

Inhalt

1	Einleitung und Problemstellung	13
2	Theoretischer Hintergrund	19
2.1	Theoretische Konzepte zur Raumaneynung	19
2.1.1	Die Theorie der Strukturierung von Giddens	19
2.1.2	Das Konzept der Territorialité von Raffestin	24
2.1.3	Regionalisierungen der Alltagswelt: Das Konzept von Werlen	27
2.1.4	Geschlechtsspezifische Regionalisierungen der Alltagswelt	28
2.1.5	Das Territoriality-Konzept von Sack	31
2.2	Öffentlicher Raum und öffentliche Ordnung	33
2.2.1	Öffentlicher Raum	33
2.2.2	Öffentliche Ordnung	36
2.3	Folgerungen	45
3	Die beobachtbare Mobilität von Frauen und Männern	47
3.1	Verkehr und Verkehrsstatistiken	48
3.2	Das statistische Verkehrsverhalten in der Schweiz	53
3.2.1	Voraussetzung für Mobilität: Abonnements-, FührerInnenscheinbesitz und die Verfügbarkeit über Fahrzeuge	54
3.2.2	Tatsächlich beobachtete Verkehrsteilnahme	59
3.3	Kritik an offiziellen statistischen Erhebungen zum Thema Verkehr	63
3.3.1	Kritikpunkt 1: Mangelnde Berücksichtigung des Geschlechts	64
3.3.2	Kritikpunkt 2: Ein Weg = ein Verkehrsmittel	73
3.3.3	Kritikpunkt 3: Ein Weg = ein Verkehrszweck	75
3.3.4	Kritikpunkt 4: PENT = 100% der Verkehrszwecke	78
3.4	Teilaspekte des Verkehrs	82
3.4.1	Verkehrsunfälle	82
3.4.2	Kinder und Verkehr	88
3.4.3	Verkehr und Luftqualität	93
3.5	Folgerungen	94
4	Sozialisation	95
4.1	Das Spielverhalten von Mädchen und Knaben im Freien	95
4.2	Gewalt und Angst	101
4.2.1	Gewalt	102
4.2.2	Angst	108
4.2.3	Angst vor Gewalt	114
4.3	Medien	119
4.3.1	Berichterstattung über Vergewaltigungen	120
4.3.2	Pornographie	126

4.4	Offizielle Empfehlungen und Ratgeberliteratur	129
4.4.1	Offizielle Empfehlungen der Stadt Zürich	130
4.4.2	Auswirkungen von Ratgeberliteratur auf das Selbstbewusstsein von Frauen	132
4.5	Folgerungen	135
5	Frauen und Planung	137
5.1	Die geschlechtsspezifische Raumzuweisung	137
5.2	Planungsbeteiligung von Frauen	140
5.2.1	Frauen als Planerinnen	141
5.2.2	Eine Rarität: Die verkehrsplanerische Dissertation einer Frau	142
5.2.3	Frauen in Planungsgremien	146
5.3	Der öffentliche Raum aus Planerinnensicht	148
5.3.1	Planerische Massnahmen für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum	149
5.3.2	Die Studie der Frauenlobby Städtebau über Angsträume in Zürich	153
5.4	Folgerungen	158
6	Die Befragung in Zürich: Methodisches Vorgehen	159
6.1	Zur Wahl der Vorgehensweise	159
6.1.1	Suche nach Interviewpartnerinnen in der Stadt Zürich	161
6.1.3	Gesprächsleitfaden	168
6.1.4	Durchführung der Interviews	169
6.1.5	Transkription der Interviews	170
6.2	Diskussion der Methode	171
7	Ergebnisse der Befragung	173
7.1	Aspekte der Verkehrsmittelwahl	174
7.1.1	FührerInnenausweis	175
7.1.2	Autobesitz oder -verfügbarkeit	177
7.1.3	Öffentliche Verkehrsmittel	182
7.1.4	Taxi	184
7.1.5	Velo	187
7.1.6	Zu-Fuss-Gehen	189
7.1.7	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Tageszeit	190
7.1.8	Wegekettten	191
7.1.9	Begleitung	192
7.2	Eigene Erlebnisse und Sozialisation	196
7.2.1	Eigene Erlebnisse	196
7.2.2	Erlebnisse aus zweiter Hand und aus den Medien	211
7.2.3	Eigene Sozialisation	215
7.2.4	Erziehung eigener Kinder	224
7.3	"Angstorte" und "angenehme Orte"	228

7.4	Strategien	232
7.4.1	Einschränkung und Rückzug	233
7.4.2	Sicherheitsvorkehrungen für den Aufenthalt im öffentlichen Raum	234
7.4.3	Selbstverteidigung	253
7.4.4	Engagement zur Veränderung der Rahmenbedingungen	255
7.5	Wünsche, Ideen und Forderungen	257
7.6	Überblick über die Ergebnisse	260
8	Folgerungen und Forderungen	263
8.1	Architektur und Planung	264
8.2	Planungsbeteiligung	269
8.3	Organisatorische Aspekte	271
8.4	Statistik	274
8.5	Gesellschaft, Männer, Frauen und Gleichstellungsbüros	276
8.6	Theorie	281
9	Zusammenfassung	283
	Literatur	285
	Anhang	297

Tabellen und Abbildungen

Tabellen

Tab. 1: Internationaler Vergleich des Motorisierungsgrades (Anzahl Personenwagen je 1000 EinwohnerInnen)	48
Tab. 2: In der Schweiz durch den Verkehr beanspruchte Flächen Ende 80er Jahre	49
Tab. 3: Vergleich der Verkehrsmittelwahl der EinwohnerInnen zwischen Zürich und ausgewählten deutschen und österreichischen Städten (in Prozent der Wege)	51
Tab. 4: Erwerbstätige, SchülerInnen und StudentInnen nach Hauptverkehrsmittel 1990 (EinwohnerInnen)	52
Tab. 5: FührerInnenscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (in %)	54
Tab. 6: Personenwagenverfügbarkeit nach Alter und Geschlecht der Personen (mit und ohne FührerInnenschein)	55
Tab. 7: PW-Verfügbarkeit nach Erwerbssituation und Geschlecht	56
Tab. 8: Pkw-Verfügbarkeit in der BRD – Datenbasis Kontiv 82 (kontinuierliche Verkehrserhebung 1982)	56
Tab. 9: Abonnementsbesitz nach Alter und Geschlecht der Personen und nach Abonnementskategorie	57
Tab. 10: Veloverfügbarkeit nach Alter und Geschlecht der Personen	58
Tab. 11: Mobilität nach Alter und Geschlecht	59
Tab. 12: Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	60
Tab. 13: Alle Bevölkerungsgruppen: Anteil der Verkehrsmittel an der mittleren Anzahl Wege pro Person und Werktag in Prozent	61
Tab. 14: Alle Bevölkerungsgruppen: Anteil der Verkehrsmittel Auto und Umweltverbund (öV, Velo, zu Fuss) an der mittleren Anzahl Wege pro Person und Werktag (in Prozent)	62
Tab. 15: Erwerbstätige, SchülerInnen und StudentInnen nach Hauptverkehrsmittel und Geschlecht 1990 (EinwohnerInnen)	64
Tab. 16: Erwerbstätige nach Hauptverkehrsmittel und Geschlecht 1990 (EinwohnerInnen)	65
Tab. 17: Die vier häufigsten für den Arbeitsweg benutzten Hauptnahverkehrsmittel in den fünf grössten Schweizer Städten nach Geschlecht 1990 (erwerbstätige EinwohnerInnen)	67
Tab. 18: Verkehrsmittelwahl der EinwohnerInnen der Stadt Zürich 1992 (in Prozent aller Wege)	68

Tab. 19: Intra- und interkommunale PendlerInnen in der Agglomeration Bern nach Geschlecht, Hauptverkehrsmittel und sozio-professionellen Kategorien, 1990 (in Prozent)	70
Tab. 20: Intra- und interkommunale PendlerInnen in der Agglomeration Lausanne nach Geschlecht, Hauptverkehrsmittel und sozio-professionellen Kategorien, 1990 (in Prozent)	70
Tab. 21: Erwerbstätige nach sozio-professionellen Kategorien und Geschlecht, 1990 (in absoluten Zahlen und in Prozent)	71
Tab. 22: Wahl des Hauptverkehrsmittels bei Verfügbarkeit über ein Auto nach Geschlecht in Prozent (EinwohnerInnen der Stadt Zürich)	72
Tab. 23: Verunfallte im Strassenverkehr pro 10'000 EinwohnerInnen 1995	84
Tab. 24: Gebrauch des Fahrrades nach Alter und Geschlecht (Angaben in Prozent)	96
Tab. 25: Begleitung durch Erwachsene nach Alter und Geschlecht der Kinder (Angaben in Prozent)	96
Tab. 26: Nachmittagstermine nach Alter und Geschlecht	97
Tab. 27: Soziale Räume, in denen Delikte begangen werden (relative Häufigkeiten in Prozent aller erfassten Delikte der jeweiligen Gruppe)	104
Tab. 28: Als wie schwerwiegend wird eine illegale Handlung eingeschätzt? Vergleich familialer und nicht-familialer Formen ähnlicher Verbrechen	108
Tab. 29: Statistik über Vergewaltigungen nach verschiedenen Quellen	122
Tab. 30: Verkehrsmittelnutzungen in Abhängigkeit der Tageszeit (in Prozent)	144
Tab. 31: Die fünf häufigsten Haushaltstypen in der Stadt Zürich 1990	162
Tab. 32: Vor- und Nachteile verschiedener Verfahren zur Suche nach Interviewpartnerinnen	165
Tab. 33: Zusammensetzung der Stichprobe nach Alter, Lebens- und Erwerbssituation	168

Abbildungen

Abb. 1: Mobilitätsmuster von erwerbstätigen Frauen	76
Abb. 2: Die häufigsten Wegzweck-Kombinationen pro Tag	77