

# FEMINISTISCHE ANFORDERUNGEN AN EINE GESCHLECHTERGERECHTE UND NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG

Die Stadt der Möglichkeiten für *alle*

Besserer Zugang  
zu bezahlter Arbeit



Besserer Zugang zu Bildung  
und Aufstiegschancen



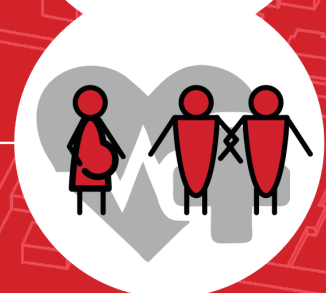
Mehr soziale und  
politische Teilhabe



Traditionelle Geschlechterrollen und Normen  
können leichter zurückgelassen werden



Sexuelle, reproduktive Gesundheit und  
Rechte können wahrgenommen werden





**2015**

**4 Mrd. Menschen**

50% aller Menschen leben in Städten



**7 Mrd. Menschen**

**2060**

70% aller Menschen leben in Städten

Die Urbanisierung der Welt ist eines der prägendsten Merkmale des 21. Jahrhunderts. Städte, vor allem Megacities und Metropolen, bieten einen Pool an Chancen ökonomischer Überlebenssicherung und sozialer Selbstverwirklichung. Ihre vielfältigen Angebote nutzen insbesondere Frauen und allen Menschen, die nicht nach traditionellen, binären Geschlechternormen leben und dadurch vielfältige Diskriminierung erfahren.

Zugleich vertieft sich in Städten bestehende soziale Ungleichheiten, und insbesondere Frauen und Mädchen in Armenvierteln können sich kaum aus der urbanen Armutsfalle befreien. Nicht nur in den anschwellenden Megastädten Asiens und Afrikas, auch in Europa, dessen Flächen längst zu zwei Dritteln urbanisiert sind, geht die zunehmende Armut an den städtischen Rändern mit geschlechtsspezifischer Gewalt einher. Soziale Segregation und sexualisierte Gewalt stellen große, oft ignorierte Gefahren für den gesellschaftlichen Zusammenhalt dar.

### Die soziale Ungleichheit der Zukunft ist urban und nicht gender-neutral

Bis zum Jahr 2050 werden 90% der zukünftigen Städter\*innen in Asien und Afrika erwartet – Regionen, in denen bereits jetzt der höchste Anteil sozial benachteiligter Menschen lebt.

Im globalen Süden leben 25% (1 Mrd. von 3,9 Mrd. Menschen) in Armenvierteln. Auch in Europa lebt fast ein Viertel der städtischen Bevölkerung in Armut und Ausgrenzung.

Und dennoch: Für Frauen, die durchschnittlich über weniger als 2% der globalen Landtitel verfügen, ist die Stadt eine (Über-) Lebenschance.

Städte produzieren über 70% des globalen Bruttosozialprodukts. Jedoch gibt es hierbei für Frauen keinen *fair share*: Mehr als 60% arbeiten prekär und ohne soziale Absicherung im informellen Sektor.

Die Migrationsbewegungen vom Land in die Stadt sind geschlechtsspezifisch geprägt. Derzeit kommen in den großen Städten weltweit 96 Frauen auf 100 Männer. Doch der Anteil der Frauen an der urbanen Bevölkerung wächst.

In 80 % von 59 Entwicklungsländern, die Daten erhoben haben, sind Frauen jedoch in den Armenvierteln überrepräsentiert. So leben in Afrika durchschnittlich 120 Frauen im Alter zwischen 15 und 49, gegenüber 100 Männern unter prekären Bedingungen.

Zudem leisten sie gegenüber Männern das Zwei- bis Dreifache an unbezahlter Fürsorge-Arbeit.

#### Quellen:

- European Strategy and Policy Analysis System (ESPAS): *Global Trends to 2030: The Future of urbanization and Megacities*. Brüssel, 2018. (<https://bit.ly/futureofurbanization>)
- <https://unhabitat.org/harsh-realities-marginalized-women-in-cities-of-the-developing-world>

### Nur inklusive Städte können nachhaltig sein

In den Städten und urbanen Siedlungen wird sich die Zukunft des globalen Zusammenlebens auch in ökologischer Hinsicht entscheiden: Mit dem notwendigen Bau langlebiger Infrastruktur der Daseinsvorsorge – Wohn- und Sozialraum, Grundversorgung, Verkehr, Gesundheit, Bildung und Freizeit – werden über Jahrzehnte hinweg belastende Emissionspfade festgelegt. Globale Herausforderungen wie der Klimawandel und die gerechte Verteilung knapper Ressourcen, v.a. Wasser, können nur unter Einbezug aller Menschen in den Städten bewältigt werden. Die Agenda 2030 hebt mit dem Nachhaltigkeitsziel SDG 11 für inklusive, sichere, resiliente und nachhaltige Städte deutlich hervor, dass neben Menschen mit Behinderungen und Älteren insbesondere Frauen Zugang zu sicheren Verkehrssystemen, Grünflächen und öffentlichen Räumen haben müssen. Die New Urban Agenda von UN-Habitat verpflichtet die Regierungen außerdem, Zugang zu bezahlbarem Wohnraum sicherzustellen – eine wichtige Forderung für den hohen Anteil alleinerziehender Frauen, die große Haushalte versorgen und für Frauen, Mädchen und Queers, die sich aus Gewaltbeziehungen befreien wollen.

### Drei Kriterien inklusiver und gendergerechter Stadtplanung: Sicherheit, Erreichbarkeit, Bezahlbarkeit

Die Stadt wird im Grunde um vier Funktionen herum gebaut: Wohnen, Arbeit, Gesundheit & Freizeit und Transport. Von Frauen, Queers und Männern, von Jung und Alt, von Reich und Arm, wird sie jedoch nicht in gleicher Weise erlebt. Städtische Infrastruktur steht v.a. sozial benachteiligten Frauen, Mädchen und Queer-Personen nicht gleichermaßen wie Männern zur Verfügung – weder quantitativ noch qualitativ.

# Chancen und Gefahren für diskriminierte Gruppen

## Urbane Siedlungen



belegen **nur 3%** der  
Landfläche weltweit

verbrauchen **60 to 80%**  
der globalen **Energieressourcen**

produzieren **75%** des  
**Kohlendioxid-Ausstoßes**

produzieren über **50%**  
des globalen Abfalls

**Urbanisierung bedeutet eine einzigartige Chance, ressourceneffizient, klimaresilient und sozial inklusiv zu bauen. Denn 75% der Infrastruktur, die bis 2050 benötigt wird, muss erst noch entstehen.**

Expert\*innen kritisieren die althergebrachten Vorstellungen gesellschaftlichen Zusammenlebens und darin die stereotypen Geschlechterrollen, die selbst modernen Stadtplanungs-Konzepten zugrunde liegen. Von den Prinzipien einer „fortschrittlich-funktionalen“ Stadt ausgehend, wie sie bereits in der Athen Charta 1933 festgehalten wurden, hat sich der Prototyp des Stadtmenschen, für den Wohnungen und Wege gebaut werden, allenfalls vom „Arbeiter“ zum „Banker“ gewandelt. Glänzende Fassaden und technologieintensive Infrastruktur im Stadtkern, die als Ausdruck von westlichem Fortschritt in die globalen Stadtwelten von morgen exportiert werden, sind jedoch für den Großteil der Menschen nicht funktional und verstärken soziale Ausgrenzung.

Deutlich wird dies im Bereich Mobilität und Verkehr: Frauen – meist für die Fürsorge in Familie und Nachbarschaft verantwortlich – können sich in den autogerechten Großstädten nur eingeschränkt und unter hohem Zeitaufwand bewegen. Anders als Männer legen Frauen bzw. alle, die Fürsorgearbeit leisten, meist kürzere Wege zurück, sind jedoch häufiger



WOHNEN

ARBEIT UND  
PRODUKTION

TRANSPORT

GESUNDHEIT,  
BILDUNG  
UND FREIZEIT



**VIER FUNKTIONEN EINER STADT**

unterwegs und kombinieren verschiedene Ziele ihrer vielfach informellen Erwerbs- und Fürsorgearbeit. Verkehrsplanung ist jedoch weltweit ein männerdominierter Bereich, der nur langsam Gender-Aspekte – Geschlechterhierarchien und genderspezifische Interessen – aufnimmt. Sollen die Städte der Zukunft nachhaltig und inklusiv werden, müssen Transportsysteme die lokalen Wegeketten zwischen Wohnsiedlungen, Arbeits- und Servicestellen der Daseinsvorsorge berücksichtigen. Das gelingt nur, wenn die Bedürfnisse und Interessen *aller* Nutzer\*innen einbezogen werden. Doch bleiben weiterhin die Interessen von Frauen und von Menschen mit besonderen Bedürfnissen in der Planung außen vor.

## Gesellschaftsnormen und öffentliches Leben in Städten

Mobilität in der Öffentlichkeit geht mit einer signifikant höheren Verletzlichkeit und Gefährdung von Frauen, Mädchen, LSBTIQ+ und Menschen mit Behinderungen einher. Abgelegene Bushaltestellen, Unterquerungen anstelle gesicherter Übergänge, aber auch große, offene Plätze sind Gefahrenstellen gewaltvoller, sexueller Übergriffe. Trotz vieler Initiativen gegen die alltägliche Gewalt im öffentlichen Raum werden Frauen und andere verletzbare Gruppen (darunter v.a. diejenigen, die nicht den Geschlechternormen entsprechen) in der Wahrnehmung ihrer persönlichen und bürgerlichen Freiheitsrechte behindert: Denn weltweit spiegelt die Nutzung des öffentlichen Raumes ein Machtungleichgewicht zwischen den Geschlechtern. Immer noch müssen Mädchen und Frauen in den meisten Ländern der Welt rechtfertigen, warum sie sich zu einem gewissen Zeitpunkt in der Öffentlichkeit bewegen. Angst um die eigene Sicherheit, die Wahl des Verkehrsmittels und damit oft auch eine eingeschränkte Mobilität und Beweglichkeit sind insbesondere auch für LSBTIQ-Menschen miteinander verknüpft, wie Fallstudien aus Großstädten zeigen. Entscheiden sich Menschen mit einer nicht-binären Geschlechtsidentität dafür, im öffentlichen Transport und in der Stadt sichtbar zu sein, nehmen sie bewusst eine hohe Gefährdung in Kauf.

*“Not having a gender approach in planning is measured not just in money, but also in time and fear.”*

Ana Falú, argentinische Expertin für Gender und Stadtplanung

*Wo eine gendersensible Stadtplanung und –gestaltung fehlt, besteht nicht nur ein infrastruktureller Mangel, sondern erfolgt eine diskriminierende Menschenrechtsverletzung, die die Würde von Frauen, LSBTIQ+ und Menschen mit Behinderungen aufs Spiel setzt.*

Source: <https://www.youtube.com/watch?v=Sop4fqc2NV8>

# STADTBlickE

## Stadtentwicklung aus feministischer Sicht:

Die internationalen Büros der Heinrich-Böll-Stiftung (hbs) arbeiten seit vielen Jahren zu sozialen und ökologischen Problemen in dicht besiedelten Städten. Sie fördern die demokratische Beteiligung zivilgesellschaftlicher Kräfte an nachhaltigen und inklusiven Urbanisierungsprozessen. In ihren Projekten adressiert die hbs Ungleichheit zwischen den Geschlechtern und die Ausgrenzung von Frauen und LSBTIQ-Menschen entweder als ein Querschnittsthema oder sie fördert explizit das Empowerment der diskriminierten Gruppen. Aus der großen Bandbreite von Stadtentwicklungsprojekten werden hier einige herausragende Projekte vorgestellt.

### MEXIKO-STADT: KLIMANEUTRALE MOBILITÄT AUF SICHEREN STRASSEN

Fahrradfahren in Mexiko-Stadt? Noch vor wenigen Jahren utopisch. Nun ist es für junge Menschen das wichtigste Fortbewegungsmittel in der zweitgrößten Stadt Lateinamerikas. Die hbs in Mexiko unterstützt Initiativen, die diese emissionsarme Mobilität ausbauen wollen: für Menschen aus den Außenbezirken und für Frauen, die meist über weniger Erfahrung und Fahrsicherheit bei der Nutzung des Rades im öffentlichen Raum verfügen. Restriktive Geschlechternormen aus dem letzten Jahrhundert wirken immer noch gegen die „Bein- und Bewegungsfreiheit für alle“. Junge Skateboarderinnen, darunter viele Queers, werden durch Vernetzungsangebote und Webinare unterstützt. So können sie sich in einer weiterhin männerdominierten Gemeinschaft Gehör verschaffen für ihre Bedürfnisse nach Sicherheit und einer freien Nutzung des öffentlichen Straßenraumes.

<https://ciclosfera.com/mujeres>



### BRASILIEN: GEGEN MILITARISIERTE GEWALT UND NO-GO-BEREICHE IN DER EIGENEN NACHBARSCHAFT

Die zunehmende Gewalt in den großen brasilianischen Ballungszentren bedeutet vor allem für jüngere Frauen eine lebensgefährliche Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit. In vielen *Favelas* eskaliert die zunehmende Gewalt zu Lasten von Jugendlichen, Frauen und marginalisierten Gruppen. Die Angsträume in der eigenen Nachbarschaft wachsen durch eine brutale Militarisierung von Seiten des Staates. In Rio de Janeiro unterstützt das dortige hbs-Büro ein Netzwerk feministischer Organisationen, das sich gegen die Gewalt zur Wehr setzt. Eine thematische Stadtkarte kartografiert lokale Gefährdungen von Frauen in den verschiedenen Stadtteilen Rio de Janeiros und zeigt Zusammenhänge zwischen militarisierter und sexualisierter Gewalt gegen Frauen auf. So müssen insbesondere junge Frauen und Queers die problematischen Ecken nicht einfach nur meiden, sondern können auf einen solidarischen Selbstorganisationsprozess aller betroffenen Gruppen bauen.

<https://www.fase.org.br/wp-content/uploads/2021/11/Cartografia-Violencias-de-genero-em-contextos-militarizados.pdf>



### CONO SUR: STADTPLANUNG AUS DER SICHT VON FRAUEN UND PFLEGENDE ANGEHÖRIGEN

In Chile und Argentinien unterstützt das Büro der hbs im Cono Sur feministische Stadtplanungsprojekte, die insbesondere Mehrfachdiskriminierung hinterfragen. In der chilenischen Hafenstadt Valparaíso wurde ein gender-sensibler Stadtplan entwickelt, an dem vor allem auch Frauen aus den armen Vorstädten aktiv mitgewirkt haben. Im argentinischen Córdoba wiederum haben junge Akademiker\*innen die tägliche Fürsorge- und Pflegearbeit im urbanen Alltag in einer Informationsbroschüre – aus der Sicht der für Care-Arbeit verantwortlichen Frauen – sichtbar gemacht. Um mit feministischen Stimmen und intersektionalen Gender-Ansätzen Einfluss auf die Stadtgestaltung nehmen zu können, wird das Projekt trotz der Einschränkungen während der Pandemie fortgeführt.

<https://www.ciscsa.org.ar>

# Beispiele globaler urbaner Bewegungen

## NIGERIA: SOZIALE UND WIRTSCHAFTLICHE RÄUME FÜR FRAUEN ÖFFNEN

In Lagos, eine der größten Städte Afrikas, sichern Frauen das Überleben der Familien durch Kleinhandel im informellen Sektor. Aus ihren Wohnstätten und von öffentlichen Marktplätzen werden sie durch „Sanierung von oben“ verdrängt. Starre patriarchale Normen verhindern, dass sie sich öffentlich äußern und einmischen können, um ihren Zugang zu öffentlicher Infrastruktur – Marktstände, Trinkwasser, Beleuchtung, Transport – einzufordern. In einem auf Pfählen gebauten Slum an der Küste initiierte die hbs Nigeria einen Stadtentwicklungsplan unter öffentlicher Beteiligung. Gebaut wurde ein ökologisches Nachbarschaftszentrum, das Einkommensmöglichkeiten der Marktfrauen verbessert. Die Beteiligung vieler Frauen wurde in der Satzung des Zentrums festgeschrieben. Aus dem Pilotprojekt der hbs hat sich inzwischen ein breites und anerkanntes Programm für eine demokratische und inklusive Stadtentwicklung der Megacity Lagos entwickelt. Es stärkt und ermutigt vor allem junge Frauen, sich in die Planung und Gestaltung ihrer Stadtteile öffentlich einzumischen.

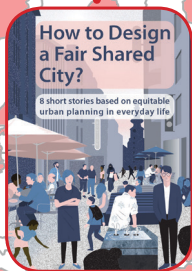
<https://www.boell.de/de/lagos-megacity> / <https://ng.boell.org/en/2016/01/27/open-city-lagos>

## TSCHECHIEN UND SLOWAKEI: GENDER MAINSTREAMING IN PLANUNG, ENTSCHEIDUNG UND DESIGN

Wie sieht ein offener und gerecht verteilter Stadtraum aus, in dem sich Frauen, LSBTIQ-Menschen, Kinder und ältere Menschen gleichermaßen sicher und frei bewegen können? Das hbs-Büro in Prag überzeugt kommunale Planer\*innen und Politiker\*innen durch Trainings- und Studienreisen in die Ballungszentren der Region davon, dass sich die Qualität des Zusammenlebens in einer Stadt verbessert, wenn eine Gender-Perspektive bereits in der Planung berücksichtigt wird. Ein „Comicbuch“ hilft dabei, nicht nur Planungsbüros und Architekt\*innen zu erreichen, sondern auch Menschen, deren Interessen im öffentlichen Raum oft übergangen werden. Kompakt und kreativ zugleich, stellt das Handbuch Behinderungen und Gefährdungen im Stadtag dar und schlägt praktikable gendersensible Alternativen für die Städteplanung vor – so kann die Macht des Designs zugunsten aller Geschlechter jeden Alters wirken.

<https://cz.boell.org/en/2017/02/26/how-design-fair-shared-city>

<http://www.wpsprague.com/fairsharedcity>



## LIBANON: LOKALER WIEDERAUFBAU UND GESCHLECHTERGERECHTE WOHNUNGSPOLITIK

Durch die verheerende Explosion im Hafen Beiruts im August 2020 verloren mehr als 300.000 Menschen in Beirut ihre Wohnungen. Doch bezahlbarer Wohnraum ist in der Hauptstadt des Libanons aufgrund neoliberaler Wohnungsbaupolitik schon lange knapp und kaum bezahlbar. Wo können Frauen mit ihren Kindern eine sichere Bleibe finden, wenn sie von häuslicher Gewalt bedroht sind? Wie können die vielen frauengeführten Haushalte in ihren bisherigen Vierteln bleiben? Das vom hbs-Büro in Beirut unterstützte Projekt „Housing Monitor“ begleitet Fälle von Vertreibung und unterstützt Nachbarschaftsinitiativen, die für den Wiederaufbau von Häusern, Geschäften und Straßenzügen kämpfen. Als ein wichtiges Gerechtigkeitsprinzip verteidigen sie einen Mindestanteil an Fällen von betroffenen Frauen. Nur so wird aus einer transparenten und fairen Wohnungsbaupolitik auch eine geschlechtergerechte Stadtentwicklung.

<https://publicworksstudio.com/en/articles/housing-feminist-cause>

# AUSBLICK

## Die Zukunft der fair geteilten Stadt:

**G**eschlechtergerechtigkeit und Chancengleichheit für Menschen aller Geschlechter sind nicht nur international verbriefte Rechte, sondern auch notwendige Grundlagen einer sozial inklusiven und ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung und Stadtplanung. Bei politischen Entscheidungsträger\*innen inner- und außerhalb Europas, in der professionellen Fachwelt von Architekt\*innen und Planer\*innen und in internationalen Organisationen wächst das Bewusstsein dafür, dass es für die Steuerung der städtischen Gesellschaften von morgen *ganzheitliche Ansätze* braucht, wenn diese nicht durch soziale Spaltung oder Konflikte um knapper werdende Ressourcen wie Wasser auseinanderfallen sollen. Bei einem inklusiven Stadtentwicklungsansatz sollten bei allen Maßnahmen die drei Dimensionen des Räumlichen, des Sozialen und des Ökonomischen zusammen betrachtet werden, um sozial und wirtschaftlich benachteiligte Menschen gerechter an der Entstehung neuer Infrastruktur zu beteiligen.

UN-Habitat warnt schon lange eindringlich davor, der zunehmenden „Verstädterung der Armut“ ohne *Gender Mainstreaming* entgegen treten zu wollen. Frauen, Mädchen und Benachteiligte selbst sowie Gender-Analysen ihrer Interessen müssen von Anfang an und durchgängig in Stadtplanung, Gesetzgebung, Finanzierung und Entwicklung der ökonomischen und sozialen Infrastruktur einbezogen werden.

Doch Klima-, geschlechter- und generationengerechte Ansätze gehen über diesen integrativen Ansatz noch hinaus. Denn auch Umweltgerechtigkeit und digitale Chancengleichheit sind zentrale Aufgaben einer gendergerechten Stadtentwicklung der Zukunft. Das Konzept einer fair geteilten Stadt, wie es z.B. von jungen nigerianischen Stadtplanerinnen entwickelt wurde, betont zudem, dass Stadtentwicklung zeitgemäß sein sollte und den Beitrag des informellen Sektors zum Stadtleben wertschätzen muss.



# Zugänglich, bezahlbar und gemeinsam gestaltet



## Die 3R-Methode

*ist ein Instrument, um die unterschiedliche Ausgangssituation verschiedener Stadtbewohner\*innen und auch die Ursachen ihrer Benachteiligung zu analysieren. Diese beruht im Wesentlichen auf der Frage: Wer (Repräsentation/politische Entscheidungsmacht) bekommt was (Ressourcen und Rechte) und warum (Realität: Rollen und Verantwortlichkeiten)?*

### Beteiligung aller Geschlechter in allen Phasen von der Ausschreibung bis zur Fertigstellung

Stadtplanung ist ein konfliktives Spannungsfeld, in dem heterogene Interessen ausgehandelt werden und in dem unweigerlich Zielkonflikte entstehen. Wichtig ist es, die Anliegen marginalisierter Gruppen in breit angelegten Beteiligungsverfahren nicht gegeneinander auszuspielen, sondern eine Verteilungsgerechtigkeit öffentlicher Güter und Räume für *alle* sozialen Gruppen herzustellen. Das gelingt nur, wenn diskriminierende soziale Normen und Geschlechterstereotypen schon in der Planung hinterfragt werden. Eine Schlüsselmethode, um Strukturen der Diskriminierung – nicht nur gegenüber Frauen und LSBTIQ+ – offen zu legen, ist die *Gender-Analyse*: Mithilfe systemischer Fragen der 3-R-Methode können ungleiche Machtverhältnisse zwischen den Geschlechtern bereits vor der Planung aufgedeckt werden.

In späteren Phasen der Konstruktion, Baumaßnahmen und der Inbetriebnahme neuer Projekte (z.B. größerer Wohnanlagen und Nachverdichtung oder Umgestaltung von Innenstädten und Straßenbau) sollte regelmäßig und zumindest exemplarisch – überprüft werden, welche Auswirkungen die Maßnahmen auf die verschiedenen Bewohner\*innen haben: Ein gender-sensibles Monitoring, mit geschlechtsspezifischen Indikatoren, erlaubt Stadtplaner\*innen und Verantwortlichen, positive wie negative Wirkungen auf die verletzlichen Gruppen zu erfassen und Schlussfolgerungen für nachfolgende Projekte zu ziehen, um eine sozial und geschlechtergerechte Verteilung des Nutzens im städtischen Raum zu ermöglichen.

Urbanisierung ist ein hochgradig komplexer Prozess von globaler Reichweite. Eine zentrale Herausforderung für alle inklusiven und partizipativen Ansätze besteht darin, dass Beteiligungsprozesse in

der Realität meist in einem kleinen, lokal abgegrenzten Bereich, also im Schatten eigentlicher Machtfragen, angewendet werden: In den globalen Städten findet ein Ausverkauf von Freiflächen und Grundstücken riesigen Ausmaßes ohne jede Beteiligung von Betroffenen statt, bezahlbarer Wohnraum und Altbausubstanz wird im großen Stil abgerissen und profitmaximierend „umgewandelt“, und alteingesessene Nachbarschaften sowie kleine Wohn- und Geschäftsstraßen werden auseinander gerissen; jedoch sind Stadtverwaltungen und politische Entscheidungsträger\*innen durchaus in zunehmenden Maße dafür offen, die Interessen von Betroffenen beim Umbau von Kiezen, Einkaufszentren und Spielplätzen einzubeziehen. Doch ebenso wie städtische Beteiligungsprozesse relevant für wirtschaftspolitische Entscheidungen sein müssen und nicht nur auf einer „Spielwiese“ – parallel zum großen Gewinnspiel des „Baubooms“ - stattfinden sollten, sollte auch eine geschlechtergerechte Stadtplanung nicht bagatellisiert werden oder sich in einem gender-sensiblen Design erschöpfen. Denn bei einer geschlechtergerechten oder feministischen Stadtentwicklung geht es nicht allein darum, dunkle Wege am Abend auszuleuchten, Bordsteinkanten abzuflachen und die Ampel-Grünphasen zu verlängern. Vielmehr müssen diese konkreten Verbesserungsmaßnahmen mit den zentralen Fragen von Verteilungsgerechtigkeit des öffentlichen städtischen Raums, d.h. der Machtverteilung in der Stadt verknüpft werden, denn alle nicht privilegierten und auf unterschiedliche Weise diskriminierten Menschen – Frauen, Queers, Menschen mit Behinderungen, Pflegenden, alte Menschen, Kinder – müssen durch inklusive Stadtentwicklung einen sicheren Zugang zur Planung, zur Entwicklung und vor allem zu einer erschwinglichen Nutzung der öffentlichen Infrastruktur und des Wohnens erhalten. Wenn die zukünftige Stadt eine Zukunft in den planetaren Grenzen haben soll, müssen alle Menschen an der Planung und Steuerung städtischer Entwicklung teilhaben.

---

## QUELLEN UND WEITERFÜHRENDE MATERIALIEN

- Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2013: Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung. Aufgerufen am 26.1.2022 ([https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale\\_stadt/gender\\_mainstreaming](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming))

### Stadt Wien:

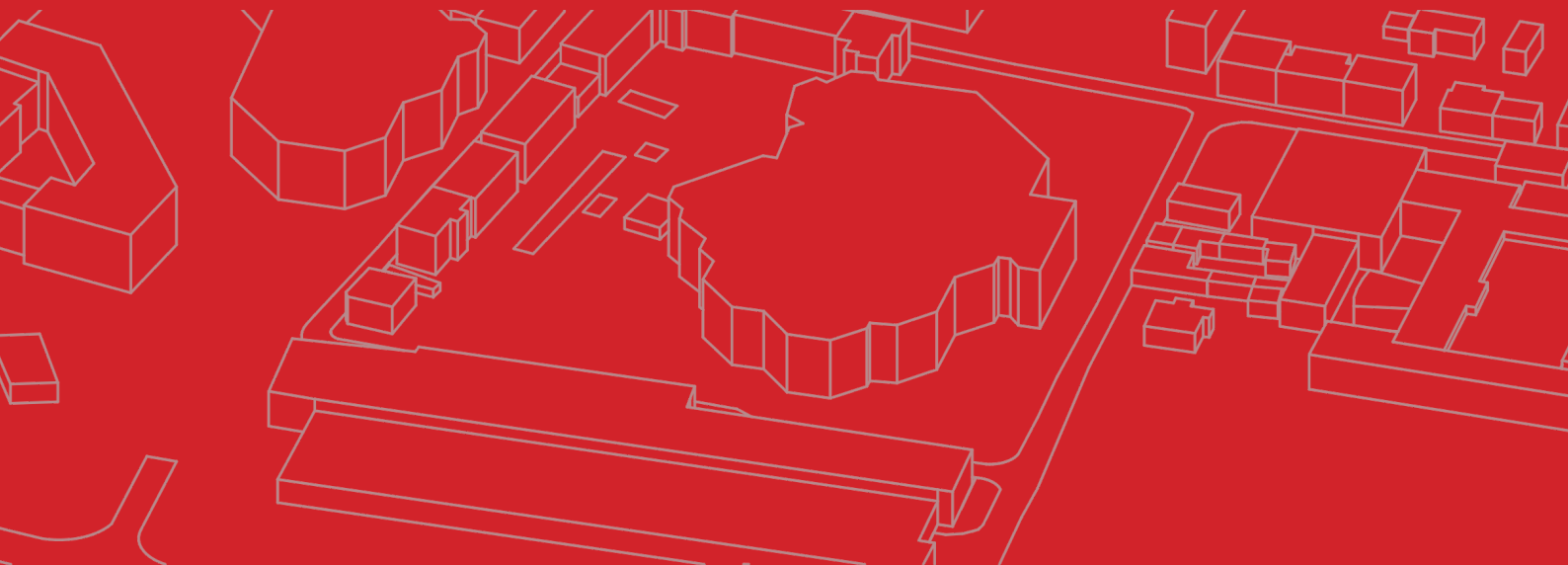
- Gender Planning in Urban Planning and Urban Development. Werkstattbericht 130A, Wien 2013. Aufgerufen am 26.1.2022 (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf>)
- Alltags- und frauengerechtes Planen und Bauen. Aufgerufen am 26.1.2022 (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/index.html>)

### UN-Habitat:

- UN-Habitat, New Urban Agenda: <https://unhabitat.org/sites/default/files/2019/05/nua-english.pdf>
- High Level Political Forum on Sustainable Development. 2018 Review of SDGs implementation: SDG 11 – Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable. Aufgerufen am 26.1.2022 ([https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/HLPF\\_background\\_notes\\_SDG\\_11\\_v3.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/HLPF_background_notes_SDG_11_v3.pdf))
- City Resilience Profiling Programme. Gender Equality Enhancer, 2018. Aufgerufen am 26.1.2022 ([https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-05/urban\\_resilience\\_series\\_-\\_gender\\_equality\\_enhancer.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-05/urban_resilience_series_-_gender_equality_enhancer.pdf))
- Her city. A guide for cities to sustainable and inclusive planning and design together with girls, 2021. Aufgerufen am 26.01.2022 ([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))
- Mobility of care (lecture), 2018. Aufgerufen am 26.1.2022 (<https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga>)
- Gender and Mobility: Women's safety in public transport. Aufgerufen am 26.1.2022 (<https://www.youtube.com/watch?v=tC54cTnVtSU>)
- <https://unhabitat.org/sites/default/files/2019/05/nua-english.pdf>
- <https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga>

### Heinrich Böll Stiftung (hbs) und andere NGOs:

- Infrastrukturatlas. Daten und Fakten über öffentliche Räume und Netze, 2020. Aufgerufen am 26.1.2022 ([https://www.boell.de/sites/default/files/2020-11/Infrastrukturatlas%202020.pdf?dimension1=ds\\_infrastrukturatlas](https://www.boell.de/sites/default/files/2020-11/Infrastrukturatlas%202020.pdf?dimension1=ds_infrastrukturatlas))
- Perspectivas Latin America No. 4/2018: "Gute Fahrt. Lateinamerika braucht eine Verkehrswende". Aufgerufen am 26.1.2022 ([https://www.boell.de/sites/default/files/perspectivas\\_lateinamerika\\_2018.pdf?dimension1=division\\_la](https://www.boell.de/sites/default/files/perspectivas_lateinamerika_2018.pdf?dimension1=division_la))
- "Makoko" neighbourhood centre in Lagos, in collaboration with Fabulous Urban. Aufgerufen am 26.1.2022 (<https://www.world-architects.com/es/fabulous-urban-zurich/project/makoko-urban-design-toolbox>)
- [https://www.gendercc.net/fileadmin/inhalte/dokumente/4\\_Our\\_Work/GUCCI/gendercc\\_gamma\\_web.pdf](https://www.gendercc.net/fileadmin/inhalte/dokumente/4_Our_Work/GUCCI/gendercc_gamma_web.pdf)



### IMPRESSUM

Herausgegeben von der Globalen Einheit für Feminismus und Geschlechterdemokratie der Heinrich-Böll-Stiftung, März 2022

**Recherche und Text:** Birte Rodenberg

**Konzept:** Birte Rodenberg und Jana Prosinger

**Gestaltung:** Maja Ilić

Dieses Werk steht unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 Deutschland“ (CC BY-SA 3.0 DE). Der Text der Lizenz ist unter <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/de/legalcode> abrufbar.