

Gendermainstreaming und die politische Gestaltung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse durch Verkehr – Alte und neue Herausforderung an die deutsche Umweltpolitik

Meike Spitzner

Arbeitsbereich „Nachhaltigkeit, Gender & Bewegungsfreiheit – Nachhaltigkeitsforschung zu Geschlechterverhältnissen“ in der Abteilung Verkehr des Wuppertal Instituts für Klima • Umwelt • Energie GmbH im Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen

Es fing in Deutschland mit Fraueninitiativen an, etwa der gegen eine "schienenfreie" Innenstadt, als in Frankfurt a.M. wie in vielen Städten zuvor hier die Straßenbahnen abgeschafft werden sollten. Und mit engagierter Forschung in den Nischen, die die androzentrische Verkehrsforschung den Fragestellungen nach den allgemeinen Bedingungen für Frauen, nach den besonderen Belangen von Männern und zu Geschlechterverhältnissen ließ.

Und dann wurde die Bundespolitik erstmals damit konfrontiert, daß "Frauen in Bewegung" sind (so der Name des bundesweiten Frauennetzwerkes aus Verkehrsinitiativen, -politik und -forschung, -planung und -verwaltung, -Verbänden und -Unternehmen, das sich 1989 gründete). Und daß "Emanzipation vom Auto" (so der Titel der ersten Großen Anfrage im Bundestag von 1990, die die Geschlechterverhältnisse im Verkehr thematisierte) in den Köpfen der Verantwortlichen für Verkehrsbedingungen und in den Gesetzen und Regelwerken, die in unseren Gemeinwesen gelten, angesichts von Motorisierungszwängen und von autogerecht gestalteten Stadtregionen und peripherisierten ländlichen Räumen eine denkbare Perspektive sein könnte.

Daß die Aufgaben von Verkehrsgestaltung und -politik, der Zuschnitt dieses Handlungsfeldes und eine demokratische Absicherung des Gemeinwohls hierbei bestimmt werden sollte durch eine geringere symbolische Aufladung von "Mobilität" mit Auto und Freiheitsersatz, einen Körperbezug, der sich eher auf die Füße und Fußkraft als die technischen Verlängerungen stützt, ein weniger irrationales Verhältnis zu Verkehrstechnologien, eine (nicht androzentrische sozial-, natur- und interdisziplinär) wissenschaftlich fundiertere Datenbasis von Verkehrsentscheidungen, eine ausgewogenere Verteilung der Wo-man-Power in den entscheidenden Gremien – und nicht nur eine kurzfristige Rückkopplung mit einzelnen Akteuren, die sich ehrenamtlich, zivilgesellschaftlich oder aufgrund von Querschnittsaufgaben wie Gleichstellung und Umwelt mit Verkehrsfragen befassen – all dies ist im letzten Jahrzehnt hierzulande insbesondere durch Rezeption der Frauenbewegung, der feministischen Forschung und emanzipativer Frauenpolitik – ausführlich herausgearbeitet und thematisiert worden.

Denn "entdeckt" (bzw. entlarvt) wurde so, daß Verkehrs(infrastruktur) –Gestaltung jener Logik, die Frauen bereits früher erkannten, nämlich der *Logik struktureller Gewalt gegen Frauen* – der Zuschreibung des "Anders-Seins", der Unterordnung unter gesellschaftliche Männlichkeit, der Instrumentalisierung und der Unsichtbarmachung – folgte und kaschierte: Daß die "allgemeine" Motorisierung nur eine männliche ist, sich die Orientierungen von mittelalten Männern ohne Versorgungsarbeitsverantwortung hinsichtlich der Transport-Vehikel, der Orte, der Zeiten, der (Verkehrs-) Zwecke, der Entfernungen, der Geschwindigkeiten etc. von denen der Bevölkerung weitgehend unterscheiden. Statt deren Mobilitätsbedürfnisse in ihrer Vielfalt wahrzunehmen und diesen entsprechend demokratische Mobilitätschancen herzustellen bzw. zu gewährleisten, dominiert diese gesellschaftliche Randgruppe die "professionellen Akteure" des Verkehrs. Die Gefahr liegt nahe und Auswertungen belegen, daß diese

ihre Klientel-Interessen bedienen – oder sich eben schlicht keine objektivierenden Korrekture für ihre subjektiven Sichtweisen besorgen.

Nicht mehr nur Frauen-Nachttaxen, sondern insgesamt eine andere und anders ausgelegte (verkehrsvermeidende, sozial gebrauchsfähige und akzeptable, versorgungsökonomisch effiziente) *Infrastrukturpolitik* erweisen sich danach als erforderlich, einschließlich derjenigen Infrastruktur (nämlich eine Verkehrs-Infrastruktur), die öko-soziale Fehlentwicklungen und –planungen in den anderen alltags- und versorgungsrelevanten Bereichen auffangen soll, diese aber zugleich auch erst selbst produziert: das "Zusammenfahren" der gewachsenen Entfernungen zwischen den weiter entfernten Orten insbesondere der Daseinsvorsorge, das "Chauffieren" der (durch Verkehrsplanungen) zu Mobilitätsbehinderten gemachten Menschen, das Management von sozialen Zeiten inmitten der "flexibilisierten" Individuen und privatwirtschaftlichen Unternehmen und das Hinterhereilen, wenn Kinder vom schnellen Verkehr bedroht oder die (technische beschleunigte) Straßenbahn zu Fuß nur auf Umwegen und mit erhöhtem Zeitaufwand erreichbar ist, wenn wegen der Beschleunigung des parallelen Individualverkehrs dessen "Querungsfreiheit" und für FußgängerInnen eine langwierige Brücke oder Unterführung gebaut wurde.

Nicht nur die konkreten Anliegen von Frauen, sondern auch alle ihre strukturellen Lebens- und Arbeitsverhältnisse – wie etwa die Versorgungsarbeit für Nahestehende, die potentielle Bedrohung durch "Belästigung" etc., mit der nahezu alle Frauen umgehen müssen - werden der "privaten", also nicht-öffentlichen und politisch zu verantwortenden Sphäre, das Haushalten und Wirtschaften mit sozialen, leiblichen und naturalen Grundlagen und Qualitäten der "Nicht-Ökonomie" bzw. dem "Verbrauch" des Erwirtschafteten zugerechnet und sozial-relationales, versorgungsökonomisch-rationales Handeln der "individuellen" (z.B. Verkehrsmittel-) Wahl bzw. dem Nicht- (Infra-) Strukturellen zugeschrieben.

Als kritisch erweist sich, daß sich analog hierzu die Verkehrs-Wissenschaft, -Planung und –Politik bisher immer vor allem zuständig für eine Mobilitätsgestaltung, -Finanzierung und –Verbesserung erklärte, die sich folgendermaßen umreißen läßt:

- zulasten des *öffentlichen* Verkehrs, insbesondere im unmotorisierten Verkehr (beides im Personen- wie Güterverkehr) – und das, obwohl sie traditionell mit hohen Budgetanteilen an öffentlichen Finanzmitteln ausgestattet wurde und über eine auf allen Ebenen ausdifferenzierte (Straßenbau-) Verwaltung verfügen
- im Wirtschaftsverkehr zulasten der nicht-erwerbswirtschaftlichen und Haushaltswirtschaft
- kommen Menschen reduziert auf ihr Dasein/ Handeln als "Kundinnen" oder "KonsumentInnen" – sprachlich meist unter männlichem Geschlecht – in der Verkehrswissenschaft, -politik und –planung vor, wenn überhaupt, und
- werden Menschen (dabei) *natural* ungebunden gedacht, d.h. weder leiblich – etwa in ihren altersspezifischen Körperlichkeiten – noch in ihren Empfindungsweisen (anders sind etwa brutal zugige, nach männlichem Urin stinkende, von Materialien und Farben her trostlose U-Bahnstationen oder Fuß- und Radwegführungen unter Autobahn-Aufständern nicht zu begreifen)
- fallen fast alle *sozialen* Verkehrsbezüge und –Zwecke (räumliche wie zeitliche) in den Datengrundlagen und Aufgabendimensionierungen von Verkehr Konstruktionen zum Opfer, die sich auf asoziale Individuen reduzieren, die bestenfalls selektiv ergänzt werden um Hypothesen über soziale Bezüge innerhalb imaginer Gender-Rollen in spezifischen sozialen Konstellationen, allen voran des industriezeitlich-bürgerlichen Ernährer-Hausfrauen-Kinder-Einzelhaushaltes.

Mit den Ansätzen einer "umwelt" –bezogenen Umorientierung der Verkehrsforschung, –planung und –politik ist es auch nicht viel besser geworden, weil dieselben Rationalitäten auch hier Einzug hielten: Mit der selektiven Aufnahme von Forderungen der Umweltbewegung und Verkehrsinitiativen von BürgerInnen in institutionalisierte Umweltpolitik, –Verwaltung und Behörden wurden Effizienz und Suffizienz – d.h. die Steigerung der Wirksamkeit eingesetzter Energie/ Kraft und die Reduzierung von Ansprüchen auf soziale und naturale Ressourcen – überwiegend voneinander getrennt und entsprechend der gesellschaftlichen Zuweisung von Produktion und Konsumtion verteilt. Wie auf der einen Seite die Re-Produktivität von Versorgungsarbeit und (aushäusiger) Haushaltswirtschaft - mitsamt ihren Spannungsbögen zwischen Zugewandtheit und Distanzsuche zu Sozialität und Für-sich-Sein, Naturalität und Entgrenzung, Nahräumlichkeit und Distanzierung, dispositiver Präsenz ("just-in-time") und weitschauendem zeitlichen Verantwortungshorizont - Effizienzgewinne erfahren könnte - hierüber zu forschen, zu diskutieren und dies anzugehen wurde bisher schon als Frage damit ausgeblendet. Und wie auf der anderen Seite der "Konsum" und der überlastende Verschleiß an erneuerbarer und nicht-erneuerbarer naturaler, menschlicher und sozialer Kraft und Energie, an stofflicher Naturalität (spätestens etwa die transportbedingte Ernte unreifer Früchte und Behandlung mit Schnellreifungsverfahren wäre umweltpolitisch zu thematisieren) und leiblicher Physis (hier wären die zahlreichen Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Verkehrsbelastungen und die Tötungen durch Straßenverkehrsunfälle einzuordnen), die sozial- und naturräumliche Entwertung und die Vernichtung von Geschichte und Zukunftsoffenheit durch den sogenannten "produktiven" Sektor reduziert werden sollte und einem Verzicht zugeführt werden könnte – bezüglich dieses Konsums enden meist die (gesetzlichen) normativen Setzungen mit der geschlechtshierarchischen Trennung und Zuweisung und/ oder es werden diese Konsumfragen in der reduktionistischen Weise wie Verkehr insgesamt - wie oben beschrieben - gestellt.

Auf diese Art und Weise sind die Gender-bedingten Aufspaltungen, Zuweisungen und Hierarchisierungen maßgeblich beteiligt daran, daß moralisierend der BürgerIn bei Gebrauch des Autos Uneinsichtigkeit oder eine "Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln" unterstellt wird und privatwirtschaftlichen Interessen – insbesondere an und in der Organisation öffentlichen Verkehrs und langfristig entscheidenden Verkehrsinfrastrukturen - öffentlich (gemein-) wohlthuende Rationalität.

Wenn der öffentliche Verkehr nun in die Krise gerät, weil er in diesem engen ökonomischen Verständnis von Wirtschaften und Haushalten nur noch die kurzfristigen und zentralräumlichen, tatsächlich "privat"-wirtschaftlichen Zwecke und Interessen bedienen und für die Caring Ökonomie ebenso wenig wie für die Gemeinwirtschaft nicht mehr langfristig und flächendeckend verantwortlich sein soll, - und hierauf laufen mangelnde Leistungsaufträge und –Verpflichtungen (etwa im Grundgesetz bzgl. der zur Privatisierung der Bahn geänderten Paragraphen), eine marktabhängig-zufällige Organisation (nämlich räumlich, zeitlich und qualitativ abhängig davon, ob ein erwerbswirtschaftlicher Markt aufrechterhalten oder erschlossen werden kann) und kommunal fehlendes Problembewußtsein über die Ausstattungserfordernisse (bereits seit weit längerem als seit dem Wegfall der Quersubventionierung des Verkehrs durch kommunale Energieversorgung) derzeit hinaus, - ist dies auch eine logische Konsequenz aus der Ausblendung des gesamten Wirtschaftsbereiches, der schon bisher aus geschlechtshierarchischen Gründen nicht gesellschaftlich-politisch verantwortet, von Männern nicht geleistet und - in diesem Sinne "nur" - von Frauen aufrechterhalten wurde.

Daß wiederum Frauen und die Bereiche, für welche bisher hauptsächlich sie die Verantwortung übernehmen (erstaunlicherweise immer noch) und in denen sie die Qualitätssicherung (noch) leisten – sei es im "Privaten", in "Öffentlichen Diensten" oder "der Wirtschaft" - darunter am meisten leiden wer-

den, ist der aufgezeigten Logik entsprechend erwartbar. Kein Wunder also, wenn sie versuchen werden, nicht den "Anschluß" - unter androzentrisk definierten Verkehrsbedingungen an "männliche" Mobilität – nicht zu verpassen. Denn: "bestimmen" – wie Shell 1997 wiederholt prognostizierte - können sie die weitere Motorisierung nicht - und bisher lag auch nicht die politische Gestaltung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse – die eigentliche Herausforderung an (nicht nur) die Umweltpolitik - in ihren Händen, weder das gesellschaftliche Haushalten mit Verkehr und Verkehrserzeugung, noch die politische Gestaltung des bewirtschaftenden Umgangs mit Räumen und Zeiten.

Sozial-ökologisch kann mit dem Blick auf Verkehr somit Gendermainstreaming sehr sinnvoll sein, wenn darunter eine Doppelstrategie aus „Push and Pull“, ein Mainstreaming im Sinne von Suffizienz-Orientierung hinsichtlich gesellschaftlicher Männlichkeit und einer Effizienzrevolution des Empowerments von Frauen verstanden wird – allerdings nicht, wenn - wie es die von der EU-Generaldirektion für Umwelt geladenen Sachverständigen aus den Frauen-NGOs seitens der mittleren männlichen Ebene jüngst erdulden mußten - der Gender-Malestream nur um Frauen, ihre "Nähe zur Bevölkerung" (offensichtlich eine neue Variante der klassischen instrumentell gerichteten Zuschreibungen von "Nähe zum Leben" oder "Nähe zur Natur") oder ihre Perspektiven nur expandieren soll, statt sich zu wandeln und zu relativieren.

Nun aber kommt endlich auch Deutschland – dank dem Engagement der FrauenAG des Forums Umwelt und Entwicklung, der feministischen Sach-Kompetenz unter den Staatssekretärinnen und der nationalen Verpflichtungen aus den internationalen Vereinbarungen, insbesondere das durch die skandinavischen Staaten gestärkte Niveau der *europäischen* sowie das durch die Frauen des Südens und Ostens gestärkte Niveau der *weltpolitischen* Verhandlung der Geschlechterfrage – aus dem Sumpf. Die Bundesregierung hat die Initiative ergriffen: für die entscheidenden Vorbereitungen der UN-Kommission auf den Weltgipfel über Umwelt und Entwicklung "Rio+10" 2002 in Kapstadt hat sie von Vertreterinnen des Südens und des Nordens erste eigene Studien, den Beginn eines sachverständigen Austauschs und fundierte Positionen zu "Gender Perspectives on Earth Summit 2002: Transport, Energy and Information for Decision Making" erarbeiten lassen, die sie bei der CSD und der UN vertreten will. Und ein zweites Gleis hat sie gleich auch gelegt: es begann der internationale regelmäßige Austausch zwischen Bundesumweltministerium und VertreterInnen der Umwelt- und Frauenverbände und Sachverständigen zu Gender und Environment. Es bedarf jetzt allerdings der substantiellen Unterfütterung im Fachressort, in der Forschung und in der fachlichen Institutionen-Landschaft: Es bedarf der Umorientierung des Malestream einerseits und andererseits der Stärkung solcher Eigenorte, in denen Strukturanalysen, Strategien, Methoden und Instrumente entwickelt und entsprechende Gender-Nachhaltigkeits-Kompetenz vernetzt werden können, die zum einen eine Überwindung der Reproduktion androzentrischer Verkehrsforschung, -planung und -politik ermöglichen und zum anderen eine versorgungs- und gemeinökonomisch, zukunfts-offene Sozialität und verträgliche gesellschaftliche Umwelt-, Raum- und Zeitverhältnisse umfassende nachhaltige Entwicklung vorantreiben. Dazu bedarf es nicht nur entsprechenden Subventionsabbaus und entsprechender Förderressourcen, sondern auch der gesetzlichen, prozeduralen und fachpolitisch-institutionellen Verortung dieser Gemeinwohlverantwortung.

Literatur:

AG Frauen im Forum Umwelt & Entwicklung (1999): Nationale Nachhaltigkeitsstrategie und gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse: Konkretisierung der Forderungen an eine geschlechtergerechte Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin/ Frankfurt a.M./ Wuppertal.

Arbeitsgruppe 12 „Frauen Und Umwelt“ des Nationalen Vorbereitungskomitees zur 4. Weltfrauenkonferenz 1995 In Peking (1994b): Bericht der Arbeitsgruppe 12 „Frauen und Umwelt“ zum Nationalen Bericht der Bundesregierung zur 4. Weltfrauenkonferenz 1995 in Peking. Vorbereitete Anlage zum Nationalen Bericht der Bundesregierung. In: Geschäftsstelle Zur Vorbereitung Der 4. Weltfrauenkonferenz C/O Bundesministerium Für Frauen Und Jugend (Hg.) (1994): 4. Weltfrauenkonferenz 1995. Beiträge und Positionen der 12 Arbeitsgruppen des Nationalen Vorbereitungskomitees - Langfassungen. Bonn September 1994, S. 270-290.

Bauhardt, Christine (1996): '... also ich plane ja für alle Menschen...'. Zu Universalismus und Differenz in den Planungsdisziplinen. In: *RaumPlanung* Heft 72: 39-44.

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hg.) (1990): Frauen und räumliche Forschung. Informationen zur Raumentwicklung Bd. 8/9. Bonn.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau) (1993): Zusammenfassung: Forschungs- und Handlungsbedarf. In: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau) (Hg.) (1993): Frauen planen die Stadt. Dokumentation des gleichnamigen Kolloquiums vom 25.02.1993 in Bonn. Schriftenreihe 'Forschung' Heft Nr. 493. Bonn, S. 77-84.

City & Shelter/ HIC Women and shelter, Eurocultures; Groupe Cadre de Vie; European Women's Lobby (1994): European Charter for Women in the City. Moving towards a Gender-Conscious City. A Common Platform for Discussion at European Level. Action-Oriented Research (vgl. auch City & Shelter et.al. 1994c). (vgl. dazu auch: Europäische Kommission (Hg.) (1994): European Charter for Woman in the City. V/2336/94-EN)

Deller, Kerstin; Spangenberg, Joachim unter Mitarbeit von Spitzner, Meike (1997): Wie zukunftsfähig ist Deutschland? Entwurf eines alternativen Indikatorensystems. Werkstattbericht des AK Indikatoren des Forums Umwelt & Entwicklung. Bonn.

Deutscher Bundestag (1990): Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage 'Emanzipation vom Auto - das Recht der Frauen auf eine ökologische und soziale Verkehrswende' der Fraktion Die Grünen im Bundestag, Teil I - III. Bundestags-Drucksachen Bd. 11/8516, 11/8518 und 11/8519 vom 04.12.1990. Bonn.

Deutscher Bundestag (1996): Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage 'Emanzipation vom Auto (II) - Feministische Ansätze zur Verkehrsvermeidung' der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen. Bundestags-Drucksache Bd. 13/5338 vom 24.07.96. Bonn. (auch: http://www.stoppt-den-stadtbahntunnel.de/_/dbt/1305338.htm)

Deutscher Bundestag (1996): Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage 'Frauen und Mobilität' der Abgeordneten Monika Ganseforth, Brigitte Adler, Ingrid Becker-Inglau, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD. Bundestags-Drucksache Bd. 13/4683 vom 22.05.96. Bonn.

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

Enquête-Kommission 'Zukunft der Mobilität' des Landtags Nordrhein-Westfalen (o.J. (1999)): Soziale Aspekte der Mobilität. Anforderungsprofil für eine Studie der Enquete-Kommission 'Zukunft der Mobilität' des Landtags Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. (Kostenlos beziehbar über: Archiv des Landtags NRW, Fax: 0211/884-3038, Tel. 0211/884-2439 -oder herunterladbar (Achtung: Datei ist vergrößert auf ca.13MB!) von Internet-Seite http://www.landtag_nrw.de/tiffprint/62631000919405.tif.pdf)

Färber, Christine; Spitzner, Meike; Geppert, Jochen; Römer, Susanne (2002): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik. Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Hrsg. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Schriftenreihe „Werkstatt: Praxis – Ergebnisse aus der anwendungs- und umsetzungsorientierten Forschung des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) und des Aktionsprogramms Modellvorhaben der Raumordnung (MORO)“ Nr. 4/2002. 37 Seiten. ISSN 1436-0063. Bonn 2002. (auch: http://www.bbr.bund.de/taedebau/exwost/gm_expertise.htm)

Fraktion Die Grünen/Bündnis 90 im Landtag NRW (Hg.) (1999): Geschlechterforschung und Kritische Männerforschung an NRW Hochschulen. Öffentliche Anhörung im Landtag NRW am 24. September 1999. Reader.

Düsseldorf.

Franger, Gaby; Sesselmann, Brigitte (HgInnen) (2001): Orte für Frauen - Stadtraum planen und aneignen. Frauen in der Einen Welt. Zeitschrift für interkulturelle Frauenalltagsforschung, hg. v. e.V., Frauen in der Einen Welt - Zentrum für interkulturelle Frauenalltagsforschung und internationalen Austausch, 11.Jg. Bände Bd. 2/2001. Frankfurt a.M.: IKO-Verl. f. Interkulturelle Kommunikation.

Holzappel, Helmut; Spitzner, Meike: '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: FR 14.09.1989, Dokumentation.

Horelli, Lisa; Booth, Christine; Gilroy, Rose (2000): The EuroFEM Toolkit for Mobilizing Women into Local and Regional Development. Helsinki: Helsinki University of Technology, Centre for Urban and Regional Studies.

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

Kommunalverband Ruhrgebiet KVR (Hg.) (1999): Mobile Frauen im Ruhrgebiet: Ansprüche der Frauen an die Nahverkehrsplanung. Tagungsdokumentation zum Werkstattgespräch der Gleichstellungsstelle und der Abteilung Planung am 30.10.1997 beim KVR in Essen. Essen.

Körntgen, Silvia (2000): Handlungsbedingungen alltäglicher Mobilität im ländlichen Raum: Versorgungs- und Begleitwege. In: Lange, Hellmuth (Hg.) (2000): Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag. Soziologie und Ökologie, Band 4.

List, Elisabeth (1993): Gebaute Welt. Raum, Körper und Lebenswelt in ihrem politischen Zusammenhang. In: Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen FOPA Berlin e.V. (Hg.) (1993): Raum greifen und Platz nehmen. Dokumentation der 1. Europäischen Planerinnentagung. Frei!Räume - Streitschrift der Feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Sonderheft 1992/93. Zürich/ Dortmund (Edition Ebersbach im efef-Verlag), S. 54-70.

Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen - MURL (Hg.) (1999): Umsetzung der Agenda 21 - Indikatoren zur Geschlechtergerechtigkeit. Bearbeitet von Ulrike Röhr und Antje Bösinghaus - Life e.V./ FrauenUmweltNetz im Rahmen des EU-Projektes Changing Systems/ NOW. Düsseldorf.

Netzwerk "Frauen in Bewegung" (Hg.) (1997): Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs - Eine Chance für Frauen ? Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht (Bezug bei Bündnis 90/Die Grünen, Bundesverband.)

Niedersächsisches Frauenministerium (Hg.) (1997): Weichenstellung - Frauen verändern den ÖPNV. Planung des ÖPNV aus Frauensicht. Erarbeitet von Angela Fuhrmann. Hannover.

Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur (Hg.) (1994): Frauenförderung ist Hochschulreform - Frauenforschung ist Wissenschaftskritik. Bericht der niedersächsischen Kommission zur Förderung der Frauenforschung und zur Förderung von Frauen in Lehre und Forschung. Hannover.

Organisation For Economic Co-Operation And Development (OECD) (Hg.) (1995): Women in the City. Housing, Services and the Urban Environment. Documentation of the International High-Level Conference October 1994. Paris.

Rau, Petra (1991): Der Alltag als Maßstab für Infrastrukturplanung. Strukturelle Gewalt durch Planung. Eine vorläufig letzte Zustandsbeschreibung. Arbeitsberichte des Verkehrsweseneminars der TU Berlin Bd. 4.

Ring, Rosemarie (1994): 'Empfehlungen zur besonderen Berücksichtigung der Belange von Frauen' ... machen noch keine gleichberechtigungorientierte Verkehrsplanung. In: Entschleunigung - Die Abkehr von einem Leit(d)bild (1994). Frei!Räume - Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Heft 7. Bielefeld, S.70-73.

Schramm, Engelbert (²1989): Ökologische Reproduktion. In: Schramm, Engelbert (²1989): Soziale Naturwissenschaft als Modell einer sozialen Ökologie (mit einem Anhang: Ökologische Reproduktion). Forschungsgruppe Soziale Ökologie AP 3. Frankfurt a.M.: IKO-Verlag für Interkulturelle Kommunikation, S. 1-51.

Spitzner, Meike; Beik, Ute (1995): Reproduktionsarbeitsmobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien. In: Spitzner, Meike; Hesse, Markus; Holzapfel, Helmut (Hg.) (1999): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Forschungsberichte des Forschungsverbands "Ökologisch verträgliche Mobilität" Bd. 5. Wuppertal: 41-140.

Spitzner, Meike; Zauke, Gabriele (1995): Strukturwandel in Verkehrswissenschaft, -planung und -politik ? Rückblick und aktuelle Bilanz der Einmischung von Frauen in Verkehrswissenschaft, -planung und -politik. In: Deutscher Städtetag, Kommission "Frauen in der Stadt" (Hg.), a.a.O., S.140-153.

Spitzner, Meike (1997): Distanz zu Leben, Arbeit und Gemeinschaft ? Über den "göttlichen Ingenieur" und die Verkehrswissenschaft im konstruierten Raum. In: v. Winterfeld, Uta; Biesecker, Adelheid; Duden, Barbara; Spitzner, Meike (Hg.): Vom Zwischenruf zum Kontrapunkt. Frauen•Wissenschaft•Natur. Bielefeld (Kleine, Wissenschaftliche Reihe Bd. 102): 53-84.

Spitzner, Meike (1999): 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 (2000): 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: Verlag Leske und Budrich, 197-225.

Spitzner, Meike (2001): Gender in Verkehrswissenschaft, -Planung und –Politik. Eine Bibliographie der wichtigsten Literatur mit einem Kurzaufsatz über Schwerpunkte der Forschung und der Bemühungen um Integration in Planung und Politik. Untersuchung im Auftrag der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg zum Forschungsvorhaben „Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg“ für das Sozialministerium des Landes Baden-Württemberg im Förderprogramm Frauenforschung. Wuppertal. (Abdruck in Vorbereitung).

Spitzner, Meike (2001): Ein feministischer Blick auf „Nachhaltigkeit“. Anregungen für eine integrative Konzeptualisierung und Dimensionierung (auch der vier „Säulen“). In: Forum Umwelt & Entwicklung, AG Frauen (Hg.) (2001): „Arbeit“ auf dem Prüfstand der Nachhaltigkeit. Bonn: 24-29.

Spitzner, Meike (2002): Zwischen Nachhaltigkeit und Beschleunigung. Technikentwicklung und Geschlechterverhältnisse im Bereich Verkehr. In: TECHNIKFOLGENABSCHÄTZUNG - Theorie und Praxis Nr. 2, 11. Jahrgang - 2002, S. 56-69. (Downloadbar von Website <http://www.itas.fzk.de/tatup/022/inhalt.htm> als Datei <http://www.itas.fzk.de/tatup/022/spit02a.pdf>)

Spitzner, Meike; Färber, Christine (2002): Umfassende und nach relevanten Kategorien gegliederte Bibliographie zu Gender Mainstreaming & Stadtentwicklung, Verkehr, Städtebau. Wuppertal/ Potsdam/ Bonn - im Internet auf den Websites des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR): http://www.bbr.bund.de/staedebau/exwost/gm_expertise.htm

Sturm, Gabriele (1995): Von der Natur zur Ökologie. Oder: Wie patriarchal sind 'unsere' Umweltkonzepte. In: Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen - FOPA e.V. (Hg.) (1995): Zwischen Abgrenzung und Annäherung. Planerinnen und Planungspraxis in den neuen Bundesländern. Frei!Räume - Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Heft 8. Bielefeld, S.160-171.

Terlinden, Ulla (1990a): Kritik der Stadtsoziologie - Zur Raumrelevanz der Hauswirtschaft. In: Dörhöfer, Kerstin (Hg.) (1990): Stadt-Land-Frau. Soziologische Analysen - feministische Planungsansätze. Freiburg, S.31-65.

Terlinden, Ulla (1990): Gebrauchswirtschaft und Raumstruktur: Ein feministischer Ansatz in der soziologischen Stadtforschung. Stuttgart.

UNED Forum London (Hg.) (2001): International Conference "Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision-Making" in Berlin am 10.-12. Januar 2001, veranstaltet vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und der Heinrich Böll-Stiftung. Co-Chair's Summary of the Discussions and Recommendations. Webseite: www.earthsummit2002.org/workshop.