

Medienquelle	Print	Autor	GABRIELA BECK	AÄW	50.421,8
Auflage	287.571	Verbreitung	313.628	Seitenstart	42
Thema	Experte / in B O Forschungsfeld E + E				

## Eine Stadt, die für alle passt

Über Jahrzehnte wurden Metropolen überwiegend von Männern autogerecht geplant. Frauen, Senioren, Kinder, aber auch Radfahrer spielten dabei kaum eine Rolle. Das ändert sich gerade

VON GABRIELA BECK

Den Stadtbewohner gibt es nicht. Studierende, Pendler, Familien mit Kleinkindern, Obdachlose, Alleinerziehende, Blinde und Taube, Teenager, Senioren, Menschen mit Migrationshintergrund - sie alle nutzen die urbane Infrastruktur. Aber nicht alle benutzen sie auf dieselbe Weise. Denn unsere Städte sind nicht für alle Menschen gleich zugänglich, erfahrbar und sicher. So sind viele öffentliche Gebäude und Bahnhöfe noch immer nicht barrierefrei gestaltet, Frauen fühlen in Städten oft nicht sicher, Radfahrer und Fußgänger sind benachteiligt im Vergleich zu Autofahrern.

Der Grund: Jahrzehntlang saßen in den Verkehrs- und Stadtplanungsgremien vorwiegend Männer, und da planerische Entscheidungen immer auch von eigenen Alltagserfahrungen geprägt sind, wurden Städte nach männlichen Anforderungen angelegt. Zum Beispiel orientierte sich in der Vergangenheit die Verkehrsplanung oftmals an dem Stereotyp "Mann im Dienstwagen auf dem Weg zur Arbeit". Straßen, Parkplätze und Ampelphasen wurden auf diese Art der Fortbewegung ausgerichtet. Die heutigen Wegestrecken sind jedoch deutlich vielschichtiger. Aufgrund des demografischen Wandels sind mehr alte Menschen mit Rollatoren unterwegs, und immer weniger Jugendliche machen überhaupt den Führerschein.

Doch nicht nur die Gesellschaft als Ganzes ändert sich, auch die Lebenslagen eines jeden Einzelnen. Wer jung ist und sich auf seine Karriere konzentriert, für den spielt die Wohnumgebung oft keine große Rolle. Kommen dann Kinder dazu, gewinnt der Park

ums Eck plötzlich an Bedeutung. Wer sich um ältere Angehörige kümmert oder für das Einkaufen zuständig ist, für den sind kurze Wege hilfreich. Für Kleinkinder oder Hochbetagte wiederum ist das unmittelbare Wohnumfeld wichtig, denn ihr Bewegungsradius ist begrenzt.

Gezielt Interessen und Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen zu beachten und in der Stadtplanung zu berücksichtigen, damit beschäftigt sich "Gender Planning", die geschlechtergerechte Planung. Anders als es der Begriff vermuten lässt, geht es dabei aber nicht nur um das biologische Geschlecht, sondern vielmehr um soziale Rollen, verschiedene Altersgruppen, kulturelle Hintergründe und die sozioökonomische Situation der Menschen.

Wien gilt als Vorreiter der gendergerechten Stadtplanung. Einen gehörigen Anteil daran hat Stadtplanerin Eva Kail. Seit rund 30 Jahren kümmert sich die Expertin für Gender Planning der Stadt Wien darum, die Metropole für alle attraktiver zu machen. Parks werden dort gezielt so gestaltet, dass eine gute Beleuchtung und niedrig geschnittene Hecken ein Gefühl der Sicherheit vermitteln und es gleichermaßen attraktive Spiel- und Bewegungsangebote für Mädchen und Jungen gibt. Plätze sind mit vielen, auch unterschiedlich gestalteten Sitzmöglichkeiten zum Ausruhen möbliert. Schüler erhalten einen Schulwegplan, auf dem empfohlene Routen und Gefahrenstellen eingezeichnet sind.

"Als ich Mitte der 1970er-Jahre an der Technischen Universität Wien Raumplanung studiert habe, hat die Fortbewegung zu Fuß noch keine Rolle gespielt", sagt Eva Kail. "Es wurde ja ge-

rade erst das Radfahren in der Stadt als Thema entdeckt. Breite Gehsteige, auf denen sich zwei Erwachsene mit Kinderwagen bequem begegnen können, waren noch keines." Inzwischen sei Verkehrsplanung für Fußgänger und Radfahrer auf dem Radar der Expertinnen und Experten und auch der Öffentlichkeit - nicht zuletzt dank Klimakrise und Mobilitätswende.

Barcelona zum Beispiel hat die Umgehung ganzer Quartiere von drei mal drei Wohnblöcken zu verkehrsberuhigten Zonen zusammengefasst. Der dadurch gewonnene öffentliche Raum lädt Menschen zum Radfahren, durch die Stadt Flanieren oder Verweilen ein. Unterstützt wird das auch durch viele Grünflächen, Radwege, Sitzbänke und andere öffentliche Stadtmöbel.

Von diesen sogenannten Superblocks ließ sich die private Initiative "Kurs Fahrradstadt" in Hamburg-Eimsbüttel zum Konzept der "Superbüttel" inspirieren - autoarmen Zonen, die acht Häuserblocks umfassen sollen. Die Initiatoren versprechen sich davon weniger Abgase, mehr Spielraum für Kinder und insgesamt mehr Miteinander. Sie wollen die zwölf Quadratmeter, die ein Parkplatz belegt, nicht an ein stehendes Auto verschenken.

Als Leitbild moderner Verkehrskonzepte dient auch die "Stadt der kurzen Wege". Dabei geht es nicht um die Mobilität an sich, sondern vielmehr um eine schnelle Erreichbarkeit und um einen guten Zugang zur städtischen Infrastruktur. Insbesondere Paris hat sich das Konzept unter dem Schlagwort der "15-Minuten-Stadt" zu eigen gemacht. Es sieht vor, dass alle Grundbedürfnisse innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad von der eigenen

Wohnung aus erfüllt werden können: Supermarkt, Ärztehaus, Schulen und Erholungsorte sollen schnell erreichbar sein.

Das Konzept erleichtere den Alltag für alle, die sich um Haushalt und Betreuungspflichten kümmern, bestätigt Stadtplanerin Eva Kail. Doch auch hier lohne es sich, die Gender-Brille aufzusetzen: "Was ist nahe? Es macht schon einen Unterschied, ob ich zu Fuß in zehn Minuten bei der Apotheke oder im Park bin oder mit dem Rollator für die Strecke 30 Minuten brauche." Als weiteren Themenkomplex gendergerechter Stadtplanung führt Kail die Gestaltung von Parks an. Auch die habe man sehr lange nur aus dem männlichen Blickwinkel betrachtet. Ende der 90er-Jahre stellten die Sozialwissenschaftlerinnen Edit Schlaffer und Cheryl Benard für das Frauenbüro der Stadt Wien in einer Studie fest, dass sich Mädchen ab einem Alter von etwa zehn Jahren fast gänzlich aus Parkanlagen und öffentlichen Spielflächen zurückziehen. Spiel- und Sportangebote waren stark an den Bedürfnissen von männlichen Jugendlichen orientiert. Aus Ballspielkäfigen etwa wurden Mädchen von den Jungs regelrecht hinausgemobbt. Deswegen habe man dann viel offener gestaltete Ballspielplätze geschaffen sowie Sportflächen, die verstärkt auch Mädchen ansprechen sollen wie etwa Volleyballfelder, sagt Kail. Auch ruhigere Rückzugsorte wie Hängematten sind nun Teil der Spielflächengestaltung. Der Mädchenanteil sei dadurch deutlich gestiegen, sagt Kail.

Seit 2008 hat Wien Richtlinien für eine gendergerechte Park- und Spielplatzgestaltung. Dabei geht es etwa um Sicherheitsaspekte wie eine übersichtliche Gestaltung der Hauptwege mit Einblick in Nischen und einen Mindestabstand von Sträuchern vom Wegrand. Außerdem im Fokus sind beschattete Bereiche mit Sitzgelegenheiten und Sichtbeziehungen zu belebten Zonen für ältere Menschen.

Sollen Städte für alle Gruppen attraktiver werden, bedeutet das, den knappen Platz effektiver zu nutzen und Flexibilität für neue und differenzierte Raumnutzungen zu schaffen. Die Neuordnung des Stadtraums mit deutlich weniger Platz für den motorisierten Verkehr sei dabei eine gute Möglichkeit, verschiedene Nutzergruppen anzusprechen, sagt Martin Knöll, Professor für Stadtplanung an der **TU Darmstadt**. So konnte während der Autosperrung des vierspurigen Frankfurter Mainkais in den Jahren 2019 und 2020 eine Arbeitsgruppe um Knöll dort zwölfmal mehr Kleinkinder auf dem Fahrrad zählen. Die Studie legt nahe, dass Straßensperrungen für Autos ein Schlüsselement bei der Qualifizierung des öffentlichen Raums sind, selbst wenn sie wie im Fall des Mainkais nur vorübergehend sind.

Auch multifunktionale Stadtplätze seien eine gute Möglichkeit, verschiedene Nutzergruppen anzusprechen, sagt Knöll. Besonderes Augenmerk richtet er dabei auf das Element Wasser: "Wir müssen Wasser in der Stadt viel mehr spürbar machen." Für die Platzgestaltung böten sich etwa Wasserspiele und flache Wasserbecken an. Das Gefahrenpotenzial ungeschützter Wasserflächen für kleine Kinder könne zum Beispiel durch breite Beckenränder gemindert werden, die auch gleich als Sitzgelegenheiten dienen. Unterfahrbare Becken gäben Rollstuhlfahrern die Möglichkeit, mit dem Element in Kontakt zu treten.

"Auch Regenwasser wird noch viel zu wenig gestalterisch genutzt", sagt Knöll. Damit könnten sogenannte Wasserplätze gespeist werden, oberirdische Rückhalteräume, in denen Wasser bei Regen temporär zurückgehalten und zu einem späteren Zeitpunkt abgeleitet wird oder versickert. Im Sinne einer multifunktionalen Nutzung könnten die Bereiche in Trockenzeiten zum Beispiel als Skateboard- oder Rollschuhflächen genutzt werden.

Sogar die Wassermassen aus Wolkenbrüchen, die unsere Städte aufgrund des Klimawandels in Zukunft wohl öfter treffen werden, könnten dazu beitragen, öffentliche Freiräume mit sozialem Mehrwert zu schaffen. Die Niederlande und Dänemark implementieren bereits solche "amphibischen Stadträume" mit einem integrierten dezentralen Regenwassermanagement in ihre Metropolen. Rotterdam zum Beispiel möchte die Lebensqualität seiner Bewohner durch ein innovatives "waterproof design" steigern, das die Stadt gleichzeitig gegen Starkregen rüsten soll. Dazu gehören multifunktional gestaltete Deiche, Wasserplätze, Stau-, Grün- und Polderdächer und neue Wohnformen auf dem Wasser, die sich an schwankende Wasserpegel anpassen können.

Kopenhagen setzt mit dem Klimaprojekt Enghave Park neue Maßstäbe. Mit einem Wasserreservoir von 22 600 Kubikmetern - das entspricht rund neun olympischen Wasserbecken - antwortet der Park auf die Notwendigkeit, zukünftige Starkregenereignisse zu bewältigen. Absenkbare Wolkenbruchbecken fangen das Wasser auf. In Trockenzeiten können sie als Trainingsplätze für verschiedene Sportarten genutzt werden. Das Regenwasser wird zudem in einem Kanal umgewälzt, sodass Besucher ihre Hände darin eintauchen können. Außerdem speist es einen Springbrunnengarten, in dem Kinder spielen können.

Mit dem Klimawandel und seinen negativen Auswirkungen wie Hitzesommern, Tropennächten und Starkregen steht den Städten ein größerer Umbau hin zu mehr grün-blauer Infrastruktur bevor. Denn während sich Beton und Asphalt stark aufheizen, kühlen Pflanzen und Wasser ihre direkte Umgebung. Das kann auch eine Chance sein, unsere Städte für alle neu, zugänglicher, sicherer und attraktiver zu gestalten.