

## **Anhang 5: Gender-Problematiken und Energie-Effizienz**



## **Problemlagen gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse in Bezug auf Nachhaltigkeit und daraus resultierende Orientierungen für Energie-Effizienz-Politiken**

### **1 Einführung**

Dieser Untersuchungsteil befasst sich mit Gender-Problematiken und Energie-Effizienz, mit Problemlagen gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse in Bezug auf Nachhaltigkeit und daraus resultierenden Orientierungen für Energie-Effizienz-Politiken. Bei näherer Betrachtung erweisen sich dazu für die Entwicklung eines geschlechtergerechten nachhaltigen EnergieSparFonds die drei Hintergründe an Zusammenhängen als wesentlich: der Hintergrund der Zusammenhänge von Nachhaltigkeit und Gender, der der Zusammenhänge von Nachhaltigkeit und Energie und zu guter letzt der Hintergrund der Zusammenhänge von netzgebundenen Infrastrukturen und deren Transformation (aufgrund u.a. von Liberalisierung).

#### **1.1 Entwicklung eines geschlechtergerechten nachhaltigen Energie-SparFonds vor dem Hintergrund der Zusammenhänge von Nachhaltigkeit und Gender**

Nachhaltige Entwicklung bedarf gerechter und gleichberechtigender gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse (Kapitel „Umwelt“ der Actionplattform der 5. UN-Weltfrauenkonferenz von Peking 1995). Zwei „querschnitts-orientierte“ Politikfelder definieren diesbezügliche Anforderungen. Sowohl die **Politiken nachhaltiger Entwicklung** als auch die gesetzlichen Vorgaben zu **Gleichstellungspolitiken** stellen hierzu eindeutige Rahmenforderungen auf: Für Zukunftsfähigkeit wird nicht nur Gerechtigkeit zwischen den Generationen, sondern auch innerhalb der Generationen gefordert (Brundtland-Report; Hauff 1997), also auch Gerechtigkeit zwischen den Geschlechtern in der Gegenwart. Die gesetzlichen Vorgaben zu Gleichstellung sind in den letzten Jahren wesentlich weiterentwickelt worden. Sie sehen inzwischen Doppelstrategien vor, bestehend aus zielgenau auf Diskriminierungen von Frauen und geschlechtshierarchische Problemlagen konzentrierten Frauenpolitiken (klassische Frauenförderungs-politiken) einerseits und der Überprüfung aller Politiken, Programme und Konzepte aller Sachbereiche auf ihre Androzentrisk<sup>12</sup>, ihre Mängel an (nachgewiesener) Ge-

---

<sup>12</sup> Wenn vom „Mainstream“ von Forschung und Planungspraxis die Erkenntnisse und Erarbeitungen der feministischen und Geschlechterverhältnissforschung bisher immer noch weitgehend nicht rezipiert werden, selbst schon dann, wenn nur „der Stand der Forschung“ umrissen werden soll, wenn bereits Literaturverzeichnisse oft die einschlägigen Literaturhinweise vermissen lassen, so erschließt sich damit – noch unabhängig von einem ggfs. divergierenden Erkenntnisinteresse - schon offensichtlich eine mit gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen verbundene Strukturproblematik, der nicht nur die jeweilige Fachforschung unterliegt, sondern die in der feministischen (Natur-) Wissenschaftskritik bereits seit 1911 (Perkins Gilman 1911 sowie Harding 1986/1999 und 1991/1994; Fox Keller 1986/1998) thematisiert wird: Androzentrismus.

Androzentrismus bezeichnet das Phänomen, dass gesellschaftlich männliche Perspektiven – insbesondere in Problemdefinitionen, theoretischen Ansätzen, Methodenentwicklung, empirischen Untersuchungen, Definition von Lösungsperspektiven und –Kriterien, Strategie-Konzeptionen, Maßnahmenent-

schlechtsneutralität, auf ihre Mängel an Kompatibilität mit den Geboten aktiver Herstellung von Gleichstellung zwischen den Geschlechtern und ihrer entsprechenden grundlegenden Korrektur durch alle Beteiligten, Männer wie Frauen, mit besonderem Augenmerk auf ihre jeweilige gesellschaftliche Gestaltungsmacht, die mit ihrer Funktion korrespondiert (insbes. Führungskräfte, Akteure mit institutioneller Funktion und Gestaltungsmacht), andererseits (Gender Mainstreaming) (vgl. BMFSFJ 200x). Beim Gender Mainstreaming geht es um Korrektur aller Elemente, die einer aktiven Beförderung der Gleichstellung zwischen den Geschlechtern im Sinne der Herstellung strukturell gleicher Chancen und gleichwertiger Lebensbedingungen entgegenwirken, sowie um die Korrektur solcher Elemente, die einem „Empowerment“ zugunsten gleicher Verteilung der gesellschaftlichen Gestaltungsmacht nicht dienlich sind.

Insofern diese Überprüfung und Korrektur alle Sachgebiete betrifft, steht auch der Energiebereich vor großen Herausforderungen. Diese Herausforderungen sind hier umso größer, als – mit Ausnahme des Verkehrsbereichs (vgl. den Überblick von Spitzner/Zauke 1998 zum Stand von bereits 1995; Spitzner/Beik 1995; Spitzner 1994/2004; Bauhardt 1996 und 1999, Enders et al. 1997; Spitzner 2002 u.a.), der in Bezug auf Energie einen ganz wesentlichen und wachsenden Teil der Nutzung von Energie darstellt, - das Thema „Energie“ für die industrialisierten Länder bisher kaum erforscht ist in Bezug auf seine Gendergehalte und –perspektiven. Hier kann bisher nur auf erste grundlegende Arbeiten zurückgegriffen werden (Röhr 2002 und 2003). Wie etwa sollen die durch Daten zu belegenden Nachweise von Geschlechtsneutralität von Problemrezeption und Konzepten erfolgen, wie effizient und zielführend die Gegensteuerung gegen gleichstellungs-kontraproduktive oder –neutrale Auswirkungen in Konzepten, Programmen, Regelwerken und Maßnahmen integriert werden, wenn für konkrete politische, institutionelle und finanzwirksame Entscheidungen keinerlei Transparenz über deren Gender-Auswirkungen und über deren Beiträge zur Lösung von genderspezifischen Problemlagen bisher hergestellt wurde etc.?

Von diesen strukturellen Defiziten sind insbesondere auch die Untersuchungen der Nachhaltigkeitsproblematiken von Energie - von der Produktion nichtnachhaltiger Energie über Problematiken „nachhaltiger Produktion“ von Energie und „nachhaltige Energienutzung“ in Erwerbs-, Gemein-, Haushalts- und persönlicher Ökonomie bis hin zur nachhaltigen Vermeidung der Erzeugung von (Abhängigkeiten von) „Energieverbrauch“ – betroffen.

Trotz der Vielzahl der mit dem Thema Energie befassten Fachleute, die mit den allgemeinen Top-Down-Anforderungen an Gender Mainstreaming konfrontiert sind, und trotz der grundsätzlichen Thematisierung durch Frauenbewegung, internationale Frau-

---

wicklung und -Umsetzung – zum Maßstab erhoben und trotz ihrer Partikularität für verallgemeinerbar erachtet, trotz ihrer Subjektivität als „objektiv“ und trotz ihrer aus diesen beiden Momenten resultierenden spezifischen Konstruktionen von Realitäten als „rational“ durch- und umgesetzt werden. Dass sie indes einschränkende Voraussetzungen für die Forschung, deren Ergebnisse und Aussagen darstellen, wird in der Regel nicht erkannt und benannt (vgl. diesbezügliche Ausführungen zu entsprechenden Vorgehensweisen innerhalb der Verkehrswissenschaft und ihren Auswirkungen in Spitzner/Beik 1995 und Spitzner 1997). Bauhardt glossierte dies für den Planungsbereich insgesamt: „... also ich plane ja für alle Menschen...“. Zu Universalismus und Differenz in den Planungsdisziplinen.“ (BAUHARDT 1996).

enverbände und in Deutschland durch Fach-Expertinnen hat sich selbst in den letzten Jahren daran wenig verändert. Noch 2002 stellt die im Auftrag des UNED-Forums mit Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erarbeitete grundlegende Studie zu Gender und Energie fest, dass Initiativen zu Energieeinsparung in Energiekonsum und zu Energiesparverhalten – und so wohl auch ein Energie-Effizienz-Fonds - erst dann gender-adäquat formuliert und adressiert werden können, wenn der erhebliche Forschungsbedarf ausgeräumt worden ist, der aufgeworfen wird durch die indizierte und potentielle Bedeutung der sozialen Kontextualisierung, der doppelten Beanspruchung aus erwerbs- und versorgungsökonomischer Arbeitsbelastung und der damit einhergehenden zeitlichen und finanziellen Ressourcen-Knappheiten in den vielfältigen Lebenslagen von Frauen (vgl. Röhr 2002:3). Diesem Forschungsbedarf ist in der Zwischenzeit nicht entsprochen worden.

Die Forschung zu Nachhaltigkeitsproblematiken allgemein hat die oben aufgeführten strukturellen Defizite angesichts der zahlreichen Arbeiten der letzten Jahre zumindest in Bezug auf Erkenntnisgewinne zu einem Teil überwunden. Hier sind zudem Arbeiten zum energierelevanten Bereich Verkehr verfügbar als auch Arbeiten zu Infrastruktur-Fragen. Insofern wird in diesem Teilprojekt auf die hier wesentlichen Erkenntnisse zurückgegriffen.

## **1.2 Entwicklung eines geschlechtergerechten nachhaltigen Energie-SparFonds vor dem Hintergrund der Zusammenhänge von Nachhaltigkeit und Energie**

Die Förderung von Energie-Effizienz einerseits und erneuerbaren Energien andererseits stellen derzeit die wesentlichen und komplementären Strategien einer nachhaltigen Entwicklung des Energiesektors dar. Diese beiden Strategien werden derzeit in Deutschland unterschiedlich stark gefördert – Rahmenbedingungen und detaillierte wissenschaftliche Untersuchungen sind vornehmlich zugunsten der Stärkung erneuerbarer Energien initiiert worden, während die Stärkung von Energieeffizienz diesbezüglich erst noch im Beginn steht, - und durch unterschiedliche energiepolitische Instrumente befördert. Als ein wichtiges Instrument zur Stärkung von Energieeffizienz soll ein EnergieSparFonds entwickelt werden. Die beiden genannten Strategien lassen sich in ihrer Bedeutung für Nachhaltigkeit genauer begreifen, wenn man, in der Absicht, einen sektorübergreifenden Blick auf Energie-, Verkehrs- und Klimapolitiken zu entwickeln, von der Nachhaltigkeitsdiskussion im Bereich Verkehr auf das Handlungsfeld „Energie“ schließt. Dabei ist allerdings im Blick zu behalten, dass im Bereich Verkehr nicht nur Energie, sondern auch Zerstörung von Räumen, Verlärmung, Zerstörung von sozial-ökologischen Nutzungen und Zeitlichkeiten, Zerstörung der Vielfalt der Nutzbarkeit öffentlicher Räume (insbesondere nicht-technisch gestützter Mobilität und des Aufenthalts) sowie sozialer und ökologischer Flächen, Luftqualitäten, Freiheiten von Gefährdungen und Beeinträchtigungen körperlicher Unversehrtheit, Beeinträchtigungen demokratischer Teilhabe und sozial-ökologischer Erreichbarkeiten und Bewegungsfreiheiten etc. von wesentlicher Bedeutung im Hinblick auf Nachhaltigkeit sind, und – anders als zumindest die gegenwärtig dominanten Diskurse im Handlungsfeld

Energie – komplexere (Eigen-) Dynamiken sozial-ökologischer Problemerzeugung identifiziert werden (vgl. etwa bereits den guten Überblick von Hesse 1993, die frühe Thematisierung bereits durch Heinze 1979; die politiknahe Thematisierung der wissenschaftlichen Erkenntnisse bereits durch die Klima-Enquetekommission des Deutschen Bundestags 1992 sowie aktualisiert die diversen Gutachten im Auftrag der Enquetekommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags NRW 1998-2000). Die Strategie der Stärkung der Energieeffizienz kann in etwa als Analogie zur Verkehrsvermeidungs- und die Strategie der Stärkung der erneuerbaren Energien als die zur Verkehrsverlagerungs-Strategie begriffen werden. Bei letzterer geht es darum, „Verlagerung“, d.h. Alternativen zu den sozial-ökologisch problematischsten Verkehrs- bzw. Energie-„Trägern“ zu stärken und dadurch Chancen sozial-ökologischen Handelns unter allgemeinen Bedingungen tendenziell nicht-nachhaltiger Modernisierungs-Pfade (Wachstum an Entfernungen, Anforderungen räumlicher und zeitlicher Flexibilität, Beschleunigung erwerbsökonomischer Relationen etc.) zu ermöglichen bzw. (mit Blick auf geschlechtsspezifische Autoverfügbarkeiten, Teilnahme am Flugverkehr, auf die hohen Anteile (noch) autofreier Haushalte, die eigenständige Mobilität aller Altersgruppen der Bevölkerung etc.) aufrecht zu erhalten. Bei ersterer Strategie, der Strategie der Stärkung der Energieeffizienz müsste es im Hinblick auf Nachhaltigkeit darum gehen, eine Reduzierung des Energieverbrauchs zu bewirken. Wenn im Verkehr bei Verkehrsvermeidung, die bereits 1992 die Klima-Enquetekommission des Deutschen Bundestags als die klimapolitisch vorrangigste (gegenüber Verlagerung, technischer Optimierung und sog. Wertewandel) und unverzichtbare Strategie expliziert hat, danach gefragt wird, wodurch sozial-ökologisch problematischer Verkehr erzeugt wird (vgl. bereits Kutter 19xx) und wie dies gemindert werden kann, so müsste auch im Feld Energie danach gefragt werden, wodurch sozial-ökologisch problematischer Energie-Verbrauch generiert wird und wie die Vermeidung von Energie-Verbrauch, die Reduzierung der Erzeugung von Energie-Verbrauch bewerkstelligt werden kann.

### **1.3 Entwicklung eines geschlechtergerechten nachhaltigen Energie-SparFonds vor dem Hintergrund der Zusammenhänge von netzgebundenen Infrastrukturen und deren Transformation (aufgrund u.a. von Liberalisierung)**

Nicht nur die Energie-Enquetekommission des Deutschen Bundestags der 14. Legislatur stellt die Initiative eines Energie-Effizienz-Fonds in den Kontext der Gegensteuerung gegen (potentielle) Auswirkungen der Liberalisierung des Strommarktes (vgl. Enquetekommission „Energie“ des Deutschen Bundestags 2002, §1854ff: 467). Auch aus Gender-Perspektive ergibt sich aus den ersten Gender-Untersuchungen zu Liberalisierung, Privatisierung und Deregulierung netzgebundener Infrastrukturen, dass deren Transformation erhebliche besondere Chancen und besondere Risiken in Bezug auf vier Problemfelder, die im Zusammenhang mit den gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen stehen, beinhalten. Zudem liegen bereits Erkenntnisse darüber vor, dass ein gender-neutrales Verständnis der infrastrukturellen Transformation, d.h. nicht-androzentrische Zugangsweisen, Bewertungs-Kriterien und Gestaltungsperspektiven,

nicht ohne weiteres voraussetzbar und auch nicht den Mainstream der Diskurse darum bestimmend ist.

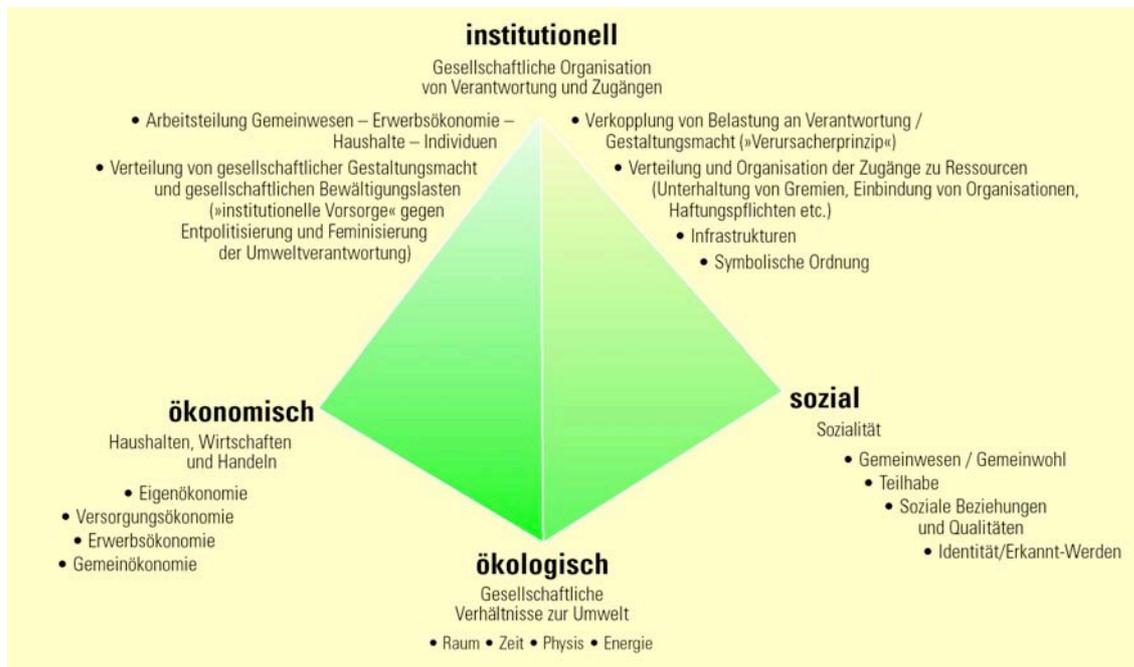
Ein Energie-Effizienz-Fonds, der den Gender-Problematiken Rechnung tragen und somit nachhaltigkeits-orientiert konzeptualisiert werden soll, bedarf von daher Aufschluss über diese vier Felder (Gender-Dimensionen) und die damit verbundenen Chancen und Risiken, die Transformations-spezifisch den Infrastruktursektor Energie und damit das Handlungsfeld, auf das der Fonds zielt, unter Gender-Gesichtspunkten prägen. Diesem Bedarf und dem nach einem besseren Verständnis von Transformation, Liberalisierung und sozial-ökologischer Regulation aus der Gender-Perspektive wird in einem weiteren Abschnitt hier entsprochen.

Vor den ausgeführten Hintergründen ergibt sich, dass im ersten Hauptteil (Kapitel 2) die Gender-Problematiken erschlossen werden, die sich nachhaltiger Entwicklung, sobald sie nicht mehr androzentrisch konzeptualisiert und definiert wird, grundlegend stellen. Hier werden, soweit dies bereits erarbeitbar war, auch schon Anregungen unterschiedlichen Konkretionsgrades für die Konzeption eines nachhaltigen Energie-Effizienz-Fonds angeschlossen. Im zweiten Hauptteil (Kapitel 3) dann werden die Kern-Erkenntnisse zu den Gender-Fragestellungen an den Wandel der Versorgungsordnung, die die Privatisierung und Deregulierung in den netzgebundenen Infrastruktursektoren und der sog. Versorgungswirtschaft aus gegenderter Perspektive darstellen, aufbereitet, um dann mit einem kurzen Ausblick auf die Kernausrichtung eines Konzepts für einen geschlechtergerecht-Nachhaltigkeits-orientierten Energie-Effizienz-Fonds abzuschließen.

## **2 Gender-Problematiken und Energie-Effizienz-Fonds: Problemlagen gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse in Bezug auf Nachhaltigkeit**

Die Geschlechterverhältnissforschung hat nun zu Umwelt und Nachhaltigkeit in den letzten Jahren wesentliche Erkenntnisse vorlegen können (vgl. etwa Buchen et al. (Hg.) 1994, Märke 1995, Spitzner 1995, Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW 1997, den allgemeinen Teil zu „Nachhaltigkeit“ insgesamt in Enquête-Kommission NRW 1999, Weller/ Hoffmann/ Hofmeister (Hg.) 1999, AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung 1999, Spitzner 2001, NRO-Frauen-Forum 2002, Spitzner 2004).

Abb. 18 Tetraeder integrierter Zukunftsoffenheit: Analytische Ebenen nicht-androzentrisch ausgelegter



Nachhaltigkeitsdimensionen

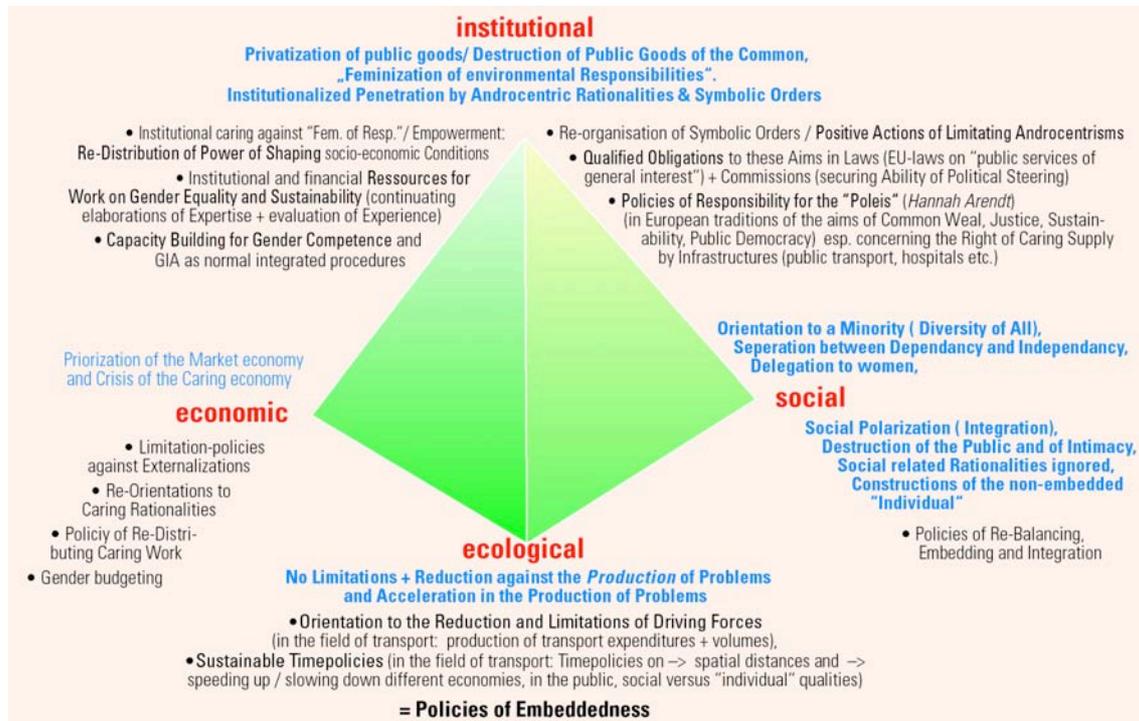
Quelle: Meike Spitzner (1999): Nachhaltigkeit in feministischer Perspektive: Nachhaltigkeitsdimensionen. Vortrag zur Fachtagung „Nationale Nachhaltigkeitsstrategie und gesellschaftliches Geschlechterverhältnis“ der FrauenAG des Forums Umwelt & Entwicklung, WI, Heinrich-Böll-Stiftung. Veröffentlicht in: Meike Spitzner (2000): Soziale Aspekte der Mobilität. Studie im Auftrag der Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags Nordrhein-Westfalen. Informationen des Landtags NRW Nr. 13/ 0034. Düsseldorf, S.9.

Insbesondere sind in Bezug auf die (nach den von der Commission for Sustainable Development definierten) vier Nachhaltigkeitsdimensionen – Ökonomie, Sozialität, Ökologie und Institutionen – zentrale Gender-Aspekte und mit den gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen verknüpfte Problemlagen herausgearbeitet worden, die sich aus Erkenntnissen verschiedener wissenschaftlichen Disziplinen und transdisziplinären Diskursen speisen. Ausgehend von diesen Aspekten und Problemlagen sollen hier zentrale Fragen nicht-androzentrischer, auf gerechte Geschlechterverhältnisse hin konzeptualisierte Nachhaltigkeit formuliert werden in Bezug auf nicht den gesamten Bereich Energie, aber auf Energie-Effizienz und deren Zusammenhänge, insbesondere die Einfluss nehmenden Faktoren auf Energieverbrauch und dessen Erzeugung.

Die Nachhaltigkeitsdiskussion brachte, was auf vielen Ebenen und auch von der feministischen Forschung vermisst worden war, die Zusammenhänge in den Blick, in denen Umweltprobleme, aber auch bisher geschiedene Diskursfelder, disziplinäre, Ziel-, Handlungs-, Ressort- und Politikbereiche zukunftsfähiger Entwicklung stehen. Die androzentrismus-kritische Beleuchtung dominierender Nachhaltigkeits-Konzeptualisierungen zeigte jedoch, dass die inzwischen vorherrschenden Vorstellungen von Nachhaltigkeit wiederum starke Reduktionismen aufweisen, die mit Strukturmomenten gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse korrespondieren (vgl. ausführlich in Spitzner 2001b). Dies betrifft nicht nur, dass einzelne „Interlinkages“ – etwa die zwischen „Ökologie“ und „Ökonomie“ - besonders und andere besonders vernachlässigt in Blick ge-

nommen werden, etwa die zwischen „Ökonomie“ und „Institutionen“. Reduktionismen wurden auch und insbesondere festgestellt, was die Bearbeitung der einzelnen Nachhaltigkeits-„Säulen“ anging:

Abb. 19 Tetraeder integrierter Zukunftsoffenheit: Problem- und Dynamik-bezogene Hauptfragestellungen in den einzelnen nicht-androzentrisch ausgelegten Nachhaltigkeitsdimensionen



Quelle: Meike Spitzner (1999): Nachhaltigkeit in feministischer Perspektive: Nachhaltigkeitsdimensionen. Vortrag zur Fachtagung „Nationale Nachhaltigkeitsstrategie und gesellschaftliches Geschlechterverhältnis“ der FrauenAG des Forums Umwelt & Entwicklung, WI, Heinrich-Böll-Stiftung. Veröffentlicht in: Meike Spitzner (2000): Soziale Aspekte der Mobilität. Studie im Auftrag der Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags Nordrhein-Westfalen. Informationen des Landtags NRW Nr. 13/ 0034. Düsseldorf, S.9.

Diese sind überwiegend weit davon entfernt so konzeptualisiert zu sein, dass in Bezug auf „Ökologie“ die gesellschaftlichen Naturverhältnisse, in Bezug auf „Institutionen“ institutionelle und institutionalisierte gesellschaftliche Organisation von Verantwortung, Zugängen und Restriktionen, in Bezug auf „soziale Nachhaltigkeit“ Sozialität und soziale Qualitäten in der Gesellschaft sowie in Bezug auf „Ökonomie“ das Entscheiden über öffentliche Haushaltsflüsse, das Wirtschaften, Haushalten und Handeln ins Blickfeld gelangen können – und zukunfts offene Gestaltung ermöglichen.

Frauen - und inzwischen zunehmend auch Männer - leiden darunter, dass die traditionellen Planungswissenschaften, -praxis und -politik strukturell geneigt sind an fast allem, was Frauen bisher und sozial, ökonomisch und ökologisch wichtig ist, vorbeizuplanen und vorbeizuentcheiden: an Alltagserfordernissen im sozialen Zusammenleben und im Kontakt mit der Stofflichkeit der Welt und Körperlichkeit der Menschen, an Verantwortung für soziale Beziehungen und Eingebundenheiten, an in- und aushäusiger Haushaltsarbeit mit ihren Zeitklammern und -orientierungen, an sozialen und körperlichen Gebrauchs-Qualitäten von öffentlichen Räumen und Zeiten darin (vgl. Spitz-

ner 1999b), an Gebrauchsfähigkeiten und Erreichbarkeiten, insbesondere für Zwecke, die nicht um Geld oder Markt handeln, an Bedürfnissen der Mehrheit der Bevölkerung, an Nutzen für die bestehende und insbesondere von Frauen praktizierte Vielfalt von Lebenslagen (vgl. z.B. für den Verkehrsbereich Körntgen 1991 und Spitzner 2002b).

## **2.1 Energie-Effizienz, Reduzierung von Energieverbrauch und dessen Erzeugung und die Nachhaltigkeitsdimension „Ökonomie“**

Unstrittig dürfte sein, dass Energieverbrauch ähnlich wie Verkehr durch ökonomische Determinanten entsteht und andererseits von Bedeutung für ökonomische Bedingungen ist. Doch was bedeutet dies an Zusammenhängen und Analysefaktoren, auf die eine Energieverbrauchs- und Verkehrs-Geneseforschung bzw. Forschung zu ökonomischen Effekten von Energieverbrauch und Verkehr Bezug nehmen muss? Wird derzeit wirklich die Ökonomie, das Haushalten und Wirtschaften, in Blick genommen – oder nur partikularistische Momente von Ökonomie? Eine Kerndimension von Ökonomie bildet Arbeit. Der Frauenbewegung ist zu verdanken, dass bereits vor drei Jahrzehnten die Notwendigkeit eines ‚erweiterten Arbeitsbegriffs‘ erkannt wurde. Damals bereits ist klar geworden, dass unter Arbeit lediglich Erwerbsarbeit zu fassen eine brutale Ausblendung und Abwertung des Arbeitslebens von Frauen darstellt. Erstaunlicherweise jedoch beziehen sich Wissenschaftlichkeit behauptende Untersuchungen zu Umweltfragen, wenn es dabei um Arbeit (und Freizeit als arbeitsfreier Zeit) geht, heute gleichwohl immer noch auf nie geschlechtsneutral „normale“, erst heute allerdings auch für männliche Biographien brüchig gewordene „Normalarbeits“-Verhältnisse.

Will man den Erkenntnisstand nicht ausblenden, ist mehr nötig als eine bloße Ergänzung um eine sogenannte „andere“ Arbeit. Zumal, wenn selbst dabei wiederum eine Ausklammerung der - die Lebenssituationen von Frauen und die Optionen von Männern basal strukturierenden - Arbeitsverhältnisse der Haushalts- und Versorgungsarbeit vorgenommen wird. Allein quantitativ zeigen sich krasse Missverhältnisse, wenn unter „Arbeit“ lediglich marktliche Arbeit bzw. Erwerbsarbeit verstanden wird und/ oder wenn unter „anderer als Erwerbsarbeit“ vorrangig Nicht-Versorgungsarbeit thematisiert wird, indem etwa Vereins- und Bastelarbeit - in Form von „Ehrenamt“ oder „Eigenarbeit“ - in das Zentrum der Debatte um „andere“ als Erwerbs-Arbeit gerückt wird.

Um Strukturierungsbedeutungen und Quantitäten im Wirtschaften objektiv Rechnung zu tragen, bedarf es mehr als additiver Korrekturen, geht es vielmehr um strukturelle Überwindung eines landläufigen ideologischen bzw. subjektiv androzentrischen Reduktionismus. Nicht nur von der gesellschaftlich relevanten und alltagsbestimmenden Arbeit, sondern insgesamt von dem innerhalb unserer Gesellschaft praktizierten Wirtschaften und Haushalten werden derzeit problematischerweise die wesentlichen Bereiche aus dem wissenschaftlichen und politischen Blickfeld verbannt, nämlich alle Ökonomien in unserer Gesellschaft diesseits der marktlichen Erwerbswirtschaft (vgl. Holzapfel/ Spitzner 1989, Terlinden 1990, Spitzner 1999), im Wesentlichen drei Ökonomien: Gemeinwirtschaftliches öffentliches Haushalten, Haushaltsproduktion und Versorgungsökonomie, die fast ausschließlich von Frauen geleistet werden, sowie die Eigenökonomie, das eigenwirtschaftliche Umgehen mit den eigenen individuellen phy-

sischen und sozialen „Ressourcen“ und Bedürftigkeiten, diesseits der Inanspruchnahme anderer Menschen bzw. deren Versorgung.

Der von diesen basalen Ökonomien her gesehen „anderen“ Ökonomie, der marktlichen Erwerbswirtschaft, wird dagegen derzeit eine - im Hinblick auf Sozialität und Gesellschaftsbildung, sozialen Zusammenhalt und soziale Lebensqualitäten, soziale Ausgewogenheit und Teilhabe an gesellschaftlichen Austausch- und Gestaltungsprozessen - unangemessen dominante Bedeutung zugemessen, die sich empirisch nicht bestätigen lässt. In der Praxis von Lebensvollzügen ist unstrittig, dass Gemeinwirtschaft (etwa Infrastrukturen), Versorgung und Eigenökonomie für die Lebensqualität, den Lebensalltag der Bevölkerung und die sozialen Qualitäten in der Gesellschaft zentrale Bedeutung zukommt. So wurde beispielsweise der Mobilität der Erwerbsarbeit bisher im Verhältnis zu allen anderen Formen von Arbeit relativ umfangreich wissenschaftliche und planerische sowie politische Aufmerksamkeit gewidmet (Berufsverkehrsuntersuchungen, PendlerInnenstatistiken der statistischen Ämter etc.), während zugleich auf der anderen Seite die Mobilität der Versorgungs- und Hausarbeit und anderer auf soziale Beziehungen orientierter Arbeit bisher ein marginalisierter Gegenstand der etablierten Verkehrsforschung und -planung ist. Es liegt bisher lediglich eine systematische Untersuchung dazu vor (SPITZNER/ BEIK 1995), repräsentative empirische Untersuchungen fehlen immer noch gänzlich.

Demnach darf angenommen werden, dass wesentliche Fragestellungen zum Zusammenhang zwischen Ökonomie und Verkehrsentstehung bzw. -erzeugung, die zugleich jedoch maßgeblichen Aufschluss über gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse geben, nicht bearbeitet werden bzw. deren Bearbeitung durch unausgewogene und/ oder nicht-rationale Zugänge, ideologische Reduktionismen erschwert wird. Anhand derer lässt sich auch der Grad an Androzentrismus von Untersuchungen bemessen. Dazu zählen die folgenden:

### **2.1.1 Versorgungsökonomie als Nicht-Ökonomie? Versorgungsarbeit als Nicht-Arbeit?**

#### **Feministische Methodenkritik, Nicht-androzentrische Methodologien zur Energieeffizienz und das Beispiel der Definition und Kategorisierung von Energieverbrauchs-Zwecken**

Als Prüffragen, inwieweit androzentrische Verzerrungen überwunden werden, könnten die folgenden gelten:

Werden Versorgungsökonomie und wird Versorgungsarbeit kategoriell erfasst und reflektiert?

Welcher Stellenwert innerhalb ökonomischer Betrachtungen werden ihnen zugewiesen?

Welcher Stellenwert für die Lebenssituation und das Arbeitsleben der Menschen (also nicht nur der Männer) wird dafür angenommen?

Welcher Arbeitsbegriff liegt der Untersuchung von Entstehung von Energieverbrauch zugrunde?

Was wird unter Arbeit, was unter „freier“ Zeit/ „Freizeit“ gefasst – und worunter werden Versorgungsarbeit und die Tätigkeiten derjenigen, die sie leisten, gefasst?

Wie wird die geschlechtsspezifisch zugewiesene bzw. geleistete Arbeit abgebildet in Kategorien, die anhand einer nur marktlichen Erwerbsökonomie entwickelt worden sind, aber angewendet werden auf andere Ökonomien, insbesondere: Wie bleiben die hauswirtschaftlich produktiven Leistungserbringungen sichtbar, wenn die ökonomischen Vorgänge und Leistungen innerhalb der Haushalte insgesamt (aus der spezifischen Perspektive einer industrie- und erwerbswirtschaftlich priorisierenden Konstruktion von „Produktivität“) als „Konsum“ begriffen werden (und zudem dabei versorgungs- und eigenwirtschaftliche Leistungen miteinander vermengt werden)?

Bekannt ist inzwischen, dass und wie die gängigen durch Technologie- und Erwerbsökonomie-Orientierungen dominierten wissenschaftlichen und planerischen Ansätze mit ihren Begriffen, Kategorien, Problemdefinitionen, Methoden und Lösungen quasi „mit System“ Versorgungsarbeit unsichtbar, nachrangig und zu etwas „Anderem“ (als dem „Eigentlichen“), zudem „Unübersichtlichem“ machen. Für das Handlungsfeld Energie ist dies bereits angedeutet worden in einer ersten gender-kompetenten Kritik der Aufbereitung empirischer haushaltsbezogener Energieverbrauchsdaten (vgl. Röhr 2002: 7), wonach insbesondere gender-spezifisch männliche energie-verbrauchende und energie-ineffiziente Tätigkeiten innerhalb privater Haushalte nicht ausgewiesen werden, so dass Röhr mit Recht kritisiert: „Auch bei den Energiesparappellen fällt wieder auf, wie selten die handwerklichen Tätigkeiten adressiert werden“ (ebenda). Für den energieverbrauchs-intensiven Bereich Verkehr ist dies methodenkritisch bereits im Einzelnen nachgewiesen worden (vgl. RAU 1991, KLAMP 1993 und SPITZNER/ BEIK 1995). Die als Androzentrismus beschriebene gewaltsame Umgangsweise mit Realität, aus abwertender Perspektive und Verwechslung partikularer Interessen mit Repräsentation des Ganzen greift insbesondere hier. Z.B. werden alle Wegezweck-Kategorien in Bezug auf (vermeintlich allein „produktive“) Erwerbsarbeit(sverkehr) gebildet. Dadurch weisen die Verkehrsdaten über „Arbeit“ nur „Erwerbsarbeit“ aus; nicht-erwerbswirtschaftliche Arbeit wird als Nicht-Arbeit aufgefasst. Im nächsten Schritt stellt sich aus der Nur-Erwerbsarbeits-Perspektive wiederum Nicht-Arbeit als „freie“ Zeit, als Freizeit dar.<sup>13</sup> Und tatsächlich: datenmäßig werden wesentliche Anteile der Mobilität der Versorgungsarbeit in Freizeitverkehr versteckt (SPITZNER/ BEIK 1995).

Nun muss man dazu wissen: Freizeitverkehr wird derzeit stark problematisiert, weil hier der Verkehrsaufwand enorm wächst (für den Energieverbrauch für sogenannte „Freizeit“-Zwecke gilt dies auch – vgl. Kloas/ Rieke 2000) und ihr Anteil am Gesamtverkehrsaufwand erheblich geworden ist (was für den Energiebereich ggfs. erst noch zu erwarten steht). Aber nicht die Bedeutung von Versorgungs-Verkehr und der wachsende Versorgungsverkehrs-Aufwand werden dadurch erkannt und thematisiert - somit auch immer noch nicht die problem-induzierenden Faktoren und dynamischen Verur-

---

<sup>13</sup> Wobei Freizeit wiederum unterstellt wird, sie sei „frei“ von (versorgungs-) ökonomischer Verantwortung und stünde persönlichen Bedürfnis-Befriedigungen und persönlichen Interessen „frei“ zur Verfügung, weise damit ein hohes Maß an Ungebundenheit und persönlicher Optionalität auf und sei vorwiegend von individuellen Wertsetzungen abhängig, die demnach beeinflussbar seien durch extern initiiertbare Vermittlung extern definierter veränderter Werte, Einstellungen und „Moralia“.

sachungen, bei denen Umsteuerung, will sie effizient sein, anzusetzen hätte: die geschlechtshierarchische gesellschaftliche Organisation der Versorgungsökonomie, die problematische Gestaltung ihrer Bedingungen durch die *professionelle* Planung und die Orientierungen an einer gesellschaftlichen Männlichkeit und versorgungsökonomischen Entledigtheit in den Wissenschaften seitens der *professionell* Forschenden. (Es dürfte sich, dies soll an dieser Stelle nur angemerkt werden, von selbst verstehen, dass ökonomische Steuerungsinstrumente zum Energieverbrauch oder Verkehr grundsätzlich zu berücksichtigen hätten, dass sie auch gender-spezifisch verursachergerecht wirksam werden - vgl. dazu insbesondere Becker 1994.)

Stattdessen wird durch die androzentrisch gebildeten Kategorien und die Unterwerfung versorgungsökonomischer Zusammenhänge unter Dekontextualisierungen und Subsumierungen etwas wenig Originelles konstruiert und thematisiert, nämlich ein vermeintlich sozial, körperlich und ökonomisch ungebunden gedachtes „individuelles“ Verkehrsverhalten und Verkehrshandeln im vermeintlich a-politisch „Privaten“, der „Privatmenschen“! Solche Wissenschaftlichkeit behauptenden Herangehensweisen widersprechen, dies sei nur angemerkt, grundlegenden Erkenntnissen, die längst State of the Art sind und die wir der Frauenbewegung bereits der 70er Jahre verdanken: mit dem bekannten Leitsatz „Das Private ist politisch“ machte sie bereits vor Jahrzehnten auf die problem-induzierende Entpolitisierung und geschlechtshierarchische Wirksamkeit, die mit solcher „Privatisierung des Politischen“ einhergeht, aufmerksam.

Mit diesen sachlich nicht begründbaren Ausblendungen, die hier angesprochen sind, hängen auch die in den nächsten Unterkapiteln thematisierten Problematiken zusammen.

Zuvor jedoch hier bereits anregende Ableitungen für den Handlungsbereich Stärkung der Energie-Effizienz: Innerhalb eines geschlechtergerecht nachhaltigen Energie-Effizienz-Fonds ist unbedingt der Mangel an Unterscheidung zwischen „persönlicher“ und „versorgungsökonomischer“ Energieverbrauchs-Zurechnung zu überwinden – die Reproduktion einer solchen Ausblendung zentraler gender-relevanter versorgungsökonomischer Zusammenhänge wäre aus verschiedenen, nicht nur den bereits aufgezeigten Gründen gleichstellungsunverträglich.

Als einem ersten weiteren methodenkritischen Hinweis zur Empirie haushaltsbezogenen Energieverbrauchs muss auch für das Energie-Handlungsfeld bemängelt werden, dass keine Transparenz über die der Versorgungsarbeit zuzurechnenden Energieverbräuche hergestellt wird, insbesondere keine Differenzierung zwischen (versorgungs-) ökonomisch-gebundenem Energie-Verbrauch und dem – um diesen bereinigten, weil er lediglich auf der noch nicht überwundenen geschlechtshierarchischen Verteilung sowohl der Erbringung als auch der Inanspruchnahme von Versorgungsarbeits-Leistungen beruht und von daher nicht seinerseits geschlechtshierarchisierend (zugunsten der NutznießerInnen und Delegierenden, zulasten der Nicht-Inanspruchnehmenden und ErbringerInnen von Versorgungsarbeits-Leistungen) zuschreibbar ist, - Pro-Kopf-Energie-Verbrauch, der sowohl gender-differenzierte Aussagen als auch zwischen Persönlichem und Ökonomischen differenzierende Elastizitäten, Bestimmungsfaktoren und somit Umsteuerungs-Potentiale erst ermöglichen kann. Entsprechend sachgerechte und für die Entwicklung zielführender Maßnahmen (auch eines

Energie-Effizienz-Fonds) unverzichtbare Bestandsaufnahmen stehen allerdings – nach derzeitigem Kenntnisstand – noch aus.

Als erster Schritt könnte die Beförderung der Entwicklung von den Geschlechterverhältnissen sachgerecht entsprechenden Energie-Nutzungszweck-Kategorien vorgeschlagen werden. Des Weiteren wäre an die Beförderung der Entwicklung oder Umsetzung von Maßnahmen zu denken, die eine nachhaltige Entwicklung geschlechterbezogen ausgewogenerer Verteilung der versorgungsökonomischen Arbeit im Blick haben, entweder durch problematisierende Thematisierung der Energie-Intensität und Energieverbrauchs-Gesamtbilanzen geschlechtsspezifischer Enthaltensamkeiten, was die Erbringung von Versorgungsarbeitsleistungen angeht, z.B. durch Thematisierungen des Mangels an versorgungsökonomischen Qualifikationen, die bei der Entwicklung, Zulassung oder Standardisierung o.ä. diesbezüglicher Produkte verlangt werden. Oder etwa durch Beförderung von Maßnahmen, die positive ökonomische Anreize für die Inanspruchnahme geschlechts-untypischer geleisteter Versorgungsarbeitsleistungen entwickeln.

### **2.1.2 Versorgungsökonomie als Zusammenhang mit „System-Verantwortung“ – Energie-Effizienz-Fonds und Versorgungsökonomische Rationalität**

Wird Versorgungsökonomie als Zusammenhang und in ihren Zusammenhängen sachlich adäquat reflektiert? Wird der „System-Verantwortung“, die diejenigen, die die Verantwortung für sie tragen und Qualitätssicherungen zu gewährleisten suchen, Rechnung getragen? Wird die Rationalität, die dieses Haushalten und Wirtschaften erfordert und die dabei kompetent entwickelt wird, als solche begriffen? Wird sie als solche gewürdigt oder werden ihre Effizienzanstrebungen und versorgungsrationalen Zweckorientierungen als nicht-rational aufgefaßt (ggfs. moralisch gedeutet etc.), segmentiert in vermeintlich individualisiert interpretierbare, ihrer sozialen und insbesondere (versorgungs-)ökonomischen Handlungskontexte beraubte Einzelhandlungen?

Vor dem Hintergrund des unter 2.1.1 Dargestellten wird bereits seit längerem kritisiert, dass die Wissenschaften bisher keine Sprache und Betrachtungsweisen entwickelt haben, die dieser Arbeit und ihrer sozialen Bedeutung angemessen ist. Besonders problematisch aber ist, dass sie keine Möglichkeiten entwickelt haben, Versorgungsarbeit als Zusammenhang zu betrachten, als strukturierende und in sich strukturierte Ökonomie. Entsprechend sind bisher weder angemessene Datengrundlagen geschaffen noch die objektiv wesentlichen Fragestellungen ausreichend untersucht noch sachadäquate Methodologien (vgl. die ausführliche verkehrswissenschaftliche Methodenkritik in Klamp 1993 sowie Spitzner 1997) in Anwendung gebracht worden. Nichtmarktlisches Haushalten und Wirtschaften erfahren - im Gegensatz zu und gemessen an ihrer hohen gesellschaftlichen Alltags- mit ihrer (geschlechterdifferenten) Positionierungsbedeutung für die sozialen und Versorgungs-Qualitäten innerhalb der Gesellschaft - keine auch nur annähernd angemessene Bewertung innerhalb von Fragen nach Ökonomie und nach Verträglichkeit mit ökonomischen Interessen.

Zugleich verzerren die Fixierungen auf die erwerbswirtschaftlichen Sektoren des Wirtschaftens die Erkenntnisse über das Wirtschaften und Haushalten insgesamt. Von

Versorgungsarbeit wird erst dann in technologisch-erwerbsökonomisch dominierten Sektoren (z.B. verkehrs-) wissenschaftlich, planerisch und politisch Kenntnis genommen, wenn aus ihr etwas (z.B. Mobilität) resultiert, was marktlich oder erwerbsökonomisch relevant zu sein scheint. Sie scheint dann unvermittelt durch, wenn sie mit marktlichen Aktivitäten des Wirtschaftens verbunden ist - etwa bei der Kategoriebildung für die Zwecke von Verkehrswegen dann, wenn sie "Einkauf" beinhaltet. Lediglich die marktökonomischen Teile der Versorgungs- und Hausarbeit tauchen dann auf - und dies wie aus dem "Nichts", ohne ihre Zusammenhänge. All die anderen Zusammenhänge - bei Mobilität etwa die verschiedenen aus Versorgungsarbeit resultierenden Wege und Mobilitätsentscheidungen, bei Nutzung energie-verbrauchender Haushaltsausstattungen etwa die verschiedenen aus Versorgungsarbeit resultierenden (ggfs. ebenfalls „Prozess“-Wärme-Energie-bedürftigen) „Prozess“-Arbeitserfordernisse und Entscheidungen angesichts sozial-zeitlicher und körperlich-zeitlicher Bindungen - werden nicht nur unsichtbar und der Politik unzugänglich gemacht, wenn aus Haushalten und Wirtschaften die sozial relevanten Bereiche ausgeblendet, es auf erwerbliches und marktliches Wirtschaften reduziert und dieses zum zentralen oder gar alleinigen Wirtschaften deklariert wird. Schlimmer noch: die versorgungsökonomischen Wirkungszusammenhänge werden qualitativ und quantitativ fehleingeschätzt, erwerbsökonomisch uminterpretiert und das Versorgungsökonomische bzw. Versorgungs-Politische (hochaktuell so auch das Versorgungspolitische per Deregulierung und per Transformation von Daseinsvorsorge und Gemeinwesen-Aufgaben – dazu und zu dem, was ich 2003 als „doppelte Privatisierung“ benannt habe, siehe unten) wird zum „Privaten“. Politische Steuerung zugunsten von Nachhaltigkeit – dabei erst recht nicht von dazu nötigem (vgl. Actionplattform der 4. UN-Weltfrauenkonferenz; vgl. Kapitel 24 der Agenda 21; vgl. u.a. WELLER et al. 1998) nachhaltigen Abbau von geschlechterhierarchischen Strukturierungen – kann nicht mehr bzw. nicht zielführend stattfinden.

Das „Private“ wird dabei auch in anderer Hinsicht nicht differenziert und in ihren Wechselwirkungen betrachtet. Gerade bei Fragen nach Potentialen und Unterstützungsmöglichkeiten der Verminderung des Energieverbrauchs ist zu beachten, dass versorgungsökonomische Nutzungen eingebunden sind in erfahrungswissensbasierte Organisationsroutinen (eine vorwiegend bei Frauen anzutreffende Qualifikation) sowie in eingespielte Anspruchs- und Verhaltensroutinen (, die bestimmt durch gegenwärtige gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse und geschlechtsspezifische Zuweisungen innerhalb des Haushalts „ausgehandelt“ sind) einerseits, und andererseits bestimmt und abhängig sind zugleich von mehreren, sich überlagernden Infrastrukturen: abhängig von der Wohnungsinfrastrukturausstattung, die – worauf Röhr (2002) unter Bezug auf Dörr 1993, Buko 1995 und Schwartau-Schuldt 1990 hinweist - als investive und technische Entscheidungsfragen entlang geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung überwiegend durch Männer getroffen werden, von der technischen Hausinfrastruktur (etwa Anschlüsse an Gasversorgung), die – entsprechend der geschlechtlichen Einkommens- und Eigentumsverteilung – tendenziell ebenfalls überwiegend durch Männer entschieden wird, bis hin zu der räumlichen Infrastruktur an reproduktionsnahen Versorgungsinfrastrukturausstattungen und Diensten (vom Trockenboden im Haus als Erübrigung der Nutzung eines Wäschetrockners in der Wohnung, über eine Autoverkehrs-unbedrohte Kinderspielfläche in direkter Wohnungsnähe als Erübrigung eines

verkehrsaufwändigen Begleit-Betreuungs-Freizeitangebots, bis hin zu wohnungsnahen Verfügbarkeit über Läden, die eine preiswerte und qualitativ akzeptierte Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs anbieten zur Erübrigung der Nutzung von Gefriergeräten z.B.). Eine nachhaltige Umsteuerung zugunsten der Minderung des Energieverbrauchs kann von daher nicht auf eine differenzierte Betrachtung und gleichstellungsorientierte Beachtung der Geschlechterverhältnisse der verschiedenen Infrastrukturen und ihrer jeweiligen Gestaltungsmacht bzw. Abhängigkeiten verzichten.

Neben den anderen angesprochenen Aspekten können hier zusätzlich nur erste weitere problemorientierte Prüfkriterien für die Überwindung von Androzentrismen gegenüber den Systemlogiken der Versorgungsökonomie vorgeschlagen werden:

- Ist reflektiert worden und Vorsorge getroffen, dass nicht die traditionelle Fragmentierung und Unterwerfung des Gegenstandsbereichs (z. B. Versorgungsökonomischer Energiebedarf oder Versorgungsmobilität) und der Problemgegenstände (z.B. Energie- oder Verkehrsaufwand für qualitativ anspruchsvolle Betreuung) unter sachfremde Rationalitäten, insbesondere erwerbsökonomische statt versorgungsökonomische Logiken, reproduziert wird?
- Sind sachlich geeignete Kategorien und Methodologien gewählt worden, die eine objektive Wahrnehmung sowohl der Praxen und als auch der Rationalitäten hauswirtschaftlicher und versorgungsökonomischer AkteurInnen gewährleisten? Ist das Forschungsdesign geeignet, alte androzentrische Forschungsfallen – etwa die Tradition des Unsichtbarmachens der Versorgungsökonomie und ihrer Kontexte, ihre Unterwerfung durch „Sub“-Sumierung etc. – zu vermeiden und die Versorgungsökonomie, versorgungsökonomische Rationalitäten, Dynamiken und Kontexte sichtbar bleiben und werden zu lassen?

### **2.1.3 Gesellschaftliche Arbeitsverhältnisse – Verteilung der Leistungserbringung bzw. Delegationschancen von Versorgungsarbeit**

Eine anthropologische Konstante und auch historisch sehr alt ist die insbesondere mit der Industrialisierung durchgesetzte geschlechtsspezifische Arbeitsteilung privathaushaltlicher Versorgungsarbeit nicht. Beide, sowohl die geschlechtsspezifische Zuschreibung als auch die geschlechtsspezifische Abweisung (nicht nur) von Versorgungsarbeits-Erbringung und -Verantwortung, sind weder selbstverständlich noch – wie hinlänglich bekannt – strukturunwirksam und unproblematisch. Gleichwohl scheinen wissenschaftliche Untersuchungen beides voraussetzen zu dürfen: ihre Selbstverständlichkeit und somit Nicht-Erwähnenswertigkeit der Delegationsspezifika bzw. der Erbringensspezifika in Betrachtungskontexten ebenso wie deren strukturelle Unwirksamkeit und Problemlosigkeit, womit die Nicht-Behandlung der mit der Delegationsspezifika bzw. der Erbringensspezifika verbundenen strukturellen Wirksamkeiten und Problemstrukturen in Betrachtungskontexten für sachlich adäquat oder objektiv gehalten zu werden scheint.

Prüfkriterien für Überwindung von Androzentrismen in der Forschung wären hierzu:

- Sind Wechselwirkungen und Zusammenhänge mit einerseits geschlechtsspezifischen Zuschreibungen als auch andererseits geschlechtsspezifischen Abweisungen im Forschungs- und Maßnahmenzusammenhang reflektiert, thematisiert und somit zu rezipieren bzw. zum Maßnahmengegenstand geworden?
- Werden im Forschungs- und Maßnahmenzusammenhang die Fragestellungen nach solchen Wechselwirkungen und Zusammenhängen sachadäquat und objektiv bearbeitet?
- Werden damit verbundene strukturelle Wirksamkeiten und Problemstrukturen in Betrachtungs- bzw. Anwendungskontexten benannt und bearbeitet?
- Welchen Einfluss hat die geschlechtsspezifische Verteilung versorgungsökonomischer Kompetenz auf das zu untersuchende Energie-Effizienz- und –Verbrauchs-Problem bzw. die Energieverbrauchs-Erzeugungsdynamik, in der das zu untersuchende bzw. durch die Maßnahme angegangene Problem steht?
- Welchen Anspruch an versorgungsökonomischer Kompetenz stellt dies an die Bearbeitung des zu untersuchenden bzw. anzugehenden Problems?

#### **2.1.4 Krise der Versorgungsökonomie – Versorgungs-Politik als Privat-Angelegenheit?**

Bereits seit längerem werden im Kontext von Raumwissenschaften, Verkehr und Nachhaltigkeit nicht nur Versorgungs- und Reproduktionsarbeit, sondern auch die *Krise* der Versorgungs- und Reproduktionsarbeit, der Versorgungsökonomie und der Reproduktion thematisiert und beleuchtet (Bock/ Heeg/ Rodenstein 1993; Spitzner/ Beik 1995; Spitzner 1999; AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung, dargestellt bei Jungkeit 1999; Arbeitsgruppe "Zeit der Erneuerung" 1999). Es wurde die Desoltheit der gesellschaftlichen Organisation von Versorgungsökonomie differenziert herausgearbeitet, deren nur geschlechtshierarchische Basiertheit, deren ökonomisch, sozial und ökologisch nicht-nachhaltige Verankerung. Es wurde herausgearbeitet, wie aus dieser Krise eine Dynamik der Produktion nicht intendierter, u.a. verkehrerszeugender Folgen resultiert (vgl. SPITZNER 2001a und 2002a), für die auch – nach den vorangehenden Ausführungen - relevante Energieverbrauchs-erzeugende Folgen angenommen werden dürfen.

Bei Untersuchungen zur Krise der Versorgungsökonomie wird in umgekehrter Blickrichtung als ökologisches oder ökonomisches Problem nicht (nur) der Verkehr, der aus Versorgungsökonomie resultiert, beleuchtet, sondern die Auswirkungen politischer Gestaltungen auf Versorgungsarbeit - auf ihre Zusammenhänge, auf die gesamte Versorgungsökonomie und auf das wirtschaftliche Haushalten - als zentrale ökologische, soziale und ökonomische Problematik betrachtet, aus der ihrerseits Probleme resultieren. Diese Kernproblematik gerät jedoch bei androzentrischen Herangehensweisen gänzlich aus dem Blick. Denn auch hier werden Wirkungszusammenhänge nur wahrgenommen, wenn sie ihrerseits zu Folgen im erwerblichen oder marktlichen Bereich des Wirtschaftens münden, etwa in Form der Zunahme konsumistischer Nutzungen. Nicht nur die fehlende Wahrnehmung von Folgen stellt sich dann als Problem heraus,

sondern auch die von Ursachenzusammenhängen. Wie z.B. werden heute zunehmende Wege und Personenkilometer für die Nutzung marktlich angebotener „Freizeit“-Angebote thematisiert, wenn sie weniger der eigenen Nutzung als vielmehr deren Integration in die Nutzung zugunsten Dritter (älterer Nahestehende, Kinder etc.) angestrebt werden und die Qualitätsverluste in der Versorgungsökonomie kompensieren sollen? Welches Gewicht wird z.B. dabei der Aufgabe „Versorgungsökonomische Qualitätssicherung“ – zudem unter Bedingungen der „Enthaltbarkeit“ eines ganzen sozialen Geschlechtes daran – zugemessen? Welche Bedeutung wird den Vereinbarkeitsproblematiken erwerbsökonomischer Arbeit zugemessen – angesichts dessen, dass sie nur für ein soziales Geschlecht (und selbst dabei nur unter spezifischen Voraussetzungen, die jedoch Androzentrismus zur Maßstäblichkeit erhebt, wie mittleres Alter, „Gesundheit“, spezifischer westeuropäisch-industriell geprägt-bürgerliche Kultur etc.) *nicht* als untergeordnetes oder zumindest gleichrangiges, sondern von dieser radikalen Minderheit als zentrales Handlungsfeld des Lebens behandelt wird, zugleich aber für beide sozialen Geschlechter für fast alle Lebenslagen die ökonomischen Chancen und Bedingungen determiniert?

So kommt es – auch, aber nicht nur in den Wissenschaften, die sich mit Verkehr befassen, – dass, um beim Beispiel des Freizeitverkehrs zu bleiben, „**Konsum**“ und die „**Verbraucherin**“ – so die erwerbsökonomistische Wahrnehmungsform dessen, was von versorgungsökonomisch Haushaltenden androzentrisch noch gerade erfasst wird – problematisiert wird, ohne die für das Handeln relevanten Handlungsbedingungen, die eigentlichen Problematiken, insbesondere die Krise der Reproduktion und der Versorgungsökonomie benennen zu müssen. Forschung und wissenschaftliche Konzepterarbeitungen würden sich mit einer Ausblendung und Nicht-Thematisierung der Krise der Versorgungsökonomie mit daran beteiligen, dass statt dass ein Scheitern der *politischen* Gestaltung der *Versorgungsordnung* in der Gesellschaft sichtbar und zu einem öffentlichen Gestaltungsthema wird (siehe zur Betrachtung der Versorgungsordnung insbes. Stiens 1989, Schultz 1997 und Spitzner 2003), Frauen zugemutet wird, ein politisches Desaster „privat“ zu managen. Und sie stehen in Gefahr, sich somit auch daran zu beteiligen, dass keine Sprache (keine Daten, keine Kategorien, keine Begriffe, keine Ansätze, keine Konzepte und Maßnahmen etc.) zur Verfügung steht, dass Frauen und Männer sich und die Problematiken (z.B. die ökonomischen, ökologischen und sozialen „Kosten“ der Qualitätssicherung von Versorgung) dagegen differenziert abgrenzen und die Problematiken nach dem Verursacherprinzip wieder der politischen Sphäre zuordnen können.

Insofern stellen sich problemorientierte Prüfkriterien für eine Überwindung von Androzentrismen hier:

- Ist reflektiert worden und Vorsorge getroffen, dass nicht die traditionelle Ausblendung der Krise der gesellschaftlichen Organisation von Versorgung reproduziert wird?
- Wird insbesondere die geschlechtshierarchische Delegation von Erbringung, Qualitätssicherung und -verantwortung von Versorgungsarbeit als Einflussgröße reflektiert und benannt?

- Werden alte und neue Bewältigungslasten, die unter bereits krisenhaften Bedingungen auf die Versorgungsökonomie zukommen, erkannt und reflektiert?
- Wird die Gestaltung versorgungsökonomischer Rahmenbedingungen einbezogen, ausdrücklich benannt und in Zusammenhang gestellt mit den betrachteten Aspekten, z.B. von Verkehrsentstehung?
- Wird die geschlechtshierarchische Verteilung der Gestaltungsmacht über versorgungsökonomische Rahmenbedingungen einbezogen, ausdrücklich benannt und in Zusammenhang gestellt mit den betrachteten Aspekten, z.B. von Verkehrsentstehung?

### **2.1.5 Verhältnis zum Reproduktiven im Sinne des Erhaltens und des Erneuerns – Erhalten und Erneuern als Bestandteile einer Energie-Effizienz-Politik, nicht nur der Politiken zu erneuerbaren Energien**

Mit einem verengten Blick auf „Produktivität“, welcher allein auf die der erwerbsökonomischen Rationalität verkürzt wird, geht parallel auch ein verkürzter Blick auf Reproduktivität. Andernorts ist bereits ausführlich auf die sozialen, ökonomischen und insbesondere ökologischen Implikationen eingegangen (vgl. insbesondere im zeitpolitischen Kontext Hofmeister/ Spitzner 1999 sowie Spitzner 2001a). Als ein Kernmoment soll hier lediglich festgehalten werden, dass in ökonomischen Zugängen und in Zugängen zum technischen Infrastrukturbereich Verkehr die Bedeutung des Reproduktiven als eines stets Erneuerung („Innovation“) enthaltenden Erhaltens nicht begriffen ist, zudem Reproduktion als voraussetzungslos verfügbar gedacht wird, entgegen der gängigen Thematisierungen von Innovationen.

Dabei ist die Problematik von Überkapazitäten differenziert anzusprechen: im Bereich des Verkehrs, zu dem anders als zum Energiebereich differenzierte Gender-Studien vorliegen, ist thematisiert, dass während die erwerbsökonomisch und gender-spezifisch männlich genutzten (Metropolen-relationalen, Hochgeschwindigkeits- und Distanz-intensiven) Infrastrukturen (das sind insbesondere die des motorisierten Straßenverkehrs und insbesondere des Bundesfernstraßennetzes, des Flugverkehrs, was die Infrastrukturen am Boden und die Korridore in der Luft angeht) an Maximal-Kapazitäten ausgerichtet werden in Planung und Investitionsentscheidungen, während die versorgungsökonomisch und gemeinwirtschaftlich und gender-spezifisch weiblich genutzten Infrastrukturen (das sind insbesondere die des Aufenthalts und des unmotorisierten Straßenverkehrs sowie des ÖPNV, also insgesamt des sog. Umweltverbunds) an „ausreichender“ „Bedienung“ orientiert schon planerisch und betrieblich ausgelegt werden, wobei der Infrastrukturnutzung „Schwachlastzeiten“ und Einstellung der Erschließung auch bei erheblichen Versorgungslücken zugemutet werden (vgl. Holzapfel/ Spitzner 1989, Deutscher Bundestag 1990, Spitzner 1994/ 2004, Bauhardt 1999; vgl. dazu dicht und zugleich erläuternd zusammenfassend Spitzner 2002b).

## **2.2 Energie-Effizienz, Reduzierung von Energieverbrauch und dessen Erzeugung und die Nachhaltigkeitsdimension „Sozialität“**

Diese sowie die Nachhaltigkeitsdimensionen Ökologie und Institutionen sollen – nachdem für eine Dimension, die ökonomische Nachhaltigkeitsdimension, die einzelnen Problem Momente exemplarisch ausgeführt wurden – nur noch stichwortartig angesprochen werden. Zumal werden sie anhand des Energie verbrauchenden Sektors Verkehr erläutert und können hier – aufgrund des begrenzten Umfangs dieses Teilvorhabens und angesichts des noch wesentlich stärkeren Mangels an gender-kompetenter wissenschaftlicher Bearbeitung des Energie-Handlungsfeldes – noch keine bereits erarbeiteten konkretisierten Hinweise für die konzeptionelle Ausgestaltung eines Energie-Effizienz-Fonds vorgelegt werden. Diese ausstehende Erarbeitung wäre möglicherweise eine erste Aufgabe, der sich die für den Energie-Effizienz-Fond vorge-sehene Fördermaßnahme „Vernetzungsstelle Gender-Energie-Effizienz“ widmen könn-te, in der ein institutioneller und geförderter Raum geschaffen werden soll, der es er-möglichen soll, dass gender-kompetente Fachfrauen gleichstellungs-effizientes Wissen zu Energie-Effizienz, Minderung des Energieverbrauchs und dessen Erzeugung gene-rieren können, einen Fachaustausch voranbringen und gezielte Förder-Initiativen an-stoßen können.

Ausführliche Erläuterungen zu den nachfolgenden Aspekten finden sich in der entspre-chenden Fachliteratur (vgl. insbesondere die Hinweise in einer umfassenden und ge-gliederten Bibliographie, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Gender Mainstreaming der Stadtentwicklung erarbeitet wurde: Spitzner/ Färber 2003).

Die soziale Nachhaltigkeitsdimension ist allerdings im Verkehrsbereich die bisher un-terbelichtetste – vgl. die entsprechende Untersuchung „Soziale Aspekte der Mobilität“, die im Auftrag der Enquetekommission „Zukunft der Mobilität“ NRW 1999 erstellt wur-de.

Besonders problematisiert worden in Bezug auf Geschlechterverhältnisse sind die fol-genden Aspekte der sozialen Nachhaltigkeitsdimension.

### **2.2.1 Soziale De-Kontextualisierung von Verkehr und Verhältnissen zu Räumen und Zeiten**

Mit Blick auf Geschlechterverhältnisse sind insbesondere die sozialen De-Kontextualisierungen von Verkehr und darin gedachter Verhältnisse zu Räumen und Zeiten als problematisch erachtet worden. Vor etwa zwei Jahrzehnten wurde von der Frauenbewegung in den Planungsdisziplinen vor diesem Hintergrund insbesondere der Begriff der „Gebrauchsfähigkeit“ von Planung als Planungsbegriff eingeführt.

Verkehr selbst als Gegenstandsbereich wird hier begriffen als Raum-Zeit-Integrations-Aufgabe (vgl. hier auch die Anschlussfähigkeit der aktionsräumlichen Forschung, die zu Teilen zwar nicht explizit, jedoch implizit auf Bezügen zur Geschlechterproblematik basiert), bei der soziale Kontextualisierung unumgänglich erscheint. Während die sozi-ale Kontextualisierung von Räumen längere Tradition hat, ist die soziale Kontextuali-

sierung von Zeiten im Verkehrsbereich erst mit Offensichtlichkeit einer neuartigen Durchdringung des Öffentlichen durch Zeitbewirtschaftungen thematisiert worden (vgl. Hofmeister/ Spitzner 1999).

### **2.2.2 Gesellschaftlich männliche Grenzüberschreitungen – strukturelle Gewalt gegen Frauen**

Eines der ältesten Themen zu Geschlechterverhältnissen und Verkehr ist die Thematisierung struktureller männlicher Gewalt im öffentlichen Raum, die zu den zahlreichen Initiativen zu Frauen-Nacht-Taxen führte oder kommunalen Aktionen „Frauen nehmen sich die Nacht“. Zum Teil wird Planung selbst, in ihrem Androzentrismus, der ja in sich massive Grenzüberschreitungen darstellt, als Gewalt begriffen (vgl. z.B. Rau 1991).

Eine tatsächliche Rezeption der Erkenntnisse über die damit angesprochenen Problemstrukturen ist allerdings bis heute nicht erfolgt. Bemängelt wird, dass nicht die geschlechtsspezifische strukturelle Bereitschaft zu Grenzüberschreitungen problematisiert wird, selbst wenn die Thematik Gegenstand der Betrachtung (Forschung oder Planung) ist, sondern in Umkehr der Dynamik die „Angst von Frauen“. In Bezug auf Verkehrsentscheidung stellt sich als besonderes Problem, dass Verkehrsentscheidung aufgrund struktureller männlicher Gewalt im öffentlichen Raum zulasten von Frauen unterdrückt wird. Die Mobilität von Frauen wird eingeschränkt, indem sie individualisiert mit diesem Strukturproblem umgehen *müssen*. Verzicht auf Teilhabe am öffentlichen Leben, Mobilitätsverzicht sind der Preis, den sie zahlen.

Problemverschärfungen bieten Planungen, die struktureller männlicher Gewalt Raum geben, andererseits „Lösungen“, die die Problematik ihrer Geschlechterverhältnis-Dimensionierung berauben, sie verwechseln mit Gewaltkriminalität und „Sicherheit“ herzustellen suchen über an gerade gesellschaftlich problematische Männlichkeit anschließende „Schutz“-Dienste („starke Männer“), von denen die Bewegungsfreiheit von Frauen abhängig gemacht wird.

### **2.2.3 Diversity und Relativierung von Zentrismen: das Allgemeine und Vielfältige als das „Andere“/ „Besondere“ (Androzentrismus)?**

Die Problematik, dass das Allgemeine und Vielfältige als das „Andere“/ „Besondere“ angesehen wird (Androzentrismus), ist bereits oben erläutert worden. Verbunden damit sind zwei Dimensionen: Diversity, die Ermöglichung und Wahrnehmung von Vielfalt einerseits, die Relativierung von Zentrismen andererseits.

Vor diesem Hintergrund wird offensichtlich, dass die „Lösung“ dieser Problematik, die in deutschen Gesetzgebungen Eingang gefunden hat, dass nämlich eine „Berücksichtigung“ der „besonderen“ Belange „der“ Frauen (siehe Landesnahverkehrsgesetzgebung) verankert wurde, zwar praktisch eine erfolgreiche Anknüpfung bietet, konzeptuell jedoch als problem-inadäquat betrachtet wird und als geeignet, die Problematik zu reproduzieren statt aufzulösen. Die neuen Instrumente des Gender Mainstreaming sehen dagegen vor, dass stattdessen eine Transparenz herzustellen ist, inwieweit eine besondere „Berücksichtigung“ spezifischer Belange gesellschaftlicher Männlichkeit vor-

genommen wird. Bezogen auf Verkehrsgenese-forschung ließe sich dies übertragen, Transparenz darüber herstellen z.B. in den zugrundegelegten Modellannahmen etc.

#### **2.2.4 Symbolische Geschlechterordnung und Zuschreibungen**

Inwieweit symbolische Geschlechterordnung und Zuschreibungen in der Energieforschung reproduziert statt emanzipiert werden, daran müsste sich nicht-androzentrische Energieforschung messen. Hintergrundfolien wie z.B. „Ernährerhaushalt“, aber auch der jung und männlich imaginierte „Single-Haushalt“ sind möglicherweise die gängigsten Reproduktionen der problematischen symbolische Geschlechterordnung.

Mit der größte Bedarf wird gesehen an Fortschritten in der Erforschung gesellschaftlichen Männlichkeiten. Anknüpfbar wäre hier etwa an die ökologische Männerforschung (vgl. Peschek, Max o.J. – 1998, Burichter 1999).

#### **2.2.5 Geschlechtshierarchische Symbolische Ordnungen**

Geschlechtshierarchische symbolische Ordnungen von Räumen und Zeiten stellen sich als problematisch dar. Es wurde bereits gezeigt, dass, wodurch und wie die versorgungsökonomischen Räume und Zeiten in ihrer Bedeutung untergeordnet werden. Die Problematik wird aber auch diesseits ökonomischer Fragen deutlich, wenn z.B. Rauman eignung und Raument eignung thematisiert werden. Die historische Verdrängung von Frauen aus dem öffentlichen Leben und öffentlichen Räumen und der innerhäuslichen Verortung hat ihre Fortsetzung bis heute gefunden, etwa angesichts der immer noch geschlechtsspezifischen Modal-Splits und angesichts der immer noch geschlechtsspezifischen Verteilung der Captive Riders mit der Raument eignung, die der Fußwegeverkehr erfuhr, und der Raumzueignung zum nutzungsexklusivsten städtischen Verkehr, dem motorisierten Straßenverkehr (vgl. Spitzner 2003a sowie Färber/ Spitzner/ Geppert 2002).

Methodologisch wurde von der feministischen Forschung und Planung erfolgreich darum gerungen, dass die „Aufenthaltsqualität“ von Räumen kategoriell Eingang fand. (Umgegangen wird mit solchen Erfolgen allerdings in einer Weise, die ihn gerade des Gleichstellungsgehalts wiederum beraubte – siehe dazu 2.3.4).

Der Diskussionsstand verweist heute darauf, dass für einen Ausgleich Angebote an gezielter Rauman eignung im Öffentlichen für Frauen und Begrenzungen der Raumnahme durch gesellschaftliche Männlichkeit nötig sind (vgl. die Rezeption der Debatte in Spitzner 2003a).

#### **2.2.6 Individualitätskonstruktionen – Abtrennungen zwischen Gebundenheiten und Ungebundenheiten**

Die androzentrismus-kritische Forschung problematisiert insbesondere die spezifischen Individualitätskonstruktionen, die in androzentrischen Zugängen vorgenommen werden. Dabei wurde erkannt, dass insbesondere eine Ausblendung und Abspaltung (und geschlechtsspezifische Abweisung und Zuweisung) der sozialen, aber auch

räumlichen und zeitlichen Gebundenheiten einerseits sowie andererseits – und erst recht in Relation dazu – spezifische Annahmen von Ungebundenheiten vorgenommen werden. Die Zentralität, mit der „Wahlfreiheiten“ (des Verkehrsmittels etc.) und „individuelle“ Mobilität belegt werden, die Aufladbarkeit von Verkehrsvehikeln mit nicht-rationalen, symbolischen Trägerschaften von „Unabhängigkeit“ verweisen gerade auf die tendenzielle Negierung sozialer, aber auch räumlicher und zeitlicher Gebundenheiten. In der feministischen Verkehrsforschung wurde herausgearbeitet, dass in androzentrischen Zugängen zu Verkehrsforschung und -planung eine zentrale Überwindungs-Problematik zugrunde liegt (vgl. SPITZNER 2001a).

Ähnlich problematisch gelten die androzentrisch orientierten Annahmen über „rationales“ Handeln (siehe oben zu 2.1). Die Orientierungen am erwerbsökonomischen Konstrukt des „homo oeconomicus“ in verkehrsbezogenen Forschungen übertragen dessen Problematik in den Verkehrsbereich (vgl. Spitzner 1997).

### **2.2.7 Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit**

Bereits unter 2.1 wurde verwiesen auf die Moralisierungsfalle, die in Entpolitisierungen liegt, indem die Bewältigung von Strukturproblemen aus der allgemeinen, politischen und/ oder öffentlichen Verantwortung entlassen wird und im „Privaten“ dann Formen gefunden werden müssen, mit diesen Strukturproblemen leben zu können, weil sie von dortaus keinesfalls gemindert werden können. Moralisierungen sind vor dem Hintergrund, dass ohnehin Verschiebungen von Arbeits- und Zeitaufwand für Versorgung an Frauen vorgenommen werden, zudem gender-brisant, da sie auch noch die Verantwortung für die strukturellen Erzeugungen der Umweltprobleme „hinterher“-schieben. Im Zusammenhang mit der Globalisierung ist von der feministischen Umweltforschung diesbezüglich bereits 1993 sowohl vor dem internationalen Hintergrund (von Wichterich, vgl. Wichterich 1993) als auch vor dem abfallpolitischen Hintergrund in Deutschland (vgl. Schultz 1993) die „Feminisierung der Umweltverantwortung“ problematisiert worden.

Auch in Bezug auf Verkehrsvermeidung musste man auf solche Problematik stoßen, ist doch als klimapolitische Strategie (die Klima-Enquête-Kommission benennt sie als vierte Strategie im Verkehrssektor, s.o.) ein sog. „Wertewandel“ anempfohlen worden, der prompt an private Haushalte adressiert wurde. Allerdings stellte sich auch hier unter Gender-Perspektive sehr schnell die Unverhältnismäßigkeit zwischen der gesellschaftlichen Gestaltungsmacht einerseits und der verkehrlichen Umweltbelastungsverantwortung der verkehrlich „ökologischen Avantgarde“ derjenigen, denen die Alltagsbewältigung des „Privaten“ Haushalts vornehmlich obliegt, der Frauen heraus.

Es bedarf keiner Frage, dass in Bezug auf Verkehrsentscheidungen die Relevanz der Entscheidungen *öffentlicher Funktionsträger* gegenüber der „privater“ Personen ungleich größer ist in Bezug auf die Bedingungen, die Mobilität auf Verkehr angewiesen machen, sowie in Bezug auf die Mobilitätsbedingungen, die ökologisch, sozial und versorgungsökonomisch verträgliche Mobilität ermöglichen und ihr Chancen einräumen. Die Verortung des notwendigen sozial-ökologischen Wertewandels auf der verantwortlichen, d.h. professionellen Ebene von Forschung und Praxis ergibt sich damit. Dieses

Moment ergänzt nur die Tatsache, dass bereits die jeweiligen Gender Compositions auf die Geschlechterverhältnis-Brisanz im Mikro-Makro-Verhältnis - zwischen der Ebene haushaltlich verantwortlicher und innerhaushaltlicher Entscheidungen und professionellen Ebenen mit gesellschaftlicher Gestaltungsmacht - verweisen.

In dem zuletzt ausgeführten Zusammenhang der Entpolitisierung durch Verschiebung in die Privatsphäre wird in der feministischen Verkehrsforschung insbesondere darauf hingewiesen, dass umwelt- ebenso wie sozialverträgliches Verhalten bzw. Handeln unter strukturellen Asymmetrie-Bedingungen begriffen werden muss als sozialer Konflikt (vgl. ausführlicher in SPITZNER 2002a sowie Lange 200x, die Ausformungen dieser Konfliktlagen finden sich bereits beschrieben als „Bewältigungstypen“ verschiedener Reproduktionslagen in SPITZNER/ BEIK 1995).

Moralisierungen in einer Richtung, die die Feminisierung der Umweltverantwortung nicht kritisch sichtbar, sondern im Gegenteil verschleiern helfen sind unbedingt zu vermeiden. Dies wäre bei Maßnahmen und Initiativen eines Nachhaltigkeitsorientierten Energie-Effizienz-Fonds zentral zu beachten,

### **2.3 Strukturelle Erzeugung von Verkehr und institutionelle Nachhaltigkeitsdimension**

Besonders problematisiert worden in Bezug auf Geschlechterverhältnisse sind die folgenden Aspekte der institutionellen Nachhaltigkeitsdimension. Ihre Übertragbarkeit auf Energie und Energieeffizienz wäre zu untersuchen.

#### **2.3.1 Gender Compositions**

Die Zusammensetzung entscheidender Gremien, die Definitionsmacht über Gegenstandsbereiche („Was ist Mobilität“?) und ihre Abgrenzungen, über Problemdefinitionen und Perspektiven, Verfahren und Methoden zu entscheiden, erweist sich im Verkehrsbereich bis heute als extrem unausgewogen.

#### **2.3.2 Definition der Sachaufgaben**

Als problematisch unter Gender-Aspekten gelten insbesondere die entkontextualisierten Zugänge zu den Sachaufgaben in der Gestaltung von Mobilitätsbedingungen. Dazu zählen insbesondere die Verkehren zwischen Mittel und Zwecken, die durch die vorrangig von Nutzungszusammenhängen abstrahierenden nur-technisch ausgerichteten Zugänge zum Gegenstandsbereich (qua einzelner technisch verstandener Verkehrsmittel) unterlegt werden, wobei insbesondere die dienende Funktion von Technik in den Hintergrund gerückt wird.

Eine besondere Disproportion wird insbesondere in Bezug auf die Beanspruchung eines quasi sachobjektiven Entscheidungsfeldes, welches frei wäre von gesellschaftspolitischen Gestaltungsentscheidungen, festgestellt.

### **2.3.3 Wissensgenerierung**

Sowohl in Datenlagen als auch in bearbeiteten Fragestellungen werden bis heute die Realitäten von Frauen ebensowenig wie die Problematiken in den Geschlechterverhältnissen abgebildet (vgl. u.a. Klamp 1992). Zugleich wird aber auch nicht in Forschungsprogrammen und –agenden Sorge dafür getroffen, dass dieses fehlenden Wissensbereiche entwickelt werden. Die Beförderung der Generierung von Wissen, das die Realitäten von Frauen sowie die Problematiken in den Geschlechterverhältnissen abbildet, jedoch ist Grundlage für geschlechtergerechte Initiativen zur Verminderung des Energie-Verbrauchs.

### **2.3.4 Wissens-Rezeption**

Selbst die in „Nischen“, unbezahlter Forschung entwickelten Erkenntnisse werden, wenn etwa Forschungsstände beschrieben werden oder angrenzende Fragestellungen beforscht werden, kaum rezipiert. Und wenn doch, werden tendenziell Wissenskontexte, etwa der Problematisierung von Geschlechterverhältnissen, und Wissensursprünge, etwa die Erkenntnisentwicklung aus feministischer Forschung, unsichtbar gemacht, Erkenntnisse besonders ihres Gender-Gehaltes beraubt.

### **2.3.5 Institutionalisierte Rückkopplungen**

Obwohl Androzentrismen der Verkehrsforschung und –planung seit langem thematisiert werden und in Praxis kaum negiert werden, sind Modi, die eine Vergewisserung über „Verallgemeinerbarkeiten“ als Schutz vor einer Orientierung am Besonderen (verdeckte Modellannahmen gesellschaftlicher Männlichkeit, „Norm-Mann“ als Maßstäblichkeiten etc.) nicht eingeführt und institutionalisiert. Selbst die Korrektive werden damit zu externalisieren gesucht. Trotz aller Offensichtlichkeiten (etwa erfahrbare Gender Compositions von Fachtagungen bis hin zu denen der Literaturlisten, von der Zusammensetzung von Forschungsverbänden bis hin zur Verteilung von professionellen Positionen) ist selbst nur ein Problembewusstsein in den Disziplinen bisher kaum entwickelt. Gefordert werden von daher institutionalisierte Rückkopplungspflichten.

### **2.3.6 Ressort-Abstimmungen, Abwägungsprozesse bzw. „Interdisziplinaritäten“**

Fachliche Integrationen finden inzwischen in größerer fachlicher Breite statt. Raumbezogene Fragestellungen werden aufgenommen, ökonomische, organisatorische, pädagogische. Auffällig jedoch ist, dass solche Integrationen ausgerechnet nicht mit Fachkompetenzen stattfinden, die mit Gleichstellung befasst sind bzw. Erkenntnisse zur Überwindung problematischer Geschlechterverhältnisse erarbeiten. Dies betrifft nicht nur die Praxis, bei der in Ressortabwägungen selten oder spät die Gleichstellungsstelle involviert wird. Dies betrifft, möglicherweise inzwischen krasser als die Praxis, die im letzten Jahrzehnt mit einer Protestbewegung und zahlreichen Initiativen zu integrativerem Vorgehen konfrontiert war, insbesondere die Forschung.

### **2.3.7 Prozeduren und verfahrensmäßige Absicherungen gegen Androzentrismen**

Seit Jahren sind Verfahren entwickelt worden, die sicherstellen können, dass eine Ausgrenzung der Geschlechter- und Geschlechterverhältnisaspekte nicht fortgesetzt wird. Zu nennen ist hier zum Beispiel die im Rahmen der mit der Regionalisierung des Nahverkehrs eingeführte neue Nahverkehrsplanung entwickelten „Mängelanalysen aus Gleichstellungssicht“ bzw. auf gleichberechtigte Mobilitätschancen zielenden „Erreichbarkeitsanalysen“. Solche verfahrensmäßigen Absicherungen gegen Androzentrismen sind weder in der Planung noch in der Forschung eingeführt worden. Selbst auf erarbeitete und zur Verfügung gestellte Kriterien- und Checklisten (vgl. etwa Städtetag 1995), die zumindest eine pragmatische Prüfung der jeweiligen Auslegung erlauben, wird nicht rekurriert.

### **2.3.8 Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit**

In das Selbstverständnis eingedrungen ist die öffentliche und allgemeine Verpflichtung auf Beiträge zur Lösung von Problematiken der Geschlechterverhältnisse bis heute nicht – obwohl zahlreiche Initiativen in der Praxis ergriffen wurden (vgl. z.B. die Auswertung in Kommunalverband Ruhrgebiet 1999), obwohl es seit Jahrzehnten eine wissenschaftliche Auseinandersetzung und feministische Verkehrsforschung gibt, trotz parlamentarischer Befassung auf den verschiedenen Ebenen (vgl. z.B. Deutscher Bundestag 1990, 1996a, 1996b), trotz inzwischen erfolgter gesetzlicher Regelungen (vgl. z.B. die Synopse zur Nahverkehrsgesetzgebung in Enders et al. 1997), trotz Initiativen der Bundesregierung (zuletzt Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit/ Heinrich-Böll-Stiftung/ UNED Forum - United Nations Environment and Development Forum 2001).

## **2.4 Strukturelle Erzeugung von unökologischen Verbrauch und Nachhaltigkeitsdimension „Umwelt“ - Gesellschaftliche Natur- und Geschlechter-Verhältnisse**

Unter Genderaspekten sind insbesondere die nachfolgenden Aspekte herausgearbeitet worden, die in der Nachhaltigkeitsdimension „Umwelt“ in Bezug auf gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse als problematisch gelten. Sie wären in Bezug auf Energie und Energieeffizienz zu setzen.

Die Institutionalisierung von Umweltpolitik setzte einen Begriff von Umwelt durch, der Natur (oder genauer: ökologische Gefüge) nicht nur auf ihre „Funktionen“ etwa für „den“ Menschen reduzierte, sondern dabei – ähnlich wie im Umgang mit der versorgungsökonomischen Reproduktion (siehe unter 2.1) – auch auf nur spezifische Funktionen: verhandelt wird Umwelt zunehmend in ihren Funktionen von „Ressourcen“ und von „Senken“.

Zugleich ist „Umwelt“ im Malestream a-sozial, abgetrennt von „Gesellschaft“, gedacht (vgl. Spitzner 2001a): entweder sitzt Gesellschaft und insbesondere die Erwerbsöko-

nomie unverbunden auf der Natur auf (so der Malestream in den Sozialwissenschaften) oder sie ist – als das „Andere“ – (naturwissenschaftlich-technisches) Objekt.

Was dann vorrangig als Umweltbedrohung angesehen wird, ist allein das Physische in diesem „Anderen“: nur physische Energien, nicht soziale sollen sorgsamer in Anspruch genommen werden; nur die Bedrohung natürlicher Stofflichkeiten außerhalb menschlicher Gesellschaftsbildung ist Thema, nicht z.B. die Körperlichkeiten von Menschen. Umwelt und Natur selbst werden zur Problematik erklärt (ähnlich wie in der androzentrischen Sicht auf die problematischen Geschlechterverhältnisse „die Frauen“) anstelle der gesellschaftlichen Beziehungen und Umgangsweisen mit ihr. Die Krisenhaftigkeit liegt jedoch nicht in „der Natur“ (genauso wenig wie in „den Frauen“), sondern in den gesellschaftlichen Verhältnissen zu Umwelt und Natur (vgl. Schultz 1997). Diese lassen sich verändern, müssten dazu jedoch erst mal thematisiert werden. Insbesondere in verkehrsbezogenen Zusammenhängen jedoch erscheint eine solche problemadäquate Thematisierung ausgesprochen schwierig.

Viertens problematisieren Diskussionen um Energie- und Stoffverbrauch nur bestimmte physische Umwelt-Verhältnisse, nämlich die Verhältnisse zu Energie und Stoffen. Obwohl auch Verkehr als wesentlicher umweltbedrohlicher Sektor Thema ist, werden die mit Verkehrserzeugung und -gestaltung verbundenen gesellschaftlichen Umwelt-Verhältnisse ausgeklammert: die Eingriffe in die gesellschaftlichen Verhältnisse zu Raum und Räumen werden selten infrage gestellt und allenfalls reduziert auf eine zweidimensionale „Flächenproblematik“ oder als ein scheinbar ungestaltetes und ungestaltbares Phänomen „Globalisierung“ angesprochen. Die Reflexion der Eingriffe in die gesellschaftlichen Verhältnisse zu Zeit und Zeitlichkeiten (vgl. Oblong 1992) fällt – trotz jahrzehntelanger Tempolimit-Debatte - bisher noch fast gänzlich einer Tabuisierung innerhalb der entscheidenden Planung und Politik zum Opfer. Anstelle einer Inblicknahme gesellschaftlicher Strukturierungen und Dynamiken in Raum-Zeit-Verhältnissen wird an Dekontextualisierungen von gesellschaftlicher Organisation dieser Verhältnisse festgehalten.

Es gelingt daher bisher kaum, den *Gegenstandsbereich* einer ökologisch orientierten Verkehrsforschung zu definieren als gesellschaftliche Organisation von räumlich-zeitlichen Integrations-Verhältnissen. Würde dies gelingen, so träten die mit Verkehr verbundenen ökologischen Problematiken viel deutlicher in den Blick: die unverträglichen Beschleunigungsverhältnisse, die sozial-ökonomisch-ökologische Entqualifizierung von Räumen, die infrastrukturell-physisch-baulich gestützte Unterminierung von Sozialitäten.

Eine Überwindung dieser Reduktionismen würde die Umwelt-Diskussionen stark verändern und die Diskurse effizienter machen. Im Verkehr z.B. wäre statt aufwendiger Debatten um Wasserstoffautos vielmehr der zentrale, die Herausforderungen nachhaltiger Entwicklung kennzeichnende Komplex der problematischen sozialen *Dynamiken* zum Thema zu machen: Die sozialen Dynamiken insbesondere, die gesellschaftliche Mobilitätsorientierungen als gesellschaftliche Naturverhältnisse, ihre Prägung als Prägung von Verhältnissen zu „Natur“ – zu Zeit und Raum, Physis und Energie – problematischerweise dahin bewegen, dass Orientierungen an *Überwindung* von Raum statt

an einem Wechselspiel zwischen Ungebundenheit und Bindung an Raum (und an Zeit sowie Physis) verbreitert werden (vgl. Spitzner 1999).

Mit diesem Problemzugang ließen sich auch Problematiken der Sicherung von Zeit- und Raumqualitäten (insbesondere der jeweiligen sozialen Qualitäten von Räumen und Zeiten), der Bedeutungsgefälle und der Vielfalt von Räumen und Zeiten („Zeitlandschaften“) thematisieren.

Die androzentrische Annahme jedoch einer Voraussetzungslosigkeit des Unabhängigen dagegen zeigt einen spezifischen gesellschaftlichen Umgang mit der Dialektik zwischen Gebundenheit und Unabhängigkeit: sie sieht davon ab, dass – so wie z.B. hinsichtlich infrastruktureller „Verlässlichkeit“ Bewegungsfreiheit erst *durch* Gebundenheit von Infrastrukturen entsteht – Unabhängigkeit gerade auf Gebundenheit basiert. Die androzentrischen Vorstellungen, Erhalt und Erneuerung der (physisch-sozialen) Gebundenheiten seien delegierbar (an Natur, genderspezifisch an Frauen), beinhalten ein herrschaftliches wie auch zerstörerisches Potential. Ökologisch wie sozial und ökonomisch nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität sind von daher unverträglich mit einem Verzicht auf aktive Überwindung von Androzentrismen.

### **3 Gender-Problematiken und Energie-Effizienz-Fonds: Problemlagen gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse in Bezug auf netzgebundene Infrastrukturen und deren Transfor- mation**

Für die Konzeptentwicklung eines an gerechten gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen und Nachhaltigkeit orientierten Energie-Effizienz-Fonds kann nicht darauf verzichtet werden, die aktuellen Entwicklungen, die mit Privatisierung und Deregulierung in den netzgebundenen Infrastruktursektoren beschreibbar sind, einzubeziehen, weil für diese keine Gender-Neutralität angenommen wird (vgl. u.a. European Women's Lobby 20xx, NRO-Frauen-Forum/ AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung 2002). Deshalb sollen hier die Kern-Erkenntnisse zu den Gender-Fragestellungen an den Wandel der Versorgungsordnung, die die Privatisierung und Deregulierung in den netzgebundenen Infrastruktursektoren und der sog. Versorgungswirtschaft aus gegenderter Perspektive darstellen, knapp vorgestellt werden.<sup>14</sup> Jüngste Untersuchungen verweisen hier auf vier Hauptfelder (siehe Tab. 20):

---

<sup>14</sup> Eine intensivere Erläuterungen kann angesichts des Umfangs dieses Teilvorhabens und angesichts der Komplexität der Transformations-Vorgänge an dieser Stelle nicht vorgenommen werden, sind jedoch nachlesbar in dem entsprechenden umfassenden Projektbericht zur Untersuchung „Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme und Gender - Transformationen des Öffentlichen Personennahverkehrs und sozial-ökologische Entwicklung der Geschlechterverhältnisse“ im Auftrag des Verbundforschungsprojekts „Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme“ des Forschungsverbunds netWORKS im BMBF-Förderschwerpunkt „Sozial-ökologische Forschung“, Themenschwerpunkt 2 „Sozial-ökologische Transformationen im Ver- und Entsorgungssektor (STRIVE)“ (Spitzner 2003).

Tab. 20: Kernthesen zum Verständnis von Transformation und Regulation

**Grund-These:**

Die Fragen nach den Gehalt der Transformationsprozesse lassen sich aus Gender-Perspektive insgesamt als Fragen nach Veränderungen in der (Verteilung, Qualität, Reichweite, akteursmäßigen bzw. institutionellen Verankerung der) **Verantwortung für Gemeinwohl** darstellen.

*Die Transformation und Regulation von Infrastrukturen berühren damit die Verbesserung der Geschlechterverhältnisse in vier Hauptfeldern (Gender-Dimensionen):*

**1. These:**

Die infrastrukturelle Transformation und Regulation 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 gesucht wird und werden muss, als Transformation der Versorgungsordnung.

**2. These:**

Die infrastrukturelle Transformation und Regulation berühren die Verbesserung der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse bzw. deren Stagnation...

im Zusammenhang mit der (im Bereich Verkehr) traditionellen *Nicht-Ermöglichung der Vielfalt an Lebensvollzügen und Lebensweisen von Frauen*, die aufgrund der *Orientierung des Allgemeinen an geschlechtsspezifischen, gesellschaftlich männlichen Belangen*<sup>15</sup> – Interessen, Geschlechterbildern, Relationalitäten einschließlich von Verhältnissen zu sozialen Zusammenhängen und Körperlichkeit, Dispositionen und Rationalitäten – produziert werden, als Modernisierung oder Überwindung von androzentrischen Rationalitäten in institutionellen und prozeduralen Planungs- und Entscheidungszusammenhängen.

**3. These:**

Die infrastrukturelle Transformation und Regulation berühren die Verbesserung der gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse bzw. deren Stagnation...

im Zusammenhang mit der *Verfasstheit/ Diskreditierung der traditionellen „Realisierung“ von Gemeinwesen- und Gemeinwohl-Verantwortung* in der Vergangenheit, die einerseits Frauen zu *Objekten* (staats-) patriarchaler Fürsorge (für partielle „Anliegen“ von Frauen<sup>16</sup>) machte, andererseits – einhergehend mit Verallgemeinerungen von geschlechtsspezifischen (*gesellschaftlich männlichen*) Konstruktionen eines homo oeconomicus – emotionsvolle *Erwartungen an die Gemeinwohl-Leistungsfähigkeit erwerbswirtschaftlich Privater/ der privaten Wirtschaft* mitprovoziert, als Transformation (Bedrohung oder Erneuerung) des Öffentlichen.

**4. These:**

Die infrastrukturelle Transformation und Regulation 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 Chancengleichkeit *an Frauen* - traditionell geschlechtsspezifisch *ungleiche Chancen bietende Strukturen reproduzierten und modernisierten*, als Transformation der Institutionalisierungsansätze für Geschlechter-Gleichstellung (bzw. Modernisierung oder Überwindung der institutionellen Ausgrenzung der Repräsentanz von Gleichstellungsanliegen).

Quelle: Spitzner, Meike (2003): Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme und Gender - Transformationen des Öffentlichen Personennahverkehrs und sozial-ökologische Entwicklung der Geschlechterverhältnisse“. Untersuchung im Auftrag des Verbundforschungsprojekts „Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme“ des Forschungsverbunds netWORKS im BMBF-Förderschwerpunkt „Sozial-ökologische Forschung“, Themenschwerpunkt 2 „Sozial-ökologische Transformationen im Ver- und Entsorgungssektor (STRIVE)“. Wuppertal (Veröffentlichung in der Schriftenreihe NetWORKS 2004 in Vorbereitung).

<sup>15</sup> Vgl. u.a. Frauen in Bewegung 1990; Rau 1991; Spitzner 1993; Stete 1995, Enquete-Kommission NRW 1999, Spitzner/ Beik 1995.

<sup>16</sup> Insbesondere als Mütter der Kinder der Väter – vgl. Stiefel 2001.

Ausgehend von einem gender-adäquaten Verständnis der Transformation netzgebundener Infrastrukturen richtet sich demnach auch an einen Energie-Effizienz-Fond die Frage danach, inwiefern durch dessen Auslegung sowie durch ihn beförderte Maßnahmen, Wettbewerbe, Kampagnen und andere Initiativen effizient und aktiv Gleichstellungs-Fortschritte in den gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen durch Veränderungen in der Verteilung, Qualität, Reichweite, akteursmäßigen bzw. institutionellen Verankerung der Verantwortung für Gemeinwohl, dessen Teil wiederum auch die Gleichstellung zwischen den Geschlechtern ist, befördert werden. **Auf welche Ziele und Wirkungen hin wird der Fonds ausgelegt:**

Wird die Verteilung der Verantwortung für Gemeinwohl geschlechter-gerechter, geschlechter-ausgewogener und breiter – oder wird sie androzentrischer, männlich dominiert bzw. enger?

Verbessert sich die gender-bezogene Qualität der Verantwortung für Gemeinwohl, indem gender-differenzierende und gezielt auf die nachhaltige Verbesserung der Geschlechterverhältnisse orientierte Maßnahmen entwickelt und bekannt gemacht wird, das Problembewusstsein und adäquate Strategien dazu gefördert werden etc.?

Oder wird im Gegenteil keine Gender-Kompetenz genutzt und befördert, bleiben Mängel an Gender-Kompetenz und an Gleichstellungs-Orientierung unaufgedeckt, unthematisiert und sanktioniert?

Verbessert sich die gender-bezogene Reichweite der Verantwortung für Gemeinwohl – oder wird die Gemeinwohl-Verantwortung reduziert, ihrer Verantwortung für aktive und positive Fortschritte in der Gleichstellung von Frauen und Männern entkleidet?

Wird die akteursmäßige Verankerung der Verantwortung für Gemeinwohl geschlechter-ausgewogener und breiter?

Sind die Aktivitäten dazu geeignet, dass die institutionelle Verankerung der Verantwortung für Gemeinwohl geschlechter-gerechter, geschlechter-ausgewogener und breiter wird? – Oder tragen sie im Gegenteil dazu bei, dass gerade institutionelle Zusammenhänge (samt ihren Ressourcen), die Gemeinwohl-Interessen verpflichtet sind, keine geschlechtergerechtere Entwicklung erfahren, traditionelle Gender Compositions in der Zusammensetzung ihrer Gremien, Verteilung ihrer Positionen etc. und keine stabile Verbreiterung erfahren und dies unthematisiert bleibt?

### 3.1 Versorgungsordnung und Daseinsvorsorge

Der Begriff Versorgungsordnung ist eingeführt worden, um verstehen zu helfen, um welche Entscheidungen es bei den aktuellen Rahmensetzungen zur Transformation in Bezug auf eine Gender-Dimension geht.<sup>17</sup> Der Begriff der Versorgungsordnung bezeichnet in der Gender-Nachhaltigkeitsforschung die Rahmensetzungen für die Vertei-

---

<sup>17</sup> Eine ähnliche Dynamik, aber doch eine wesentliche andere Bedeutung hatte derselbe Begriff, als Schultz ihn 1998 in einer historischen und historisch interkulturell vergleichenden Perspektive verwendete, in Anlehnung an „historische Ordnungen“ und in Auseinandersetzung mit Ulrich Becks Globalperspektive einer Risikogesellschaft. Vor jenem Hintergrund sollte er das Begreifen historisch unterschiedlicher Versorgungs-Ordnungen ermöglichen.

lung und Verortung der Verantwortung im Sinne der Gewährleistung von Versorgung zwischen den drei diese Versorgung derzeit tragenden Säulen Gemeinwirtschaft, Privatwirtschaft und Versorgungsökonomie, die in Privaten Haushalten geleistet wird, vor dem Hintergrund geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung und Krise der Reproduktionsarbeit.

Die solchermaßen mit Fragen der Verantwortungs-Verteilung und Verortung verbundene Gewährleistung von Versorgung ist zentrales Moment dessen, was nicht-androzentrisch betrachtet als Frage nach „**Versorgungssicherheit**“ zu begreifen ist. Die Mainstream-Diskurse weichen in der Thematisierung der Versorgungssicherheit allerdings von diesem Verständnis ab und reduzieren deren Bedeutung weitgehend auf technologische, netztechnisch-organisatorische und erwerbsökonomische Momente unter Ausblendung insbesondere einer ganzen Versorgungs-Säule, der der geschlechtsspezifisch geleisteten Versorgungsökonomie. Als Konsequenz für den Energie-Effizienz-Fonds ist von daher mindestens ein nicht-androzentrischer Bedeutungsgehalt und Zugang zu „Versorgungssicherheit“ zu verlangen und eine Vertiefung deren Verständnisses sowie die Förderung der Versorgungssicherheit im nicht-androzentrischen und im Sinne der Vermeidung gleichstellungs-neutraler oder gar gleichstellungs-kontraproduktiver Entwicklung.

Wichtig ist insbesondere, dass die Veränderungspotentiale und -prozesse der Transformation genutzt werden für Beiträge zur Überwindung einerseits der geschlechtshierarchischen Verteilung der Erbringung sowie der Chancen auf Inanspruchnahme von Versorgungsarbeits-Leistungen zur Beförderung (siehe die Ausführungen dazu oben), und andererseits durch Beiträge zur Gegensteuerung gegen die strukturelle Krise der Reproduktion und Versorgungsökonomie. Dies meint insbesondere gezielte und aktive Gegensteuerung gegen die Abwertung des Erhaltenden und Versorgenden, die auch erwerbsökonomische Inwertsetzung versorgungsökonomischer und reproduktiver Tätigkeiten, Qualifikationen, Rationalitäten und Praxen.

Und es meint zentral, die Instrumentalisierung von Frauen zu „Senken“ und „Ressourcen“ für das Erhalten und das Reproduktive, die „Feminisierung der Umweltverantwortung“ zu stoppen. Ökonomisch bedeutet das, dass auch ein Energie-Effizienz-Fonds darauf ausgelegt werden muss, Vorsorge zu leisten gegen Externalisierungen zu Lasten von Frauen, der Versorgungsökonomie und der Ressourcen privater Haushalte.

Wenn wir nun die Versorgungsordnung genauer in den Blick nehmen und ihre aktuelle Transformation, so erweist sich noch einmal patenziert die Brisanz nicht überwindener Androzentrismen, die durch einen nicht-verengten ökonomischen Zugang offensichtlich wird.

Gemeinwohlorientierte (Dienst-) Leistungen bzw. Leistungen der Daseinsvorsorge, deren Transformation derzeit vollzogen wird, stellen sich dann nämlich nicht mehr als ein isolierbares Feld (kommunaler oder bundespolitischer (Finanz-)Politik oder ähnlichem) dar, sondern als ein Bestandteil der Versorgungsordnung. Innerhalb derer sind die im Rahmen gemeinwohlorientierter Leistungen öffentlich erbrachten oder gewährleisteten versorgungsnahen Leistungen eine Säule neben den anderen beiden Säulen der Leistungserbringung zur Versorgung: einerseits der unbezahlten Versorgungsar-

beit (innerhalb der privaten Haushalte und zwischen ihnen, soweit sie versorgungs-ökonomisch miteinander verbunden sind), sowie andererseits der marktlich vermittelten versorgungsnahen Dienstleistungen, Güter und Infrastrukturangebote, welche als Säule allerdings nur fragil, nämlich nur unter Restriktionen verfügbar sind (insbesondere qua ausreichendem Einkommen, räumlich-zeitlicher Erreichbarkeit und qualitativ ausreichender Verfügbarkeit).

Die Verzahnung der drei Säulen ist eng. Die dritte Säule ist, wie bereits gesagt, nicht wirklich eine Säule, da sie in sich fragil ist angesichts ihrer restriktiven Zugänglichkeit, die räumlich-zeitlich und insbesondere auch verkehrlich als zunehmend problematischer angesehen werden muss (sog. „Laden-Sterben“, Konzentrationsprozesse, Räume, in denen sich erst gar kein Markt herstellt, nicht-erschlossene Räume etc.). Diese Einzelaspekte werden noch in gewisser Weise als Forschungsgegenstand behandelt, allerdings werden sie problematischerweise seltenst in Bezug auf ihren Stellenwert für Versorgungsordnung und -ökonomie gesetzt. Während sich nun 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, darunter auch einzelne der kommunal relevanten netzgebundenen Energieinfrastrukturen, insbesondere die Fernwärme, oder auch Strom, sowie Verkehrsinfrastrukturen, nämlich des ÖPNV und Schienenpersonenverkehrs (nicht allerdings das Netz für die konkurrierende Verkehrsinfrastruktur: das ebenso kommunal relevante öffentliche Straßennetz, insbesondere bezüglich des mIV und des Straßengüterverkehrs).

### **3.2 Liberalisierung und Geschlechterverhältnisse – Doppelte Privatisierung**

Einige Indizien weisen darauf hin (vgl. ausführlicher in Spitzner 2003), dass mit den Transformationen der legitimierende Part an patriarchaler Herrschaftlichkeit und partiell befriedende, nämlich der der hierarchischen Fürsorge-Verpflichtung, sehr wohl beseitigt wird, nicht jedoch die bisher damit legitimierte Herrschaftlichkeit und der geschlechtshierarchische Zugriff auf sozial vergeschlechtlichte versorgungsrelevant ökonomische Leistungen als „Ressourcen“ und „Senken“. Es steht möglicherweise gerade zu befürchten, dass – im Gegensatz zu den „Liberalisierungs“- als Befreiungs-Versprechen und im Gegensatz zu entsprechenden Begründungen der Transformationen – Transformationspfade der gemeinwirtschaftlichen Krisenbewältigung beschränkt werden, die insbesondere Versorgungsrationalitäten zusätzlich unterminieren (vgl. z.B. Miegel 2003 sowie bereits Kommission für Zukunftsfragen der Freistaaten Bayern und Sachsen 1997).

Zunächst einmal: vor dem Hintergrund der obigen androzentrismus-kritischen Ausführungen in 2.1.1 und 2.1.2 stellt es eine problematische Ausweitung statt problem-lastende Begrenzung des übergrifflichen erwerbsorientierten Ökonomie-Verständnisses dar, wenn die in den öffentlichen Gemeinwirtschaften noch enthaltenen „versorgungsökonomischen“ Ziele, Pflichten und Aufgaben unterworfen werden unter

nur-erwerbswirtschaftliche. Es gibt bisher keinerlei differenzierte, Rationalitäts-Kriterien zugängliche Belege oder auch nur sachliche Begründungen, die ein Gegenteil belegen oder auch nur nachvollziehbar machen würden.

Die mit Liberalisierung verbundenen Transformationen könnten als eine „**doppelte Privatisierung**“ gefasst werden. Dann nämlich, wenn einerseits eine gehaltliche Reduktion der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben vorgenommen wird, indem diese zu lediglich Absatz-Produkten der Privatwirtschaft gemacht und dazu öffentliche Aufgaben in lediglich erwerbsökonomischen Termini definiert werden, und andererseits gerade gemeinwirtschaftliche qualitative und quantitative Versorgungspflichten, also die bisherigen Versorgungsverantwortungs-Anteile des öffentlichen Bereichs an der Versorgungsordnung, weil sie in erwerbsökonomischen Termini nicht definierbar sind und als Absatz-Produkt-Beschreibungen nicht delegierbar, faktisch auch noch an die Versorgungsökonomie privater Haushalte delegiert werden, statt genau diese zu entlasten. Die Benefits des privaten erwerbswirtschaftlichen Sektors, der von gesellschaftlicher Männlichkeit geprägt ist und aus dem vor allem männliche Bevölkerungsgruppen profitieren, würden abgesichert. Die mit ihrer gesellschaftlichen Weiblichkeit bis zur Unsichtbarkeit im Öffentlichen durch Androzentrismen abgewerteten Versorgungsökonomien „privater“ Haushalte, die fast ausschließlich Frauen in die Pflicht nehmen, dürften die Lasten tragen müssen.

Ist schon die Ausblendung der Krise der Versorgungsarbeit und –ökonomie aus dem Gesamtökonomischen/ Haushalten und Wirtschaften insgesamt und ihre Unterwerfung unter die erwerbsökonomische Logik (Reduzierung dieser rational strukturierten und produktiv strukturierenden Ökonomie auf „Verbrauch“ und „Konsum“) mindestens im Bereich Verkehr insgesamt ein wesentliches Strukturelement der Reproduktion von Herrschaftlichkeit in den gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen, die abzubauen die gesetzlichen Gleichstellungsgebote als Ziel verlangen, stellen sich mit der Transformation nach den Ausführungen Fragen der darauf aufsitzenen weiteren Dynamik. Prüffragen für nicht-androzentrische Initiativen sind etwa:

- Wird die derzeitige Transformation der Versorgungsordnung als solche erkannt? Werden Transformationen, die die öffentliche Säule von Versorgung – neben der privaten Säule von Versorgung (un- und unterbezahlte Versorgungsarbeit, die derzeit geschlechtsspezifisch zugewiesen und geleistet wird), - betreffen, in Bezug auf diese öffentliche Funktion wahrgenommen, einbezogen, ausdrücklich benannt und in Zusammenhang gestellt mit den betrachteten Aspekten, z.B. der Entstehung von Energieverbunden?
- Wie wird in der Transformation die Krise der Versorgungsarbeit und der Versorgungsökonomie thematisiert?
- Wie werden der bisherige Mangel an fiskalischer, rentenrechtlicher Wertschätzung des Aufwands unbezahlt geleisteter Versorgungsarbeit und Versorgungsarbeitszeit, der bisherige Mangel an Rationalität gegenüber versorgungsökonomischen Orientierungen, die in die Lebenslagen und Biographien von Frauen externalisierten Folgen geschlechtsspezifischer versorgungsökonomischer Abstinenz etc. nun in der

Betrachtung der Entscheidungs- und Entwicklungsprozesse, Inhalte, Zielsetzungen und Wirkungen von Transformationen reflektiert?

- Wird die zentral genderrelevante prekäre Strukturschwäche der bisherigen Versorgungsordnung - die wesentliche Basierung versorgungsökonomischer Leistungen auf geschlechtsspezifisch benachteiligenden, ihre Basierung auf Verankerungen, die mit kostenfreien geschlechtsspezifischen Belastbarkeiten und Inputs rechnen, - aufgehoben, oder aber gerade noch verschärft?
- Dient die Transformation substantiellen Verbesserungen der gemeinwirtschaftlichen Infrastruktur-Beiträge zur Entlastung und Stärkung der Versorgungsökonomie? Wird reflektiert, ob sie geeignet ist, diese Entlastung zu erbringen?
- Wie wird die Befürchtung gehandelt, dass im Gegenteil möglicherweise Transformationspfade der gemeinwirtschaftlichen Krisenbewältigung beschritten werden, die zusätzliche, erwerbswirtschaftlich „ungedeckte“ Versorgungskapazitäten erfordern?
- Wie wird im Forschungs- bzw. Maßnahmendesign mit den allgemeinen Anstrengungen in Wissenschaft, Politik und öffentlichen Verwaltungen zur Herstellung von Strukturen gleichberechtigter Verteilung der Chancen zu Delegation und Pflichten der Erbringung versorgungsökonomischer Leistungen umgegangen – wie mit entsprechenden Fragestellungen danach, ob diese durch Transformationen unterstützt werden – oder vielmehr unterminiert?

### **3.3 Transformation der Institutionalierungsansätze für Geschlechter-Gleichstellung / Modernisierung oder Überwindung der institutionellen Ausgrenzung der Repräsentanz von Gleichstellungsanliegen**

Schlussendlich stellt sich die Frage, inwieweit die Institutionalisierung der Repräsentanz von Gleichstellungsanliegen gestärkt oder aber die bisherigen Ansätze unterminiert werden. Damit verbinden sich vornehmlich Fragen nach Ressourcen, die Unabhängigkeit und Stabilität der sachlich differenzierten Erarbeitung gleichstellungsorientierter Fachkompetenz gewährleisten.

## **4 Ausblick für die Konzeptentwicklung zu einem an Nachhaltigkeit, an gerechten gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen orientierten Energie-Effizienz-Fonds**

Eine konsequente **Reduzierung der Energie-Intensität** der Alltagsbewältigung und Versorgungsarbeit ist wie die Reduzierung deren Verkehrsintensität aus Genderperspektive grundsätzlich und ausdrücklich zu begrüßen. Ein höheres Niveau an Unabhängigkeit von Naturverbräuchen, die Ermöglichung von mehr Bedrohungs- und mehr Gestaltungsfreiheit durch Verminderung nicht-nachhaltiger Energie-Produktion und Zerstörung öffentlicher Common Goods, zu denen auch nicht-erneuerbare Naturpotentiale gezählt werden können, sowie durch Verminderung des nicht-nachhaltigen Energie-Aufwands, mit dem alle Wirtschaftsbereiche, insbesondere die Haushalts- und

Versorgungsökonomie konfrontiert sind, sind seit den 80er Jahren zentrale Forderungen von Umweltfragen thematisierenden Fraueninitiativen, insbesondere der Anti-AKW-Bewegung und des Widerstands nach dem GAU von Tschernobyl. Insofern gilt ähnliches wie im Verkehrsbereich, denn auch dort sind ein höheres Mobilitätsniveau, die Ermöglichung von mehr räumlich-zeitlicher Bewegungsfreiheit – mehr Mobilität – durch Verminderung des Verkehrs und des Verkehrsaufwands seit den 80er Jahren zentrale Forderungen feministischer Fachfrauen-Netzwerke und Verkehrsplanerinnen, mit denen sich – hier avancierterweise explizit im Zusammenhang mit deren Gender-Aspekten - der Deutsche Bundestag seit 1990 wiederholt befasst hat (vgl. etwa Deutscher Bundestag 1990 und 1996 sowie Enquête-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des 12. Deutschen Bundestages 1992). Insoweit Energie-Effizienz und ein entsprechender Fonds eine Reduzierung der Energie-Intensität im beschriebenen Sinne zum Ziel hat, entspricht er ausdrücklich dem Bedarf, wie er sich aus der Gender-Perspektive ermitteln lässt.

Der Orientierung nicht nur an Veränderung der sog. Energie-„Träger“, sondern an Ersparnis an Energie im Verständnis als Ersparnis des energetischen Aufwands für die Bewältigung der Versorgungsarbeit, für die Sicherung sozialer Qualitäten und Zusammenhänge, für die Teilhabe am öffentlichen Leben und an Entscheidungsfindungen, die das Gemeinwohl betreffen, sowie für einen sozial-ökologisch pfleglichen Umgang mit der eigenen Körperlichkeit und der Anempfohlener, mit Räumen und Zeiten kommt aus Gender-Perspektive besondere Bedeutung zu, weil es einen zentralen **Paradigmenwechsel** in der Politik ankündigt. Dieser könnte eine Versachlichung der Fachpolitiken gegenüber bisher vorherrschenden irrationalen Überhöhungen von Technologien und symbolischen Aufladungen, die spezifischen Konstrukten von „Fortschritt“ seit der Industrialisierung verhaftet sind, unterstützen.

Nur eine Energiepolitik, die gezielt größere Unabhängigkeit von sozial und ökologisch problematischen Energieträgern, aber insbesondere auch größere Unabhängigkeit von einem Wachstum bzw. den Überkapazitäten der Energieproduktion erhält und schafft, den Druck auf (noch) weniger Energie Verbrauchende mindert und private Haushalte in Stadt und Land davon entlastet, für Versorgungs- und Alltagszwecke wachsenden Energiebedarf mit zunehmenden Anforderungen (wie etwa Beschleunigungs- und Flexibilisierungs- Anforderungen) bewältigen zu müssen (d.h. auch bezahlen, durch Anbieterwahl organisieren und optimieren, durch haushaltsinterne Infrastrukturen funktional sichern zu müssen etc.), kann allgemeine Gestaltungsfreiheiten, freie Energieträger-Wahl, die Voraussetzungen für ökologisches Verhalten in Bezug auf Energienutzung und gleichberechtigte Chancen zur Arbeitsentlastung und eigenständigen Existenzsicherung für Frauen und Männer sichern.

## 5 Literaturverzeichnis

- AG Frauen des Forums Umwelt & Entwicklung (1999): **Nationale Nachhaltigkeitsstrategie und gesellschaftliche Geschlechterverhältnisse**. Konkretisierung der Anforderungen an eine geschlechtergerechte Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin/ Frankfurt a.M./ Wuppertal November 1999. (auch: <http://www.forumue.de/themenundags/frauen/index.html>)
- Bauhardt, Christine (1996): "... also ich plane ja für alle Menschen...". **Zu Universalismus und Differenz in den Planungsdisziplinen**. In: *RaumPlanung* Heft 72: 39-44.
- 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 Bd. 112. Bielefeld (Kleine Verlag, Wissenschaftliche Reihe), S. 111-125.
- Becker, Ruth (1994): Vom Fleischverbrauch der Vegetarierinnen. Anmerkungen zu einigen weit verbreiteten Argumentationslinien der feministischen Verkehrsplanungsdiskussion. In: FOPA - Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen e.V. (Hg.): **Entschleunigung - Die Abkehr von einem Leit(d)bild**. FreiRäume — Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen Bd. 7. Bielefeld, S. 39-48.
- Bock, Stephanie; Heeg, Susanne; Rodenstein, Marianne (1993): **Reproduktionsarbeitskrise und Stadtstruktur: Eine feministische Betrachtung von Agglomerationsräumen**. In: Kleinhaus, Christina; Klinkhart, Stefanie; Miserè, Stefanie (Hg.) (1993): Regionalentwicklung - feministische Perspektiven. FreiRäume - Streitschrift der feministischen Organisation von Planerinnen und Architektinnen, Heft 6. Dortmund, S.14-23.
- Breckner, Ingrid; Sturm, Gabriele (1993): **Weibliche Lebenssituationen im Wandel: Gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Gestaltungsspielräume von Frauen in räumlichen Strukturen**. 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" Bd. 493. Bonn, S. 23-45.
- Buchen, Judith; Buchholz, Kathrin; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine; Kutzner, Ralf; Olbrich, Rüdiger; van Ruth, Petra (Hg.) (1994): **Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven**. Bielefeld (Kleine Verlag, Wissenschaftliche Reihe Bd. 62).
- Burichter, Bern (1999): **Wo bleibt die politische Dimension der Männerbewegung?** In: Steirische Initiative für Männer; Katholische Männerbewegung Steiermark et al. (Hg.): Macho, Märchenprinz oder ...? Politische und praktische Ansätze der Männerveränderung. Graz (mit Förderung des Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie; Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr; Land Steiermark u.a.): 51-57.
- Deutscher Bundestag (1990): **Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage "Emanzipation vom Auto - das Recht der Frauen auf eine ökologische und soziale Verkehrswende"** der Abgeordneten Frau Teubner, Frau Rock, Frau Oesterle-Schwerin, Weiss (München), Frau Beck-Oberdorf, Frau Flinner, Frau Frieß, Frau Garbe, Frau Hille- rich, Frau Kelly, Frau Kottwitz, Frau Nickels, Frau Saibold, Frau Schmidt (Hamburg), Frau Schoppe, Frau Wollny, Frau Eid, Frau Dr. Vollmer, Frau Beer, Frau Vennegerts und der Fraktion Die Grünen im Bundestag, Teil I - III. Bundestags-Drucksachen 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 im Bundestag. Bundestags-Drucksache 13/5338 vom 24.07.1996. (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 13/4683 vom 22.05.1996. Bonn.
- Dörr, Gisela (1993): **Die Ökologisierung des Oikos**. In: Schultz, Irmgard (Hg.): GlobalHaushalt. Globalisierung von Stoffströmen - Feminisierung von Verantwortung. Dokumentation einer Veranstaltung des Instituts für sozial-ökologische Forschung (ISOE). Forschungstexte d. Inst. f. sozial-ökol. Forschung Bd. 3. Frankfurt a.M. (IKO-Verl. f. Interkulturelle Kommunikation), S. 65-80.
- Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität" des Landtag Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2000): **Soziale Aspekte der Mobilität**. Untersuchung seitens des Arbeitsbereichs "Nachhaltigkeit, Gender & Bewegungsfreiheit – Feministische Verkehrsforschung" des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie im Auftrag der Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität". Schriftenreihe „Informationen des Landtags“ Nr. 11/0034. Düsseldorf.
- Enquête-Kommission (2002): Bericht der Enquetekommission "Nachhaltige Energieversorgung unter den Bedingungen der Globalisierung und der Liberalisierung" des 14. Deutschen Bundestages. Bundestags-Drucksache 14/9400 vom 7. Juli 2002
- Enquête-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre" des 12. Deutschen Bundestages (1992): **Öffentliche Anhörung zum Thema "Verkehrsvermeidung" am 16.-17.11.1992**. Stenographisches Protokoll der 49. Sitzung der Enquête-Kommission "Schutz der Erdatmosphäre". Einziger Punkt: Öffentliche Anhörung zum Thema "CO2-Minderung durch Vermeidung von Verkehr (Verkehr III) Teil 1 Bd. Protokoll Nr. 49. Bonn.
- European Women's Lobby (EWL) (2000): **Gender Trade Liberalisation and Services in the European Union**. Briefing Paper prepared for the DG Trade Dialogue with Civil Society: Meeting of Issue Group on Services. Brüssel.
- Färber, Christine; Spitzner, Meike (2003 - Zweite Auflage): **Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklungspolitik des Bundes**. Kurzfassung der Expertise im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. -- In: Werkstatt-Praxis - Schriftenreihe des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Heft 4/2003, S. 75-117.
- Fox Keller, Evelyn (dt. 1986): **Liebe, Macht, Erkenntnis**. Wien: Hanser. Neuaufgelegt 1998 Frankfurt/M. (Fischer).
- Glatzer, Wolfgang; et al. (1991): **Haushaltstechnisierung und gesellschaftliche Arbeitsteilung**. Frankfurt a.M./ New York (Campus).
- Harding, Sandra (1986/ 3. Aufl. der dt. Ausgabe 1999): **Feministische Wissenschaftstheorie**. 3. Aufl. Hamburg (Argument Verlag).
- Harding, Sandra (1991/ dt. 1994): **Das Geschlecht des Wissens**. Frankfurt a.M. (Campus).
- Heinze, Gert Wolfgang (1979): **Verkehr schafft Verkehr. Ansätze zu einer Theorie des Verkehrswachstums als Selbstinduktion**. In: *Berichte zu Raumforschung und Raumplanung* Heft 23: 9ff.

- Hesse, Markus (1993): **Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region.** Ökologie und Wissenschaftsforschung Bd. 7. Marburg (Metropolis).
- Hofmeister, Sabine; Spitzner, Meike (Hg.): **Zeitlandschaften. Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik.** Stuttgart/ Leipzig (Hirzel - Edition Universitas).
- Holzapfel, 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. Köln. - Abgedruckt in: Frankfurter Rundschau 14.09.1989, Dokumentation.
- Klump, Heike (1993): **Über die Art Wege zu erforschen oder Warum Frauenwege in der Verkehrsforschung unsichtbar sind.** Berichte zur Verkehrsplanung Ausgabe 3 - 8/93. Kassel (Universität Gesamthochschule Kassel, Fachbereich Stadtplanung, Landschaftsplanung).
- Körtgen, Silvia (1991): **Grundlagen einer frauengerechten Verkehrsplanung und -politik in Mainz.** Reihe "Frauen und Stadtplanung". Hg. Stadt Mainz, Frauenbüro. Mainz.
- Kutter, Eckard (1978): **Grundlagen der Verkehrsursachenforschung.** In: Berlin, Technische Universität (Hg.): Beiträge zur Verkehrswissenschaft 1. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau Bd. 1. Berlin.
- Märke, Erika (1995): **Frauen erheben ihre Stimme. Geschlechterfrage, Ökologie und Entwicklung.** Hg. NRO-Frauen-Forum. Frankfurt/Main (IKO-Verl. f. Interkulturelle Kommunikation, Edition Hipparchia).
- Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (MURL) (Hg.) (1997): **Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit aus Frauensicht.** Dokumentation des gegenwärtigen Diskussionsstandes und Handlungsbedarfs. Düsseldorf.
- NRO-Frauen-Forum; AG Frauen im Forum Umwelt & Entwicklung (2002): **Soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit aus Geschlechterperspektive. 14 Punkte zum Anpacken.** Hg. Forum Umwelt & Entwicklung. Bonn.
- Perkins Gilman, Charlotte (1911): **The Man-Made World or Our Androcentric Culture.**
- Peschek, Max (o.J. - 1998): **Ökologie und Geschlecht - Ein Schlüsselthema für Nachhaltigkeit.** Bremen, Institut für Männerforschung und Ökologie (unveröffentlichtes Manuskript).
- Rau, Petra (1991): **Der Alltag als Maßstab für Infrastrukturplanung. Strukturelle Gewalt durch Planung. Eine vorläufig letzte Zustandsbeschreibung.** Arbeitsberichte des Verkehrswesenseminars der TU Berlin Bd.4. Berlin.
- Roehr, Ulrike (2002): **Gender & Energie aus der Sicht des Nordens.** Background Paper für den Workshop "Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision-Making" Berlin, Germany, 10.-12. Januar 2001, durchgeführt vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit der Bundesrepublik Deutschland und der Heinrich-Böll-Stiftung. Background Paper im Auftrag des UNED Forum als Input für den Workshop. Frankfurt a.M., 20 Seiten (unveröffentlicht).
- Roehr, Ulrike (2002): **Gender and Energy in the North.** Background Paper für den Workshop "Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision-Making" Berlin, Germany, 10.-12. Januar 2001, durchgeführt vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit der Bundesrepublik Deutschland und der Heinrich-Böll-Stiftung. Background Paper im Auftrag des UNED Forum als Input für den Workshop. Frankfurt a.M., 20 Seiten. <http://www.earthsummit2002.org/workshop>

- Röhr, Ulrike (2003): **Gender Mainstreaming für die Renewables 2004**. Hg. GenaNet - Leitstelle Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit; Life e.V. – FrauenUmweltNetz. Frankfurt a.M.
- Schultz, Irmgard (1993): **Der GlobalHaushalt - der "Naturhaushalt" und die ökologische Verantwortung der Frauen**. In: Schultz, Irmgard (Hg.): GlobalHaushalt: Globalisierung von Stoffströmen - Feminisierung von Verantwortung. Dokumentation einer Veranstaltung des Instituts für sozial-ökologische Forschung (ISOE). Forschungstexte d. Inst. f. sozial-ökol. Forschung Bd. 3. Frankfurt a.M. (IKO-Verl. f. Interkulturelle Kommunikation), S. 11-24.
- Schultz, Irmgard (1997): **Globalökologische Krise und die Erosion der staatlichen Versorgungsordnung: Zur Neustrukturierung der Verbindung von Zeit, Geld und Geschlecht**. In: Kreisky, E.; Sauer, Birgit (Hg.) (1997): Geschlechterverhältnisse im Kontext politischer Transformation. Opladen/ Wiesbaden.
- Schwartau-Schult, Silke (1990): **Ökostress im Haushalt**. In: Arbeitsgemeinschaft Hauswirtschaft (Hg.): Haushaltsträume. Königstein im Taunus.
- Spitzner, Meike (1995): **ökologische Perspektiven für Geschlechtergerechtigkeit ?** In: Spitzner, Meike; Hesse, Markus; Holzapfel, Helmut (Hg.) (1999): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Darin aus dem Teilprojekt "Reproduktionsarbeitsmobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien". Berichte des Verbundforschungsprojektes "Ökologisch verträgliche Mobilität", gefördert durch das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie im Förderschwerpunkt "Ökologische Forschung in Stadtregionen und Industrielandschaften (Stadtökologie)" Bd. 5. Hg. v. Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität. Wuppertal.
- 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), S. 53-84.
- Spitzner, Meike (1999): **Die kommunale Nahverkehrsplanung - Anforderungen von Frauen an den Nahverkehrsplan (NVP)**. In: Kommunalverband Ruhrgebiet KVR (Hg.): Mobile Frauen im Ruhrgebiet Bd. Ansprüche der Frauen an die Nahverkehrsplanung. Essen, S. 18-35.
- 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; Pofnerl, Angelika; Schultz, Irmgard (Hg.): Geschlechterverhältnisse – Naturverhältnisse. Feministische Auseinandersetzungen und Perspektiven der Umweltsoziologie. Soziologie und Ökologie Bd. 6. Hg. v. Brand, Karl-Werner; Hildebrandt, Eckart. 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 (Hg.) (2001): Orte für Frauen – Stadtraum gestalten und aneignen. Frauen in der Einen Welt – Zeitschrift für interkulturelle Frauenalltagsforschung, Band 2 des 12.Jgs. Frankfurt/M.: IKO-Verlag für Interkulturelle Kommunikation, S. 89-110.

- 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).
- Spitzner, Meike (2002b): **Gendermainstreaming und die politische Gestaltung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse durch Verkehr – Alte und neue Herausforderung an die deutsche Umweltpolitik.** In: Dokumentation des Kongress „Geschlechterverhältnisse, Umwelt und nachhaltige Entwicklung. Beiträge zum Gender Mainstreaming“ im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im April 2002 in Berlin. Veranstaltet vom FrauenUmweltNetz. Download: [http://www.fraenumweltnetz.de/kongress/vortraege/themenforum\\_mobilitaet.pdf](http://www.fraenumweltnetz.de/kongress/vortraege/themenforum_mobilitaet.pdf).
- Spitzner, Meike (2003): **Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme und Gender - Transformationen des Öffentlichen Personennahverkehrs und sozial-ökologische Entwicklung der Geschlechterverhältnisse.** Untersuchung im Auftrag des Verbundforschungsprojekts „Sozial-ökologische Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme“ des Forschungsverbunds netWORKS im BMBF-Förderschwerpunkt „Sozial-ökologische Forschung“, Themenschwerpunkt 2 „Sozial-ökologische Transformationen im Ver- und Entsorgungssektor (STRIVE)“. Wuppertal (Veröffentlichung in der Schriftenreihe NetWORKS 2004 in Vorbereitung).
- Spitzner, Meike (2003b): **Umfassende und nach relevanten Kategorien gegliederte Bibliographie zu Gender Mainstreaming & Stadtentwicklung, Verkehr, Städtebau.** Wuppertal/ Potsdam/ Bonn - Kapitel 4 in: Färber, Christine; Spitzner, Meike; Geppert, Jochen (2003): Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes. Expertise im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, erstellt im November 2001. Langfassung. Downloadbar von Websites des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR): [http://www.bbr.bund.de/staedtebau/exwost/gm\\_expertise.htm](http://www.bbr.bund.de/staedtebau/exwost/gm_expertise.htm). (Dies ist zugleich die Internet-Publikation als Ergänzung zur Druck-Publikation der Kurzfassung der Expertise, Dieselben 2002, s.o.)
- Spitzner, Meike (2004): **Positionspapier "Mobilität" zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.** In: GenaNet - Leitstelle Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit (Hg.): Positionspapiere zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung aus der Geschlechterperspektive. Frankfurt a.M., 6 Seiten (<http://www.genanet.de/fileadmin/downloads/Positionspapiere/Mobilitaet.pdf>).
- Spitzner, Meike (2004/ 1994): **Strukturelle Verkehrsvermeidung - Reduzierung von Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung.** In: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.) (2004): Materialien zum Fach-Workshop Vorbereitung der Fortschreibung der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin. (<http://www.nachhaltigkeitsdiskurs.de/web/dokumente/verkehrsvermeidung.pdf> - seit März 2004); Erstveröffentlichung in: Buchen, Judith; Buchholz, Kathrin; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine; Kutzner, Ralf; Olbrich, Rüdiger; van Ruth, 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; 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 vom Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie geförderten Verbundforschungsprojekts, Bd.5.

Wuppertal: Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität, ISBN 3-929944-21-9, 40-140.

Stiefel, Elisabeth; AG Frauen im Forum Umwelt & Entwicklung (HglInnen) (2001): **Arbeit auf dem Prüfstand der Nachhaltigkeit**. Hg. v. Forum Umwelt & Entwicklung. Bonn.

Stiens, Gerhard (1989): **Die sozialpolitische Dimension der Infrastrukturplanung unter Aspekten der Zeitbindung**. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hg.) (1989): *Infrastrukturentwicklung unter veränderten Rahmenbedingungen. Regionale Infrastruktur II. Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 1.1989. Bonn: Selbstverlag Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, S. 27-37.

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

Weller, Ines (1997): **Löffeln Frauen die Suppe aus? Anforderungen an Nachhaltige Konsummuster aus der Sicht von Frauen als Expertinnen des Alltags**. In: *Zukünfte* Heft Sommer 1997: 28-29.

Weller, Ines; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine (Hg.) (1999): **Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven - Alte Blockaden**. Bielefeld (Kleine Verlag, Wissenschaftliche Reihe, Bd. 109).

Wichterich, Christa (1993): **Die globalen Haushälterinnen**. In: Schultz, Irmgard (Hg.): *Global-Haushalt: Globalisierung von Stoffströmen - Feminisierung von Verantwortung*. Dokumentation einer Veranstaltung des Instituts für sozial-ökologische Forschung (ISOE). *Forschungstexte d. Inst. f. sozial-ökol. Forschung Bd. 3*. Frankfurt a.M. (IKO-Verl. f. Interkulturelle Kommunikation), S. 25-36.