# forum

raumentwicklung
du développement territorial
sviluppo territoriale

Informationsheft
Bulletin d'information
Bollettino d'informazione

are

Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development

1 | 2003

Frauen und Raumentwicklung:
Raum hat (k)ein Geschlecht – oder doch?
«Eine frauenzentrierte Raumplanung braucht einen langen Atem.»

Femmes et développement du territoire:
L'espace construit a-t-il un sexe?
«L'aménagement du territoire au féminin est un travail de longue haleine.»

Donne e sviluppo territoriale:
Lo spazio non ha sesso, oppure si?
«La pianificazione del territorio incentrata sulle donne richiede un impegno d'ampio respiro.»

**Inhalt**


Editorial 3

Raum hat kein Geschlecht – oder doch? 5

Frauen und Raumplanung 8

Die Frauensicht in der Nutzungsplanung 11

Interview mit Barbara Zibell «Eine frauenzentrierte Raumplanung braucht einen langen Atem» 14

Die Raumplanung in der Schule 18

Frauen und öffentlicher Verkehr 21

Zwang zu kurzen Wegen – Eckpunkte eines Frauenalltags 24

Frauen und nachhaltige Entwicklung 27

Wo Frauen gehen 30

Projekte zur Frauenförderung in technischen Berufen – eine Auswahl 34

Mobilität aus der Sicht von EnergieSchweiz 38

Info 35

Impressum 85


**Sommaire**


Editorial 36

L'espace construit a-t-il un sexe? 38

La femme et l'aménagement du territoire 41

Interview de Barbara Zibell: «L'aménagement du territoire au féminin exige beaucoup de patience» 44

Femmes et développement durable 48

L'aménagement du territoire peut-il contribuer à améliorer la santé de tous et de chacun et chacune? 51

Adapter l'organisation spatiale aux besoins des femmes 54

Des lieux par et pour les femmes 57

Projets de promotion des femmes dans les professions techniques – sélection 61

Info 62

Impressum 85


**Sommario**


Editoriale 63

Lo spazio non ha sesso, oppure sì? 65

Intervista con Barbara Zibell «Una pianificazione del territorio incentrata sulle donne deve essere d'ampio respiro» 68

La necessità di percorsi brevi: i punti cardinali della quotidianità femminile 73

Dove camminano le donne 76

La pianificazione del territorio a scuola 80

Progetti per la promozione della donna nell'ambito delle professioni tecniche: una scelta 83

Info 84

Impressum 85

# Editorial

Nathalie Carron
Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Sektion Verkehrspolitik,
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
nathalie.carron@are.admin.ch

**1994 hatte das «ehemalige» Bundesamt für Raumplanung die Studie «Frauen und Raumplanung, eine enttäuschende Feststellung?» publiziert. Neun Jahre später erteilt die Direktion des ARE erneut den Frauen das Wort, die in den Bereichen Raumplanung, Verkehr und nachhaltige Entwicklung tätig sind – sie erhalten Gelegenheit, sich im fest umschriebenen Rahmen dieses Forums zu äussern.**

**Was halten Frauen von der gegenwärtigen Raumordnung? Haben sie in diesem Bereich andere Bedürfnisse als Männer? Fühlen sie sich im öffentlichen Raum sicher? Sind die immer grösseren Distanzen zwischen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorten mit ihrer zeitlichen Organisation vereinbar?**

**Die vorliegende Ausgabe des FORUM – ausschliesslich von Frauen verfasst – erhebt keinesfalls den Anspruch, diese Fragen abschliessend zu beantworten. Sie vermittelt jedoch verschiedene Erkenntnisse und Überlegungen. Porträts von Frauen unterschiedlicher beruflicher Herkunft sind wie persönliche Farbtupfer über die ganze Zeitschrift verteilt.**

**Ein grosses Hindernis für die Berücksichtigung frauenspezifischer Anliegen in der Raumordnung und der Mobilität scheint die immer noch bestehende Untervertretung von Frauen in Entscheidungspositionen zu sein. Auch das ARE bildet diesbezüglich keine Ausnahme. Obwohl von den 77 MitarbeiterInnen 34 Frauen sind, davon 20 wis-**

senschaftliche Mitarbeiterinnen, hat keine von ihnen die Position einer Sektionschefin inne. Mit der Gründung der Arbeitsgruppe «Frauen und Raumentwicklung» oder «F-are» (ausgesprochen wie «fair») im vergangenen Jahr hat das ARE aber gezeigt, dass es die Bedürfnisse der Frauen besser berücksichtigen will. Die Gruppe «F-are» arbeitet an der Entwicklung konkreter Massnahmen, mit deren Hilfe das ARE diesen Anliegen in Zukunft besser Rechnung tragen kann. Die ersten Ergebnisse dieser Arbeiten sollen im kommenden Jahr bekannt gegeben werden.

Ich hoffe, dass es nicht noch einmal neun Jahre dauern wird, bis sich die Frauen erneut zu einem ihren Alltag prägenden Thema äussern werden und wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

*(Übersetzung)*

# Raum hat kein Geschlecht – oder doch?

Elisabeth Bäschlin
Lektorin, Geographisches Institut Universität Bern
baesch@giub.unibe.ch

**Die Nutzung des privaten und öffentlichen Raums hat viel mit der geschlechtsspezifischen Verteilung der Rollen zu tun. Kommt dazu, dass die tatsächliche historische Tradition sehr wohl eine aktive Beteiligung der Frauen am wirtschaftlichen Leben kannte. Ziel muss es sein, aus dem privaten Haushalt einen geschlechtsneutralen Raum zu machen. Nur so können die Männer in die Verantwortung für die Hausarbeit genommen werden, um damit den Frauen Raum für eine Partizipation ausserhalb der eigenen vier Wände zu geben.**

Elisabeth Bäschlin arbeitet seit 1983 als Dozentin für Kulturgeographie an der Universität Bern und hält Vorlesungen zu Planung, Entwicklung, Länder des Südens, Stadtentwicklung und Urbanistik. Früher war sie im Kanton Bern und in Algerien als Ortsplanerin tätig. Elisabeth Bäschlin ist Initiantin und Mitgründerin des Arbeitskreises Feministische Geografie, der seit 1989 in Deutschland, Österreich und der Schweiz aktiv ist. Weiter ist sie Mitherausgeberin der neuen Buchreihe «gender wissen», die seit 2003 im Wettinger eFeF-Verlag erscheint.

In der vorindustriellen Ökonomie der frühen Neuzeit lebten die Menschen ihr Leben lang in einer patriarchalisch bestimmten Arbeits- und Lebensgemeinschaft von Familienangehörigen und weiteren Personen. In dieser Ordnung des «ganzen Hauses» hatte jedes Mitglied seine Aufgabe und Rolle. Frauen waren Teil dieser Arbeitsgemeinschaft, die Güter für den eigenen Konsum sowie für den regionalen Markt produzierte und das soziale und wirtschaftliche Überleben aller garantierte. In diesem Rahmen wurde auch das berufliche und fachliche Wissen an die nächste Generation weitergegeben. Das «Haus» bildete somit die zentrale Lebensordnung. Eine Unterteilung in Hausarbeit und Lohnarbeit, wie wir sie heute verstehen, existierte ebenso wenig wie das Haus ein privater Raum im modernen Sinn war.

### Die Konstruktion der Weiblichkeit

Im 17. und 18. Jahrhundert übernahm der Staat zunehmend Aufgaben wie Schule, Ausbildung, Krankenpflege und soziale Fürsorge aus dem Bereich des «ganzen Hauses», wodurch diese Institution an Bedeutung verlor. Gleichzeitig entwickelte sich die bürgerliche Vorstellung von Familie als soziale Einheit mit einer klaren geschlechtsspezifischen Rollenteilung. Diese Entwicklung wurde unterstützt durch die Verwissenschaftlichung der Geschlechtsunterschiede: Körperliche Unterschiede zwischen Mann und Frau wurden vermessen, die «Weiblichkeit» wurde entdeckt, «weibliche» und «männliche» Charaktereigenschaften definiert. Diese dienten dann als Erklärung und Rechtfertigung für die unterschiedlichen gesellschaftlichen Rollenerwartungen: Die Männer waren nun zuständig für die Erwerbsarbeit ausser Haus, die Frauen hingegen für die Verwaltung des Haushalts, die Pflege des Haus- und Familienlebens und die emotionale Stärkung des Ehemanns. Die bürgerliche Frau sollte mit vollem Einsatz Hausfrau, Mutter und Gattin sein. Nach diesen Vorstellungen lebten die Männer in der Öffentlichkeit, der Männerwelt, und in der privaten Sphäre, der Frauenwelt.

Trotz diesen klaren Rollenerwartungen der Gesellschaft des 19. Jahrhunderts waren zur Zeit der Industrialisierung unzählige Frauen der einfachen Bevölkerungsschicht berufstätig und trugen auf verschiedenste Arten zum eigenen Lebensunterhalt und zum Unterhalt der Familie bei. Dies war auf vielfältige Weise möglich: durch Lohnarbeit in Fabriken und Gewerbebetrieben, durch selbständige Arbeit im Handel oder durch die Herstellung von Waren in der eigenen Werkstatt, durch Mitarbeit im Geschäft, Betrieb oder Werkstatt des Ehemanns, des Vaters oder eines anderen männlichen oder weiblichen Verwandten, ganz im Sinn der Fortschreibung traditioneller, vorindustrieller Verhaltensformen von Frauen.

Es hatte sich aber eine bürgerliche Schicht konstituiert, in der eine vom familiären Kontext unabhängige Lohnarbeit der Frau, sei diese nun verheiratet oder ledig, als nicht angemessen galt. Für diese «gute Gesellschaft» war Erwerbsarbeit undenkbar. Diese Frauen hatten Organisatorinnen des standesgemässen Haushalts zu sein und nicht Hausfrauen, die selbst Hand anlegten; die körperliche Arbeit im Haushalt verrichteten DienstbotInnen. Die Trennung in eine Männer- und eine Frauenwelt war also zuerst eine bürgerliche.

### Arbeitsmarkt bleibt abgeschottet

Doch obschon die Vorstellungen von typischen Frauen-Rollen der Lebensrealität der wenigsten Frauen entsprachen, die sich ihren Lebensunterhalt selbst erarbeiten mussten, und insbesondere für Arbeiter-, Taglöhner- und Bauernfamilien keineswegs zutrafen, so wurden doch die bürgerlichen Vorstellungen zunehmend zur Norm und schrieben die Wesensunterschiede, die Arbeitsteilung und das Autoritätsgefälle zwischen Mann und Frau für die ganze Gesellschaft fest.

**«Zur Raumplanung bin ich per Zufall gestossen», meint die heutige Bundeskanzlerin *Annemarie Huber-Hotz*. Mit im Spiel sei sicher auch ihre damalige Mobilität gewesen, die sie zu Studien beziehungsweise Nachdiplomstudien der Soziologie,**

**Politologie und Raumplanung von Bern nach Uppsala/Schweden, Genf und schliesslich nach Zürich an das ORL/ETHZ führten. Das Studium der Raumplanung überzeugte Huber-Hotz durch seine Interdisziplinarität.**

**Das Zusammenspiel verschiedener Disziplinen findet auch in der raumplanerischen Praxis statt. Darin haben nicht nur die Männer, sondern auch die Frauen eine wichtige Rolle zu spielen. Ihr heutiger beruflicher Kontakt zur Raumplanung sind die entsprechenden bundespolitischen Fragen und die Agglomerationspolitik im Rahmen der neugeschaffenen tripartiten Agglomerationskonferenz (TAK). Die Bundeskanzlei ist verantwortlich für die politische Planung, insbesondere die Legislaturplanung. Der Nachhaltigkeit in den verschiedenen Politikbereichen kommt dabei ein besonderer Stellenwert zu. Annemarie Huber-Hotz: «Wir setzen uns dafür ein, dass Nachhaltigkeit auch in Zukunft zu den Schwerpunktthemen gehören wird.»**

Die Wende vom 19. zum 20 Jahrhundert mit ihrer Verstädterung und Industrialisierung war eine Zeit, in welcher der Arbeitsmarkt neu strukturiert wurde, was theoretisch zu einer Emanzipation der Frau in der Gesellschaft und in der

Erwerbswelt hätte führen können. Einige Frauen versuchten dies auch. Doch das in der Gesellschaft gängige Frauenbild war stärker und verhinderte, dass Frauen diese Möglichkeiten nutzen konnten. Somit galten auch im 20. Jahrhundert Hausarbeit, Beziehungsarbeit und karitative Arbeit als unwandelbarer Bestandteil der «weiblichen Natur». Die Ungleichheit auf dem Arbeitsmarkt wurde auf neuem Niveau festgeschrieben und die bestehende Geschlechterhierarchie durch nichts gestört.
In der Krisen- und Kriegszeit des 20. Jahrhunderts konnten zahlreiche Familien nur dank der Erwerbstätigkeit der Frauen überleben. Zudem wurde im Lauf des 20. Jahrhunderts die Hausarbeit durch den Einzug der Technik in die privaten Haushalte sehr erleichtert und der Aufwand dafür reduziert. Die Haushalte wurden kleiner, die Kinderzahl sank. Ab 1950 wurden der Kühlschrank, die Waschmaschine und der Staubsauger zunehmend zum Allgemeingut. Trotzdem hat die Zeit, die in die Hausarbeit investiert wird, nicht ab-, sondern zugenommen. Denn die Ansprüche an die Hausfrau in Bezug auf Sauberkeit, aber auch auf Betreuung und soziale Kontakte, sind gestiegen. Durch die vielfältigen Kanäle von Politik, Erziehung, Medien und Gesetzgebung gelang es, die Vorstellung von der «Hausfrauenehe» – der Ehefrau also, die in erster Linie Arbeiten für die Familie verrichtet und darüber hinaus keine wirtschaftlichen Aufgaben zu erfüllen hat – als allgemein verbindliche Norm in der Gesellschaft fest zu verankern und als für alle Schichten tauglich und erstrebenswert darzustellen.

**Hausarbeit ist «weiblich» geblieben**

Obschon sie nie für alle Gesellschaftsschichten zur gelebten Realität wurde, hatte diese Norm doch Auswirkungen auf die Arbeitswelt und auf den Privatraum aller Frauen, und zwar auch dort, wo man ihr nicht nachleben konnte oder wollte. Diese Norm galt eigentlich für verheiratete Frauen, doch waren alle Frauen davon betroffen. In der Schweiz wurde noch um die Mitte des 20. Jahrhunderts von jeder Frau erwartet, dass sie heiraten würde: Frauen galten daher in der Arbeitswelt nur als «vorübergehend anwesend» – bis zur Heirat. Um auch die ledige Frau unter diese Norm zu stellen, wurde versucht, ihre Berufstätigkeit mit dem Konzept der «geistigen Mutterschaft» aufzuwerten. Dies im Sinn der aufopfernden Sekretärin, die aus dem Büro ein «Heim» zu machen weiss.
Das Bild der Hausfrau als «natürliche Bestimmung der Frau» wurde in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit so grossem Erfolg verbreitet, dass die Frauen, die sich ab den 1970er-Jahren gegen das Modell aufzulehnen begannen, meinten, gegen jahrhundertealte archaische Traditionen anzukämpfen, obschon die mitarbeitende Frau eine ungleich viel längere Tradition hat.
Nun haben die Frauen in der Schweiz seit den 1970er-Jahren rechtlichen Zugang zu allen politischen und beruflichen Bereichen. Sie sind also in der Öffentlichkeit den Männern gleichgestellt, auch wenn die paritätische Vertretung der Frauen noch keineswegs in allen Bereichen erreicht wurde: Frauen sind zwar im öffentlichen Leben präsent. Doch nach wie vor sind die Frauen in erster Linie zuständig für Hausarbeit und Kinderbetreuung: Der häusliche Bereich ist ein weiblicher Raum geblieben.
Die Hemmschwelle für eine wirkliche Veränderung sitzt aber zuerst einmal in den Köpfen.

Frauen – und Männer – müssen sich bewusst werden,
- dass das Bild der Hausfrau als «natürliche Bestimmung der Frau» ein Konstrukt ist und dass daher auch andere Vorstellungen möglich sind;
- dass die aktive Beteiligung der Frauen am wirtschaftlichen Leben die eigentliche historische Tradition ist;
- dass sich die Frauen mit der gleichen Berechtigung wie die Männer im «öffentlichen Raum» bewegen und darin tätig sind;
- dass die gesellschaftliche Hauptaufgabe heute darin besteht, aus dem Haushalt einen geschlechtsneutralen Raum zu machen und die Männer dazu zu bringen, dass sie sich für Kinderbetreuung und Regeneration der Arbeitskraft, auch der eigenen, voll verantwortlich fühlen. Der Slogan muss heute heissen: «Männer ins Haus!»

Unsere Gesellschaft muss so gestaltet werden, dass es für alle, Frauen und Männer, gleichermassen möglich ist, Beruf, Familie und soziale Tätigkeiten unter einen Hut zu bringen. Nicht eine «frauengerechte» Stadt, die wiederum den Frauen die Betreuungsarbeit zuschiebt, soll angestrebt werden. Oberstes Ziel einer zukunftsgerichteten Stadt- und Regionalplanung muss vielmehr eine kinder- und menschengerechte Stadt sein.

●


- Barben, Marie-Louise/Ryter, Elisabeth (Hrsg.): Verflixt und zugenäht! Frauenberufsbildung Frauenerwerbsarbeit 1888-1988. Chronos, Zürich
- Blosser, Ursi /Gerster, Franziska, 1985: Töchter der Guten Gesellschaft. Frauenrolle und Mädchenerziehung im schweizerischen Grossbürgertum um 1900. Chronos, Zürich.
- Wecker, Regina, 1997: Zwischen Ökonomie und Ideologie. Arbeit im Lebenszusammenhang von Frauen im Kanton Basel-Stadt 1870-1910. Chronos Verlag, Zürich
- Joris, Elisabeth/ Witzig, Heidi (Hrsg.), 1992: Brave Frauen. Aufmüpfige Weiber. Wie sich die Industrialisierung auf Alltag und Lebenszusammenhänge von Frauen auswirkte (1820-1940), Chronos, Zürich.
- Tornieport, Gerda (Hrsg.), 1989: Arbeitsplatz Haushalt. Zur Theorie und Ökologie der Hausarbeit. Dietrich Reimer Verlag, Berlin.

# Frauen und Raumplanung

Sophie Lin
Architektin, Leiterin des «Service du plan directeur cantonal» des Kantons Genf
sophie.lin@etat.ge.ch

Sophie Lin (1945), ausgebildete Architektin, während 12 Jahren Raumplanerin im «Service d'urbanisme» der Stadt Genf, heute Leiterin des «Service du plan directeur cantonal» des Kantons Genf.

**Können frauenspezifische Sichtweisen und Bedürfnisse in die Raumplanung integriert werden?**

**Planen Frauen anders als Männer?**

Ich muss gestehen, dass mich dieses Thema zunächst etwas in Verlegenheit gebracht hat. Ich hatte mir diese Fragen – vielleicht zu Unrecht – noch nie überlegt. Noch ratloser wurde ich, nachdem ich eine Zeit lang über die Fragen nachgedacht hatte: Natürlich weiss ich, nach welchen Überlegungen ich mich in der Berufspraxis richte, welchen Arbeitsstil ich habe. Aber handle ich dabei typisch weiblich? Ich kann nicht behaupten, dass es nicht auch Männer gibt, die auf dieselbe Weise vorgehen. In meinem Umfeld unterscheiden sich Frauen auf den ersten Blick untereinander ebenso sehr wie Frauen und Männer. Im Grunde genommen fehlt mir eine eigentliche Studie, um diese Fragen zu beantworten.

Nach diesen Vorbehalten möchte ich nun aus purer Freude am Gedankenspiel (und damit typisch männlich handelnd) eine etwas theoretische und auf jeden Fall diskutierbare Hypothese aufstellen.

Obwohl sich viele Frauen für die Architektur interessieren (40 Prozent der Diplomierten), scheinen sie diesen Beruf nur selten auszuüben. Bei der Raumplanung liegt der Fall jedoch ganz anders. Die Raumplanung ist nicht nur ein Fach, für das sich die Frauen interessieren und in dem sie sich wohl fühlen und Erfolg haben, sondern auch ein Bereich, in dem sie eine Berufskarriere anstreben. Bei Sitzungen der kantonalen RaumplanerInnen lassen sich die Frauen zwar immer noch an einer Hand abzählen, weil es für sie nach wie vor schwierig ist, in Schlüsselpositionen zu gelangen. Aber bei Arbeitssitzungen, in der Praxis, sind Frauen allmählich immer stärker vertreten. Woran liegt das? An ihrer Arbeitsweise, die mehr auf Dialog, Konsens und Teamarbeit ausgerichtet ist als auf das Starsystem, das in der Architektur weiterhin dominiert? An der gesellschaftlichen Dimension dieser Tätigkeit? Am Umweltbewusstsein der Frauen und ihrem Bemühen, für die kommenden Generationen zu sorgen? An ihrer Aufopferungsgabe? An ihrer Neigung, «Dinge zu Ende zu führen», dafür zu sorgen, dass Vorhaben realisiert werden und nicht bei brillanten Ideen stehen bleiben?

Welchen spezifischen Beitrag könnten Frauen denn leisten? Wie könnten sie sich in der Raumplanung für die Sache der Frau engagieren? Ausgangspunkt ist, dass die rurale Gesellschaft Hüterin traditioneller Werte war, in der die Frauen den Männern nicht gleichgestellt waren. Sie blieben zu Hause, kümmerten sich um Haushalt und Kinder und bewegten sich im Umfeld der Dorfbevölkerung, die eine soziale Kontrolle ausübte und Traditionen aufrechterhielt. Die urbane Gesellschaft hingegen bot einen Nährboden für die Emanzipation im Allgemeinen und die Emanzipation der Frau im Besonderen. Die Öffnung gegenüber dem Neuen und die Weiterentwicklung der sozialen Praxis war in der Stadt an der Tagesordnung. Natürlich ist diese einfache Gegenüberstellung heute überholt. Europa ist heute urbanisiert. Jeder Haushalt ist dank der Medien, der Telekommunikation und unserer immer grösseren Mobilität mit der Welt verbunden.

**«Rurbanes» und städtisches Wohnen**

Dennoch gibt es nach wie vor mindestens zwei Wohnsituationen: Das Wohnen in «rurbanen» Gebieten, in denen einige Wertvorstellungen der ruralen Gesellschaft – die Vorrangstellung von Heim und Familie, die nachbarschaftliche Kontrolle, Konventionen und Traditionen sowie die soziale Entmischung – weiterexistieren; und das Wohnen in der Stadt, die weiterhin ein Ort der Vielfalt, der sozialen Durchmischung, Innovation, Chancenangleichung und unmittelbaren Kommunikation ist. In der Stadt haben Frauen, die nicht erwerbstätig sind, mehr Möglichkeiten, am kulturellen Leben teilzuhaben und verschiedene soziale Kontakte zu pflegen. Berufstätige Frauen haben hier auf dem Arbeitsmarkt eine grössere Auswahl. In der «rurbanen» Gesellschaft hingegen werden Frauen noch stärker als die Männer Sklaven der organisierten Mobilität – etwa wenn sie die Kinder zur Schule und zum Sport bringen, beim Einkaufen oder auf dem Arbeitsweg. Alles ist auf die Minute genau geplant und für Improvisation und Kreativität bleibt kaum Platz.

Ist es angesichts dieser Situation nicht hehre Aufgabe der Raumplanerinnen, für das Wohnen in der Stadt und gegen die fragwürdige Präferenz für Einfamilienhäuser einzutreten, die sich in immer grösserer Entfernung vom Zentrum befinden? Ein Engagement für den Wohnraum in der Stadt bedeutet insbesondere, auf die Erhaltung und Rückkehr zu einer Reihe von – weiblichen? – Werten hinzuwirken, die zur Qualität des urbanen Umfelds beitragen:

- Sicherheit (Verkehrsberuhigung, Förderung der Ökomobilität, soziale Durchmischung in den Quartieren);
- Ruhe (Lärmbekämpfung);
- Gesundheit (Luftqualität, Luftreinhaltung);
- Ästhetik (Qualität der Architektur und der öffentlichen Räume);
- Komfort (Qualität der Wohnungen, Parks und Grünzonen);
- Wurzeln (Schutz von Denkmälern und weiteren Zeugen der Vergangenheit).

Was kann im bereits stark urbanisierten Kanton Genf unternommen werden? Der Kanton Genf hat seinen Urbanisierungsprozess noch nicht abgeschlossen. Die anhaltend hohe Bevölkerungsdynamik erfordert eine geeignete Politik und Massnahmen, um die neue Bevölkerung aufnehmen zu können. Auch Genf kennt die strukturellen Probleme der Agglomerationen, die hier grenzüberschreitend auftreten. Bei dieser wachsenden Agglomeration handelt es sich nicht mehr einfach um eine traditionelle kompakte Stadt, die sich wie ein Ölfleck ausbreitet, sondern um ein stark diversifiziertes urbanes Gebiet ohne klare Konturen, dessen Struktur schwer erkennbar ist und dessen Merkmale neu zu definieren sind.

Vor diesem Hintergrund muss ein Engagement für den urbanen Wohnraum folgende Ziele verfolgen:

- Gewährleisten der Umweltqualität in der bestehenden Stadt, um die «Flucht» junger Familien an die Peripherie zu verhindern.
- Fördern eines neuen Wohnangebots in den bereits urbanisierten und mit Infrastruktur ausgestatteten sowie mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Gebieten.
- Schaffen neuer «Stadtstücke» durch Erweiterung der Grenzen des dichten Teils der Agglomeration. Unter «Stadtstücken» sind dichte, durchmischte, eng mit dem benachbarten Siedlungsgewebe verbundene Quartiere mit einer ausgebauten Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verstehen.
- Nutzen dieser Planungen, um neue, moderne, umweltverträgliche und einwohnerfreundliche Urbanitätsmodelle zu realisieren oder zu entwickeln.
- Ergreifen von Massnahmen in der äusseren Peripherie zur Bekämpfung der Zersiedelung durch Einfamilienhäuser.
- Verstärken der «peripheren Zentren» durch Ausstattung mit Arbeitsmöglichkeiten, Infrastrukturbauten von regionaler Bedeutung und mit qualitativ hoch stehenden öffentlichen Räumen sowie durch Anbindung an ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz (dieses Ziel ist grenz- und kantonsübergreifend zu verfolgen).
- Aufwerten der Stationen der künftigen Stadtbahn, um sie als leicht erreichbare Verkehrsknoten für die gesamte Agglomerationsbevölkerung zu gestalten, die zu neuen Standorten für die Begegnung und den Austausch in der Stadt werden.

*(Übersetzung)*

●

***Barbara Schneider,*** **geb. 1953, kam über Umwege zur Raumentwicklung. Nach dem Studium der Jurisprudenz an der Universität Basel war die Sozialdemokratin zuerst in der Kulturabteilung des baselstädtischen Erziehungsdepartements tätig. Raumplanerische Fragen rückten erst ins Zentrum, als sie die Leitung der Abteilung Städtische Aufgaben bei der renommierten Basler «Christoph Merian Stiftung» übernahm. 1996 erfolgte die Wahl in den Regierungsrat. Als**

**Vorsteherin des Baudepartements Basel-Stadt bemüht sich Schneider seither darum, Frauenanliegen städteplanerisch besser einzubinden. Frauenspezifische Themen wie etwa die Sicherheit des öffentlichen Raums würden dabei nie isoliert, sondern immer in einem weiteren Zusammenhang angegangen: «Erst wenn man zwischen kinderfreundlichen Familienwohnungen oder Büros entscheiden muss oder wenn es darum geht, neue Wohnquartiere zu konzipieren und bestehende aufzuwerten, werden die Probleme fassbar», erklärt Schneider. Mit dem Stadtentwicklungsprojekt «Werkstadt Basel» habe man nun eine partizipative Plattform geschaffen, über die auch Frauenanliegen gebührend in die Weiterentwicklung der städtischen Wohn-, Arbeits- und Lebenswelt eingebracht werden könnten.**

# Die Frauensicht in der Nutzungsplanung

Elisabeth Bernard-Gmünder
Architektin, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kanton Bern
elisabeth.bernard@jgk.be.ch

**Frauen sind in ihren wechselnden Rollen besonders von den Auswirkungen der kommunalen Nutzungsplanung betroffen. Obschon ihre Fähigkeiten als Vermittlerinnen und Vertreterinnen des Allgemeinwohls im Planungsprozess besonders wichtig wären, sind sie in Planungskommissionen wenig vertreten. Neue Motivierungsprozesse sowie die Thematisierung von Raumplanungsfragen in Medien und Schule könnten weitere Bevölkerungsteile ansprechen. Wichtig ist die Vorbildfunktion der heute in Praxis, Öffentlichkeit und Ausbildung aktiven Planerinnen.**

Elisabeth Bernard-Gmünder ist diplomierte Architektin ETH, Raumplanerin NDS/HTL und Mutter von drei schulpflichtigen Kindern. Sie arbeitet im Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Kreis Berner Oberland, und ist Mitglied der Kommission für Bauliches in der Gemeinde Kehrsatz.

Neben Frauen finden auch junge Leute bis heute nur wenig Gehör in den Planungen

Die Nutzungsplanung legt auf Gemeindeebene im Rahmen der Ortsplanung die Vorgaben für die nächsten 15 Jahre fest. In dieser langen Zeit durchlaufen wir Frauen verschiedene Phasen unseres Lebens. Werden denn unsere wechselnden Bedürfnisse angemessen berücksichtigt?
Als junge Berufstätige hatte ich kaum andere Bedürfnisse als meine männlichen Kollegen, diejenigen von Müttern mit Kleinkindern lernte ich erst später kennen. Der Bewegungsradius wurde eingeschränkt, die unmittelbare Umgebung wichtig. Nicht der Fahrplan zu Stosszeiten interessierte mich, sondern der Spielplatz, naturnahe Grünbereiche und die möglichst nahen Einkaufsmöglichkeiten. Es beschäftigten mich so kleine Fragen wie jene, warum die FussgängerInnen immer Umwege in Kauf nehmen müssen. Mittlerweile besuchen die Kinder die Schule und mein Leben sieht anders aus: Ich bewege mich zwischen Familie, Teilzeitjob und politischen Aktivitäten – die Zeit ist knapp, die Wegketten lang. Die Bedürfnisse sind entsprechend vielfältig und umfassen neben Infrastrukturanlagen auch Ruhe und Erholung sowie Weiterbildungsmöglichkeiten.

## Grössere Vernetzungs-Erfahrung

In der Ausbildung wird gelehrt, dass an Planungen alle Interessengruppen beteiligt sein sollen und nicht nur auf vorhandenes Fachwissen gesetzt werden darf. Frauen bringen dazu gute Voraussetzungen mit. Die Verknüpfung von verschiedenen Lebensbereichen hat sie gelehrt, dass laufend nach Kompromissen gesucht und auf andere Rücksicht genommen werden muss. Zudem können Frauen ihre Entscheide oft unabhängig von politischen und wirtschaftlichen Interessen treffen. Wie im Familienalltag auch, gilt es mit den vorhandenen Ressourcen sparsam umzugehen, vorausschauend und zum Wohl aller zu planen.

## Kommunikation von juristischem Ballast befreien

Oft kann sich Frau unter dem Begriff Raumplanung nichts vorstellen – Mann übrigens auch nicht. Es klingt nach Bau und Technik, neben einzelnen Fachberichten ist in den Medien kaum die Rede davon. Die Möglichkeiten der Betroffenen, beim Planungsprozess Einfluss zu nehmen, ist wenig bekannt. Kaum jemand fühlt sich angesprochen, wenn im Anzeiger neben Konkursverfahren und Abfallkalender noch Folgendes steht: «Die Bevölkerung wird aufgerufen, sich im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens nach Art. 58 Baugesetz zur vorgesehenen Änderung des Sondernutzungsplans ZQ 2 zu äussern.» Erst wenn die Zusammenhänge von räumlicher Ordnung und deren Auswirkungen für den Einzelnen an einem Beispiel aufgezeigt werden, lässt dies den Laien aufhorchen: Die Änderung des Quartierplans bewirkt, dass nun mehr Flächen zum Parkieren vorgesehen sind und deshalb

die Grünfläche und die Bäume zwischen Strasse und Häuserzeile verschwinden werden. Behörden und Fachleute sollten sich bewusst an Nichtfachleute wenden. Über die Lokalzeitung und Flugblätter im Briefkasten fühlen sich Betroffene persönlich angesprochen. Das heisst auch, dass die Texte kurz und in verständlicher Sprache zu halten sind und dass Bilder und Skizzen den Sachverhalt mit Beispielen anschaulich darstellen sollten.

### Projektbezogene Mitarbeit motiviert Frauen

Viele Frauen arbeiten aktiv in zweckgebundenen Gruppen mit: Im Quartierforum, Dorfverein, Elternrat, Schulwegsicherung – dort können sie auch angesprochen werden. Wenn in diesem Rahmen planerische Anliegen diskutiert werden, so haben Frauen das gewohnte Netzwerk zu ihrer Unterstützung im Hintergrund und müssen nicht als Einzelkämpferinnen in einem Männergremium auftreten. Stattdessen wird zur Mitarbeit meist die Mitgliedschaft in einer politischen Partei vorausgesetzt. Gerade in ländlichen Gebieten konnten so bisher nur wenige Frauen für die Planung motiviert werden. Dass aber unbedingt die verschiedenen Sichtweisen einbezogen werden müssen, zeigt die unterschiedliche Interpretation des oft genannten Begriffs «gute Wohnlage»: Der berufstätige Mann versteht darunter Hanglage mit guter Aussicht, nahe Autobahnzubringer und tiefe Steuern. Seine Partnerin erhofft sich dagegen eine kinderfreundliche Umgebung, nahe von Einkaufsmöglichkeiten und Schule sowie mit einem breiten Angebot an Teilzeitjobs.

### Raumplanung auch für Nichtfachleute thematisieren

Zur Allgemeinbildung gehören ganz selbstverständlich Gebiete wie Literatur und Musik. Über Raum, Verkehr und unsere gebaute Umwelt hingegen wird kaum informiert. Genauso wie Grundkenntnisse in Staatskunde vermittelt werden, muss auch die Raumplanung thematisiert werden. Kinder, die ihre Wünsche zur Gestaltung der Wohnumgebung äussern dürfen, werden sich später auch als Erwachsene zu Raumplanungsfragen vermehrt zu Wort melden. Immerhin existieren zunehmend Ausbildungs- und Informationsmöglichkeiten für Laien. Auf privater Basis werden «Planlesekurse für Nichtfachfrauen» angeboten. Der Kanton Bern führt seit drei Jahren zu unterschiedlichen Tageszeiten «Planungskurse für Behördenmitglieder» als Einführung ins Thema durch – übrigens mit reger Beteiligung von Frauen auch aus ländlichen Gebieten.

### Frauen selbstverständlich in Prozesse einbinden

Gut ausgebildete Frauen treten vermehrt öffentlich auf und betätigen sich in der Politik. Weil es schwieriger wird, Freiwillige für Gemeindegremien zu finden, ergeben sich für engagierte Frauen gute Chancen. So sind neue Gemeindepräsidentinnen und -rätinnen auch in ländlichen Gemeinden an der Arbeit. Zusammen mit Gemeindeschreiberinnen vertreten sie ihre Anliegen nicht nur in der Planungsphase, sondern auch in der Umsetzung. Denn die beste frauenfreundliche Planung bringt wenig, wenn danach die Gelder wieder einseitig für die Bedürfnisse von ausschliesslich Werktätigen eingesetzt werden.
Wichtig ist die Vorbildfunktion von uns in der Raumplanung tätigen Frauen. Sobald wir hinaus in die Gemeinden und dort auf die Frauen zugehen, entstehen wertvolle Kontakte. Als Mitarbeiterin eines Büros, als Vertreterin des Kantons oder als Ausbildnerin an Kursen demonstrieren wir, dass Frauen ganz selbstverständlich zum Planungsprozess dazu gehören.

●

**In einer ausgeprägt katholischen Umgebung aufgewachsen, musste sich *Rosmarie Müller-Hotz* schon sehr früh für ihre Ausbildung als Hochbauzeichnerin und Architektin (dipl. Architektin ETH/SIA, Raumplanerin ETH/NDS/ORL) ein- und durchsetzen. Ihren schon über 25-jähriger Berufsalltag verbringt sie mehrheitlich in einer Männerdomäne.**
**«Leider trifft dies ganz speziell auch auf die Raumplanung zu», gibt die Professorin für Architektur und Städtebau an der Hochschule Rap-**

**perswil, Fachhochschule Ostschweiz (HSR) zu bedenken. So konnte auch an der HSR der Frauenanteil in der Raumplanungs-Ausbildung bisher nur gerade auf zwölf Prozent gesteigert werden. Studien belegen, dass Frauen bei ihrer Berufswahl nicht nur geringes Interesse an technischen Fächern zeigen, sondern meist auf eine Karriereplanung und Berufszielsetzung verzichten. Hinderlich ist auch die fehlende Flexibilität von technischen Ausbildungsgängen. Umgekehrt ist Frauen nicht bewusst, wie wichtig soziale und kommunikative Kompetenz auch in technischen Berufen ist.**
**Müller-Hotz, die neben ihrer Professur auch Gleichstellungskoordinatorin der HSR und Mitinhaberin des Zürcher Architekturbüros RRP Architekten ist, versucht, durch systematische Frauenförderprogramme in der Berufsausbildung und an den Gymnasien den Frauenanteil in Planung und Technik zu heben.**

# «Eine frauenzentrierte Raumplanung braucht einen langen Atem»

Interview: Pieter Poldervaart
Bilder: Mena Kost

Barbara Zibell wurde 1955 in Niedersachsen geboren. Nach dem Studium der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin arbeitete sie in Berlin und Frankfurt a. M. in verschiedenen Verwaltungsstellen und in einem Planungsbüro in Lörrach/Südbaden. Von 1989 bis 1996 war sie wissenschaftliche Mitarbeiterin und Oberassistentin am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich. Neben ihrer freiberuflichen Tätigkeit im Bereich Städtebau und Raumplanung ist sie seit 1996 Professorin am Institut für Architektur- und Planungstheorie der Universität Hannover. Barbara Zibell wohnt in Thalwil/ZH und Hannover und ist Mutter zweier Kinder.

**«Frauen sind in Verwaltung, Wirtschaft und Politik krass untervertreten. Die Folge ist eine Raumplanung, die frauenspezifische Bedürfnisse wie Durchmischung von Wohnen und Erwerbsarbeit oder gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr erst ganz allmählich berücksichtigt. Damit die Frauensicht in der Raumentwicklung selbstverständlich wird, braucht es neben dem Engagement von Fachfrauen an den entsprechenden Schlüsselstellen auch eine Gleichstellung und paritätische Vertretung in Politik, Wirtschaft und Verwaltung», meint Barbara Zibell, Raumplanerin und Professorin am Institut für Architektur- und Planungstheorie der Universität Hannover.**

**«Zum Mangel an Weiblichkeit in der Agglomeration», so lautete ein Referat, das Sie vor zehn Jahren hielten. Ist dieses Manko heute überhaupt noch ein Thema?**

Heute würde ich wohl einen anderen Titel setzen, der Begriff von «Weiblichkeit» ist sehr stark emotional aufgeladen und weckt ganz bestimmte Rollenerwartungen. Heute würde ich deutlicher von den Interessen der Frauen sprechen, die mangelhaft berücksichtigt sind. Und dies ist leider sowohl in der Agglomeration wie in der Stadt weiterhin relevant. Auch wenn es im letzten Jahrzehnt Fortschritte gegeben hat, in die Planung hat die Sicht der Frau längst noch nicht gleichberechtigt Eingang gefunden.

**Beginnen wir mit dem Positiven – wo hat sich etwas bewegt?**

Zum einen hat sich im deutschsprachigen Raum eine Plattform herausgebildet, wo das diesbezügliche Wissen regelmässig ausgetauscht wird. Weiter spielen Themen, die ursprünglich von Frauen aufgeworfen wurden, die «Stadt der kurzen Wege» etwa, in der aktuellen Nachhaltigkeitsdebatte eine wichtige Rolle und haben in die entsprechenden Leitbilder Eingang gefunden. Häufig realisiert man heute gar nicht mehr, dass der Anstoss dazu von Frauen kam.

**Sie sind Deutsche, leben seit 16 Jahren auch in der Schweiz. Welche Unterschiede stellen Sie in der Diskussion und Umsetzung der Raumplanung aus Frauensicht fest?**

In Deutschland begann die Diskussion Ende der Sechzigerjahre, es gab Dissertationen und Seminare an den Hochschulen zum Thema. In den 80er- und 90er-Jahren dann folgte die Umsetzung an internationalen Bauausstellungen, Wettbewerben und Modellprojekten. In der Schweiz ist man diesbezüglich viel pragmatischer. Statt jahrzehntelang zu forschen, wendet man die Erkenntnisse einfach an.

**Warum dieser unkomplizierte Umgang der SchweizerInnen mit den Aspekten der Raumplanung?**

Hierzulande schlägt sich offensichtlich die lange Erfahrung mit der Basisdemokratie nieder: Wer alle drei Monate zur Urne gerufen wird, interessiert sich weit mehr für Planungskredite, als wer wie in Deutschland nur alle vier Jahre wählen darf. Zudem spielt die Kleinheit der Schweiz eine wesentliche Rolle. Die Beteiligten kennen sich, die Wege sind buchstäblich viel kürzer als in Deutschland. Schliesslich hilft das in der Schweiz gelebte politische Konkordanzprinzip, Prozesse auszudiskutieren und Antworten in Kommunikation statt Konfrontation zu finden – eine zukunftsweisende Strategie, die der Art der Frauen auch eher entspricht.

**Am Anfang der Diskussionen stand die Forderung, frauenkompatible Wohnformen exemplarisch umzusetzen. Wie verbreitet sind denn solche Modellprojekte?**

An unserem Institut in Hannover recherchierten wir 19 grössere Wohnungsbauprojekte, die von Frauen für Frauen geplant wurden. Die Klientel beschränkt sich übrigens nicht nur auf Frauen, sondern umfasst auch andere Bevölkerungsgruppen, da diese Projekte in der Regel im öffentlich geförderten Wohnungsbau entstanden sind und daher allen Anspruchsberechtigten zur Verfügung stehen. Von den 19 Projekten, die wir im gesamten deutschsprachigen Raum gefunden haben, ist ein Viertel in der Entwurfsphase stecken geblieben – die Zahl der realisierten Projekte ist also bescheiden. Auch sind die Projekte im Vergleich zu anderen Wohnungsbauprojekten eher klein. Das weitaus grösste ist mit 360 Wohnungen die FrauenWerkStadt in Wien – insgesamt blieben die Anstrengungen also bescheiden.

**Und diese Modellprojekte leiteten auch die Diskussion über die Mitwirkung von Frauen in Planungsprozesse ein?**

Sie waren Teil davon. In Deutschland wurde die öffentliche Diskussion zu Beginn der 80er-Jahre durch die Vorbereitungen der Internationalen Bauausstellung Berlin (IBA 84/87) ausgelöst, wo die kurz zuvor gegründete Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen (FOPA) verlangte, es seien auch die Anforderungen von Frauen an das Planen und Bauen zu thematisieren. Das Grundstück, das den drei Architektinnen Zaha Hadid, Myra Warhaftig und Christine Jachmann zur Verfügung gestellt wurde, lag damals typischerweise peripher an der Berliner Mauer. Heute ist es beste Zentrumslage.
Die Entwicklung begann in den 80er-Jahren mit einzelnen Frauenwohnprojekten, die häufig selbst organisiert waren. Dann folgten die erwähnten Projekte in einer städtebaulich relevanten Grössenordnung, daneben auch das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum. Und schliesslich kamen Prozessfragen in der Stadtplanung, der Wunsch also, die Verfahren in die Institutionen einzubinden und zu integrieren. Unterstützung kam gelegentlich von den neu etablierten Gleichstellungsbüros – falls dort eine kompetente und engagierte Persönlichkeit sass.

**Gab es in der Schweiz einen ähnlichen Kristallisationspunkt wie die IBA Berlin? Was war hierzulande der Auslöser?**

In der Schweiz gab die Initialzündung wohl 1991 die Fachtagung «Weibliche und männliche Aspekte in der Stadtplanung», die dank dem damaligen Professor Benedikt Huber am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich möglich war. Damals formierte sich auch die «Frauenlobby Städtebau», die in Zürich im Auftrag von Ursula Koch eine Studie zum Thema «Sicherheit im öffentlichen Raum» verfasst hatte. Im

Anschluss an die Tagung wurde die Vereinigung «Planung, Architektur, Frauen» (P.A.F.) als schweizweite Organisation ins Leben gerufen, ein Netzwerk, das bis heute auch international gut funktioniert. Im Nachgang wurde das Thema Sicherheit in zahlreichen weiteren Schweizer Städten aufgenommen: der Zeitpunkt war richtig.

**Kommen wir nochmals auf die zentrale Frage zurück: Gibt es eine spezifische Frauensicht in der Planung, oder ist das ein längst überholtes Schlagwort, ein Phantom?**

Frauen sind anders: Aufgrund ihrer Biologie sind sie körperlicher Gewalt in anderer Weise ausgesetzt als Männer. Und sie sind es, die Kinder gebären. Frauen haben daher ein anderes Verhältnis zu Kindern und zu deren Lebensraum, sie übernehmen in aller Regel die Versorgungsarbeit, auch für andere pflegebedürftige Personen. Die heutige Siedlungsplanung widerspricht diesen Bedürfnissen häufig diametral. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Wir leben in einer Gesellschaft, die seit Jahrtausenden patriarchalisch geprägt ist. Entsprechend männlich geprägt ist auch die Planung unserer Städte und Dörfer. Deutlich wird diese Dominanz, wenn man sich das frauenzentrierte Denken zu Eigen macht: Stellen Sie sich einmal eine Stadt vor, die nicht aus Sicht der Erwerbsarbeit, sondern aus Sicht der Hausarbeit geplant wird. Frauen leben viel stärker in den Mikrostrukturen, in ihrem engsten Wohnumfeld. Sie sind auf das schnelle Holen und Bringen angewiesen, auf die Verknüpfung von Wegen zu verschiedenen Zielen – anders als die Mehrheit der Männer, die ihre acht Stunden Büroalltag mit je einem Hin- und einem Rückweg erledigen können. Die Trennung der Funktionen im Stadtgebiet, die früher vielleicht noch Sinn machte, ist heute überholt: Die stinkenden Industrien, vor denen die Wohnungen früher geschützt werden mussten, gibt es heute nicht mehr – einer stärkeren Durchmischung von Wohnen und Erwerbsarbeit steht somit nichts mehr im Weg. Schützen müssen wir uns vielmehr vor dem zunehmenden Verkehrslärm – den unter anderem gerade die künstliche Trennung der verschiedenen Lebensbereiche verursacht.

**Welche Mechanismen halten Sie für besonders Erfolg versprechend, um Anliegen der Frauen in die Planung einzubringen? Einen Beirat, eine Fachstelle?**

Die Möglichkeiten sind vielfältig. Was es immer braucht, ist einen langen Atem. Der Frauenbeirat in Berlin etwa entwickelte schon 1993 einen sehr guten Kriterienkatalog – der allerdings kaum angewendet wurde. Der Beirat löste sich einige Jahre später auf, aus Protest, weil er ehrenamtlich arbeitete und nur mühselig zu seinen Informationen kam. Inzwischen findet der neue rotrote Senat das Thema wieder wichtig: Der Beirat ist neu zusammengestellt, die Geschäftsstelle ist wieder besetzt. Beiräte sind also eine Möglichkeit. Eine andere sind kompetente und engagierte Frauen in den Planungsbehörden selbst. Erfolg stellt sich auch ein, wenn in der Gleichstellungsbehörde eine Frau sitzt, die sich in der Planung auskennt und dies zum Thema macht, wie etwa in Frankfurt. Dort schickte man in einer Aktion Politiker mit Kindern und Einkaufswagen durch die Stadt, damit sie am eigenen Leib erfuhren, wie viele Mobilitätsbarrieren Frauen als Mütter überwinden müssen. Eine weitere Möglichkeit ist, projektbezogen Unterstützung von aussen einzukaufen, etwa über FOPA-Mitglieder oder andere Expertinnen. In jedem Fall aber braucht es Persönlichkeiten, die sich um die Umsetzung kümmern, und nicht nur Checklisten – Papier ist geduldig.
Diesen guten Ansätzen zum Trotz: Wenn wie heute 99 Prozent des weltweiten Vermögens in Männerhand liegen, wenn also Männer Politik und Wirtschaft krass dominieren, wirkt sich dies selbstverständlich auch auf die Stadtplanung aus. Ohnehin muss es das Ziel sein, nicht etwa Einzelprojekte, sondern die Planung insgesamt neu auszurichten. Doch dafür braucht es in den entscheidenden Gremien eine neue, gerechte Mischung der Geschlechter – fifty-fifty.

**Und wie wollen Sie dies erreichen? Die «Quoteninitiative» erlebte im März 2000 mit nicht einmal 20 Prozent Ja-Stimmen ein Debakel...**

Institutionelle Quotenregelungen kommen offenbar schlecht an. Quoten sind aber wirksam, wenn sie ganz selbstverständlich vorangetrieben werden. Ich nenne das Beispiel der Stadt München.

Die Stadtbaurätin Christiane Thalgott sorgt seit bald 20 Jahren dafür, dass kontinuierlich Stellen ausgeglichen besetzt werden – und zwar auch Kaderpositionen. Mit dieser inoffiziellen Quote erreichte sie auch ganz automatisch ein insgesamt anderes Klima in der Stadtverwaltung. Sie hängt dies nicht an die grosse Glocke, geht mit dem Thema Gleichstellung auch nicht dauernd hausieren. Doch wenn bei Planungsfragen das Thema ansteht, hat sie ein offenes Ohr. Ergebnisse sind unter anderem eine Richtlinie zur sozial gerechten Bodennutzung und Vorgaben zu Tiefgaragen.

**In den Städten ist das Denken offener, fortschrittlicher. Genügt es also, die Kernstadt frauenfreundlich zu gestalten, um langfristig auch auf dem Land auf einen grünen Zweig zu kommen?**

So einfach geht es nicht. Es ist ohnehin eine Illusion, Gleichstellung allein über Raumplanung oder Architektur zu erreichen. Was wir brauchen, ist eine veränderte Grundhaltung in der Gesellschaft, die andere Prioritäten setzt und so langfristig auch andere räumliche Strukturen schafft. Andererseits braucht es handfeste Regelwerke. Mit den städtebaulichen Frauenprojekten wurde gezeigt, was nötig und möglich ist. Inzwischen ist man so weit, dass man Leitfäden mit Qualitätskriterien zur Verfügung hat, die man integrieren kann – wenn man denn will. Oder man greift institutionell in die Verfahren ein und checkt, ob beim eingegebenen Projekt die Forderungen aus Frauensicht erfüllt sind. Möglich wäre dies mit einer Art «Gender-Audit», einer «Frauenverträglichkeitsprüfung», in welcher Form auch immer.

**Was raten Sie Ihren Studentinnen: Lohnt es als angehende Raumplanerin oder Architektin, sich auf frauenspezifische Strategien zu spezialisieren?**

Ich würde meinen Studentinnen und Studenten nie raten, sich ausschliesslich mit einem bestimmten Thema zu beschäftigen. Die Nische Frauenforschung hat es eine Zeitlang gebraucht, jetzt müssen wir zusätzlich andere Wege gehen und Frauenbelange als Querschnittsaufgabe in alle Bereiche integrieren. Wichtig ist auch, sich nicht mit einer dogmatischen oder polarisierenden Argumentation Möglichkeiten zu verbauen. Denn in jeder Planung sind wir auf Bündnispartner angewiesen, müssen Koalitionen suchen. Natürlich soll eine Planerin ihren Standpunkt haben und auch zu diesem stehen. Doch eine breite Orientierung in der Ausbildung ist unerlässlich. Das sieht man auch dort, wo man in Vorständen und anderen Gremien sitzt – häufig als einzige Frau neben männlichen Eminenzen. In dieser Situation ist es besonders wichtig, nicht auf Konfrontation zu gehen, sondern das Thema ganz selbstverständlich, aber bestimmt einzubringen. Ein Hindernis bleibt natürlich: Kaderstellen und Professuren sind immer noch überwiegend männlich besetzt. In Deutschland lag der Frauenanteil im Jahr 2000 bei elf, in der Schweiz bei sechs oder sieben Prozent – nötig und normal wären 50 Prozent. Ähnlich in privaten Planungsbüros, wo vor allem in grossen Firmen der Frauenanteil sehr bescheiden ausfällt. Laut meinen Berechnungen ist der Anteil der Frauen im Bund Schweizer Planerinnen und Planer BSP innert zehn Jahren von vier auf sechs Prozent gestiegen. In Deutschland ist der Anteil Fachfrauen im Berufsverband schon höher, bei 40 bis 50 Prozent. Am weitesten, was die Besetzung von Stellen mit Fachfrauen angeht, ist die Verwaltung, wobei sich natürlich immer die Frage stellt, welche Position diese Frauen dann einnehmen und wieviel sie bewegen können.

**Und wie könnte man dieses Missverhältnis verändern?**

Es geht schlicht um Macht: Eine Kernfrage ist die Aufteilung von Erwerbs- und Hausarbeit. Doch die Männer, die heute in der gesellschaftlich und wirtschaftlich stärkeren Position sind, haben offensichtlich kein Interesse an der Versorgungsarbeit. Wenn man für einen Wechsel nur auf die Freiwilligkeit wartet, wird es lange dauern. Ein Trost ist, dass die Zeit für die Frauen spielt: Weibliche Qualitäten wie Kommunikationsfähigkeit und Sozialkompetenz werden heute stärker geschätzt als früher. Oder bei Jugendlichen zeigt es sich, dass Knaben deutlich grössere Probleme in der Sozialisation haben als Mädchen. Der Hintergrund ist wohl die Forderung nach grösserer Flexibilität im Beruf. Männer hatten früher die Perspektive, 40 Jahre lang einen festen Arbeitsplatz zu besetzen. Das hat sich heute radikal verändert. Frauen hingegen mussten schon immer verschiedene Bereiche und Arbeitsplätze unter einen Hut bringen. Die neue Mädchengeneration vertritt die Forderung nach Gleichstellung denn auch mit einer neuen Selbstverständlichkeit und ohne die feministische Etikette zu kleben. Der weibliche Faktor wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen – ich bin optimistisch.

barbara.zibell@iap.uni-hannover.de

# Die Raumplanung in der Schule

Katia Balemi
Vorsteherin Zentrale Dienste, Sezione della pianificazione urbanistica, Canton Ticino
Antonella Steib Neuenschwander
Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Sezione della pianificazione urbanistica, Canton Ticino
katia.balemi@ti.ch; antonella.steib@ti.ch

**«Vivere il territorio» ist ein Projekt, mit dem die Schulen der Sekundarstufe für die Raumplanung sensibilisiert werden sollen. Die ASPAN «Gruppo regionale Ticino» sowie die «Sezione della pianificazione urbanistica» des «Dipartimento del territorio» des Kantons Tessin haben in Zusammenarbeit mit dem «Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport» ein Arbeitsbuch geschaffen und für die Lehrerinnen und Lehrer der Schulen der Sekundarstufe drei eintägige Seminare durchgeführt mit dem Ziel, eine Informationskampagne zu starten und die Schulen anzuregen, die Thematik zu vertiefen und Studienprojekte durchzuführen.**

**Das Projekt**

Die Publikation «Vivere il territorio», das von der ASPAN «Gruppo regionale Ticino» und von der «Sezione della pianificazione urbanistica» in Zusammenarbeit mit dem «Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport» veröffentlicht wurde, entstand aus der Idee heraus, Beilagenblätter zu den Videos über die Raumplanung zu erarbeiten, welche die VLP-ASPAN realisiert hat.
Dabei wurde klar, wie wichtig es ist, Informationen zusammenzutragen, die in Unterlagen zu bestimmten Themen bereits vorhanden sind. Diese Informationen müssen dann einfacher formuliert werden, um sie so über den engen Kreis der Beteiligten hinaus einem breiteren Publikum zugänglich zu machen. Aus ein paar Beilagenblättern wurde ein Kompendium, eine Zusammenfassung, ein Buch mit Hinweisen, das Stichworte enthält, die zum Nachdenken anregen. Den Lehrkräften soll es Arbeitshilfen zur Verfügung stellen und sie einladen, das Thema mit ihren Schülerinnen und Schülern zu vertiefen.

---

*Antonella Steib Neuenschwander* ist Geographin und Vorstandsmitglied der ASPAN «Gruppo regionale Ticino»; sie arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin beim «Ufficio del Piano direttore» (Sezione della pianificazione urbanistica des Dipartimento del territorio des Kantons Tessin).
Heute arbeitet sie aktiv bei der Revision des kantonalen Richtplans mit und ist insbesondere für die Agglomerationen und die Siedlungen zuständig.
*Katia Balemi* ist Geographin und Vorstandsmitglied der ASPAN «Gruppo regionale Ticino»; sie verfügt über Erfahrung im Bereich des Schulwesens, der Umwelterziehung und der Informationstätigkeit. Im August 2001 wurde sie Vorsteherin der «Servizi centrali» der «Sezione della pianificazione urbanistica» des «Dipartimento del territorio» des Kantons Tessin, wo sie sich insbesondere um die Koordination der Datenbanken und die Informationstätigkeit der Sektion kümmert.

---

**Die Ziele**

Der Titel «Vivere il territorio» ist an sich schon sinnbildlich. Der Begriff «Leben» in seiner weitesten Bedeutung unterstreicht die Idee des Zusammenlebens, des Erlebens der eigenen Existenz in Bezug auf Zeit, Ort, Mittel und Bedingungen. Im übertragenen Sinn schliesst der Begriff die Idee der Zugehörigkeit, des Besitzergreifens und des sorgfältigen Umgangs mit ein. Denn der Wunsch, bei den Entscheidungsfindungsprozessen aktiv mitzuwirken, der Wille, zu einer ausgewogenen Nutzung des Bodens beizutragen, hängen vom Wissen über die Probleme und vom Bewusstsein ab, dass jeder einzelne Beitrag wichtig ist und das allgemeine Wohlbefinden verbessern kann.
Aufgrund der Tatsache, dass die Informationstätigkeit und die Sensibilisierung eine ausschlaggebende Rolle spielen, haben sich die Projekt-Verantwortlichen gleich zu Beginn ehrgeizige Ziele gesetzt:

- das Kantonsgebiet und die Probleme im Bereich der Bodennutzung bekannt machen, wobei das Wirkungsfeld, die Ziele, die heutigen Strategien sowie die raumplanerischen Massnahmen festgelegt werden;
- die Voraussetzungen zu schaffen, um in der Gesellschaft das Bewusstsein für den Wert und die Grenzen unseres Gebiets zu stärken;
- die Beziehung zwischen der Raumplanungsstelle, dem Gemeinwesen und den BürgerInnen zu verbessern sowie das Interesse der Bevölkerung, am Prozess der Bodennutzung aktiv mitzuwirken, zu wecken.

**Der Aufbau der Publikation**

Das Buch ist aus losen Blättern aufgebaut und enthält vier Teile, zwischen denen ein Zusammenhang besteht:

1. Theoretischer Teil
Dieser erste Teil ist eine Einführung ins Thema; er umfasst die Schlüsselbegriffe der Raumplanung, erklärt anhand von Beispielen die Ziele, die Massnahmen und die Strategien. Er nennt ein paar Stichwörter, die dazu anregen, sich Gedanken über die Entwicklung der genannten Beispiele im Bereich der Bodennutzung zu machen. Der theoretische Teil, der sich auf die wichtigsten Bauwerke in diesem Zusammenhang bezieht, ist in Kapitel unterteilt, in denen die Hauptprobleme der Raumplanung zusammengefasst werden. Durch den interaktiven und ergänzenden Aufbau der Blätter werden beim Nachschlagen die komplexe Struktur und die Kohärenz der Territorialorganisation sichtbar.

2. Praktischer Teil
Im zweiten Teil werden eine Reihe von Fällen aufgezeigt, die insbesondere deswegen ausgewählt wurden, weil sie typische geographische Merkmale sowie die Ziele in Bezug auf den Sachplan und die Auswirkungen auf das Gebiet gut aufzeigen; im zweiten Teil werden Auswirkungen der Raumplanung auf verschieden Ebenen ausgeführt: Kanton, Gemeinde, Region oder grenzüberschreitende Region.

3. Vertiefende Informationen
Dieser Teil besteht aus Zusatzinformationen, die von Fachpersonen aus verschiedenen Bereichen verfasst wurden. Ziel ist es, anhand eines breiten Meinungsspektrums Stichwörter zu liefern, die zum Überlegen und Analysieren anregen.
Dieser dritte Teil enthält Vorschläge für geführte Besichtigungen, einen der Angelpunkte der Informationstätigkeit.

4. Anhänge
Schliesslich werden noch einige zusätzliche Daten, eine Liste mit den grundlegenden Ausdrücken sowie eine Übersichtstabelle geliefert.

**Entstehung und Aufbau des Projekts «Vivere il territorio»**

Innerhalb der ASPAN Gruppo regionale Ticino kam die Idee auf, eine Informationskampagne zum Thema Raum und seiner Organisation anzuregen, um die Jugendlichen in den Schulen der Sekundarstufe für den Wert des Bodens und die Bedeutung seiner nachhaltigen Nutzung zu sensibilisieren.
Der Vorstand der ASPAN Gruppo regionale Ticino hat schliesslich in der Sezione pianificazione urbanistica (SPU) einen motivierten Partner für die Umsetzung dieses Projekts gefunden. Die SPU, die oft von Lehrkräften angefragt wird, die Informationen oder Unterlagen zum Thema Territorialorganisation brauchen, ist überzeugt, dass diese Initiative einem Bedürfnis der Schulen entspricht.
Mit der Projektkoordination und der Sicherstellung der erforderlichen technischen Beratung wurde Antonella Steib Neuenschwander beauftragt; mit der Erarbeitung und der Betreuung des Buchs Katia Balemi. Die beiden wurden von einer Arbeitsgruppe unterstützt, die sich eigens aus Mitgliedern des Vorstandes der ASPAN Gruppo regionale Ticino und aus zwei Beratern des Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport, nämlich den beiden Geographen Tazio Bottinelli und Claudio Ferrata, zusammensetzte. Diese beiden Lehrer stellten die erforderliche Koordinierung mit dem wichtigsten Empfänger des Buches, den Schulen, sicher. «Vivere il territorio» versteht sich als Unterstützung für Lehrkräfte. Das Buch soll ihnen die Aufgabe erleichtern, Antworten auf Fragen zu finden, die im Rahmen von Fächern auftauchen können, in denen Themen wie die Nutzung des Bodens behandelt werden; dazu gehört in erster Linie die Geographie. Zwei Jahre nach dessen Veröffentlichung zeigt es sich, dass das Buch von den Lehrkräften als sehr nützlich erachtet wird.

**Die Kontakte mit den Schulen**

Nach der Veröffentlichung des Textes «Vivere il territorio» wurden im Jahr 1999 in Zusammenarbeit mit dem «Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport» für die Lehrerinnen und Lehrer der Schulen der Sekundarstufe drei eintägige Seminare zum Thema Raumplanung durchgeführt. Verschiedene Lehrkräfte und Schulen haben sich mit dem Thema Raumplanung befasst und bieten nun vertiefende Kurse und Seminare zu wirklichkeitsnahen Themen in Zusammenhang mit der Raumplanung an.

Die Zukunft

Das Interesse und die Nachfrage haben die Urheber der Initiative veranlasst, die Texte und die Angebote auf der Internetseite der «Sezione della pianificazione urbanistica» (http://www.ti.ch/DT/DPT/SPU) zu aktualisieren und aktiv mit der Vereinigung «Gruppo di educazione ambientale» zusammenzuarbeiten. Diese hat sich vorgenommen, in den Schulen über den Begriff der Landschaft als Lebensraum und als Spiegel unseres Lebensstils, unserer Bedürfnisse und unserer Werte zu sprechen.

*(Übersetzung)*

# Frauen und öffentlicher Verkehr

Heidi Meyer
Geographin, Projektassistentin ASTRA
heidi.meyer@astra.admin.ch

**Frauen nutzen den öffentlichen Verkehr deutlich stärker als Männer. Die heutige Rollenteilung bringt es zudem mit sich, dass Frauen Bus, Tram und Bahn häufig in Begleitung mit Kindern oder in Verbindung mit Einkäufen benutzen. Entsprechend muss in die öffentlichen Verkehrsmittel in Sachen Zugänglichkeit und Sicherheit zusätzlich investiert werden.**

Heidi Meyer, Geographin, hat in ihrer Dissertation Mobilität unter einem geschlechtsspezifischen Blickwinkel betrachtet. Sie arbeitet zur Zeit als Projektassistentin im Bereich Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen (ASTRA). Ihre Familie mit zwei vorschulpflichtigen Kindern lebt autofrei in der Stadt Bern.

Der Titel dieses Beitrags mag auf den ersten Blick irritieren. Ist öffentlicher Verkehr für Frauen nicht dasselbe wie für Männer? Nutzen Frauen den öffentlichen Verkehr anders als Männer? Stellen Frauen andere Anforderungen an den öffentlichen Verkehr als Männer? Gibt es überhaupt Unterschiede zwischen den Mobilitätsgewohnheiten von Frauen und Männern?

Die diesbezüglichen Unterschiede mit Zahlen zu belegen ist nicht einfach, da erst in den letzten Jahren entsprechende Daten nach Geschlecht spezifiziert ausgewertet wurden. Eine Analyse der Volkszählung 1990 ergab zur Frage der Wahl des Verkehrsmittels für den Arbeitsweg in den fünf grössten Schweizer Städten ein deutliches Bild (vgl. Tab. 1). Offiziell publiziert wurde nur die Spalte mit dem Total, die Angaben für Frauen und Männer stammen aus einer Spezialauswertung (Meyer 1999; eine Nachführung für die Volkszählung 2000 ist zur Zeit noch nicht möglich).

In allen fünf Städten wählen Frauen in weit höherem Mass die öffentlichen Verkehrsmittel als Männer; das Verhältnis beträgt drei zu eins.

Der Unterschied zwischen Deutschschweizer und Westschweizer Städten wird bei der Differenzierung nach Geschlecht klar ersichtlich. In der Westschweiz liegt der Anteil Erwerbstätiger, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren, allgemein tiefer; bei den Männern sind die Autofahrer sogar die Mehrheit. Das Verhältnis der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg liegt aber auch hier bei den Frauen rund dreimal höher als bei den Männern. In der zum Vergleich beigezogenen Agglomeration Zürich zeigt sich im Gegensatz zu den Städten insgesamt eine Bevorzugung privater Verkehrsmittel (79% öffentlicher gegenüber 100% Individualverkehr bei den Erwerbstätigen). Aber auch in der Agglomeration fahren deutlich mehr Frauen als Männer mit öffentlichen als mit privaten motorisierten Verkehrsmitteln zur Arbeit. Selbst unter Berücksichtigung ihrer tieferen Erwerbsquote fahren insgesamt mehr Frauen als Männer mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zur Arbeit.

Der Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000 weist für die weiteren bedeutenden Verkehrszwecke Freizeit- und Einkaufsverkehr dieselben geschlechtsspezifischen Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl nach, wenn auch nicht in derart ausgeprägtem Mass. Generell lässt sich sagen, dass Frauen einen hohen Anteil an Fussverkehr und ÖV sowie im MIV als Mitfahrerinnen stellen; beim Veloverkehr hingegen sind sie leicht, beim MIV als Fahrerinnen klar untervertreten.

Die deutlichen Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl werden meist mit der geringeren «Führerausweisquote» (Männer 89%, Frauen 71%; Differenz abnehmend) und dem tieferen Motorisierungsgrad (Auto immer verfügbar: Männer 83%, Frauen 71%) aufgrund der geringeren Einkommen von Frauen begründet. Qualitative Untersuchungen deuten allerdings auf eine grundsätzlich ökologischere Verkehrsmittelwahl von Frauen hin, selbst wenn ihnen immer ein Auto zur Verfügung steht (Meyer 1999, 72f.).

Nebst der tieferen «Führerausweisquote» und dem geringeren Motorisierungsgrad zeichnen sich die Mobilitätsgewohnheiten von Frauen durch weitere Aspekte aus, die mit der nach wie vor dominierenden Rollenteilung in der Gesellschaft zusammenhängen.

- **Wegketten**

Frauen verbinden eher als Männer verschiedene Verkehrszwecke miteinander (vgl. Abb.1).

Die erwerbstätige Mutter mit Kind legt den Weg von der Kindertagesstätte (Kita) zur Wohnung mit Kind und Einkauf zurück. Je nach Alter des Kindes (mit Kinderwagen/Kleinkind) oder Grösse des Einkaufs ist sie in ihrer Bewegungsfreiheit gegebenenfalls stark eingeschränkt.

- **Begleitverkehr**

Frauen erbringen deutlich mehr Service- und Begleitwege als Männer. Dies beeinflusst nicht nur die Wahl ihres Verkehrsmittels, es prägt auch die Mo-

Verhältnis öffentliches zu privatem Verkehrsmittel (in Prozent) für den Arbeitsweg

| | Total | Männer | Frauen |
|---|---|---|---|
| Zürich | 196 | 126 | 406 |
| Basel | 170 | 110 | 343 |
| Bern | 174 | 112 | 337 |
| Genf | 104 | 66 | 194 |
| Lausanne | 105 | 64 | 207 |
| zum Vergleich: Agglomeration Zürich | 79 | 56 | 134 |

Tabelle 1: Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg der erwerbstätigen EinwohnerInnen 1990 nach Geschlecht. Quelle: MEYER 1999, S. 65

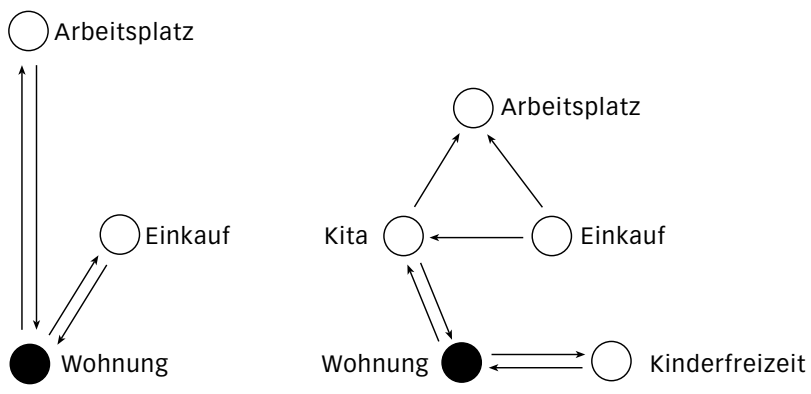



Abb.1: Mobilitätsmuster von erwerbstätigen Frauen

In jungen Familien bestimmendie Kinder weitgehend den Tagesablauf

bilitätsgewohnheiten der begleiteten Kinder und Jugendlichen. Wer als Kind und JugendlicheR regelmässig begleitet wird, sammelt kaum Erfahrung und gewinnt wenig Sicherheit in der selbständigen Mobilität.

**• Je nach Tageszeit ändernde Verkehrsmittelwahl**

Wenig untersucht ist bis heute die Vermutung, dass viele Frauen tagsüber problemlos langsame oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen, abends und nachts jedoch wenn möglich auf den MIV umsteigen oder sich begleiten beziehungsweise abholen lassen. Die teilweise Wiedereinführung der Zugsbegleitung und so genannte Treffpunktwagen versuchen deshalb die Attraktivität des ÖV wieder zu steigern.

Die Mobilität von Frauen und Männern unterscheidet sich weiter darin, dass sich mit den für einen Frauenlebenslauf typischen Veränderungen auch die Mobilitätsgewohnheiten ändern können beziehungsweise ändern müssen: Pubertät, Geburt eines Kindes, Erwerbsaufgabe, Scheidung oder Tod des Partners und hohes Alter sind häufig mit Änderungen oder Einschränkungen der Mobilitätsgewohnheiten verbunden. Beispielsweise fällt für ältere Frauen, die keinen Führerausweis besitzen, mit dem Tod des Partners zugleich die Möglichkeit der Autobenutzung und der Begleitung weg. Ältere Frauen – oder auch Männer – gehören denn auch zu den am wenigsten mobilen Personen.

**Zusammenfassung**

Frauen und Männer unterscheiden sich aufgrund der heute gültigen Rollenteilung in ihren Mobilitätsgewohnheiten deutlich. Zudem bringt ein frauenspezifischer Lebenslauf häufig Änderungen in der Alltagsmobilität mit sich. Dieser Tatsache tragen die heutigen statistischen Erhebungs- und Auswertungsmethoden in der Schweiz noch zu wenig Rechnung. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist fast immer mit Fuss- oder seltener mit Veloetappen verbunden. Folglich sind öffentlicher und Langsamverkehr insbesondere aus Frauensicht immer gemeinsam zu betrachten. Die Bedürfnisse der Frauen als der wichtigsten Kundenkategorie müssen in Zukunft angemessen berücksichtigt werden. Beispiele dafür sind der stufenlose Zugang zu Perrons, die Niederflurtechnologie, der Stauraum oder Sicherheitsaspekte, die hohe Priorität geniessen sollten.

●

***Margrith Hanselmann*** **(1953) arbeitete nach einem Jura-Studium als Assistentin am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich. Von dort machte sie den Sprung in die Bundeskanzlei. Beim Erarbeiten der Legislaturplanung des**

**Bundesrats (1980 bis 1988) oder als persönliche Beraterin von Bundesrat René Felber (1988 bis 1993) – in dieser Funktion war sie unter anderem zuständig war für die Vorbereitung von Bundesratsgeschäften – sah sie sich häufig mit Fragen der Raumplanung konfrontiert.**

**Als stellvertretende Generalsekretärin der SBB nutzte Hanselmann deshalb ihre Position, um Frauenanliegen besser einzubringen, etwa beim Projekt «Sicherheit in den Bahnhöfen». 1995 wechselte sie als Vizedirektorin ins Bundesamt für Verkehr. Auch hier sind Raumplanungsaspekte ein wiederkehrendes Thema. Im Vordergrund steht zurzeit vor allem die Sicherung einer flächendeckenden Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr.**

Meyer, H., 1999: Sitzplätze statt Parkplätze: Quantitative und qualitative Aspekte der Mobilität von Frauen am Beispiel der Stadt Zürich. Chur/Zürich

# Zwang zu kurzen Wegen – Eckpunkte eines Frauenalltags

Anja Simma, Stellvertretende Chefin ARE-Sektion Grundlagen
Yvonne Achermann, wissenschaftliche Mitarbeiterin in der ARE-Sektion Grundlagen
anja.simma@are.admin.ch
yvonne.achermann@are.admin.ch

**«Die Frau» gibt es nicht, und daher auch nicht «die Frauenmobilität». Vielmehr gibt es ganz verschiedene Frauen mit ganz unterschiedlichen Chancen, Bedürfnissen, Alltagserfahrungen und infolgedessen auch Mobilitätsmustern. Aufgrund der in unserer Gesellschaft verankerten geschlechtsspezifischen Aufgabenteilung und Rollenzuweisung sind Frauen aber von einer Reihe von Entwicklungen und Planungen anders betroffen als Männer, was sich auch in geschlechtsspezifischen Verhaltensunterschieden niederschlägt.**

Das Verhalten im Verkehr ist von einer Reihe von Einflussfaktoren abhängig, die geschlechtsspezifische Unterschiede aufweisen. Zu den wichtigsten Faktoren zählen hierbei die Mobilitätswerkzeuge – also die Möglichkeit, Verkehrsmittel zu nutzen. Sowohl hinsichtlich Fahrausweisbesitz als auch bezüglich Velo- und Autoverfügbarkeit sind Frauen schlechter gestellt als Männer. Hierbei sei allerdings erwähnt, dass die Unterschiede zwischen den Geschlechtern vor 30 Jahren noch weit grösser waren (vgl. Abbildung).
Aufgrund der geringeren Autoverfügbarkeit sind Frauen stark auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs angewiesen. Diese Tatsache spiegelt sich auch im Besitz von Abonnements und dadurch in der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wider. In der Schweiz besitzen 15 Prozent der Frauen, aber nur 11 Prozent der Männer ein Monats- beziehungsweise Jahresabo. Interessant ist allerdings, dass das Generalabonnement (GA), das die fast unbeschränkte Benützungsfreiheit des öffentlichen Verkehrs ermöglicht, eher in Männerhänden zu finden ist. Und nicht nur das: Männer besitzen zudem doppelt so häufig ein 1.-Klasse-GA wie Frauen[1]. Das heisst, wenn Männer Nutzer des öffentlichen Verkehrs sind, erleichtern sie sich eher die diesbezüglichen Rahmenbedingungen.

## Mehrfachbelastung schränkt Freizeit ein

Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor auf das Verkehrsverhalten ist die Anzahl der Verpflichtungen. Da die Hauptverantwortlichkeit für Haushalt und Familie zumeist den Frauen obliegt, die zudem immer häufiger auch erwerbstätig sind, ist ihr zeitlicher Handlungsspielraum eingeschränkt. Die Mehrfachbelastung von Frauen zeigt sich auch im Verkehrsverhalten. Der Anteil an Begleitwegen und Einkaufswegen sowie an komplexen Wegketten ist bei Frauen weit höher als bei Männern[2].

Eine Folge dieser Mehrfachbelastung ist zudem, dass Frauen weniger Freizeit haben[3] und infolgedessen auch für entsprechende Aktivitäten ausser Haus. Frauen absolvieren pro Tag zwar in etwa gleich viel Freizeitwege wie Männer – allerdings bestehen grosse Unterschiede hinsichtlich der Wahl und der Dauer von Freizeitaktivitäten. Die häufigsten von Frauen ausgeführten Freizeitbeschäftigungen sind «nicht sportliche Aussenaktivitäten» und «Besuche» – also Betätigungen, die häufig in Zusammenhang mit Betreuungspflichten stehen. Die häufigste von Männern ausgeführte Freizeitaktivität hingegen ist der Besuch gastronomischer Einrichtungen...

## Nähe auch beim Arbeitsplatz

Neben den Mobilitätswerkzeugen und dem verfügbaren Zeitbudget bestimmt auch die Lage von Einrichtungen für potenzielle Aktivitäten die Mobilitätsmuster. Da Männer und Frauen die gleichen wohnlichen Rahmenbedingungen vorfinden, verfügen sie räumlich gesehen über das gleiche Angebotspektrum hinsichtlich Erwerbsarbeit, Einkauf und Freizeit. Die Erreichbarkeit der Einrichtungen ist allerdings aufgrund der unterschiedlichen Verteilung der Mobilitätswerkzeuge verschieden, vor allem in Gebieten mit schlechter Infrastrukturausstattung. Eine schlechte Erreichbarkeit hat zur Folge, dass Frauen auf Wege verzichten müssen, das heisst, sie werden in ihrer Mobilitätsfreiheit eingeschränkt[4].
Die unterschiedlichen Chancen hinsichtlich der Erreichbarkeit schlagen sich zum einen in den zurückgelegten Distanzen nieder. Männer legen täglich 16 Kilometer mehr zurück als Frauen. Zum andern wird davon auch die Wahl des Arbeitsplatzes beeinflusst. Ein auffälliges Merkmal der Erwerbsarbeit von Frauen ist die im Vergleich zu Männern geringere Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz. Neben den bereits genannten Gründen spielt hier auch die geschlechtsspezifische Trennung des Arbeitsmarkts eine Rolle[5]. Frauenarbeitsplätze sind eher dispers im Raum verteilt, da Frauenberufe oft lokal orientiert sind.

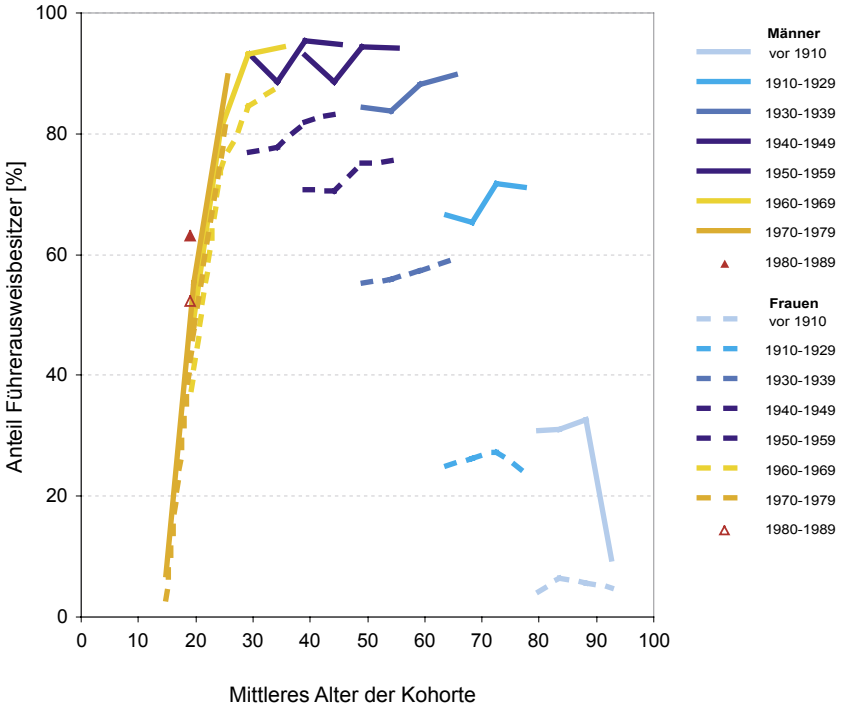
## Die Alltagsmobilität erleichtern

Die aufgezeigten Zahlen belegen, dass Frauen hinsichtlich Mobilitätswerkzeuge sowie Zeitverfügbarkeit andere Bedingungen vorfinden als Männer. Diese sind mitverantwortlich dafür, dass sich Frauen bei der Wahl der Verkehrsmittel und bei den zurückgelegten Distanzen umweltschonender verhalten als Männer. Dieses umweltverträgliche Verhalten ist angesichts der bestehenden Verkehrsprobleme zwar positiv. Solange aber die verkehrlichen Rahmenbe-

**Die Analyse des Einkaufsverkehrs zeigt, dass sich das Verhalten von Männern und Frauen in diesem Bereich stark unterscheidet.**
**Gemäss dem Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten dienen 24 Prozent der von Frauen, aber nur 14 Prozent der von Männern zurückgelegten Wege dem Einkaufen. Frauen gehen zudem regelmässiger – an allen Wochentagen – einkaufen, während Männer vorwiegend am Samstag zum Shoppen unterwegs sind.**
**Die Distanz, die zum Einkaufen zurückgelegt wird, ist für die Frauen durchschnittlich um 19 Prozent kleiner als für die Männer. Unabhängig vom Erwerbsstatus der Personen (erwerbstätig, im Haushalt tätig oder im Ruhestand) legen die Männer systematisch die längeren Strecken zurück. Dieser Unterschied bezüglich Häufigkeit und Distanz der Einkaufswege erklärt sich zweifellos zum Teil dadurch, dass Frauen zum Einkaufen seltener als Männer (68 Prozent gegenüber 75 Prozent) ein motorisiertes Individualverkehrsmittel benützen.** ***(Übersetzung)***

dingungen so gestaltet sind wie heute, wird dadurch eine ungleiche Chancenverteilung zwischen den Geschlechtern unterstützt.

Da es aus Sicht der Nachhaltigkeit erstrebenswert ist, dass sich Frauen weiterhin umweltschonend verhalten und dass sich diesbezüglich das Verhalten der Männer an jenes der Frauen annähert, stellt sich die Frage, wie dieses Ziel erreicht werden kann. Mögliche Ansatzpunkte sind Massnahmen zur Alltagserleichterung sowie die Frage der Planungsverantwortlichkeit (Planung in Frauenhand)[6]. Hinter dem zweiten Ansatzpunkt steckt die Hypothese, dass die meisten Planungsverantwortlichen aufbauend auf ihr Alltagserleben planen. Wenn also mehr Verwaltungsstellen mit Entscheidungskompetenz von Frauen besetzt werden, dürfte sich mittelfristig auch die Mobilität im Frauenalltag verbessern.




1 persönliches Mail vom 25.2.2003 von Philippe Müller, Leiter Marketing Services, SBB Personenverkehr

2 VCÖ-Forschungsinstitut (1994) Wie geht's als Frau am Alsergrund? – Frauengerechte Fussgängerplanung. Pilotprojekt im Auftrag der MA 57, Wien.

3 Blanke, K., M. Ehling und N. Schwarz (1996) Zeit im Blickfeld – Ergebnisse einer repräsentativen Zeitbudget-Erhebung, Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 121, Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart.

4 Simma, A. (2000) Verkehrsverhalten als eine Funktion von sozio-demografischen und räumlichen Faktoren, Dissertation an der Universität Innsbruck, Innsbruck.

5 Hanson, S. und G. Pratt (1990) Geographic perspectives on the occupational segregation of women, National Geographic Research, 6 (4) 376-399.

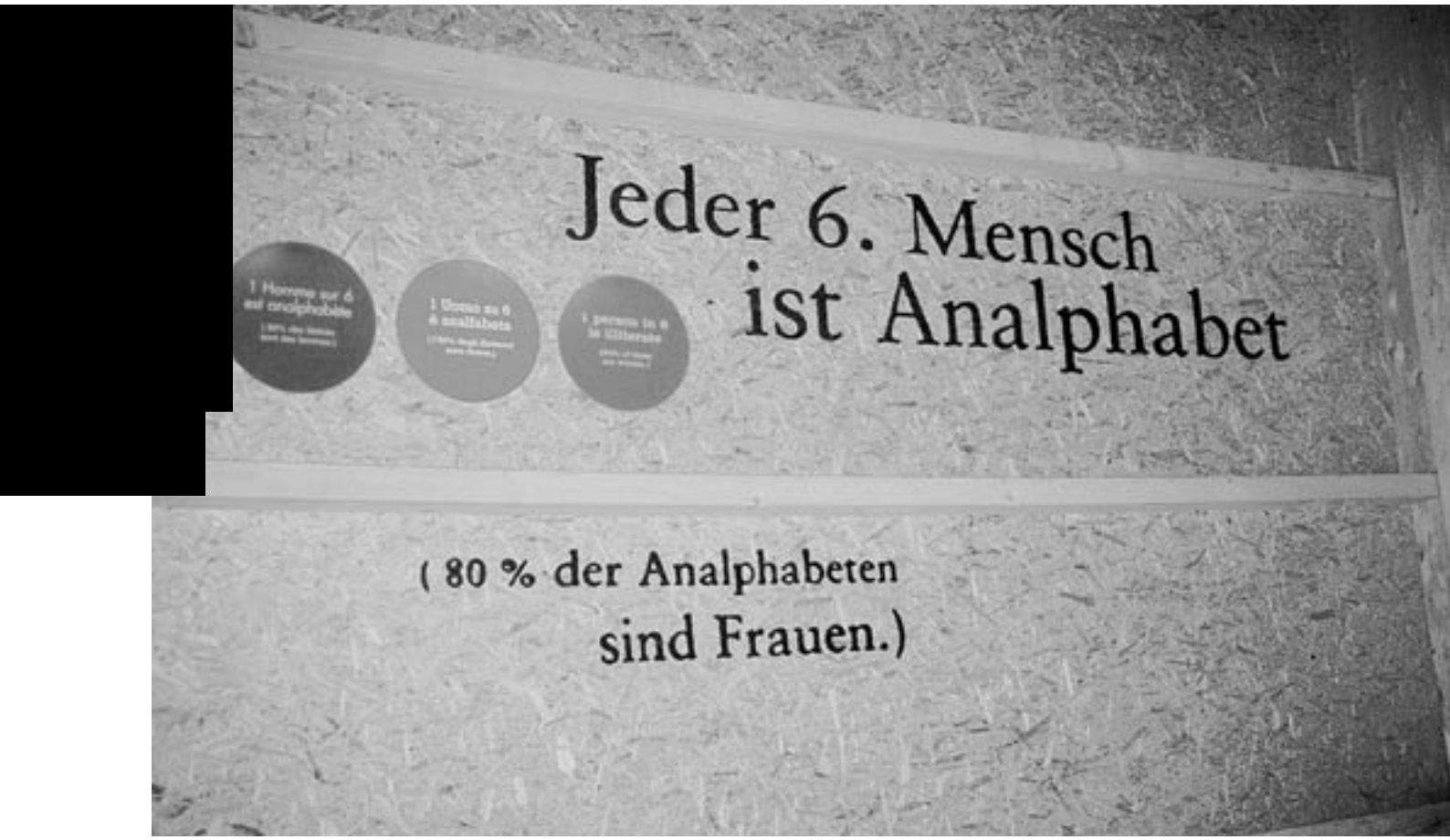
6 Simma, A. (1996) Frauen & Mobilität, Wissenschaft & Verkehr, 3, VCÖ Verkehrsclub Österreich, Wien.

***Patricia Schulz,*** **1949, arbeitete zuerst als Rechtsanwältin in Genf, dann in Madagaskar in der Entwicklungszusammenarbeit. Später war sie Assistentin und Lehrbeauftragte an der juristischen Fakultät der Universität Genf und engagierte sich in diversen Frauenprojekten, in wissenschaftlichen Arbeiten und für die Gleichstellung von Frau und Mann an der Universität.**

**Seit 1994 ist Patricia Schulz Direktorin des Eidgenössischen Büros für die Gleichstellung von Frau und Mann (EBG). Das EBG hat eine sehr breites Aktionsfeld, soll es doch alle Formen von Diskriminierungen bekämpfen und die Gleichstellung in allen Bereichen fördern. So unterstützte das EBG das Projekt «Frau am Bau» (1999 bis 2002). Die aktuelle Kampagne, «fairplay-at-work», lehnt sich an die letztjährige Kampagne «fairplay-at-home» an. Ziel beider Aktionen ist es, die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Betreuungsarbeit zu fördern. «Wir sind uns sehr bewusst, dass es dafür zusätzliche strukturelle Massnahmen braucht», erklärt Schulz. Trotzdem arbeitet man hier unentwegt auf verschiedenen Ebenen, um die Gleichstellung voranzubringen – etwa mit der jüngst ins Leben gerufenen Fachstelle zur Bekämpfung von Gewalt gegen Frauen.**

# Frauen und nachhaltige Entwicklung

Anne DuPasquier
Stellvertretende Sektionschefin, Sektion Nchhaltige Entwicklung ARE
Anne.DuPasquier@are.admin.ch




Im Palais de l'Equilibre, einer Ausstellung des Bundes zur nachhaltigen Entwicklung an der Expo.02, wurde die Geschlechterdimension nicht vergessen. Foto: Anne DuPasquier

**Die Geschlechterdimension ist untrennbar verknüpft mit dem Konzept der nachhaltigen Entwicklung. Nur unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Sichtweisen der Frauen können die Kriterien der drei Pfeiler der nachhaltigen Entwicklung – Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt – erfüllt werden. In der Schweiz wie auf internationaler Ebene ist die Gleichstellung von Frau und Mann aber noch bei weitem nicht erreicht.**

**«We know there can be no enduring peace without development. We also know there can be no development unless women play their full part.» (Kofi Annan, UNO-Generalsekretär, 6.3.2000)**

Die erste Definition von nachhaltiger Entwicklung ist einer Frau – Gro Harlem Brundtland – zu verdanken[1]: Danach ist eine Entwicklung nachhaltig, wenn sie gewährleistet, dass die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt werden, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zur Befriedigung ihrer eigenen Bedürfnisse zu beeinträchtigen. Dieses Konzept erlangte anlässlich des UNO-Weltgipfels von Rio 1992 grosse Bekanntheit. Kapitel 24 des Aktionsplans für das 21. Jahrhundert (Agenda 21), den 180 Länder am Gipfel von Rio verabschiedeten, ist der Rolle und der Stellung der Frau in der Entwicklung gewidmet. Es sieht vor, dass «die Regierungen sich dafür einsetzen, bis zum Jahr 2000 eine Strategie zur Überwindung politischer, gesetzlicher, administrativer, kultureller, verhaltensbedingter, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Hindernisse auf dem Weg zur vollen Beteiligung der Frau an einer nachhaltigen Entwicklung und am öffentlichen Leben umzusetzen».

Zehn Jahre nach Rio fand in Johannesburg der Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung statt. Im Aktionsplan dieser Konferenz wird die Geschlechterdimension zwar nicht mehr in einem eigenen Kapitel behandelt, aber dennoch an mehreren Stellen erwähnt. In der Einleitung wird festgehalten, dass die Umsetzung des Plans allen Menschen, insbesondere Frauen, jungen Menschen und den schwächsten Bevölkerungsgruppen, Nutzen bringen soll. Im Rahmen der Armutsbekämpfung soll namentlich die Beteiligung der Frau an der Entscheidungsfindung auf allen Ebenen verstärkt werden. Zudem soll sichergestellt werden, dass alle Kinder – Jungen und Mädchen – den gleichen Zugang zu sämtlichen Bildungsstufen haben. Die Schweiz setzte sich dafür ein, dass die Ungleichheiten zwischen Jungen und Mädchen erwähnt werden. Bis 2015 soll die Sterblichkeitsrate der Säuglinge um zwei Drittel und der Kinder unter fünf Jahren sowie der Mütter um drei Viertel reduziert werden. Ferner wird im Aktionsplan die Entwicklung nationaler Indikatoren für die Chancengleichheit zwischen Männern und Frauen gefordert.

Trotz dieser politischen Erklärungen und der Arbeit verschiedener NGO sind die Frauen insbesondere beim Ressourcenzugang noch immer stärker benachteiligt als die Männer. Die Verarmung der Frauen hat drastische Auswirkungen auf die Ernährung und die Gesundheit der Menschen, für die sie sorgen müssen. Folgende Zahlen zeigen, wie gross die Fortschritte sein müssen, damit eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung erreicht werden kann[2]:

- Von den 1,3 Milliarden Menschen, die in grosser Armut leben, sind 70% Frauen.
- 80% der 900 Millionen erwachsenen Analphabeten sind Frauen.
- $^2/_3$ der Kinder, die keine Schule besuchen, sind Mädchen.
- Bei Frauen ist die Übertragung des HIV-Virus zweimal häufiger als bei Männern.

Zahlreiche Projekte schlagen fehl, weil der Geschlechterdimension nicht Rechnung getragen wird. So berichtet Joseph Stiglitz, ehemaliger Vizepräsident der Weltbank: «In einigen Ländern förderte die Weltbank die Verpfändung von Grundstücken, um den Zugang zu besseren Kreditmärkten zu fördern. Sie musste jedoch feststellen, dass dies ungewollte Folgen hatte. In Ländern, wo das Gewohnheitsrecht den Frauen die Verfügungsgewalt über das Land zugesteht, gelangte der Grundbesitz dadurch in den strukturierten Markt. In vielen Fällen gingen so die ent-

«Kissen» im Palais de l'Equilibre, einer Ausstellung des Bundes zur nachhaltigen Entwicklung an der Expo.02; Foto: Anne DuPasquier

sprechenden Rechte an Männer über. Daraus ergab sich eine nicht beabsichtigte veränderte Einkommensverteilung zwischen Männern und Frauen, die sich nachteilig für die Frauen und damit für die Kinder, die Gesundheit und die Bildung auswirkte.»

Etliche NGOs unterstützen Projekte der nachhaltigen Entwicklung zu Gunsten der Frauen. In Marokko beispielsweise hat eine ausschliesslich aus Frauen bestehende Kooperative zur Herstellung von Öl aus den Früchten des Arganbaums das Leben der Teilnehmerinnen verändert. «Früher war ich dazu verdammt, das Haus nicht zu verlassen. Heute verdiene ich Geld und kann meine Kinder zur Schule schicken»[3], erzählt eine Marokkanerin. Dieses Projekt ist von grosser gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Bedeutung und trägt gleichzeitig zur Erhaltung einer gefährdeten Baumart bei.

Wie hängen nachhaltige Entwicklung und Geschlechterdimension in der Schweiz zusammen? Die Situation ist zwar nicht mit jener der Entwicklungsländer zu vergleichen, aber trotzdem bei weitem nicht ideal. Auch hier sprechen die Zahlen für sich:

- Die Löhne der Frauen in der Privatwirtschaft sind im Schnitt 22% tiefer als jene der Männer.
- In der Bundesverwaltung sind 17% der Führungskräfte und 7% der obersten Führungskräfte (ab Lohnklasse 30) Frauen.
- 24% der Mitglieder des Nationalrats sind Frauen.

Im Hinblick auf den Weltgipfel von Johannesburg verabschiedete der Bundesrat im März 2002 eine neue Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Diese war von der Interdepartementalen Arbeitsgruppe Rio erarbeitet worden und bestand aus 29 AmtsdirektorInnen (davon 28 Männern), 22 Mitarbeitern und 5 Mitarbeiterinnen. Die Geschlechtergleichheit ist darin kein eigenständiges Thema, da nur die neuen politischen Strategien berücksichtigt wurden. Die Gleichstellung von Frau und Mann ist aber eine Domäne der Politik, die schon seit längerer Zeit vom Gleichstellungsbüro verfolgt wird[4].

Dennoch beziehen sich zwei Massnahmen der Strategie auf dieses Ziel. Massnahme 7, «Abdecken neuer Armutsrisiken», bezweckt eine verbesserte Regelung der Familienzulagen, unabhängig von der Erwerbsarbeit der Eltern. Ausserdem will der Bundesrat vermehrt Bestrebungen im Bereich familienergänzende Betreuung unterstützen. Massnahme 21, «Monitoring Nachhaltige Entwicklung», sieht die Entwicklung eines Indikatorensystems zur Beurteilung des Stands und der Tendenzen dieses Prozesses hinsichtlich der drei Dimensionen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft vor. Sieben dieser Indikatoren beziehen sich ausdrücklich auf die Geschlechterdimension, so beispielsweise die Indikatoren «Personen unter der Armutsgrenze nach Geschlecht», «Erwartete Schulbesuchsdauer nach Geschlecht» oder «Lohnunterschiede Männer/Frauen»[5].

Gleichberechtigung und Ausgewogenheit sind fester Bestandteil der nachhaltigen Entwicklung. Die Entwicklung ist nur dann nachhaltig, wenn sie «anders» – nämlich mit der aktiven Beteiligung der anderen Hälfte der Menschheit – konzipiert, geplant und umgesetzt wird.

*(Übersetzung)*

●

1 Weltkommission1 für Umwelt und Entwicklung, 1987
2 UNDP, 2000
3 Centre de recherche pour le développement international (IDRC, Kanada), 2002
4 Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann. Umsetzung des Aktionsplans der Schweiz «Gleichstellung von Frau und Mann» durch die Bundesbehörden. Bericht des Bundesrats, November 2002
5 BFS, BUWAL, ARE, Nachhaltige Entwicklung messen. Einblick in MONET – das Schweizer Monitoringsystem, August 2002

***Melanie Bründler,* 1975, studierte Arbeits- und Organisationspsychologie an der Universität Bern. Im Rahmen eines Auftrags des Regionalverkehrs Bern-Solothurn untersuchte sie das Angst- und Unsicherheitsgefühl im öffentlichen Verkehr (ÖV).**

**«Frauen leiden bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs viel häufiger als Männer an Angst- und Unsicherheitsgefühlen», konstatiert Bründler. Dies sei brisant, da Frauen – obwohl klar die nachfragestärkste Benutzergruppe des ÖV – aufgrund dieser Angstgefühle zunehmend auf das Auto umstiegen. Für ÖV-Betreiber sei es deshalb von vitalem Interesse, dieser Entwicklung raumgestalterisch entgegenzuwirken. Es gelte, Übersichtlichkeit, Beleuchtung und Belebung zu verbessern und bauliche Enge zu vermeiden. «Die Resonanz auf meine Vorträge zeigt, dass eine Sensibilisierung sowohl auf Fragen der objektiven wie der subjektiven Sicherheit Not tut, zumal in den Verkehrswissenschaften und der Raumplanung technisch und betriebswirtschaftlich argumentierende Männer überwiegen», meint Bründler. Es sei Aufgabe der Raumentwicklung, dafür zu sorgen, dass der öffentliche Raum inskünftig auch von Frauen, Kindern und alten Menschen ohne Angst genutzt werden kann.**

# Wo Frauen gehen

Gisela Vollmer
Architektin und Raumplanerin
gisela.vollmer@raumplanerin.ch

**Obwohl Frauen seit Jahren Vorschläge für bauliche und planerische Veränderungen machen, ist ihnen der Eingriff in diesen Prozess bisher kaum gelungen. Dabei könnten öffentliche Räume – ohne dass sie mit Kameras ausgerüstet werden müssen – für Frauen sicher und nachhaltig sein, also Lebensqualität für alle bedeuten. Drei Projekte zeigen neue Ansätze.**

Gisela Vollmer ist Architektin/Raumplanerin ETH-NDS und Inhaberin des Büros für Raum- und Sozialplanung in Bern. Zu ihren Arbeitsschwerpunkten gehören Mobilität und Sicherheit im öffentlichen Raum. Die hier vorgestellten Projekte gehören zu den Themenschwerpunkten 2002.

**«..., dass die öffentliche Sicherheit der Städte, das heisst die Sicherheit vor allem ihrer Bürgersteige und Strassen, nicht primär von der Polizei aufrechterhalten wird, so notwendig die Polizei auch ist. Die öffentliche Sicherheit wird primär durch ein kompliziertes, fast unbewusstes Gewebe aus freiwilliger Kontrolle und grundsätzlichen Übereinkommen unter den Menschen selbst getragen und durchgesetzt.»**
**Jane Jacobs, 1963[1]**

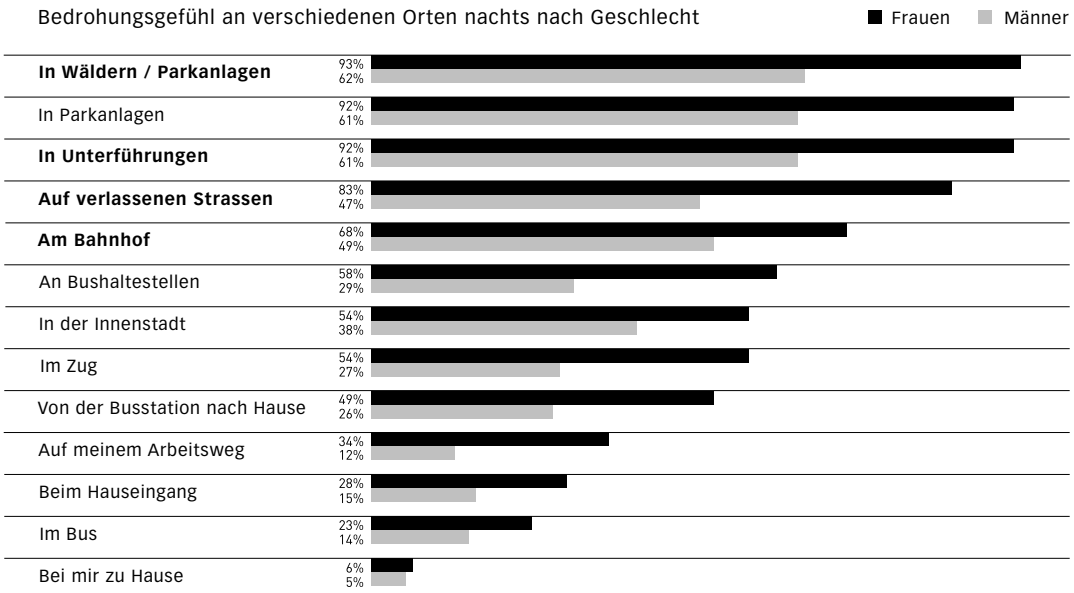
Das Mobilitätsproblem vieler Frauen sind «Un-Orte» oder «leere» Räume, Räume ohne Identität, die überall im Siedlungsgebiet verteilt sind. Sie schränken die Alltagsmobilität und damit die Lebensqualität vor allem von Frauen ein. Ausser den Frauen sind auch Kinder, Jugendliche und Betagte allgemein betroffen, also die «Schwächeren». Ihre Mobilität in öffentlichen Räumen hängt einerseits von der Verkehrslage und vom Verkehrsaufkommen, andererseits vom subjektiven Sicherheitsempfinden ab. Weitere Faktoren sind die bauliche Gestaltung (zu wenig Raum und Beleuchtung, unübersichtliche bauliche Gestaltung, leere Gebäude und Flächen), die soziale Nutzung sowie die Tages- und Nachtzeit. Die Bandbreite, ob und wie stark die gleichen öffentlichen Räume von verschiedenen Frauen als soziale und räumliche Leere empfunden werden, ist relativ gross. «Un-Orte» lösen Angst oder Unsicherheit aus. Das veranlasst vor allem Frauen, diese Orte zu meiden, respektive ihre Alltagswege dementsprechend zu verändern. Sie entwickeln spezielle Strategien dafür, wechseln die Verkehrsmittel, machen Umwege oder verzichten auf einzelne Tätigkeiten. Die «öffentliche Hand» reagiert zunehmend damit, «Un-Orte» mit Kameras zu sichern. Diese Massnahmen sind jedoch fragwürdig, denn damit verwandeln sie diese «Un-Orte» nicht in Räume, in denen man sich wohlfühlt.

## Öffentliche Räume planen

Die Planung öffentlicher Räume aus Frauensicht ist möglich und nötig. Anhand dreier Projekte soll das Potenzial der Raumplanung für eine nachhaltige Entwicklung in den Agglomerationen aufgezeigt werden.

- **Ein Unternehmen bewirtschaftet den öffentlichen Raum**

Als Fussgängerinnen sind Frauen häufiger auf den öffentlichen Verkehr angewiesen als Männer. Dies, obwohl sie Bahnhöfe und Unterführungen widerwilliger benutzen.
Trotz Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr (zum Beispiel Abbau von Personal auf den Regionalbahnhöfen) formulierten die SBB für das Projekt «Facelifting Stationen/RV05» das Ziel, dass Regionalbahnhöfe ein neues Image erhalten sollten. Es wird «aufgeräumt». Öffentlich zugängliche Räume auf den Bahnhöfen, heute noch vielerorts vernachlässigt, sollen in Zukunft nach einem Beleuchtungs- und Informationskonzept bewirtschaftet werden. Kurze, helle und saubere Zugänge, Durchgänge und Unterführungen sowie klare Weg-, Sicht- und Umsteigebeziehungen sollen entstehen. Mit einer Lichtstele, der Corporate Identity der Unternehmung, sollen die Kundinnen und Kunden den Regionalbahnhof bereits aus der Entfernung identifizieren können. Die




Bedrohungsgefühl Tabelle Eisner / Manzoni[1]

Dunkelheit im öffentlichen Raum ist für Frauen offenbar immer mit Stress verbunden

«neuen» Regionalbahnhöfe vermitteln in der Tat ein sicheres Gefühl. Allerdings sind vielerorts die Schnittstellen SBB/Gemeinde noch ein Problem. Die Bahnhöfe stehen nicht selten wie Inseln im Land und sind in der Nacht von dunkler Einsamkeit umgeben.
Die Raumplanung kann hier ein Zeichen setzen und die Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen vor allem an den Bahnhöfen mit Verdichtung und Nutzungsmischung forcieren.
Die SBB hat dafür den Leitfaden «Sicherheit und Wohlbefinden auf Regionalbahnhöfen und deren Zugängen» mit Kriterien und einer Checkliste erstellen lassen.

**• Querschnittsaufgabe – eine Stadt saniert Alltagswege**

Im Rahmen des Projekts «Wohnen in Biel und Quartierentwicklung nach innen» hat eine Untersuchung mit Frauen zum Thema «Sicherheit im öffentlichen Raum in der Stadt Biel»[2] aufgezeigt, dass mehr als «Pflästerlipolitik» erwartet wird. Sanierungsbedarf besteht vor allem für die Wege von den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel zur Wohnung und quer durch die Stadt.
Die befragten Frauen bestätigten die These, dass sich Frauen als Fussgängerund Velofahrerinnen häufiger und länger ungeschützt im öffentlichen Raum bewegen als Männer, die vielfach im Auto unterwegs sind. Also sind Frauen auch häufiger von Übergriffen im öffentlichen Raum und von der gesamten Problematik der Verkehrssicherheit in Zusammenhang mit Schulwegen betroffen.
Im Zentrum der Untersuchung standen die Alltagswege von Frauen zu den täglichen Einkäufen, zur Erwerbsarbeit und zu den Freizeitaktivitäten. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass «Un-Orte», verteilt über die ganze Stadt, die Erreichbarkeit wichtiger Räume wie Bahnhof oder Stadtzentrum behindern, Wegbeziehungen unterbrechen und sichere Alltagswege zu bestimmten Zeiten verunmöglichen. In jedem Fall meiden die Frauen ungenügend beleuchtete, unübersichtliche Wege sowie Räume, die unbelebt sind oder einseitig genutzt werden. Da Dunkelheit im öffentlichen Raum für Frauen offenbar immer mit Stress verbunden ist, entwickeln Frauen für den abendlichen Ausgang Strategien und legen sich spezielle Massnahmen zurecht. Von den vielen genannten «Un-Orten» sind die grössten Probleme an den Schnittstellen, und zwar beeinflusst durch bauliche Gestaltung oder soziale Nutzung: auf dem Bahnhofplatz, entlang der Hangkante und rund um die Bahnunterführungen. Allerdings fühlen sich Frauen aus Quartieren mit sozialen Netzwerken sicherer als diejenigen, die in anonymen Quartieren wohnen.
Die in dieser Studie aufgezeigten Probleme nahmen die verantwortlichen Stellen in Biel ernst. Die Sichtbeziehungen im wichtigen Bahnhofzugangsbereich der «Aare Seeland Mobil-Bahn» wurden umgehend mit zusätzlichen Leuchten und durch das Zurückschneiden der Gebüsche am Weg verbessert. Zudem wurde eine stadtinterne «Arbeitsgruppe Sicherheit» eingesetzt. Zu den Mitgliedern dieser Arbeitsgruppe gehören neben dem Stadtplanungsamt die Polizei-, Schul- und Sozialdirektion. Als erste Stadt in der Schweiz hat

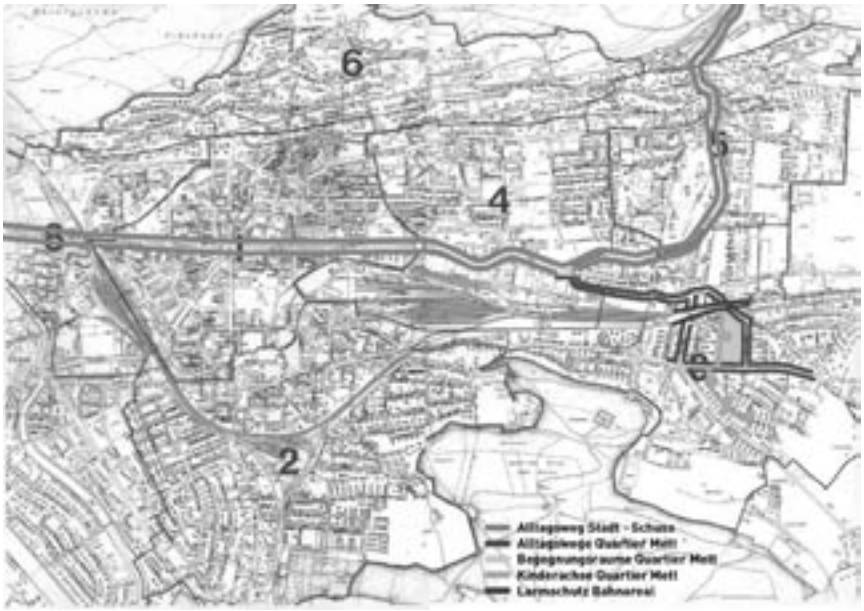
Biel aufgezeigt, dass ein vielfältiges Wohnungsangebot für das Marketing «Wohnstadt» allein nicht ausreicht.
Für die Raumplanung haben sich aus dem Blickwinkel der Frauen klare Prioritäten ergeben: Wege sind zu sanieren und Begegnungsräume zu gestalten. Die Durchgangsräume müssen Begegnungs- und Aufenthaltsqualität erhalten. In Biel sind es der Bahnhofsplatz und der Schüssraum, der die Stadt in ganzer Länge erschliesst. Für die bauliche Gestaltung und für die Nutzung der benachbarten Grundstücke sind neue Strategien gefragt. Hierbei muss insbesondere auch die Wohnungspolitik des Bundes einbezogen werden. Die nächsten Sanierungsschritte sollten einerseits die Querachsen des Schüssraums mit einzelnen Bahnunterführungen und andererseits Abschnitte an der Hangkante für die Erschliessung der einzelnen Quartiere umfassen.

- **Vernetzen – eine Agglomerationsgemeinde optimiert**

Kinderspielplätze sind immer öfter Orte von Gewalt und Vandalismus. Daneben bestehen auch Konflikte durch zweckentfremdete Nutzungen (zum Beispiel Hundekot im Sandkasten, Missachten des Velo- und Mofa-Fahrverbots). Die Gemeinde Ostermundigen – mit solchen Problemen ebenfalls konfrontiert – gab aufgrund eines neuen Artikels in der Bauordnung ein Gutachten für die Sanierung von zwei Parks respektive Spielplätzen in Auftrag.
Die Ergebnisse dieses Gutachtens basieren unter anderem auf den Erkenntnissen, die aus einem Diskussionsforum mit Anwohnenden und Grundeigentümern des Parks gewonnen wurden. Interessiert an der Sanierung sind nicht nur Frauen, sondern zahlreiche verschiedene Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern.
Der im Zentrum der Untersuchung stehende Spielplatz weist eine relativ breite Nutzungsmischung auf: Er wird sowohl von Kindern verschiedener Altersstufen wie auch von Jugendlichen und Erwachsenen zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten frequentiert. Problematisch ist dabei, dass einzelne Personengruppen (Jugendliche, Hundehalter mit ihren Tieren, Personen im MIV) den Platz durch ihre zweckentfremdeten Nutzungen und durch ihr Verhalten für die eigentlich vorgesehene Nutzung als Spiel und Aufenthaltsbereich für eine breite Bevölkerungsschicht unbenutzbar oder nur beschränkt nutzbar machen. Zudem fühlen sich Anwohnerinnen und Anwohner als Folge der problematischen Nutzungen in ihrer Wohn- und Lebensqualität bedroht. Als erste Massnahme ändert deshalb die Gemeinde die Unterhaltsarbeiten der Anlagen.

Für die Raumplanung zeigt sich hier, dass verdichtete Siedlungen in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnungen öffentliche Räume benötigen – Parks und Freiräume mit einer vielfältigen Nutzungsmischung. Eine Vernetzung mit anschliessenden Flächen und Schulen führt zu sicheren Zugängen und einer Vergrösserung der Areale. Für den Einbezug von Frauen und auch von Jugendlichen in die Raumplanung müssen entsprechende Verfahren entwickelt werden.

●




Alltagswege, Begegnungsräume und Kinderachsen in Biel

1 Jane Jacobs, amerikanische Urbanistik-Theoretikerin, veröffentlichte 1961 «The death and life of great american Citys», mit welchem sie Kritik an der damals vorherrschenden Stadtplanung des «urban renewal» übt. Ihr Hauptanliegen war es, die Strasse, den öffentlichen Raum und den Menschen ins Zentrum des Interesses zu rücken, nicht zuletzt um der urbanen Gewalt entgegen zu wirken.
2 Eisner Manuel, Manzoni Patrik, Schmid Ruth «Lebensqualität und Sicherheit im Wohnquartier», Verlag Rüegger, Chur / Zürich, 2000
3 «Sicherheit im öffentlichen Raum». Auswirkung der Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume auf die Mobilität von Frauen im Alltag. Anna Maria Hofer, Gisela Vollmer, Carmen Pfluger Thalmann, 2002

# Projekte zur Frauenförderung in technischen Berufen – eine Auswahl

**Eine ganze Reihe von Veranstaltungen, Begegnungstagen und Internet-Angeboten sollen junge Frauen für technische Berufe interessieren und die geschlechtsspezifische Ausrichtung auf die einzelnen Berufsfelder aufweichen helfen.**

**www.frauenplanenbauen.ch**
Ziel ist, eine schweizerische Web-Plattform als Instrument zur Darstellung und Verbreitung von geschlechtsspezifischen Aspekten in den Bereichen Planen und Bauen zu schaffen. Die Webplattform ermöglicht neben einem breiten und aktuellen Informationsaustausch den in diesem Bereich tätigen Fachleuten und insbesondere auch Frauen eine direkte Bekanntmachung ihrer Projekte.
Von verschiedenen Institutionen besteht die Zusage, mit dem Webprojekt verschiedene neue Projekte im Bereich Gender Mainstreaming im Bau- und Planungsbereich zu beginnen, respektive durchzuführen. Die Verknüpfung mit Genderprojekten in der Schweiz und im angrenzendem Ausland gewährleistet einen erweiterten Informations- und Erfahrungsaustausch.
Die Durchführung dieser Projekte, die Verknüpfung durch die Trägerschaften und zusätzliche Gespräche mit unterschiedlichen Institutionen sollen die Umsetzung verstärken.

**www.kids-info.ch**
Mädchen + Technik
Unsere Welt wird geprägt von einer rasanten technologischen Entwicklung, die eine noch grössere Beschleunigung aller technischen Prozesse nach sich zieht. Technik ist Teil unserer Kultur. Die Menschen, die Technik gestalten – IngenieurInnen, InformatikerInnen, PhysikerInnen, TechnikerInnen – beeinflussen unsere Zukunft massgeblich. Leider sind Frauen in den technischen Berufen noch immer selten. Der Ingenieurberuf ist nach wie vor eine Männerdomäne. Viele Mädchen und Frauen ziehen in ihrer Berufswahl einen technischen Beruf schon gar nicht in Erwägung, weil ihnen dazu weibliche Vorbilder fehlen.
Daher wurde das Projekt «KIDSinfo» ins Leben gerufen. Das Projekt, das sich an Primarschulen wendet, vermittelt ein positives Ingenieurinnen-Image und etabliert die fehlenden Vorbilder in der Gesellschaft, indem sie Kindern bereits im frühen Schulalter vorgeführt werden.

**Technik-Schnuppertag**
Dieser im März 2003 erfolgreich durchgeführte Tag der FHS Hochschule für Technik, Wirtschaft und Soziale Arbeit St.Gallen findet im Frühling 2004 wieder statt.
www.stud.isg.ch/~project-discovery/Schnuppertag_2003/Index.htm

**«Engineers Shape our Future INGCH»**
www.ingch.ch/de/sites/events/i_technowoch.htm
Dem Ingenieurmangel Abhilfe schaffen will die Gruppe «Engineers Shape our Future INGCH». Mit den Neuen Technologie-Wochen wird GymnasiastInnen ein lustvoller Einblick in die faszinierende Welt der Technik gegeben und die Attraktivität der Ingenieurberufe aufgezeigt. Seit 1992 wird dieses Angebot von Gymnasien (heute rund 20 Schulen pro Jahr) wahrgenommen. Die Langzeit-Evaluation bestätigt den Erfolg dieses Projekts.
Angesprochen werden mit den Neuen Technologie-Wochen zudem auch Lehrkräfte und BerufsberaterInnen. Sie erhalten als Mitwirkende Einblick in die verschiedenen technischen Welten. Den beteiligten Firmen und Bildungsinstitutionen bringt der direkte Kontakt mit potenziellen Studierenden oder Mitarbeitenden wichtige Erfahrungen – nicht zuletzt den Spass am Kontakt mit jungen, motivierten Menschen und das gute Gefühl, sich für den Ingenieurnachwuchs ganz direkt einzusetzen.

**Frauenstadtrundgänge**
Diese spezielle Art von Stadtführungen finden in Bern, Luzern, Winterthur, Basel, Freiburg, Zug, Zürich, Genf statt:
www.femmestour.ch
www.stattLand.ch
www.frauenstadtrundgang.ch

**www.vaeter.ch**
Am Tochtertag begleiten Mädchen von der 4. bis 9. Schulklasse ihren Vater oder ihre Mutter einen Tag lang zur Arbeit. Sie arbeiten mit ihren Eltern zusammen, lernen ihren Arbeitsplatz und ihre ArbeitskollegInnen kennen und erhalten einen ersten Einblick in die Erwerbswelt.
«Jetzt weiss ich endlich, was mein Papa den ganzen Tag macht. Es hat mir riesig gefallen!», war eine der häufigsten Reaktionen. Am 13. November 2003 findet der dritte Tochtertag statt.

**www.16plus.ch**
Lehrstellenprojekt

**www.educa.ch**
Der schweizerische Bildungsserver stellt sehr viele Gleichstellungsprojekte vor.

**www.unifr.ch**
Die Universität Freiburg und die Hochschule für Technik und Architektur (HTA-FR) organisieren am 3. und 4. Dezember 2003 gemeinsam ein zweitägiges Praktikumsangebot für Gymnasiastinnen im 3. Schuljahr.

**www.techno-girls.ch**
Techno-Girls – Männerberufe gibt es nicht?! Gymnasiastinnen erhalten Einblicke in Berufsalltag von Frauen in Männerdomänen.
Wird 2003 nicht mehr durchgeführt.

**www.frauambau.ch**
von 1997 bis 2002, Labelauszeichnung für Betriebe in der Bau- und Planungsbranche, die sich für gleichstellungsgerechte Arbeitsbedingungen einsetzen.

●

Zusammenstellung: Gisela Vollmer
gisela.vollmer@raumplanerin.ch

# info

**Schutz der Landwirtschaftsböden bleibt Daueraufgabe**

Der anhaltende Siedlungsdruck ist die grösste Herausforderung für eine dauerhafte Sicherung des landwirtschaftlichen Kulturlandes als nicht erneuerbare Ressource. Mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen verpflichtete deshalb der Bund 1992 die Kantone, ihre besten Ackerböden langfristig zu erhalten. Der Sachplan legt für jeden Kanton ein Minimum an Fruchtfolgeflächen fest, die mit raumplanerischen Mitteln langfristig zu erhalten sind. Eine Analyse des Vollzugs in den vergangenen zehn Jahren zeigt nun, dass der Sachplan die Erwartungen bisher erfüllt hat und trotz anhaltendem Druck der Siedlungsentwicklung gewissenhaft umgesetzt wird.
Der Bericht «10 Jahre Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF)» kann unter Angabe der Bestell-Nr. 812.029 d oder f beim Bundesamt für Bauten und Logistik BBL, 3003 Bern, in deutsch oder französischer Sprache schriftlich oder online über www.bbl.admin.ch bestellt werden.

**Forschungskonzept «Nachhaltige Raumentwicklung und Mobilität»**

Die bundeseigene Forschung im Dienst einer nachhaltigen Raumentwicklungs- und Mobilitätspolitik soll verbessert und gestärkt werden. Hierfür ist vom ARE in Zusammenarbeit mit anderen raumwirksamen Bundesämtern das Forschungskonzept «Nachhaltige Raumentwicklung und Mobilität» erarbeitet worden. Es ist eines von 12 Forschungskonzepten des Bundes, das im Zusammenhang mit der Botschaft des Bundesrates über die Förderung von Bildung, Forschung und Technologie in den Jahren 2004 bis 2007 entwickelt worden ist. Thematische Schwerpunkte des Forschungskonzepts sind unter anderem Grundlagen einer Politik der nachhaltigen Entwicklung, Perspektiven einer nachhaltigen Raum- und Verkehrsentwicklung oder die Wechselwirkungen zwischen Siedlung und Verkehr. Die vorgesehenen Mittel für die externen Forschungsaufträge belaufen sich auf rund 3,4 Millionen Franken pro Jahr.
Das Forschungskonzept 2004-2007 «Nachhaltige Raumentwicklung und Mobilität» kann unter Angabe der Bestell-Nr. 812.027 beim Bundesamt für Bauten und Logistik, BBL, 3003 Bern in deutscher und französischer Sprache bezogen werden.

**Viel Freizeit- und Ferienverkehr durch die Alpen**

Der Freizeit- und Ferienverkehr durch die Alpen erfreut sich ungebrochener Beliebtheit: Vier von fünf Reisen durch die Alpen sind Ferien- oder Freizeitfahrten. Zwischen 1996 und 2001 hat die Gesamtzahl der Reisenden im alpenquerenden Personenverkehr um 5% zugenommen. Stark gestiegen ist mit einem jährlichen Wachstum von 2,6% der Strassenverkehr. Das sind Ergebnisse der neusten Erhebung zum alpen- und grenzquerenden Personenverkehr 2001, die vom ARE zusammen mit den Bundesämtern für Strassen (ASTRA) und Verkehr (BAV) durchgeführt wurde. Danach überqueren täglich über eine Million Personen die Schweizer Grenzen und 73'000 die Alpen. Über die wichtigsten Schweizer Alpenübergänge Gotthard (Tunnel und Pass), San Bernardino, Grosser St. Bernhard und Simplon fuhren im Jahr 2001 täglich durchschnittlich 26'766 Personenwagen mit 58'656 Personen. Dies entspricht gegenüber 1996 einer Zunahme der Personenwagen um 14% bzw. der Anzahl Personen um 13%.

**Weniger alpenquerende Lastwagenfahrten im Jahr 2002**

Im vergangenen Jahr hat sich die Zahl der schweren Lastwagen im alpenquerenden Güterverkehr um 9% verringert. Damit bewegt sich die Verkehrsentwicklung auf dem vom Verlagerungsgesetz vorgeschriebenen Zielpfad. Die Reduktion ist indessen nicht nur auf die vom Bund ergriffenen Massnahmen zur Verkehrsverlagerung, sondern auch auf die schwache Konjunktur und die Dosierungsmassnahmen am Gotthard und am San Bernardino zurückzuführen. Zur Erreichung des ehrgeizigen Verlagerungsziels sind weiterhin grosse Anstrengungen erforderlich, zeigt die ARE-Publikation «Alpenquerender Güterverkehr 2002».

**Teilrevision der Raumplanungsverordnung**

Der Bundesrat hat am 21. Mai 2003 eine Teilrevision der Raumplanungsverordnung (RPV) gutgeheissen und auf den 1. Juli 2003 in Kraft gesetzt. Die RPV wird durch einen Artikel ergänzt. Dieser präzisiert, in welchem Ausmass landwirtschaftliche Wohngebäude ausserhalb der Bauzonen verändert werden können, wenn der landwirtschaftliche Bedarf weggefallen ist (Art. 24d Abs. 1 RPG). Dazu werden drei Grundsätze aufgestellt:

- Generell sind Erweiterungen zulässig, die für eine zeitgemässe Wohnnutzung unumgänglich sind.
- Für landwirtschaftliche Wohngebäude, die vor dem 1. Juli 1972 erstellt wurden, gelten innerhalb des bestehenden Gebäudevolumens die grosszügigeren Grenzwerte, wie sie auch für die anderen damals rechtmässig bestehenden Wohngebäude gelten: Sie können, unter Einhaltung der gesetzlichen Voraussetzungen, um bis zu 60% erweitert werden, höchstens aber um 100 Quadratmeter.
- Wurden Gebäude durch höhere Gewalt zerstört, dürfen sie wieder aufgebaut werden.

Die neue Bestimmung ist in jenen Kantonen anwendbar, welche Art. 24d des Raumplanungsgesetzes für anwendbar erklärt haben oder dies noch tun.
Die Teilrevision erfolgte, nachdem verschiedene Kantone Unsicherheiten in der Rechtsanwendung signalisiert hatten.
*Die ausführlichen Medienmitteilungen sowie zusätzlich Dokumente zu diesen Themen sind auf der ARE-Homepage www.are.ch zu finden.*

# Editorial

Nathalie Carron
Collaboratrice scientifique, section politique des transports,
Office fédéral du développement territorial (ARE)
nathalie.carron@are.admin.ch

**En 1994, l'ancien Office fédéral de l'aménagement du territoire avait publié l'étude «Femmes et aménagement, un constat décevant?». Neuf ans plus tard, la Direction de l'ARE a voulu donner à nouveau la parole à des femmes actives dans les domaines de l'aménagement du territoire, des transports et du développement durable, ceci dans le cadre bien défini de la présente revue. Comment les femmes perçoivent-elles l'organisation actuelle du territoire? Ont-elles des besoins différents des hommes dans ce domaine? Se sentent-elles en sécurité dans les espaces publics? Les distances toujours plus grandes entre le domicile, le lieu de travail et les lieux d'achat correspondent-elles à leur organisation du temps? Le présent numéro ne prétend aucunement répondre de manière exhaustive à ces questions. Il présente des éléments de réponse et propose des pistes de réflexion. Rédigé uniquement par des femmes, il comprend également de nombreux portraits répartis au fil des pages.**

L'absence de femmes à des postes-clés semble être un obstacle important à la prise en compte de leurs besoins en matière d'organisation spatiale et de mobilité. Dans ce domaine, l'ARE n'échappe pas à la règle. Même si l'office compte 34 femmes, dont 20 collaboratrices scientifiques sur un total de 77 personnes, aucune n'occupe de poste de cheffe de section. L'ARE a manifesté néanmoins sa volonté de mieux intégrer les besoins des femmes en mettant sur pied l'année passée le groupe de travail «Femmes et développement territorial» ou «F-are» (prononcez comme l'anglais «fair» qui signifie «équitable»). Ce groupe travaille à l'élaboration de mesures concrètes qui permettront à l'office de mieux tenir compte à l'avenir de ces besoins. Les premiers résultats de ces travaux seront connus l'année prochaine.

Tout en espérant ne pas devoir attendre encore neuf ans pour que les femmes s'expriment à nouveau sur un domaine qui influence leur vie de tous les jours, je vous souhaite une agréable lecture de ce numéro de Forum.

# L'espace construit a-t-il un sexe?

Elisabeth Bäschlin
Lectrice, Institut de Geographie, Université de Berne
baesch@giub.unibe.ch

**L'utilisation de l'espace public et privé est fortement liée à la répartition des rôles entre hommes et femmes. Mais on ne sait pas toujours que, dans les temps passés, les femmes participaient très activement à la vie économique. Aujourd'hui, les hommes n'accepteront des responsabilités au foyer et ne laisseront les femmes participer à la vie active, en dehors de leurs quatre murs, qu'à condition d'ôter à la vie domestique – et aux intérieurs des logements – cette couleur féminine qui les caractérise encore aujourd'hui.**

Elisabeth Bäschlin enseigne depuis 1983 la géographie à l'Université de Berne. Ses cours portent sur les thèmes suivants: aménagement du territoire, développement, pays du Sud, développement urbain et urbanisme. Elle fut aménagiste dans le canton de Berne et en Algérie. Elisabeth Bäschlin est cofondatrice du cercle féminin de géographie, qui existe depuis 1989 en Allemagne, en Autriche et en Suisse. Elle est coéditrice de la nouvelle collection «gender wissen» qui paraît depuis 2003 aux éditions eFeF-Verlag de Wettingen.

A l'ère préindustrielle, au début des temps modernes, les gens vivaient dans une communauté de vie et de travail patriarcale, composée de membres de la famille et d'autres personnes. Ce système assignait une tâche et un rôle à chaque membre de la maison. Les femmes faisaient partie de cette communauté de travail qui produisait les biens pour sa consommation propre et pour le marché régional et garantissait la survie sociale et économique de toutes les personnes. Dans ce cadre, le savoir professionnel et spécialisé se transmettait à la génération suivante. La maison constituait ainsi un centre vital. La différenciation entre activités au foyer et travail rémunéré que nous connaissons aujourd'hui n'existait pas. De même, la maison n'était pas un espace privé au sens où nous l'entendons aujourd'hui.

**La construction d'un monde féminin**

Aux XVIIe et XVIIIe siècles, l'Etat prit progressivement en charge des domaines qui relevaient exclusivement de la vie domestique, notamment l'école, la formation, la santé et la prévention sociale. Du coup, cette «institution privée» perdit de son importance. Parallèlement se développa l'idéologie bourgeoise de la famille en tant qu'entité sociale attribuant à l'homme et à la femme des rôles distincts. Cette évolution fut favorisée par l'étude scientifique de la différence des sexes: on mesura les différences physiques entre la femme et l'homme, on découvrit la «féminité» et on définit les traits de caractère typiquement féminins et masculins. Ces études servirent à expliquer et légitimer la différenciation des rôles: les hommes devaient gagner leur vie à l'extérieur, tandis que les femmes s'occupaient de la gestion du ménage, de l'entretien de la maison et de la vie familiale et servaient de faire-valoir à leur époux. La femme bourgeoise devait être gestionnaire, mère et épouse à plein temps. Selon cette idéologie, les hommes menaient une vie publique dans un monde masculin et une vie privée dans un univers féminin.
Malgré cette distribution stéréotypée des rôles dans la société du XIXe siècle, d'innombrables femmes issues des milieux populaires exerçaient, à l'ère industrielle, une activité professionnelle et subvenaient de diverses manières aux dépenses de la maison et de la famille. Elles y parvenaient en gagnant un salaire dans des usines ou des fabriques, en accomplissant un travail indépendant dans un commerce ou dans leur atelier propre ou encore en travaillant pour l'entreprise, le commerce ou l'atelier du mari, du père ou d'un parent, reprenant ainsi la tradition préindustrielle de participation des femmes à la vie économique.
Il s'était toutefois constitué une classe bourgeoise qui estimait inconvenant le travail des femmes – mariées ou célibataires – en dehors du contexte familial. Cette «bonne société» jugeait inadmissible tout travail rémunéré des femmes. Les femmes devaient assumer leur rôle selon leur rang, sans mettre la main à la pâte; l'exécution des tâches domestiques revenait au personnel de maison. La séparation entre sphères féminine et masculine fut en premier lieu le fait de la bourgeoisie.

**Le marché du travail demeure cloisonné**

Bien que cette conception stéréotypée des rôles ne corresponde pas au quotidien de la plupart des femmes qui devaient gagner leur vie – en particulier dans les familles d'ouvriers, de saisonniers ou de paysans –, l'idéologie bourgeoise devint progressivement la norme et dicta, pour toute la société, les différences de statut entre hommes et femmes, la séparation du travail et la domination des hommes sur les femmes.
Le passage du XIXe au XXe siècle, marqué par l'urbanisation et l'industrialisation, déclencha une restructuration du marché du travail, qui aurait pu théoriquement favoriser l'émancipation des femmes dans la société et le monde du travail. Quelques femmes firent cette tentative. Mais l'image de la femme véhiculée par la société fut la plus forte et anéantit ces nouvelles perspectives. Au XXe siècle, on considérait encore que les activités au foyer, les relations mondaines et le travail caritatif correspondaient aux «dispositions typiquement féminines». L'inégalité sur le marché du travail se déplaça à un autre niveau et rien ne vint perturber la hiérarchisation différenciée selon le sexe.
Durant les années de crise et de guerre du XXe siècle, de nombreuses familles durent leur survie au travail des femmes. De plus, au cours du XXe siècle, les travaux domestiques furent considérablement allégés par les progrès de la technique qui permirent également de réduire leur durée. Les ménages devinrent plus petits et le nombre d'enfants diminua. A partir de 1950, frigidaires, machines à laver et aspirateurs devinrent des ustensiles courants. Cependant, le temps consacré aux travaux domestiques ne diminua pas. En effet, les exigences envers la femme au foyer n'ont fait qu'augmenter, que ce soit en matière de propreté, de soins, de gestion et de relations sociales. Par les vecteurs de la politique, de l'éducation, des médias et de la législation, l'idéologie de la femme au foyer (qui est en premier lieu au service de la famille et ne peut exercer d'activité rémunérée) a fait son chemin et s'est enracinée dans la société comme une norme générale applicable et souhaitable dans toutes les classes sociales.

**Le travail à la maison est resté féminin**

Bien qu'elle ne soit jamais devenue réalité pour toutes les classes sociales, cette norme a eu des répercussions sur le monde du travail et sur la sphère privée de toutes les femmes, et même là où on ne pouvait ni ne voulait

l'appliquer. Cette norme, qui ne pouvait s'appliquer qu'aux femmes mariées, a eu des incidences sur toutes les femmes. En Suisse, vers le milieu du XXe siècle, toutes les femmes étaient vouées au mariage: elles n'étaient par conséquent que «temporairement présentes» sur le marché du travail, jusqu'à leur mariage. Pour soumettre également les femmes célibataires à cette règle, on a tenté de revaloriser leur activité professionnelle en créant le concept de «maternité intellectuelle» – sous-entendu: la secrétaire se sacrifie pour transformer le bureau en «foyer».
Dans la première moitié du XXe siècle, l'image de la femme au foyer correspondant à une disposition naturelle de la femme s'est répandue avec un tel succès que les femmes qui commencèrent à se révolter contre ce stéréotype, à partir des années 1970, pensaient lutter contre des traditions archaïques et séculaires, alors qu'en fait, la tradition ancienne reconnaissant à la femme sa fonction dans la vie économique a duré bien plus longtemps.
Depuis les années 1970 en Suisse, les femmes ont légalement accès à tous les domaines politiques et professionnels. Elles sont les égales des hommes dans la sphère publique, même si la parité des sexes n'est de loin pas encore atteinte dans tous les domaines. Les femmes sont, certes, présentes dans la vie publique, mais leur rôle principal est néanmoins cantonné dans le ménage et l'éducation des enfants; la maison est et reste un espace féminin.
Les blocages qui entravent une réelle évolution des choses se situent d'abord dans les esprits.

Les femmes – et les hommes – doivent comprendre que

- la femme au foyer – parce qu'elle aurait une «prédisposition naturelle» est une simple idéologie, une construction de l'esprit, et que d'autres conceptions sont possibles;
- la participation active des femmes à la vie économique correspond à la véritable tradition historique;
- les femmes ont le droit – autant que les hommes – d'évoluer et de travailler dans la sphère publique;
- le premier objectif aujourd'hui est de transformer le foyer en un espace neutre, non sexué, et d'inciter les hommes à prendre leurs responsabilités, aussi bien pour la garde des enfants que pour le maintien en bonne santé des forces productives – de la leur en particulier. Il faut aujourd'hui concrétiser la devise: «les pères, au foyer!»

Notre société doit être conçue de sorte que femmes et hommes aient les mêmes chances de mener de front profession, famille et activités sociales. Il ne s'agit pas de créer des «villes pour femmes», ce qui les maintiendrait dans le schéma actuel. Un aménagement urbain et un aménagement régional tournés vers l'avenir doivent avoir pour objectif premier de créer une ville adaptée aux enfants dans laquelle il fait bon vivre.

*(traduction)*

●

Bibliographie
- Barben, Marie-Louise /Ryter, Elisabeth (édit.): Verflixt und zugenäht! Frauenberufsbildung Frauenerwerbsarbeit 1888-1988. Chronos, Zurich
- Blosser, Ursi / Gerster, Franziska, 1985: Töchter der Guten Gesellschaft. Frauenrolle und Mädchenerziehung im schweizerischen Grossbürgertum um 1900. Chronos, Zurich
- Wecker, Regina, 1997: Zwischen Ökonomie und Ideologie. Arbeit im Lebenszusammenhang von Frauen im Kanton Basel-Stadt 1870-1910. Chronos Verlag, Zurich
- Joris, Elisabeth /Witzig, Heidi (édit.), 1992: Brave Frauen. Aufmüpfige Weiber. Wie sich die Industrialisierung auf Alltag und Lebenszusammenhänge von Frauen auswirkte (1820-1940), Chronos, Zurich.
- Tornieport, Gerda (édit.), 1989: Arbeitsplatz Haushalt. Zur Theorie und Ökologie der Hausarbeit. Dietrich Reimer Verlag, Berlin.

**Souvent, les femmes sont plus confrontées à des questions de vie et de mort, parce qu'elles donnent naissance et accompagnent les personnes en fin de vie: c'est ce qu'on dit. Et effectivement, *Susana Jourdan,* économiste de formation, constate un intérêt plus marqué de**

**la part des femmes pour le développement durable. Parmi les abonnés de la Revue Durable, éditée en collaboration avec son mari, les femmes sont majoritaires. La philosophie de cette revue, parue pour la première fois en vue de la conférence de Johannesburg en août 2002, consiste à présenter des solutions pratiques et réalistes qui informent sur les progrès du développement durable et qui montrent que «tout n'est pas perdu». Depuis deux ans, Susana Jourdan y consacre ses propres économies et six jours de la semaine. Tandis que son mari apporte une vision plus globale et théorique, elle s'intéresse aux aspects pratiques des expériences que la revue met en avant. À son avis, les femmes sont minoritaires dans les filières très scientifiques du développement durable, mais plutôt bien représentées, en fonction de leurs affinités, par exemple dans le domaine de la santé. Madame Jourdan ne privilégie pas les projets de femmes pour faire parler d'elles. Mais elle préfère présenter des cas de réussite qui, bien souvent, ont des femmes à leur origine, comme dans le cas des comités de femmes kenyanes, présentés dans le prochain numéro du bimestriel. (www.cerin.ch).**

# La femme et l'aménagement du territoire

Sophie Lin
architecte, urbaniste, cheffe du service du plan directeur cantonal, canton de Genève
sophie.lin@etat.ge.ch

Sophie Lin, architecte de formation, urbaniste pendant 12 ans au service d'urbanisme de la Ville de Genève, actuellement cheffe du service du plan directeur cantonal, canton de Genève.

**Peut-on introduire dans l'aménagement du territoire le point de vue spécifique et les besoins des femmes ? Les femmes planifient-elles autrement que les hommes?**

Je dois avouer que lorsque j'ai été sollicitée pour répondre à cette question je suis d'abord restée perplexe. C'est une question à laquelle je n'ai jamais tenté de répondre, peut-être à tort? Un moment de réflexion m'a rendue encore plus dubitative: je sais, certes, quelles sont les préoccupations qui me guident dans la pratique de ma profession, quel est mon style de travail. Mais sont-ils typiquement féminins? Comment pourrais-je prétendre que certains hommes n'ont pas le même type de pratique? Dans mon entourage, il y a, à première vue, autant de différences entre femmes et femmes qu'entre hommes et femmes. Au fond, il me manque une véritable enquête pour répondre à ces questions.

Ces réserves étant faites, je vais oser développer une spéculation un peu théorique, totalement contestable, par pur plaisir du raisonnement (pratiquant par là de manière typiquement masculine).

Tout d'abord, si l'architecture reste une profession qui intéresse les femmes (40% de diplômées) il semble que celles-ci restent peu actives dans l'exercice de la profession. Le cas de l'aménagement du territoire me semble tout différent. C'est non seulement une discipline qui intéresse les femmes, où elles se sentent à l'aise, où elles excellent mais aussi où elles développent une carrière professionnelle. Certes, dans une réunion des aménagistes cantonaux, on peut compter les femmes sur les doigts d'une main, elles ont encore de la peine à accéder aux postes-clés. Mais dans les réunions de travail, sur le terrain, les femmes commencent à être de plus en plus présentes. A quoi cela tient-il? Leur style de ce travail, axé davantage sur la discussion, la concertation, le travail d'équipe que sur le star system, qui domine encore dans l'architecture? La dimension sociale de cette activité? La préoccupation environnementale des femmes et le souci de travailler pour les générations à venir? Leur sens du dévouement? Leur propension à «aller jusqu'au bout des choses», à veiller à ce que les choses se fassent et ne pas s'arrêter aux brillantes idées?

Mais quel serait leur apport spécifique, comment pourraient-elles défendre la cause des femmes dans l'aménagement du territoire? Partons du postulat que la société rurale était gardienne des valeurs traditionnelles. Une société où les femmes n'étaient pas les égales des hommes. Séjournant à la maison, s'occupant des enfants et du ménage, avec, pour environnement, la population villageoise, qui pratique le contrôle social et le maintien de la tradition. La société urbaine, au contraire, est un terreau d'émancipation en général et d'émancipation des femmes en particulier. L'ouverture sur la nouveauté et l'évolution des pratiques y est de règle. Bien sûr, cette opposition banale est aujourd'hui dépassée. Le territoire européen est entièrement urbanisé. Chaque foyer est relié au Monde, grâce aux médias, aux télécommunications, et à notre mobilité, de plus en plus développée.

Mais tout de même, il y a au moins deux modes d'habitat: le rurbain, où subsistent certaines valeurs de la société rurale, la primauté du foyer, le contrôle du voisinage, la convention et la tradition, la ségrégation; et la ville, qui continue d'être un lieu de diversité, de mixité, d'innovation, d'égalisation des chances et de communication immédiate. Dans la ville, les femmes qui ne travaillent pas ont plus de possibilités de vie culturelle de diversité de contacts sociaux, celles qui travaillent, plus de choix sur le marché du travail. Dans la société rurbaine, les femmes, encore d'avantage que les hommes, deviennent esclaves de l'organisation de leur transports pour mener les enfants à l'école, aux activités sportives, faire les achats, aller au travail, etc. La vie devient minutée, laissant peu de place à l'improvisation à la création.

Dans ces conditions, n'est-ce pas une mission sacrée pour les femmes-aménagistes que de défendre l'intérêt de l'habitat en ville, contre cet engouement douteux pour l'habitat individuel, dont la localisation est de plus en plus éloignée du centre?

Défendre l'intérêt de l'habitat en ville c'est agir en particulier pour préserver et réintroduire dans la ville un ensemble de valeurs – féminines? – participant à la qualité de l'environnement urbain:

Lorsque leur conception est attractive, les parcs et installations publiques, les gares, les zones piétonnes, etc... favorisent une meilleure qualité de vie

• la sécurité (modération de la circulation, développement de l'écomobilité, mixité sociale dans les quartiers)
• le calme (lutte contre le bruit)
• la santé (qualité de l'air, lutte contre la pollution)
• la beauté (qualité de l'architecture et des espaces publics)
• le confort (qualité des logements, parcs et espaces verts)
• les racines (préservation du patrimoine et autres témoins du passé)

Que faire dans le canton de Genève, déjà intensément urbanisé?
Le canton de Genève n'a pas terminé son processus d'urbanisation puisque la dynamique de la population reste intense et nécessite une politique et des actions pour assurer l'accueil de la population nouvelle. Les problèmes structurels que subissent les agglomérations sont également présents à Genève, où ils s'exercent de manière transfrontalière. Cette agglomération en croissance, n'est plus simplement la ville compacte traditionnelle, s'étendant en tache d'huile mais une nébuleuse urbaine très diversifiée dont la structure est plus difficilement perceptible et dont les qualités sont à redéfinir.
Dans ce contexte, l'enjeu de la défense de l'intérêt de l'habitat urbain s'exprime ainsi:
• Assurer les qualités environnementales dans la ville existante, pour éviter l'exode des jeunes ménages en périphérie.
• Renforcer une offre d'habitat nouveau dans les zones déjà urbanisées, équipées et dotées des transports publics
• Créer de nouveaux «morceaux de ville» en étendant les limites de la partie dense de l'agglomération. Par «morceaux de ville», il faut entendre des quartiers denses, mixtes, fortement reliés au tissu urbain avoisinant, desservis de manière excellente par les transports collectifs.
• Profiter de ces planifications pour appliquer ou inventer de nouveaux modèles de l'urbanité, modernes, respectueux de l'environnement, conviviaux.
• Agir en périphérie lointaine pour lutter contre la dissémination de l'habitat individuel. Renforcer les «centres périphériques», en les dotant de lieux de travail, d'équipements de rayonnement régional, d'espaces publics de haute qualité, de connexion avec des transports publics performants (cette action est transfrontalière et intercantonale).
• Valoriser les gares du futur RER pour en faire des nœuds de haute accessibilité au bénéfice de toute la population de l'agglomération qui deviendront des pôles urbains et autant de nouveaux lieux d'échanges et de communication dans la ville.

●

# «L'aménagement du territoire au féminin exige beaucoup de patience»

Interview: Pieter Poldervaart
Photos: Mena Kost

Barbara Zibell est née en 1955 en Basse-Saxe. Après des études d'urbanisme et d'aménagement régional à l'Université TU de Berlin, elle a travaillé à Berlin et à Francfort-sur-le-Main dans différents services administratifs ainsi que dans un bureau d'aménagement de Lörrach / Baden sud. Elle devint collaboratrice scientifique, puis assistante principale à l'Institut ORL de l'EPFZ de 1986 à 1996. A côté de ses activités professionnelles indépendantes dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, elle est depuis 1996 professeure à l'Institut de théorie d'architecture et d'aménagement de l'Université de Hanovre. Barbara Zibell, qui habite à Thalwil (ZH) et à Hanovre, est mère de deux enfants.

**Les femmes sont gravement sous-représentées dans l'administration, l'économie et la politique. Cela a des incidences sur l'aménagement du territoire qui tarde à tenir compte des besoins spécifiques des femmes, à savoir la mixité entre logements et emplois ou une bonne desserte en transports publics, par exemple. Pour que la vision féminine du développement territorial aille de soi, l'engagement de femmes spécialistes aux postes clés est indispensable, mais aussi l'égalité et la représentation paritaire dans la politique, l'économie et l'administration - estime Barbara Zibell, aménagiste et professeure à l'Institut d'architecture et d'aménagement de l'Université de Hanovre.**

**«De l'absence de féminité dans l'approche de l'agglomération»: tel était le titre d'un exposé que vous aviez présenté, il y a dix ans. Cette lacune est-elle encore d'actualité?**

Aujourd'hui, je donnerais certainement un autre intitulé à cet exposé car la notion de féminité a une forte connotation émotionnelle et éveille certains rôles stéréotypés. Aujourd'hui, je parlerais plus précisément des besoins des femmes, dont on ne tient pas compte. Et cette lacune persiste malheureusement aussi bien dans les agglomérations que dans les centres urbains. Même si des progrès ont été observés au cours de cette dernière décennie, l'approche féminine des questions d'aménagement n'a pas encore droit de cité, et de très loin.

**Commençons par les aspects positifs: où les choses ont-elles bougé?**

Dans l'ensemble de l'espace germanophone s'est créée une plate-forme permettant l'échange à intervalles réguliers de nouvelles connaissances. De plus, des thèmes qui avaient au départ été lancés par des femmes, par exemple la «ville à pied facile», jouent un rôle important dans le débat actuel sur le développement durable et ont été intégrés dans les conceptions directrices. Souvent, on oublie même que ce sont des femmes qui en ont été les initiatrices.

**Vous êtes allemande et vivez depuis 16 ans en Suisse. Quelles différences décelez-vous dans les débats et la mise en œuvre d'une approche féminine de l'aménagement du territoire?**

En Allemagne, cette question a été débattue à la fin des années septante. On a écrit des thèses et organisé des séminaires dans les établissements universitaires. La concrétisation a suivi dans les années quatre-vingts et nonante à l'occasion d'expositions internationales, de concours et de projets-pilotes. En Suisse, on adopte une position plus pragmatique: au lieu de se lancer dans des recherches pendant des dizaines d'années, on applique tout simplement les connaissances qui existent.

**Pourquoi cette approche si simple en Suisse?**

Dans ce pays, on récolte manifestement les fruits de la longue expérience de la démocratie directe: une personne qui vote tous les trois mois s'intéresse beaucoup plus aux crédits d'aménagement qu'une personne qui, comme en Allemagne, participe à une élection tous les quatre ans. De plus, l'exiguïté du territoire suisse joue un rôle essentiel. Les partenaires se connaissent, les chemins sont littéralement plus courts qu'en Allemagne. Enfin, le système de consensus politique largement pratiqué en Suisse facilite la mise à plat des problèmes et permet de trouver des réponses dans une optique de communication, et non pas de confrontation – une stratégie tournée vers l'avenir qui correspond d'ailleurs à la façon de voir des femmes.

**Au début des discussions sur ce sujet, on cherchait à créer des habitats-modèles adaptés aux femmes. Comment ont avancé ces projets?**

Dans notre institut, à Hanovre, nous avons étudié 19 projets d'habitations assez importants, conçus par des femmes pour des femmes. Le cercle des usagers ne se limite pas aux femmes, mais comprend également d'autres groupes de population car ces projets sont en général lancés dans le cadre de l'encouragement public à la construction de logements et doivent rester accessibles à tous les ayants droit. Sur les 19 projets que nous avons relevés dans l'ensemble de l'espace germanophone, un quart est resté au stade d'esquisse; le nombre de réalisations effectives est par conséquent très modeste. De plus, ces projets sont souvent de petites dimensions. L'un se distingue nettement des autres par son importance: c'est un complexe de 360 logements à Vienne, la «FrauenWerkStadt». Dans l'ensemble, les efforts sont donc restés modestes.

**Et ces projets-modèles ont-ils déclenché également une réflexion sur la participation des femmes aux processus de planification?**

Ils en faisaient partie. En Allemagne, ce débat public commença au début des années quatre-vingts, lors des préparatifs de l'exposition internationale d'architecture de Berlin (IBA 84/87). A cette occasion, l'organisation féministe nouvellement créée, qui réunissait des aménagistes et architectes (FOPA), demanda que l'on tint compte des exigences des femmes dans les domaines de l'aménagement et de l'architecture. Le terrain qui fut à l'époque mis à la disposition des trois architectes Zaha Hadid, Myra Warhaftig et Christine Jachmann était, comme par hasard, situé à la périphérie, pas loin du mur de Berlin. Aujourd'hui, il bénéficie d'une situation centrale privilégiée.
Une évolution se dessina dans les années quatre-vingts à la faveur de projets ponctuels de logements conçus par des femmes. Ces projets étaient souvent basés sur l'autogestion. Ensuite vinrent les projets cités plus haut, qui avaient déjà une envergure urbanistique, assortis d'une réflexion sur la sécurité des espaces publics. Enfin, les questions de processus de planification se firent jour, c'est-à-dire la volonté de lier et d'intégrer les procédures dans le cadre institutionnel. Parfois, le bureau de l'égalité, qui venait de s'établir, a apporté son soutien (lorsqu'une personnalité compétente et engagée était en poste).

**Y a-t-il eu en Suisse une étincelle de départ semblable à l'exposition internationale d'architecture de Berlin? Quel a été le facteur déclencheur dans ce pays?**

En Suisse, le colloque de 1991: «Aspects féminins et masculins de l'approche urbanistique», organisé par le Professeur Benedikt Huber qui enseignait alors à l'Institut ORL de l'EPFZ, constitua le facteur déclencheur. A Zurich se constituait à cette époque un groupe de spécialistes féminines: le «Frauenlobby Städtebau», mandaté par Ursula Koch pour étudier le problème de la sécurité dans les espaces publics. Le colloque de 1991 a débouché sur la création de l'association P.A.F. (Planung, Architektur, Frauen), un réseau qui, jusqu'à présent, a bien fonctionné, même au niveau international. Par la suite, de nombreuses autres villes suisses se sont préoccupées de l'insécurité dans les espaces publics. Ce thème d'étude correspondait aux préoccupations du moment et méritait d'être approfondi.

**Revenons à un sujet important: y a-t-il une approche typiquement féminine de l'aménagement ou est-ce une revendication complètement dépassée?**

Les femmes sont différentes: en raison de leur constitution biologique, elles ne sont pas exposées à la violence physique de la même manière que les hommes. Et ce sont elles qui portent les enfants. Elles ont, par conséquent, une autre relation avec les enfants et avec leur environnement; elles s'occupent généralement des soins et de l'approvisionnement, et cela également pour d'autres personnes dépendantes. A l'heure actuelle, les projets d'urbanisme ne permettent souvent pas de remplir ces besoins, bien au contraire. La raison en est manifeste: nous vivons dans une société marquée depuis des siècles par un système patriarcal. L'aménagement de nos villes et de nos villages porte donc une signature masculine. Cette domination apparaît clairement dès que l'on suit l'approche féminine de ces problèmes: essayez, par exemple, d'imaginer une ville conçue non pas en fonction du travail à l'extérieur, mais en fonction du travail à la maison. Les femmes vivent beaucoup plus à l'intérieur de microstructures à l'échelle de leur quartier; elles doivent pouvoir se déplacer fréquemment et facilement sur des itinéraires courts, souvent connectés à d'autres destinations plus lointaines – alors que les hommes, dans leur majorité, n'ont qu'un trajet aller-et-retour à parcourir avant et après leur journée de travail de huit heures.
Si elle avait peut-être un sens autrefois, la séparation des fonctions en territoire urbain est aujourd'hui dépassée: les industries polluantes dont il fallait protéger les logements ont disparu aujourd'hui. Rien ne s'oppose donc à une plus forte mixité des logements et des emplois. Par contre, nous devons de plus en plus nous prémunir contre le bruit de la circulation – que la ségrégation artificielle des affectations ne fait que renforcer.

**Quels sont les mécanismes à mettre en place pour intégrer les préoccupations féminines aux processus d'aménagement? Quels sont les systèmes, à votre avis, les plus prometteurs: un conseil consultatif, un service spécialisé?**

Plusieurs possibilités existent. Ce qui est indispensable, c'est la patience. En 1993 déjà, le Conseil des femmes de Berlin avait par exemple dressé un très bon catalogue de critères – qui n'a guère été utilisé d'ailleurs. Ce conseil s'est dissout quelques années plus tard, en signe de protestation, car le travail bénévole de ces femmes n'était pas reconnu et elles rencontraient de nombreuses difficultés à obtenir des informations pertinentes. Aujourd'hui, le nouveau Sénat de gauche reconnaît à nouveau l'importance de ces questions: le Conseil des femmes a été recréé et son secrétariat repourvu.
Mis à part la solution des conseils consultatifs, il est également possible d'augmenter le nombre de femmes compétentes et engagées dans les autorités chargées de la planification. Le succès est également au rendez-vous si le bureau de l'égalité est entre les mains d'une femme qui s'y connaît en aménagement et sensibilise la population à cette question – comme à Francfort par exemple. Lors de journées spéciales, des responsables politiques ont été envoyés dans cette ville, avec leurs enfants et un caddie, pour vivre personnellement les nombreuses difficultés qu'une mère de famille doit surmonter pour se déplacer en ville. Autre possibilité encore: chercher à obtenir un soutien ou un parrainage de l'extérieur pour un projet donné, par exemple par l'intermédiaire des membres de la FOPA ou d'autres femmes experts. Dans tous les cas, il importe de convaincre des personnalités de s'engager. En effet, les documents et les contrôles sont des moyens insuffisants – le papier se laisse écrire.
Malgré toutes ces démarches entreprises, si 99% de la fortune de la planète demeure en mains masculines, c'est-à-dire si les hommes dominent outrageusement la politique et l'économie, les incidences sur l'urbanisme seront inévitables. Cependant, l'objectif reste d'encourager une approche nouvelle de l'aménagement pris dans son ensemble, et non pas l'approche ponctuelle de projets isolés. Pour cela, il importe de parvenir à une représentation féminine et masculine paritaire (moitié-moitié) dans les instances de décision.

**Et comment voulez-vous atteindre cet objectif? L'initiative des quotas, en mars 2000, a tourné en débâcle, avec un taux d'acceptation de seulement 20% ...**

Les quotas ont visiblement de la peine à passer la rampe. Ces instruments sont pourtant efficaces lorsqu'ils vont de soi. Prenons l'exemple de la ville de Munich: Christiane Thalgott, en charge du département d'urbanisme de la ville, veille depuis bientôt vingt ans à la parité dans l'occupation des postes – et cela également au niveau des cadres. Grâce à ce quota officieux, elle a réussi

à insuffler naturellement un autre état d'esprit au sein de l'administration municipale. Elle n'a besoin ni de battre le rappel, ni de rappeler le principe de l'égalité femmes/hommes. Cependant, elle prête une oreille attentive dès que ce thème est touché dans le cadre de travaux d'aménagement. Elle a ainsi réussi, notamment, à faire adopter une directive sur l'affectation du sol conforme aux besoins sociaux, ainsi que des recommandations pour la construction de parkings souterrains.

**Les villes bénéficient d'un esprit d'ouverture, plus progressiste. Suffit-il de prévoir un aménagement des centres urbains tenant compte d'une approche féminine pour obtenir à long terme des progrès également à la campagne?**

Ce n'est pas si simple! Il est illusoire de parvenir à l'égalité par les seuls moyens de l'aménagement du territoire ou de l'architecture. Pour les femmes, il est indispensable que la société modifie son attitude de base et se fixe de nouvelles priorités afin de créer, à long terme, des structures urbanistiques différentes. Il faut également pouvoir se fonder sur des règlements solides. Les projets d'urbanisme réalisés par des femmes ont montré ce qui est nécessaire et possible. Aujourd'hui, on dispose de manuels proposant des critères de qualité; on peut donc, si on le souhaite, les intégrer à un projet. Ou encore, on intervient au niveau institutionnel dans les procédures, et on vérifie si le projet présenté répond aux exigences féminines. On pourrait ainsi imaginer un «audit sur la parité», une «étude d'impact femmes» ou tout autre outil de ce genre.

**Que conseillez-vous à vos élèves: vaut-il la peine de se spécialiser dans la mise au point de stratégies féminines lorsqu'on envisage d'exercer la profession d'architecte ou d'aménagiste?**

Je ne conseillerai jamais à mes élèves de se consacrer exclusivement à l'étude d'un thème déterminé. A un certain moment, la recherche sur les questions féminines a constitué un créneau, mais aujourd'hui, nous devons trouver d'autres voies et intégrer les questions féminines à tous les domaines d'étude. Il est également important de ne pas se fermer des possibilités par une argumentation dogmatique ou polarisée. En effet, nous sommes tributaires, pour chaque planification, de partenariats et devons rechercher des alliances. Bien sûr, une urbaniste doit avoir son point de vue et s'y tenir, mais sa formation doit dépasser ces clivages. Lorsqu'elle participe à des réunions ou siège dans des comités – souvent seule face à des collègues masculins –, elle gagne à éviter la confrontation et à traiter les sujets avec naturel – sans rien céder de sa détermination.
Il reste un obstacle de taille: les hommes occupent encore la plupart des postes de cadres et des chaires universitaires. On comptait, en 2000, 11% de femmes en Allemagne et 6 ou 7% en Suisse à de telles fonctions, alors que la parité devrait être la règle! Il en va de même dans les bureaux d'aménagement privés, où le pourcentage de femmes, en particulier dans les grandes entreprises, est très modeste. Selon mes calculs, le pourcentage de femmes au sein de la Fédération suisse des urbanistes (FSU) a augmenté en dix ans de 4 à 6%. En Allemagne, la proportion de femmes urbanistes dans les associations professionnelles est déjà plus élevée (40 à 50%). La féminisation des postes est la plus avancée au sein de l'administration. Encore faut-il s'interroger sur le statut réel de ces femmes et vérifier si elles peuvent vraiment faire bouger les choses.

**Et comment pourrait-on inverser cette proportion?**

C'est une question de pouvoir: l'un des problèmes essentiels est la répartition entre la sphère du travail et la sphère domestique. Les hommes, qui occupent à l'heure actuelle une position dominante dans la société et l'économie, n'ont manifestement aucun intérêt pour la gestion du ménage. Un changement de mentalité ne se produira pas spontanément. Maigre consolation: le temps joue en faveur des femmes car les qualités féminines de communication et de relations sociales sont davantage appréciées aujourd'hui qu'autrefois. Chez les jeunes, la socialisation des garçons est plus difficile que celle des filles. Par ailleurs, la flexibilité au travail est dans l'air du temps. Les hommes avaient autrefois la perspective de garder leur emploi durant leurs 40 années de carrière. Aujourd'hui, tout a changé. Les femmes en revanche ont toujours dû mener de front plusieurs activités et emplois différents. La nouvelle génération de filles revendique l'égalité avec un naturel étonnant, qui ne nécessite plus d'étiquette féministe. Le féminin prendra de l'importance à l'avenir – j'en ai la conviction, et je suis optimiste.

*(traduction)*

●

barbara.zibell@iap.uni-hannover.de

# Femmes et développement durable

Anne DuPasquier
Cheffe de section suppléante, section développement durable, ARE
Anne.DuPasquier@are.admin.ch

**La dimension «genre» est indissociable du concept du développement durable. En effet, les critères des trois pilliers de ce processus -l'économie, la société et l'environnement- ne peuvent être remplis, si les besoins et le point de vue des femmes ne sont pas pris en compte. Or, au niveau international, comme en Suisse, l'équité femme-homme est encore loin d'être mise en pratique**

**«We know there can be no enduring peace without development. We also know there can be no development unless women play their full part» (Kofi Annan, Secrétaire général de l'ONU, 6.3.2000)**

C'est à une femme, Mme Brundtland, que l'on doit la première définition du développement durable[1]: il s'agit d'un développement «qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de satisfaire les leurs». Ce concept s'est fait connaître lors du Sommet de la Terre de Rio, organisé par l'ONU en 1992. Dans l'Agenda 21, programme d'action pour le 21ème siècle, adopté alors par 180 pays, le chapitre 24 est consacré au «Rôle et statut des femmes dans le développement». Il stipule que «les gouvernements devraient s'employer à mettre en œuvre d'ici l'an 2000 des stratégies visant à éliminer les barrières politiques, juridiques, administratives, culturelles, comportementales, sociales et économiques qui empêchent la pleine participation des femmes dans le processus de développement et la vie publique».

Dix ans après Rio, le Sommet mondial du développement durable s'est tenu à Johannesburg. Un Plan d'action en a résulté dans lequel la dimension «genre», si elle ne constitue plus un chapitre en soi, est cependant mentionnée plusieurs fois. Dans l'introduction, il est précisé que la mise en œuvre du Plan doit profiter à tous, et en particulier aux femmes, aux jeunes et aux groupes vulnérables. En ce qui concerne l'élimination de la pauvreté, il s'agit notamment de promouvoir la participation des femmes à la prise de décision à tous les niveaux et de faire en sorte que tous les enfants, garçons et filles, aient un accès égal à tous les degrés d'éducation. La Suisse a insisté pour que les disparités entre garçons et filles soient mentionnées. D'ici 2015, l'objectif est de réduire de deux tiers la mortalité des nourrissons et de trois quarts celle des enfants de moins de 5 ans, ainsi que celle des mères. L'élaboration d'indicateurs nationaux liés à l'équité homme-femme est également stipulée dans ce Plan d'action.

Malgré ces déclarations politiques et le travail mené par plusieurs ONG, la situation des femmes reste encore plus défavorable que celle des hommes, notamment dans l'accès aux ressources. L'appauvrissement des femmes a des conséquences dramatiques sur l'alimentation et la santé des personnes dont elles ont la charge. Les chiffres ci-dessous illustrent l'ampleur des progrès à accomplir pour tendre vers un développement équitable et durable[2]:

- Sur 1,3 milliard de personnes vivant dans une grande pauvreté, 70% sont des femmes
- 80% des 900 millions d'analphabètes adultes sont des femmes
- $^2/_3$ des enfants non scolarisés sont des filles
- la transmission du virus HIV est deux fois plus élevée chez les femmes que chez les hommes.

La non prise en compte de la dimension «genre» est la cause de l'échec de nombreux projets, comme celui rapporté par Joseph Stiglitz, ancien vice-président de la Banque mondiale. «Dans certains pays, la Banque mondiale a encouragé l'utilisation de bien-fonds pour le nantissement et pour l'accès à de meilleurs marchés de crédits. Elle a toutefois constaté que cela a eu des conséquences non voulues. Là où le droit coutumier accorde la maîtrise des terres aux femmes, cela a eu pour effet de placer la propriété foncière dans le marché structuré et a souvent donné les titres de biens-fonds aux hommes. Il en a résulté une répartition différente, quoique non intentionnelle, du revenu entre les hommes et les femmes au détriment de ces dernières, et des répercussions sur les enfants, la santé et l'éducation.»

Quelques ONG soutiennent des projets de développement durable en faveur des femmes. Au Maroc par exemple, une coopérative de production d'huile d'argan, exclusivement féminine, a changé la vie des femmes. «J'étais condamnée à ne jamais sortir de la maison.

Au Palais de l'Equilibre, exposition de la Confédération, consacrée au développement durable, la dimension genre n'a pas été oubliée (photo: Anne DuPasquier)

Aujourd'hui, je gagne de l'argent et je peux envoyer mes enfants à l'école»[3] témoigne une Marocaine. Ce projet joue un rôle social et économique important, en même temps qu'il contribue à la préservation d'une espèce d'arbre menacée.

Et en Suisse, quel lien y a-t-il entre le développement durable et la dimension «genre»? La situation n'est certes pas comparable à celle des pays en développement, mais elle reste loin d'être idéale. Là aussi, les chiffres parlent d'eux-mêmes:

- les femmes gagnent en moyenne 22% de moins que les hommes dans l'économie privée
- dans l'administration fédérale, 17 % des cadres et 7% des cadres supérieurs (dès la classe 30) sont des femmes
- 24% des conseillers nationaux sont des femmes.

En vue du Sommet de Johannesburg, le Conseil fédéral a adopté une nouvelle Stratégie pour le développement durable en mars 2002. Celle-ci a été élaborée par le Comité interdépartemental de Rio, composé de 29 directeurs d'offices (dont 28 hommes), 22 collaborateurs et 5 collaboratrices. L'égalité des genres n'a pas constitué un domaine en soi, car seules les politiques nouvelles ont été prises en compte. Or l'égalité homme-femme est une politique en cours, menée par le Bureau de l'égalité[4].
Deux actions s'y réfèrent cependant. L'action 7 «Couvrir de nouveaux risques de pauvreté» vise à améliorer le régime des allocations familiales, indépendamment de l'activité lucrative des parents. Le Conseil fédéral veut aussi soutenir davantage l'accueil extrafamilial. L'action 21 «Suivi du développement durable» implique la création d'un système d'indicateurs destinés à mesurer l'état et l'évolution de ce processus quant à ses 3 dimensions, économie, environnement et société. Sept indicateurs font une référence explicite au genre, par exemple le «taux de pauvreté selon le sexe» la «durée probable de scolarité selon les sexes» ou le «niveau de salaire homme/femme»[5].
L'égalité et l'équité font partie intégrante du développement durable. Le développement ne sera pas durable, s'il n'est pas conçu, planifié et mis en œuvre «autrement», avec la participation active de l'autre moitié de l'humanité.

●

1 Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1987
2 PNUD, 2000
3 Centre de recherche pour le développement international, 2002
4 Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes, Mise en œuvre du Plan d'action de la Suisse « Egalité entre femmes et hommes » par les autorités fédérales. Rapport du Conseil fédéral, novembre 2002
5 OFS, OFEFP, ARE, Mesurer le développement durable. Un aperçu de MONET – le système suisse de monitoring, août 2002

**Une femme omniprésente? *Inès Lamunière,* co-rédactrice de la revue «Faces», professeure de projet et de théorie de l'architecture à l'Ecole Polytechnique de Lausanne, membre des commissions d'urbanisme des Etats de Vaud et de Fribourg, dirige aussi Devanthéry & Lamunière architectes à Lausanne et à Genève. En sa fonction de professeure à l'EPFL, elle est responsable du laboratoire d'architecture et de mobilité urbaine (lamu), qui s'occupe, en tant qu'axe prioritaire de recherche, de la ville compacte et de la densité.**

**Le développement durable signifie pour elle une chance de renouveler le langage architectural et notamment l'idée de «peau», de «façade» et d'«enveloppe»; il fait réfléchir à la mobilité et aux limites de la densification en termes de voisinage et de proximité entre domaines privés et publics. Alors que les femmes sont assez bien représentées dans son métier – moins dans les postes à hautes responsabilités – l'intérêt à intégrer d'avantage leurs points de vue est nécessaire. Pour l'avenir, Lamunière mise sur toute une série de programmes qui concernent les femmes en particulier. La Suisse, restée trop longtemps sur l'image d'une société centrée sur la famille, a déployé peu de ressources et de réflexions qui tiennent compte de la pluralité des contextes féminins et masculins d'aujourd'hui (monoparentalité, célibat, concubinage, retraite, etc.). A Bergame en Italie par exemple, des hypothèses urbanistiques nouvelles sont proposées à partir d'une réflexion sur l'incompatibilité des horaires et calendriers (hommes – femmes, vie scolaire – vie civile, etc.), celles-ci pourraient être un créneau à partir duquel, selon Lamunière, on pourrait s'inspirer.**

# L'aménagement du territoire peut-il contribuer à améliorer la santé de tous et de chacun et chacune?

Natacha Litzistorf
Directrice equiterre, Genève
litzistorf@equiterre.ch

**«equiterre», partenaire pour le développement durable, est une ONG qui oeuvre depuis de nombreuses années à jeter les ponts entre diverses disciplines. En effet, la concrétisation du développement durable ne peut se faire que par une approche multisectorielle. Les professionnels de tous horizons doivent apprendre à se parler et à travailler ensemble pour relever le défi de tendre vers une société durable. Dans ce cadre, l'aménagement du territoire, la promotion de la santé et le développement durable font bon ménage.**

Natacha Litzistorf (1968), Directrice equiterre, diplômée en sciences politiques de l'Université de Genève, elle a pratiqué la recherche théorique et empirique dans le cadre de son mémoire de diplôme en évaluation de politique publique; elle est également au bénéfice d'une formation post-grade en sciences de l'environnement et écologie de l'Université de Neuchâtel. Litzistorf a obtenu un certificat de droit et politiques communautaires de l'environnement à l'Université Catholique de Louvain-la-Neuve. Au sein d'equiterre, elle s'occupe essentiellement de la concrétisation du développement durable au niveau des collectivités publiques et des entreprises. En matière de développement durable et de promotion de la santé, elle a coordonné le travail relatif au mandat de l'Etat de Genève de préparer un Agenda 21 pour le canton et a rédigé une partie du Rapport.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) nous livre une définition holistique de la santé: elle n'est pas seulement une absence de maladies, mais un état complet de bien-être physique et psychique. Ainsi, avoir une population en bonne santé requiert une action concertée entre divers partenaires et en cohérence avec tous les niveaux institutionnels. Par ailleurs, cette action doit agir sur ce qui détermine la santé de la population, c'est-à-dire sur l'environnement, l'économie et le social. C'est bien aux conditions de vie (logement, habitat, transports, nourriture), aux conditions de travail, à la qualité de l'environnement et des relations sociales, de même qu'à la culture qu'il faut s'intéresser pour transformer en actions concrètes et efficientes, cette nouvelle approche de la santé. Dans cette perspective, la problématique de la mobilité, dans sa traduction en termes d'action de santé publique de lutte contre la sédentarité, est un champ d'exploration enrichissant. Croisée avec le principe d'égalité, qui rappelons-le ne doit pas se limiter à sa dimension du genre, la mobilité pourrait devenir un cas d'école si, de la volonté politique à celle de chacun d'entre nous, nous agissions de concert. Dans ce cadre, l'aménagement du territoire peut contribuer à maintenir et améliorer la santé de tous et de chacun... et chacune.

**La santé des femmes dans le monde[1]**

Dans le monde, les maladies cardio-vasculaires comprenant les cardiopathies, l'hypertension et les accidents vasculaires sont responsables d'un tiers des décès chez les femmes. Elles sont à l'origine de la moitié des décès des femmes de plus de 50 ans dans les pays en développement. Quant au diabète, il touche plus de 70 millions de femmes dans le monde et il est prévu que ce chiffre double d'ici 2025. Le diabète est à l'origine de maladies cardio-vasculaires, mais il est aussi cause de cécité, de lésion nerveuse, d'insuffisance rénale, d'ulcération du pied et d'amputation. Finalement, dans les pays développés comme dans les pays en développement, les taux de dépression sont près de deux fois plus élevés chez les femmes que chez les hommes.

**La sédentarité**

Notre style de vie fait que nous devenons de plus en plus sédentaires, ce qui est préjudiciable à notre santé. Environ 2 millions de décès sont dus chaque année au manque d'exercice physique. S'il est vrai que le tabac et l'alimentation constituent les principaux facteurs de risque, la sédentarité reste l'une des dix principales causes de décès et d'incapacité dans le monde. Le manque d'exercice physique augmente la mortalité en même temps qu'il double le risque de maladies cardio-vasculaires, de diabète type II et d'obésité. De plus, il accroît le risque de cancer du colon et de cancer du sein, d'hypertension, de troubles lipidiques, d'ostéoporose, de dépression et d'anxiété. La sédentarité est un réel problème de société. Elle touche tous les pays et toutes les couches de la population. L'OMS estime que 60 à 85% des adultes sont considérés comme sédentaires ou quasi-sédentaires.

**Et pourtant...**

Il ne suffirait pourtant que de 30 minutes par jour d'activités physiques pour ressentir des effets positifs sur sa santé ! Ce qui fait dire à la santé publique qu'il faudrait encourager les femmes à faire de l'exercice physique. Il est possible d'intégrer ces 30 minutes dans

nos activités quotidiennes; cela ne nous prend pas plus de temps, cela ne nous coûte pas plus cher et il est possible de le faire à tous âges: marcher pour aller à l'école, au travail, faire les courses... ou pour se rendre au centre sportif, à la place de prendre sa voiture. Prendre l'escalier au lieu de l'ascenseur... Mille est une astuces sont à rechercher pour bouger un peu plus. Il va de soi que nous ne parlons pas ici des femmes qui vivent dans la campagne et dans les zones périurbaines défavorisées des pays en développement ou de celles qui font des travaux déjà très physiques dans les pays développés. Elles sont déjà trop épuisées par leurs tâches quotidiennes et il convient de développer des programmes spécifiques à leur situation.

Aujourd'hui, nous savons que l'exercice physique aide à éviter les maladies cardio-vasculaires et contribue à atténuer le stress, l'anxiété, la dépression et le sentiment d'isolement. Il s'avère également qu'il peut être déterminant dans la prévention ou la prise en charge de l'ostéoporose, maladie qui fragilise les os et donc accroît les risques de fracture.

**De nouveaux partenariats pour promouvoir la santé**

Le développement durable nous offre un cadre de référence qui préfigure un changement de paradigme tant au niveau des contenus que des processus. Plus que jamais l'approche systémique doit être privilégiée: il n'est plus possible de raisonner et d'agir de manière cloisonnée sous peine de manquer la cible d'une société durable.

La nouvelle approche de la santé nous montre que la bonne santé d'une population ne dépend pas uniquement du nombre de médecins et du nombre de lits dans les hôpitaux. Les «traditionnels professionnels» de la santé doivent s'allier à d'autres afin de maintenir et améliorer la santé de tous. Ainsi, l'aménagement du territoire peut contribuer de manière substantielle à offrir les conditions cadres à la promotion de la santé et plus spécifiquement à la lutte contre la sédentarité.

**Privilégier «la carotte» et sortir de l'impasse «end-of-pipe»**

La conception de politiques publiques «end-of-pipe» qui consistent à réagir plutôt qu'à agir de manière pro-active, de même que la «technique du bâton» ont vécu. Pour faire en sorte que «le monde bouge», il convient désormais de changer de vocable en matière d'action publique: promouvoir, informer, former, donner envie, faire participer, donner les capacités d'agir, offrir, inciter doivent devenir les maîtres mots.

Sortir de l'impasse «end-of-pipe», c'est tenir compte de la santé de tous dès la formulation d'une politique publique. Quelques outils ont été développés ces dernières années qui permettent de mener à bien l'exercice; c'est notamment le cas des études d'impacts sur la santé dans les cantons du Tessin et du Jura[2] ou des grilles de questionnement a priori du canton de Vaud[3].

Mais pour l'immédiat, il faut convaincre la population d'agir pour sa propre santé, pour celle des autres et pour celle de l'environnement. Etre en bonne santé est une affaire de comportement individuel et de style de vie. Mais dans la lutte contre la sédentarité, les politiques d'aménagement peuvent encourager la population à marcher ou à faire du vélo: des parcs, des zones piétonnes, des places de jeux, des trottoirs et des pistes cyclables sûrs, des transports publics efficaces sont autant d'incitations à bouger dans sa vie et dans sa ville. Des initiatives innovantes, comme les cartes piétons thématiques de la Ville de Genève[4], illustrent à merveille ce qu'il est possible de faire pour donner envie à la population de se déplacer à pied. Des rencontres comme la «Journée Mobilité et Santé» organisée depuis trois ans par le canton du Jura[5] incite les gens à prendre les transports publics. Etre en bonne santé, c'est aussi pouvoir bénéficier d'un réseau social. C'est particulièrement le cas pour les «populations vulnérables»[6], comme les femmes. L'aménagement du territoire ne créé pas les communautés, mais il peut offrir les espaces et les lieux de vie qui favorisent la création et l'émergence du lien social. Ouvrir des espaces de convivialité permet d'aller à la rencontre de l'autre, éviter l'isolement et la déprime. Enfin, une bonne qualité de l'air, de l'eau, des sols, une lutte contre le bruit efficace diminuent les effets potentiels négatifs sur la santé. Là encore l'aménagement a son rôle à jouer.

**En marche vers un autre principe...**

Le principe de l'égalité lié au genre ne doit en aucun cas nous faire oublier son application à d'autres populations dites vulnérables de même qu'au reste de la population dans son ensemble. Et là nous sommes renvoyés à un autre principe fondamental, celui de l'équité, qui devrait peut-être devenir «primus inter pares».

●

1 Toutes les références chiffrées sur la santé et la problématique de la sédentarité proviennent de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et en particulier www.who.int/archives/world-health-day/aide_memoire5.fr.shtml

2 Pour plus d'informations : antoine.casabianca@ti.ch, kurt.frei@ti.ch, jean-luc.baierle@jura.ch

3 Pour plus d'informations : valerie.brugger@sg-dse.vd.ch

4 Pour plus d'informations : www.ville-ge.ch/geneve/plan-pietons/index.html

5 Pour plus d'informations : rosalie.beuret@jura.ch, david.asseo@jura.ch

6 Terminologie onusienne qui comprend également les enfants et les jeunes, les personnes handicapées, les personnes âgées, les étrangers et les populations précarisées.

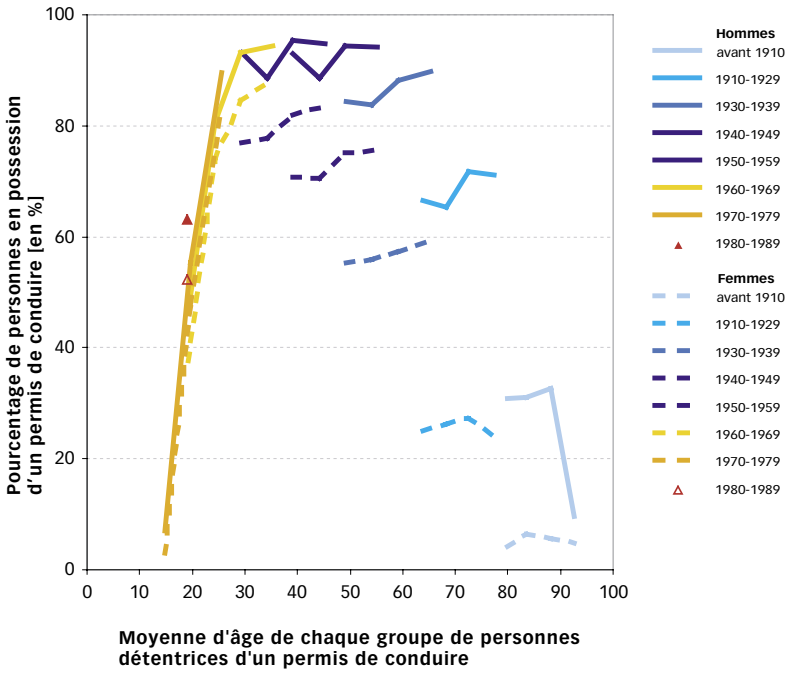
# Adapter l'organisation spatiale aux besoins des femmes

Anja Simma, cheffe suppléante, section bases, ARE
Yvonne Achermann, collaboratrice scientifique, section bases, ARE
anja.simma@are.admin.ch
yvonne.achermann@are.admin.ch

**«La femme» n'existe pas, pas plus que la mobilité féminine. Bien au contraire, les femmes ont des destinées, des trajectoires, des besoins et un quotidien différents. Cela se traduit par autant de schémas de mobilité. En raison de la répartition actuelle des tâches et des rôles entre femmes et hommes, solidement ancrée dans notre société, le développement territorial et les plans d'aménagement ont des incidences sur les femmes qui ne les touchent pas de la même manière que les hommes. Il en résulte de notables différences de comportement.**

Le comportement en matière de transports dépend d'une série de paramètres qui varient selon que la personne est de sexe féminin ou masculin. Parmi les facteurs les plus importants, on note l'accès à un «outil de mobilité» – c'est-à-dire la possibilité d'utiliser un moyen de locomotion. A cet égard, les femmes sont désavantagées: elles sont moins nombreuses à posséder un permis de conduire, une voiture ou une bicyclette. On observera toutefois que ces différences entre femmes et hommes étaient encore beaucoup plus marquées il y a 30 ans (cf. figure).

Parce que les femmes ont moins facilement accès à une voiture, elles sont fortement tributaires des transports publics. Elles sont plus nombreuses à posséder un abonnement et se déplacent donc plus fréquemment en transports publics que les hommes. En Suisse, 15% des femmes, mais seulement 11% des hommes ont un abonnement mensuel ou annuel. Remarque intéressante: les hommes choisissent plus souvent un abonnement général (AG), synonyme d'une réelle liberté de déplacement. De plus, les hommes sont deux fois plus nombreux à posséder un AG 1ère classe que les femmes[1]. En d'autres termes, les usagers masculins des transports publics ont tendance à se faciliter leurs conditions de transport.




### Les femmes ont peu de temps pour leurs loisirs...

Le comportement des femmes en matière de transport est fonction du nombre d'activités qu'elles ont à accomplir, souvent par obligation. Elles ont en général la responsabilité principale du ménage et de la famille, mais exercent de plus en plus souvent une activité lucrative complémentaire – leur espace-temps s'en trouve singulièrement restreint. Avec toutes ces charges, elles adoptent des comportements spécifiques en matière de transports. Les femmes, plus que les hommes, accompagnent une autre personne, font des achats ou ont à effectuer des successions de trajets multiples et complexes[2].

Les femmes ont donc moins de temps libre[3] et par conséquent moins de temps pour sortir se détendre. Elles parcourent chaque jour presque les mêmes distances que les hommes pour leurs activités de loisirs – mais d'importantes différences demeurent en ce qui concerne le choix et la durée de celles-ci. Les activités de loisirs les plus fréquentes chez les femmes sont les «activités extérieures non sportives» et les «visites» – des activités répondant bien souvent à une logique du devoir. L'activité de loisirs la plus fréquente chez les hommes est la gastronomie!

### ...et peu de temps pour se rendre à leur travail

En sus des deux paramètres évoqués – voiture et temps de loisirs –, la localisation des zones d'activités potentielles a une incidence déterminante sur le comportement en matière de transport. Femmes et hommes disposent

**L'analyse des déplacements pour les achats révèle que femmes et hommes n'ont de loin pas le même comportement. Selon le microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports:**

- **les femmes destinent 24% de tous leurs déplacements aux achats (14% pour les hommes),**
- **elles font des courses plus régulièrement, réparties sur tous les jours de la semaine (les hommes seulement le samedi),**
- **elles parcourent pour leurs achats des distances en moyenne inférieures de 19% à celles des hommes, quel que soit leur statut respectif (actifs, personnes au foyer, retraités, etc.).**

**Le fait que les femmes utilisent moins souvent que les hommes un moyen de transport individuel motorisé pour faire leurs courses (68% contre 75%) explique sans doute en partie leurs différences quant à la fréquence des déplacements et aux distances parcourues.**

Les localités et quartiers urbains agréables et conviviaux pour les piétons retrouvent leur qualité de vie

au départ de conditions d'habitat identiques et donc, théoriquement, du même éventail d'offres en matière d'emplois, d'achats et de loisirs. Cependant, les femmes accèdent moins facilement aux infrastructures correspondantes car elles ne disposent pas des mêmes moyens de locomotion; cela est d'autant plus vrai que la région est moins bien équipée en infrastructures de transport. Lorsque l'accessibilité est médiocre, les femmes doivent renoncer à certains trajets, c'est-à-dire que leur liberté de déplacement est restreinte[4].
L'inégalité en termes d'accessibilité s'exprime d'abord dans la longueur des déplacements: les hommes parcourent chaque jour 16 km de plus que les femmes. Elle apparaît, par ailleurs, dans le choix du lieu de travail; les femmes le choisissent plus près de leur domicile que les hommes. Ce phénomène frappant s'explique par les raisons déjà évoquées, mais également par la ségrégation du marché du travail selon le sexe[5]. La répartition des lieux de travail des femmes est plus dispersée car les professions qu'elles exercent sont souvent axées sur la dimension locale.

**Faciliter la mobilité quotidienne**

Les statistiques citées sur les moyens de locomotion et le temps disponible prouvent que les femmes sont confrontées à des conditions différentes de celles des hommes, ce qui implique, par la force des choses, que les femmes choisissent un mode de transport plus écologique et parcourent des distances plus courtes. Certes, un tel comportement global est positif pour l'environnement si l'on ne considère que les problèmes de transports. Cependant, la pérennisation des conditions générales de transports actuelles entretient de facto l'inégalité des chances entre les femmes et les hommes.
Il est souhaitable, dans la perspective d'un développement durable, que les femmes poursuivent leurs efforts de comportement écologique... et que les hommes suivent leur exemple. Mais comment atteindre cet objectif? On peut envisager de faciliter le quotidien, mais également de rectifier le partage des compétences en matière d'aménagement et d'urbanisme, en offrant davantage de responsabilités à des femmes[6]. La deuxième piste mentionnée part de l'hypothèse selon laquelle la plupart des responsables de plans d'aménagement travaillent en se référant à leur propre vécu quotidien. La féminisation des services d'aménagement et d'urbanisme devrait donc, à moyen terme, améliorer également la mobilité quotidienne des femmes.

*(traduction)*

●

1 Message personnel du 25.2.2003 adressé par Philippe Müller, directeur des services Marketing, transport voyageurs des CFF
2 Institut de recherche du VCÖ (1994) Wie geht's als Frau am Alsergrund? – Frauengerechte Fussgängerplanung. Projet pilote mandaté par MA 57, Vienne
3 Blanke, K., M. Ehling et N. Schwarz (1996) Zeit im Blickfeld – Ergebnisse einer repräsentativen Zeitbudgeterhebung, Cahier du ministère fédéral de la famille, des personnes âgées, des femmes et de la jeunesse, 121, Edition W. Kolhammer, Stuttgart
4 Simma A. (2000) Vekehrsverhalten als eine Funktion von sozio-demographischen und räumlichen Faktoren, thèse de l'Université d'Innsbruck, Innsbruck
5 Hanson, S. et G. Pratt (1990) Geographic perspectives on the occupational segregation of women, National Geographic Research, 6 (4) 376-399.
6 Simma A. (1996) Frauen & Mobilität, Wissenschaft & Verkehr, 3, VCÖ Verkehrsklub Österreich, Vienne

# Des lieux par et pour les femmes

Gisela Vollmer
architecte et aménagiste
gisela.vollmer@raumplanerin.ch

**Les femmes sont sensibles à la qualité de vie, et plus particulièrement à la sécurité dans les espaces publics. Depuis des années, elles font des propositions en matière d'architecture et d'aménagement… mais elles n'ont guère été entendues jusqu'à présent. Pourtant, si on les écoutait, on réfléchirait à deux fois avant de truffer les espaces publics de caméras de surveillance. Trois projets illustrent trois voies nouvelles en matière de développement durable.**

Gisela Vollmer est architecte-urbaniste ETH-NDS et dirige un bureau d'aménagement et d'études sociales à Berne. La mobilité et la sécurité des espaces publics sont ses points forts. Les projets présentés ci-après font partie des thèmes principaux que son bureau a étudiés en 2002.

**«...En ville, la sécurité des espaces publics, c'est-à-dire notamment celle des rues et des trottoirs, n'est pas assurée en premier lieu par la police – même si la police est nécessaire. La sécurité publique résulte d'un panachage complexe et presque inconscient entre un contrôle social spontané et un contrat de base tacite entre les habitants.»**
**Jane Jacobs, 1963[1]** ***(traduction)***

Pour de nombreuses femmes, les lieux déserts, les «no woman's lands», les espaces anonymes, disséminés partout dans le tissu urbanisé, posent problème parce qu'ils restreignent leur mobilité et portent par conséquent atteinte à leur qualité de vie. Les femmes, mais également les enfants, les jeunes, les retraités, bref les membres les plus faibles de la société, sont touchés par ce sentiment d'angoisse. Leur liberté de déplacement dans les espaces publics dépend à la fois de la situation et de l'affluence du trafic et de leur jugement subjectif quant à la sécurité des lieux. Sont également des paramètres importants les aménagements inadéquats – espaces trop exigus, manque d'éclairage public suffisant, défaut de signalisation, manque de repères, bâtiments vides, terrains vagues – ainsi qu'une fréquentation sociale indéfinissable de jour comme de nuit. Les mêmes espaces publics sont ressentis par différentes femmes comme plus ou moins angoissants; les «no woman's lands» déclenchent toujours chez elles un sentiment de peur ou d'insécurité, même si la palette des émotions est relativement large. Les femmes n'hésitent pas à modifier leurs habitudes pour éviter ces lieux: elles développent des stratégies spéciales, changent de mode de transport, font des détours ou renoncent à certaines activités. Les collectivités publiques, quant à elles, tendent à réagir à ce malaise par l'installation de caméras, ce qui n'est pas précisément fait pour rassurer les passantes et pour rendre ces lieux plus agréables.

**Aménagement des espaces publics**

Il est possible et nécessaire d'aménager les espaces publics en tenant compte du point de vue des femmes. Les trois projets ci-dessous montrent les possibilités de favoriser, au moyen de mesures d'aménagement du territoire, un développement durable des agglomérations.

- **Les CFF s'intéressent aux espaces publics**

Les femmes, qui font souvent des trajets à pied, sont tributaires des transports publics. Pourtant, elles répugnent à fréquenter les gares et les passages souterrains.
Malgré les mesures d'économie frappant les transports publics (par exemple réduction du personnel des gares régionales), les CFF ont donc décidé, dans le cadre du projet «rénovation des gares/RV 05», de conférer une nouvelle physionomie aux gares régionales. Il s'agit de créer une nouvelle génération de gares. Souvent négligés, les lieux

Sentiment d'insécurité, la nuit, dans différents lieux

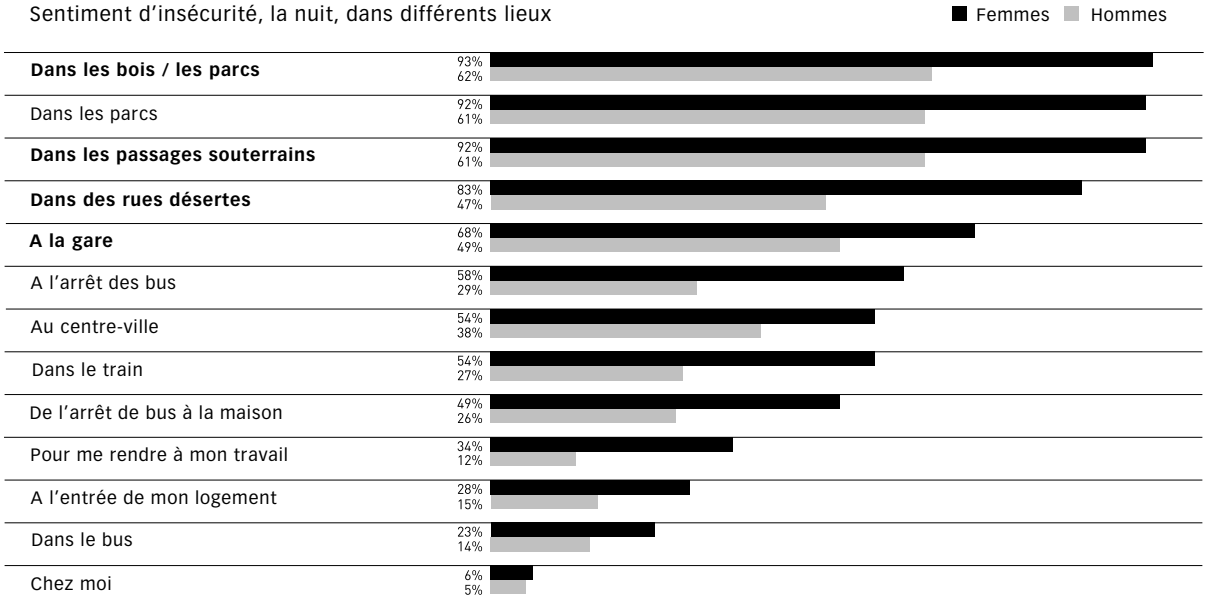
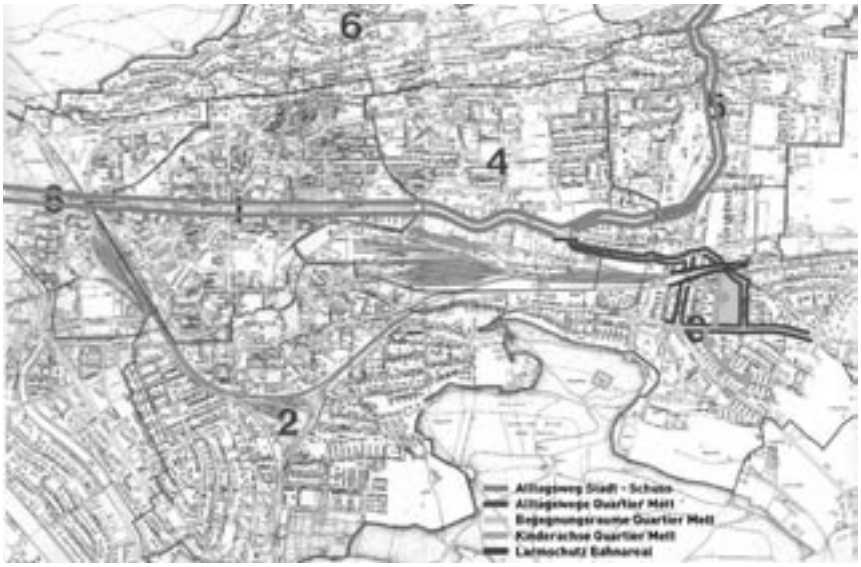



Tableau: sentiment d'insécurité

publics dans les gares seront réaménagés selon un concept d'information et d'éclairage unifié. Les passages, couloirs et souterrains seront entièrement rénovés et bénéficieront d'une apparence soignée grâce à un nouvel éclairage et une nouvelle signalisation. Les itinéraires de transbordement entre modes de transport seront bien indiqués; une stèle lumineuse, servant de nouveau symbole d'identification de l'entreprise, permettra à la clientèle de situer une station régionale de loin. Les «gares nouvelles» accueilleront effectivement les gens dans une atmosphère agréable et sûre.

Il reste néanmoins à résoudre le problème de l'interface CFF/communes. Il n'est pas rare en effet que les gares, telles des îles dans la campagne, soient coupées de tout et paraissent perdues dans une solitude nocturne. Dans de telles situations, l'aménagement du territoire peut donner un coup de pouce et favoriser, dans le cadre du développement des agglomérations, la densification de l'urbanisation à proximité des gares ainsi que la mixité des affectations dans ces secteurs.

Les CFF ont établi un guide de la sécurité et du bien-être dans les gares régionales et leurs accès; on y trouve des critères d'aménagement et une liste des points à étudier.



Trajets quotidiens, espaces conviviaux, axes fréquentés par les enfants et protection contre le bruit à Bienne

• **Bienne assainit les itinéraires piétonniers en jouant sur l'interdisciplinarité**

Dans le cadre d'un projet de rénovation de l'habitat prévoyant une densification à l'intérieur du tissu construit, une étude sur la sécurité des espaces publics dans la ville de Bienne, assortie d'une enquête auprès des femmes, a montré que l'on attend davantage que des mesures cosmétiques. Les besoins d'assainissement portent principalement sur les itinéraires entre les arrêts des transports publics et le domicile et sur les parcours piétonniers traversant la ville.

Les femmes interrogées confirment l'hypothèse selon laquelle les femmes, qui se déplacent fréquemment à pied et à bicyclette, accomplissent des trajets plus longs dans les espaces publics et sont plus longtemps exposées aux risques que les hommes qui utilisent souvent leur voiture. Les femmes sont donc davantage concernées par l'insécurité des espaces publics et par l'ensemble de la problématique de la sécurité sur le chemin de l'école.

L'enquête a été axée sur les trajets parcourus quotidiennement par des femmes pour faire leurs achats, se rendre à leur travail et pratiquer leurs activités de loisirs. Les résultats montrent que des «no woman's lands», disséminés un peu partout en ville, empêchent l'accès des femmes à des espaces centraux comme la gare et le centre-ville et bloquent certains itinéraires car ils ne sont pas sûrs à certaines heures. De façon générale, les femmes évitent les parcours mal éclairés et peu dégagés ainsi que les espace déserts ou fréquentés par un seul groupe social. L'obscurité dans les lieux publics est manifestement toujours liée à un stress chez les femmes. Celles-ci ont donc développé des stratégies spécifiques pour leurs sorties le soir. Parmi les nombreux sites mentionnés par les femmes, ceux qui posent des problèmes d'insécurité importants sont des lieux charnières, soit sur le plan urbanistique, soit sur celui de leur fréquentation sociale: place de la gare, côte du Jura et abords des passages sous-voies. On notera que les femmes issues de quartiers bénéficiant d'un bon réseau social ont plus d'assurance personnelle que celles qui habitent dans des quartiers anonymes.

Les autorités responsables de la ville de Bienne ont pris au sérieux les problèmes évoqués dans cette étude. Elles ont immédiatement amélioré l'éclairage des abords des principaux accès aux transports régionaux (société Aare Seeland Mobil) à proximité de la gare et élagué la végétation le long des cheminements piétonniers. Elles ont également institué une commission de la sécurité, regroupant notamment des représentants des services d'urbanisme de la ville et des directions de la police, de l'enseignement public et des services sociaux. Bienne a été la première ville de Suisse à montrer qu'un marché du logement diversifié ne suffit pas, à lui seul, à rendre une ville attractive et agréable à vivre.

Du point de vue de l'aménagement du territoire, les remarques des femmes interrogées ont permis de dégager des priorités: assainir certains itinéraires,

Les passages souterrains larges et éclairés ne font pas peur

créer des espaces de rencontre, revaloriser les lieux de passage afin d'y favoriser la rencontre et la détente. A Bienne sont concernés la place de la gare et l'axe de la Suze qui dessert la ville sur toute sa longueur. De nouvelles stratégies sont nécessaires sur le plan urbanistique et sur le plan foncier (affectation des biens-fonds voisins). A cet égard, il faudra notamment intégrer la Confédération qui développe une politique du logement spécifique. Les prochaines étapes d'assainissement porteront, d'une part, sur les axes transversaux à celui de la Suze, y compris quelques passages sous-voies et, dans le secteur de la côte du Jura, sur quelques tronçons desservant les différents quartiers.

**• Ostermundigen mise sur son réseau**

Les terrains de jeux pour enfants deviennent des lieux de violence et de vandalisme. De plus, ils subissent les effets du détournement de leur affectation (crottes de chien dans les bacs à sable, non-respect de l'interdiction de circuler en bicyclette ou en vélomoteur). Confrontée à ces problèmes, la commune d'Ostermundigen a confié, à la faveur d'une modification de son règlement des constructions, un mandat d'étude en vue de l'assainissement d'un parc et d'une place de jeu.

Les résultats de cette étude sont basés sur les informations obtenues dans le cadre de forums de discussions avec la population résidante et les propriétaires du parc. Les femmes ne sont pas les seules personnes à s'intéresser à cet assainissement. De nombreux autres groupes d'usagers ont également fait part de leur intérêt.

Le terrain de jeux, qui occupe une place centrale dans la problématique, présente un éventail relativement large d'utilisations: selon les heures du jour ou de la nuit, il est fréquenté par des enfants d'âges différents et par des adolescent/e/s et des adultes. Les problèmes proviennent de ce que différents groupes sociaux – jeunes, propriétaires de chiens, cyclomotoristes – détournent l'affectation première du parc et rendent celui-ci inutilisable pour le jeu ou la détente, ou entravent ses possibilités d'utilisation normale. De plus, la population résidante ressent ces utilisations comme des nuisances portant atteinte à sa qualité de vie et à son environnement. La première mesure décidée par la commune a été de réexaminer les travaux d'entretien des parcs.

Le rôle de l'aménagement du territoire sera donc de réserver des espaces publics à proximité immédiate des logements dans les lotissements d'habitats denses, en particulier des parcs et des espaces libres qui permettent les utilisations les plus diverses. La mise en réseau avec les surfaces avoisinantes et avec les écoles rend les trajets plus sûrs et permet d'étendre la portée de chaque site. Il reste à développer des procédures qui assurent la participation des femmes et des jeunes à de tels processus d'aménagement.

*(traduction)*

●

Bibliographie

1 Jane Jacobs, théoricienne urbaine américaine a publié en 1961 l'ouvrage «The death and life of great american Citys», critique sévère des programmes de rénovation urbaine (urban renewal) de l'époque. Elle estimait que la rue, les espaces publics et l'être humain devraient être placés au centre des préoccupations, afin de contenir la violence urbaine.

2 sur la mise en réseau des espaces publics, y compris les aires des écoles:
Eisner Manuel, Manzoni Patrik, Schmid Ruth «Lebensqualität und Sicherheit im Wohnquartier», Verlag Rüegger, Chur / Zürich, 2000.

3 sur la participation des femmes et des jeunes aux procédures d'aménagement:
«Sicherheit im öffentlichen Raum». Auswirkung der Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume auf die Mobilität von Frauen im Alltag, Anna Maria Hofer, Gisela Vollmer, Carmen Pfluger Thalmann, 2002.

# Projets de promotion des femmes dans les professions techniques – sélection

**Une palette de manifestations, rencontres et offres sur l'Internet cherche à intéresser les jeunes filles aux professions techniques et à lever les tabous sur certains métiers dits masculins.**

**www.frauenplanenbauen.ch**
(en allemand uniquement)
Ce site a pour objectif de proposer une plate-forme au niveau suisse qui serve à l'information (et à la diffusion de cette information) sur les aspects féminins/masculins des questions d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Cette plate-forme offre aux professionnels de cette branche, et en particulier aux femmes, de larges possibilités d'échanges d'informations actualisées et leur permet de faire connaître directement leurs projets.
Diverses institutions ont accepté de donner des informations sur de nouveaux projets de construction et d'urbanisme dans la rubrique: «gender mainstreaming». Les liens avec les projets sur la parité hommes/femmes en Suisse et dans les régions étrangères voisines garantissent de larges possibilités d'échanges d'informations et d'expériences. La réalisation de ces projets, les liens avec des organes responsables et des entretiens avec diverses institutions différentes devraient renforcer les efforts de promotion.

**www.kids-info.ch**
(en allemand uniquement)
Les filles et les métiers techniques
Ce site sur les métiers de l'ingéniérie, de l'informatique, de la physique et de la technique sensibilise les enfants des écoles primaires à des professions dites masculines.

**www.stud.isg.ch/project-discovery/Schnuppertag 2003/ Index.html**
(en allemand uniquement)
La journée organisée en mars 2003 par la Haute Ecole de technique, économie et travail social de Saint-Gall a remporté un grand succès. Prochain rendez-vous au printemps 2004.

**www.ingch.ch/fr/sites/events/m_events.htm**
Le groupe «ingénieurs et avenir» (ING-CH) cherche à remédier au manque d'ingénieurs. Les semaines «technologies nouvelles» proposent aux élèves des gymnases d'entrer avec curiosité et entrain dans le monde fascinant de la technique et de mettre en valeur le côté séduisant des professions de l'ingénierie. Les collèges (environ une vingtaine par an) profitent de ces semaines depuis 1992. Avec le recul des années, ce projet s'affirme comme un succès.
Ces semaines «technologies nouvelles» s'adressent également au corps enseignant et aux responsables de l'orientation professionelle qui, par leur participation active, acquièrent une bonne vue d'ensemble des différents mondes techniques. Le contact direct avec des étudiant/e/s ou des collaborateur/trice/s potentiels apporte aux sociétés et établissements de formation concernés d'importantes expériences, sans oublier le plaisir de se trouver en présence de jeunes gens et de jeunes filles motivés ainsi que le sentiment agréable de savoir qu'on s'implique directement en faveur de la relève des ingénieurs.

**Tours de ville au féminin**
Ces visites spécifiques sont organisées à Berne, Lucerne, Winterthour, Bâle, Fribourg, Zoug, Zurich et Genève.
www.femmestour.ch
www.stattLand.ch (pour Berne)
www.frauenstadtrundgang.ch

**www.journee-des-filles.ch**
L'idée de la journée des filles est toute simple: les filles accompagnent leur mère ou leur père au travail toute une journée. Elles découvrent leurs parents dans leur cadre professionnel, travaillent avec eux, font la connaissance de leurs collègues de travail et ont un premier aperçu du monde du travail.
Commentaire de l'une des filles ayant participé à la première journée des filles: «Je sais enfin ce que fait mon père toute la journée. C'était génial!»
La troisième journée des filles se déroulera le 13 novembre 2003. Participez-y!

**www.educa.ch**
Le serveur suisse de l'éducation propose de très nombreux projets dans le cadre de l'égalité femme/homme.

**www.unifr.ch**
L'Université de Fribourg et la Haute Ecole de technique et d'architecture organisent les 3 et 4 décembre 2003 un séminaire de deux jours à l'intention des gymnasiennes de 3e année.

**www.techno-girls.ch**
(en allemand uniquement)
Des métiers masculins?!
Des gymnasiennes découvrent le quotidien professionnel de femmes dans des métiers dits masculins.
Ce site ne sera pas renouvelé au-delà de 2003.

**www.frauambau.ch**
(en allemand uniquement)
De 1997 à 2002, attribution d'un label aux entreprises du secteur de la construction et de l'aménagement qui s'engagent pour des conditions de travail respectant l'égalité des sexes.

*(traduction)*

●

Compilation: Gisela Vollmer,
gisela.vollmer@raumplanerin.ch

# info

**La protection des meilleurs sols agricoles est une tâche de longue haleine**

La gestion durable des meilleurs sols agricoles – lesquels constituent une ressource non renouvelable – doit faire face à la pression urbaine qui ne se relâche pas. En 1992, en établissant le plan sectoriel des surfaces d'assolement, la Confédération a demandé aux cantons de protéger leurs meilleures terres agricoles. Ce plan sectoriel fixe la surface minimale dont chaque canton doit garantir la protection par des mesures d'aménagement du territoire. Selon l'analyse des dix premières années de ce plan sectoriel, cet instrument a, jusqu'à présent, répondu aux attentes et sa mise en œuvre est consciencieuse malgré l'extension effrénée de l'urbanisation.
Commande du rapport: «Dix ans de plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA)» à l'OFCL, 3003 Berne (No commande: 812.029 f en français, 812.029 d en allemand) par écrit ou par courriel sur le site: www.bbl.admin.ch

**Concept de recherche «Développement durable du territoire et mobilité»**

La recherche de l'administration fédérale, liée aux politiques menées en matière de développement du territoire durable et de mobilité, doit être améliorée. En collaboration avec d'autres offices fédéraux actifs dans ce domaine, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a mis au point le concept de recherche «Développement durable du territoire et mobilité». Il s'agit de l'un des 12 concepts de la Confédération, élaboré dans le cadre du message du Conseil fédéral relatif à l'encouragement de la formation, de la recherche et de la technologie pendant les années 2004 à 2007. Le concept porte notamment sur les sujets suivants: études de base pour une politique du développement durable, perspectives d'un développement durable du territoire et des transports, interactions territoire/transports. Les moyens prévus pour les mandats de recherche externes se montent à 3,4 millions de francs par année.
Commande du concept de recherche «Développement durable du territoire et mobilité» à l'OFCL, 3003 Berne (No commande: 812.027 f en français, 812.027 d en allemand) par écrit ou courriel sur le site: www.bbl.admin.ch

**Fort trafic de loisirs et de vacances à travers les Alpes**

Voyager en traversant les Alpes pour les loisirs et les vacances reste toujours très prisé: quatre déplacements transalpins sur cinq relèvent de l'une de ces deux catégories. Entre 1996 et 2001, le nombre total des voyageurs ayant traversé les Alpes a augmenté de 5%. Cette évolution a surtout concerné le trafic routier qui a crû de 2,6% par année. Tels sont les résultats de la dernière enquête sur le trafic voyageurs (2002) à travers les Alpes et avec l'étranger, conduite par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) conjointement avec les offices fédéraux des routes (OFROU) et des transports (OFT). Chaque jour, plus d'un million de personnes passent la frontière suisse et 73'000 traversent les Alpes. Les principaux passages alpins – Saint-Gothard (tunnel et col), San Bernardino, Grand-Saint-Bernard et Simplon – ont vu transiter en 2001 en moyenne quotidienne 26'766 voitures de tourisme, transportant 58'656 personnes. Par rapport à 1996, cela représente un accroissement de 14% du nombre des véhicules et de 13% de celui des voyageurs.

**Moins de poids lourds à travers les Alpes en 2002**

En 2002, le trafic marchandises à travers les Alpes s'est caractérisé par une baisse de 9% du nombre des poids lourds. Cette évolution correspond donc aux objectifs auxquels tend la loi sur le transfert de trafic. Les facteurs qui ont contribué à la réduction du trafic sont, outre les mesures prises par la Confédération concernant le transfert du trafic, la faible conjoncture et les mesures de gestion prises pour assurer la sécurité au Gothard et au San Bernardino. (Le rapport de l'ARE sur le trafic marchandises à travers les Alpes est disponible en allemand seulement).

**Révision partielle de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire**

Le Conseil fédéral a adopté une révision partielle de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) lors de sa séance du 21 mai. L'entrée en vigueur est fixée au 1er juillet 2003. L'OAT est ainsi complétée par un article qui précise dans quelle mesure des bâtiments d'habitation agricoles situés hors des zones à bâtir peuvent être transformés lorsque l'affectation agricole a disparu (art. 24d al. 1 de la loi sur l'aménagement du territoire LAT). Les trois principes qui régissent cette disposition sont les suivants:

- D'un point de vue général, on autorise les agrandissements indispensables à un usage d'habitation qui répond aux normes usuelles.
- Les bâtiments d'habitation agricoles érigés avant le 1er juillet 1972 bénéficient d'une réglementation plus généreuse à l'intérieur du volume bâti existant : les valeurs limites sont les mêmes que pour les autres bâtiments d'habitation érigés légalement à cette époque. En effet, autant que les exigences de la loi soient satisfaites, ces bâtiments peuvent être agrandis jusqu'à 60 pour cent, mais au maximum de 100 mètres carrés.
- Si la destruction d'un bâtiment est due à une force majeure, la reconstruction peut être admise.

La nouvelle disposition est applicable dans les cantons qui ont fait usage de la compétence conférée par l'art. 24d de la LAT ou qui entendent le faire.

*Communiqués de presse et documents complémentaires disponibles sur le site Internet de l'ARE: www.are.ch.*

# Editoriale

Nathalie Carron
Collaboratrice scientifica, Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
nathalie.carron@are.admin.ch

**Nel 1994, l'allora Ufficio federale della pianificazione del territorio aveva pubblicato lo studio «Femmes et aménagement, un constat décevant?» («Donne e pianificazione, una deludente constatazione?», disponibile in francese e in tedesco). A distanza di nove anni, la Direzione dell'ARE ha voluto dare nuovamente la parola alle donne attive nei settori della pianificazione del territorio, dei trasporti e dello sviluppo sostenibile e ciò nel contesto ben definito della presente rivista.**

**Le donne come percepiscono l'attuale organizzazione del territorio? In questo settore, hanno delle esigenze diverse dagli uomini? Si sentono al sicuro nei luoghi pubblici? Le distanze sempre più grandi tra il domicilio, il luogo di lavoro e i luoghi degli acquisti sono conciliabili con l'organizzazione del loro tempo?**

**Senza avere la pretesa di rispondere in modo esaustivo a domande di questo tipo, il presente numero offre possibili risposte, proponendo anche spunti di riflessione.**

**Redatta esclusivamente da donne, la rivista comprende anche numerosi ritratti.**
**Le necessità che le donne hanno nei confronti dell'assetto del territorio e della mobilità vengono difficilmente percepite, probabilmente a causa della mancanza di collaboratrici nei posti chiave. In questo settore l'ARE conferma la regola. Anche se l'Ufficio occupa 34 donne, di cui 20 collaboratrici scientifiche su un totale di 77 persone, nessuna riveste la posizione di caposezione. Tuttavia, l'Ufficio ha manifestato la sua volontà di integrare meglio le esigenze delle donne, istituendo lo scorso anno il gruppo di lavoro «Donne e sviluppo territoriale» chiamato anche «F-are» (pronunciato come l'inglese «fair» che significa « equo »). Questo gruppo di lavoro sta elaborando misure concrete che, in futuro, permetteranno all'Ufficio di dare la giusta considerazione a queste esigenze. I primi risultati dei lavori saranno resi noti l'anno prossimo.**
**Con l'augurio di non dover aspettare di nuovo nove anni affinchè le donne possano esprimersi su un argomento che tocca da vicino la loro vita di tutti i giorni, spero che la lettura del presente numero di Forum sia di vostro gradimento.**

***(traduzione)***

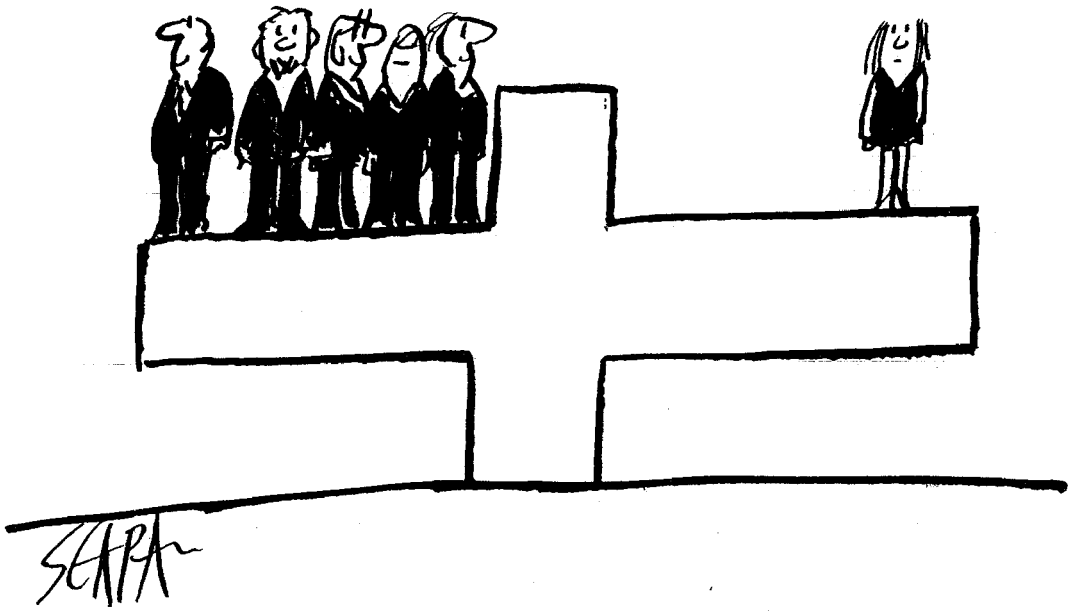
●

# Lo spazio non ha sesso, oppure sì?

Elisabeth Bäschlin
Lettrice, Istituto di geografia, Università die Berna
baesch@giub.unibe.ch

**L'utilizzazione dello spazio pubblico e privato ha molto a che fare con la divisione dei ruoli tra i sessi. A ciò si aggiunge che l'effettiva tradizione storica ben conosceva la partecipazione attiva delle donne alla vita economica. L'obiettivo deve essere quello di trasformare l'economia domestica privata in uno spazio neutrale riguardo ai sessi. Solo in questo modo gli uomini potranno essere coinvolti nella responsabilità per i lavori casalinghi, dando così alle donne lo spazio per una partecipazione attiva al di fuori delle quattro mura domestiche.**

Elisabeth Bäschlin lavora dal 1983 come docente di geografia culturale presso l'Università di Berna e tiene lezioni su temi come la pianificazione, lo sviluppo, i Paesi del Sud, lo sviluppo delle città e l'urbanistica. Nel passato è stata pianificatrice regionale nel Canton Berna e in Algeria. È promotrice e cofondatrice dell'Arbeitskreis Feministische Geografie, attiva dal 1989 in Germania, Austria e Svizzera. Inoltre è coeditrice della nuova collana «gender wissen», pubblicata dal 2003 dalle edizioni eFeF di Wettingen.



Nel mondo economico preindustriale, agli inizi dell'era moderna, la gente viveva tutta la propria esistenza in una comunità di vita e di lavoro di tipo patriarcale, composta da familiari e altre persone. Nell'ordine della «grande casa», ogni membro aveva il suo compito e il suo ruolo ben definito. Le donne erano parte di questa comunità di lavoro che produceva beni sia per il consumo privato che per il mercato regionale, assicurando la sopravvivenza economica e sociale di tutti. In questo quadro comunitario veniva altresì tramandato alla nuova generazione il sapere professionale e tecnico. La «casa» rappresentava quindi il centro della vita. Una suddivisione tra lavori domestici e salariati, così come la conosciamo oggi, non esisteva, così come non esisteva l'idea moderna dell'abitazione come spazio privato.

## La costruzione della femminilità

Nel corso del 17° e del 18° secolo, lo Stato assunse sempre più compiti che, come l'insegnamento nella scuola pubblica, la formazione, l'assistenza sanitaria e sociale, originariamente rientravano nell'ambito della «grande casa». Quest'istituzione perse quindi parte della sua importanza. Nel contempo, si andava sviluppando l'idea borghese della famiglia come unità sociale con una chiara divisione dei ruoli tra i sessi. Questo sviluppo trovò sostegno nella successiva affermazione di un approccio scientistico alle differenze tra i sessi: furono misurate le differenze fisiche tra uomo e donna, si scoprì la «femminilità», si definirono le caratteristiche considerate tipicamente «femminili» e «maschili». Queste servirono da spiegazione e da giustificazione alle diverse attese sociali relative ai ruoli: gli uomini divennero quindi responsabili dell'attività lucrativa fuori casa, le donne invece dell'amministrazione dell'economia domestica, della cura della casa e della vita familiare e del sostegno emotivo al marito. Dalla donna borghese ci si aspettava una totale dedizione ai ruoli di casalinga, madre e moglie. Seguendo tale concetto, gli uomini vivevano nella sfera pubblica – il mondo maschile –, e nella sfera privata – il mondo femminile.
Nonostante le chiare aspettative di ruolo della società del 19° secolo, nell'era dell'industrializzazione moltissime donne dei ceti sociali più bassi esercitavano un'attività lucrativa, contribuendo nei modi più diversi al proprio sostentamento e a quello della famiglia. Questo era possibile in svariati modi: con un lavoro salariato in fabbrica e in imprese artigianali, con un'attività indipendente nel campo del commercio o tramite la produzione di merci nel proprio atelier di manifattura, con una collaborazione nel negozio, nell'impresa o nell'officina del marito, del padre o di un altro parente di sesso maschile o femminile, sempre restando nell'ottica delle norme di comportamento tradizionali e preindustriali della donna. Si era però costituito uno strato sociale borghese nel cui ambito un'attività lavorativa retribuita indipendente dal contesto familiare, per la donna sposata o nubile non era ritenuta conveniente. Per questa «buona società» un lavoro retribuito era inimmaginabile. Queste donne dovevano essere le organizzatrici del «focolare domestico» conforme al loro livello sociale e non casalinghe attive in prima persona; i lavori fisici venivano eseguiti dalle domestiche. Quindi, la suddivisione tra un mondo maschile e uno femminile ha, prima di tutto, origini borghesi.

**Il mercato del lavoro resta compartimentato**

Benché l'immagine relativa ai tipici ruoli femminili non corrispondesse assolutamente alla realtà di vita della maggioranza delle donne che dovevano provvedere al proprio sostentamento e in particolare non rispecchiasse la realtà delle famiglie di operai, braccianti e contadini, divenne sempre più la norma e fissò le differenze specifiche, la divisione del lavoro e la disparità di potere tra uomo e donna, per tutta la società.
La svolta tra il 19° e il 20° secolo, con l'urbanizzazione e l'industrializzazione, fu un periodo in cui il mercato del lavoro venne ristrutturato, fatto che teoricamente avrebbe potuto favorire l'emancipazione della donna nella società e nel mondo del lavoro. Alcune donne ci provarono, ma l'immagine femminile allora predominante sul piano sociale era troppo forte e impedì loro di sfruttare queste possibilità. Così, anche durante il 20° secolo, i lavori domestici, la dimensione relazionale e l'impegno caritatevole furono considerati componenti immutabili della «natura femminile». La disuguaglianza sul mercato del lavoro venne fissata a un nuovo livello e la vigente gerarchia tra i sessi restò inalterata.
Durante i periodi di crisi e di guerra del 20° secolo, numerose famiglie sono potute sopravvivere solo grazie all'attività lavorativa retribuita delle donne. Inoltre, nel corso del 20° secolo, i lavori casalinghi sono stati considerevolmente alleggeriti e facilitati dall'introduzione della tecnica. Le famiglie diventarono più piccole, il numero dei figli diminuì. Dal 1950, il frigorifero, la lavatrice e l'aspirapolvere sono diventati beni comuni. Ciò nonostante, il tempo investito nei lavori domestici non è diminuito, al contrario. Questo, perché le aspettative nei confronti della casalinga in quanto a pulizia, cure parentali e contatti sociali sono aumentate. Tramite i molteplici canali della politica, dell'educazione, dei media e della legislazione, il concetto del «matrimonio casalingo», quindi della moglie che in primo luogo lavora per la famiglia e a parte questo non deve svolgere compiti nell'ambito economico, è stato ancorato quale norma generale e vincolante nella società e presentato come idoneo e auspicabile per tutti gli strati sociali.

**I lavori domestici sono rimasti «femminili»**

Questa norma, anche se non è mai diventata una realtà vissuta in tutti gli strati sociali, ha avuto effetti sul mondo del lavoro e l'ambito privato di tutte le donne, anche laddove non era possibile o non si desiderava viverla. Essa vigeva per le donne sposate, ma in verità tutte le donne ne erano toccate. In Svizzera, ancora attorno alla metà del 20° secolo, ci si aspettava che ogni donna si sposasse: la presenza nel settore economico delle donne era considerata come «transitoria» in vista del matrimonio. Al fine di integrare nella norma anche la donna nubile si cercò di valorizzare la sua attività lavorativa con il concetto della «maternità spirituale»: la segretaria che si sacrifica trasformando l'ufficio in «focolare domestico».
L'immagine della casalinga quale «vocazione naturale della donna» è stata divulgata con tale successo durante la prima metà del 20° secolo che, quando le donne, a partire dagli anni '70, iniziarono a ribellarsi a questo modello, ebbero l'impressione di dover combattere contro secolari tradizioni arcaiche, questo benché il ruolo di donna lavoratrice avesse una tradizione ben più remota.
Ora, dagli anni Settanta, le donne in Svizzera hanno per legge il diritto d'accesso a tutti i settori politici e professionali. Pubblicamente esse godono quindi di pari opportunità nei confronti degli uomini, anche se una loro rappresentazione paritaria non è ancora stata raggiunta in quasi nessun settore. Benché le donne siano presenti nella vita pubblica, esse sono sempre e ancora investite in primo luogo dei lavori domestici e della cura dei figli. L'ambito domestico è rimasto femminile.
L'ostacolo da superare ai fini di un vero cambiamento è da ricercare prima di tutto nella mentalità.
Le donne e gli uomini devono rendersi conto

- che l'immagine della casalinga quale «vocazione naturale della donna» è un costrutto e che quindi sono possibili anche altre concezioni;
- che la partecipazione attiva delle donne alla vita economica è l'autentica tradizione storica;
- che le donne si muovono e sono attive nell'»ambito pubblico» con parità di diritti degli uomini;
- che il compito sociale principale oggi consiste nel trasformare l'economia domestica in uno spazio neutrale in relazione ai sessi e convincere gli uomini a responsabilizzarsi in rapporto alla cura dei figli e alla rigenerazione della forza lavoro, anche della propria. Il motto odierno deve essere: «gli uomini in casa!».

La nostra società va organizzata in modo da permettere a tutti, donne e uomini, di vivere contemporaneamente la famiglia, la professione e le attività sociali. Non va perseguita l'idea di una città «a misura di donna» che accollerebbe di nuovo alle donne compiti di cura. La pianificazione urbana e regionale orientata verso il futuro deve avere come obiettivo principale quello di creare una città a misura dei bambini e dove anche per le altre generazioni è un piacere viverci.

*(traduzione)*

●

Bibliografia: vedi testo in lingua tedesca o francese.

# «Una pianificazione del territorio incentrata sulle donne deve essere d'ampio respiro»

Intervista: Pieter Poldervaart
Foto: Mena Kost

**Le donne sono nettamente sottorappresentate nell'amministrazione, nell'economia e in politica. Ne consegue una pianificazione del territorio che inizia solo gradualmente a tenere conto delle necessità specifiche delle donne, quali l'integrazione tra abitazione e attività lavorativa o i buoni allacciamenti ai mezzi di trasporto pubblico. Secondo Barbara Zibell, urbanista e professoressa presso l'Istituto per l'architettura e la teoria della pianificazione dell'Università di Hannover, affinché l'ottica femminile diventi parte integrante dello sviluppo territoriale occorrono, oltre all'impegno di specialiste nei corrispondenti organi chiave, anche uguali diritti e una rappresentanza paritetica nel mondo politico, economico e nell'amministrazione.**

Barbara Zibell è nata nel 1955 nel Niedersachsen. Dopo lo studio di urbanistica all'Università tecnica di Berlino ha lavorato a Berlino e a Francoforte s. M. presso diversi enti amministrativi e in un ufficio d'urbanistica a Lörrach/Baden meridionale. Dal 1989 al 1996 è stata collaboratrice scientifica e assistente capo presso l'Istituto ORL dell'ETH di Zurigo. Dal 1996, parallelamente alla sua attività indipendente nel settore urbanistica e pianificazione del territorio, è professoressa presso l'Istituto per l'architettura e la teoria della pianificazione dell'Università di Hannover. Barbara Zibell vive a Thalwil/ZH e ad Hannover ed è madre di due figli.

**«Zum Mangel an Weiblichkeit in der Agglomeration» («Sulla mancanza di femminilità negli agglomerati»), questo il titolo di una sua conferenza di 10 anni fa. Questa mancanza è ancora un tema attuale?**

Oggi sceglierei sicuramente un altro titolo, il concetto di «femminilità» è carico di emozioni e desta precise aspettative in quanto ai ruoli. Oggi parlerei in modo molto più chiaro degli interessi delle donne di cui si tiene scarsamente conto: situazione ancora di rilievo sia negli agglomerati urbani che nelle città. Anche se nel corso dell'ultimo decennio sono stati fatti dei progressi, il punto di vista della donna non ha ancora trovato una considerazione paritaria nella pianificazione.

**Iniziamo con i lati positivi: cosa è cambiato?**

Prima di tutto, nell'area germanofona si è costituita una piattaforma che permette lo scambio delle conoscenze in questo campo. Inoltre, temi che originariamente erano stati proposti da donne, come ad esempio la «Stadt der kurzen Wege» (una città a tragitti brevi) hanno assunto un ruolo importante nel dibattito attuale relativo alla sostenibilità e hanno trovato accesso nelle corrispondenti linee guida. Oggi, non ci si rende spesso più conto che la spinta iniziale era partita dalle donne.

**Lei è tedesca e vive da 16 anni anche in Svizzera. Quali sono le differenze che lei rileva nella discussione e nella pratica della pianificazione del territorio in un'ottica femminile?**

In Germania, la discussione è iniziata verso la fine degli anni '60, presso gli Istituti universitari, con dissertazioni e seminari sul tema. A ciò ha fatto seguito, negli anni '80 e '90, la realizzazione, nell'ambito di esposizioni internazionali dell'edilizia, di concorsi e progetti modello. In Svizzera, a questo proposito, l'atteggiamento è più prammatico. Invece di svolgere ricerche per decenni, si applicano semplicemente le nozioni già acquisite.

**Come mai quest'approccio prammatico in Svizzera?**

Qui si fa sentire la lunga esperienza con la democrazia di base: chi è chiamato all'urna ogni tre mesi si interessa maggiormente dei crediti per la pianificazione di chi, come in Germania, può votare solo ogni quadriennio. Inoltre, le dimensioni ridotte della Svizzera giocano un ruolo considerevole. Gli interessati si conoscono, i tragitti sono letteralmente più brevi che in Germania. Infine, aiuta il principio politico della concordanza applicato in Svizzera, per cui le procedure vengono discusse a fondo e la ricerca delle soluzioni avviene a livello di comunicazione e non di scontro: una strategia esemplare, che corrisponde meglio al modo d'agire delle donne.

**Inizialmente c'era la volontà di realizzare delle forme d'abitazione compatibili alle necessità delle donne. Quale diffusione hanno avuto questi progetti modello?**

Presso il nostro Istituto ad Hannover abbiamo preso in esame 19 grandi progetti di costruzione di alloggi elaborati da donne per le donne. Va però subito precisato che tali progetti non erano comunque destinati a sole donne ma anche ad altre cerchie della popolazione, visto che, di regola, sono stati attuati nell'ambito della promozione pubblica della costruzione di alloggi e sono quindi a disposizione di tutti gli aventi diritto. Dei 19 progetti che abbiamo individuato in tutta l'area germanofona, un quarto è rimasto nella fase di programmazione: il numero è quindi limitato. Inoltre, le loro dimensioni, confrontate a quelle di altri progetti di complessi residenziali, sono piuttosto ridotte. Quello di maggior rilievo, con 360 appartamenti, è sicuramente la FrauenWerkStadt a Vienna. Nel complesso, quindi, le realizzazioni sono state modeste.

**Questi progetti modello hanno anche introdotto la discussione sulla partecipazione delle donne ai processi di pianificazione?**

Ne erano parte. In Germania, la discussione pubblica è iniziata all'inizio degli anni '80 con i preparativi per l'Esposizione internazionale dell'edilizia a Berlino (IBA 84/87). In quell'occasione, l'allora neo fondata Organizzazione femminista delle urbaniste e delle architette (FOPA) ha rivendicato che fossero tematizzate anche le esigenze delle donne relative alla pianificazione e all'edificazione. L'appezzamento di terreno che fu messo a disposizione delle tre architette – Zaha Hadid, Myra Warhaftig e Christine Jachmann – allora era situato in periferia, presso il Muro di Berlino. Oggi gode di un'ottima posizione, in pieno centro.
Lo sviluppo è iniziato negli anni '80 con singoli progetti di costruzione di alloggi per donne, spesso autoorganizzati. Poi, hanno fatto seguito i progetti che ho già menzionato, in un ordine di grandezza rilevante dal punto di vista dell'urbanistica e, parallelamente, anche il tema della sicurezza nello spazio pubblico. Infine, le questioni riguardanti le procedure nell'ambito della pianificazione urbana, il desiderio quindi di integrare tali modalità nelle istituzioni. A volte c'è stato il sostegno da parte degli uffici per la parità dei sessi, istituiti da poco, ma solo se c'erano delle personalità competenti e impegnate.

**Si può identificare anche per la Svizzera un punto di cristallizzazione come lo fu l'IBA di Berlino? Quale è stata da noi la scintilla che ha dato il via alla discussione?**

In Svizzera la scintilla è stata presumibilmente il convegno del 1991 sugli aspetti femminili e maschili nella pianificazione urbana («Weibliche und männliche Aspekte in der Stadtplanung»), re-

so possibile dall'allora professore Benedikt Huber, presso l'Istituto ORL (Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, Istituto di pianificazione locale, regionale e nazionale) del Politecnico di Zurigo. In quell'occasione si è formata anche la «Frauenlobby Städtebau» che a Zurigo, su incarico di Ursula Koch, ha allestito uno studio sulla sicurezza nello spazio pubblico. In seguito al convegno è stata fondata la «Vereinigung Planung, Architektur, Frauen» (P.A.F.) organizzazione a livello nazionale, una rete molto attiva, anche a livello internazionale. Il tema della sicurezza è stato ripreso da numerose altre città svizzere, essendo la questione d'attualità e giunto quindi il momento di interessarsene professionalmente.

**«Park-and-ride» invece di nuove strade**

**La matematica era la sua materia preferita nella scuola. Invece della teoria *Lorenza Passardi Gianola* scelse la pratica, andò a Zurigo e studiò ingegneria al politecnico. Oggi l'ingegnere civile di 38 anni si occupa della pianificazione del traffico nel suo cantone di appartenenza. Nella sua attività, che svolge al 50% presso**

**l'ufficio «Brugnoli e Gottardi» di Lugano, preferisce pianificare a medio - lungo temine. Per questa madre di tre bambine è una priorità quella di progettare infrastrutture stradali in maniera durevole, in modo tale che queste non siano di dimensioni eccessive e che aggravino l'ambiente il meno possibile. Una nuova strada per esempio oltre ad adempiere alle condizioni della protezione ambientale, dovrebbe anche essere adattata alla topografia del paesaggio e allo sviluppo territoriale. «Noi esseri umani abbiamo sempre più grandi pretese per la nostra mobilità. Questo sfortunatamente porta ad un ampliamento della rete stradale», dice l'ingegnere civile. Conservare superfici non edificate e cercare soluzioni alternative, come per esempio favorire i mezzi pubblici con «Park-and-ride», è una delle sfide più grandi del suo lavoro.**

**Torniamo alla domanda centrale: esiste una specifica ottica femminile nella pianificazione o si tratta di un concetto superato da tempo, un fantasma?**

Le donne sono diverse: a motivo della loro biologia sono esposte alla violenza fisica in un modo diverso dagli uomini. E sono loro che partoriscono i figli. Per questo le donne hanno un altro rapporto con i bambini e il loro spazio vitale. Di regola, sono loro che si occupano dei lavori di riproduzione sociale, anche per quanto concerne l'assistenza ad altre persone bisognose di cure. La pianificazione urbana odierna spesso contraddice diametralmente queste necessità. Il motivo è evidente: da millenni viviamo in una società a carattere patriarcale. Quindi, anche la pianificazione delle nostre città e dei nostri villaggi è determinata dall'uomo. Questa dominanza appare chiara se si prova ad immedesimarsi nel pensiero delle donne: immaginatevi una città progettata non dal punto di vista dell'attività lavorativa retribuita ma dal punto di vista delle attività domestiche. Le donne vivono maggiormente in microstrutture, nelle immediate vicinanze del loro domicilio. Per loro è importante la rapidità del dislocamento e il collegamento dei tragitti: si tratta di necessità diverse da quelle della maggior parte degli uomini che per le loro otto ore giornaliere d'ufficio compiono un tragitto d'andata e uno di ritorno. La divisione delle funzioni nella zona urbana, che un tempo forse aveva la sua validità, è oggi superata: le industrie inquinanti da cui si dovevano proteggere gli alloggi, oggi non ci sono più. Niente impedisce un'integrazione più forte tra le zone residenziali e l'attività lavorativa. Dobbiamo piuttosto salvaguardarci più intensamente dall'inquinamento fonico dovuto al continuo aumento del traffico, provocato, tra l'altro, proprio da questa divisione artificiale dei vari ambiti vitali.

**Quali sono i meccanismi che lei ritiene di rilievo per poter integrare le necessità delle donne nel processo di pianificazione? Una commissione consultiva, un ufficio per le questioni delle donne?**

Le possibilità sono molteplici. Quello che sicuramente è necessario è un impegno d'ampio respiro. La Commissione consultiva per le questioni femminili a Berlino aveva già sviluppato nel 1993 un ottimo catalogo di criteri che però non è quasi mai stato applicato. La Commissione si è sciolta qualche anno dopo per protesta, perché costretta ad un lavoro di volontariato e a causa delle grandi difficoltà che incontrava per ottenere le informazioni di cui necessitava. Nel frattempo, il nuovo Senato «di sinistra» ha riscoperto l'importanza del tema: la Commissione è stata ricomposta, l'Ufficio ha ripreso le sue attività. Le Commissioni consultive sono quindi una possibilità. Un'altra è la presenza di donne competenti e impegnate in seno agli organi responsabili della pianificazione. Buoni risultati si raggiungono anche se l'autorità per la parità dei sessi comprende una donna esperta in materia e disposta ad affrontare questo argomento, come ad esempio a Francoforte. Lì, in occasione di un'azione di sensibilizzazione, gli esponenti del mondo politico sono stati invitati a muoversi in città con bambini e carrelli della spesa, per rendersi conto di persona di quanti ostacoli alla mobilità devono superare le donne madri.

Un'altra possibilità è quella di acquisire dall'esterno un sostegno alla progettazione, ad esempio attraverso la FOPA o altre esperte. In ogni caso, ci vogliono delle personalità pronte ad occuparsi dell'attuazione e non solo liste di controllo: la carta, si sa, è paziente.
Nonostante tutti questi buoni propositi: se, come oggi, il 99% del patrimonio mondiale resta in mani maschili, quindi se sono sempre e ancora solo gli uomini a dominare incontrastati il mondo politico ed economico, è logico che l'urbanistica ne sia influenzata. L'obiettivo non deve essere quello di riorientare dei progetti singoli, ma tutta la pianificazione. Per raggiungere questo scopo è necessario che negli organi decisionali ci sia una nuova, equa combinazione dei sessi: metà-metà.

**E come pensa di raggiungere questo obiettivo? Nel marzo del 2000, l'iniziativa sulle quote ha subito una cocente sconfitta, con neanche il 20% di voti a favore...**
La regolamentazione delle quote a livello istituzionale evidentemente non trova i necessari consensi. Però, le quote sono efficaci se introdotte con naturalezza. Cito l'esempio della città di Monaco. Da quasi vent'anni, la responsabile del dicastero delle costruzioni della città, Christiane Thalgott, si adopera affinché i posti vengano occupati in maniera paritaria, anche a livello di quadri. Con questa quota non ufficiale è riuscita automaticamente a creare un altro clima nell'amministrazione cittadina. Non ne fa un fiore all'occhiello e non predica in continuazione la parità dei sessi, ma quando il tema si presenta in relazione alla pianificazione lo prende in considerazione. I risultati sono, tra l'altro, una direttiva per un'utilizzazione socialmente equa del suolo e prescrizioni sui parcheggi sotterranei.

**Nelle città la mentalità è di norma più aperta e progressista. Basta quindi organizzare il centro città facendo più attenzione alle necessità femminili per poter ottenere, a lungo termine, dei risultati anche nelle zone rurali?**

Non è così semplice. È comunque un'illusione pensare di ottenere la parità dei sessi solo tramite la pianificazione del territorio o l'architettura. Quello di cui abbiamo bisogno è un mutato atteggiamento di base nella società, capace di definire nuove priorità e che, a lungo termine, sappia creare anche nuove strutture a livello di territorio. D'altro canto, sono necessarie solide opere normative. Con i progetti di urbanistica a misura di donna è stato mostrato quali sono le necessità e le possibilità. Nel frattempo, sono state realizzate delle guide con criteri di qualità che possono essere integrate, se lo si vuole. Oppure, si può intervenire a livello istituzionale sulle procedure, verificando se un dato progetto adempie anche le esigenze del punto di vista femminile. Questo si potrebbe fare tramite una specie di «gender-audit», un «esame di compatibilità femminile».

**Cosa consiglia alle sue studentesse? Vale la pena per un'urbanista o un'architetta in formazione specializzarsi in strategie specificatamente legate alle necessità delle donne?**

Non consiglierei mai alle mie studentesse e ai miei studenti di occuparsi esclusivamente di un tema specifico. La nicchia ricerca femminile è stata necessaria per un certo periodo, adesso dobbiamo cercare anche altre strade e integrare la problematica del genere in modo trasversale in tutti i settori. È altresì importante non precludere delle possibilità con un'argomentazione troppo dogmatica o polarizzante, dato che per ogni pianificazione siamo legati a partner e dobbiamo cercare delle coalizioni. Naturalmente è giusto che un'urbanista donna abbia il suo punto di vista e lo difenda, ma durante la formazione è indispensabile mantenere ampio l'orientamento. Questo è evidente anche laddove, nei collegi e nelle com-

missioni, siede spesso una sola donna fra tante eminenze maschili. In questa situazione è particolarmente importante evitare il confronto e introdurre il tema in modo naturale ma deciso.
Naturalmente un ostacolo rimane: la maggior parte delle posizioni quadro e delle cattedre restano ancora occupate da uomini. Nel 2000, in Germania la quota femminile era dell'11%, in Svizzera del 6 o 7 %, mentre sarebbe normale e necessario il 50%. La stessa situazione vige negli uffici privati d'urbanistica, specialmente presso le grandi imprese, dove la quota di donne è molto modesta. Secondo i miei calcoli, la quota di presenza femminile presso la Federazione degli urbanisti svizzeri (FUS) è aumentata dal 4 al 6% durante l'ultimo decennio. In Germania, la quota di professioniste donne nell'organizzazione di categoria è maggiore, dal 40 al 50%. Più avanzata, per quanto riguarda l'occupazione di posti da parte di specialiste, è l'amministrazione, anche se rimane naturalmente sempre la questione della posizione che assumeranno queste donne e quanto esse potranno smuovere.

**E come pensa si possa rimediare a questa disparità?**

È una mera questione di potere: un punto centrale è la divisione tra il lavoro retribuito e quello domestico. Ma gli uomini che oggi ricoprono le cariche di maggior potere nella società e nel mondo economico, non hanno chiaramente interesse a svolgere un lavoro di sussistenza. Se per vedere un cambiamento bisogna aspettare che accada volontariamente, allora ci vorrà molto tempo. Consola il fatto che il tempo lavora a favore delle donne: qualità femminili come le capacità comunicative e la competenza sociale sono oggi molto più apprezzate che nel passato. I ragazzi sembrano chiaramente avere maggiori problemi di socializzazione delle ragazze. Ciò dipende probabilmente dalla richiesta di una maggiore flessibilità nella professione. In passato, gli uomini avevano la prospettiva di occupare un posto di lavoro fisso per 40 anni. Questo, oggi, è cambiato radicalmente. Le donne, invece, hanno sempre dovuto occuparsi contemporaneamente di diverse attività e diversi lavori. La nuova generazione di ragazze difende la richiesta di parità tra i sessi con una nuova naturalezza e senza etichette femministe. Il fattore femminile acquisterà in futuro una crescente importanza: io sono ottimista.

*(traduzione)*

●

barbara.zibell@iap.uni-hannover.de

# La necessità di percorsi brevi: i punti cardinali della quotidianità femminile

Anja Simma, supplente del responsabile della sezione dati di pianificazione ARE
Yvonne Achermann, collaboratrice scientifica, sezione dati di pianificazione ARE
anja.simma@are.admin.ch
yvonne.achermann@are.admin.ch

**«LA donna» non esiste e quindi neanche «LA mobilità delle donne». Piuttosto, esistono donne diverse con opportunità, necessità e quotidianità diverse e di conseguenza anche modelli di mobilità diversi. A causa della divisione dei compiti e dell'attribuzione dei ruoli secondo il sesso ancorati nella nostra società, le donne sono toccate diversamente dagli uomini da tutta una serie di sviluppi e pianificazioni, fatto che si manifesta anche nelle diversità di comportamento specifiche in funzione del sesso.**

Il comportamento nel traffico dipende dall'influsso di tutta una serie di fattori che presentano differenze specifiche in funzione del sesso. Tra i fattori più importanti vi sono gli strumenti di mobilità: la possibilità, quindi, di utilizzare i mezzi di trasporto. Sia per quanto concerne il possesso di una licenza di condurre sia per la disponibilità di una bicicletta e di un'automobile, le donne appaiono svantaggiate rispetto agli uomini. A questo proposito bisogna però ammettere che ancora trent'anni fa le differenze tra i sessi erano molto maggiori (vedi grafico).

A causa della minore possibilità di disporre di un'automobile, le donne dipendono fortemente dai mezzi di trasporto pubblici. Questo fatto si rispecchia anche nel possesso degli abbonamenti e nel conseguente uso del mezzo pubblico. In Svizzera, il 15% delle donne, contro l'11% degli uomini, possiede un abbonamento mensile o annuale. Interessante è però notare che l'abbonamento generale, sinonimo di libera utilizzazione dei mezzi di trasporto pubblici, è soprattutto in mani maschili. Non solo: gli uomini possiedono il doppio delle volte un abbonamento generale di 1. classe[1] rispetto alle donne. Ciò significa che quando gli uomini utilizzano il mezzo di trasporto pubblico cercano anche di rendersi più comode le condizioni quadro.

**L'analisi dei percorsi effettuati per gli acquisti indica che, in questo ambito, gli uomini e le donne non si comportano affatto allo stesso modo. Secondo il microcensimento 2000 sul comportamento della popolazione in materia di trasporti, il 24% di tutti gli spostamenti effettuati dalle donne sono destinati agli acquisti. Questa percentuale non è che del 14% per gli uomini. Le donne effettuano acquisti più regolarmente, distribuendoli su tutto l'arco della settimana, mentre quelli degli uomini si concentrano nella giornata di sabato.**

**Le distanze percorse dalle donne per gli acquisti sono in media inferiori del 19% di quelle percorse dagli uomini. Sembra che, indipendentemente dal tipo di attività delle persone (attivi occupati, pensionati, casalinghi...), gli uomini effettuino sistematicamente dei tragitti più lunghi. Il fatto che le donne utilizzino meno degli uomini un mezzo di trasporto individuale motorizzato per i loro acquisti (il 68% contro il 75%), spiega senza dubbio in parte la differenza tra uomini e donne nella frequenza degli spostamenti e le distanze percorse.**

## L'onere multiplo riduce il tempo libero

Un altro importante fattore che influisce sul comportamento in materia di trasporti è il cumulo di impegni. Dato che nella maggior parte dei casi, la responsabilità principale per l'economia domestica e per la famiglia tocca alle donne, sempre più spesso anche attive professionalmente, il tempo a loro disposizione è limitato. L'onere multiplo delle donne si rispecchia anche nel comportamento nel traffico. La quota dei percorsi d'accompagnamento o effettuati per gli acquisti o concatenati in maniera complessa è molto superiore per le donne che per gli uomini[2].

Una conseguenza di quest'onere multiplo è che le donne dispongono di meno tempo per lo svago[3], quindi anche per le attività del tempo libero fuori casa. Anche se le donne compiono circa la stessa quantità di percorsi del tempo libero al giorno degli uomini, sussistono grandi differenze per quanto riguarda la scelta e la durata delle attività del tempo libero. Le attività del tempo libero più frequentemente indicate dalle donne sono «le attività non sportive all'esterno» e «visite»: quindi delle attività che spesso sono in relazione a dei doveri di natura assistenziale. L'attività del tempo libero maggiormente indicata dagli uomini è la frequentazione delle strutture della ristorazione...

## Vicinanza, anche al posto di lavoro

I modelli della mobilità sono definiti, oltre che dagli strumenti di mobilità e dal tempo disponibile, anche dall'ubicazione delle infrastrutture per potenziali attività. Visto che uomini e donne usufruiscono delle stesse condizioni quadro abitative, essi dispongono, dal punto di vista territoriale, dello stesso ventaglio d'offerte in quanto a lavoro, acquisti e tempo libero. L'accessibilità di tali strutture tuttavia non è la stessa a motivo della diversa distribuzione degli strumenti di mobilità, specialmente nelle zone con scarse infrastrutture. La difficoltà di raggiungimento determina la rinuncia delle donne a certi percorsi: la loro libertà di movimento subisce quindi delle limitazioni[4].

Queste diverse opportunità d'accesso si rispecchiano nelle distanze coperte. Gli uomini percorrono giornalmente 16 chilometri in più delle donne. D'altra parte, questo fatto influisce anche sulla scelta del posto di lavoro. Un particolare che colpisce in relazione all'attività professionale delle donne è la minore distanza tra il domicilio e il posto di lavoro. Oltre ai motivi già citati, qui gioca un ruolo anche la divisione sessuale del mercato del lavoro[5].

I posti di lavoro femminili sono distribuiti in modo piuttosto disperso sul territorio dato che le professioni femminili spesso sono orientate localmente.

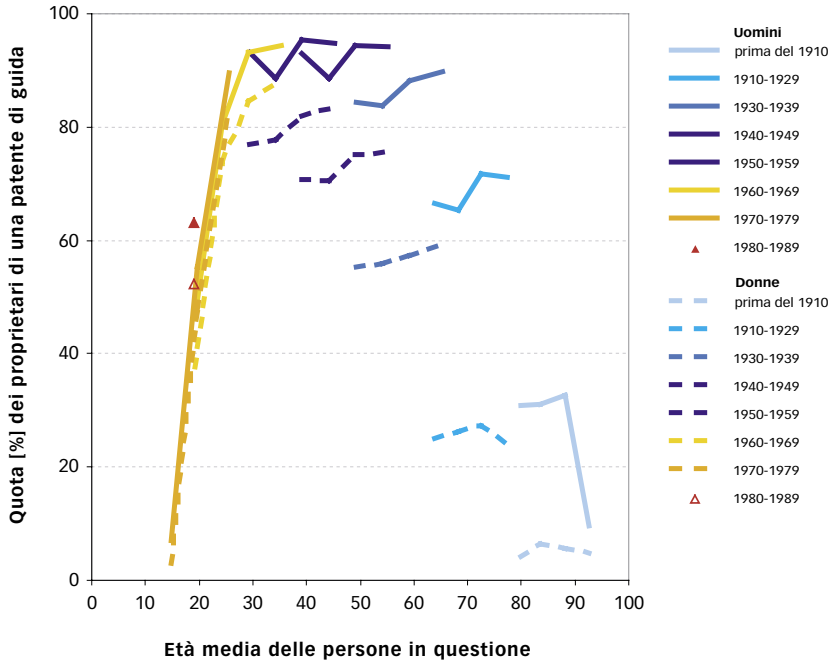
## Facilitare la mobilità quotidiana

I dati presentati documentano che le condizioni relative agli strumenti di mobilità e alla disponibilità di tempo delle donne sono diverse rispetto a quelle degli uomini. Esse codeterminano il fatto che in quanto a distanza percorsa e scelta del mezzo di trasporto, le donne si comportano in un modo più rispettoso dell'ambiente degli uomini. Considerati i problemi odierni legati al traffico, questo comportamento appare positivo, ma finché le condizioni quadro dei trasporti sono organizzate come fi-

nora ne risulta un'ingiusta divisione delle opportunità fra i sessi.
Dato che dal punto di vista della sostenibilità sarebbe auspicabile che le donne continuassero a comportarsi in un modo rispettoso dell'ambiente e che il comportamento degli uomini si avvicinasse in questo senso a quello delle donne, si pone l'interrogativo di come raggiungere questo obiettivo. Dei buoni punti di partenza sarebbero misure atte a semplificare la quotidianità così come la questione della responsabilità della pianificazione (la pianificazione in mano alle donne)[6]. Il secondo punto si basa sull'ipotesi per cui la maggior parte dei responsabili della pianificazione lavora attingendo dalla propria esperienza di vita quotidiana. Si può quindi ritenere che se più donne occupassero cariche amministrative con competenza decisionale, anche la mobilità nell'ambito della quotidianità femminile dovrebbe migliorare.

*(traduzione)*

1 E-mail personale del 25.02.03 da P. Müller, dirigente Marketing Services, FFS traffico viaggiatori
2 Istituto di ricerca VCÖ (1994) Wie geht es als Frau am Alsergrund? - Frauengerechte Fussgängerplanung. Progetto pilota su incarico del MA 57, Vienna.
3 Blanke K., M. Ehling e N. Schwarz (1996) Zeit im Blickfeld - Ergebnisse einer repräsentativen Zeitbudget-Erhebung, Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 121, Verlag W. Kohlhammer, Stoccarda.
4 Simma, A. (2000) Verkehrsverhalten als eine Funktion von sozio-demografischen und räumlichen Faktoren, Dissertazione presso l'Università di Innsbruck, Innsbruck.
5 Hanson, S. e G. Pratt (1990) Geographic perspectives on the occupational segregation of women, National geographic Research, 6 (4) 376-399.
6 Simma, A. (1996) Frauen & Mobilität, Wissenschaft & Verkehr, 3, VCÖ Verkehrsclub Österreich, Vienna




Possesso della licenza di condurre donna/uomo.

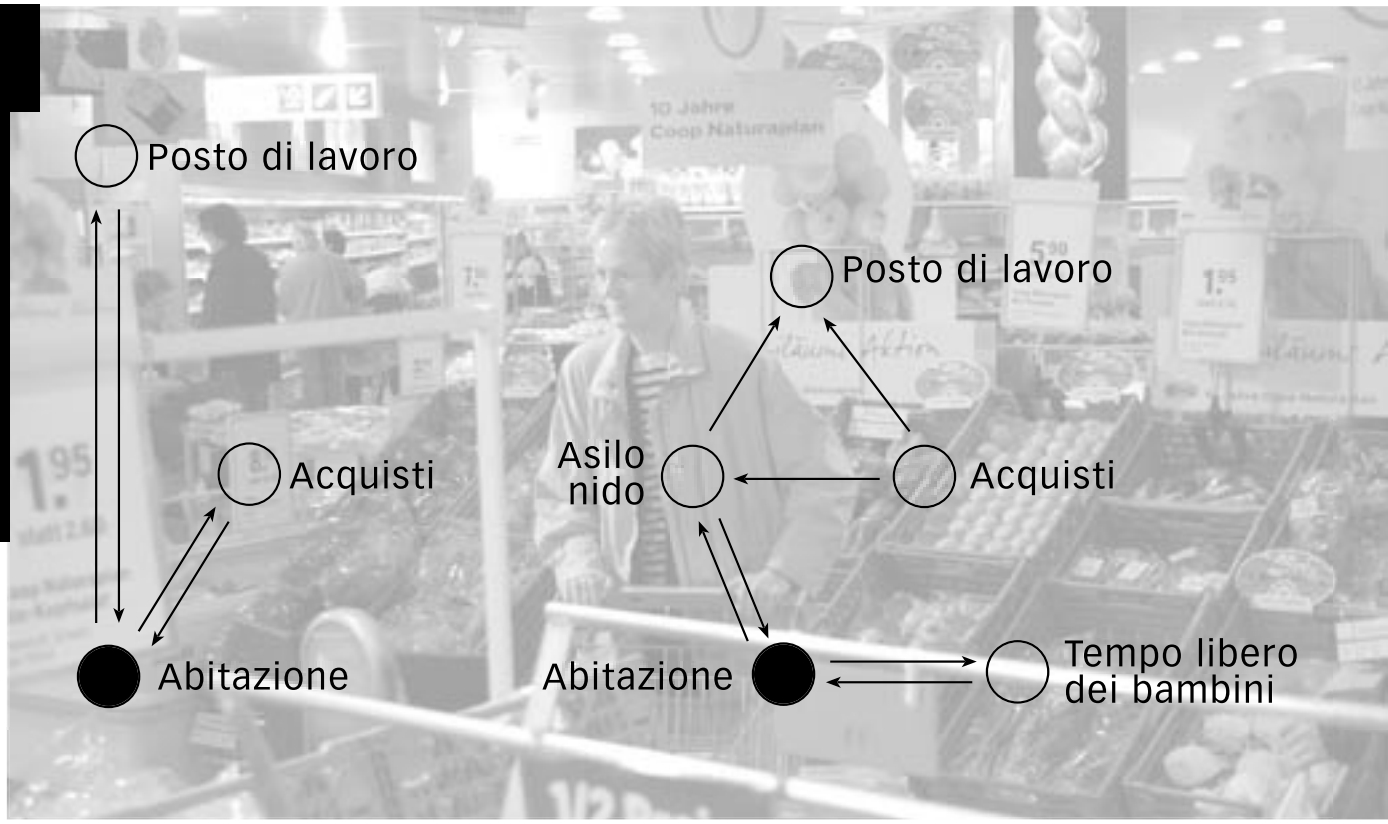
**«Conoscere il passato per progettare il futuro»**

***Cristina Kopreinig Guzzi* è affascinata dai paesaggi antropicizzati del mediterraneo. Secondo la ticinese di**

**49 anni oliveti e vigneti sono esempi per una sintesi riuscita tra ambiente, territorio e paesaggio. Fino alla rivoluzione industriale le attività umane si sono inserite in maniera armonica nel territorio, questo secondo la proprietaria di un ufficio per la pianificazione del territorio. «Tutte le costruzioni, dalle strade e dagli argini fino agli acquedotti, non erano solamente funzionali ma quasi sempre anche di grande bellezza.» Secondo l'architetta, che oltre al suo lavoro autonomo insegna anche nella scuola universitaria professionale della svizzera italiana (SUPSI), una sfida della sua professione è di non dividere ancora di più il territorio ma di conservare il paesaggio antropicizzato e di considerare l'influenza delle costruzioni umane sull'ambiente a lungo termine. Oggi l'essere umano dovrebbe pretendere più che mai di proteggere il territorio nell'interesse della comunità – non per nostalgia ma per rispetto dello sviluppo territoriale del passato. «Conoscere il passato per progettare il futuro», puntualizza Kopreinig Guzzi la sua ambizione.**

# Dove camminano le donne

Gisela Vollmer
Urbanista e architetta
gisela.vollmer@raumplanerin.ch




**Sono ormai anni che le donne elaborano proposte per cambiamenti nella costruzione e nella pianificazione, ma non sono ancora veramente riuscite ad intervenire in modo incisivo in questo processo. In realtà, gli spazi pubblici potrebbero essere resi più sicuri e più conformi al concetto della sostenibilità per le donne migliorando quindi la qualità della vita di tutti, senza che li si debba equipaggiare con telecamere. Tre progetti indicano nuovi approcci.**

Gisela Vollmer è architetta/urbanista ETH-NDS e titolare dell'Ufficio per la pianificazione sociale e del territorio a Berna. La mobilità e la sicurezza nello spazio pubblico fanno parte dei punti centrali del suo lavoro. I progetti presentati qui di seguito toccano temi importanti trattati nel 2002.

**«...che la sicurezza pubblica nelle città, cioè soprattutto la sicurezza dei loro marciapiedi e delle loro strade, non deve essere primariamente compito della polizia, per quanto essa sia necessaria. La sicurezza pubblica è assicurata e attuata, in primo luogo, tramite un tessuto complicato, pressoché inconscio, di controllo volontario e di accordi di principio tra le persone»**
**Jane Jacobs, 1963[1] *(traduzione)***

Il problema della mobilità di molte donne è rappresentato dai «non-spazi» o spazi «vuoti», spazi senza identità, distribuiti in tutto l'insediamento. Essi limitano la mobilità quotidiana e con essa la qualità di vita, soprattutto delle donne. Anche i bambini, i giovani e gli anziani, insomma i più «deboli», ne sono toccati. La loro mobilità nello spazio pubblico dipende, da una parte, dalla situazione e dal volume del traffico, dall'altra, da una sensazione di sicurezza soggettiva. Altri fattori sono l'architettura (poco spazio e cattiva illuminazione, un'edificazione senza visuale, aree ed edifici vuoti), l'utilizzazione sociale e l'ora diurna e notturna. Il ventaglio dei giudizi relativi a se e quanto donne diverse ritengono gli stessi spazi pubblici «vuoti» in senso sociale o spaziale è relativamente ampio. I «non-spazi» provocano paura e insicurezza. Questo spinge, soprattutto le donne, ad evitare questi luoghi, rispettivamente a modificare i loro percorsi quotidiani. Esse sviluppano, a questo scopo, speciali strategie: cambiano il mezzo di trasporto, scelgono deviazioni o rinunciano a singole attività. L'ente pubblico reagisce sempre più spesso equipaggiando questi «non-spazi» con delle telecamere al fine di renderli più sicuri. Queste misure sono discutibili, dato che non trasformano questi «non-spazi» in luoghi in cui è piacevole stare.

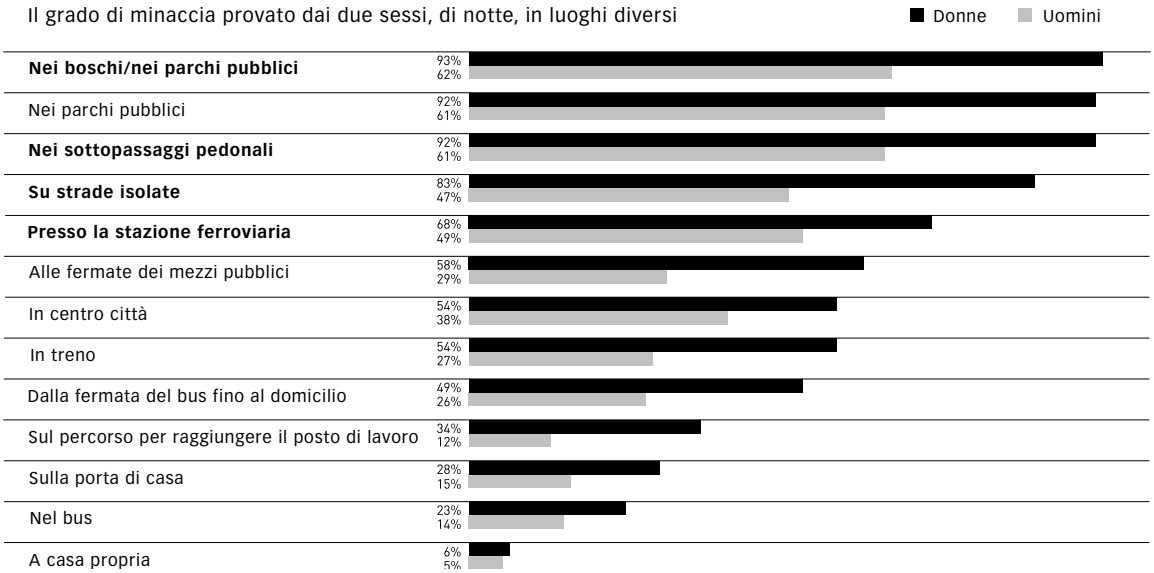
### La pianificazione dello spazio pubblico

La pianificazione degli spazi pubblici in un'ottica femminile è possibile e necessaria. Tre progetti dimostrano il potenziale della pianificazione del territorio ai fini di uno sviluppo sostenibile negli agglomerati urbani.

- **Un'impresa amministra lo spazio pubblico**

Le donne, in quanto pedoni, dipendono maggiormente degli uomini dai mezzi di trasporto pubblici. Questo, benché esse non utilizzino volentieri le stazioni ferroviarie e i sottopassaggi.
Nonostante le misure di risparmio nel settore dei trasporti pubblici (ad esempio la riduzione del personale presso le stazioni ferroviarie regionali), le FFS hanno formulato, nel quadro del progetto «Facelifting Stazioni/RV05», l'obiettivo di dare alle stazioni regionali una nuova immagine. Gli spazi vengono «reinventati». I locali aperti al pubblico presso le stazioni, oggi ancora trascurati un po' dappertutto, in futuro saranno gestiti secondo un concetto per l'illuminazione e l'informazione. Si vogliono creare vie d'accesso, di transito e sottopassaggi brevi, illuminati e puliti, così come situazioni chiare in quanto a percorsi, visuale e coincidenze. Grazie ad una stele luminosa, la corporate identity dell'impresa, gli utenti potranno identificare la stazione regionale già in lontananza. Effettivamente, le «nuove» stazioni regionali danno un

Il grado di minaccia provato dai due sessi, di notte, in luoghi diversi

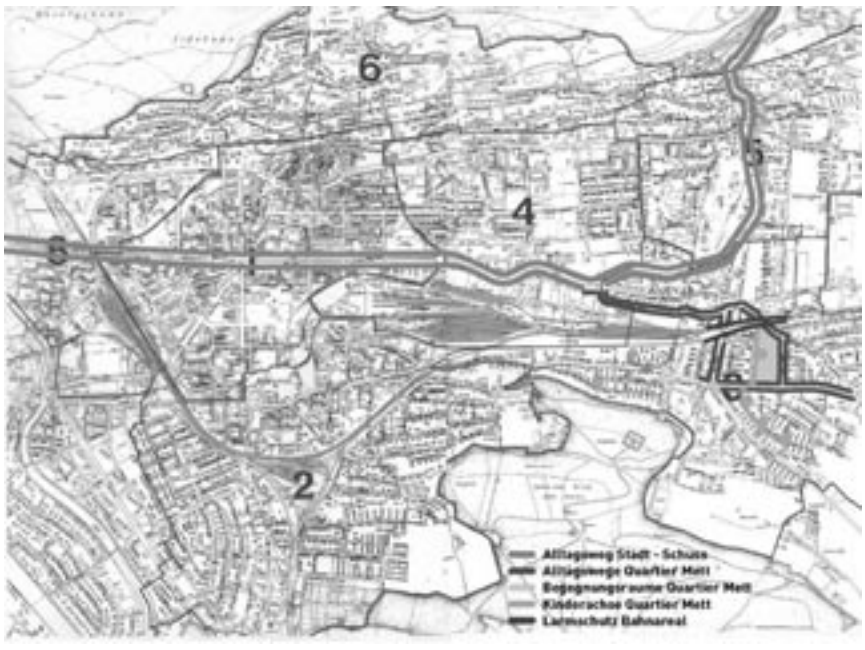



Senso di minaccia; Tabella Eisner/Manzoni

senso di sicurezza. In molti posti, però, le interfacce tra FFS e Comune sono ancora un problema. Spesso le stazioni sono come isole nel paesaggio e, di notte, posti molto solitari. Qui vi è una possibilità d'intervento per la pianificazione del territorio forzando lo sviluppo dell'insediamento negli agglomerati soprattutto presso le stazioni ferroviarie, favorendo una densificazione e una molteplicità di utilizzazioni.
Le FFS hanno pubblicato in merito la guida «Sicherheit und Wohlbefinden auf Regionalbahnhöfen und deren Zugänge» contenente i criteri e una lista di controllo.

**• Un compito trasversale: una città risana i percorsi quotidiani**

Un'inchiesta con donne nel quadro del progetto «Abitare a Bienne e sviluppo centripeto dei quartieri» («Wohnen in Biel und Quartierentwicklung nach innen») sul tema della sicurezza nello spazio pubblico e nella città di Bienne[1], ha dimostrato la necessità di interventi mirati. I lavori di risanamento sono auspicati soprattutto per i percorsi che vanno dalle fermate dei mezzi pubblici all'alloggio o che attraversano la città. Le donne intervistate confermano la tesi per cui le donne, in quanto utenti pedonali o in bicicletta, si muovono più frequentemente e a lungo senza protezione nello spazio pubblico degli uomini che viaggiano spesso in automobile. Quindi, le donne sono pure più frequentemente soggette ad aggressioni nello spazio pubblico e sono particolarmente toccate da tutta la problematica legata alla sicurezza del traffico in relazione ai tragitti casa-scuola.
Al centro della ricerca sono stati posti i percorsi quotidiani effettuati dalle donne per gli acquisti, per raggiungere il posto di lavoro e per le attività del tempo libero. I risultati hanno dimostrato che i «non-spazi», presenti in tutta la città, ostacolano il raggiungimento di mete importanti come la stazione ferroviaria o il centro città, interrompono associazioni di percorsi e, in certi orari, rendono impossibili percorsi quotidiani sicuri. In ogni caso, le donne evitano i percorsi con scarsa visuale e male illuminati, così come gli spazi deserti o utilizzati unilateralmente. Visto che per le donne il buio nello spazio pubblico è chiaramente un fattore stressante, esse sviluppano delle strategie per le loro uscite serali e adottano speciali contromisure. I problemi maggiori nascono nei punti d'interfaccia in seguito alla sistemazione o all'utilizzazione sociale: sul piazzale della stazione ferroviaria, lungo il pendìo attorno ai sottopassaggi ferroviari. È anche vero che le donne di quartieri in cui esiste una rete sociale si sentono più sicure di quelle che abitano quartieri in cui regna l'anonimato.
Le problematiche evidenziate da questo studio sono state prese sul serio dagli Uffici responsabili di Bienne. Le condizioni di visibilità nell'importante settore d'accesso alla stazione della «Aare Seeland Mobil-Bahn» sono subito state migliorate con un'illuminazione più adatta e la riduzione dei cespugli lungo il percorso. Inoltre, è stato istituito un gruppo di lavoro interno sul tema della sicurezza. A questo gruppo di lavoro partecipano, oltre all'Ufficio per l'urbanistica, i responsabili della polizia, della pubblica educazione e degli affari sociali. Quale prima città in Svizzera, Bienne ha dimostrato che una variata offerta di alloggi non basta da sola al marketing di una città in cui sia piacevole abitare.
Per quanto riguarda la pianificazione del territorio, dal punto di vista delle donne sono emerse chiare priorità: ci sono dei percorsi da risanare e degli spazi d'incontro da sistemare. Gli spazi di transito devono acquisire qualità di spazi d'incontro e di permanenza. Nel caso di Bienne, si tratta del piazzale antistante la stazione ferroviaria e dell'area della Schüss che attraversa la città in tutta la sua lunghezza. Per la sistemazione edilizia e l'utilizzazione degli appezzamenti di terreno adiacenti si cercano nuove strategie. A questo proposito va tenuto conto in particolare anche della politica degli alloggi della Confederazione. Per quanto riguarda il risanamento, i prossimi passi comprenderanno, da una parte gli assi trasversali dell'area della Schüss con singoli sottopassaggi della ferrovia e dall'altra sezioni della scarpata per l'allacciamento dei singoli quartieri.




I percorsi giornalieri, gli spazi d'incontro e dei bambini e la protezione fonica a Bienne

Potersi spostare a piedi senza problemi, una funzione centrale dello spazio pubblico

densificati necessitano di spazi pubblici nelle strette vicinanze degli alloggi: a livello di pianificazione vanno sviluppate delle procedure corrispondenti.

*(traduzione)*

●

1 Jane Jacobs, ricercatrice americana in urbanistica, ha pubblicato nel 1961 il libro «The death and life of great american Citys», critica severa dei programmi di rinnovazione urbana (urban renewal) dell'epoca. Il suo obiettivo principale era quello di focalizzare l'interesse sulla strada, gli spazi pubblici e l'essere umano, non da ultimo per contenere la violenza nelle grandi città.

2 «Sicherheit im öffentlichen Raum», «Auswirkung der Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume auf die Mobilität von Frauen im Alltag», Anna Maria Hofer, Gisela Vollmer, Carmen Pfluger Thalmann, 2002

3 Eisner Manuel, Manzoni Patrick, Schmich; «Parks und Freiräume mit einer vielfältigen Nutzungsmischung»
Una interconnessione in un sistema integrato con aree adiacenti ed edifici scolastici porta ad accessi più sicuri e a un'estensione delle aree. Per la considerazione delle donne e anche dei giovani, Ruth «Lebensqualität und Sicherheit im Wohnquartier», Edizioni Rüegger, Coira/Zurigo, 2000.

- **L'interconnessione: un Comune d'agglomerato ottimizza**

I parchi giochi per bambini sono sempre più spesso luoghi di violenza e vandalismo. Inoltre, nascono conflitti derivanti da utilizzazioni estranee (ad es. escrementi dei cani nel cassonetto della sabbia, l'ignorare del divieto per i ciclomotori e le biciclette). Il Comune di Ostermundigen, pure confrontato con tali problemi, ha dato incarico, sulla base di un nuovo articolo nel regolamento edilizio, di svolgere una perizia relativa al risanamento di due parchi rispettivamente parchi giochi. I risultati di questa perizia si basano tra l'altro sulle conoscenze scaturite da un forum di discussione con i proprietari fondiari e gli abitanti del vicinato dei parchi. Non sono solo le donne ad avere interesse al risanamento, ma numerosi altri gruppi di utenti.

Il parco giochi posto al centro della ricerca presenta una molteplicità di utilizzazioni relativamente ampia: è frequentato sia da bambini di età diverse, sia da giovani e adulti nelle diverse ore del giorno e della notte. Il problema è che certi gruppi di persone (giovani, proprietari di cani con i loro animali, persone con veicoli privati) con il loro comportamento estraneo allo scopo rendono inagibile o limitano l'utilizzazione del posto quale area di gioco e di permanenza per un vasto strato della popolazione. Inoltre, gli abitanti del vicinato si sentono minacciati nella loro qualità di vita e d'alloggio a causa di questa utilizzazione problematica. Come prima misura, quindi, il Comune ha cambiato i lavori di manutenzione della struttura.

Questo esempio rivela alla pianificazione del territorio che gli insediamenti

# La pianificazione del territorio a scuola

Katia Balemi
Capo Ufficio dei Servizi centrali della Sezione della pianificazione urbanistica,
Dipartimento del territorio del Canton Ticino
katia.balemi@ti.ch

**«Vivere il territorio» un progetto di sensibilizzazione sulla pianificazione del territorio per le scuole medie e medie superiori. L'ASPAN gruppo regionale Ticino e la Sezione della pianificazione urbanistica del Dipartimento del territorio del Cantone Ticino in collaborazione con il Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport hanno realizzato una documentazione di lavoro e promosso tre giornate di studio per i docenti di scuola media e media superiore con lo scopo di lanciare una campagna di informazione e di invitare il mondo delle scuola ad approfondire la tematica e a realizzare dei progetti di studio**

## Il progetto

Il documento per le scuole «Vivere il territorio» – pubblicato dall'ASPAN, gruppo regionale Ticino e dalla Sezione della pianificazione urbanistica in collaborazione con il Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport – è nato dall'idea di preparare delle schede di accompagnamento alle videocassette sulla pianificazione del territorio realizzate dall'ASPAN.
Man mano che il lavoro di stesura delle schede procedeva, ci si è resi conto di quanto fosse importante raccogliere tutta una serie di informazioni, già elaborate in documenti di presentazione di temi specifici, e tradurle in termini più semplici, per divulgarle in ambienti più vasti, oltre i confini delle strette cerchie di interessati.
Da poche pagine di accompagnamento, si è giunti all'elaborazione di «un compendio», un documento di sintesi e di riferimento con lo scopo di fornire una serie di spunti di riflessione, di tracce di lavoro ai docenti, per invitarli ad approfondire il tema con i propri allievi.

**Genesi ed elaborazione del progetto «Vivere il territorio»**

Nell'ambito del Gruppo Ticino dell'ASPAN è nata l'idea di promuovere una campagna informativa sul tema del territorio e della sua organizzazione, per sensibilizzare i ragazzi e le ragazze delle scuole medie e medie superiori sul valore del territorio e sull'importanza del suo uso sostenibile.
Il Consiglio direttivo dell'ASPAN ha poi trovato nella Sezione pianificazione urbanistica (SPU) un partner motivato per realizzare questo progetto. La SPU sempre molto sollecitata da docenti che desiderano informazioni o documentazione sul tema dell'organizzazione territoriale, era convinta che questa iniziativa corrispondesse ad un bisogno da parte del mondo della scuola.
Il compito di coordinare il progetto e di garantire la necessaria consulenza tecnica, è stato affidato ad Antonella Steib Neuenschwander; il mandato di elaborare e curare il dossier a Katia Balemi.
Balemi e Steib Neuenschwander sono state affiancate da un gruppo di lavoro appositamente costituito di membri del CD dell'ASPAN e da due consulenti del Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport, Tazio Bottinelli e Claudio Ferrata, esperti di geografia. Questi due docenti hanno assicurato il necessario coordinamento con il principale destinatario del documento ossia il mondo della scuola. Vivere il territorio è stato concepito come supporto per i docenti, per facilitare loro il compito di affrontare questioni legate all'uso del territorio nell'ambito delle discipline che possono ospitare queste tematiche, in primo luogo la geografia.
A distanza di due anni dalla sua pubblicazione si osserva che il documento è considerato molto utile dai docenti.

## Gli obiettivi

Il titolo stesso «Vivere il territorio» è emblematico. Vivere nella sua accezione più ampia, sottolinea l'idea di convivenza, di trascorrere la propria esistenza in relazione al tempo, al luogo, ai mezzi, alle condizioni, ed in senso figurato implica l'idea di appartenenza, di appropriazione e di cura.
Il desiderio di partecipare attivamente ai processi decisionali e la volontà di operare concretamente a favore di un uso equilibrato del suolo dipendono infatti dal grado di conoscenza dei problemi e dalla consapevolezza che anche il singolo contributo è importante e può influire sul benessere collettivo.
Visto che l'informazione e la sensibilizzazione giocano un ruolo essenziale, i promotori del progetto si sono posti, sin dall'inizio, obiettivi ambiziosi:

- far conoscere il territorio cantonale e le problematiche relative alla gestione del suolo, definendone il campo d'azione, gli obiettivi, le strategie in atto e le misure della pianificazione;
- creare delle premesse per risvegliare nella società una maggior consapevolezza del valore e dei limiti del nostro territorio;
- migliorare il rapporto tra il pianificatore, l'Ente pubblico e il cittadino, e suscitare in quest'ultimo l'interesse per una partecipazione attiva al processo di gestione del territorio (cfr. LPT art.4 e LALPT art.5).

## La struttura del documento

Il dossier è strutturato in schede (con rimandi interni) e comprende quattro parti legate tra di loro:

1. Parte teorica
Questa prima parte, introduttiva, sintetizza i concetti-chiave della pianificazione, ne esemplifica gli obiettivi, le misure e le strategie, e propone alcuni spunti di riflessione sull'evoluzione dei paradigmi della gestione del territorio. La teoria, che riprende le principali opere in materia, è strutturata in capitoli, che illustrano in modo sintetico i problemi centrali della pianificazione del territorio. Grazie alle caratteristiche di interattività e di complementarità, la consultazione delle schede permette di evidenziare la struttura complessa e l'organicità dell'organizzazione territoriale.

2. Parte pratica
La seconda parte illustra una serie di casi concreti, la cui scelta è stata dettata innanzitutto dalla rappresentatività

Antonella Steib Neuenschwander, geografa, membro del Consiglio direttivo dell'ASPAN-Gruppo Ticino, lavora quale collaboratrice scientifica presso l'Ufficio del Piano direttore (Sezione della pianificazione urbanistica del Dipartimento del territorio del Cantone Ticino). E' ora attiva nel processo di revisione del Piano direttore cantonale, e si occupa in particolare degli agglomerati e degli insediamenti.

Katia Balemi, geografa, membro del Consiglio direttivo dell'ASPAN-Gruppo Ticino, ha avuto esperienze nel campo dell'insegnamento, dell'educazione ambientale e dell'informazione. Dall'agosto 2001 è stata nominata quale Capoufficio dei Servizi centrali della Sezione della pianificazione urbanistica del Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, dove essenzialmente si occupa della coordinazione delle banche dati e delle attività di informazione della Sezione.

geografica, dagli obiettivi pianificatori settoriali e dalle loro implicazioni sul territorio, ed è stata pensata in funzione dell'introduzione del concetto di scala (effetti pianificatori a scale diverse: Cantone, Comune, Regione, Regione transfrontaliera, ecc.).

3. Approfondimenti
Sono presentati alcuni complementi redatti dagli specialisti dei diversi settori specifici, allo scopo di fornire un ampio ventaglio di opinioni che offrano degli spunti di riflessione e di analisi.
Questa terza parte contiene le proposte di visite guidate, uno dei cardini dell'azione di informazione.

4. Allegati
Vengono forniti alcuni dati supplementari, un lessico di base e una tavola sinottica.

**I contatti con le scuole**

Dopo la pubblicazione del testo «Vivere il territorio» nel 1999 sono state organizzate, grazie alla collaborazione del Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport, tre giornate di studio sul tema della pianificazione del territorio all'indirizzo dei docenti delle scuole medie e medie superiori.
Diversi i docenti e le sedi scolastiche che hanno affrontato il tema della pianificazione del territorio proponendo degli studi e degli approfondimenti su tematiche pianificatorie vicine alla loro realtà.

**Il futuro**

L'interesse e le richieste pervenute hanno portato i promotori dell'iniziativa ad aggiornare i testi e le proposte sul sito Internet della Sezione della pianificazione urbanistica (http://www.ti.ch/DT/DPT/SPU) e a collaborare attivamente con il Gruppo di educazione ambientale, che si prefigge di portare nelle scuole un discorso globale sul concetto di paesaggio quale spazio vitale, specchio del nostro stile di vita, dei nostri bisogni e dei nostri valori.

●

# Progetti per la promozione della donna nell'ambito delle professioni tecniche: una scelta

**Allo scopo di incrementare l'interesse delle giovani donne per le professioni tecniche e di facilitare l'orientamento dei sessi verso i singoli campi professionali, è oggi disponibile alle interessate tutta una serie di manifestazioni, di giornate d'incontro e di offerte sulla rete Internet.**

**www.frauenplanenbauen.ch**
L'obiettivo è di creare una piattaforma web svizzera, quale strumento per la presentazione e la divulgazione degli aspetti specifici relativi ai sessi nei settori della pianificazione e della costruzione. Questa piattaforma permette agli specialisti attivi in questo settore e in particolare anche alle donne, oltre ad un vasto e aggiornato scambio di informazioni, anche la pubblicazione dei loro progetti.
Già diverse istituzioni hanno segnalato la loro disponibilità ad usare questa piattaforma per avviare, rispettivamente realizzare, diversi nuovi progetti nell'ambito del gender mainstreaming nel settore della pianificazione e della costruzione. Il collegamento con altri progetti gender in Svizzera o nei Paesi confinanti, garantisce un ampio scambio di informazioni e di esperienze. L'attuazione di questi progetti, i contatti tramite i promotori e le discussioni ulteriori con le diverse istituzioni, dovrebbero rafforzare la realizzazione.

**www.kids-info.ch**
Ragazze e tecnica
La società in cui viviamo è caratterizzata da un rapidissimo sviluppo tecnologico che provoca un'accentuata accelerazione di tutti i processi tecnici. La tecnica è parte della nostra cultura. Le persone che le danno forma, ingegneri, informatici, fisici, tecnici, influenzano in modo rilevante il nostro futuro. Purtroppo, le donne sono ancora poco rappresentate in questo settore. La professione dell'ingegnere è sempre e ancora di dominio maschile. Spesso, molte ragazze e molte donne non prendono neppure in considerazione un'attività nel settore tecnico al momento della loro scelta professionale perché non hanno esempi femminili da seguire. Per questo motivo si è dato vita al progetto «KIDSinfo». Il progetto che è indirizzato agli allievi della scuola elementare, trasmette un'immagine positiva delle donne ingegnere e introduce gli esempi mancanti nella società presentandoli ai bambini di questa fascia d'età.

**Giornata di scoperta della tecnica**
Questa giornata, organizzata con successo dalla SUP für Technik, Wirtschaft und soziale Arbeit di San Gallo, verrà ripetuta nella primavera del 2004.
www.stud.isg.ch/~project-discovery/schnuppertag2003/Index.htm

**«Engineers Shape our Future - INGCH»**
www.ingch.ch/de/sites/events/i_technowoch.htm
Il gruppo vuole sopperire alla mancanza di ingegneri. Con delle speciali settimane dedicate alla tecnologia, viene offerto a allieve e allievi dei licei la possibilità di un divertente approccio al fantastico mondo della tecnica, mostrando loro, nel contempo, l'attrattiva della professione dell'ingegnere. È dal 1992 che i licei approfittano di questa offerta (attualmente si tratta di circa venti scuole all'anno). La valutazione a lungo termine conferma il successo di questo progetto.
Inoltre, le settimane dedicate alla tecnologia si rivolgono anche agli insegnanti e agli orientatori professionali. Partecipando, essi possono farsi un'idea dei diversi ambiti del mondo tecnico. Il contatto diretto con potenziali studenti o collaboratori, permette alle imprese e agli istituti di formazione coinvolti di accumulare importanti esperienze, senza dimenticare l'attrattiva del contatto con persone giovani e motivate e la sensazione di impegnarsi direttamente a favore della crescita di una nuova generazione di ingegneri.

**Visite guidate delle città per donne**
Questo speciale tipo di giri turistici è organizzata dalle città di Berna, Lucerna, Winterthur, Basilea, Friborgo, Zugo, Zurigo e Ginevra.
www.femmestour.ch
www.stattLand.ch
www.frauenstadtrundgang.ch

**www.vaeter.ch**
Durante la «Giornata delle ragazze», le allieve dalla 4a alla 9a classe scolastica accompagnano il padre o la madre sul lavoro durante tutto l'arco di una giornata lavorativa. Esse collaborano con i genitori, fanno conoscenza del posto e dei colleghi di lavoro, ottengono una prima impressione del mondo del lavoro. «Finalmente so cosa fa il mio papà durante tutto il giorno. Mi è piaciuto tantissimo!», è stata una delle reazioni più soventi. La terza «Giornata delle ragazze» si terrà il 13 novembre 2003.

**www.16plus.ch**
Progetto riguardante i posti di tirocinio.

**www.educa.ch**
Il portale svizzero dell'educazione, presenta numerosi progetti che promuovono la parità tra i sessi.

**www.unifr.ch**
Insieme, l'Università di Friborgo e la Hochschule für Technik und Architektur (HTA-FR) organizzano, il 3 e 4 dicembre 2003, due giornate di praticantato per le allieve del terzo anno di liceo.

**www.techno-girls.ch**
Techno-girls: non esistono le professioni maschili?! Le allieve dei licei possono farsi un'idea del lavoro quotidiano delle donne attive in campi di dominio maschile. Non avrà luogo nel 2003.

**www.frauambau.ch**
dal 1997 al 2002,
label per imprese nel ramo della costruzione e progettazione che si impegnano a favore di condizioni di lavoro paritarie tra i sessi.

Compilazione: Gisela Vollmer
gisela.vollmer@raumplanerin.ch

# info

**La protezione delle superfici agricole resta un compito permanente**

La costante pressione esercitata dagli insediamenti urbani è la sfida di maggior rilievo nel mantenimento duraturo delle superfici agricole in quanto risorsa non rinnovabile. Nel 1992, con il Piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC), la Confederazione ha obbligato i Cantoni a salvaguardare a lungo termine i loro migliori terreni agricoli. Il Piano settoriale definisce per ogni Cantone le superfici minime per l'avvicendamento delle colture, da proteggere a lungo termine con misure della pianificazione del territorio. L'analisi dei primi 10 anni d'attuazione dimostra che finora il Piano settoriale ha saputo soddisfare le aspettative e che, nonostante la pressione costante esercitata dallo sviluppo degli insediamenti urbani sul paesaggio, viene scrupolosamente messo in pratica.
Il rapporto «Dieci anni di Piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC)» si può ottenere, in tedesco o francese, tramite richiesta scritta con il n. di ordinazione 812.029 d/f, presso l'Ufficio federale delle costruzioni e della logistica (UFCL), 3003 Berna, oppure online, www.bbl.admin.ch

**Il programma di ricerca «Sviluppo territoriale sostenibile e mobilità»**

La Confederazione intende rafforzare e migliorare le proprie attività di ricerca al servizio della politica dello sviluppo territoriale e della mobilità sostenibile. A tale scopo, l'ARE, in collaborazione con altri Uffici federali competenti in materia di territorio, ha elaborato il programma di ricerca «Sviluppo territoriale sostenibile e mobilità». Si tratta di uno dei dodici programmi di ricerca della Confederazione, elaborati in relazione al Messaggio del Consiglio federale sul promovimento della formazione, della ricerca e della tecnologia negli anni 2004-2007. I temi centrali del programma di ricerca sono, tra l'altro, le basi per una politica dello sviluppo sostenibile, le prospettive per uno sviluppo sostenibile del territorio e dei trasporti o le interazioni fra zone d'insediamento e traffico. I mezzi finanziari previsti per i mandati di ricerca esterni ammontano a ca. 3,4 mio di franchi all'anno.
Il programma di ricerca 2004-2007 «Sviluppo territoriale sostenibile e mobilità» (n. di ordinazione 812.027) è disponibile in lingua tedesca e francese presso l'Ufficio federale delle costruzioni e della logistica (UFCL), 3003 Berna.

**Molti i viaggi per le vacanze e il tempo libero attraverso le Alpi**

Il traffico a scopo di vacanza e del tempo libero attraverso le Alpi continua a registrare dati significativi: quattro viaggi su cinque rientrano in questa categoria. Tra il 1996 e il 2001, il numero complessivo di viaggiatori attraverso le Alpi è aumentato del 5%. Il traffico stradale, in particolare, ha registrato un incremento molto marcato: 2,6% in più all'anno. Sono questi i risultati dell'ultimo rilevamento sul traffico viaggiatori transalpino e transfrontaliero nel 2001, effettuato congiuntamente dall'ARE, dall'USTRA e dall'UFT. Secondo i dati raccolti, giornalmente più di un milione di persone valicano le frontiere svizzere e 73'000 le Alpi. Nel 2001, hanno attraversato in media ogni giorno 26'766 automobili e 58'656 persone i più importanti passi alpini svizzeri – il San Gottardo (galleria e passo), il San Bernardino, il Gran San Bernardo e il Sempione. Rispetto al 1996, ciò corrisponde ad un aumento del 14% per le automobili e del 13% per le persone.

**Meno mezzi pesanti attraverso le Alpi nel 2002**

L'anno scorso, il numero di mezzi pesanti del traffico merci transalpino è diminuito del 9%. Questo sviluppo corrisponde all'obiettivo perseguito nella legge sul trasferimento del traffico. La diminuzione è dovuta non solo alle misure adottate dalla Confederazione per il trasferimento del traffico, ma anche alla debole congiuntura e alle misure di dosaggio per motivi di sicurezza al San Gottardo e al San Bernardino. Per il raggiungimento dell'ambizioso obiettivo relativo al trasferimento del traffico, sono tuttavia necessari ulteriori grandi sforzi, come mostra la pubblicazione dell'ARE "Traffico merci attraverso le Alpi svizzere 2002".

**Revisione parziale dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio**

Il Consiglio federale ha approvato il 21 maggio una revisione parziale dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT) che entrerà in vigore il 1° luglio 2003. L'OPT viene così completata con un nuovo articolo che disciplina la portata delle trasformazioni degli edifici abitativi agricoli al di fuori delle zone edificabili, qualora l'utilizzazione agricola sia stata abbandonata (art. 24d cpv. 1 della legge sulla pianificazione del territorio). In merito vengono enunciati tre principi:

- in generale sono ammessi gli ampliamenti indispensabili per un'utilizzazione a scopo abitativo al passo con i tempi;
- per gli edifici abitativi agricoli, eretti prima del 1° luglio 1972, valgono all'interno del volume esistente dell'edificio i valori limite più generosi, come d'altronde era già il caso per gli altri edifici abitativi costruiti legalmente: essi possono essere ampliati fino al 60 percento, nel rispetto delle prescrizioni legali, per un massimo però di 100 metri quadrati;
- gli edifici distrutti per cause di forza maggiore possono essere ricostruiti.

La nuova disposizione è applicabile in quei Cantoni che hanno dichiarato applicabile l'articolo 24d della legge sulla pianificazione del territorio, o che lo faranno.
Il processo di revisione parziale è stato avviato dopo che diversi Cantoni hanno segnalato insicurezze nell'applicazione della legge.

**forum raumentwicklung**
Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
31. Jahrgang

**Herausgeber**
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

**Redaktionskommission**
Andrea Ledergerber, Rudolf Menzi (Leitung) Nathalie Carron, Andrea Meier, Claudia Guggisberg, Gisela Vollmer, Dr. Ulrich Seewer, Reto Camenzind

**Übersetzung**
Französisch:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Italienisch:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg

**Redaktion und Produktion**
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Basel

**Gestaltung und Fotografie**
Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Bern
Henri Leuzinger, Rheinfelden

**Abonnemente**
Bestellungen/Vertrieb:
BBL, Vertrieb Publikationen, CH-3003 Bern
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
Art.-Nr. 812.000

| | |
|---|---|
| Jahresabonnement | Fr. 30.70 |
| Ausland | Fr. 34.–– |
| Einzelnummer | Fr. 10.25 |
| Ausland | Fr. 12.–– |

**Adresse**
Bundesamt für Raumentwicklung
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Bern
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Amt)
Fax 031 322 47 16 (Information)

**© ARE**
Bern 2003, Abdruck erwünscht mit Quellenangabe; Belegexemplar an ARE

**forum du développement territorial**
Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
31e année

**Editeur**
Office fédéral du développement territorial (ARE)
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

**Commission de rédaction**
Andrea Ledergerber, Rudolf Menzi (Leitung) Nathalie Carron, Andrea Meier, Claudia Guggisberg, Gisela Vollmer, Dr. Ulrich Seewer, Reto Camenzind

**Traduction**
Français:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Italien:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg

**Rédaction, production**
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Bâle

**Création, réalisation, photographie**
Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berne
Henri Leuzinger, Rheinfelden

**Abonnement**
Commandes/distribution:
OFCL, diffusion publications, CH-3003 Berne
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000

| | |
|---|---|
| Abonnement annuel | Fr. 30.70 |
| Étranger | Fr. 34.–– |
| Numéro simple | Fr. 10.25 |
| Étranger | Fr. 12.–– |

**Adresse**
Office fédéral du développement territorial
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Berne
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Office)
Fax 031 322 47 16 (Information)

**© ARE**
Berne 2003, Reproduction autorisée avec mention de la source; copie à l'ARE

**forum sviluppo territoriale**
Bollettino d'informazione
Esce tre volte all'anno
31mo anno

**Editore**
Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

**Commissione della redazione**
Andrea Ledergerber, Rudolf Menzi (Leitung) Nathalie Carron, Andrea Meier, Claudia Guggisberg, Gisela Vollmer, Dr. Ulrich Seewer, Reto Camenzind

**Traduzione**
Francese:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Italiano:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg

**Redazione, produzione**
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Basilea

**Creazione, realizzazione, fotografia**
Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berna
Henri Leuzinger, Rheinfelden

**Abbonamento**
Ordinazioni/distribuzione:
UFCL, distribuzione pubblicazioni, CH-3003 Berna
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000

| | |
|---|---|
| Abbonamento | Fr. 30.70 |
| Estero | Fr. 34.–– |
| Numero singolo | Fr. 10.25 |
| Estero | Fr. 12.–– |

**Indirizzo**
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Berna
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Ufficio)
Fax 031 322 47 16 (Informazione)

**© ARE**
Berna 2003, Riproduzione autorizzata con menzione della fonte; copia all'ARE

**www.are.ch**

Die verschiedenen Artikel widerspiegeln jeweils die Meinungen ihrer AutorInnen. Sie können daher von den Überzeugungen des Herausgebers und der Redaktion abweichen.

**www.are.ch**

Les différents articles expriment les avis de leurs auteur/e/s respectifs/ves. Ils peuvent de ce fait présenter des convictions divergentes de celles de l'éditeur et de la rédaction.

**www.are.ch**

I vari articoli riflettono di volta in volta le opinioni degli autori/delle autrici. Possono quindi discostare da quella dell'editore e della redazione.

HOMMES