens.

AUTHOR:

Meike Spitzner

Wuppertal-Institute for Climate, Environment and Energy

Döpperweg 19, D-42103 Wuppertal

meike.spitzner@wupperinst.org