



# Urban Change braucht Gender Planning!

**Diskussionsstoff**



## Impressum

### Lizenz

Dieses Werk ist unter der Creative-Commons-Lizenz CC BY-SA 4.0 international lizenziert (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)

### Bildnachweis

Ausdrücklich davon ausgenommen sind die Bildrechte. Alle Bildrechte sind separat ausgewiesen und liegen bei den jeweiligen Urheber\*innen.

### Herausgeberin:

Urban Change Academy GbR

### Autorinnen und Redaktion:

Alexandra Rauschgold, Patricia Da Costa, Doris Sibum

### V.i.S.d.P.

Doris Sibum

[hello@urbanchangeacademy.com](mailto:hello@urbanchangeacademy.com)

### Layout

Alexandra Rauschgold

Urban Change Academy GbR

c/o urbanista

Springelwiete 4

20095 Hamburg

[www.urbanchangeacademy.com](http://www.urbanchangeacademy.com)

# Urban Change braucht Gender Planning!

## Weil

**die geschlechtergerechte Stadt allen zugutekommt**

## Wir brauchen

**sichere Orte mit positiver sozialer Kontrolle**

Fokus: *Sicherheit*

Im Interview: *Anke Schröder*

**nachhaltige und flexible Verkehrsstrukturen**

Fokus: *Mobilität*

Im Interview: *Katja Diehl*

**diverse und kostenlose öffentliche Toiletten**

Fokus: *Gesundheit*

Im Interview: *Bettina Möllring*

**mehr Sichtbarkeit von Vielfalt**

Fokus: *Sichtbarkeit*

Im Interview: *Rita Bake*

**zugängliche und bedarfsgerechte Freiräume**

Fokus: *Öffentlicher Raum*

Im Interview: *Eva Kail*

**maximal gemischte Quartiere**

Fokus: *Wohnen und Arbeiten*

Im Interview: *Mareike Wiegmann*

# Gender Planning

... weil die geschlechtergerechte  
Stadt allen zugutekommt

Im deutschen Grundgesetz steht unter Artikel 3, dass alle Menschen gleichberechtigt sind und niemand aufgrund des Geschlechts benachteiligt werden darf. Schauen wir uns Lohnarbeit, Ausbildungschancen und die Aufteilung von Care-Tätigkeiten an, stellen wir fest: Artikel 3 des Grundgesetzes ist alles andere als durchgesetzt. Das sieht mit Blick auf unsere Städte nicht anders aus, denn unser städtisches Umfeld erfüllt vor allem die Bedürfnisse des erwerbstätigen Mannes, schnell und bequem von der Wohnung zum Arbeitsplatz zu kommen. Die aktuellen Mobilitätsstrukturen in Deutschland priorisieren das Auto und vernachlässigen damit die Bedürfnisse von Frauen\*, die deutlich häufiger den öffentlichen Nahverkehr oder das Fahrrad nutzen.<sup>1</sup> Für rollstuhlfahrende Frauen\*, die an der U-Bahn-Station keinen Fahrstuhl vorfinden, kommt es zu sogenannter Mehrfachdiskriminierung: Eine intersektionale Perspektive veranschaulicht, dass die Benachteiligung von Frauen\* in Stadt und Land häufig mit anderen Merkmalen wie Race, Alter, Klasse, Ability und Sexualität zusammenspielt.

Wir als Urban Change Academy haben uns gefragt: Wenn Frauen\* etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung ausmachen, warum sind sie dann nicht im Stadtraum repräsentiert? Und wie können wir das ändern? Um lebenswerte Städte zu schaffen, müssen wir die Perspektiven aller Menschen berücksichtigen. Ein Weg dahin führt über Gender Planning, also geschlechtergerechte (Stadt)Planung. Anders als auf den ersten Blick erkennbar, kommt dies nicht nur Frauen\* zugute, sondern allen Menschen. Als alltagsorientierte Planung fragt Gender Planning danach, welche Bedürfnisse die Menschen in ihrem Alltag haben. Welche Wege legen sie auf welche Weise zurück, welche Orte suchen sie wann auf und welche Hindernisse müssen sie dabei überwinden? Durch diesen differenzierten Blick ist die gendergerechte Stadtplanung näher an den Lebensrealitäten der Menschen, also aller Menschen, – und damit vielschichtiger als jene Planung, die nicht explizit die Bedürfnisse von Frauen\* berücksichtigt. Wenn wir gendergerechte Städte planen, profitieren auch ältere Menschen. Gleiches gilt für Menschen mit Behinderung, finanziell schwächere Menschen und auch für Männer, die sich im weiblichen Rollenspektrum bewegen. Kurzum: Gender Planning berücksichtigt die Vielfalt der Gesellschaft und ist – davon sind wir überzeugt – eine zentrale Stellschraube für Urban Change.

Um geschlechtergerechte Städte zu gestalten, brauchen wir in einigen Bereichen zunächst einmal Daten zu weiblichen\* Lebensrealitäten bzw. müssen es zur Verpflichtung machen, diese einzubeziehen. Das reicht von ökonomischen Daten (beispielsweise zu Besitzverhältnissen an Grund und Boden) bis hin zu praktisch-funktionalen Daten (beispielsweise zu Armlängen und Handgrößen von Frauen\* zur Planung von Haltegriffen in Bussen und Bahnen). Die bestehende „Datenlücke“ darf aber nicht als Argument dienen, dass sich das Handeln in Richtung der Geschlechtergerechtigkeit weiter verzögert. In vielen Bereichen sind die Defizite und ihre Ursachen hinreichend erforscht (beispielsweise bei den Aufstiegschancen von Frauen\* oder dem Gender Pay Gap).

Wir haben keine 132 Jahre Zeit, um auf die globale Gleichstellung aller Geschlechter zu warten, denn so lange wird es laut Gender Gap Report 2022 des World Economic Forum bei aktuellem Tempo noch dauern.<sup>2</sup>

Mit der vorliegenden Publikation wollen wir der geschlechtergerechten Stadtplanung die Bühne geben, die ihr gebührt. Wir wollen Stadtmacher\*innen ermutigen, die geschlechterbezogene Datenlücke in der Stadtentwicklung zu schließen und den Prozess zur Herstellung von Gleichberechtigung zu beschleunigen. Dafür liefern wir Diskussionsstoff: Um die verschiedenen Facetten von Gender Planning zu illustrieren, werfen wir Schlaglichter auf die exemplarischen Themen Sicherheit, Mobilität, Gesundheit, Sichtbarkeit, Öffentlicher Raum sowie Wohnen und Arbeiten. Mithilfe von Best-Practice-Beispielen wollen wir ein Grundverständnis für gendersensible Stadtplanung schaffen. Ein Expertinneninterview ergänzt jeden Themenschwerpunkt und bereichert die Auseinandersetzung um spezifische Einblicke. „Urban Change braucht Gender Planning“ ist eine Einladung zum Diskutieren. Denn wer Städte für alle planen will, ist gut beraten, Frauen\* zuzuhören.

Wir benutzen den Begriff Frauen\*. Das Sternchen schließt alle Personen ein, die von sexistischer Diskriminierung betroffen sind. Das sind vor allem Frauen, trans Personen und jene, die sich nicht dem (binären) Geschlechtssystem zugehörig fühlen.

Die Interviews wurden im Wortlaut übernommen, so dass dort nicht einheitlich gegendert wird. In den übrigen Texten verwenden wir eine neutrale Form oder das Gendersternchen (zum Beispiel „Stadtplaner\*innen“), um auch nicht- und diversgeschlechtliche Menschen einzubeziehen.

*Weiß*, wenn es sich auf das *Weißsein* bezieht, schreiben wir kursiv, da es sich um eine politische Beschreibung handelt und nicht um eine Farbbezeichnung.

# Fokus

# *Sicherheit*

Im Interview: Anke Schröder

„Wovor Frauen Angst haben“ lautet die Überschrift einer Grafik der Kolumnistin Katja Berlin, in der sie sehr bildlich verdeutlicht: Es sind weder die dunklen Gassen, Waldwege, Tiefgaragen noch die unbeleuchteten Parks – es sind gewalttätige Männer. Statistisch ist die Gefahr, im eigenen Zuhause Opfer von sexualisierter Gewalt durch den Partner zu werden, größer und dennoch gilt der öffentliche Raum als potenzieller Gefahrenort für Frauen\*. Gefahrenorte in der Stadt werden schnell mit Randbezirken oder „Problemvierteln“ in Verbindung gebracht, es gibt sie jedoch auch in Gegenden, die nicht als „problematisch“ angesehen werden und prinzipiell als sicher gelten.

Wir brauchen:

# Sichere Orte mit positiver sozialer Kontrolle



*Wir müssen das richtige Problem erkennen und nicht eine Lösung für das falsche Problem schaffen.*

*- Anke Schröder*



Der Begriff Gefahrenort wird oft missverständlich verwendet, denn wir müssen zwischen Gefahrenorten und sogenannten Angstorten unterscheiden. Wie die Architektursoziologin Anke Schröder uns im Interview erläutert hat, gibt es einen Unterschied zwischen Angsträumen, an denen wir uns unsicher fühlen, und Gefahrenorten, an denen wirklich ein erhöhtes Risiko besteht. Angsträume sind beispielsweise Tunnel und unbeleuchtete Parks. Wie Katja Berlin richtig erklärt hat, sind es aber nicht Orte, vor denen Frauen\* Angst haben, sondern die Gewalt, die von Männern dort ausgeübt werden kann, wo Räume Gewalt begünstigen. Als Angsträume werden häufig Orte genannt, die schlecht ausgeleuchtet und deshalb schlecht einsehbar sind. Übergriffe bleiben so wortwörtlich im Dunkeln. Die Einsehbarkeit ist aber auch tagsüber ein entscheidender Faktor, wenn zum Beispiel öffentliche Räume durch hohe und blickdichte Zäune, hohes Gebüsch oder verwinkelte Wegeführungen eine Einsehbarkeit und die positive Schutzfunktion von sozialer Kontrolle verhindern. Soziale Kontrolle ist hierbei nicht mit dauerhafter Beobachtung gleichzusetzen, sondern mit Achtsamkeit und Zivilcourage. Das bedeutet, dass Menschen sehen können, wenn etwas passiert und dann auch handeln können. Indem die soziale Kontrolle durch die Gestaltung unserer Umwelt ermöglicht wird, können Übergriffe verhindert werden.

Auch wenn Gewalt gegenüber Frauen\* überwiegend in privaten Haushalten stattfindet, ist dies kein Argument, öffentliche Räume nicht so umzugestalten, dass sich Frauen\* weniger fürchten müssen. Aber nicht nur Frauen\* sind besser vor Übergriffen zu schützen, sondern auch andere, von Diskriminierung betroffene Personen wie beispielsweise People of Color, Menschen mit Migrationshintergrund oder Menschen mit Behinderung. Das schließt auch männliche

Personen ein, so dass eine Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens und der objektiven Sicherheitslage durch die Aufhebung von Angst- und Gefahrenorten nicht nur Frauen\* zugutekommt.

Bestehende Orte im Nachhinein architektonisch und gestalterisch so umzubauen, dass sie das Sicherheitsempfinden erhöhen, ist teilweise mit hohen Kosten und hohem Aufwand verbunden oder vielleicht auch schlicht nicht möglich. Als Alternative dazu wird mancherorts nachträglich auf technische Lösungen gesetzt. Diese Maßnahmen haben zum Teil viel Potenzial, sind aber auch mit Vorsicht zu genießen. Die App Safetipin, die ursprünglich in Indien von Kalpana Viswanath entwickelt wurde, wird in vielen asiatischen, aber auch südamerikanischen Ländern verwendet. Von Plan International Deutschland gibt es die Safer Cities Map. Beide Plattformen ermöglichen die anonyme Meldung von Orten, an denen Übergriffe erlebt oder beobachtet wurden. Dadurch erhoffen sich die Macher\*innen unter anderem einen Überblick der Gefahrenorte, damit diese von den Behörden beseitigt werden können. Das kann funktionieren und tut es teilweise auch, Anke Schröder macht im Interview mit uns aber darauf aufmerksam, dass solche Apps auch die Aufmerksamkeit der Täter\*innen auf diese Orte lenken und dadurch Übergriffe an jenen Orten erhöhen können. Andere Apps, wie zum Beispiel Wayguard oder Kommgutheim ermöglichen es, digital gemeinsam nach Hause zu gehen. Bei diesen Apps kann man sich entweder von Mitarbeitenden des App-Unternehmens nach Hause begleiten lassen oder von den privaten Kontakten, die im Telefon abgespeichert sind. Das kann eine stille Begleitung sein, die den Live-Standort teilt oder die nur aktiviert wird, wenn ein Notruf ausgelöst wird. Es gibt aber auch die Möglichkeit, dass man während des Weges die ganze Zeit mit einer Person telefonieren kann. Über die Apps



können Notrufsignale ausgelöst werden, die – je nach App – direkt an die Polizei oder Rettungsdienste weitergeleitet werden oder ausgewählten Kontakten im Handy u.a. den aktuellen Standort, das Datum und den Namen übermitteln. Solche Apps können das Sicherheitsgefühl verbessern, da auf schnellem Wege ein Notruf abgesetzt werden kann oder man sich die ganze Zeit begleiten lassen kann. Bei einigen Apps ist jedoch der Datenschutz bedenklich. Diesen technischen Ansätzen ist gemein, dass sie eine schnelle Reaktion der kontaktierten Person erfordern. Das sei auch das Problem mit Videoüberwachung, erklärte uns Anke Schröder. Videografie bringe nur dann etwas, wenn ein Übergriff auf den Bildschirmen gesehen und daraufhin unmittelbar eingegriffen wird. Andernfalls habe es nur einen repressiven Effekt.

Eine weitere technische Lösung, die den Nachhauseweg im Dunkeln sicherer gestalten kann, ist die App Knoop, mit der die Straßenbeleuchtung nach Bedarf gesteuert werden kann. Im ländlichen Raum geht nach einer bestimmten Uhrzeit oft die Straßenbeleuchtung aus, weil der Bedarf zu gering ist, als dass sie die ganze Nacht leuchten müsste. Über die Steuerung der Laternen nach Bedarf kann Strom gespart und gleichzeitig das Sicherheitsgefühl verstärkt werden. Aber auch diese Lösung ist mit Vorsicht zu genießen, da sie die steuernde Person ins Helle rückt und potenzielle Angreifer\*innen im Dunkeln bleiben.

Wie so vieles, beginnen das subjektive Sicherheitsempfinden und die objektive Sicherheitslage mit der Erziehung und Sozialisierung. Solange Frauen\* nicht als vollwertiger Teil unserer Bevölkerung gesehen und behandelt werden, wird es Menschen geben, die Gewalt gegen Frauen\* legitimieren. Stadtplanung, Architektur und Technologien können viel bewirken und vieles lösen – dafür tritt dieses Grundlagenpapier auch in vollem Umfang ein –, aber nicht alles.

Apps können ein sinnvolles Tool sein, um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen. Sie bieten die Möglichkeit, sich digital nach Hause begleiten zu lassen oder anonym Angst- und Gefahrenorte an die Behörden zu übermitteln.



Mit Hilfe von Apps lassen sich Gefahrenorte aufzeichnen und an die Behörden übermitteln

Foto: Clem Onojeghuo / unsplash



Eine gute Beleuchtung kann das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhen und Übergriffe verhindern

Foto: Gabriel / unsplash

Einer der wichtigsten Aspekte, um Orte sicher zu machen, ist die Beleuchtung. Dadurch wird die Einsehbarkeit und soziale Kontrolle ermöglicht, die ein entscheidender Faktor in der Prävention von Übergriffen ist.

# Mehr Videoüberwachung, mehr Beleuchtung und mehr Polizei sind nicht die Lösung

Über wirklich wirksame Mittel und die drei Schutzdimensionen der urbanen Sicherheit sprachen wir mit Anke Schröder

**UCA:** Frau Schröder, wie kam es zu Ihrer Beschäftigung mit Gender Planning bzw. der Geschlechtergerechtigkeit im städtischen Raum?

**Anke Schröder:** Schon in meinem Architekturstudium habe ich mich gefragt, warum ich nur männliche Professoren habe und wieso die Stadt aussieht, wie sie aussieht. Ich habe mich gefragt, warum das Auto dominiert und die Stadt nicht auf den Alltag und Fußgänger\*innen ausgerichtet ist. Ich war auch über Jahre im Fachfrauenbeirat der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in Berlin und merke immer wieder, wie wichtig es ist, dass man interdisziplinär, multiperspektivisch und mit unterschiedlichen Methoden an Dinge herangeht. Mittlerweile leite ich die kriminologische Forschung beim LKA Niedersachsen, ich beschäftigte mich also nicht mehr nur noch mit Stadtentwicklung, sondern auch mit vielen anderen Themen, die für die Kriminologie relevant sind.

**UCA:** Würden Sie sagen, das Thema Gender Planning ist bereits in der Stadtentwicklung angekommen?

**Anke Schröder:** Genderaspekte in der Stadtentwicklung umzusetzen ist ein sehr komplexes Feld. Es hat sich aber schon viel getan. Die Städte sehen heute anders aus und wir sehen, dass Forderungen der feministischen Planung teilweise umgesetzt sind. Es gibt zum Beispiel vermehrt generationsübergreifendes Wohnen und erst neulich nahm ich an einer männerdominierten Diskussionsrunde teil, wo gesagt wurde, dass sie die Stromversorgung in Zukunft dezentral steuern werden. Das ist eine klare, feministische Forderung gewesen, bei Versorgungsstrukturen nicht zentral und groß, sondern dezentral zu denken. Die Veränderungen können wir an kleinen Dingen sehen und insofern glaube ich, dass es langsam in den Mainstream kommt.

**UCA:** Welche Hürden gibt es in Bezug auf Gender Planning? Warum werden die Veränderungen bisher nur an kleinen Dingen sichtbar bzw. dauern die Prozesse so lange?

**Anke Schröder:** Die größten Schwierigkeiten sehe ich im Moment darin, dass es wenig gemeinsamen Ziele und Entwicklungen gibt. Die „Stadt für alle“ ist zur „Stadt für mich“ geworden. Häufig wird auf das eigenen Bedürfnisse geschaut und darauf, dass die eigenen Bedarfe und Anforderungen im Fokus stehen. Es ist bisher kaum gelungen, so gute Partizipationskonzepte zu entwickeln, dass man die Menschen wirklich einfängt und alle Bedürfnisse zur Kenntnis nimmt und gemeinsam abwägt. Unterstützt wird dies durch die Zunahme von Social Media und Online-Partizipation, wo jede Person einfach unreflektiert alles sagen kann, was man sich wünscht und überhaupt nicht darüber nachdenken muss, was das für Auswirkungen auf andere haben könnte. Dort findet kein Dialog statt. Wir brauchen diese Dialoge aber. Das halte ich für eine große Herausforderung.

**UCA:** Was würden Sie für Konsequenzen aus diesen Herausforderungen ziehen wollen? Was muss bei Beteiligung anders werden?

**Anke Schröder:** In einem unserer letzten Projekte haben wir versucht, neue Partizipationsmethoden in Bezug auf Sicherheit zu entwickeln, um jene Menschen zu erreichen, die sich an normalen Formaten nicht beteiligen. Wir wissen mittlerweile alle, dass wir Beteiligungsverfahren nicht am Donnerstagnachmittag um 14 oder um 17 Uhr stattfinden lassen können, wenn all jene, die in dieser Zeit Versorgungs- und Reproduktionsarbeit leisten müssen, nicht daran teilnehmen können. Über klassische Beteiligungsverfahren erreichen wir auch keine jungen Menschen und auch nicht jene, die vielleicht nicht so gut unsere Sprache sprechen, aber Teil der Bevölkerung sind. Wir haben versucht, eine aufsuchende Beteiligung durchzuführen, ein Verfahren, bei dem wir aktiv in den Stadtteil gehen und Meinungen einfangen. Über die aufsuchende Beteiligung haben wir Leuten die Möglichkeit gegeben, auf Augenhöhe mit uns ins Gespräch zu kommen und zu sagen, was sie brauchen, um ihren Alltag zu bewältigen. Eine andere Methode, die wir nutzen, ist „Walk around the Hood“. Dort laden wir Expert\*in-

nen ein, gemeinsam durch den Stadtteil zu gehen und dann über bestimmte Szenarien in eine Rolle zu schlüpfen. Sie sind dann nicht mehr Polizistin, sondern beispielsweise eine Frau mit Rollator und dann gehen Sie in dieser Rolle durch den Stadtteil. Sie sollen an neuralgischen Punkten stehen bleiben und anhand von klaren Leitfragen formulieren, ob Sie dort zum Beispiel eine gute Orientierung haben oder wie die Sichtbarkeit und die Bodentextur sind.

Alle zwei Jahre machen wir aber auch eine repräsentative Umfrage in Niedersachsen zu Kriminalität, Sicherheit und Sicherheitsempfinden. Darüber lassen sich konkrete Zahlen abbilden, die vor allem die Politiker überzeugen. Wir wissen aber auch, dass allein quantitative Auswertungen nicht ausreichen, das ist nur ein Bestandteil und aus meiner Sicht muss man da multiperspektivisch oder multimethodisch herangehen.

Beim LKA haben wir ein weiteres Partizipationsverfahren entwickelt: Die Emoji Mapping Marker Methode. Es ist gar nicht so leicht, zu sagen, warum man Orte mag oder warum nicht. Emojis kennen und nutzen aber viele, darüber lassen sich Stimmungen und Gefühle gut zum Ausdruck bringen. Auf dem Stadtplan kann man an den entsprechenden Orten das Emoji hinkleben, was dem eigenen Gefühl zu diesem Ort entspricht. Über diese Methode versuchen wir kleinräumig Orte im Quartier zu identifizieren, die Menschen gerne mögen oder wo sie sich unsicher fühlen und darüber einen Dialog zu erzeugen.

Diese Methoden funktionieren im Moment ganz gut, um einerseits die Bevölkerung zu motivieren mitzumachen, deren Stimmungen einzufangen und andererseits die Expert\*innen auch mal in andere Rollen schlüpfen zu lassen.

**UCA: Was sind denn die Bedarfe, die in Bezug auf Sicherheit häufig genannt werden?**

**Anke Schröder:** Das allererste, was immer genannt wird, ist mehr Videoüberwachung, mehr Beleuchtung und mehr Polizei auf der Straße. Stellen Sie sich das mal vor, wenn das umgesetzt würde: Sie können nachts nicht mehr schlafen, weil Sie die Ausleuchtung des Quartiers am Schlafen hindert. Bei der Videoüberwachung wissen Sie auch nicht genau, was mit Ihrem Material passiert und ob es sinnvoll ist. Präventiv hat Videoüberwachung ja bekanntlich auch eher eine geringe Bedeutung und ist eher für den repressiven Einsatz. Mit diesen Anforderungen müssen wir daher erstmal aufräumen und erklären, dass das nicht die einzigen Mittel sind, die dazu führen, dass sich Menschen im öffentlichen Raum sicherer fühlen.

Wir sprechen dabei von drei Schutzdimensionen:

Die erste Dimension ist die baulich-räumliche Gestaltung. Zum Beispiel eine gute Orientierung, soziale Kontrolle, eine gute Informationsweitergabe, klare Wegeführung, eine Wegehierarchisierung. Wir haben einen Katalog von über 150 relevanten

Aspekten, die aber auch in ihrer Gesamtheit zum Einsatz kommen müssen. Wenn ich nur alles heller mache, hilft das eigentlich nicht.

Die zweite Schutzdimension betrifft das Management. Wir können öffentliche Räume noch so gut gestalten, durch Ausnahmesituationen wie die Coronapandemie geraten sie stark unter Druck und verändern sich. Die jungen Menschen haben versucht, Orte zu finden, wo sie sich aufhalten können und haben mit ihrem Lärm wiederum andere belästigt. Die Gesellschaft ist sehr dynamisch, es geht beim Management also darum, wie ich auf solche Veränderungen reagiere. Eine unserer Forderungen ist beispielsweise, dass die Leistungsphasen der Architekt\*innen und Stadtplaner\*innen um eine so genannte „Phase 10“ ergänzt wird, die dafür sorgt, dass es investive Mittel gibt, die für Verbesserungsmaßnahmen zur Verfügung stehen, wenn die gewünschten Ziele nicht erreicht werden. Ein weiterer Punkt des Managements ist der Dialog mit den Nutzenden. Dass zum Beispiel ein Konfliktmanagement eingerichtet wird, um unterschiedliche Anforderungen gewaltfrei zu lösen.

Die dritte Schutzdimension ist die Nutzungsverantwortung. Den Menschen soll bewusst sein, dass nicht der Staat alles übernimmt, sondern auch wir dazu gehören und Verantwortung für diesen Platz, unser erweitertes Wohnzimmer, übernehmen müssen. Der Platz muss aber auch so gut gestaltet und nutzbar sein, dass ich nicht möchte, dass er verunstaltet wird. Es gibt viele Überschneidungen zu anderen Themenfeldern, aber das Formulieren aus der Sicherheitsperspektive heraus führt dazu, dass die Menschen gerne draußen sind. Und wenn sie gerne draußen sind, dann steigert sich die Toleranz, und wenn sich die Toleranz steigert, dann habe ich weniger Ordnungsstörungen. Es geht dabei nicht um die wirklich schweren Delikte, aber warum ist der Ort so, dass dort zum Beispiel Cat Calling, also verbale sexuelle Belästigung, möglich ist?

**UCA: Sie haben die Pandemie in Bezug auf den öffentlichen Raum angesprochen. Welchen Einfluss hat oder hatte die Pandemie auf die Sicherheit im urbanen Raum und sehen Sie noch weitere Herausforderungen solcher Ausnahmestände?**

**Anke Schröder:** Während der Pandemie haben wir in der Kriminalitätsstatistik im öffentlichen Raum natürlich weniger Straftaten festgestellt, aber nur, weil weniger Menschen auf der Straße waren. Die Räume waren in der Pandemie manchmal menschenleer und Begegnungen waren nicht mehr so leicht. Man sollte ja Abstand halten. Gleichzeitig gab es aber das unheimliche Bedürfnis rauszugehen und den öffentlichen Raum zu nutzen. Dieses Bedürfnis wird bleiben und bestimmt zukünftig eine Herausforderung darstellen. Es sind ja nicht nur Jugendliche, die zum Beispiel draußen feiern wollen, sondern auch alle anderen Menschen, die gerne abends draußen sind. Dadurch können Nut-

zungskonflikte auftreten. Es muss uns gelingen, mehr auf diese Unterschiede zu schauen und mehr darauf zu achten, welche Bedarfe da sind und wo Konflikte auftreten könnten. Wir müssen schon in der Planungsphase überlegen, wie wir damit umgehen, wenn es Obdachlosigkeit gibt oder wenn Menschen mit vielen Einkaufsstützen in die Mülleimer leuchten und gucken, ob sie noch eine leere Flasche finden. Das ist die Realität. Aber in Entwürfen aus Architektur und Planung sehen wir stattdessen dann schmetterlingsfangende junge Damen in Sommerkleidern in den Visualisierungen. Da hoffe ich, dass die Realität besser abgebildet und einbezogen wird, dass sich Architektur und Planung nicht prostituieren müssen und von Investoren abhängig sind, damit ihr Entwurf ausgewählt wird, sondern dass ihre Entwürfe realistisch sind und damit umgehen, wie die Welt wirklich ist.

**UCA:** Gibt es Unterschiede zwischen Stadt und Land, zwischen großen und kleinen Städten, was die Belange von Gender Planning und Sicherheit betrifft?

**Anke Schröder:** In unseren Kriterienkatalogen stellen wir immer wieder fest, dass die doch sehr auf städtischen Raum ausgerichtet sind. Was aber überall wichtig ist, egal ob Stadt oder Land, ist, dass sich Menschen, die neben Erwerbsarbeit noch Reproduktionsarbeit leisten, vor Ort versorgen können. Versorgung spielt eine ganz große Rolle. Ob das Schulen sind, Kultur oder Einkaufen. Im städtischen Kontext kommen natürlich weitere Aspekte hinzu, weil in den Städten immer mehr Menschen sind.

Wir unterscheiden zwischen Gefahrenorten und Angsträumen, also zwischen den Orten, wo tatsächlich etwas stattfindet, was raumbezogene Auswirkungen hat und den Orten, wo sich Menschen unsicher fühlen. Die sind nicht kongruent. Orte, an denen tatsächlich Kriminalität und Ordnungsstörungen stattfinden, sind nicht zwingend die, wo sich Menschen unsicher fühlen und das hat viel mit – in diesem Zusammenhang positiver – sozialer Kontrolle zu tun. Es geht nicht darum, dass mich jemand beobachtet oder begleitet, sondern um Achtsamkeit und Zivilcourage. Wenn ich um Hilfe rufe, muss es jemanden geben, der mich hören oder sehen kann und dann auch hilft. Auf dem Land sind die Bedingungen dabei etwas anders. Sie haben dort viel mehr Flächen zu überbrücken, wo vielleicht kein Mensch ist, wo keine Fenster auf die Straße ausgerichtet sind oder wo zwei Meter hohe und blickdichte Zäune stehen. Solche Zäune empfehlen wir auch generell nicht, weder als Einbruchschutz noch aus der sozialen Kontrolle heraus. Auf dem Land stellen wir zunehmend fest, dass es einen Konflikt zwischen Abgrenzung, Privatsphäre, Rückzug, aber auch Teilhabe an der Öffentlichkeit gibt. Das halte ich auf dem Land für ein viel größeres Problem als in der Stadt, weil wir in der Stadt nicht überall diese Sichtbarrieren haben.

**UCA:** Sie haben vorhin den Wunsch der Bürger\*innen nach mehr Videoüberwachung angesprochen. Welche Chancen und Risiken gibt es in Bezug auf die Smart City? Können andere Techniken wie bspw. Gesichtserkennung bei der Sicherheit oder dem subjektiven Sicherheitsempfinden helfen?

**Anke Schröder:** Gesichtserkennung halte ich für sehr problematisch. Es gibt andere Konzepte, die sich auf Bewegungsmuster beziehen, also Konfliktsituationen an Bewegungsmustern erkennen. Gesichtserkennung hilft Ihnen nur wieder bei der Repression, sie ist für die Prävention nicht geeignet. Aber auch da muss man wieder unterscheiden. Wenn es nicht anders möglich ist, halte ich zum Beispiel die Videographie in Parkhäusern für ein sehr probates Mittel. Aber nur, wenn auf einen Hilferuf auch eine schnelle Intervention folgt. Das gilt auch im ÖPNV oder an Haltestellen. Wenn es einem da gelingt, schnell zu intervenieren, dann hat das große Chancen.

Es gibt viele technische Möglichkeiten, die wir nutzen können, wenn die Technik getestet ist. Wir müssen das richtige Problem erkennen und nicht eine Lösung für das falsche Problem schaffen. Wenn wir wissen, dass das Problem existiert, dann können wir für das Problem eine Lösung entwickeln, aber wenn es nur darum geht, Technik voranzubringen, halte ich das meistens für nicht geglückt. Ich verteuere Technik überhaupt nicht, ganz im Gegenteil. Ich finde zum Beispiel solche Apps total sinnvoll, die das Sicherheitsempfinden junger Frauen stärken, indem die Frauen über die App sozusagen gemeinsam nach Hause gehen und die ganze Zeit digital beieinander sind. Es gibt mittlerweile aber auch Apps, mit denen man wiederum vorsichtig sein muss. Zum Beispiel solche, die unsichere Orte markieren. Ich halte das ehrlich gesagt für problematisch, weil es den Missbrauch nicht unbedingt verhindert, sondern im Gegenteil noch hervorrufen kann. Insofern muss man das gut begleiten und interdisziplinär überlegen, was das für Folgen haben kann. Die Folgen werden häufig nicht abgeschätzt.

**UCA:** Gibt es Rahmenbedingungen, mit denen Sie bei Projekten gute Erfahrungen gemacht haben?

**Anke Schröder:** Ja, Kooperation und Offenheit. Je kleiner die Stadt ist, desto einfacher ist es, weil man sich persönlich kennt. Das schließt aber nicht aus, dass es auch in großen Projekten klappen kann. Das Zusammenbringen verschiedener Akteure und die Offenheit sind auf jeden Fall erforderlich. Wenn wir das nicht haben, dann gelingt in unseren Projekten nichts. Wir haben in Niedersachsen viele kommunal-präventive Räte in den Städten, die sind per se interdisziplinär. Wenn das implementiert ist, funktioniert das großartig.

**UCA:** Wir machen immer wieder die Erfahrung,

dass es oft auf Schlüsselpersonen ankommt und das Engagement von Einzelnen, um die Dinge voranzutreiben.

**Anke Schröder:** Wir sind eine Landesbehörde, das heißt, wir haben im großen Flächenland Niedersachsen viele Kommunen und Gemeinden, in denen wir unsere Methoden verankert sehen wollen. Das schaffen wir gar nicht als Zentralstelle. Insofern haben Sie recht, es lebt von Schlüsselpersonen, die die Idee tragen und die nach einer Sensibilisierungsphase das Thema weiter voranbringen. Ohne solche Personen geht es nicht, weil das Projekt sonst wieder einschläft.

**UCA:** Glauben Sie, dass wir bis 2040 eine gendergerechte Stadt umgesetzt haben?

**Anke Schröder:** So lange es solche männerdominierten, kriegerischen Auseinandersetzungen, wie aktuell in der Ukraine, gibt, würde ich sagen: Global betrachtet eher nicht, nein. Da wird die Emanzipation von Frauen aktuell wieder zurückgestuft. Im Moment sehe ich das tatsächlich nicht. Aber da muss ich auch differenzieren: Ich glaube, wenn wir uns die unterschiedlichen Ebenen anschauen, ist das anders.

Wenn ich zum Beispiel das Sicherheitsempfinden bei der weltpolitischen Lage anschau, ist unsere Grundangst im Moment eine ganz andere als noch vor zwei, drei Jahren. Prinzipiell ist unser Empfinden schon sehr von Angst geprägt und das wirkt sich auch auf unser Leben aus. Wir haben aber auch Chancen. Vielleicht erwächst da was draus, um tatsächlich etwas zu ändern. Das braucht aber Zeit, um sich zu entwickeln. Im Kleineren und im Kontextuellen würde ich sagen, dass wir doch schon viel erreichen.

Vielen Dank für das Interview!



*Dr. Anke Schröder ist Architektursoziologin und beschäftigt sich seit 1996 mit Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung. Sie hat zu bedarfsgerechter Wohnraumversorgung promoviert und publiziert Schriften zu feministischer Planung. Gemeinsam mit Barbara Zibell hat sie das Forum für Genderkompetenz in Architektur und Landschaft gegründet. Seit 2009 arbeitet sie beim LKA Niedersachsen und leitet dort die kriminologische Forschung. Ihr Herzenthema ist das Kompetenzzentrum für Urbane Sicherheit.*

# Fokus

# *Mobilität*

Im Interview: Katja Diehl

Das Fahrrad ist ein wichtiges Werkzeug für die Befreiung der Frauen\* gewesen. Mit dem Fahrrad konnten sich Frauen\* ohne männliche Begleitung schneller und freier bewegen und Orte erreichen, die ihnen sonst verwehrt geblieben wären. Das Fahrrad ist aber nicht nur historisch für die Gleichberechtigung ein wichtiger Schritt gewesen, es ist auch aktuell im Zuge der Klimadebatte und neuer Sichtweisen in der Verkehrspolitik (gender)relevant. Der Drahtesel bietet daher einen guten Ausgangspunkt, um den Zusammenhang von Mobilität und Gendergerechtigkeit in der Stadt und auf dem Land zu veranschaulichen.

# Nachhaltige und flexible Verkehrsstrukturen

Vom Fuß, zum Pferd, zum Rad, zum Schiff, zur Bahn, zum Auto, zum Flugzeug, zur Rakete. Ungefähr so ließe sich wohl in aller Kürze die Entwicklung unserer Mobilität beschreiben. Wir sehen: Nach dem Fahrrad kommen nur noch motorisierte Verkehrsmittel. Und genau das ist das Problem. Durch den motorisierten Verkehr werden auch große Entfernungen plötzlich überbrückbar und dadurch befördert. Warum Urlaub an der Ostsee, wenn ich in kürzester Zeit am Mittelmeer sein kann? Vor allem der private PKW bietet uns so viele Möglichkeiten: Flexibilität, Komfort, Sicherheit, schneller Transport. Das Auto bringt aber auch Gefahren, soziale Isolation, Stress und natürlich Umweltbelastung.

Ein Meilenstein in der Entwicklung des motorisierten (Individual)Verkehrs sind die 1960er Jahre. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde alles auf das Auto ausgerichtet: Straßen wurden breiter, Fuß- und Radwege wurden verkleinert oder verschwanden gänzlich, Busse ersetzen Straßenbahnen, Infrastrukturen verlagerten sich. Die Auswirkungen dieser verkehrsplanerischen Entscheidungen sind erheblich: Die Dorfmitte im ländlichen Raum stirbt aus, der Alltag wird hektischer und gefährlicher, Wege werden länger und dadurch für den Großteil der Bevölkerung aufwendiger, teurer und schwerer zu bewältigen. Diese Veränderungen betreffen vor allem all jene Menschen, die nicht einer *weißen* männlichen Erwerbstätigkeit nachgehen, denn die Mobilitätsstrukturen unserer Welt sind auf den *weißen* Mann ohne Fürsorgeverantwortung ausgerichtet, der möglichst bequem und schnell von zuhause zum Arbeitsplatz kommen soll. Verkannt wird, dass es Menschen gibt, die ganz andere Bewegungsmuster haben. Das sind vor allem Frauen\*, die Reproduktionsarbeit leisten, sich also um den Haushalt, Kinder und Angehörige kümmern. Das bedeutet, dass diese Menschen von der Wohnung, zur Schule, zur Oma, zur Ärztin, zur Schule, zum Supermarkt und wieder zur Wohnung fahren müssen. Wenn Frauen\* einer Erwerbsarbeit nachgehen, verkomplizieren sich deren Wegeketten noch um ein weiteres Glied. Diese komplexen Bewegungsmuster werden vom ÖPNV nicht bedient. Es fallen Umstiege an, um ans Ziel zu gelangen, wodurch mehr Zeit benötigt wird; die Ziele liegen in unterschiedlichen Tarifzonen, weshalb das Ticket teurer ist oder die Ziele sind gar nicht an den ÖPNV angeschlossen oder nicht erreichbar, weil die Stationen nicht barrierefrei sind

und zum Beispiel nicht mit einem Rollstuhl oder Kinderwagen nutzbar sind. Im Personenbeförderungsgesetz ist vorgeschrieben, dass der ÖPNV in Deutschland bis zum 01. Januar 2022 barrierefrei sein muss.<sup>3</sup> Dieses Ziel ist bisher aber nicht erreicht und noch in weiter Ferne.

Und doch tut sich etwas:

Die Klimakrise kommt langsam in den Köpfen der Planer\*innen an und es wird über neue, nachhaltige Verkehrsmittel diskutiert. Dabei geht es vor allem darum, wie wir uns möglichst emissionsfrei bewegen können. Mehr ÖPNV und Sharing-Dienste sind, mit Wasserstoff oder elektrisch betrieben, ein möglicher und nachhaltiger Ausweg aus dem kraftstoffbetriebenen Individualverkehr. Aber auch hier gibt es viele Herausforderungen, die bewältigt werden müssen, damit diese Angebote auch von allen genutzt werden können. Gänzlich werden wir wohl nicht von diesen Fortbewegungsmethoden wegkommen können und dennoch gibt es einen Ansatz, der viele Probleme des motorisierten Verkehrs lösen kann: die 15-Minuten-Stadt.

Damit der Umstieg z.B. auf das Fahrrad gelingt, muss sich jedoch noch viel verändern. Wir brauchen breite, klar vom Autoverkehr abgetrennte und gut erhaltene Fahrradwege. Es braucht aber auch einen gesellschaftlichen Wandel. Noch 2010 empfahl die EU, die Zielgruppe „females“ mit den Worten „Cycling is chic, fun and shapes your body“ für das Fahrradfahren zu begeistern, mit der Begründung, dass das Argument der Nachhaltigkeit allein nicht reiche und die Zielgruppen expliziter angesprochen werden müssten.<sup>4</sup> Eine solche, auf den Körper reduzierte, Ansprache ist nicht nur sexistisch, es gibt auch Maßnahmen, die deutlich wirksamer sind. Wenn Fahrradwege gut geplant und sicher sind und die Infrastruktur so ausgebaut ist, dass die Ziele mit dem Fahrrad erreichbar sind, werden mehr Menschen das Fahrrad nutzen. Auch der Arbeitsplatz spielt eine wichtige Rolle in der Verkehrswende, denn Unternehmen können zum Beispiel durch das Bereitstellen von Radabstellplätze, Schließfächern und Duschen das Fahrradfahren zur Arbeit attraktiver machen. Nicht Frauen sollten Fahrradfahren, damit sie „attraktiver“ werden, sondern das Fahrradfahren muss so attraktiv gestaltet werden, dass es für alle Menschen möglich ist, Spaß macht und dadurch eine wirklich gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr wird.



Wir müssen sicherstellen, dass alle Stadtbewohner\*innen sicher, bezahlbar und mit akzeptablem zeitlichen Aufwand von A nach B kommen. Und das sowohl um der Erwerbsarbeit nachzugehen als auch der unbezahlten Care-Arbeit oder für Freizeitaktivitäten. Mobilitätsstrukturen, die systematisch geschlechterspezifische und andere Benachteiligungen (z.B. Alter, Behinderung) zementieren, sind Herausforderungen, die es noch zu bewältigen gilt. Im Bereich Mobilität scheinen die Gemüter besonders schnell erregbar, wenn es um Veränderungen geht - man denke alleine an die Diskussionen um ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen. Hier braucht es neben den vielen guten Ideen für eine geschlechtergerechte Verkehrswende auch den Mut, gegen den Widerstand einer bisher privilegierten Minderheit Entscheidungen zugunsten einer bisher benachteiligten Mehrheit zu treffen.

## Die 15-Minuten-Stadt

... bedeutet, dass alles, was wir für unseren Alltag benötigen, innerhalb von 15 Minuten erreichbar ist. Das ist nicht nur super praktisch, sondern auch umweltschonend, weil das bedeutet, dass wir auf motorisierten Verkehr weitestgehend verzichten und zum Beispiel viele Entfernungen mit dem Fahrrad zurücklegen können. Das Konzept wird in der Praxis vor allem von der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo vorangetrieben. Es gibt aber auch andere Städte, die das Konzept umsetzen wollen und teilweise sogar noch weitergehen und eine 10- oder 5-Minuten-Stadt anstreben.

Ein 15-minütiger Spaziergang kann übrigens den Heißhunger auf Süßigkeiten verringern.\* Die 15-Minuten-Stadt ist also in vielerlei Hinsicht ein Gewinn.<sup>5</sup>

Weltweit protestieren unmotorisierte Verkehrsteilnehmende als Critical Mass für bessere Rad- und Fußwege und die Verkehrswende. Seit einigen Jahren wird das Format durch die Kidical Mass ergänzt, bei der überwiegend Kinder und Jugendliche mitfahren.



Protest auf dem Fahrrad: Critical Mass in Erfurt

Foto: Tobias Hage / unsplash



Repair Kits für die Fahrradpanne unterwegs

Um mehr Menschen das Fahrradfahren zugänglich zu machen und zu erleichtern, können schon kleine Interventionen helfen. Zum Beispiel Fahrradreparatursäulen, deren enthaltenes Werkzeug bei kleinen Pannen zwischendurch aus-helfen kann.

Foto: Jeremy Bezanger / unsplash

# Wir müssen endlich anerkennen, dass die Mehrheit der Menschen gar nicht Auto fahren will

Über das fossile Patriarchat und mangelnde Fantasie in der Mobilität sprachen wir mit Katja Diehl

UCA: Frau Diehl, hat Ihre vergangene Führungsposition als Frau dazu beigetragen, dass bei Ihnen Frauenthemen so im Fokus stehen oder war das Interesse schon vorher da?

Katja Diehl: Meine Themen waren nicht immer speziell Frauenthemen, aber ich war schon immer kund\*innenorientiert. In den Konzernen habe ich gemerkt, dass es einen Unterschied gemacht hat, dass ich eine Frau bin. Es war schon anstrengend, dass ich mich häufig rechtfertigen musste, in einer Führungsposition zu sein. Ich hatte auch irgendwann zwei Kleiderschränke, einen privaten und einen mit Kleidung für die Arbeit, damit es möglichst wenig optische Reibungsflächen gab.

UCA: Schauen wir auf das Thema Geschlechtergerechtigkeit in Bezug auf heutige Mobilitätsstrukturen. Wie groß ist der Handlungsbedarf, den wir in Bezug auf die Verkehrsträger in Deutschland haben?

Katja Diehl: Handlungsbedarf sehe ich schon bei der Sprache und der Intersektionalität. Ich merke an mir selber, dass ich mich bemühe, bestimmte Begriffe zu vermeiden, die Leute so triggern können, dass es sie auslädt. „Feminismus“ zu sagen ist für manche schon das erste Ausstiegskriterium. Gender Planning allein reicht auch nicht, Intersektionalität muss immer mitgedacht werden. Ich versuche anstelle von Gender Planning von Gleichberechtigung auf der Straße zu sprechen

oder davon, dass wir eine Autokratie haben. Ich versuche auch allgemein die ganzen Narrative zu hinterfragen. Wir brauchen nicht nur wegen der Klimakatastrophe, sondern auch wegen der herrschenden Ungerechtigkeit im Mobilitätssystem neue Herangehensweisen. Das System passt vor allem für die mittelalten, *weißen* Männer. In der Pandemie haben Frauen wieder die Arbeitszeit verkürzt, haben das Homeschooling gemacht und sich um die zu pflegenden Personen gekümmert. Das waren nicht die Männer. Und da muss ich sagen, dass sowohl im Auto als auch im ÖPNV und in der Radindustrie das gleiche Problem herrscht: zu wenig Frauen an der Macht. Und das ist nur der erste Schritt von Diversität. Tatsächlich sind ÖPNV-Systeme schon immer so aufgebaut, dass sie vor allem der Erwerbstätigkeit des Mannes dienlich sind. Sie führen immer strahlenförmig vom Zentrum in alle Richtungen. Es fehlen Zwischenbeziehungen. Und beim Radverkehr fehlt eine sichere Rad-Infrastruktur. Also auch der Radverkehr ist sehr männlich, denn der Mann fährt trotz der Unsicherheiten Rad und lässt sich das nicht nehmen. Natürlich ist Automobilität dann etwas, was sich wie eine Lösung anfühlt, wenn man damit die Probleme von Rassismus, Sexismus, des sich nicht sicher Fühlens usw. lösen kann.

Weil viele Frauen jetzt leider auch in die Automobilität gehen, ist das mit dem Thema Gender für mich immer so ein bisschen schwierig. Leslie Kern schreibt in ihrem Buch „Feminist City“, dass die Frauen, sobald sie raus aus der Stadt gehen,

vom Auto abhängig sind. Vorher konnten sie in der Stadt noch ihre kurzen Wege erledigen, das ist ja auch schon nicht mehr in jeder Stadt möglich. Die Stadt und der ländlicher Raum waren mal gesund, es gab noch bis in die 60er hinein fußläufige Reichweiten, die Leute haben sich 60% Fußwege leisten können, weil Arbeit, Wohnen usw. nicht weit auseinander lagen. Die Entfernungen kamen erst durch das Auto. Das ist dann der Moment, wo das erste Mal die Abhängigkeit der Frau von dem Auto stattfindet.

Gender Planning ist für mich etwas, was insofern schwierig ist, weil wir den Status Quo hinterfragen müssen, der aber heute als Erfolg und Freiheit angesehen wird. Meiner Meinung nach braucht Gender Planning insgesamt eine Entschleunigung des Systems, weil die Geschwindigkeit „Auto“ ziemlich unmenschlich ist. Wir leben in einer unglaublich durchgetakteten, industrialisierten Welt mit dieser komischen Vierzigstundenwoche, die aus dem Schichtbetrieb der Industrie kommt und die eigentlich für uns Wissensarbeitende überhaupt keinen Sinn mehr macht. Wenn Care Work nicht aufgeteilt wird, dann bleibt das Mobilitätssystem autobasiert, weil sonst diese Hektik einfach nicht zu schaffen ist.

Die erste Regel der Verkehrswende ist immer noch: Wege nicht antreten zu müssen. Also z.B. Co-working auf dem Land oder Nahversorgung wieder auf's Land zu bringen. Das sind Aspekte, die nur jemand kennt, der nicht diese männliche Erwerbsarbeit macht. Diese Wegeketten, dieses Hin und Her zwischen Wohnen und Arbeiten, haben die Frauen oder zumindest die Care-Personen; die hat der Mann statistisch nicht.

UCA: Die gerechte Stadt bedeutet letztendlich also auch eine qualitative Verbesserung für Männer. Indem wir entschleunigen und alle ein bisschen mehr zur Ruhe kommen und uns von alten Prämissen verabschieden, die sich überholt haben. Es profitieren also alle?

Katja Diehl: Als ich aus dem Konzern raus bin, hat ein Kollege gemeint, dass ich ein Sterbezimmer hätte, weil so viele bei mir kondolierten. Es waren tatsächlich nicht wenige Männer, die meinten, dass ihnen meine Stimme fehlen wird. Und das waren ausgerechnet die Kollegen, die mich immer allein gelassen haben, wenn ich versucht habe, Dinge zu verändern. Die immer, wenn wir kritische Punkte angesprochen haben, hinter mir geblieben sind und abgewartet haben. Da waren ganz viele, die davon profitiert haben, dass ich so bin, wie ich bin, die aber nicht mitgemacht haben, sich nicht getraut haben, weil es bei Männern vielleicht sogar schwieriger ist, so zu ticken.

UCA: Wenn wir schon bei dem Thema „Schaffen“ sind: Was sind denn die großen Hürden, die es zu nehmen gilt? Oder wo sehen Sie vielleicht auch schon ein bisschen Rückenwind, den man nutzen könnte?

Katja Diehl: Leonore Gewessler, die Klimaschutzministerin in Österreich und damit Führungskraft ist, hat ein Bild, eine Vision. Das würde ich ehrlich gesagt Leuten wie dem Volkswagen-CEO und vielleicht auch Volker Wissing absprechen, die haben eher sowas Mechanistisches im Kopf. Ich könnte stundenlang erzählen, wie es zukünftig vor meiner Haustür aussehen soll. Die mangelnde Phantasie ist ein ganz großer Hemmschuh, weil wir nur die Verluste und nicht die Gewinne für alle sehen. Das ist so ähnlich wie in der Corona-Politik. Wir hören auf die Lauten. Die, die an der Automobilität nichts verändert wissen wollen, die, die an der Tanksäule stehen und wütende Handyvideos machen. Der Betrieb eines Autos ist 35% teurer geworden, der ÖPNV aber 85%. Ich würde gerne mal wütende Leute am Ticketautomaten sehen. Die Gruppe, die wirklich darauf angewiesen ist, ist eine Gruppe, die keine Stimme hat. Das sind arme Menschen, das sind Menschen, um die sich Parteien und Politiker nicht bemühen. Der Wind, der da entgegen strömt, ist vor allen Dingen der Verlust von Privilegien. Das Recht auf den eigenen Parkplatz vor der Tür gibt es nicht, gefühlt ist dem aber so. Das ist schon so ein bisschen das fossile Patriarchat. Die Lobby ist einfach sehr stark. Andererseits können wir uns den Marlboro-Mann und dass früher einfach überall geraucht wurde heute auch nicht mehr vorstellen. Leute, die jetzt z.B. in autobefreiten Bezirken in Wien wohnen, waren am Anfang auch krass dagegen. Und jetzt will keiner mehr die Autos dort, weil der Vorteil erlebbar ist. Wir können uns das nicht vorstellen, wir sind nicht in der Lage dazu. Ich stand letztens in meinem Haus und mein Nachbar, der Ingenieur ist, meinte, was denn wäre, wenn die Autos weg sind? Also auf jeden Fall gibt es dann keine leeren Parkplätze! Da kann man sich lustig drüber machen, aber ich glaube, das ist ein ganz großer Hemmschuh, dass diese Sehnsucht nach dem, was danach kommt, nicht entsteht, weil es sich nicht vorstellen lässt.

UCA: Das heißt, wir brauchen eine Vision, die nicht abstrakt ist, sondern den Leuten quasi bildlich vor Augen führt, wie ihr eigenes Leben aussehen kann und was sie gewinnen?

Katja Diehl: Anne Hidalgo, die Bürgermeisterin in Paris, macht das super. Sie arbeitet unglaublich gut und pragmatisch mit Visualisierungen, wie die 15-Minuten-Stadt aussehen kann und was wir alles in 15 Minuten erreichen. Sie pflanzt jetzt ungefähr 16.000 Bäume und hat 10.000 Parkplätze abgebaut – sie reißt so richtig schön das Pflaster ab. Das tut dann erstmal weh, aber dann sehen alle, dass da ein Naherholungsgebiet mitten in der Stadt entstanden ist. Das ist, was wir bräuchten. Die österreichische Politikerin Birgit Hebein, die leider abgewählt wurde, weil sie so autobefreit agiert hat, hat zu Beginn der Pandemie gerade in den prekären Stadtteilen Wiens gesagt, dass sie dort begehbare Straßen brauchen, weil die Leute dort auf engstem Raum ohne Balkon

zusammenwohnen. Sie hat dann kurzerhand die Straßen von den Autos befreit. Da waren Wasserspiele, da haben Kids auf der Straße gespielt und konnten der Mama auf dem Balkon zurufen. Kinder sind viel zu selten draußen, meistens in der Begleitung von Erwachsenen und immer von geschlossenem Raum zu geschlossenem Raum. Die Eltern haben heute so einen Über-Protektionismus, der auch nachvollziehbar ist aufgrund der Autogewalt, aber der nimmt einem Kind natürlich die kognitive und selbstbestimmte Entwicklung.

**UCA:** Schauen wir mal speziell in den Bereich des öffentlichen Nahverkehrs: Wo sehen Sie da in Bezug auf Gleichberechtigung oder Gender Planning besonderen Nachholbedarf?

**Katja Diehl:** Auf jeden Fall beim Personal. Wenn das autonome Fahren kommt und es zu und in bestimmten Tages- und Randlagen kein Personal an Bord gibt, ist das ein Problem. Es ist super wichtig, dass Sie am Hauptbahnhof um 22:00 Uhr noch die Möglichkeit haben, sich irgendwo aufzuhalten und dass der Raum rund um die Uhr gut beleuchtet ist, wo ein Snackautomat steht und es eine nette Person in Uniform gibt, die sich kümmert. Es braucht aber auch Zwischenbeziehungen. Aktuell ist das Bus- und Bahnsystem sehr starr, man kann nicht so flexibel agieren. Diese Mobilitätslücken müssen aufgefüllt werden, sei es mit Leihrädern oder Scootern auf dem Land, mit denen man von zuhause zum nächsten Regionalbahnhof fahren kann. Man hat bei den Leihfarrädern, an denen kleine Körbchen befestigt sind, zum Beispiel festgestellt, dass diese sehr viel mehr von Frauen genutzt werden. Es sind solche kleinen Details, die zeigen, dass man das auch mit Kund\*innen entwickeln sollte. Die Deutsche Bahn hat den Ideenzug entwickelt, da gibt es zum Beispiel eine Halterung in der Toilette, wo man das Baby reinpacken kann, wenn man selber pinkeln muss. Es gibt dort auch keine gegenderten, sondern unisex-Toiletten. Und vor dem Klo gibt es die Möglichkeit, sich die Hände zu waschen, weil rausgefunden wurde, dass viele Menschen einfach nur Händewaschen wollen, dadurch aber den Klobetrieb aufhalten.

**UCA:** Sie haben gerade selbst schon das Thema des autonomen Fahrens angesprochen. Was sind Ihres Erachtens die überwiegenden Vor- und Nachteile, insbesondere in Bezug auf die Geschlechtergerechtigkeit?

**Katja Diehl:** Ich finde, es ist gerade in dem Sinne eine schlechte Entwicklung, dass Frauen ihre Mobilität nur lösen können, indem sie sich ein Auto anschaffen. Für mich ist immer wichtig, dass wir nicht vergessen, dass 13 Mio. Erwachsene keinen Führerschein haben und dass es okay ist, zu sagen „ich möchte nicht Auto fahren“. Das ist in Deutschland überhaupt nicht anerkannt. Ich weiß von vielen, dass sie Autofahren stresst. Das sind auch nicht wenig Frauen, die das sagen. Und dann gibt es natürlich noch die Kinder, die keinen

Führerschein haben, weil sie zu jung sind und das sind ja meistens die, die von den Frauen begleitet oder transportiert werden müssen. Das Rausziehen aufs Land verursacht unglaublich lange Wegestrecken, damit die Kindermobilität im Sinne von Hobbys usw. erhalten bleibt. Im Einzelfall habe ich da auch Sympathie und Verständnis für, aber in der Masse ist das echt ein Problem. Die Anzahl der Wege hat sich seit der Neandertalzeit nicht verändert, aber die Wegelänge ist durch das Auto viel größer geworden. Da brauchen wir auch eine Entschleunigung. Ich habe manchmal das Gefühl, dass diese Hektik für manche auch ein Teil ihres Status ist. Das sind alles Sachen neben Gender Planning, auf die wir auch achten müssen. Ich glaube, wenn wir die Möglichkeiten nutzen, die sofort umsetzbar sind, wenn man nicht nur Angebote schafft, sondern auch das Auto genauso unbequem macht wie alles andere, Parkflächen wegnimmt usw., dann können wir etwas erreichen.

Wenn man Angebote hat, wie das 9€ Ticket, dann nutzen die Leute das und fahren einfach, denn sie müssen sich nicht mit Verkehrsverbänden beschäftigen, nicht überlegen, ob sie heute nur einmal fahren oder zweimal und welches Ticket das Richtige ist. Gender Planning bedeutet für mich auch in solche Systeme reinzuzucken und natürlich auch die Arbeitgeber\*innen zu adressieren: Dienstwagenprivileg für wenige oder Mobilitätsbudget für alle? Gute Radabstellanlagen sind auch Möglichkeiten, die es leichter machen, umzusteigen. Und ich glaube auch gerade im ländlichen Raum, wo 50% der Wege unter 5 Kilometern sind, ist viel Kraft für Radverkehr bei gesunden Menschen. Ich glaube aber, dass es beides braucht. Einmal die Angebote, aber auch das Loslassen von Statussymbolen. Es kann nicht sein, dass wir immer wieder unsere Freiheiten nach vorne stellen und einfach missachten, dass Automobilität die schlimmste und folgenreichste Mobilität ist.

Wenn dann noch „Vision Zero“ hinzukommt, also die Vision, keine Verkehrstoten zu haben, was seit Jahren zum Beispiel in Helsinki gelingt - da ist seit 2017 kein Kind mehr auf den Straßen gestorben - dann entlastet das auch wieder die Eltern. Manche Eltern, die drei oder vier Kinder haben, können die gar nicht überall hin transportieren oder begleiten, wie soll das gehen? Es wäre doch gut, wenn Eltern auch ein gutes Gefühl haben, wenn sie ihre Kinder alleine auf dem Rad fahren oder zu Fuß gehen lassen.

**UCA:** Es gibt Länder, in denen zu bestimmten Zeiten nur Frauen den Zug benutzen können oder es spezielle Frauenabteile gibt. Funktioniert sowas? Oder gibt es andere konkrete Beispiele, die Sie kennen, die gut funktionieren?

**Katja Diehl:** Ich möchte eine Mobilität erwirken, die kein Outing braucht. Warum bringen wir Menschen immer in die Situation, zu sagen, dass sie dieses oder jenes Klo brauchen? Wir müssen Lösungen schaffen, wo sich alle wohlfühlen, wo Gen-

der einfach keine Rolle mehr spielt. Bevor wir solche separierenden Geschichten machen, sollten wir die bestehenden Angebote verändern, also zum Beispiel ein Körbchen am Fahrrad oder zusätzliche Gepäckablagen.

Es gibt immer noch Schlaumeier, die mir erzählen, dass die meiste Gewalt zuhause stattfindet. Ja, aber trotzdem sollten wir dafür sorgen, dass die öffentlichen Räume sicher sind. Die Wege zum Bahnhof sind da manchmal einfach schon eine Klippe, weil die komplett zuuriniert, nicht gepflegt, oder nicht hell sind und es kein freundliches Personal gibt, was dort zu Fuß patrouilliert und ein Sicherheitsgefühl vermittelt. Ich wünsche mir, dass das einfach mal angenommen wird, dass es einen erhöhten Bedarf gibt, sich sicher fühlen zu können. Es gab auch schon Aktionen in anderen Ländern, wo Aufkleber in U-Bahnen waren: Was ist zu tun, wenn ich Zeug\*in bin? Bei welcher Nummer kann ich sofort Hilfe holen? Dass man darauf abzielt, dass man mal wieder ein bisschen die Zivilcourage fördert. Vielleicht ist das auch irgendwann mal Teil des Schul- oder Kindergartenunterrichts. Kinder und Schüler\*innen können sich auch gar nicht mehr mit dem ÖPNV bewegen, weil die Eltern das ja schon nicht können. Manche können nicht Rad fahren. Das gehört vielleicht auch zu Gender Planning dazu, dass wir bestimmte Sachen auch in der Schule verankern müssen.

**UCA:** Sie haben vorhin betont, wie wichtig eine Vision ist. Uns würde interessieren, wenn alles umgesetzt ist, was Sie sich so vorstellen, wenn wir in einer gerechten und gleichberechtigten Stadt leben, wie sieht denn dann die Mobilität aus?

**Katja Diehl:** Dadurch, dass die Stadt weniger Automobilität hat, wird sie sicherer, weil sich die Räume wieder anders durchmischen. Wir holen alles wieder in die Stadt. Die 15-Minuten-Stadt ist auch ein 15-Minuten-Dorf. Es gibt sogar Leute, die sagen, dass bestimmte Handwerksbetriebe wieder in die Stadt sollen. Alles, was wir mal outgesourct haben, was nicht so belastet ist, kann eigentlich wieder in die Stadt. Ich möchte, dass ärztliche Versorgung, Bildung, Kultur, Essen in fußläufiger oder radläufiger Entfernung ist. Dadurch hat man nicht nur ein Shoppingviertel, ein Kulturviertel und ein Feiertel, was zu bestimmten Tages- und Randlagen immer leer ist und sich komisch anfühlt. Ich möchte eine durchmischte Stadt, wo man viel mehr soziale Kontrolle hat, weil sich viel mehr Menschen mit unterschiedlichen Beweggründen in dieser Stadt bewegen. Der Raum zwischen den Häusern gehört dann wieder den Menschen, die Autoabstellflächen sind weg, man hat Urban Gardening, vielleicht sogar Selbstversorgung, man lebt vielleicht in Generationenhäusern, wo man füreinander Sorge trägt. Meiner Meinung nach arbeiten wir in der Zukunft auch nicht mehr 40 Stunden, sondern vielleicht 20 Stunden und es gibt das bedingungslose Grundeinkommen, damit Leute nicht mehr drei Jobs machen müssen, wofür sie auch ständig unterwegs sein müssen.

Dann ist auch viel mehr Platz für Ehrenamt und andere Dinge. Also, das ganze Leben muss sich einfach anders gestalten.

**UCA:** Was muss sich in Stadtpolitik am dringendsten ändern, dass wir so einer Vision etwas näherkommen?

**Katja Diehl:** Den größten Handlungsbedarf sehe ich tatsächlich darin, alle an den „Machttisch“ zu bringen, sogar Kinder würde ich mitnehmen. Ich kann dann an manche Dinge noch mal viel naiver und befreiter gehen. Ich glaube, es würde 2022 keinen ICE mehr mit Stufen geben, wenn Menschen mit einem Rollstuhl an dem Tisch gesessen hätten. Oder BiPOC-Personen, also Schwarze, Indigene und People of Color, wenn es darum geht, wie wir sicher unterwegs sein können. Was machen die 13 Mio. Menschen, die keinen Führerschein haben? Bleiben die zuhause? Wahrscheinlich schon. Das müssen wir ernst nehmen, dass diese privilegierte, weiße Mehrheitsgesellschaft etwas gebaut hat, das super viele Leute bereits ausgeschlossen hat. Umso mehr sollten wir Leute fragen: Musst Du Auto fahren? Warum sitzt Du eigentlich im Auto? Dabei kommt dann raus, dass die Leute das gar nicht wollen, sondern ihnen die Alternativen fehlen, weil sie sich nicht sicher fühlen, weil sie nicht barrierefrei unterwegs sein können. Da würde ich mir wirklich wünschen, dass ein Volker Wissing nicht so, wie er es getan hat, als erstes mit der Autoindustrie redet, sondern mit der Zivilgesellschaft. In Deutschland ist es unglaublich schwer, Dinge zu verändern, weil wir eine so große Lobbyindustrie haben. Das zu durchbrechen und zu sehen, dass das Auto eben nicht die Lösung ist, sondern einfach nur Probleme kaschiert, die dahinter liegen.

**UCA:** Wir haben in unseren Projekte die Erfahrung gemacht, dass solche diversen Diskussionsrunden, abgesehen davon, dass sie am produktivsten waren, auch am meisten Spaß gemacht haben.

**Katja Diehl:** Viele Sachen entstehen auch erst, wenn man ein bisschen locker an die Sache herangeht, und das passiert natürlich bei der Mischung von Gruppen. Der Ideenzug hat auch sehr viel Spaß gemacht, weil dort ganz unterschiedliche Menschen waren, aber auch der ist leider wieder ableistisch, weil er mit Stufen ist und keine Menschen mit Behinderung dabei waren. Das ist auch automatisch eine Schwierigkeit für Leute mit Kinderwagen oder Rollator. Deutschland ist da super schlecht, obwohl wir seit dem 1.1. diesen Jahres ÖPNV barrierearm machen müssen. Ich habe das Gefühl, da drücken sich einige Akteure auch davor, weil sie es einfach nicht können. Manchmal muss auch der Schmerz ertragen werden, was nicht zu können und sich der Sache dann zu stellen.

**UCA:** Gibt es noch ein Thema, das Sie unbedingt in diesem Interview ansprechen wollen?

**Katja Diehl:** Die Intersektionalität. Mich nerven mittlerweile auch Frauennetzwerke, muss ich ehrlich gestehen, weil die einfach nicht weit genug gehen und es sich bequem machen. Ich bemerke leider in der Mobilitätsbranche, dass die Frauen schon satt sind, wenn sie selbst Macht haben. Es kommt auch leider sehr viel Neid und Missgunst aus der eigenen Blase. Es reicht nicht 50% Frauen an den Tisch zu bringen, es muss sehr viel weiter gehen. Man muss die Planung immer bei den „Schwächsten“ beginnen, denn davon haben fast alle immer etwas. Ich werde irgendwann eine neue Hüfte brauchen, daher merke ich mittlerweile, wo Bänke sind und wo nicht. Nämlich fast nirgendwo. Daran merke ich, wie rationalisiert wir mit Raum umgehen. Frauen einzubeziehen macht auch so viel mehr Spaß, weil wir dann wirklich die bessere Mobilität bauen und nicht die von *weißen* alten Männern übernehmen und nur ein paar Brüste drankleben. Wir müssen das als einen Lernprozess sehen. Natürlich ist das nicht immer cool zu merken, dass ich was vergessen habe, aber ich lerne wirklich mit Freude dazu und umarme das dann auch, dass ich auch mal kritisiert werde. Der Fehler passiert mir dann eine Woche später nicht mehr. Das finde ich so schade, dass man lieber geduckt bleibt, um nichts verkehrt zu machen, anstatt sich mal raus zu wagen. Es hakt immer noch viel zu oft an diesem ersten Schritt. Wir sind immer noch nicht dabei, das zu verändern, weil alle in Deutschland keinen Bock haben, Fehler zu machen. Das ist echt schade.

**UCA:** Ja, bezüglich der Lernkultur, die wir brauchen, um Zukunft aktiv zu gestalten, haben wir noch einiges vor uns.

**Katja Diehl:** Aber wir sind ja dran.

Vielen Dank für das Interview!



Foto: Linda Brack

*Katja Diehl hat 15 Jahre lang im Bereich Marketing und Kommunikation, als Pressesprecherin und Abteilungsleiterin in verschiedenen Mobilitätskonzernen gearbeitet. Die Tätigkeiten in diesen Konzernen hat Katja Diehl mittlerweile hinter sich gelassen und engagiert sich heute für eine menschliche, inklusive, bezahlbare und klimagerechte Mobilität. Sie hat den „She Drives Mobility Podcast“ rausgebracht, ist Autorin des Bestsellers „Autokorrektur“ und berät u.a. die österreichische Klimaschutzministerin.*



# Fokus

# *Gesundheit*



Im Interview: Bettina Möllring



Richten wir unser Augenmerk auf ein für die körperliche Hygiene wichtiges Thema: Toiletten. Über Toiletten wird sonst eher geschwiegen, sie werden tabuisiert oder als peinlich empfunden. Das hat zur Folge, dass sanitäre Einrichtungen bei räumlichen Planungen nicht oder nur unzureichend bedacht werden. Darüber hinaus werden sie oftmals auf den Zweck des („männlichen“) Urinierens ausgerichtet und nicht auf Bedarfe von Frauen\*, die sich nicht zuletzt durch die Menstruation und die Begleitung von Kindern sehr von denen der Männer unterscheiden.

Wir brauchen:

# Diverse und kostenlose öffentliche Toiletten

 *Toilets save lives and drive improvements in gender equality and in society as a whole.<sup>6</sup>*  
– UN Secretary-General  
António Guterres 

Am Beispiel von Toiletten lässt sich gut verdeutlichen, dass sich Geschlechtergerechtigkeit nicht immer durch das Herstellen eines paritätischen Verhältnisses erreichen lässt: Frauen\* müssen anatomisch bedingt häufiger auf Toilette als Männer und benötigen dabei mehr Zeit, weshalb mehr Frauen- als Männer-toiletten benötigt werden. In Männertoiletten stehen überwiegend Pissoirs, die deutlich weniger Platz als Sitztoiletten in Kabinen benötigen. Ein Flächenverhältnis von 50 Prozent für Männer- und 50 Prozent für Frauentoiletten geht daher nicht auf. Jede\*r kennt das Phänomen, dass die Schlangen vor dem Damen-WC, zum Beispiel im Theater oder beim Konzert, in nervtötende Längen wachsen. Ein besseres Verständnis der geschlechtsspezifischen Bedarfe und deren Berücksichtigung bei der Planung kann solche Situationen vermeiden. Ob in Konzertsälen oder bei öffentlichen Toiletten: Benötigt werden mehr Toiletten für Frauen\* mit Aufhängemöglichkeiten für Jacken oder Taschen, genügend Platz und ein Waschbecken in der Kabine für die Körperhygiene.

In Deutschland haben wir ein relativ gutes sanitäres Versorgungssystem, in einigen Ländern sind die Verhältnisse jedoch prekär. Dort müssen Frauen\* außerhalb des Hauses auf Toilette gehen, weil es in der Wohnung keine gibt. Weil der Gang von Frauen\* zur Toilette in Teilen der Welt stark tabuisiert wird, unterdrücken Frauen\* ihren Harndrang und gehen oft nur in der Dämmerung auf Toilette. Hinzu kommen teilweise lange Wege. Diese Kombination stellt ein großes Sicherheitsrisiko dar. Mit der Tabuisierung des Toilettengangs wurden aber auch in Deutschland mancherorts die Toiletten an den Rand gedrängt. Das ist nicht nur für Frauen\* ein Problem, sondern auch für jene Menschen, die kein eigenes Zuhause mit eigener Toilette haben und daher auf öffentliche Toiletten angewiesen sind.

Körperhygiene betrifft aber auch das Waschen. In unserem Playbook für die Post-Corona-Stadt stellen wir das Projekt GoBanyo vor, das wohnungslosen Menschen in einem ausgebauten Bus ermöglicht,

kostenlos duschen zu können. GoBanyo hat den Duschbus schon vor der Corona-Pandemie in Betrieb genommen. In der Pandemie, als Schwimmbäder geschlossen wurden, haben sie bewirkt, dass die dort ungenutzten Duschen für Menschen ohne Wohnsitz zugänglich wurden.

Gesundheit in der Stadt bedeutet aber nicht nur, auf Toilette gehen und duschen zu können. Die Stadt beeinflusst in vielerlei Hinsicht unsere Gesundheit, zum Beispiel durch die Luftqualität. Diese wird maßgeblich durch den motorisierten Verkehr beeinflusst. Die aktuellen Grenzwerte für Feinstaub werden fast überall in Deutschland eingehalten,<sup>7</sup> jedoch sind diese Grenzwerte in Anbetracht unserer Gesundheit und des Klimawandels zu hoch angesetzt. Es sind mehrheitlich Frauen\*, die von Armut betroffen sind und in prekären Wohnsituationen leben.<sup>8</sup> Wohnungen für Geringverdiener\*innen befinden sich oft in Gegenden, in denen es wenig Grünflächen gibt oder wo die Wohnungen direkt an einer Hauptverkehrsstraße liegen. Dort sind die Messwerte häufig an der Grenze oder überschreiten diese zeitweise, die Risiken für die Gesundheit sind in solchen Gegenden daher erheblich und betreffen damit mehrheitlich Frauen\*.

Nicht zu unterschätzen ist auch der Einfluss von Städten auf unser Stressempfinden. Sich im Dunkeln zu fürchten, nicht zu wissen, ob es einen funktionierenden Fahrstuhl für den Kinderwagen an der Bahnstation gibt, die dauerhafte Angst vor Belästigung, die Gefahren, denen man als Radfahrer\*in in der autozentrierten Stadt ausgesetzt ist, all das setzt uns permanent unter Stress und erhöht dadurch das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Eine gesunde Stadt kommt allen Bewohner\*innen zugute. Die vermeintlich logische Regel, alles 50/50 auf Männer und Frauen\* zu verteilen, um Gleichberechtigung herzustellen, entpuppt sich angesichts des Toiletten-Beispiels als zu kurz gegriffen. Gleich sein und gleichberechtigt sein sind, salopp gesagt, zwei Paar Schuhe. Um Gleichberechtigung herzustellen, müssen wir in die verschiedenen Bedarfslagen eintauchen und sie verstehen – auch wenn es um vermeintlich peinliche und tabuisierte Themen wie Toiletten in der Stadt geht. Ähnlich verhält es sich mit den Gesundheitsrisiken in der Stadt: Wenn Frauen\* mehr von Armut betroffen sind, dann steigt ihr Risiko, in stressigen und schadstoffbelasteten Quartieren zu wohnen. Was auch immer wir hier als Ursache und Wirkung sehen – es ist Zeit, die systematischen Benachteiligungen, sowohl im Interesse der Frauen\* als auch im Interesse aller an einer insgesamt gesunden Stadt, anzugehen.

## Weltoilettentag

... ist jedes Jahr am 19. November und macht die sanitäre Versorgung zum öffentlichen Thema. Der Weltoilettentag macht darauf aufmerksam, dass Toiletten mehr sind als ein Ort der Notdurft und listet auf seiner Website 9 Gründe auf, weshalb wir dankbar sein sollten, wenn wir Zugang zu einer Toilette haben. Toiletten tragen zum Beispiel dazu bei, Geschlechtergerechtigkeit zu erreichen, indem es gleiche Ausbildungschancen für Menstruierende schafft. Viele Frauen\* und Mädchen\* bleiben während ihrer Periode zuhause. Gibt es in der Schule oder beim Arbeitsplatz eine Toilette, verpassen die Mädchen\* keinen wertvollen Unterricht und Frauen\* erleiden keine Nachteile in ihren Jobs.<sup>9</sup>

Autos tragen maßgeblich zur Luftqualität in Städten bei. Vor allem durch Abgase und Reifenpartikel wird die Luft verschmutzt und kann langfristige Schäden anrichten. Der massive Verkehr führt aber auch zu erhöhtem Stressempfinden und zu Unfällen.



Einer der Hauptfaktoren für Luftverschmutzung: Autos

Foto: Ezequiel Garrido / unsplash



Der Zugang zu Sanitäreinrichtungen ist ein Menschenrecht und sollte daher allen Menschen zugänglich sein, jedoch haben 1/3 der Welt keinen Zugang zu einer funktionierenden Toilette.<sup>10</sup>

„Ich pinkel, also bin ich“

Foto: Tina Bosse / unsplash

# Genügend öffentliche Toiletten, die sauber, funktional und schön sind – hört sich einfach an, ist es aber nicht

Über das oft immer noch schambehaftete Thema öffentlicher Toiletten sprachen wir mit Bettina Möllring

**UCA:** Frau Möllring, wie sind Sie zu dem Thema Gender Planning gekommen?

**Bettina Möllring:** Für meinen Abschluss im Industriedesign wollte ich kein Re-Design machen, ich wollte nicht den tausendsten oder millionsten Stuhl machen, sondern habe nach einem Thema gesucht, das neu ist und habe mir gewünscht, dass es mal ein bisschen feministischer werden kann. Ein Frauenurinal gab es nicht und wenn, dann war es immer ausgehend von einem Männerurinal. Das ist ein sehr großes Problem.

**UCA:** Wie hat sich denn der Zustand der öffentlichen Toiletten im Vergleich zu damals verändert? Und wo sehen Sie heute den Handlungsbedarf?

**Bettina Möllring:** Damals gab es noch sehr viele Toiletten im öffentlichen Raum, in Institutionen, im halböffentlichen Bereich. Es gab mehr Toiletten als heute, aber die Zustände waren furchtbar. In den 1990er Jahren gab es plötzlich diese Wall-Toiletten im öffentlichen Raum. Die alten Toiletten wurden dann gar nicht mehr saniert, wurden einfach geschlossen und teilweise abgerissen.

Wenn diese Hightech-Toiletten funktionieren, dann sind die natürlich sauber, aber sie sind leider sehr anfällig. Es ist ein unglaublicher Aufwand, die Toiletten zu reinigen.

Heute gibt es eine größere Spannbreite an Angeboten, aber trotzdem gibt es immer noch sehr viele Toiletten, die einfach keine schönen Orte sind. Das heißt, die Ausstattung ist einfach nicht schön, zumindest in Deutschland.

**UCA:** Und sie sind auch nicht unbedingt funktional für Frauen?

**Bettina Möllring:** Nein, für Frauen gar nicht. Es gab eine Umfrage, die ergab, dass sich ca. 90% der Frauen nicht hinsetzen. Insofern ist das Objekt Sitz-Toilette für Frauen zum Pinkeln nicht funktional.

**UCA:** Was sind denn die größten Hürden Ihrer Meinung nach, die zu nehmen sind? Woran scheitert es immer wieder, dass es nicht zu einer Verbesserung kommt?

**Bettina Möllring:** Ganz platt gesagt sind Männer in Entscheidungspositionen der Grund. Die verstehen das Problem gar nicht. Das ist auch nachvollziehbar, weil niemand mit ihnen darüber redet. Toiletten sind ein schambehaftetes und intimes Thema. Das ist ein Problem, weil man erstmal darüber sprechen können muss. Mittlerweile könnte man davon ausgehen, dass die Leute, die sich mit dem Thema beschäftigen, also Planer und auch Hersteller, das Problem verstanden haben. Da kann sich jetzt niemand mehr verstecken und sagen „das wussten wir gar nicht“.

Ich habe mit Herstellern gesprochen und die sagen, dass ihnen das zu teuer ist. Um so eine Produktionsstraße für Keramiken neu zu machen, müsse man schon ordentlich Geld in die Hand nehmen. Das muss sich erstmal lohnen. Die Hersteller denken sich dann „ach wieso, das geht doch irgendwie, das habe ich noch nie gehört, dass man gar nicht auf den Sitzklos sitzen oder die nicht benutzen kann“. Da wird kein Bedarf gesehen, da ist kein Druck.

**UCA:** Sehen Sie Entwicklungen oder Tendenzen, dass ein bisschen Bewegung in das Thema kommt oder es Rückenwind gibt?

**Bettina Möllring:** Es gab tatsächlich von einem sehr bekannten italienischen Designer ein Urinal für Männer und Frauen. Das fand ich toll, dass da jetzt endlich mal einer war, der es geschafft hat. Aber das war natürlich wieder ein Mann. Tatsächlich ist es auch so, dass diese Urinale nicht mehr verkauft werden. Die haben sich offensichtlich nicht ausreichend bewährt.

Wenn es einen Entwurf gäbe, der für alle Geschlechter gut funktioniert, dann wären wir wirklich einen Schritt weiter. Von der Herstellung her ist es einfach sehr viel besser, wenn man nicht zwei unterschiedliche Urinale installieren muss, sondern nur ein Objekt für alle hätte. Das wäre schon toll, ich halte das aber für sehr schwer, weil es auf einen Kompromiss ausläuft.

**UCA:** Kennen Sie Beispiele, bei denen eine Stadt vorangegangen ist und z.B. bei der Planung des öffentlichen Raums Toiletten konstruktiv und positiv mitgedacht hat?

**Bettina Möllring:** Das einzige, wovon ich wirklich immer ein Lied singen kann, ist Japan. In Japan gibt es eigentlich keinen Bedarf für Frauenurinale, weil die Toiletten so sauber sind. Die Japaner haben aber auch eine ganz andere Körperkultur. Dort kann man sich hinsetzen, weil die Toiletten sehr gut gepflegt werden. Es sind angenehme Orte und nicht so Schmutzstuben wie in Deutschland oder Europa.

Es gab mal eine Ausschreibung in Berlin, bei der ich als Expertin eingeladen war und den Prozess begleitet habe. Das Stadtplanungsbüro hat eine umfassende Studie gemacht und die Ausschreibung vorbereitet und dann an den Senat übergeben. Wenn dann aber die Leute, die das umsetzen sollen, den Entwurf nicht gut finden, dann machen die einfach etwas anderes. Die Frage ist deshalb: Wer plant für wen, wer hat welche Kompetenzen und wer hat auch wirklich Interesse daran?

Im Fall von Berlin wurden sehr viele Interessensgruppen am Prozess beteiligt, aber am Ende wird dann immer ein Kompromiss gemacht.

**UCA:** Würde ein Kriterienkatalog helfen, in dem steht, wie solche Räume gestaltet werden müssen?

**Bettina Möllring:** Man muss schauen, wer überhaupt entscheiden darf. In Berlin z.B. gibt es Toiletten, die gehören dem Bezirk. Dann gibt es Toiletten, die gehören ganz Berlin. Und dann gibt es auch noch die Wall-Toiletten. Die alle miteinander zu koordinieren, das ist ein riesiges Durcheinander.

Es wäre toll, wenn es so ein einfaches Pflichtenheft gäbe, in dem auch ein Frauenurinal steht. Aber wenn es keine Frauenurinale zu kaufen gibt, dann können die auch nicht in einer Ausschreibung stehen.

**UCA:** Wir haben gerade über Großstädte gesprochen. Wie sieht es denn in kleinen Städten oder ländlichen Gemeinden aus? Macht es aus ihrer Sicht einen Unterschied oder ist das überall gleich?

**Bettina Möllring:** Wenn Sie in kleinere Orte gehen, dann ist da in der Regel nichts. Aber dort gibt es zum Beispiel die „nette Toilette“. Sowas funktioniert im ländlichen Raum ganz gut. Das meint, dass man einfach in die Cafés, in die Bibliothek oder ins Rathaus darf, ohne dass man sich erklären muss.

**UCA:** Wenn Sie in die Zukunft schauen, wie sieht Ihre Vision für die Stadt der Zukunft aus? Was müsste erreicht sein, damit eine Stadt wirklich gendergerecht ist?

**Bettina Möllring:** Es muss genügend Toiletten geben und diese müssen sauber und schön sein. Ich finde es außerdem sehr wichtig, dass es Diversität gibt in der Benutzung oder in der Art von Sanitärinstallationen. Wenn es ein Hockklo, ein Sitzklo

und ein Frauenurinal gäbe, dann könnte man sich entscheiden, was man benutzen möchte.

**UCA:** Was ist mit dem Bezahlen? Spielt das auch eine Rolle?

**Bettina Möllring:** Ich finde, Toiletten müssen kostenfrei sein, da sollte niemand für zahlen müssen. Das ist ein Menschenrecht.

**UCA:** Wir haben jetzt über Toiletten und Urinale gesprochen. Es gibt darüber hinaus noch andere hygienische Aspekte. Welche Rolle spielen die?

**Bettina Möllring:** Ich habe mich jahrelang geärgert, dass man überhaupt in die Toilette muss, um Hygieneartikel zu wechseln. Es gibt aber keine speziellen Räume für Menschen, die menstruieren. Man will sich doch die Hände waschen, wenn man sich im Intimbereich versorgt, man will einen guten, sauberen Ort haben. Man muss sich auch entkleiden und braucht also einen Kleiderhaken. Ich frage mich auch, warum eigentlich Kinder auf der Toilette gewickelt werden müssen? Es gibt doch andere Möglichkeiten als die Toilette. Die öffentliche Sanitärinstallation oder Sanitärbereiche müssten insgesamt sehr viel diverser werden.

**UCA:** Hat sich durch die Covid-19 Pandemie an dem Thema etwas geändert?

**Bettina Möllring:** Ja, auf jeden Fall! Toiletten, die früher sehr ungepflegt waren, wurden plötzlich saniert und sauber gehalten. Es gab die klare Ansage, dass die Läden zu machen müssen, wenn sie die Hygienevorschriften nicht gewährleisten können. Und auch die öffentlichen Toiletten auf den Parkplätzen und auf den Tankstellen waren plötzlich kostenlos und sauber.

**UCA:** In unserem Playbook „Urban Creativity Now!“ zur Post-Corona-Stadt haben wir Best Practices vorgestellt. In Hamburg haben wir das Projekt Go Banyo gefunden, das es obdachlosen Menschen ermöglichte, die während der Pandemie geschlossenen städtischen Bäder zum Duschen zu nutzen. Das ist eine ganz einfache Idee und man fragt sich, warum das nicht sonst auch so ist. Warum braucht es eine Pandemie, damit wir auf diese Idee kommen? Warum braucht es eine Pandemie, um saubere Toiletten zu haben?

**Bettina Möllring:** Ich habe den Eindruck, dass jetzt gerade alles wieder implodiert. Ich bin richtig deprimiert zurzeit, weil man sieht, dass alles wieder zurückgeht zu 2019. Ich finde, wir haben nicht viel gelernt aus der Pandemie, aber wir haben zumindest eine Menge kennengelernt. Wir haben viel gesehen, was uns nicht möglich erschien.

**UCA:** Was müsste sich ändern, was müsste anders sein in der Stadtpolitik?

**Bettina Möllring:** Vor kurzem meinte irgendjemand, wenn Frauen und Männer gleichgestellt wären, dann würde es unserer Gesellschaft gut gehen und auch der Wirtschaft, alles wäre besser. Ich glaube, man muss einfach anders einsteigen in die Themen. Nicht am Problem, sondern an einem gesellschaftlichen Konsens, der geschaffen werden muss. Es geht um Macht. Ganz offensichtlich gibt es einen großen Teil der Gesellschaft, der nicht bereit ist, Macht abzugeben. Ich kann das gar nicht aussprechen, was ich denke. Das macht mich unglaublich traurig. Es gibt eigentlich kein Argument, so zu handeln, wie wir handeln.

**UCA:** Wenn wir uns mal das Jahr 2040 vorstellen, glauben Sie, dass wir bis dahin eine gendgerechte Stadt umgesetzt haben?

**Bettina Möllring:** Das kann ich mir schwer vorstellen, aber wünschen würde ich mir das natürlich. Ich bin zögerlich, aber sagen wir es mal so: Wir arbeiten darauf hin.

Es gibt mittlerweile sehr viel mehr Frauen, die sich mit dem Thema beschäftigen. Es gibt sehr viele Frauen, die gut vernetzt, super klug und furchtlos sind und die sich tolle Sachen ausdenken. Also da passiert schon ein bisschen.

Vielen Dank für das Interview!



Foto: Kaja Grope

*Prof. Dr. Bettina Möllring ist Industriedesignerin. Ihre Dissertation schrieb sie zur Gestaltung von Sanitär-objekten und deren Verwendung im privaten und öffentlichen Raum. Sie lehrt an der Muthesius Kunst-hochschule in Kiel Designgrundlagen und stellte dort 2019 im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Design for debate“ ihre eigenen Entwürfe für Frauenurinale vor. Sie lebt und forscht in Berlin.*



# Fokus

# *Sichtbarkeit*

Im Interview: Rita Bake



„Der Platz der Frau ist in der Stadt“. Dieser Satz der emeritierten Professorin Gerda Wekerle liest sich im 21. Jahrhundert wie eine Selbstverständlichkeit, doch gibt es in Bezug auf die Sichtbarkeit von Frauen\* in der Stadt bis heute großen Handlungsbedarf. Heute gehören Frauen\* zwar zum Stadtbild – wir begegnen ihnen auf der Straße, im Bus, in Geschäften – aber sie sind zum Beispiel dort unsichtbar, wo wir uns im städtischen Kontext an bedeutende Menschen erinnern: Fast alle Denkmäler, Gedenktafeln und Straßennamen sind Männern gewidmet und Frauen\* und ihre Leistungen bleiben unberücksichtigt. Besonders deutlich wird dies bei den Straßennamen.

Wir brauchen:

# Mehr Sichtbarkeit von Vielfalt

Von über 3000 Straßen in Hamburg, die nach Personen benannt sind, sind nur 452 nach Frauen benannt (Stand: Juni 2022).<sup>11</sup>

Denkmäler und Straßennamen haben Einfluss auf unser kollektives Gedächtnis. Durch die Alltäglichkeit der Straßenbezeichnungen prägen sich die Namen in unseren Köpfen ein. Fehlt an den Straßenschildern eine Erläuterung des Namens, werden die geehrten Personen und ihre Werte und Taten ohne eine kritische Auseinandersetzung reproduziert. Vielerorts wird deshalb die Umbenennung von Straßen gefordert, die einen kolonialen Bezug aufweisen, weil mit dem Straßennamen die Ehrung einer Person im Gedächtnis aufrechterhalten wird, die mit der heutigen Weltanschauung nicht mehr vereinbar ist. Es werden aber auch Forderungen lauter, Straßennamen dahingehend zu verändern, dass mit ihnen mehr Frauen\* repräsentiert werden. Die Wirtschafts- und Sozialhistorikerin Rita Bake hat beim Hamburger Senat bewirkt, dass jene Straßen, die nach Männern benannt sind, um ebenfalls bedeutende weibliche Angehörige ergänzt werden. Zum Beispiel hat die Schumannstraße in Hamburg nun ein Ergänzungsschild, auf dem steht, dass die Straße sowohl nach Robert als auch nach Clara Schumann benannt ist, die ebenfalls Pianistin war. Das sei eine pragmatische und umsetzbare Lösung, so Bake, weil es für ein gleichwertiges Verhältnis bei den Personenstraßen nicht ausreicht, alle künftigen Straßen in Hamburg nach Frauen\* zu benennen, da nicht genug Straßen gebaut würden. Durch die Mitbenennung würden Frauen\* gleichermaßen sichtbar wie Männer. Neu erschlossene Stadtgebiete gibt es wenige, aber sie bieten die Chance, Frauen\* bei der Straßenbenennung ausreichend zu berücksichtigen. So hat es auch die Stadt Wien gemacht und in der Seestadt Aspern alle Straßen und Plätze nach Frauen\* benannt.

Abseits der Straßennamen gibt es aber auch noch andere Möglichkeiten, die Sichtbarkeit von Frauen\* in der Stadt zu erhöhen. In Genf wurden zum Beispiel die Schilder für Zebrastreifen inklusiver gestaltet und umfassen neben männlichen Silhouetten nun auch weibliche Silhouetten, Senior\*innen und Paare. Auch in den Niederlanden wird das Überqueren der Straße inklusiver: In der Stadt Almere gibt es sowohl einen Zebrastreifen in den Farben der Transgenderflagge als auch einen Regenbogenzebrastreifen für die Homosexuellen-Community. Durch diese kleinen Eingriffe werden sowohl Frauen\* als auch diverse Lebensrealitäten sichtbar.

Doch nicht nur die Benennung von Straßen kann diskriminierend sein: Auch bei Denkmälern sind Frauen\* und ihre Leistungen unterrepräsentiert. Neue Denkmäler sind kostenintensiv. Aber auch in diesem Fall gibt es schon kreative Ansätze aus der Bevölkerung. In Mexico City wurde auf einem Kreisel ein so genanntes Anti-Denkmal einer Frau aus Holz aufgestellt, um den Frauen zu gedenken, die Opfer von Femiziden\* wurden. Die Statue wurde „Glorieta de las mujeres que luchan“ (übersetzt: Der Kreisel der kämpfenden Frauen) genannt und auch dem Kreisel wurde symbolisch dieser neue Name gegeben. Im März 2022 wurde die Statue von Aktivist\*innen durch eine Variante aus Stahl ersetzt.

Wo weiblich gelesene Personen allerdings im Stadtbild sichtbar werden, ist auf öffentlichen Werbeflächen. Noch immer gilt in der Werbung vornehmlich das Motto „sex sells“, so dass überwiegend sexualisierte Frauenkörper auf Werbetafeln im Stadtraum zu sehen sind. Öffentliche Werbung reproduziert zudem häufig veraltete Rollenklischees, nämlich das Bild der Frau als Hausfrau und Mutter. Durch die aktuelle Re-

präsentanz von Frauen\* im Stadtraum wird die Realität verzerrt und das hat Auswirkungen, vor allem auf die jüngere Generation, deren Welt- und Körperbild stark durch Werbung beeinflusst wird. In Genf gibt es eine Initiative, die die Stadt werbefrei machen will. Mit Erfolg haben sie durchgesetzt, dass in Genf ab 2025 die kommerzielle Werbung im öffentlichen Raum entfernt werden soll. Das Ziel der Initiative „Zéro Pub“ (übersetzt: Keine Werbung) ist nicht primär die Abschaffung sexistischer Werbung, es geht ihnen allgemein um weniger Werbung im öffentlichen Raum und die Umnutzung der Werbeflächen zum Beispiel für Kunst. Solche Initiativen verhindern aber gleichzeitig, dass veraltete und sexistische Frauenbilder reproduziert werden und können Anstöße geben, die Lichtverschmutzung zum Beispiel durch digitale Werbung im öffentlichen Raum neu zu diskutieren.

Wir müssen mit stadtplanerischen Mitteln sicherstellen, dass Frauen\* mit ihren Leistungen für Politik, Wissenschaft, Kultur, Wirtschaft und Gesellschaft im Stadtbild repräsentiert sind, also entsprechend sichtbar werden. Dafür müssen wir keine bestehenden Denkmäler abreißen, sondern können kreativ über Lichtinstallationen, digitale Stadtführungen, Fassadenmalereien oder Bespielung von Werbeflächen nachdenken. Und im Prinzip spricht auch nichts dagegen, Straßen in neu gebauten Quartieren konsequent nach weiblichen Persönlichkeiten zu benennen, oder?

\*Als Femizid wird die Tötung von weiblich gelesenen Personen aufgrund ihres Geschlechts bezeichnet.

In vielen Städten gibt es mittlerweile Zebrastrifen in bunten Farben, die die Vielfalt von Geschlechtern und Sexualität symbolisieren und dadurch ein Bewusstsein für vielfältige Lebensrealitäten schaffen.



Zebrastrifen in St. Johns, Neufundtland

Foto: Erik Mclean / unsplash



Die Kieler\*innenstraße in Helsingborg, Schweden.

Einige Straßennamen lassen sich auf einfache und kreative Art und Weise so umändern, dass mit ihnen auch Frauen\* gedacht wird.

Foto: Alexandra Rauschgold

# Gerechtigkeit ist erst erreicht, wenn wir auf dem Boden des Grundgesetzes stehen

Über die Sichtbarkeit von Frauen in der Stadt sprachen wir mit Rita Bake

**UCA:** Frau Bake, wie kam es, dass Sie sich mit dem Thema Gendergerechtigkeit und Frauen in der Stadt beschäftigen?

**Rita Bake:** Ich befasse mich mit dem Thema Frauen seit über 40 Jahren. Es fing mit der Promotion über Manufaktur-Arbeiterinnen an. Aber natürlich beschäftige ich mich auch mit dem, was ich als ungerecht empfinde und am eigenen Leib erfahre: Die Ungerechtigkeit und die Diskriminierung von Frauen, die ich in einer männerdominierten Welt sehe und erlebe. Seit 1949 gibt es den Artikel 3 Absatz 2 im Grundgesetz, der besagt, dass Männer und Frauen gleichberechtigt sind. Aber das wird bis heute nicht konsequent gelebt.

**UCA:** Welche Anliegen verfolgen Sie mit Ihren Projekten?

**Rita Bake:** Die Beschäftigung mit Straßennamen ist für mich ein didaktisches Mittel, um ein gendergerechtes Bewusstsein in die Bevölkerung zu bringen. Straßennamen sind für jeden ein Teil seiner oder ihrer privaten Adresse. Darüber erreicht man Menschen gut, um ihnen gesellschaftspolitische Zusammenhänge zu erklären. Sobald eine neue Straße benannt wird, berichtet die Presse darüber, denn Straßenbenennungen erfahren stets eine große Resonanz in der Bevölkerung. Der Garten der Frauen ist eine persönliche Geschichte von mir. Sich mit dem Leben und dem Tod zu beschäftigen hat auch was mit meiner Lebensgeschichte zu tun. Einen Bereich auf dem Friedhof zu konzipieren und einzurichten, um dort die Grabsteine als die letzten Zeugnisse der Frauen zu erhalten und damit sichtbar zu machen, krönt im Grunde genommen meinen Lebensweg.

**UCA:** Würden Sie sagen, dass sich die Sichtbarkeit von Frauen in der Stadt in den letzten Jahren verbessert hat?

**Rita Bake:** Was die Straßennamen anbelangt, tut sich langsam etwas im Stadtstaat Hamburg. Aber auch in anderen Städten beschäftigt man sich mit diesem Thema, also mit dem Verhältnis von nach Männern und nach Frauen benannten Straßennamen. In Hamburg sind über 2600 Straßen nach Männern benannt, einschließlich der Sagen- und Märchenfiguren. Bei den Frauen sind es gerade mal um die 450. Der Senat hat darauf reagiert und in seinem gleichstellungspolitischen Rahmenprogramm festgelegt, dass die Bezirke bei der Benennung neuer Straßen der Senatskommission für die Vergabe von Verkehrsflächen vornehmlich Frauennamen empfehlen sollten. Wie schnell mehr Straßen nach Frauen benannt werden, hängt aber davon ab, wie viele neue Straßen überhaupt gebaut werden. Wenn es nur wenige neue Straßen gibt, können auch nur wenige benannt werden. Deshalb suchte ich nach pragmatischen Lösungen und habe im Jahr 2000 ein neues Konzept entwickelt: Viele Straßen in Hamburg sind nach dem Nachnamen bedeutender Männer benannt. Diese Männer haben oft auch bedeutende Ehefrauen, Schwestern etc. desselben Nachnamens. Der Straßename bleibt also unverändert, wenn er um die Frauen ergänzt wird. Geschieht dies, steht dann auf dem Erläuterungsschild, das am Straßennamensschild angebracht ist, dass die Straße sowohl nach Frau X und Herrn X benannt ist. Außerdem wird im Amtlichen Anzeiger die Bevölkerung über die Mitbenennung der Straße auch nach der weiblichen bedeutenden Verwandten informiert. Dort steht dann zum Beispiel, dass die Schumannstraße auch nach Clara Schumann benannt ist. Auf diese Weise werden mehr Straßen nach Frauen benannt, ohne dass erst eine neue Straße gebaut werden musste.

**UCA:** Ist die Stadtpolitik denn generell offen für solche Vorschläge?

**Rita Bake:** Die Mitglieder der jeweiligen Bezirksversammlung reagieren sehr unterschiedlich auf solche Vorschläge. Es gibt einige Bezirksversammlungen, die konstruktiv mitmachen, aber es gibt auch Bezirksversammlungen, die meine entsprechenden Eingaben nicht mittragen und deshalb nicht umsetzen. Es hängt tatsächlich – wie so oft – von den Personen ab, die in solchen Gremien sitzen.

**UCA:** Können Straßennamen ein Türöffner für andere Themen der Sichtbarkeit von Frauen in der Stadt sein? Oder hat es für manche eher eine Alibifunktion?

**Rita Bake:** Ich finde, das ist ein Türöffner. Die Menschen haben alle eine Adresse und über diesen persönlichen Bezug kann man sie abholen. Das führt zu einer Bewusstwerdung und man merkt, dass sich da was tut. Ich bin auch noch auf dem Gebiet der NS-belasteten Straßennamen tätig. Das ist ein Thema, bei dem Sie auf großen Widerstand stoßen. Wenn eine Straße wegen ihres NS-Bezugs zum Beispiel umbenannt werden müsste, stößt man oft auf vehementen Widerspruch. Was aber wiederum auch das Interesse an dem Thema Straßennamen verdeutlicht. Ansonsten würde man sich ja nicht so vehement dieses Themas widmen. Bei Straßennamen geht es um konkrete Menschen, die man vielleicht kennt, die für bestimmte Dinge stehen. Beim Garten der Frauen ist das genauso. Der Garten der Frauen wird sehr gut frequentiert. Viele Menschen besuchen den Garten aus Interesse an den Frauengeschichten, die über die Grabsteine sichtbar gemacht werden. Ich hatte in der Pandemiezeit zwei Quiz entwickelt, für Kinder ab dem achten Lebensjahr und für Erwachsene. Das wird sehr gut angenommen. Die Kinder suchen anhand dieses Quiz' die einzelnen Grabsteine und erfahren etwas über die Frauen. Das machen sie wirklich mit Vergnügen. Wir machen auch Führungen mit Schulklassen, bei denen die Kinder lernen, welche bedeutenden Frauen es gibt.

Mit den Denkmälern ist es genau das Gleiche. Wir haben in Städten massenhaft Denkmäler, zum größten Teil von Männern. Mehr Denkmäler von Frauen aufzustellen ist jedoch wesentlich schwieriger, weil sie kostspieliger sind als zum Beispiel Straßenschilder. Ich könnte mir aber viele Aktionen bei den Denkmälern vorstellen. Zum Beispiel steht überall ein Schiller-Denkmal. Durch neue Technologien ist vieles möglich geworden, zum Beispiel könnten mit QR-Codes kleine Szenen gezeigt werden, die die Frauen Schillers in den Vordergrund rücken und darüber die Frauen in das Stadtbild bringen.

**UCA:** Was sind denn Ihres Erachtens die größten Hürden, die genommen werden müssen, damit Frauen im Stadtraum sichtbarer werden?

**Rita Bake:** Wenn es um die Forderung geht, mehr Straßen nach Frauen zu benennen, dann folgt

daraufhin häufig die Reaktion: es gäbe doch wichtigere Dinge, mit denen man sich beschäftigen könne. Da stellt sich doch für mich die Frage: wenn es denn wichtigere Dinge geben sollte – wer setzt hier die Prioritäten und vor welchem Hintergrund? – wieso wird dann überhaupt darauf reagiert? Es scheint die Menschen ja doch zu berühren, ansonsten würden sie ja nicht darauf reagieren.

**UCA:** Wenn das nur ein vorgeschobener Grund ist, was denken Sie, ist der echte Grund?

**Rita Bake:** Ich glaube, dass das was mit dem Sichtbarmachen von Frauen zu tun hat. Es gibt leider immer noch Menschen, die daran nicht interessiert sind, weil sie, ich sag es mal ganz schlicht, weiterhin in ihrer patriarchalen Männerwelt leben wollen.

**UCA:** Wann wäre denn aus Ihrer Sicht Ihr Anliegen erreicht? Womit wären Sie in Bezug auf Ihre Ziele glücklich und zufrieden?

**Rita Bake:** Wenn wir auf dem Boden des Grundgesetzes stehen wollen, dann muss es natürlich ein Gleichgewicht bei der Sichtbarkeit von Männern und Frauen geben. Bei den Straßennamen werden wir es aber nicht schaffen, weil nicht mehr so viele Straßen gebaut werden. Straßen umzubenennen geht auch nicht in diesem Maße, weil bestimmte Männer durchaus eine Berechtigung haben, dass Straßen nach ihnen benannt sind.

Wir haben eine Menge NS-belasteter Straßen, die eigentlich umbenannt werden sollten. Dadurch ergibt sich die Chance, dass diese Straßen für Frauennamen frei werden. Das wäre natürlich eine Möglichkeit.

**UCA:** Gibt es im Stadtkontext noch andere Bereiche, wo die Sichtbarkeit von Frauen auch eine Rolle spielt?

**Rita Bake:** Wir haben in jeder kleinen Stadt, wo Goethe mal gewesen ist, eine Gedenktafel an der Hauswand, dass Goethe dort eine Nacht verbracht hat. Solch eine Praxis wird kaum bei bedeutenden Frauen angewandt. Auch da müsste noch einiges getan werden, weil die Menschen scheinbar daran interessiert sind, wo diese bedeutenden Männer überall gewesen sind. Sonst würden solche Tafeln nicht aufgestellt werden. Auch da sollten wir den Blick auf Frauen werfen. Es gibt in Hamburg Privatinitiativen, die Gedenktafeln auf eigene Kosten anbringen. Aber auch hier: in erster Linie wird an Männer gedacht. Solch einem, auf bedeutende Männer fokussierter Blick, der ebenso bedeutende Frauen ausblendet, liegen Ursachen zugrunde. So wird im Schulunterricht nach wie vor zu wenig auch auf bedeutende Frauen eingegangen. Und darüber hinaus wird noch zu wenig darüber reflektiert, was unter „bedeutend“ zu verstehen ist. Für Männer und Frauen müssen dabei unterschiedlichen Krite-

rien entwickelt werden, da beide Geschlechter in einer patriarchalen Gesellschaft unterschiedliche Rollen übernahmen und vielfach auch noch übernehmen. Diese unterschiedlichen Rollen, z. B. im Erwerbsleben und im Ehrenamt müssen aber als gleichwertig und damit gleichbedeutend betrachtet werden - was leider immer noch nicht in Gänze der Fall ist.

UCA: Gibt es positive Beispiele von Städten, die sich hervorgetan und etwas genau richtig gemacht haben? Wo es bei der Planung zum Beispiel einen Kriterienkatalog gab, der auf jeden Fall erfüllt sein musste oder wo es eine andere Form von Sicherheitskonzept gab?

Rita Bake: Ich kann nur von Hamburg sagen, dass das immer wieder diskutiert wird. Das ist schon auf dem Schirm der Politikerinnen und Politiker. Aber bei der Durchführung hapert es immer noch. Der Wille und die Konzepte sind da, aber die Durchführung lässt noch zu lange auf sich warten.

UCA: Wenn Sie drei Wünsche frei hätten an die Stadtpolitik, was wäre das? Was würden Sie sich für den Weg hin zu Ihrer Vision wünschen?

Rita Bake: Als Historikerin ist mir wichtig, dass die historischen Frauen, die zu Lebzeiten genauso bedeutend waren wie die Männer - wobei dies eine nicht-patriarchale Betrachtungsweise für den Begriff „bedeutend“ voraussetzt - im Stadtbild über vielfältige Art und Weise sichtbar gemacht werden. Außerdem, dass über die Sichtbarmachung eine Bewusstseinsentwicklung vollzogen werden kann, die dahin führt, dass wir auf dem Boden des Grundgesetzes stehen und in unseren Handlungen dem Artikel 3, Absatz 2 des Grundgesetzes entsprechen. Das wäre für mich das Wichtigste.

Vielen Dank für das Interview!



Foto: Hans-Jürgen Schirmer

*Dr. phil. Rita Bake ist Wirtschafts- und Sozialhistorikerin. Als Autorin verfasste sie wegweisende Schriften zur Sozial- und Regionalgeschichte Hamburgs mit Fokus auf Frauengeschichten und der Erinnerung an Frauen. Neben einer Frauenbiografie- und Straßennamendatenbank für Hamburg, ist ihr größtes Projekt der Garten der Frauen auf dem Friedhof Ohlsdorf in Hamburg. Auf diesem befinden sich historische Grabsteine bedeutender Frauen, die vor der Vernichtung bewahrt wurden und Erinnerungssteine, die bereits vernichtete Grabsteine ersetzen. Auch bei Straßennamen setzt sich Rita Bake für die Repräsentation von Frauen ein und bewirkte die Ergänzung von 33 Straßennamen in Hamburg, die den Nachnamen bedeutender Männer tragen, um die ebenso bedeutende weibliche Familienangehörige mit selbem Nachnamen.*



# Fokus

# *Öffentlicher Raum*



Im Interview: Eva Kail



Der Druck auf den öffentlichen Raum erhöht sich stetig und hat durch pandemiebedingte Schutzmaßnahmen wie Homeschooling, Homeoffice und Schließungen von Freizeiteinrichtungen einen neuen Höhepunkt erreicht. Schon immer musste der öffentliche Raum Nutzungskonflikte bewältigen, diese haben sich aber durch die Corona-Pandemie noch einmal verschärft. Die Konflikte liegen meist zwischen Jung und Alt, aber auch zwischen den Geschlechtern klafft eine große Lücke in Bezug auf die Anforderungen an den öffentlichen Raum und dessen Nutzbarkeit. Besonders deutlich wird dieses Missverhältnis bei Spielplätzen.



# Wir brauchen: Zugängliche und bedarfsgerechte Freiräume

 *Mädchen unterliegen einer stärkeren räumlichen Kontrolle als Jungs, daher ist es schwieriger für sie Orte zum Abhängen zu finden.<sup>12</sup>*  
– Leslie Kern 

Jedes Kind hat das Recht auf Freizeit und Spiel. So steht es in Artikel 31 der UN-Kinderrechtskonvention. Doch nicht allen Kindern wird gleichermaßen der Zugang zu Freizeit und Spiel ermöglicht. Städte sind von Männern geplant, das zeigt sich nicht nur bei den Zugänglichkeiten für Erwachsene, sondern auch in jenen Bereichen der Stadt, die vor allem den Kindern und Jugendlichen dienen sollen: den Spielplätzen. Es gibt noch immer zu wenig Spielplätze, und die, die es gibt, werden überwiegend von Jungen genutzt, da sie so konzipiert wurden, dass sie die Aktivitätsbedürfnisse von Jungen erfüllen und ihre Raumeignungsmuster fördern. Mädchen\* ziehen sich gerne zurück und bevorzugen kleinteilige Spielplätze mit Rückendeckung, die meisten Spielplätze sind jedoch weitläufig oder erfüllen mit Skaterampen und Ballkäfigen eher das Spielverhalten der Jungen, weshalb diese den Raum dominieren. Mädchen\* ziehen sich aus öffentlichen Räumen zurück, wenn es dort keine Angebote für sie gibt und sie sich durch die dominante Anwesenheit der Jungen eingeschüchtert fühlen oder sie sogar von Jungsgruppen bewusst verdrängt werden, indem sie zum Beispiel verspottet werden. Spielplätze spielen bei der Entwicklung von Kindern und Jugendlichen eine große Rolle und müssen daher die Bedürfnisse aller Geschlechter erfüllen. Wenn Mädchen\* bereits in jungem Alter das Gefühl bekommen, dass sie an einigen Orten unerwünscht sind oder ihnen diese Orte nicht zugänglich sind, hat das nachhaltige Einfluss auf ihre Entwicklung, sowohl auf ihre körperliche als auch auf ihre psychische Gesundheit. Öffentliche Räume sind jedoch nicht nur Orte des Spiels und des Zusammenkommens von Kindern und Jugendlichen, sie sind auch wichtige Orte der Erholung und der Kommunikation für Erwachsene, besonders für jene Personen, die Kinder betreuen sowie für ältere Menschen. Für viele Menschen ist der öffentliche Raum ein Wohnzimmer außerhalb der eigenen Wohnung; dort können sie sich mit Freund\*innen treffen und die Kinder haben den Platz zum Austoben, der

in Stadtwohnungen oftmals fehlt. Die Anforderungen an den öffentlichen Raum sind daher sehr vielfältig. Blicken wir aus einer feministischen Sichtweise darauf, haben wir jedoch die Möglichkeit, viele dieser Anforderungen zu berücksichtigen und Plätze für alle zu schaffen.

Wie eine geschlechtergerechte Gestaltung öffentlicher Räume aussehen kann, sehen wir an vielen tollen Beispielen in Barcelona (Spanien). Die Bürgermeisterin Ada Colau verfolgt eine sehr progressive Stadtpolitik, die den Menschen ins Zentrum stellt. Das äußert sich zum Beispiel in dem Mammut-Projekt, die Häuserblöcke Barcelonas in so genannten „Superblocks“ zusammenzufassen, in denen gilt: Nur wirklich notwendige Autos wie beispielsweise für den Lieferverkehr dürfen hier auf den Straßen fahren und nur mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h. Dadurch können sich Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen besser und sicherer auf den Straßen bewegen und der öffentliche Raum wird vielfältiger genutzt. Aber nicht nur die Stadtpolitik verfolgt ein feministisches Leitbild, es gibt auch einige Architekturbüros, die Aspekte des Gender Planning verfolgen und diese in ihren Projekten umsetzen. Das Büro Equal Saree hat zum Beispiel bei der Umgestaltung des Plaça d'en Baró in Barcelona einen gendersensiblen Ansatz verfolgt und berücksichtigt, dass Mädchen\* und Jungen andere Raumeignungsmuster haben. Sie haben bei der Planung Kinder beteiligt, so dass sie einen Platz entwerfen konnten, der wirklich die Bedürfnisse der Kinder und vor allem der Mädchen\* erfüllt: Es gibt Bereiche mit Betonpflaster, wo aktive Spiele möglich sind, die von den Jungen gewünscht wurden, aber auch Sandbereiche für ruhigere Spiele, die eher von Mädchen\* genutzt werden. Auf dem Platz verteilt sind Holzmöbel, die durch unterschiedliche Höhen vielfältige Verwendungen ermöglichen und auch von Erwachsenen genutzt werden können. Insgesamt ist der Platz sehr offen gestaltet, so dass er gut einsehbar ist und Betreuungspersonen den Überblick behalten können,

wo sich ihre Kinder gerade aufhalten und schnell eingreifen können, sollte etwas passieren. Mädchen\*, die sich gerne ruhigere Plätze suchen, an denen sie ungestört sein können, können das trotz der übersichtlichen Gestaltung des Platzes auch tun. In der Nähe des Platzes befindet sich zudem eine Bushaltestelle, so dass dieser gut angebunden ist, sowohl für Kinder als auch für Menschen, die nicht gut zu Fuß oder mit Kinderwagen unterwegs sind oder etwas weiter weg wohnen.

In Zukunft werden die Anforderungen an öffentliche Räume noch weiter steigen. Ursachen hierfür sind die weitere Zunahme von Vielfalt in der Stadt, die steigenden Dichten, der Klimawandel und andere Dinge mehr. Umso wichtiger wird es, dass wir eine gute und faire Nutzung für alle Menschen ermöglichen. Wenn wir wissen, dass Mädchen\* andere Anforderungen an Spielplätze haben als Jungen, dann ist es deren Recht und die Pflicht der Stadtplanung, ihnen einen gleichberechtigten Zugang zu diesen Räumen zu verschaffen.

## Green Spaces

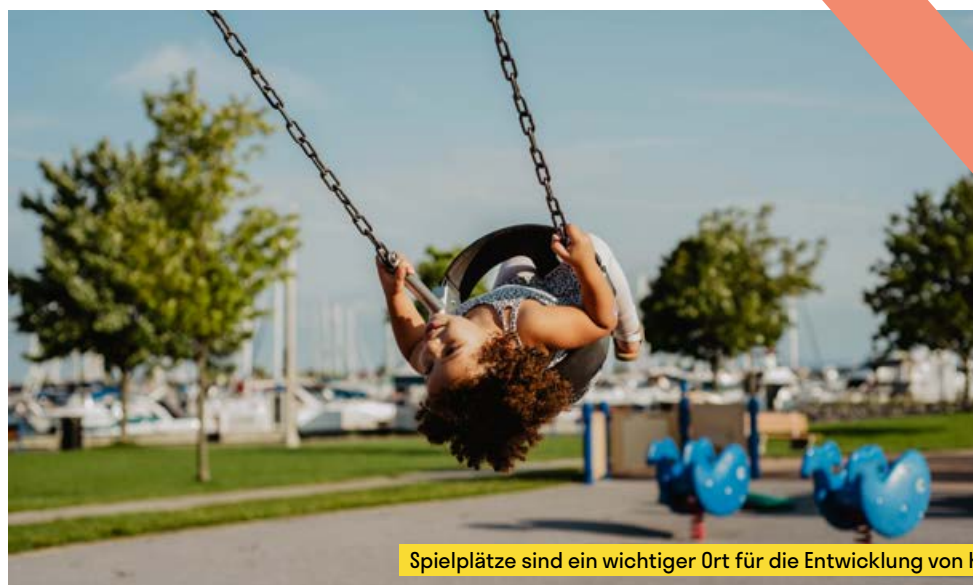
... also Grünanlagen machen nicht nur den urbanen Raum schöner und sind ein wichtiges Tool um den Auswirkungen des Klimawandels entgegenzuwirken, sie haben auch positiven Einfluss auf unsere mentale Gesundheit. Sie vermindern Stress, ermöglichen uns eine schnellere Erholung und können den Schweregrad psychischer Belastungen verringern. Parks und Spielplätze, aber auch schon kleinere Vegetationsinseln können daher unsere Lebensqualität und unser Wohlbefinden steigern.

Die Superilles in Barcelona fassen neun Häuserblocks zu einem Superblock zusammen, in dem durch verkehrsberuhigende Maßnahmen Platz für die Menschen geschaffen wird, der die Nachbarschaft belebt und die Stadt sicherer und resilienter macht.



Das Ziel der Superblocks: Weniger Autos und mehr Platz für die Nachbarschaft

Foto: Moosa Mosenke / unsplash



Spielplätze sind ein wichtiger Ort für die Entwicklung von Kindern

Foto: Olivia Bauso / unsplash

Bei der Gestaltung eines Spielplatzes ist es essentiell, die Nutzungsgruppen nach ihren Bedürfnissen zu fragen, also die Kinder. Nur so kann ein guter Spielplatz gelingen, der von allen Kindern gleichermaßen genutzt wird und allen Freude bereitet.

# Weniger Autos, mehr „Venedig-Feeling“

Über die Relevanz von öffentlichen Räumen sprachen wir mit Eva Kail

**UCA:** Frau Kail, was hat Sie zu dem Thema Gender Planning gebracht? Was ist Ihr besonderes Anliegen?

**Eva Kail:** Die zweite Frauenbewegung in meiner Studienzeit hat mich für frauenpolitische Anliegen im Allgemeinen sensibilisiert und die Publikationen feministischer Planerinnen und Soziologinnen für die Ausprägungen in Planungsfragen. Die Bücher von Kerstin Dörhöfer und Ulla Terlinden haben mir die Augen geöffnet und waren eine große Inspiration. Mir geht es darum, Fairness für die unterschiedlichen Bedarfslagen im Umgang mit planerischen Fragestellungen herzustellen.

**UCA:** Unserer Einschätzung nach ist „Gender Planning“ als allgegenwärtiges Thema in der Stadtplanung noch nicht angekommen. Wie schätzen Sie das ein? Und was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Gründe dafür?

**Eva Kail:** Das stimmt sicher. Der Beitrag zur Qualitätssicherung wird deutlich unterschätzt bis tendenziell ignoriert. Andererseits, wenn der Mainstream feministische Planungsinhalte wie die Stadt der kurzen Wege als Leitbild übernimmt, wird die Herleitung rasch vergessen. Heute finden sich im Mainstream viele Inhalte, für die sich feministische Planerinnen seit Jahrzehnten einsetzen. Gleichzeitig geht es auch um Macht und Einfluss. Männer möchten nicht auf ihre „patriarchale Dividende“ verzichten. Bei Frauen kann ich die Gründe der Ignoranz schon schwerer nachvollziehen. Es sind meist Frauen, die in der Männerwelt mitspielen wollen und ihren mühsam erkämpften Platz nicht durch die Identifikation mit den Schwächeren und der Vertretung von deren Anliegen in Frage stellen wollen. Auch hier sozusagen eine sekundäre patriarchale Dividende. In einem kapitalistischen System mit privatem Bodenmarkt haben Interessen des Allgemeinwohls wie Grünflächen, die keine Rendite abwerfen, bei Investoren einen schweren Stand und sind aufgrund der Bodenpreise auch teurer für die Kommunen. In einem neoliberalen System haben die Kommunen meist nicht so viel politisches Kapital, dass sie hier bodenpolitisch durchgreifen können.

**UCA:** Der öffentliche Raum hat in den letzten Jahren massiv an Bedeutung gewonnen. Wie würden Sie das einschätzen: Sind Männer und Frauen\* dabei - salopp gesagt - unterschiedlich zum Zuge gekommen? Wie sieht es aus in Sachen Geschlechtergerechtigkeit im öffentlichen Raum?

**Eva Kail:** Da hat sich sicher viel zum Positiven geändert und sich deutlich etwas zugunsten der Frauen verschoben. Eine Rückeroberung des öffentlichen Raumes sozusagen, wenn man davon ausgeht, dass Autofahren und Radfahren männlich und zu Fuß gehen und Öffis benutzen weiblich dominiert ist. Sicher wäre der Frauenanteil beim Radfahren deutlich höher, wenn es separierte, bequeme, ausreichend breite und dadurch sichere Radwege geben würde. Wichtig sind auch genügend und bequeme Radabstellmöglichkeiten bei Wohnhäusern und Arbeitsplätzen, die keine Kraftakte, wie das Rad auf Haken hängen oder in den Keller tragen zu müssen, erfordern.

**UCA:** Der Druck auf den öffentlichen Raum hat insbesondere durch die Pandemie zugenommen und wird in Zukunft noch deutlich wachsen. Ursachen dafür sind Klimawandel, Pluralisierung der Gesellschaft, zunehmende Polarisierung usw. Was müsste getan werden, dass wir unsere öffentlichen Räume zukunftsrobust und im Interesse der Vielfalt gestalten können?

**Eva Kail:** Die Schlüsselfrage sind die parkende Autos. Diese Privatisierung gehört abgeschafft. Baumpflanzungen sind wegen bestehender Einbauten oft nur in der Park Spur möglich. Die Bäume brauchen wir aber ganz dringend wegen des Mikroklimas. Außerdem heizen Autos sich selbst und damit ihre Umgebung noch zusätzlich auf. Auch sollten autofreie Straßen wie Radstraßen oder zumindest temporäre Spielstraßen umgesetzt werden. Das Auto hat ausgedient. Außer natürlich für diejenigen, die es dringend brauchen, wie gebrechliche oder körperlich beeinträchtigte Personen und jene Transporte, die nicht mit elektrischen Lastenräder erledigt werden können. Die rasche Abschaffung des motorisierten Individualverkehrs ist genderrelevant, weil es die Verkehrsbedingungen aller anderen Verkehrsarten

deutlich erhöht und Straßen viel stärker zum Aufenthaltsraum macht. Das ist gerade für die stark im lokalen Wohnumfeld verwurzelten interessant: Kinder, alte Menschen und die, die sie betreuen.

**UCA:** Welche Hürden müssten für eine geschlechtergerechte Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums genommen werden? Gibt es Dinge, die immer wieder im Wege stehen? Was sind aus Ihren Projekten heraus die wichtigsten Erfolgsfaktoren auf dem Weg in geschlechtergerechte öffentliche Räume?

**Eva Kail:** Die Mobilisierung der leisen Mehrheiten. Autofahrende sind eine laute Minderheit bzw. nur knappe Mehrheit, das ist je nach Stadt unterschiedlich. Es ist wichtig, dass hier ein Klima des Umschwungs einsetzt, dass deutlich wird, bei so einer Verkehrswende kann sich ein "Venedig-Feeling" einstellen: zwar ohne Wasser, aber mit deutlich aktiverem Straßenleben. Diese Picknick-Stimmung und die Nutzung öffentlicher Räume in Straßen und Parks war v.a. während der ersten strengen Lockdowns bereits spürbar.

**UCA:** Richten wir unseren Blick Richtung Zukunft, insbesondere auf die „Smart City“. Welche Chancen und Risiken sehen Sie in Bezug auf geschlechtergerechte Stadtentwicklung im Zusammenhang mit dem Einsatz von sogenannten smarten Anwendungen?

**Eva Kail:** Bei smarten Technologien muss man anpassen. Wenn sich Lampen nur beim Vorbeigehen einschalten, werden Frauen in großen Freizeitalanlagen ohne soziale Kontrolle regelrecht ausgeleuchtet, während potentielle Belästiger im Dunkeln bleiben. Technologien muss man daher immer nach ihren sozialen Auswirkungen beurteilen. Selbstfahrende Busse würden das Sicherheitsgefühl von Frauen reduzieren, weil sie im Belästigungsfall niemanden mehr ansprechen können und niemand unmittelbar eingreifen kann. Ein digital unterstütztes mobility as a service hingegen ist dafür in dünn besiedelten Gebieten ein sehr wichtiges Angebot.

**UCA:** Wie sieht Ihre Vision der gendergerechten Stadt der Zukunft aus? Was ist neu, was ist abgeschafft?

**Eva Kail:** Die Vision bezieht sich auf ein respektvolles, möglichst konfliktarmes Mit- und Nebeneinander, wo Konflikte auch ver- und ausgehandelt werden. Das drückt sich auch in räumlichen Aufteilungen aus: viele Grünflächen und mikroklimatisch optimierte Straßenräume, wo Licht und Schattenplätze zum Aufenthalt vorhanden sind. Jede Jahreszeit schafft unterschiedliche Präferenzen und Standortgunst. In einer stark alternden Gesellschaft sind Kleinigkeiten wie tiefergesetzte Ampeldruckknöpfe, bequeme und hohe Einzelsessel mit Armstützen sinnvoll und wichtig und sind auch bequem für alle

anderen. Ein Städtebau, der einen qualitätsvollen Umgang mit Dichte erreicht, d.h. Frequenzen geschickt bündelt, Besonnung- und Beschattungseffekte mitdenkt, Trakt Tiefen, die ein Querlüften der Wohnungen ermöglicht und ausreichend dimensionierte und gut zugeschnittene Grünflächen integriert, sei es im Bau Block oder als öffentliche Parks.

**UCA:** Was muss sich in der Stadtpolitik am dringendsten ändern, damit die Vision umgesetzt werden kann?

**Eva Kail:** Dazu fällt mir sehr viel ein. Vor allem aber braucht es mehr Wille. Wichtig ist aber auch, die Geschichte der autoarmen Stadt zu erzählen, und die damit erreichbaren Qualitäten hervorzuheben, Kostenwahrheit einzuführen, keine Wohnbauförderungsmittel für Garagenbau, keine Stellplatzverpflichtung mehr im Wohnbau. Keine (fast) Gratisparkplätze im Straßenbau, dafür rascher Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Radwege sowie gute Qualität der Gehwege. Keine teuren Umbauten, sondern rasch und flächendeckende Umsetzung durch billige, provisorische Maßnahmen. Wenn überall die Qualität zeitgleich steigt, wird Gentrifizierung vermieden oder gering gehalten.

Vielen Dank für das Interview!



Foto: Jana Madzigon

*Eva Kail ist Städteplanerin in Wien und die Gender Planning Expertin der Stadt Wien. Sie führte elf Jahre lang die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen in der Stadtbauverwaltung Wien. Eva Kail ist an zahlreichen Pilotprojekten zu gendergerechtem und sozialem Wohnen beteiligt gewesen, setzt sich für die weitgehende Abschaffung des motorisierten Individualverkehrs und die Umgestaltung öffentlicher Räume ein.*

# Fokus

# *Wohnen & Arbeiten*

Im Interview: Mareike Wiegmann

Am 24. Oktober 1975 trat fast die Hälfte der Menschen in Island in den Streik: Keine Frau\* sollte auch nur die geringste Arbeit verrichten, weder bezahlte noch unbezahlte. Kein Kochen, kein Putzen, keine Besorgungen, keine Betreuung von Familienmitgliedern. Ganze 90 Prozent der Frauen\* legten ihre Arbeit nieder und die isländischen Männer lernten, was es heißt, sich neben der Erwerbsarbeit auch noch um Kinder und andere Familienangehörige zu kümmern. Der Streik offenbart nicht nur die Bedeutung unbezahlter Care-Arbeit für das Land, er zeigt obendrein: „Frauen, die nicht arbeiten, gibt es nicht. Es gibt nur Frauen, die für ihre Arbeit nicht bezahlt werden“.<sup>13</sup> Der Unternehmensberatung McKinsey zufolge schultern Frauen\* schätzungsweise 75 Prozent der unbezahlten Arbeit auf der Welt. In Zahlen heißt das: bis zu 10 Billionen Dollar pro Jahr, was etwa 13 Prozent des globalen BIP entspricht.<sup>14</sup> Das Zuhause, der Wohnort, bedeutete für die allermeisten Frauen\* also schon immer eine Doppelbelastung von bezahlter und unbezahlter Arbeit.

# Maximal gemischte Quartiere

Die Stadtplanung lief der Lebenswirklichkeit von Frauen\* lange Zeit zuwider. Im Fokus standen vor allem erwerbstätige Männer. So bemerkt die feministische Architektin Dolores Hayden bereits in den 1980er Jahren, dass die Architektur amerikanischer Wohnsiedlungen von der Vorstellung geprägt ist, dass Frauen zuhause die Care-Arbeit erledigen, während ihre Ehemänner außer Haus einer Erwerbsarbeit nachgehen.<sup>15</sup> Davon erzählen die strikt separierten Wohn- und Gewerbebebauungen aus dieser Zeit. Nicht nur in den USA, sondern auch in Deutschland. Mit dem Ziel, den Mann morgens auf effizientestem Wege zur Arbeit und abends wieder nach Hause zu bringen, wurden breite Schnellstraßen quer durch die Städte gebaut. Wie Frauen\* auf kürzestem Wege zum Einkaufen gelangen, wie sie die Kinderbetreuung auf dem Weg zu Arbeit organisieren und pflegebedürftige Angehörige zur Ärztin begleiten können, das wurde bei der Planung der Stadt häufig schlicht vergessen. Auch heute noch orientieren sich viele Planungen am erwerbstätigen Mann ohne Fürsorgeverantwortung – mit der Folge, dass Frauen\* zusätzliche Wege auf sich nehmen müssen, die nicht nur Zeit, sondern auch Geld kosten.

Anstatt Wohnen und Arbeiten als getrennte Funktionen zu betrachten, erkennt eine gendersensible Planung die Bedeutung von Care-Arbeit an und denkt sie als Querschnittsthema mit: „Wohnen ist nicht nur Ruhe, Musse und Erholung. Wohnen bedeutet immer auch Arbeit: Haus- und Versorgungsarbeit-, Pflege- und Beziehungsarbeit, d.h. Care-Arbeit.“<sup>16</sup> Um dieser Tatsache Rechnung zu tragen, braucht es maximal gemischte Quartiere, die die alltäglichen Stationen der Menschen wieder näher zusammenbringen: Arbeit, Wohnen, Bildung, Kultur, Versorgung und öffentliches Leben.

Wien gilt als Vorzeigestadt in Sachen Gender Planning. In der Seestadt Aspern, einem der größten Stadtentwicklungsgebiete Europas, sollen bis 2028 etwa 20.000 Menschen leben – fast genauso viele Arbeitsplätzen soll der neue Stadtteil schaffen. Wohnen und Arbeiten finden in der Seestadt Tür an Tür statt, die Wege von A nach B sind kurz. Viele Wohnhäuser beherbergen urbane, lebendige Erdgeschosszonen mit Platz für Geschäfte und Gastronomie, Werkstätten und Betreuungsangebote. Supermärkte, Praxen, Parks, Friseursalons, Nachbarschaftstreffs und Bildungseinrichtungen liegen nah am eigenen Wohnort. Wie wichtig Nutzungsgemischte Quartiere gerade in Krisenzeiten für Frauen\* sind, hat uns die Gesundheitsökonomin Mareike Wiegmann von ProQuartier im Interview beschrieben: Während der Corona-Pandemie mussten viele – gerade einkommensärmere – Familien auf knappen Wohnraum Homeoffice und Care-Tätigkeiten, wie etwa Homeschooling, vereinen, was ein hohes Konfliktpotenzial mit sich brachte. Insbesondere für Frauen\* sind Entlastungsangebote im Quartier und eine funktionierende Nachbarschaft daher unverzichtbar. Vielfältige Quartiere kommen aber nicht nur Frauen\* zugute; sie verbessern die Lebensqualität für alle. Indem zum Beispiel Waschräume, Küchen, Terrassen und Werkstätten in nachbarschaftlich genutzten Gemeinschaftsräumen untergebracht werden, begegnen sich ganz verschiedene Menschen unterschiedlichen Alters, kommen ins Gespräch und können sich gegenseitig im Alltag unterstützen. Solche Cluster-Wohnungen können laut Wiegmann auch helfen, dem Problem von Einsamkeit im Alter sowie Depressionen und Demenz vorzubeugen. Einen ähnlichen Gemeinschaftsgedanken verfolgt das genossenschaftliche Wohnprojekt Spreefeld Berlin.

Auch das Viertel Frauen-Werk-Stadt I (mittlerweile gibt es II und III) orientiert sich an den Care-Bedürfnissen von Frauen\*. Die von vier Architekt\*innen geplante Wohnanlage liegt direkt neben einer Tramhaltestelle, hat einen eigenen Kindergarten und befindet sich unweit von Schulen, wodurch die Kinder den Schulweg schon früh auf eigene Faust antreten können. Hinzu kommen Praxen, Apotheken, Geschäfte und ein gro-



ber Supermarkt. Das Design des Wohnkomplexes fördert die Gemeinschaft und gemeinsam genutzte öffentliche Räume. Die maximal vierstöckigen Gebäude sind miteinander verbunden, die Treppenhäuser sind großzügig gestaltet, jedes Stockwerk bietet Platz für Kinderwägen. Die Wohnungen gruppieren sich um miteinander verbundene Innenhöfe mit Rasenflächen und Spielplätzen, die von jeder Wohnung aus zu sehen sind. Gleiches gilt für die offene Gestaltung der Wohnungen: Von der Küche, dem Herz der Wohnung, ist der Rest der Wohnung jederzeit einsehbar – auf diese Weise können die Bewohner\*innen ihre Kinder beim Spielen im Blick behalten.

Wollen wir eine gendergerechte Stadt erreichen, müssen wir – das wird hier deutlich – Wohnen und Arbeiten unbedingt zusammen denken und planen. Der unbezahlten Care-Arbeit muss dabei eine ebenso große Bedeutung beigemessen werden wie der Erwerbsarbeit. Wie das aussehen kann, zeigen maximal gemischte Quartiere mit kurzen, unkomplizierten Wegen und Räumen für gemeinschaftliches Handeln. Von denen profitiert am Ende nicht nur ein Geschlecht, sondern die ganze Stadtgesellschaft.

Mikropolis. So der Name des Konzepts von urbanista für den neuen Stadtteil in Frankfurts Nordwesten. Das Konzept sieht viel Fläche für nachbarschaftliche Interaktionen und Begrünung vor. Der ganze Entwicklungsprozess ist eng mit der Bevölkerung abgestimmt worden.



Rendering des in der Entstehung befindlichen neuen Stadtteils in Frankfurt

© urbanista



Trotz organischer Formen und viel Begrünung ist dieser Innenhof gut einsehbar

Dieser Innenhof zeigt, wie die Nachbarschaft durch architektonische Maßnahmen gestärkt werden kann. Mit Sitzbänken, Sportgeräten und viel Platz im Grünen.

Foto: Chuttersnap / unsplash

# Barrierefreiheit betrifft uns alle

Über Wohnen und partizipative Quartiersarbeit sprachen wir mit Mareike Wiegmann

**UCA:** Spielt Gender Planning für Sie in der täglichen Arbeit eine Rolle? Ist es für Sie ein allgegenwärtiges Thema oder gibt es bei bestimmten Projekten ein besonderes Augenmerk darauf?

**Mareike Wiegmann:** Frauen erreichen statistisch gesehen ein höheres Alter als Männer, deswegen beschäftigen wir uns gerade in Bezug auf die alternde Gesellschaft auch mit Gender Planning. Bei unserem LeNa-Projekt, Lebendige Nachbarschaft, merken wir, dass der Fokus auf den Frauen liegt, insbesondere den älteren Frauen, teilweise mit Unterstützungsbedarf. Wir sehen auch im Zuge der Freiwilligenarbeit, dass diese vor allem von den Frauen lebt. Das zieht sich bei uns durch viele Generationen.

**UCA:** Was sind denn so die Knackpunkte? Was sind das für inhaltliche Themen, um die es geht?

**Mareike Wiegmann:** Vor allem die Barrierefreiheit. Hier gibt es zum Beispiel das „Design for all“-Modell. Barrierefreiheit ist nicht nur etwas, wovon die ältere Generation profitiert, sondern auch Frauen mit Kinderwagen oder das kleine Kind an der Hand. Aber auch die, die mit schwerem Reisegepäck unterwegs sind. Wir dürfen die ältere Generation nicht mit dem Stempel „alt, krank, bewegungseingeschränkt“ gleichsetzen, sondern müssen klar machen, dass wir alle von Barrierefreiheit profitieren. Dies sollte der Standard sein und zukünftig nicht mehr in Frage gestellt werden. Ich habe immer wieder mit Menschen zu tun, die sich erst mit Barrierefreiheit beschäftigen und darum kümmern, wenn der Bedarfsfall eingetreten ist. Barrierefreiheit betrifft aber alle Generationen, wenn auch nur temporär.

**UCA:** Gibt es auch Dinge, die sich konkret auf die Wohnungsausstattung und die Lage beziehen?

**Mareike Wiegmann:** Auf jeden Fall! Hamburg ist eine Stadt des Hochparterres. Da Barrierefreiheit umzusetzen ist eine große Herausforderung. Die Abstellmöglichkeiten vor Ort sind aber auch ein Problem: Wo stelle ich den Kinderwagen oder den Rollator hin? Im Hausflur ist es das Brandschutzrisiko, in der Wohnung ist es der fehlende Platz.

Wie sieht überhaupt eine Wohnung aus, die meine Bedürfnisse wahrnimmt und mich nicht behindert? Wir sagen daher nicht, dass Menschen eine Behinderung haben, sondern dass sie von ihrem Umfeld oder von ihrer Wohnung behindert werden. Das ist ein großer Unterschied.

In Bezug auf die ältere Generation ist außerdem das Thema „Einsamkeit“ im Wohnungskontext wichtig und kann ein Booster für Krankheiten wie Depressionen und Demenz sein. Das Demenz-Problem kommt sowieso unaufhaltbar auf uns zu. Auch da muss man sich als Gesellschaft auf den Weg machen und nach Lösungen im Bereich Wohnen suchen. Die typische Cluster-Wohnung ist zum Beispiel ein Modell, das mehr aufgegriffen werden sollte. Hier ist auch ein generationsübergreifendes Wohnen möglich. Das Konzept beinhaltet, dass ich meinen kleinen, eigenen geschützten Raum mit einer kleinen Küchenzeile und sanitären Anlagen habe, darüber hinaus aber noch die Gemeinschaftsfläche, die ich nutzen kann, wenn mir nach Gemeinschaft ist.

**UCA:** Gibt es durch die Pandemie veränderte Anforderungen an den Wohnraum und die Quartiere?

**Mareike Wiegmann:** Zu den Hochzeiten der Pandemie, als Homeschooling und Home Office zusammenkamen, haben wir deutlich gemerkt, dass das wirklich sehr hohes Konfliktpotenzial hat. Viele Familien waren sehr belastet, weil der Wohnraum oder Ausweichraum einfach nicht da war. Gerade bei einkommensschwächeren Familien kommt es vor, dass die Anzahl der Zimmer nicht das erfüllt, was die Personen brauchen. Nachbarschaftstreffs, die Schule, Nachmittagsbetreuung oder Hausaufgabenhilfe, das sind alles Angebote gewesen, die von jetzt auf gleich weggefallen sind. Die Familien mussten diese Konflikte mit sich selbst ausmachen, da häufig der Kontakt nach außen und Ansprechpersonen gefehlt haben. Das wurde aber ganz viel mit sich selbst ausgemacht, nach außen hin hat man das kaum wahrgenommen. Es fehlte wahrscheinlich auch der Kontakt nach draußen, gerade der weibliche Kontakt, wenn es zuhause schwierig ist. Wir haben mit unterschiedlichen Konzepten der Nachbarschaftshilfe und telefonischen Kontakten viel abfedern

können, aber waren über die Öffnungsschritte sehr dankbar. Insbesondere die Care-Arbeit lag in vielen Quartieren auf den Schultern der Frauen und hat gezeigt, wie wichtig Entlastungsangebote im Quartier und eine funktionierende Nachbarschaft sind.

**UCA:** Werfen wir einen Blick auf den öffentlichen Raum. Gibt es dort spezielle Anforderungen für Barrierefreiheit? Müssen sich öffentliche Räume verändern, anderen Ansprüchen genügen, wenn wir über Gendergerechtigkeit nachdenken?

**Mareike Wiegmann:** Bei öffentlichen Räumen denke ich ganz schnell an Angsträume. Bei ProQuartier machen wir so genannte „Walk and Talks“, bei denen wir Gebiete ablaufen, um Angsträume – und das sind häufig Angsträume für Frauen – zu identifizieren. Wo mangelt es an ausreichender Beleuchtung? Wo fühlen sich die Menschen nachts unwohl? Wo fehlen gute Wege? Wir merken aber auch, dass es Schnittstellen gibt, die sich manchmal gegenseitig aufheben: Auf der einen Seite haben wir die mangelnde Beleuchtung, die kritisiert wird. Auf der anderen Seite brauche ich eine indirekte Beleuchtung, um die Biodiversität zu berücksichtigen. Wir müssen dann häufig einen kleinen gemeinsamen Nenner finden.

**UCA:** Es gibt schon seit ein paar Jahren die Möglichkeit, dass man Straßenbeleuchtung durch Sensorik so steuert, dass immer dann, wenn sich eine Person nähert, automatisch das Licht angeht. Das wäre ja etwas, was vielleicht ein bisschen Abhilfe schaffen könnte?

**Mareike Wiegmann:** Ich komme ursprünglich aus einer dörflichen Struktur. In dörflichen Strukturen gibt es häufig das Problem, dass um 23:30 Uhr die Straßenlaternen ausgeschaltet werden. Bei uns ist es möglich, die Lampen mit einer App zu steuern. Das ist eine Protestbewegung hauptsächlich von den Bewohnerinnen gewesen, die gesagt haben, dass sie sich dort im Dunklen nicht sicher fühlen und wollen, dass das Licht an bleibt. Mit der App ist es möglich, die Lampen für 10 Minuten anzuschalten. Als Argument für das Ausschalten der Beleuchtung wird häufig Energiesparen genannt. Das kann aber nicht die Begründung dafür sein, dass ich mich als Frau nachts unwohl fühlen muss. Ich gehöre auch zu den Frauen, die nachts mitten auf der Straße laufen, weil es ein komisches Gefühl ist, den dunklen Bürgersteig zu nehmen, wo die Autos parken. Einer Frau muss ich das nicht erklären, aber einem Mann in der Regel schon.

**UCA:** Würden Sie sagen, dass es da noch große Unterschiede zwischen Stadt und Land gibt?

**Mareike Wiegmann:** Ja definitiv. In meiner Heimat stirbt die Dorfmitte aus. Es gibt drum herum ein Neubaugebiet, wo sich die Familien, die bleiben, ihr Einfamilienhaus bauen. Das ist ein bisschen scha-

de. Wo geht dieser Trend hin? Sollte das nicht eigentlich genau umgekehrt sein, dass ich die Dorfmitte wieder aktiviere? Mit welchen Strategien kann ich dieser Entwicklung gegenwirken? Unser LeNa-Projekt oder das Bielefelder Modell, an dem das LeNa-Projekt angelehnt ist, sind Steuerungsmechanismen, die man nutzen kann. Hierdurch wird die Barrierefreiheit und Versorgungssicherheit erzeugt, welche für ein selbstständiges Leben auch im hohen Alter und/oder bei Unterstützungsbedarf benötigt werden. Gleichzeitig kann ich die Dorfmitte wieder beleben.

**UCA:** Wenn Sie das Thema Gendergerechtigkeit in verschiedenen Kontexten ansprechen, ist das eher ein Türöffner oder haben Sie da mehr mit Barrieren zu tun?

**Mareike Wiegmann:** Ich bin eine sehr große Verfechterin von gemischten Teams. Bei ProQuartier sind wir der Überzeugung, dass ein gemischtes Team die besten Ideen hervorbringt. Eine gute Lösung kann ich nur finden, wenn ich Probleme von möglichst vielen Seiten beleuchte, dies schaffe ich nur, indem ich Teams mische und eine wirklich breite Vielfalt schaffe. Ein homogenes Team hat andere Problemlösungsansätze als ein heterogenes Team. Hier findet meiner Meinung nach aktuell überall ein Umdenken statt.

**UCA:** Vielfalt ist auch ein zentrales Thema für Beteiligungsprozesse. Sehen Sie da besondere Hürden in Bezug auf die Beteiligung von Frauen?

**Mareike Wiegmann:** Bei Beteiligungen in den Großwohnsiedlungen haben wir teilweise einen höheren Migrationsanteil. Hierdurch merken wir die kulturellen und sprachlichen Hürden, die eine Beteiligung mit sich bringen kann, insbesondere für ältere Frauen. Wir versuchen dann über unsere Quartiers-Netzwerke an die Frauenkreise ranzutreten. Wir haben in unseren Nachbarschaftshäusern z.B. Nähgruppen, auf die wir dann aktiv zugehen und fragen, ob sie sich nicht beteiligen wollen. Das ist auch eine Frage des Netzwerks vor Ort. Wir haben das Glück, dass wir Personen haben, die als Türöffner fungieren können, die „bunten Hunde der Quartiere“ werden sie liebevoll von uns genannt. Hierdurch können wir unser eigenes Netzwerk erweitern und Sprachbarrieren abbauen, da häufig auch die Dolmetscherfunktion übernommen werden kann.

**UCA:** Es ist auch eine große Anforderung, eine wirklich offene Atmosphäre herzustellen, dass Menschen in der Lage sind, das, was sie in der Nachbarschaft bewegt, artikulieren zu können.

**Mareike Wiegmann:** Ja, und da braucht es manchmal das geschützte Vieraugengespräch. Bei unseren LeNa-Projekten ist es so, dass wir ganz viele niederschwellige Begegnungen schaffen, sei es der Briefkasten oder die Sitz-Nische, wo ich mich einfach hinsetzen kann, wenn ich vom Ein-

kaufen komme oder wenn ich meine Post geholt habe. Dort laufe ich automatisch Nachbarn in die Arme. Man kann architektonisch unglaublich viel machen. Man muss das aber von Anfang an mitdenken und wollen.

**UCA:** Gibt es einen genderspezifischen Unterschied bei den Antworten, die Sie bei Beteiligungsformaten bekommen? Haben Männer und Frauen unterschiedliche Wünsche?

**Mareike Wiegmann:** Meine Erfahrung ist, dass Frauen mehr an die Gemeinschaft denken und für sie die Gestaltung von Plätzen wichtig ist, damit dort Gemeinschaft stattfinden kann. Es wird häufig auch an andere Generationen gedacht. Bei den Männern ist es dann doch eher aus seiner Sichtweise gesprochen, was ihm fehlt. Bei Frauen geht es oft nicht um die eigenen Bedürfnisse, sondern darum, was dem Umfeld gut tun könnte. Wir merken auch, dass die Gemeinschaftsgruppen häufig von Frauen betrieben werden oder sie komplett aus Frauen bestehen.

**UCA:** Wenn Ihr Ziel in Bezug auf Gendergerechtigkeit erreicht wäre, wie sähe das aus? Wann würden Sie sagen „das ist ein toller Stadtteil, das ist ein Quartier, was gelungen ist“?

**Mareike Wiegmann:** Die Quartiere müssen gemischt werden. Ich brauche ein Quartier, wo die Älteren neben den Studenten, neben den Familien, neben den Singles leben – und das im Einvernehmen. Ich möchte auch, dass dort Träger der Eingliederungshilfe sind. Ich möchte, dass psychisch Erkrankte auch in diesen Quartieren aufgefangen werden und dass jeder akzeptiert wird. Ich möchte, dass Kultursensibilität stattfindet und eine Selbstverständlichkeit ist. Ich möchte diese vielfältige Gemeinschaft haben und nicht das Stigma, dass ältere Menschen alt und gebrechlich sind und sie der Gesellschaft keinen Nutzen bringe. Von dem freiwilligen Engagement der Älteren in unserer Gesellschaft lebt so viel Nachbarschaft und so viel in den Quartieren. Ich glaube, wenn wir das geschafft haben, dann haben wir eine schöne Stadt und ein schönes Quartier.

**UCA:** Wenn Sie drei Wünsche frei hätten: Wofür würden Sie die Wünsche nutzen, was würden Sie sich wünschen?

**Mareike Wiegmann:** Ich würde mir wünschen, dass alle Häuser in Hamburg, die Hochparterre sind, barrierefrei sind. Das ist auch bei unserer Projektarbeit immer wieder ein Thema. Ich kann die Nachbarschaft und die Netzwerke noch so gut stricken, wenn durch das Hochparterre keine Barrierefreiheit gegeben ist, sitze ich in meiner Wohnung wie in einem goldenen Käfig. Meine Wohnung kann noch so schön sein, wenn ich aber nicht mehr in der Lage bin, am Leben draußen teilzuhaben, ist es dann diese Wohnung noch wert? Barrierefreiheit würde somit viele Probleme lö-

sen. Insbesondere Älteren, denen dieses Problem aktuell noch nicht bewusst ist, aber nach einem Krankenhausaufenthalt oder einer plötzlichen Krankheit auf schmerzliche Art und Weise bewusst wird. Ich würde mir wünschen, dass sie ihr Quartier nicht verlassen müssen, weil die Barrierefreiheit ein Problem wird. Ich würde mir außerdem wünschen, dass Zuwege mitgedacht werden. Manchmal ist es in Hamburg so, dass Wegeketten auf Grund von verschiedenen Zuständigkeiten nicht ganzheitlich gedacht werden. Dann wird zwar die U-Bahn Haltestelle barrierefrei ausgebaut, die Zuwege sind dies aber nicht. Ich muss die Barrierefreiheit darüber hinaus denken. Ich brauche natürlich die Wohnungswirtschaft, die auch in den Quartieren Barrierefreiheit mitdenkt. Viele von uns kennen die Rampen, die primär für den Fahrradverkehr geschaffen wurden. Diese sind häufig viel zu steil, als dass ein Rollstuhlfahrer sie selbstständig benutzen könnte. Ich würde mir wünschen, dass wir uns für Extrawege sensibilisieren, die ein Rollstuhlfahrer nehmen muss und dass ein Architekt, ein Projektmanager etc. das Gebäude, was er gebaut hat, und die Wohnungsumgebung aus Sicht eines Rollstuhlfahrers erleben würde. In der Neuen Mitte Altona, ein Gebiet, was wir als Quartiersmanager betreuen, bilden unter anderem Seheingeschränkte einen großen Teil der Bewohnerschaft. Die Neue Mitte Altona ist auf der einen Seite noch eine halbe Baustelle und da merken wir oft, dass auch Baustellenführungen gewisse Gruppen vergessen. Ich kann den Seheingeschränkten nicht ihre taktile Art und Weise, wie sie sich im Stadtteil orientieren nehmen, weil die Baustellenzufahrt errichtet werden muss. Hier ist viel Sensibilisierung nötig. Dies ist immer ein wichtiges und gleichzeitig spannendes Thema. Ich würde mir wünschen, dass jeder mehr auf Bedürfnisse anderer eingeht, auch wenn diese einen selbst nicht unmittelbar betreffen.

**UCA:** Glauben Sie, dass 2040 viele Quartiere den genannten Wünschen näher sein werden?

**Mareike Wiegmann:** Wenn wir Neubaugebiete gestalten, haben wir den Vorteil, dass wir diese den Bedürfnissen zukünftiger Quartiere anpassen können und einen Fokus setzen können. Dies ist in einem Bestandsquartier schwieriger möglich, da gewisse Gegebenheiten nicht oder nur schwer geändert werden können. Man muss sich immer die Frage stellen, wo ich meinen Wunschtraum eines Quartiers verwirklichen kann. In einem Bestandsquartier habe ich immer wieder Faktoren, die ich vielleicht nur bedingt ändern kann. Diese Chance bekomme ich nur in einem Neubauquartier und das ist in einer Stadt wie Hamburg leider doch sehr begrenzt.

**UCA:** Vieles muss von den Menschen gewollt und umgesetzt werden, manchmal hilft aber auch, dass man einen Rahmen und einen Methodenkoffer hat, die grundsätzlich zu beachten sind. Haben wir schon die richtigen Instrumente?

**Mareike Wiegmann:** Hier passiert unglaublich viel und es findet ein Umdenken statt. Worüber ich mich zum Beispiel freue ist, dass die IFB Förderung für Neubau und Modernisierung schon häufig eine Barrierefreiheit fordert. Das sind so kleine Stellschrauben, womit ich etwas erreiche, was vielleicht gar nicht mein primäres Ziel war. Eigentlich ist mein primäres Ziel die Schaffung von Wohnraum, wenn ich aber gewisse Ziele erfüllen muss, um Förderungen zu bekommen, die auf der anderen Seite für eine gewisse Zielgruppe Mehrwert schaffen, freut mich das. Zusätzlich würde es mich freuen, wenn wir eine stetige Sensibilisierung für Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen mitdenken und mit und nicht über die Zielgruppe sprechen.

Vielen Dank für das Interview!



*Mareike Wiegmann ist gelernte Gesundheits- und Krankenpflegerin und studierte Gesundheitsökonomin. Über verschiedene Stationen in Krankenhäusern und Hospizen ist sie 2020 als Teamleiterin der Quartiersarbeit zu ProQuartier gekommen und dort für die Schwerpunkte Quartiersentwicklung, Wohnkonzepte und Mobilität zuständig. Ihr Lebenslauf ist durch ihr Interesse an Gesundheitsförderung und der Entstigmatisierung von älteren Menschen geprägt.*

# Quellen

- 1 VERKEHRSClub DEUTSCHLAND E.V.  
<https://www.vcd.org/artikel/feministische-verkehrspolitik>
- 2 GLOBAL GENDER GAP REPORT 2022  
[https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GGGR\\_2022.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_GGGR_2022.pdf), S. 5.
- 3 BUNDESAMT FÜR JUSTIZ, §8 ABS. 3 SATZ 3 PBefG  
<https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html>
- 4 PROMOTING CYCLING FOR EVERYONE AS A DAILY TRANSPORT MODE (PRESTO)  
[https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-12/presto\\_policy\\_guide\\_promotion\\_of\\_cycling\\_en.pdf](https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-12/presto_policy_guide_promotion_of_cycling_en.pdf), S. 17.
- 5 AMERICAN COUNCIL ON EXERCISE WALKING  
<https://acewebcontent.azureedge.net/assetportfoliodownloads/WalkingFunFacts-2015.pdf>
- 6 UNITED NATIONS  
<https://unric.org/en/why-we-all-should-care-about-toilets/>
- 7 BUND  
<https://www.bund.net/themen/mobilitaet/schadstoffe/feinstaub/>
- 8 NATIONALE ARMUTSKONFERENZ  
[https://www.nationale-armutskonferenz.de/wp-content/uploads/2017/10/NAK\\_Armutrisiko-Geschlecht.pdf](https://www.nationale-armutskonferenz.de/wp-content/uploads/2017/10/NAK_Armutrisiko-Geschlecht.pdf)
- 9 WORLD TOILET DAY  
<https://www.worldtoiletday.info>
- 10 UNITED NATIONS  
<https://unric.org/en/why-we-all-should-care-about-toilets/>
- 11 HAMBURGER BEHÖRDE FÜR SCHULE UND BERUFSBILDUNG  
<https://www.hamburg.de/strassennamen/>
- 12 KERN, LESLIE: Feminist City, Münster 2020, S. 43
- 13 CRIADO-PEREZ, CAROLINE: Unsichtbare Frauen, München 2020, S. 104
- 14 MCKINSEY & COMPANY 2019  
<https://www.mckinsey.de/industries/public-and-social-sector/our-insights/accelerating-gender-parity-what-can-governments-do>
- 15 HAYDEN, DOLORES: Redesigning the American Dream: Gender, Housing, and Family Life, New York 2002, S. 59
- 16 LARES: VEREIN FÜR GENDER- UND ALLTAGSGERECHTES PLANEN & BAUEN 2021  
<https://www.lares.ch/news/genderkompass-planung>

## Weiterführende Literatur

Folgende Publikationen empfehlen wir als Ergänzung und Wissensvertiefung zum Thema Gender Planning. Diese Liste ist nur eine Auswahl, es gibt noch viele weitere spannende Publikationen.

### GENDER MAINSTREAMING IN DER STADTENTWICKLUNG (BERLIN)

[https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale\\_stadt/gender\\_mainstreaming/download/gender\\_deutsch.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_deutsch.pdf)

### GENDER MAINSTREAMING IM STADTENTWICKLUNGSGEBIET FLUGFELD ASPERN

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/asperr-seestadt/pdf/studie-gendermainstreaming.pdf>

### GENDER KOMPASS PLANUNG

[https://assets.website-files.com/5e0a624dedb7540708ab3b71/608da192cad5ca885845abad\\_GenderKompass%20Planung\\_2021\\_web.pdf](https://assets.website-files.com/5e0a624dedb7540708ab3b71/608da192cad5ca885845abad_GenderKompass%20Planung_2021_web.pdf)

### HANDBOOK GENDER-INCLUSIVE URBAN PLANNING DESIGN

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33197/145305.pdf>

### PLANUNGSEMPFEHLUNGEN DER FACHFRAUEN

<https://www.hamburg.de/contentblob/135132/871a9ae979b4d031ed51784098e58177/data/fachfrauen-planungsempfehlungen.pdf>

### REMARKABLE WOMEN IN TRANSPORT

<https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/TUMI-RemarkableWomenInTransport2021.pdf>

### HER CITY

[https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/03/02032021\\_her\\_city\\_publication\\_low.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/03/02032021_her_city_publication_low.pdf)

### MAKE SPACE FOR GIRLS IMPACT REPORT

<https://makespaceforgirls.co.uk/wp-content/uploads/2022/07/MSFG-Impact-Document-2021-2.pdf>

### RITA BAKE: EIN GEDÄCHTNIS DER STADT

<https://www.hamburg.de/contentblob/4461544/ceb8463f66fb954ea7dbadb2f833b0df/data/gedaechtnis-der-stadt.pdf>

### BETTINA MÖLLRING: TOILETTEN UND URINALE FÜR MÄNNER UND FRAUEN

[https://opus4.kobv.de/opus4-udk/frontdoor/deliver/index/docId/8/file/moellring\\_bettina.pdf](https://opus4.kobv.de/opus4-udk/frontdoor/deliver/index/docId/8/file/moellring_bettina.pdf)



