Eine Strategie nur für die Mobilen?

Autor(en): **Hupfer, Irene**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (1997)**

Heft [1]: **Globalisierung : Herausforderung der Raumordnung Schweiz = La globalisation : un défi pour l'aménagement du territoire en Suisse**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957693

Nutzungsbedingungen

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

Haftungsausschluss

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

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

http://www.e-periodica.ch

Eine Strategie nur für die Mobilen?

▸ Irene Hupfer

Endlich haben wir mit den GRO-CH einen raumplanerischen Blick auf die gesamte Schweiz zur Hand. Ich begrüsse es, dass dieser Ansatz zu einem Leitbild zustande gekommen ist. Wenn wir bedenken, wieviele Meinungen und gegensätzliche Interessen unter einen Hut zu bringen sind, ist es eine vorbildliche Leistung. Doch sind in der Realität Tendenzen festzustellen, die den GRO-CH widersprechen:

- **Aufweichung der klaren Trennung des Nichtsiedlungsgebiets vom Siedlungsgebietes**
- **Abbau des regionalen Verkehrsangebots durch die SBB, ohne dass für den Nahverkehr Alternativen bereitstehen**
- **keine griffigen Förderungsmassnahmen für die Siedlungsentwicklung nach innen**
- **unrühmliches Gerangel um die Alpeninitiative, trotz der hoffnungsvollen Aussagen der GRO-CH zu den Voralpen und zum Alpenraum.**

Die Strategie der GRO-CH ist zwar ein Thema – das Umsetzen aber ein anderes. Und diesbezüglich kann und sollte einiges ändern. Die obengenannten Tendenzen, die den GRO-CH diametral entgegengesetzt sind, zeigen in eine Richtung, in die ich nicht gehen möchte. Damit das nicht passiert, sollten die GRO-CH mit einer grossangelegten Kampagne (analog der AIDS-Kampagne) der Bevölkerung bekanntgemacht und nähergebracht werden. In einer breiten Diskussion sind sie auf ihre Verträglichkeit für die gesamte Wohnbevölkerung und unseren Lebensraum zu überprüfen. Andererseits sollte herausgeschält werden, was für unsere Europa- und Zukunftstauglichkeit unbedingt erforderlich ist. Vor allem muss unter Frauen und Männern, ArbeitnehmerInnen und -geberInnen, Mobilen und Nicht-so-Mobilen diskutiert werden, was es braucht, um diese Tauglichkeit für uns ertragbar zu machen. Wir müssen uns bewusst werden, dass wir uns als reichstes Land weit und breit einiges an "Komfort" mehr bewilligen können als unsere NachbarInnen. Damit meine ich, dass wir es uns leisten können, vermehrt von den Bedürfnissen der Schwachen auszugehen, denn die Stärke einer Kultur oder eines Landes zeigt sich letztlich am Umgang mit denjenigen, die in einer Zweidrittelsgesellschaft zum untersten Drittel gehören. Die GRO-CH wurden von Repräsentanten des oberen Drittels entworfen.

Männlich – Weiblich: Zwei Grundhaltungen

Das Bodenbereiten, Umsetzen, Beurteilen nach Sozialverträglichkeit, eher "weibliche" Betätigungsfelder, fehlen in den GRO-CH.

Sowohl der Bundesrat als Auftraggeber wie auch die Verfasser sind zum grössten Teil Männer und drücken den GRO-CH einen "männlichen" Stempel auf. Ich kann das nicht mit messbaren Grössen belegen, deshalb versuche ich es mit einer Beschreibung:

Die Vertreter einer "männlichen" Haltung sind selbstbewusste, mobile, tatkräftige, berufstätige Männer (und Frauen) mittleren Alters, die sich wohlfühlen mit den Bewegungsbegriffen "immer schneller, immer weiter". Sie verfügen über eine Ausbildung, welche auf leistungsfähige Spezialgebiete ausgerichtet ist und gehen einen Lebensweg, der wenig unterschiedliche Rollen kennt. Der lustvolle "männliche" Blick nach vorne hat uns zwar eine höhere Lebenserwartung und einen gewissen Wohlstand gebracht. Aber auch eine Überbewertung von allem, was zu Bewegung und Verkehr gehört.

Frauen sind das noch nicht gleichgestellte Geschlecht: zu Generalistinnen erzogen und mit dem Gespür für die Lebensbedingungen anderer (Kinder, Betagte, Behinderte und Nicht-so-Mobile). Sie kennen mehrere Rollen, weil sie Brüche in der Biographie aufweisen. Zudem sind sie meistens in ihrer Entscheidungs- und Bewegungsfreiheit behindert. Dies sowohl aus geschlechtsspezifischen (Sicherheit, Moral) wie auch aus rollenspezifischen Gründen (Selbstbewusstsein, Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten). Diese von mir stark empfundene Einschränkung wird durch Beschreibungen des "weiblichen" Prinzips bestätigt: Ruhendes, Bergendes, Umfangendes.

Die lange Geschichte der Vorherrschaft des "männlichen" Prinzips hat uns einen Überhang der Bewegungsbedürfnisse gebracht: "Während man den Ansprüchen und Anforderungen des Verkehrs einseitig stattgab, wurden die Gegenansprüche des Verweilens und der Ruhe meist als altmo-

Les grandes lignes: une stratégie limitée à la mobilité?

Avec les «Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse», nous disposons enfin d'une vision de l'ensemble du pays dans le domaine de l'aménagement du territoire. Je salue le fait que la réflexion ait abouti à la rédaction d'un tel document. Mais les grandes lignes sont une chose, leur mise en oeuvre en est une autre. Nous devons revoir nos conceptions à cet égard, car nous sommes confrontés à un courant diamétralement opposé à l'esprit de ce document, que j'aimerais mieux ne pas avoir à suivre. Il s'agit de familiariser la population avec les grandes lignes de l'organisation du territoire suisse par la mise sur pied d'une vaste campagne (comme celle menée sur le SIDA).

Nous devons préparer le terrain, mettre en pratique, rendre socialement acceptable, autant de champs d'action que je considère comme plutôt «féminins» et qui font défaut à ce projet. La mise en oeuvre des grandes lignes passe par l'intégration de ces éléments et l'instauration d'un vaste débat.

▸ **Irene Hupfer, Architektin ETH, Raumplanerin ORL BSP, Hochwald**

disch-spiessig, kleinkariert und lächerlich, wenn nicht gar als entwicklungs- und freiheitsfeindlich abklassiert"[1].
Dieser Überhang ist in den GRO-CH stark spürbar. Und Stichworte wie Globalisierung der Wirtschaft, Internationalisierung von Kapital, Güter, Personen und Informationen, Orte des Zutritts zu internationalen Netzwerken als Orte der Zukunft, die den heutigen Trend charakterisieren, klingen alles andere als vielversprechend.

Die Rolle von räumlichen Konzepten und Strategien aus weiblicher Sicht
Ich komme über einige Stichworte, die Teil der Trendanalyse von M. Schaafsmaa wie auch der GRO-CH sind, zur "weiblichen" Sicht der Rolle von Raumplanung und Planungskonzepten. (Wenn ich in meinen Betrachtungen "weibliche" Aspekte erwähne, so hat das Bedeutung für gute 60 Prozent unserer Bevölkerung: für Kinder, Behinderte und Frauen sowie für Arme, Alte, Auszubildende)

• *Standortfaktoren und Globalisierung*
Die weichen, wenig genannten Standortfaktoren wie:
- Angebot an Ausbildung, Kultur und Freizeit
- Sicherheit und Identifikationsmöglichkeit
- politische Stabilität
- Umweltsituation, guter und naher Erholungsraum
- grosse Vielfalt in den erreichbaren Räumen

werden sowohl für Unternehmungen als auch für die Arbeitskräfte und ihre Familien immer wichtiger.
Im Globalisierungsprozess zählen die harten Standortfaktoren jedoch mehr. Wer die geforderte Infrastruktur bieten kann, nimmt am (internationalen) Wettbewerb teil – die anderen nicht. Die Raumplanung – d.h. vor allem die öffentliche Hand – hat es über die Bereitstellung von Infrastruktur (z.B. für räumliche Erreichbarkeit, Aus- und Weiterbildung) und Sicherstellung der Umweltqualität in der Hand, auch die weichen Standortfaktoren mit eher sozialem Charakter zu stärken.

• *Mobilität*
Wer mobil ist, hat heute überall die besseren Chancen. Die meisten Angebote (Konsum, Freizeit) liegen nicht unmittelbar neben unseren Wohn- und Schlaforten. Die räumliche Separierung unserer Lebensbereiche nimmt zu und die Distanzen vergrössern sich. Es können nicht alle mobil sein, dies ist weder machbar noch wünschbar. Eine Umwelt welche nur auf Mobilität ausgerichtet ist, lässt die Nicht-so Mobilen im Hintertreffen. Die Raumplanung hätte hier einiges in der Hand, um gegen Segregation und für Chancengleichheit einzustehen (Steuerharmonisierung, Finanzausgleich).

• *Hochgeschwindigkeitsverbindungen HGV*
HGV funktionieren von Stadt zu Stadt (in der Schweiz betrifft das acht Städte). Aber nur etwa die Hälfte der Schweizer Bevölkerung lebt in Städten. Der Rest muss mit den vernachlässigten Regionalverbindungen zuerst in die Stadt kommen. Wieviele Leute "jetten" wohl täglich von Stadt zu Stadt, und wieviele bewegen sich lediglich in ihrer Region?

• *Neue Orte in Stadtregionen mit ehemals städtischen Funktionen*
Vekehrsdrehscheiben, Autobahnen, Messegelände ausserhalb der Stadt mögen Ersatz sein für vieles, sie erreichen aber nie eine urbane Erlebnisdichte. Durch das räumliche Auseinanderzerren des traditionell kompakten Gefüges einer Stadt haben wiederum die Mobilen den Vorrang.

Ausblick
Durch den Wettbewerb und die glorifizierte Mobilität entsteht eine Zweiklassengesellschaft. Hier sind die Mobilen, welche schnell und erfolgreich sind; da die Nicht-so Mobilen, welche langsamer sind, auf Langsame Rücksicht nehmen. Diese Entwicklung ist vielleicht nicht aufzuhalten. Als Planerin und Stimmbürgerin kann ich mich aber dafür einsetzen, dass die Auswirkungen uns nicht so hart treffen.
Im vom Bundesrat vorgeschlagenen "Rat für räumliche Entwicklung" dürfen auf keinen Fall nur Experten sitzen. Vielmehr sollte dieses Gremium bis auf Gemeindeebene hinuntergezogen werden, wo "Frauen und Männer zu Worte kommen, welche die Folgen einer einseitig auf kurzfristige Wirtschaftsinteressen ausgerichtete Raum- und Verkehrsplanung zu spüren bekommen"[2]. Jede Äusserung in Wort und Tat, welche nicht auch von den unteren zwei Dritteln mitgetragen ist, zementiert die herrschende Ordnung. Und natürlich sollte der Rat zur Hälfte aus Frauen bestehen! Frauen werden langsam als Ortsexpertinnen anerkannt. Frauen können das "weibliche Prinzip der Ruhe" einbringen als dringend nötiges Gegengewicht zum "männlichen Prinzip der Bewegung". Das dürfen Fachfrauen sein, aber es müssen auch Nichtfachfrauen dabei sein. Ihr Wissen ist gefragt, denn ich vermute, dass Fachfrauen, die es fertiggebracht haben, in eine männliche Domäne einzusteigen, sehr viele "männliche" Eigenschaften mitbringen.
Ich bin überzeugt, dass ohne den paritätischen Einbezug der "weiblichen" Sicht – mit oder ohne Quotenregelung - nichts gut und abgerundet herauskommt. Es fehlt immer die Sicht der einen Hälfte. ■

[1] Hans Boesch: Der Mensch im Stadtverkehr
[2] Zitat Marguerite Misteli, alt Nationalrätin