



Gehwegraum in Hanoi Altstadtgasse Nguyen Sieu

Genderspezifische Aneignung von Straßenflächen in Hanoi Straßenhandel und Personenverkehr im innerstädtischen Altstadtgebiet der 36-Straßen

Marita Schnepf-Orth

In einigen verdichteten Stadtregionen Südostasiens ist bis heute das Phänomen zu beobachten, dass öffentliche Außenräume mit vielfältigen Aktivitäten der individuellen Einkommensbeschaffung oder der Reproduktion besetzt werden. Insbesondere um die Verfügbarkeit von innerstädtischen Straßenflächen konkurrieren verschiedene Nutzungsinteressen, wie z.B. Straßenhandel und Personenverkehr. Dabei kommt es zeitweise zur Herausbildung von Räumen, die zwar öffentlich sind, jedoch als ‚home territories‘ angeeignet werden und in denen sich informelle Kriterien ihrer Zugänglichkeit herauschälen (vgl. OBERMAIER 1980: 90).

Aus der Perspektive der Stadtplanung werden die vielerorts zwar etablierten, aber nicht immer der Funktion des jeweiligen Raums entsprechenden unterschiedlichen Nutzungen in öffentlichen Stadträumen häufig ignoriert. Auch bleiben Erkenntnisse darüber, dass die Nutzung und Gestaltung von Räumen mit raumzuweisender Macht verknüpft sind und sich Differenzierungsmuster

des Geschlechterverhältnisses (s.a. BRECKNER/STURM 2002) räumlich manifestieren, im planerischen Mainstream unberücksichtigt.

Während verschiedener Forschungs- und Studienaufenthalte in Hanoi, die im Kontext von Überlegungen für eine erhaltende Altstadterneuerung unternommen wurden (vgl. u.a. SCHNEPF-ORTH 2003), fiel zunächst die hohe Präsenz von Frauen auf, die Straßenflächen mit ‚income generating activities‘ besetzen. Der erste Eindruck eines überdurchschnittlichen Frauenanteils im Straßenhandel Hanois gab schließlich den Ausschlag, sich eingehender mit der genderspezifischen Aneignung von öffentlichen Straßenflächen in einigen südostasiatischen Städten zu beschäftigen. Verkehrszählungen sowie empirische Ermittlungen der Art, Häufigkeit und Verortung von Straßenhandelsaktivitäten in innerstädtischen Nebenstraßen standen im Zentrum zweier Mikrostudien in Vietnam und Indonesien, die Aufschluss über den Zusammenhang zwischen Geschlecht und der Aneignung

von öffentlichem Straßenraum geben sollten (PATTIRADJAWANE/SCHNEPF-ORTH 2001 und 2003).

Im Folgenden werden die Untersuchungsergebnisse für den Straßenabschnitt der ‚Pho Hang Buom‘ in Hanoi zusammengefasst dargestellt. Es handelt sich um eine typische Nebenstraße, die in dem traditionellen Handwerker- und Händlerstadtteil, auch 36-Straßen-Gebiet genannt, durch eine hohe Dichte an Geschäftsnutzungen¹, Straßenhandel und durch ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen charakterisiert ist.

Formen des Straßenhandels

In dem ökonomisch vitalen Altstadtgebiet in der Innenstadt Hanois ist die Auslagerung verschiedener Geschäftsnutzungen vor die zwei- bis viergeschossige Straßenrandbebauung typisch. Öffentliche Gehwegflächen werden für Ausstellungs-, Verkaufs- und Lagernutzungen der Verkaufslöcher und Restaurants des formellen Sektors in Anspruch genommen. So waren während einer Momentaufnahme² um 10:30 Uhr auf



Aufnahmen: Michael Walbel 2003

einem etwa 100 m langen Abschnitt der Straße ‚Pho Hang Buom‘ 65 Einzelhandelsgeschäfte und vier Restaurants auf beiden Straßenseiten geöffnet. Etwa die Hälfte besetzte Flächen der öffentlichen Gehwege und markierte ‚ihr‘ Territorium zusätzlich mittels fester oder temporärer Dachüberstände. Ausgelagerte Aktivitäten konzentrierten sich auf Fassadenflächen und Gehwege unmittelbar vor dem Verkaufslokal.

Ergänzend zur Außenraumnutzung der anliegenden Geschäfte werden von Bewohnern auch informelle temporäre Verkaufsstände betrieben, die immer am gleichen Ort, jedoch nur zeitweise und in der Regel in der Nähe der Hauseingänge installiert werden. Während der Momentaufnahme um 10:30 Uhr waren insgesamt 23 temporäre Verkaufsstände in Betrieb, darunter neun Garküchen und Getränkestände. Die Präsenz der Garküchen hatte um diese Uhrzeit - gegenüber dem frühen Vormittag - bereits deutlich abgenommen.

Über diese beiden Formen des Straßenhandels hinaus, sind zusätzlich temporäre Migrantinnen im Straßenraum aktiv. Sie nutzen öffentliche Flächen als ‚wandernde‘ StraßenhändlerInnen³ und WertstoffsammlerInnen. Abhängig von den angebotenen Waren differieren ihre Arbeitsbedingungen (vgl. NGUYEN

KIM HA 1999 und TUYET DUONG THI 2000). Zusammen mit den Fußgängern bewegen sie sich am Fahrbahnrand fort und weichen bei Hindernissen auf die Fahrbahnmitte aus. Der Verkauf wird in der Regel am Fahrbahnrand oder auf den Bürgersteigen abgewickelt.

Genderspezifische Verkaufsaktivitäten

Im Rahmen der Straßenhandelsaktivitäten ortsansässiger Geschäfte und temporärer Verkaufsstände hielten sich um 10.30 Uhr in dem beobachteten Straßenabschnitt insgesamt 151 Personen auf, darunter 62 Kunden, jeweils zur Hälfte männlich und weiblich. Der Frauenanteil an den 89 Verkaufspersonen im Straßenraum betrug hingegen 68% und die Angebote der temporären Garküchen wurden ausschließlich von Frauen zubereitet, bzw. verkauft. Zählungen von ‚wandernden‘ StraßenhändlerInnen zu unterschiedlichen Tageszeiten in der ‚Pho Hang Buom‘ erfassten die Verkaufspersonen nach Geschlecht, Warensortiment und nach der Art des Warentransports. Danach waren am späten Vormittag deutlich mehr StraßenhändlerInnen unterwegs als am frühen Morgen und am Abend. Im Tagesdurchschnitt lag der Frauenanteil bei 81% und auch bei Einbruch der Dun-

kelheit noch bei 71%. Während Frauen den Verkauf fast aller Warengruppen dominierten, spezialisierten sich Männer auf den Verkauf von Zeitungen, Zigaretten und Tee. Von insgesamt 379 gezählten ‚wandernden‘ StraßenhändlerInnen trugen 40% ihre Waren mit der Tragegange über der Schulter, darunter 98% Frauen. Etwa 30% transportierten ihre Waren in Behältern in der Hand oder auf dem Kopf, weitere 30% mit dem Fahrrad. Der Männeranteil lag bei der Ausrüstung mit dem Fahrrad weitaus höher (37,6%) als bei dem Transport mit der Tragegange (2%).

Im Gegensatz zu Hanoi dominierten in den parallel untersuchten Straßenräumen javanischer Städte männliche Verkäufer, die mit Verkaufswagen ausgestattet waren.

Erklärungsansätze

Ab Mitte der 80er Jahre beginnt sich in Hanoi zunehmender Verstädterungsdruck bemerkbar zu machen, seit die sozialistische Regierung die wirtschaftliche Systemtransformation einleitete. In deren Folge blühte der städtische private Kleinhandel auf, ausländische Investitionen erfolgten in Joint-Venture Betrieben und die Zahl der MigrantInnen⁴ stieg zusammen mit den Chancen auf ein besseres Einkommen in der Stadt.



Aufnahme: Michael Waibel 2002

Straßenhändlerinnen in der Altstadtgasse Hang Buom

Höhere Einkommen führten zu einem rapiden Anwachsen des motorisierten Verkehrsaufkommens; viele Stadtbewohner leisteten sich den Umstieg vom Fahrrad auf das Motorrad.

Der hohe Frauenanteil im Straßenhandel der Altstadt lässt sich mit der Situation auf dem städtischen Arbeitsmarkt des formellen und informellen Sektors begründen. So ist der Klein- und Straßenhandel in Vietnam traditionell zwar ein ‚Frauenberuf‘ (TUYET DUONG THI 2000: 156), die wirtschaftliche Systemtransformation und die damit verbundene Schließung von Staatsbetrieben haben aber dazu geführt, dass vor allem Frauen im Bereich des Straßenhandels Erwerbsalternativen suchen. Dabei hat eine Verdrängung mehrheitlich weiblicher Arbeitskräfte aus dem formellen Bereich der Produktion stattgefunden, in die Frauen in Vietnam, entsprechend der sozialistischen Staatsideologie und in Zeiten der Kriegswirtschaft, nahezu gleichberechtigt eingebunden waren⁵. Neu rekrutierte Beschäftigte sind seit Anfang der 90er Jahre überwiegend junge Männer (TRAN THI VAN ANH/LE NGOC HUNG 2000: 119). In den letzten Jahren wurde eine wachsende Zahl von weniger qualifizierten Arbeitskräften von Familienbetrieben, als Teil des neu entstandenen privaten Wirtschaftssektors, sowie dem explosiv wachsenden informellen Sektors absorbiert. Das Sozialprestige des Straßenhandels vor dem eigenen

Haus stellt dabei kein großes Hindernis für Einwohner der Altstadt von Hanoi dar, zumal temporäre Verkaufsstände in Hanoi von vielen ortsansässigen Familien, unabhängig von ihrem sozialem Status oder der beruflichen Qualifikation, insbesondere auch von Pensionären betrieben werden, deren Renten zum Überleben nicht ausreichen (WAIBEL 2002: 202).

Neben Einkommensmöglichkeiten für Stadtbewohnerinnen, die in der Konkurrenz mit männlichen Arbeitskräften auf dem städtischen Arbeitsmarkt unterliegen, sind im informellen Straßenhandel weiterhin eine große Anzahl von Tagespendlerinnen und Kurzzeitmigrantinnen des ländlichen Hinterlandes bzw. der Nachbarprovinzen Hanois aktiv. Als ‚wandernde‘ Straßenhändlerinnen bieten sie der Stadtbevölkerung ein breites Warenspektrum vor der Haustür. Die zu beobachtende geschlechtsspezifische Arbeitsteilung der Migrantinnen, in dessen Segmenten sich Frauen auf den mobilen Straßenhandel sowie weiterhin auf Tätigkeiten wie Haushaltshilfen und ‚Entertainerinnen‘ spezialisieren, weist gleichzeitig auf den weltweiten Trend einer Zunahme temporärer oder zirkulärer Migration in die Städte sowie auf das schnelle Wachstum der ‚unabhängigen‘ Frauenmigration hin (vgl. HAN 2003).

Restriktionen

Die Aneignung von Straßenflächen für

Handelsaktivitäten in Hanoi ist illegal. Entsprechend einer Verordnung aus dem Jahr 1995 kann die Benutzung des Bürgersteigs für private Handelszwecke mit einer Strafe belegt werden (NGUYEN KIM HA 1999: 55). Die Verordnung zielt primär darauf ab, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Sporadische Razzien, die mit der Beschlagnahme von Waren oder Ausrüstung einhergehen, sorgen für das Freihalten einer Mindestfahrbahnbreite für das Verkehrsaufkommen. Diese Maßnahmen bewirken jedoch keine nachhaltige Verdrängung des Straßenhandels. Entsprechend einer Untersuchung in einem Stadtviertel am Stadtrand von Hanoi kann sogar täglich eine ‚selling permit‘ auf Stadtviertel-Ebene erworben werden (FALK/JANS 2000: 53).

Genderspezifische Verkehrsmittelwahl

Im Unterschied zu Straßenhandelsnutzungen zeigt eine nach Geschlechtern differenzierte eigene Zählung des Personenverkehrs⁶ in der ‚Pho Hang Buom‘, dass Frauen als Verkehrsteilnehmerinnen im Straßenraum weniger in Erscheinung treten als Männer. In Hanoi beträgt der Frauenanteil 40%. Die Tatsache, dass sich Frauen als Nutzerinnen des Personenverkehrs den Straßenraum weniger aneignen als Männer, lässt jedoch noch keine gesicherten Rückschlüsse auf den unterschiedlichen Mobilitätsbedarf von Frauen und Männern zu, etwa darüber, wer zu welcher Tageszeit welche Ziele aufsuchen muss.

Die Erhebungsergebnisse der Verkehrsmittelnutzung des Personenverkehrs verdeutlichen die Vorliebe für das Motorrad. So bewegen sich 69% der erwachsenen Verkehrsteilnehmer im Tagesdurchschnitt mit dem Motorrad fort, gefolgt von 17%, die zu Fuß gehen und 10% Fahrradfahrer/innen. PKWs, Minibusse und der öffentliche Personennahverkehrs spielen bei der Personenbeförderung innerhalb der Altstadt fast gar keine Rolle.

Während Frauen und Männer nahezu gleich häufig als Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen unterwegs sind,

unterscheidet sich die Beförderung mit dem Motorrad geschlechtspezifisch dahingehend, dass Frauen ein Motorrad nur zu 23% selbst steuern, als Mitfahrerinnen hingegen dominieren (71%). Somit verfügen Männer als Fahrer wesentlich häufiger über ein motorisiertes Verkehrsmittel als Frauen; ein Phänomen, das weltweit festzustellen ist⁷.

Notwendigkeit eines behutsamen Flächenmanagements

StraßenhändlerInnen arrangieren sich derzeit in Hanoi mit konkurrierenden Nutzungen des Straßenraums, neben dem Liefer- und Personenverkehr auf den Fahrbahnen insbesondere mit dem zunehmenden Parkraumbedarf der Motorräder auf den Gehwegflächen.

Die Okkupation der Bürgersteige zwingt dabei Fußgänger, auf den Fahrbahnrand oder die Fahrbahnmitte auszuweichen, wodurch die Fahrbahnflächen der Nebenstraßen zu Mischverkehrsflächen umfunktioniert werden. Die Fortbewegung erfordert dabei ein hohes Maß an Aufmerksamkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme. Dieses informell eingespielte System der Flächenaneignung und Überlagerung von Nutzungen in ohnehin engen Straßenräumen ist jedoch störanfällig im Hinblick auf eine weitere Zunahme des motorisierten Verkehrs sowie Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl. Verkaufstätigkeiten drohen aus dem öffentlichen Straßenraum langfristig verdrängt zu werden.

Während viele Handlungsprogramme und Entwürfe indonesischer Stadtplaner die Nutzungsinteressen des dort weitgehend männlich dominierten informellen Straßenhandels in ihren Überlegungen berücksichtigen⁸, wird dieser Form der Flächennutzung in der Altstadt Hanois bisher wenig Beachtung geschenkt. Straßenhandel wird zwar weitgehend geduldet, Plandokumente und Maßnahmenkataloge verzichten jedoch auf die Thematisierung der derzeitigen Bedeutung der Flächenressource ‚Straßenraum‘ für die Erwerbstätigkeit vieler Stadtbe-

wohnerInnen und ArbeitsmigrantInnen. Die Aktivitäten des Straßenhandels entsprechen dabei offensichtlich nicht den planerischen Leitbildern moderner städtischer Verkehrsräume.

Anmerkungen:

¹ Vgl. hierzu auch die *Geschäftsstraßenanalyse und die Ausführungen über Individual- und Familiengeschäfte* in WAIBEL 2002.

² In Hanoi und Jakarta wurden auf beiden Seiten eines ca. 100 m langen Straßenabschnitts die Aktivitäten auf den Gehwegen und am Fahrbahnrand um 7.00 Uhr morgens und um 10.30 Uhr fotografisch festgehalten und anschließend ausgewertet.

³ Als ‚wandernde‘ StraßenhändlerInnen werden hier mobile VerkäuferInnen bezeichnet, die keine temporären Stände aufbauen, sondern durch die Straßen gehen und nur für die Dauer der Verkaufstätigkeit stehenbleiben.

⁴ Es wird geschätzt, dass 40% des jährlichen Bevölkerungszuwachses in Hanoi auf Migration zurückzuführen sind (UNDP 1998).

⁵ In der Zeit von 1960 bis 1975 war die Zahl der weiblichen Beschäftigten in Staatsbetrieben von 15% auf 42% gestiegen. In dieser Zeit gab es im Norden Vietnams faktisch keinen privaten Wirtschaftssektor (TRAN THI VAN ANH/LE NGOC HUNG 2000: 119).

⁶ Die Verkehrszählungen des Personentransports in dem ausgewählten Straßenabschnitt wurden an einem Werktag, von jeweils einem Zählstandort, in jeweils drei Zählintervallen à 60 Minuten (am frühen Morgen, späten Vormittag und frühen Abend) vorgenommen.

⁷ In einer Untersuchung in Deutschland gaben 70,7% der Männer, aber nur 35% der Frauen an, ständig über einen PKW verfügen zu können (BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM 1997).

⁸ Eines der bekanntesten Beispiele ist das ‚Citra Niaga Urban Renewal Project‘ in Samarinda/Kalimantan, das Standplätze für ‚street hawkers‘ im neugestalteten Zentrum bereitstellt; www.serid.ait.ac.th/umc/bestprac/citrana.htm, Zugriff: 03.11.03.

Literaturverzeichnis

BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM (1997): *Verkehr in Zahlen*. Bonn.

BRECKNER I./STURM, G. (2002): *Kleiderwechsel – Sackgassen und Perspektiven in patriarchalen Öffentlichkeiten*. In: Löw, M (Hg.): *Differenzierungen des Städtischen*, Opladen, S. 157-186.

FALK, L./JANS, V. (2000): *Economic activities in Hanoi. A comparative study into the economic activities at street-level in two neighbourhoods in Hanoi*, Paper of Department of Human Geography, University of Amsterdam.



Aufnahme: Marita Schnepf-Orth 2000

Leitbild: Straßenraum als Verkehrsraum

HAN, P. (2003): *Frauen und Migration. Strukturelle Bedingungen, Fakten und soziale Folgen der Frauenmigration*. Stuttgart

NGUYEN KIM HA (1999): *Rural women's migration to Hanoi/Vietnam*, Thesis (Master of Science), Asian Institute of Technology, Bangkok.

OBERMAIER, D. (1980): *Möglichkeiten und Restriktionen der Aneignung städtischer Räume*, Dortmund.

PATTIRADJAWANE, H./SCHNEPF-ORTH, M. (2001): *Genderspezifische Raumanneignung öffentlicher Straßenflächen in innerstädtischen Stadterneuerungsgebieten Südostasiens*. TU Darmstadt, Fachgebiet Planen und Bauen in außereuropäischen Regionen.

PATTIRADJAWANE, H./SCHNEPF-ORTH, M. (2003): *Gendertypische Nutzung öffentlicher Stadträume in Indonesien. Eine Annäherung an Einflüsse des Islams auf die Aneignung von Straßenflächen durch Frauen*. TU Darmstadt, Institut für Geschichte.

SCHNEPF-ORTH, M. (2003): *Hanoi*. In: BÖHME, H./KÖRTE, A. /TOYKA-SEID, M. (Hg.): *Wohnen – Bauen – Planen. Erneuerung historischer Kernstädte in Südostasien und Europa im historisch architektonischen Vergleich*, Darmstadt, S. 161-196.

TRAN THI VAN ANH/LE NGOC HUNG (2000): *Women and Doi Moi in Vietnam*, Woman Publishing House, Hanoi.

TUYET DUONG THI (2000): *Informeller Sektor: Eine Studie über die arbeitenden Migrantinnen im informellen Sektor in Hanoi*. Dissertation, Universität Bielefeld, Bielefeld.

WAIBEL, M. (2002): *Stadtentwicklung von Hanoi. Unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen der Doi Moi Reformen auf den Handel im innerstädtischen 36-Gassen-Gebiet*. Frankfurt am Main.

UNDP (Hg.) (1998): *The dynamics of internal migration in Vietnam*. Hanoi.

Dipl.-Ing. Marita Schnepf-Orth (Schnepf-Orth@t-online.de) ist freiberufliche Stadtplanerin und arbeitet in Forschungsprojekten über Stadtentwicklung und 'urban gender issues' in Vietnam und Indonesien.