

Ratschlag und Entwurfs-Werkstatt der Bürgerinitiative Garten statt ZOB

Begegnungsräume – Shared Space – gemeinsamer Bewegungsraum ?

Dortmund, 15. Februar 2020

Aufenthalts- & Bewegungsformen in der Stadt - ein transformatorisches Mobilitätsverständnis als Grundlage für Nachhaltigkeitsstrategien

- Impulsvortrag -

zur „Initiative für Barriere- und Bewegungsfreiheit • Durchlässigkeit • (soziale) Gleichheit.
Die Mobilitätswende als Chance, die sozialräumliche Spaltung der Stadt zu überwinden“

(<https://www.gartenstattzob.de>)

Meike Spitzner,

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie



Aufenthalts- & Bewegungsformen in der Stadt - ein transformatorisches Mobilitätsverständnis als Grundlage für Nachhaltigkeitsstrategien

Inhalt:

1. Wie wirklich ist die beplante Wirklichkeit ?
(Wofür gibt es bisher eine Sprache in der Verkehrsplanung? Und wofür nicht?)
2. Was ist Bewegungsfreiheit ? Vier grundlegende Ebenen von „Mobilität“...
3. Mobilität (1) als Beweglichkeit von Personen und Dingen im physischen Raum
4. Mobilität (2) als sozialräumliche Erreichbarkeit von Angeboten und Gelegenheiten der Bedürfniserfüllung
5. Mobilität (3) Aufenthalt & Bewegung als eigene Platzierung durch Menschen selbst in ihrer Beziehung zu Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen & der sozialen und naturalen „Welt“
6. Mobilität (4) Aufenthalt & Bewegung als relative Positionierung von Personen zur Um- und Mitwelt durch Gestaltung der Beziehungseigenschaften von Räumen, Wegen und Verkehrsinfrastrukturen & Gesellschaft

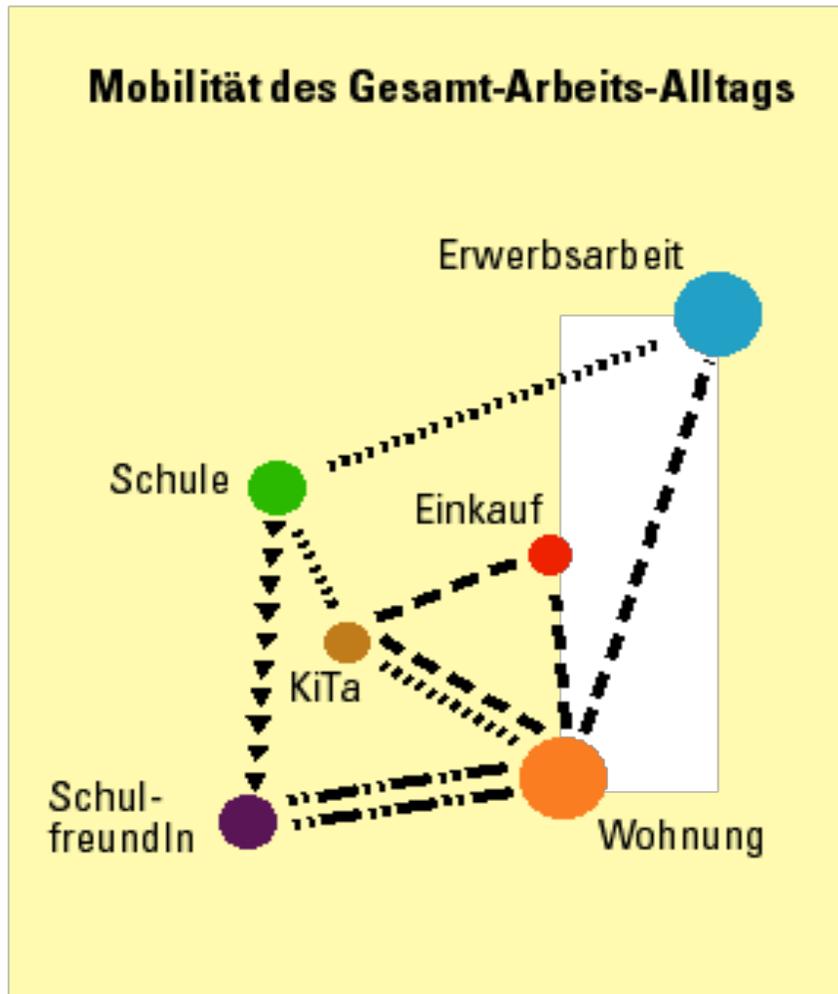
Wie wirklich ist die beplante Wirklichkeit ?

Verkehrspolitische „Abbildung“ der Lebensverhältnisse von Menschen und ihrer Mobilitäts-„Zwecke“
(„Der Gestaltungsmacht geht die Definitionsmacht voraus“)

Androzentrishes Verständnis von Verkehr, z.B. von Arbeitsmobilität

Realität :

verkehrspolitische Abbildung ????



Quelle: Spitzner/ Beik (1995): Reproduktionsarbeits-Mobilität. Band 5 aus BMBF-Projekt „Ökologische verträgliche Mobilität in Stadtregionen“. https://www.researchgate.net/publication/259182750_Reproduktionsarbeitsmobilität_-_theoretische_und_empirische_Erfassung_Dynamik_ihrer_Entwicklung_und_Analyse_kologischer_Dimensionen_und_Handlungsstrategien?ev=prf_pub

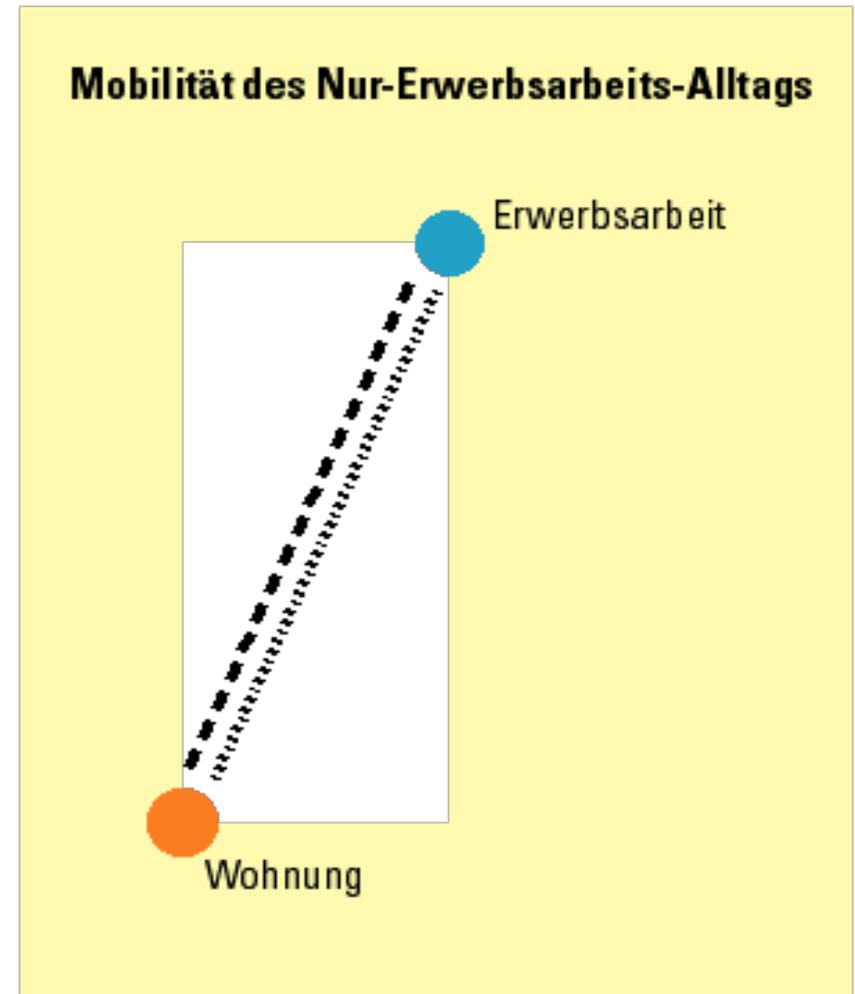
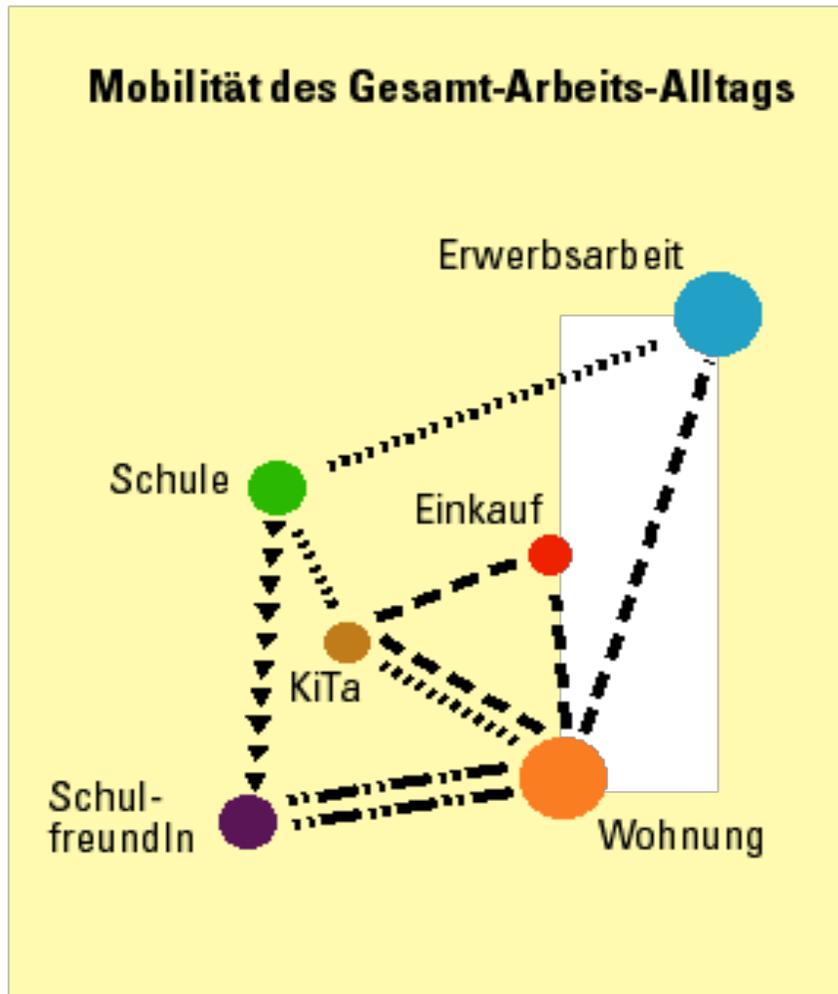
Wie wirklich ist die beplante Wirklichkeit ?

Verkehrspolitische „Abbildung“ der Lebensverhältnisse von Menschen und ihrer Mobilitäts-„Zwecke“
(„Der Gestaltungsmacht geht die Definitionsmacht voraus“)

Androzentrisches Verständnis von Verkehr, z.B. von Arbeitsmobilität

Realität :

verkehrspolitische Abbildung :



© WI / AB „Nachhaltigkeit, Gender & Bewegungsfreiheit“

Quelle: Spitzner/ Beik (1995): Reproduktionsarbeits-Mobilität. Band 5 aus BMBF-Projekt „Ökologische verträgliche Mobilität in Stadtregionen“. https://www.researchgate.net/publication/259182750_Reproduktionsarbeitsmobilität_-_theoretische_und_empirische_Erfassung_Dynamik_ihrer_Entwicklung_und_Analyse_ökologischer_Dimensionen_und_Handlungsstrategien?ev=prf_pub

Was ist Bewegungsfreiheit ?

Vier grundlegende Ebenen von „Mobilität“...



Dieser Ansatz eines transformatorischen Mobilitätsverständnisses wurde entwickelt aus:

- der politischen Auseinandersetzung mit der Gleichsetzung von „Mobilität“ mit „Automobilität“ (1990 als expliziter Definitionsmachtkampf geführt, vgl. Oblong),
- der Kritik am androzentrischen Mobilitätsstil-Ansatz, welcher sich an die problematische (weil entpolitisierend-individualisierende) Lebensstil-Debatte anlehnte,
- Wahrnehmen der Erkenntnisse der Genderforschung, die die „Doing Gender“-Perspektive verbindet mit der Perspektive auf gesellschaftliche Strukturierungen

Ursprünglich entwickelt in: Spitzner, Meike (2005): **Nachhaltige Mobilität und Bewegungsfreiheit für Mädchen**. Folder - zur Expertise zum Gesamt-Projekt „Sicher unterwegs“ des Arbeitskreis Mädchenarbeit des Jugendring Wuppertal e.V., Stadtbetrieb Jugend & Freizeit Wuppertal, Gleichstellungsamt der Stadt, Stadtwerke Wuppertal WSW, Büro Fuhrmann/ Frankfurt a.M., Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Hg. Arbeitskreis Mädchenarbeit des Jugendring Wuppertal e.V. mit Förderung der NRW Stiftung für Umwelt und Entwicklung. Bonn/ Wuppertal.

https://www.researchgate.net/publication/345259295_Nachhaltige_Mobilitat_und_Bewegungsfreiheit_fur_Madchen

Mobilitätsbegriff - **Mobilität verstehen**

(weit diesseits von Mobilität = Automobilität & „schneller, weiter, größer, mehr“)

1. Wie sieht ein Mobilitätsbegriff aus, der in Bezug auf **gesellschaftliche Sozial-, Geschlechter- und Natur-Verhältnisse** relevante Dimensionen von **Beziehung** und **Verhältnissen** abbilden kann ?
2. Wie können **Einflüsse verkehrlicher Gestaltung** auf **Verhältnisse** und **gesellschaftliche Strukturierungen** abbildbar werden?
 - transdisziplinär entwickelt (Verkehrsforschung, Sozialpädagogik und Genderforschung)
(Netzwerkprojekt „Von Unheimlich & CO zu ‚Sicher unterwegs‘ AK Mädchenarbeit, WSW u.a. 2005),
 - in spezifischem Theorie-Praxis-Verhältnis:
wissenschaftliche praxisproblem- + aktors-
Politikberatung < - > orientierte Theorieentwicklung
 - auf Basis einer Anwendung des Lebensstilansatzes in der Verkehrsforschung (Götz et al. 2003), der seinerseits wiederum - jedoch unter Entkleidung deren Genderdimensionen - abgeleitet wurde
 - aus der feministischen Verkehrsforschung (u.a. Knapp 1989)

Transformatorischer Mobilitätsbegriff – Mobilität verstehen, Nachhaltigkeit möglich machen

(...weit diesseits von Mobilität = Automobilität & „schneller, weiter, größer, mehr“)

1. Mobilität (1) als **Beweglichkeit** von Personen und Dingen im physischen Raum
2. Mobilität (2) als sozialräumliche **Erreichbarkeit** von Angeboten und Gelegenheiten der Bedürfniserfüllung
3. Mobilität (3) Aufenthalt & Bewegung als **eigene Platzierung durch Menschen** selbst in **ihrer Beziehung** zu Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen & der sozialen und naturalen „Welt“
4. Mobilität (4) Aufenthalt & Bewegung als **relative Positionierung** von Personen zur Um- und Mitwelt **durch Gestaltung der Beziehungseigenschaften** von Räumen, Wegen und Verkehrsinfrastrukturen

Quelle: Spitzner, Meike (2005): Nachhaltige Mobilität und Bewegungsfreiheit für Mädchen. Folder zur wissenschaftlichen Expertise zum Netzwerkprojekt „Sicher unterwegs“. Wuppertal: Stadtjugendring. https://www.researchgate.net/publication/345259295_Nachhaltige_Mobilitat_und_Bewegungsfreiheit_fur_Madchen

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 1:

Beweglichkeit

Beweglichkeit von Personen und Dingen im physischen Raum

Damit stellen sich Fragen wie:

- Wann können sich Versorgende, versorgte und unversorgte Menschen des Stadtteils eigenständig gut bewegen? Wodurch nicht?
- Warum wollen sie „raus“ aus der Wohnung?
Wann möchten sie das nicht?
- Warum müssen sie „raus“ ?
(z.B. um andere zu versorgen, wg. Enge der Wohnung, um ungestört zu sein, um der sozialen Kontrolle zuhause zu entgehen, weil wir kein Obdach haben...)

Quelle: Spitzner, Meike (2005): Nachhaltige Mobilität und Bewegungsfreiheit für Mädchen. Folder zur wissenschaftlichen Expertise zum Netzwerkprojekt. Wuppertal: Stadtjugendring.

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 2: (Un-) Erreichbarkeiten

Sozialräumliche Erreichbarkeit von Angeboten und Gelegenheiten der
Bedürfniserfüllung

Damit stellen sich Fragen wie:

- Wie nahe und wie fern ist das, was Versorgende, versorgte und unversorgte Menschen des Stadtteils erreichen möchte? Könnte dies in Zukunft näher, nämlich vor Ort neu entstehen?
- Was ist unerreichbar geworden – weil zu weit weg, es Geld kostet, fehlt, nicht nutzbar ist... ? Wie könnte es verfügbar gemacht werden?
- Wenn sie „raus“ aus der Wohnung wollen oder müssen – welche Angebote und welche Gelegenheiten kann ihnen die Umgestaltung des „Zwischen-Raums“ bieten und guttun ?

Quelle: Spitzner, Meike unter Mitarbeit von Ute Beik (2000): Soziale Aspekte der Mobilität. Untersuchung i.A. der Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität" des Landtag Nordrhein-Westfalen. Landtags-Drucksache Information 13/0034. Düsseldorf. <http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMI13-34.pdf>

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 3:

Beziehung zur & Platz in der Welt auf- und einnehmen

Aufenthalt & Bewegung als **eigene Platzierung** durch Menschen in **ihrer Beziehung zu** Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen & der sozialen und naturalen „Welt“

(=> das „Doing“ gegenüber (Raum-, Stadt- & gesellschaftlichen) Strukturen)

1. Nähe- und Distanz-Verhältnisse der Vielfalt:

Damit stellen sich Fragen wie:

- Welche Abgrenzungsmöglichkeiten sind wem wichtig und welche Art von Raum bietet sie?
- Welche (neuen oder vermissten alten) Einbettungsmöglichkeiten sucht wer ?
- Was braucht es, damit für alle selbstbestimmte Freiheit zu Abgrenzung und Nähe/ Einbezogen-Werden möglich wird ?

Quelle: Spitzner, Meike (2005): Nachhaltige Mobilität und Bewegungsfreiheit für Mädchen.
Folder zur wissenschaftlichen Expertise zum Netzwerkprojekt. Wuppertal: Stadtjugendring.

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 3:

Beziehung zur & Platz in der Welt auf- und einnehmen

Aufenthalt & Bewegung als **eigene Platzierung** durch Menschen in **ihrer Beziehung zu** Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen & der sozialen und naturalen „Welt“
(=> das „Doing“ gegenüber (Raum-, Stadt- & gesellschaftlichen) Strukturen)

2. Welt erleben, Welten schaffen:

Damit stellen sich Fragen wie:

- Was möchte wer „draussen“? - Welche Bedeutung hat es für wen ?
- Welche Vielfalt an Bedeutungen bekommt Raum?: z.B. unter Menschen kommen, Gleichaltrige bzw. Andersalte treffen, mal durch Männer bekocht werden (Grillen), Ruhe-Finden, Laut-Sein-Können, einen geschützten Ort finden, ein ‚Obdach‘ draussen, sich schnell / sich langsam körperlich zu bewegen, etwas gemeinsam Tun-Können, Sichtbar-Werden für andere, Kristallisationsort für's Ankommen bekommen, ein Weggehen Spüren-Können...)

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 4: **Positioniert-Werden & Emanzipation**

Mobilität, Aufenthalt & Bewegung als **relative Positionierung** von Personen zur Um- und Mitwelt **durch Gestaltung der Beziehungseigenschaften von** Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen (deren Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Aneignbarkeit, (De-) Privilegierungen, Convivialität) (=> Raum-, Stadt- & gesellschaftliche Strukturen, die der Würde jedes Menschen, ihrer/seiner Wertschätzung & Selbstbestimmung, Suffizienzrechten & verträglichen Naturverhältnissen entgegenstehen)

Dies beinhaltet v.a. die 4 Handlungsfelder der

Befreiung von hierarchisierenden Verhältnissen:

- (1) Genderbedingte strukturelle maskuline Gewalt im öffentlichen Raum**
- (2) Symbolische Ordnungen (Bedeutungs-Zuschreibungen und -hierarchien)**
- (3) Gesellschaftliche ökonomisch-sozial-ökologische Krise der Versorgungsökonomie / Care-Ökonomie**
- (4) Verschränkung gesellschaftlicher Macht- und Ausgrenzungs-Achsen**

Quelle: Spitzner, Meike (2005): Nachhaltige Mobilität und Bewegungsfreiheit für Mädchen. Folder zur wissenschaftlichen Expertise.

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 4: Positioniert-Werden & Emanzipation

Mobilität, Aufenthalt & Bewegung als **relative Positionierung** von Personen in Um- und Mitwelt **durch Gestaltung der Beziehungseigenschaften von** Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen (deren Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Aneignbarkeit, (De-) Privilegierungen, Convivialität) (=> Raum-, Stadt- & gesellschaftliche Strukturen, die der Würde jedes Menschen, ihrer/seiner Wertschätzung & Selbstbestimmung, Suffizienzrechten & verträglichen Naturverhältnissen entgegenstehen)

Befreiung von hierarchisierenden Verhältnissen (1):

Genderbedingte strukturelle maskuline Gewalt im öffentlichen Raum

Damit stellen sich Fragen wie:

- Überkommene Maskulinitätsmodelle beinhalten strukturelle Potenziale zu Übergriffligkeit (verbal, physisch, gestisch, räumlich, planerisch etc.) – wie kann **geschlechterdemokratischen Maskulinitäts-Modellen** Raum gegeben werden ?
- Wie können „nicht-maskuline“ Menschen aller Geschlechter von **individualisierter Belastung** durch das **Politikum** maskuliner pot. Übergriffligkeit befreit werden ?

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 4: Positioniert-Werden & Emanzipation

Mobilität, Aufenthalt & Bewegung als **relative Positionierung** von Personen in Um- und Mitwelt **durch Gestaltung der Beziehungseigenschaften von** Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen (deren Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Aneignbarkeit, (De-) Privilegierungen, Convivialität) (=> Raum-, Stadt- & gesellschaftliche Strukturen, die der Würde jedes Menschen, ihrer/seiner Wertschätzung & Selbstbestimmung, Suffizienzrechten & verträglichen Naturverhältnissen entgegenstehen)

Befreiung von hierarchisierenden Verhältnissen (2): Symbolische Ordnungen (Bedeutungs-Zuschreibungen und –hierarchien)

Damit stellen sich Fragen wie:

- Was hat Bedeutung („Wert“) für die Stadtteil-Bewohner*innen – und würde diese (statt anderer Werte) „aufwerten“? Welcher Art Symbole braucht dies?
- Welcher Art Symbole auch der Widerständigkeit gegen die hierarchische Stadtpaltung könnten Raum bekommen ?

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 4: Positioniert-Werden & Emanzipation

Mobilität, Aufenthalt & Bewegung als **relative Positionierung** von Personen in Um- und Mitwelt **durch Gestaltung der Beziehungseigenschaften** von Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen (Zugänglichkeit, Nutz- & Aneignbarkeit, (De-) Privilegierungen, Convivialität)

Befreiung von hierarchisierenden Verhältnissen (3):

Gesellschaftl. ökonomisch-sozial-ökologische Krise der Versorgungsökonomie

Damit stellen sich Fragen nach:

- **Gesellschaftlichen Ressourcen & Versorgungsverantwortung-Verteilung:**
 - Verkehrlicher Stellenwert von Daseinsvorsorge (Öffentlich vs. Privathaushalt/ Versorgungsökonomie)
 - Verkehrlicher Stellenwert öffentlicher Verkehrs- & Aufenthaltsangebote
 - Verkehrlicher Stellenwert versorgungsökonomisch relevanter Qualitäten und Funktionen
- **Minderung des Verkehrsaufwands in der Versorgungsökonomie:**
 - räumlich und zeitlich, organisatorisch und finanziell
 - strukturelle Zwänge zu Auto-Anschaffung oder -nutzung (versorgungsökonomische Qualitätssicherung, genderbedingte Problematiken der Vereinbarkeit von Versorgen und Beruf)?
- **Beachtung der Vulnerabilität von Versorgungs-Qualitäten:**
 - Nicht-/ Beachtung der sozialen, physischen/körperlichen, räuml.+zeitl. Eingebundenheit der VÖkon.
- **Vorsorge gegen Externalisierung (von Verantwortung, Aufwand...) in die gegenderte „unsichtbare Ökonomie“ durch Mobilitätsbedingungen**

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 4: **Positioniert-Werden & Emanzipation**

Mobilität, Aufenthalt & Bewegung als **relative Positionierung** von Personen in Um- und Mitwelt **durch Gestaltung der Beziehungseigenschaften von** Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen (Zugänglichkeit, Nutz-, Aneignbarkeit, (De-) Privilegierungen, Convivialität) (=> Raum-, Stadt- & gesellschaftliche Strukturen, die der Würde jedes Menschen, ihrer/seiner Wertschätzung & Selbstbestimmung, Suffizienzrechten & verträglichen Naturverhältnissen entgegenstehen)

Befreiung von hierarchisierenden Verhältnissen (4):

Emanzipation gegenüber Verschränkungen verschiedener gesellschaftlicher Macht- und Ausgrenzungs-Achsen

➤ *... hierzu zunächst eine Erläuterung ...*

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 4: Positioniert-Werden & Emanzipation (4)

**Großmann
(2017), S. 63:**

„*Intersektional* gedacht, entscheidet sich die relative Position eines Individuums in der Gesellschaft nicht nach Ressourcen und sich aufaddierenden Merkmalen [...], sondern nach der Überlagerung dieser Merkmale. [...] vermeintlich kleine Unterschiede können einen großen Unterschied in den Lebenschancen bewirken. Die Lebenschancen ergeben sich daher nicht aus den Ressourcen der Personen, sondern aus **sich wechselseitig verstärkenden, multiplen Restriktionen, denen Personen in einer Gesellschaft ausgesetzt sind. Solche multiplen Restriktionen, ohne die persönliche Merkmale wie Alter, Geschlecht oder Nationalität keinen benachteiligenden Effekt hätten**, werden von Crenshaw „**diskriminatorische Regime**“ genannt.“

→ **Ansatz „diskriminatorischer Regime“**

lässt sich fruchtbar machen für:

- *Ermittlung des notwendigen Datenbedarfs*
- *Gegensteuern durch Verkehrs-, Raum- & Stadtpolitik*

Mobilitäts-Bedeutungsdimension 4: Positioniert-Werden & Emanzipation

Mobilität, Aufenthalt & Bewegung als **relative Positionierung** von Personen in Um- und Mitwelt **durch Gestaltung der Beziehungseigenschaften von** Räumen, Wegen, Verkehrsinfrastrukturen (Zugänglichkeit, Nutz-, Aneignbarkeit, (De-) Privilegierungen, Convivialität) (=> Raum-, Stadt- & gesellschaftliche Strukturen, die der Würde jedes Menschen, ihrer/seiner Wertschätzung & Selbstbestimmung, Suffizienzrechten & verträglichen Naturverhältnissen entgegenstehen)

Befreiung von hierarchisierenden Verhältnissen (4):

Emanzipation gegenüber Verschränkungen verschiedener gesellschaftlicher Macht- und Ausgrenzungs-Achsen

Damit stellen sich Fragen nach:

- Welche Verschränkungen von Gender mit weiteren gesellschaftlichen Hierarchisierungs-Achsen/ sozialen Ungleichheits-Achsen verstärken sich wechselseitig in den Raum- und Mobilitätsbedingungen vor Ort? (z.B. „Rasse“/Ethnizität bzw. ‚Leitkultur‘, kultureller Hintergrund bzw. Multikulturalität, Alter, Bildung, Akzeptanz einer Vielfalt an sexueller Orientierung vs. Heteronormativität in bipolarer Vorstellung, Gesundheit vs. psychisch-physische ‚Fitness‘ als Normalitäts-Vorstellung)
- Welche Beiträge zur Reduktion „diskriminatorischer Regime“ (Crenshaw) können mobilisiert werden und Raum bekommen?

Zur Vertiefung (1)

... Praxis & Überblick

- Spitzner, Meike (2004): **Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck - Gender-Analyse** am Beispiel ÖPNV. Untersuchung zur sozial-ökologischen Regulation netzgebundener Infrastruktursysteme. Schriftenreihe NetWORKS-Papers Nr.13. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). ISBN 3-88118-384-1. <http://www.networks-group.de/de/publikationen/networks-paper.html>, und direkt: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=2P7Q8H3I>
- Netzwerk „Frauen in Bewegung“; Bündnis 90/ Die Grünen, Bundesvorstand und BAG Verkehr (Hg.) (1997): **Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs – eine Chance für Frauen? Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht**. Bonn. https://www.researchgate.net/publication/336126774_Regionalisierung_des_offentlichen_Nahverkehrs_-_Eine_Chance_fur_Frauen_Handreihung_fur_die_Nahverkehrsplanung_aus_feministischer_Sicht
- Spitzner, Meike (1997): **Distanz zu Leben, Arbeit und Gemeinschaft ? Über den “göttlichen Ingenieur” und die Verkehrswissenschaft im konstruierten Raum**. In: Biesecker, Adelheid; Duden, Barbara; Spitzner, Meike; von Winterfeld, Uta (Hg.) (1997): Vom Zwischenruf zum Kontrapunkt. Frauen • Wissenschaft • Natur. Ein Frauenkongreß (1996 im Wuppertal-Institut). Bielefeld, S. 53-84.
- DEUTSCHER STÄDTETAG, Kommission "Frauen in der Stadt" (Hg.) (1995): Frauen verändern ihre Stadt - **Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung**. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Reihe L, Heft 3. Köln.
- Reutter, Oscar; Spitzner, Meike (2020): **Mobilität für alle! – Wie die Verkehrswende allen eine umweltschonende Mobilität ermöglicht**. In: Heinrich Böll-Stiftung (Hg.) (2020): **Praxis kommunale Verkehrswende - ein Leitfaden**. Schriften zur Ökologie Bd. 47. Berlin: 115-131. https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentierbar.pdf?dimension1=division_oen

Zur Vertiefung (2)

... grundlegendere Durchdringung

- Spitzner, Meike; Beik, Ute (1995/1999): **Reproduktionsarbeits-Mobilität**. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien. In: Spitzner, Meike; Hesse, Markus; Holzapfel, Helmut (Hg.) (1999): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität - **Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen**. Forschungsberichte Ökologisch verträgliche Mobilität Bd.5. Wuppertal, ISBN 3-929944-21-9, S. 40-140. https://www.researchgate.net/publication/259182750_Reproduktionsarbeitsmobilitaet_-_theoretische_und_empirische_Erfassung_Dynamik_ihrer_Entwicklung_und_Analyse_ologischer_Dimensionen_und_Handlungsstrategien?ev=prf_pub
- Spitzner, Meike (2005): **Nachhaltige Mobilität und Bewegungsfreiheit für Mädchen**. Folder - zur Expertise zum Gesamt-Projekt „Sicher unterwegs“ des AK Mädchenarbeit Wuppertal e.V., Stadtbetrieb Jugend & Freizeit, Gleichstellungsamt der Stadt, Stadtwerke WSW, Büro Fuhrmann, Wuppertal Institut. Hg. AK Mädchenarbeit des Jugendring Wuppertal e.V. Bonn/Wuppertal. https://www.researchgate.net/publication/345259295_Nachhaltige_Mobilitaet_und_Bewegungsfreiheit_fur_Madchen
- Spitzner, Meike (2001): **Zukunftsoffene Entwicklung als Problem gesellschaftlicher Raum-Zeit-Verhältnisse. Annäherungen an ein Zusammendenken physischer und sozialer Dimensionen** mit Blick auf Geschlechterverhältnisse. In: Nebelung/ Pofel/ Schultz (2001): Geschlechterverhältnisse - Naturverhältnisse. Feministische Auseinandersetzungen und Perspektiven der Umweltsoziologie. Opladen: leske+budrich, S.197-225.
- Färber, Christine; Spitzner, Meike; Geppert, Jochen; Römer, Susanne (2003): **Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes**. Expertise im Auftrag des BMVBW, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2004undFrueher/GenderMainstreaming/Expertise.html>

Zur Vertiefung (3) ... von Verkehr zu grundsätzlichen Nachhaltigkeitsfragen

- Spitzner, Meike; Buchmüller, Sandra (2016): **Energiesuffizienz - Transformation von Energiebedarf, Versorgungsökonomie, Geschlechterverhältnissen und Suffizienz**. Bericht zum emanzipativen Suffizienzansatz, zur neuen genderreflektierten Methodik und Auswertung einer Fokusgruppe. Wuppertal Report 8. ISSN 1862-1953.
<https://energiesuffizienz.files.wordpress.com/2014/06/wr8.pdf>
- Großmann, Katrin (2017): **Energiearmut als multiple Deprivation vor dem Hintergrund diskriminierender Systeme**. In: Dies.; Schaffrin, André; Christian Smigiel (Hg): Energie und soziale Ungleichheit. Zur gesellschaftlichen Dimension der Energiewende in Deutschland und Europa. Wiesbaden: Springer, S. 55-78.
- Spitzner, Meike (2014): **Systematische Wissensgenerierung zu Care, Gender & Green Economy für Transition zu Nachhaltigkeit: Datenbedarf**. In: Röhr, Ulrike; Segebart, Dörte; Gottschlich, Daniela (Hg.): Care, Gender & Green Economy - Forschungsperspektiven und Chancengerechtigkeit nachhaltigen Wirtschaftens. CAGE-Texte 3/2014. Berlin/Lüneburg. ISBN 978-3-944675-26-8. http://www.cage-online.de/wp-content/uploads/2014/12/CaGE_Abschlussbroschüre.pdf
- Spitzner, Meike (1999): **Verkehrsvermeidung statt Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung**. In: Huwer, Ulrike; Leopold, Cornelia; Potucek, Gina (Hg.) (1999): 7 x hausarbeit. Aspekte der Frauen- und Genderforschung in Architektur und Planung. Reihe des Fachbereichs Architektur, Raum- und Umweltplanung, Bauingenieurwesen. Universität Kaiserslautern, S. 65-82.

Zur Vertiefung (4) ... parlamentarischer & globaler Horizont

- European Parliament, Directorate General Internal Policies of the Union, PD Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism (2006): **Women and Transport in Europe**. Study elaborated by Turner, Jeff; Hamilton, Kerry (University East London/UK); Spitzner, Meike (Wuppertal Institute/D) with Leo Seserko (OKAR/Slowenia); Alena Krizkova (Consultant/Czech Republic). IP/B/TRAN/ST/2005_008 (PE 375.316), EN 26/06/2006. Bruxelles. http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/tran20060912_womentransportstudy/tran20060912_womentransportstudy.pdf
- Spitzner, Meike; Weiler, Frank; Andi, Rahmah; Turner, Jeff (2007): **Städtische Mobilität und Gender**. Förderung des öffentlichen Regionalverkehrs im Großraum Jakarta. Fokus Entwicklungspolitik - Positionen der KfW Entwicklungsbank zu entwicklungspolitischen Themen, August 2007. Frankfurt/M https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Download-Center/PDF-Dokumente-Development-Research/2007_08_FE_Weiler-Transport-und-Gender_D.pdf
- Spitzner, Meike unter Mitarbeit von Ute Beik (2000): **Soziale Aspekte der Mobilität**. Untersuchung des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie – Arbeitsbereich "Nachhaltigkeit, Gender & Bewegungsfreiheit - Feministische Verkehrsforschung" i.A. der Landtags-Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität". Hg. Landtag Nordrhein-Westfalen. Information 13/0034 des Landtags. Düsseldorf. <http://www.landtag.nrw.de/tiffprint/62631000919405.tif.pdf>, <http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMI13-34.pdf>
- Spitzner, Meike; Hummel, Diana; Stieß, Immanuel; Alber, Gotelind; Röhr, Ulrike (2020): **Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik**. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. UBA-Texte | 30/2020, Berlin: UBA, Februar 2020. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/interdependente-genderaspekte-der-klimapolitik>

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit

meike.spitzner@wupperinst.org