
Urbane Resilienz durch gendergerechte Mobilitätsplanung: Wie sichere und selbstbestimmte Mobilität von Frauen zur krisenfesten Stadt beiträgt

Alexander Rammert, Laura Hüneburg, Oliver Schwedes

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Die Resilienz urbaner Mobilitätssysteme hängt nicht nur von technischen, sondern maßgeblich von sozialen Faktoren ab. Der Beitrag argumentiert, dass gendersensible Mobilitätsplanung die Krisenfestigkeit städtischer Räume maßgeblich steigern kann, indem sie die spezifischen Anforderungen weiblicher Mobilität systematisch berücksichtigt. Auf Basis einer empirischen Untersuchung an drei Berliner ÖPNV-Knotenpunkten zeigt die Studie, wie Unsicherheitsgefühle, Zugangshürden und infrastrukturelle Defizite die Bewegungsfreiheit von Frauen einschränken und wie gestalterische, organisatorische und partizipative Maßnahmen zur Entstehung resilienter Räume beitragen können. Subjektive Sicherheit, soziale Brauchbarkeit und inklusive Gestaltung werden dabei als zentrale Parameter identifiziert, um urbane Mobilitätssysteme krisenfest und gerecht zu gestalten. Der Beitrag formuliert praxisnahe Handlungsempfehlungen, die über das Fallbeispiel hinaus auf andere Städte übertragbar sind, und plädiert für die institutionelle Verankerung gendersensibler Kriterien in der Mobilitätsplanung.

Schlagwörter / Keywords:

gendergerechte Mobilität, urbane Resilienz, subjektive Sicherheit, öffentliche Räume, partizipative Planung

1. Einleitung

Die Gestaltung resilienter urbaner Mobilität ist eine der zentralen Herausforderungen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung. Unter Resilienz wird dabei nicht nur die Widerstandsfähigkeit gegenüber äußeren Schocks wie Klimawandel, Pandemien oder wirtschaftlichen Krisen verstanden, sondern zunehmend auch die Fähigkeit von Mobilitätsinfrastrukturen, soziale Teilhabe zu ermöglichen und auf die vielfältigen Bedürfnisse der Bevölkerung flexibel zu reagieren (Meerow et al. 2019). Eine resiliente Verkehrsinfrastruktur ist nicht allein eine technische, sondern ebenso eine soziale Konstruktion – sie muss in der Lage sein, auch unter sich verändernden gesellschaftlichen Bedingungen Zugänglichkeit, Sicherheit und Nutzungsgerechtigkeit zu gewährleisten (Sheller 2014). Der vorliegende Beitrag geht davon aus, dass eine gendersensible Perspektive auf urbane Mobilität einen bislang unterbelichteten, aber zentralen Beitrag zur Resilienz städtischer Verkehrssysteme leisten kann.

Gendersensible Mobilitätsplanung nimmt die unterschiedlichen Anforderungen und Nutzungsweisen

verschiedener gesellschaftlicher Gruppen in den Blick. Insbesondere Frauen sind aufgrund struktureller Ungleichheiten, wie bspw. geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung und überproportional hoher Sorgerepflichtungen in besonderem Maße auf eine funktionierende, sichere und barrierefreie Verkehrsinfrastruktur angewiesen (Cresswell/Uteng 2008; Bersch/Osswald 2021). Sie bewältigen häufiger komplexe Wegeketten, nutzen überdurchschnittlich oft den öffentlichen Verkehr und sind dabei nicht nur subjektiv, sondern auch objektiv erhöhten Risiken im öffentlichen Raum ausgesetzt. Eine systematische Übersichtsarbeit von Useche et al. (2024) zeigt, dass Frauen weltweit in öffentlichen Verkehrsmitteln regelmäßig mit sexueller Belästigung und übergriffigem Verhalten konfrontiert sind – insbesondere in Bussen, Bahnen und an Haltestellen. Diese objektiv nachweisbaren Gefahren beeinflussen das Mobilitätsverhalten von Frauen erheblich und tragen zur Herausbildung spezifischer Vermeidungsstrategien bei (z. B. Meiden bestimmter Routen oder Tageszeiten), wodurch sich die ohnehin bestehenden Mobilitätseinschränkungen weiter verschärfen (Krause/Striefeler 2022).

Wenn diese spezifischen Anforderungen in der Planung nicht berücksichtigt werden, entstehen strukturelle Ausschlüsse, die nicht nur die individuelle Bewegungsfreiheit einschränken, sondern auch die Gesamtfunktionalität und Krisenfestigkeit städtischer Mobilitätssysteme unterminieren (Criado-Perez 2020; Martens 2017). In diesem Sinne ist Gendergerechtigkeit nicht nur eine Frage der sozialen Gerechtigkeit, sondern auch eine Voraussetzung für systemische Resilienz.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie geschlechtsspezifische Mobilitätsbedarfe die Resilienz urbaner Verkehrssysteme beeinflussen (Hanson 2010). Welche räumlichen, sozialen und organisatorischen Bedingungen müssen erfüllt sein, damit urbane Räume nicht nur sicher, sondern auch inklusiv und krisenfest sind? Der Beitrag nimmt diese Fragen zum Ausgangspunkt und diskutiert sie am Beispiel einer empirischen Studie, die 2024 im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf durchgeführt wurde. An drei ÖPNV-Knotenpunkten – dem S+U-Bahnhof Bundesplatz, dem U-Bahnhof Blissestraße und dem S-Bahnhof Grunewald – wurden mit einer Kombination aus räumlicher Analyse, Passantinnenbefragungen, teilnehmenden Beobachtungen und SWOT-Analysen die Bedingungen und Herausforderungen weiblicher Mobilität untersucht. Die Studie zeigt exemplarisch, wie stark sich Unsicherheitsgefühle, Zugangshürden und infrastrukturelle Defizite auf die Bewegungsfreiheit auswirken und wie durch gestalterische, organisatorische und politische Maßnahmen resiliente Räume entstehen können, die soziale Teilhabe und individuelle Selbstbestimmung fördern.

Indem genderspezifische Bedarfe als Indikator für soziale Resilienz verstanden werden, leistet die Studie einen wertvollen Beitrag zur Debatte um zukunftsfähige Verkehrsinfrastrukturen (Dellenbaugh-Losse 2024; Bauhardt 1997). Er plädiert dafür, subjektive Sicherheit, multimodale Erreichbarkeit und soziale Brauchbarkeit als zentrale Parameter in der Verkehrsplanung zu etablieren – nicht nur im Sinne der Geschlechtergerechtigkeit, sondern als Voraussetzung für eine krisenfeste und lebenswerte Stadt.

2. Wissenschaftlicher Hintergrund

Die Frage nach resilienten Verkehrssystemen lässt sich nicht losgelöst von ihrer sozialen Dimension beantworten. Eine zentrale Erkenntnis der jüngeren Mobilitäts- und Sicherheitsforschung ist dabei die Unterscheidung zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit. Während die objektive Sicherheit auf messbare Größen wie Unfallzahlen, Beleuchtung oder technische Überwachung abstellt, rückt die subjektive Sicherheit die individuelle Wahrnehmung von Schutz, Vertrauen und Kontrolle in den Mittelpunkt

(Schwedes et al. 2021). Diese Wahrnehmung entscheidet maßgeblich darüber, ob und wie Menschen öffentliche Räume nutzen. Gerade für Frauen, die im öffentlichen Raum überdurchschnittlich häufig von Belästigung und Übergriffen betroffen sind, stellen Unsicherheiten einen zentralen Mobilitätsfaktor dar. Solche Erfahrungen sind nicht nur individuell prägend, sondern beruhen auf strukturell bedingten Risikolagen, die in vielen urbanen Verkehrsumfeldern bestehen. Orte, die statistisch betrachtet als sicher gelten, können subjektiv dennoch als bedrohlich wahrgenommen und bewusst gemieden werden. Diese Diskrepanz zwischen objektiver Sicherheitslage und subjektivem Sicherheitsempfinden wirkt sich unmittelbar auf die individuelle Bewegungsfreiheit und die gleichberechtigte Teilhabe am städtischen Leben aus – mit Folgen auch für die soziale Durchmischung öffentlicher Räume. (Ruhne 2011).

Die Erkenntnis, dass Sicherheit nicht allein technisch gewährleistet werden kann, sondern tief im sozialen und räumlichen Gefüge verankert ist, hat zu einem Paradigmenwechsel in der Sicherheits- und Verkehrsplanung geführt. Der klassische Ansatz der Verhaltensprävention – etwa durch Appelle an individuelles Sicherheitsverhalten – wird zunehmend von der Verhältnisprävention abgelöst. Diese zielt auf die strukturelle Veränderung von Mobilitätsräumen ab, etwa durch bessere Beleuchtung, übersichtliche Wegführung oder vielfältigere Nutzungen, die soziale Kontrolle ermöglichen. Sicherheit wird dabei nicht mehr als individuelles Verhaltensergebnis, sondern als planerische Aufgabe verstanden – mit dem Ziel, Räume so zu gestalten, dass sie Sicherheit nicht nur objektiv bieten, sondern auch subjektiv erfahrbar machen (Preis/Pohlmann-Rohr 1995; Bersch/Osswald 2021).

In diesem erweiterten Sicherheitsverständnis wird deutlich, dass Resilienz mehr ist als Widerstandsfähigkeit gegenüber technischen Störungen oder Umweltkrisen. Resilienz umfasst auch die soziale Anpassungsfähigkeit und Integrationsfähigkeit eines Systems. Resiliente Verkehrsinfrastrukturen zeichnen sich dadurch aus, dass sie flexibel auf veränderte Anforderungen reagieren können, ohne bestimmte Gruppen systematisch auszuschließen (Roy/Huq 2021). In diesem Zusammenhang wird Gendergerechtigkeit zu einem Resilienzindikator: Ein Mobilitätssystem, das den spezifischen Bedarfen von Frauen, Kindern, älteren Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität gerecht wird, ist nicht nur gerechter, sondern auch krisenfester, weil es vielfältige Nutzungsszenarien abbildet und Engführungen vermeidet (Martens 2017; Dellenbaugh-Losse 2024).

Ein zentraler Beitrag zur Qualität öffentlicher Räume im Sinne resilienter Mobilitätssysteme kommt dabei den in den technischen Regelwerken

zur Straßenraumgestaltung formulierten immateriellen Ansprüchen zu (FGSV 2011; vgl. Abb. 1).

DIE SECHS IMMATERIELLEN ANSPRÜCHE AN VERKEHRSRÄUME

Die Gestaltung von Verkehrsräumen beschränkt sich nicht allein auf technische und funktionale Aspekte, sondern umfasst auch immaterielle Ansprüche. Diese beeinflussen maßgeblich, wie Menschen den öffentlichen Raum wahrnehmen und nutzen:

- **Soziale Brauchbarkeit:** Verkehrsräume sollten Orte der Begegnung und des sozialen Austauschs ermöglichen.
- **Orientierung:** Eine klare und intuitive Gestaltung hilft, sich schnell zurechtzufinden.
- **Identität:** Der Raum sollte den lokalen Charakter widerspiegeln und Wiedererkennungswert haben.
- **Identifikation:** Menschen fühlen sich einem Raum verbunden, wenn er ihre Bedürfnisse widerspiegelt.
- **Anregung:** Vielfältige und ansprechende Gestaltungselemente fördern das Wohlbefinden.
- **Schönheit:** Ästhetik spielt eine entscheidende Rolle für die Akzeptanz und das Gefühl von Sicherheit.

Abbildung 1: Die sechs immateriellen Ansprüche an Verkehrsräume (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2025)

Diese umfassen Aspekte wie soziale Brauchbarkeit, Orientierung, Identität, Anregung und ästhetische Qualität. Sie beschreiben, wie Menschen Räume erleben – ob sie sich willkommen fühlen, sich zurechtfinden oder sich mit einem Ort identifizieren können (Heinz 2014). Solche Qualitäten wirken unmittelbar auf das Sicherheitsempfinden und auf die Bereitschaft, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten. In der gendersensiblen Mobilitätsplanung stellen immaterielle Ansprüche daher keine weichen Ergänzungen technischer Kriterien dar, sondern sind konstitutiv für

die Nutzbarkeit und Resilienz städtischer Räume (Augé 2019).

Die wissenschaftliche Fundierung dieser Perspektive erfolgt durch eine zunehmend ausdifferenzierte Mobilitätsforschung, die sich seit den 1980er Jahren mit genderbezogenen Fragestellungen auseinandersetzt. Ausgangspunkt war zunächst die Erkenntnis, dass Frauen andere Mobilitätsmuster aufweisen als Männer – nicht aufgrund biologischer Differenzen, sondern als Folge gesellschaftlich konstruierter Rollen. Das Studiendesign orientiert sich deswegen an diesen zwei Kategorien, wobei mit „Frauen/weiblich“ alle Menschen gemeint sind, die sich als solche identifizieren und entsprechende strukturelle Ungleichheiten erfahren. Inzwischen geht die Forschung über binäre Geschlechterkategorien hinaus und berücksichtigt intersektionale Perspektiven, die unterschiedliche Diskriminierungs- und Machtverhältnisse überlagern (Cresswell/Uteng 2008; Hanson 2010). In dieser Weiterentwicklung liegt ein zentrales Potenzial für eine resilienzorienteerte Planung: Sie ermöglicht es, Verkehr nicht als technisches, sondern als soziales System zu verstehen, das durch strukturelle Sensibilität und institutionelle Lernfähigkeit krisenfest gemacht werden kann. Gendersensible und intersektionale Mobilitätsforschungen liefern damit nicht nur analytische Schärfe, sondern auch praktische Leitlinien für eine inklusive, gerechte und widerstandsfähige Stadt (Crenshaw 1989; Aljets 2020).

3. Methodik

Aufbauend auf diesen theoretischen Grundlagen wurde im Rahmen dieser Studie ein methodisches Vorgehen entwickelt, das sowohl die strukturellen Merkmale urbaner Räume als auch die subjektiven Mobilitätserfahrungen von Frauen in den Blick nimmt. Ziel war es, jene Bedingungen zu identifizieren, unter denen sich Haltestellenräume des öffentlichen Verkehrs zu sicheren, zugänglichen und resilienten Stadträumen transformieren lassen. Die Untersuchung konzentrierte sich dabei auf drei stadträumlich und funktional unterschiedliche Orte im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf: den S+U-Bahnhof Bundesplatz, den U-Bahnhof Blissestraße und den S-Bahnhof Grunewald. Während der Bundesplatz als infrastrukturell zerschnittener Transitraum mit starker Dominanz des motorisierten Verkehrs gilt, stellt die Blissestraße einen urbanen Mischraum mit hoher Nutzungsdichte dar. Der Bahnhof Grunewald wiederum ist durch seine periphere Lage, geringe Frequenzierung und historische Bedeutung gekennzeichnet. Die Vielfalt dieser Orte ermöglichte eine differenzierte Betrachtung der Wechselwirkungen zwischen Raumstruktur, Sicherheitswahrnehmung und Mobilitätsverhalten.

Die Datenerhebung erfolgte auf Basis eines mehrstufigen Methodenmixes. Den Ausgangspunkt bildete eine umfassende Grundlagenanalyse, in der sozio-demografische Strukturen, historische Entwicklungen sowie infrastrukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen der Untersuchungsräume systematisch erfasst wurden. Darauf aufbauend wurden standardisierte Befragungen mit weiblich gelesenen Personen durchgeführt, um subjektive Eindrücke zu Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Vermeidungsverhalten zu erheben. Diese quantitativen Daten wurden durch qualitative Verfahren ergänzt, insbesondere durch teilnehmende Beobachtungen, bei denen Forscherinnen die Wege und Erlebnisse von Frauen in den Untersuchungsräumen begleiteten und dokumentierten. Diese ethnografische Perspektive ermöglichte einen unmittelbaren Zugang zu nicht artikulierten Wahrnehmungen und zur raumspezifischen Emotionalität von Mobilität (Bartlett et al. 2023).

Die gewonnenen Daten wurden anschließend in eine SWOT-Analyse überführt, mit der die jeweiligen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der untersuchten Räume systematisch gegenübergestellt wurden. Auf dieser Basis konnten strategische Handlungsempfehlungen formuliert werden, die sowohl infrastrukturelle Maßnahmen als auch soziale und kommunikative Interventionen umfassen. Die SWOT-Matrix diente dabei nicht nur der Bewertung bestehender Bedingungen, sondern auch der Entwicklung differenzierter Transformationsstrategien. Diese wurden in vier Handlungstypen gegliedert: Ausbauen (Stärken nutzen), Aufholen (Defizite beheben), Absichern (Risiken minimieren) und Vermeiden (Fehlentwicklungen vorbeugen).

Ein zentrales Element der methodischen Konzeption war die Integration partizipativer und emanzipatorischer Ansätze. Die Perspektiven der betroffenen Probandinnen wurden nicht nur erhoben, sondern aktiv in die Analyse und Strategieentwicklung einbezogen. In Anlehnung an den Empowerment-Ansatz wurde gezielt darauf hingearbeitet, Frauen nicht nur als Untersuchungsobjekte, sondern als Expertinnen ihrer Alltagsmobilität wahrzunehmen. Ihre Erfahrungen, Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge flossen direkt in die Bewertung der Räume und die Entwicklung konkreter Maßnahmen ein (Steteplanung 2002). Diese Herangehensweise entspricht dem Anspruch einer bedarfsorientierten Planung, wie sie in der intersektionalen Mobilitätsforschung eingefordert wird. Gleichzeitig trägt sie dazu bei, die planerische Praxis zu öffnen, unsichtbare Strukturen aufzudecken und resiliente Mobilität als kollektiven Gestaltungsprozess zu begreifen.

4. Erkenntnisse und Diskussion

Die Ergebnisse der Untersuchung verdeutlichen, dass resiliente urbane Mobilität aus Sicht von Frauen untrennbar mit der Gestaltung sicherer, zugänglicher und qualitativ hochwertiger öffentlicher Räume verbunden ist. In allen drei analysierten Untersuchungsräumen traten spezifische räumliche und soziale Barrieren zutage, die eine geschlechtergerechte Nutzung einschränken und damit das resiliente Potenzial der jeweiligen Mobilitätsinfrastruktur schwächen. Gleichzeitig wurden räumliche und soziale Qualitäten identifiziert, die als Ansatzpunkte für eine transformationsoffene, inklusive Weiterentwicklung dienen können.

Ein zentrales Ergebnis besteht in der Benennung und Typisierung von Barrieren, die aus der Perspektive weiblicher Nutzerinnen besonders relevant sind. Dazu gehören schlecht einsehbare Unterführungen, unübersichtliche oder zugeparkte Wegführungen, fehlende Querungshilfen, mangelnde Beleuchtung sowie das Fehlen von Rückzugs- und Schutzräumen bei Bedrohungssituationen (vgl. Abb. 2). Diese Merkmale führen nicht nur zu konkreten Unsicherheitsgefühlen, sondern auch zu strategischem Vermeidungsverhalten. Frauen berichteten beispielsweise davon, bestimmte Haltestellen in den Abendstunden zu meiden, ihre Wege entlang belebter Strecken zu planen oder zusätzliche Umwege in Kauf zu nehmen, um sich sicherer zu fühlen. Mobilität wird so nicht nur eingeschränkt, sondern aktiv umgelenkt – mit negativen Effekten auf individuelle Freiheit, Zeitbudgets und Teilhabechancen (STRATMO 2025).



Abbildung 2: Schlecht beleuchtete ÖPNV-Knoten halten insbesondere in der dunkleren Jahreszeit viele Menschen von einer Nutzung ab (eigene Aufnahme)

Die drei untersuchten Standorte zeigen in ihrer Wirkung als Mobilitätsräume deutliche Unterschiede. Der S+U-Bahnhof Bundesplatz ist durch seine verkehrsdominierte Gestaltung, die Trennwirkung der Stadtautobahn A100 und eine unzureichende Aufenthaltsqualität gekennzeichnet. Insbesondere die als Parkplatz genutzten Flächen unterhalb des Brückenbauwerks wurden von vielen Befragten als „klassischer Angstraum“ bezeichnet –

trotz objektiver Merkmale wie Beleuchtung oder kriminalstatistisch geringer Vorfälle. Im Kontrast dazu bietet der Bereich um den U-Bahnhof Blissestraße zwar ebenfalls Herausforderungen wie Nutzungskonflikte und eingeschränkte Sichtbeziehungen, weist jedoch durch seine gewachsenen Quartiersstrukturen, gastronomische Angebote und soziale Dichte eine deutlich höhere soziale Kontrolle und subjektive Sicherheit auf. Der S-Bahnhof Grunewald hingegen ist durch seine periphere Lage, geringe Frequentierung und die reduzierte soziale Infrastruktur insbesondere in den Randzeiten problematisch. Hier dominiert nicht der Lärm des Verkehrs, sondern die Leerstelle sozialer Interaktion – ein anderes, aber nicht minder wirksames Unsicherheitsmoment.



Abbildung 3: Lange und unübersichtliche Unterführungen stellen für viele Menschen Mobilitätsbarrieren dar (eigene Aufnahme)

Die Untersuchung macht deutlich, dass Angsträume nicht allein durch ihre physische Gestalt entstehen, sondern sozial konstruiert sind. Sie sind Ausdruck fehlender Nutzungsvielfalt, mangelnder Integration in das umliegende Quartier und eingeschränkter Möglichkeiten, im Fall einer Bedrohung auf Hilfe zu hoffen. Entscheidend ist dabei nicht nur, wer sich wo bewegt, sondern auch, wer sichtbar ist, wer sich aufhalten darf und welche Funktionen ein Raum erfüllt (Endreß/Maurer 2015). Resiliente Räume sind jene, die nicht nur durchquert, sondern auch genutzt, beobachtet, gepflegt und angeeignet werden – kurz: Räume, die sozial lebendig sind.

Ein weiterer zentraler Befund betrifft die Bedeutung gestalterischer Elemente wie Beleuchtung, Sichtbeziehungen, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Alle vier Aspekte erweisen sich als zentrale Hebel, um subjektive Sicherheit zu erhöhen und Räume nutzbar zu machen (vgl. Abb. 3). Gute Beleuchtung – in Farbe, Helligkeit und Verteilung – schafft Orientierung und verhindert die Bildung von Schattenzonen. Sichtachsen und Transparenz sorgen für soziale Kontrolle und ermöglichen im Ernstfall Fluchtwege oder Kontaktaufnahmen. Barrierefreiheit ist nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen

essenziell, sondern auch für Menschen mit Kinderwagen, ältere Menschen oder Personen mit Gepäck. Und schließlich ist die Aufenthaltsqualität – verstanden als Zusammenspiel aus Möblierung, Nutzungsvielfalt, Grünanteil, Sauberkeit und sozialer Akzeptanz – ein Schlüsselfaktor dafür, ob ein Ort als einladend, neutral oder bedrohlich wahrgenommen wird.

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen eindrücklich, dass gendergerechte Räume nicht nur einer sozialen Gerechtigkeitslogik folgen, sondern auch einen substantiellen Beitrag zur Resilienz urbaner Mobilität leisten. Resilienz bedeutet in diesem Zusammenhang nicht nur Widerstandsfähigkeit gegenüber externen Störungen, sondern auch soziale Anpassungsfähigkeit und strukturelle Inklusivität. Gendergerechte Räume schaffen durch ihre vielfältige Nutzbarkeit, das Angebot an sicheren Aufenthaltsmöglichkeiten und barrierefreie Zugänge Voraussetzungen für eine gleichberechtigte Teilhabe. Sie ermöglichen die Nutzung durch unterschiedliche Gruppen und beugen damit Monopolisierungen vor, die häufig mit Exklusion und Unsicherheit einhergehen (Matthewson et al. 2024). Durch eine stärkere soziale Kontrolle – etwa infolge höherer Aufenthaltsdichte oder der Präsenz unterschiedlicher Nutzergruppen – wird zudem das subjektive Sicherheitsgefühl gestärkt. Räume, die nicht nur durchquert, sondern auch genutzt und beobachtet werden, sind weniger anfällig für die Entstehung von Angsträumen und tragen so zur Stabilität im urbanen Gefüge bei (Global Designing Cities Initiative 2021).

Resilienz erweist sich dabei zunehmend als Schnittstelle zwischen sozialen und infrastrukturellen Qualitäten. Die Planung geschlechtergerechter Räume macht deutlich, dass Aspekte wie Sicherheit, multimodale Erreichbarkeit und Zugang nicht isoliert gedacht werden können, sondern in engem Zusammenhang mit sozialen Praktiken wie Care-Arbeit, Begleitmobilität oder Alltagsorganisation stehen (Krause 2020). Frauen leisten nach wie vor einen überproportionalen Anteil an unbezahlter Sorgearbeit und sind deshalb in besonderem Maße auf flexible, sichere und zugängliche Mobilitätsangebote angewiesen (EDAD 2020). Wenn Verkehrsräume diesen Anforderungen nicht gerecht werden, gerät nicht nur individuelle Mobilität ins Stocken, sondern das System insgesamt wird anfälliger für Störungen und Ausschlüsse. Umgekehrt kann die gezielte Förderung von Care-Mobilität – etwa durch gut erreichbare Einrichtungen, sichere Fuß- und Radwege oder verlässliche Übergänge zwischen Verkehrsmitteln – zur funktionalen und sozialen Stärkung multimodaler Netze beitragen.

Besonders hervorzuheben sind in diesem Kontext die Innovationspotenziale, die sich durch eine gestal-

terisch kluge und sozial orientierte Planung erschließen lassen. So zeigte sich in der Analyse der Untersuchungsräume, dass kreative Lichtkonzepte nicht nur zur besseren Orientierung beitragen, sondern auch einen gestalterischen Mehrwert schaffen, der Identifikation und soziale Kontrolle fördert. Mikro-Hubs, also kleinräumige Mobilitätsstationen mit Lade- und Umsteigemöglichkeiten, können als Knotenpunkte der Nahmobilität fungieren und insbesondere für die Wegekette von Frauen mit Care-Verantwortung eine entscheidende Erleichterung darstellen. Auch die Infrastruktur für Lastenräder – von geschützten Abstellanlagen bis hin zu flächeneffizienter Wegeführung – bietet Potenziale, um nachhaltige und alltags-taugliche Mobilitätsformen zu stärken. Solche Maßnahmen wirken über die Genderperspektive hinaus systemstabilisierend, weil sie Nutzungsvielfalt fördern, Abhängigkeiten vom motorisierten Individualverkehr reduzieren und resilientere Verbindungen zwischen Wohnquartieren, Versorgungszentren und Verkehrsknoten schaffen.

Nicht zuletzt zeigt die Studie, dass die gezielte Einbindung vulnerabler Gruppen ein entscheidender Faktor für die Stabilität und Zukunftsfähigkeit urbaner Mobilitätssysteme ist. Die Perspektiven von Frauen, älteren Menschen, Kindern oder mobilitätseingeschränkten Personen liefern Hinweise auf strukturelle Schwachstellen, die sonst unsichtbar blieben – etwa in der Mikrogestaltung, der sozialen Erreichbarkeit oder in Übergangsbereichen zwischen Verkehrssystemen. Wenn diese Gruppen aktiv in Planungs- und Gestaltungsprozesse einbezogen werden, entstehen nicht nur inklusivere Räume, sondern auch belastbarere Infrastrukturen. Denn ein System, das den Anforderungen der am stärksten Benachteiligten gerecht wird, ist in der Regel auch für alle anderen Nutzer:innen zugänglicher, flexibler und robuster gegenüber Krisen. Die Diskussion um resiliente Mobilität muss daher stärker als bisher soziale Verwundbarkeiten in das Zentrum stellen und daraus strategische, gestalterische und politische Konsequenzen ableiten.

5. Handlungsfelder

Auf Grundlage der SWOT-Analysen in den drei Untersuchungsräumen lassen sich vier zentrale Strategiepfade ableiten, die im Sinne einer resilienten, geschlechtergerechten Mobilitätsplanung Orientierung bieten: Ausbauen, Aufholen, Absichern und Vermeiden (vgl. Abb. 4).

Der Strategiepfad „Ausbauen“ zielt darauf ab, bestehende Qualitäten – wie soziale Lebendigkeit, Nutzungsvielfalt oder engagierte Nachbarschaften – gezielt zu stärken. Dazu gehören Investitionen in öffent-

liches Mobiliar, sichere und gut auffindbare Wegeführungen sowie Gestaltungselemente, die Begegnung und Sichtbarkeit im Stadtraum fördern.



Abbildung 4: SWOT-basierte Strategieentwicklung identifiziert neue Lösungsansätze in Form von vier Strategieformaten (STRATMO 2025)

„Aufholen“ bedeutet, Defizite in der Gestaltung und Nutzbarkeit gezielt zu beheben. Räume mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität, eingeschränkter sozialer Kontrolle oder fehlender multifunktionaler Nutzung sollten umgestaltet werden, wie beispielsweise durch barrierefreie Umnutzung monofunktionaler Flächen, integrative Angebote für verschiedene Altersgruppen oder die Ansiedlung gemeinwohlorientierter Einrichtungen (Bär et al. 2021; Krysiak 2020).

Die Strategie „Absichern“ fokussiert auf das Minimieren bestehender Risiken und den Schutz positiver Raumeigenschaften. Dazu zählen Maßnahmen zur Verbesserung von Beleuchtung, Sichtbeziehungen, Wegweisung oder Barrierefreiheit – insbesondere an Orten mit geringer sozialer Dichte oder eingeschränkter sozialer Kontrolle.

„Vermeiden“ schließlich meint die vorausschauende Planung, um zukünftige Fehlentwicklungen zu verhindern. Dazu gehört es, Trennwirkungen und monofunktionale Infrastrukturen bereits im Vorfeld zu vermeiden und Nutzungskonflikten etwa durch eine geschickte Flächenverteilung oder die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen wie Lastenräder aktiv entgegenzuwirken.

Neben diesen raumbezogenen Strategien lassen sich übergreifende Governance-Empfehlungen ableiten, die eine resiliente, gendersensible Verkehrsplanung strukturell verankern können. Dazu zählt an erster Stelle die Etablierung ressortübergreifender Planungsteams, die Mobilität, Stadtentwicklung, soziale Infrastruktur und Gleichstellungsfragen gemeinsam bearbeiten. Nur so lassen sich Zielkonflikte frühzeitig erkennen und integrierte Lösungen entwickeln.

Ein weiteres zentrales Instrument sind partizipative Verfahren, die über klassische Bürgerbeteiligung hin-

ausgehen und insbesondere vulnerable Gruppen aktiv einbeziehen. Formate wie moderierte Spaziergänge, Zufallsauswahl in Beteiligungsgruppen oder Kooperationen mit lokalen Initiativen können helfen, bisher marginalisierte Perspektiven sichtbar zu machen und in Planungsprozesse zu überführen (OECD 2022).

Schließlich wird empfohlen, Gender Impact Assessments (GIA) systematisch in Planungs- und Entscheidungsprozesse einzubinden (Levin/Faith-Ell 2019). Dabei geht es nicht nur um die Bewertung geplanter Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Geschlechtergerechtigkeit, sondern um eine grundlegende Sensibilisierung aller beteiligten Akteure für soziale Diversität, Nutzungsvielfalt und die Notwendigkeit inklusiver Gestaltung. GIAs können so als Planungsinstrumente und Lernprozesse zugleich wirken – und damit zur Institutionalisierung einer resilienten, gerechten Mobilität beitragen.

6. Fazit

Die vorliegende Untersuchung zeigt, dass gendersensible Planung einen zentralen Beitrag zur Resilienz städtischer Infrastrukturen leisten kann. Indem sie die vielfältigen Bedürfnisse von Frauen – und darüber hinaus weiterer strukturell benachteiligter Gruppen – systematisch in den Mittelpunkt rückt, eröffnet sie neue Perspektiven auf die Gestaltung urbaner Mobilitätsräume. Gendersensible Räume zeichnen sich durch soziale Vielfalt, gestalterische Qualität und inklusive Nutzbarkeit aus. Sie schaffen Voraussetzungen für soziale Kontrolle, reduzieren das Entstehen von Angsträumen und ermöglichen es Nutzerinnen, sich selbstbestimmt und sicher durch die Stadt zu bewegen. In diesem Sinne ist Gendergerechtigkeit nicht nur ein normatives Ziel, sondern auch ein strategisches Prinzip für resiliente Stadtentwicklung.

Eine zentrale Erkenntnis der Studie ist die Bedeutung subjektiver Sicherheit als planerisch wirksamer Parameter. Sicherheitsgefühl ist nicht allein durch technische Maßnahmen herstellbar, sondern entsteht im Zusammenspiel aus Raumgestaltung, sozialer Dichte und individueller Wahrnehmung. Die systematische Erhebung und Berücksichtigung subjektiver Sicherheit eröffnet daher neue Handlungsfelder für eine transformationsorientierte Mobilitätsplanung – etwa durch Lichtkonzepte, Aufenthaltsqualität oder barrierefreie Wegführung. Eine Planung, die subjektive Sicherheit ernst nimmt, kann nicht nur bestehende Mobilitätsbarrieren abbauen, sondern auch langfristig die Nutzungsakzeptanz und Resilienz von Verkehrssystemen erhöhen.

Abschließend lässt sich festhalten, dass die im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gewonnenen Erkenntnisse nicht nur lokal relevant sind. Die entwickelten Methodenzugänge, Strategietypen und Handlungsempfehlungen sind auf andere urbane

Kontexte übertragbar – insbesondere dort, wo Mobilitätsräume unter Transformationsdruck stehen. Die Skalierbarkeit der Ergebnisse zeigt sich insbesondere in der Adaptierbarkeit der SWOT-basierten Strategien sowie in der Möglichkeit, Gender Impact Assessments und qualitative Verfahren in bestehende Planungsstrukturen zu integrieren. Die Umsetzung dieser Erkenntnisse erfordert nicht nur technische Anpassungen, sondern auch einen institutionellen Wandel hin zu interdisziplinärer, bedarfsorientierter und sozial gerechter Planung. Nur so kann urbane Resilienz als zukunftsweisendes Leitbild für eine gerechtere und krisenfeste Mobilität wirksam werden.

Literatur

Aljets, Janna (2020): Raum nehmen! Warum wir eine feministische Verkehrsplanung brauchen. In: LUXEMBURG – Gesellschaftsanalyse und linke Praxis, 28.05.2020. Online verfügbar unter <https://zeitschrift-luxemburg.de/artikel/raum-nehmen/>

Augé, Marc (2019): Nicht-Orte. Einführung in eine Anthropologie der Einsamkeit. München: C.H. Beck.

Bär, Dominik / Roth, Roland / Csaki, Friderike (Hrsg.) (2021): Handbuch Kinderfreundliche Kommunen. Kinderrechte kommunal verwirklichen. Frankfurt am Main: Wochenschau Verlag.

Bartlett, Ruth / Koncul, Ana / Haugen, Ingebjørg et al. (2023): Using Walking / Go Along Interviews With People in Vulnerable Situations: A Synthesized Review of the Research Literature. In: International Journal of Qualitative Methods, 24 (9). DOI: 10.1177/16094069231164606

Bauhardt, Christine (1997): Mobilität und Raumstruktur – feministische Verkehrspolitik in der Kommune. In: Bauhardt, Christine / Becker, Ruth (Hrsg.): Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung. Pfaffenweiler, S. 159–177.

Bersch, Ann-Kathrin / Osswald, Lena (2021): An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität – Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung? IVP-Discussion Paper, Heft 3. Berlin. Online verfügbar unter https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP3_Bersch_Osswald.pdf

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin (2025): WEIBLICHE MOBILITÄT: SICHER & SELBSTBESTIMMT! Eine Studie an drei Standorten des öffentlichen Verkehrs in Charlottenburg-Wilmersdorf. Ergebnisbroschüre. Online verfügbar unter: <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/beauftragte/gleichstellung/artikel.1522090.php>

Crenshaw, Kimberle (1989): Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. In: University of Chicago Legal Forum, Vol. 1989, Issue 1, S. 139–167. Online verfügbar unter <https://philpapers.org/rec/CREDTI>

Cresswell, Tim / Uteng, Tanu Priya (2008): Gendered mobilities: towards a holistic understanding. In: Cresswell, Tim / Uteng, Tanu Priya (Hrsg.): Gendered Mobilities. New York, S. 1–14.

Criado-Perez, Caroline (2020): Unsichtbare Frauen. Wie eine von Daten beherrschte Welt die Hälfte der Bevölkerung ignoriert. München: btb Verlag.

Dellenbaugh-Losse, Mary (2024): Gendergerechte Stadtentwicklung: Wie wir eine Stadt für alle bauen. Wiesbaden: Springer VS.

EDAD – Design für Alle – Deutschland e. V. (2020): Barrierefreiheit mit attraktiver Gestaltung verbinden. Online verfügbar unter <https://www.design-fuer-alle.de/design-fuer-alle/>, zuletzt geprüft am 14.04.2025.

Endreß, Martin / Maurer, Andrea (Hrsg.) (2015): Resilienz im Sozialen. Grundlagen – Konzepte – Fallstudien. Wiesbaden: Springer VS. DOI: 10.1007/978-3-658-08108-7

FGSV – Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (2011): Empfehlungen der Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG). Köln.

Global Designing Cities Initiative (2021): Designing Streets for Kids. Washington D.C. Online verfügbar unter <https://globaldesigningcities.org/publication/designing-streets-for-kids/>

Hanson, Susan (2010): Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. In: Gender, Place and Culture, 17 (1), S. 5–23.

Heinz, Harald (2014): Schöne Straßen und Plätze: Funktion, Sicherheit, Gestaltung. Bonn: Kirschbaum Verlag.

Krause, Juliane (2020): Genderbelange in der Verkehrsplanung. In: Becker, Thilo et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.2.6.5. Berlin/Offenbach.

Krause, Juliane / Striefler, Katja (2022): Genderbelange im öffentlichen Verkehr. In: Becker, Thilo et al.

(Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.4.8.4. Berlin/Offenbach.

Krysiak, Natalia (2020): Designing Child-Friendly High Density Neighbourhoods. Cities for Play. Online verfügbar unter https://www.citiesforplay.com/_files/ugd/534edb_5e8553bb853d40228da3083a0ed1eede.pdf

Levin, Lena / Faith-Ell, Charlotta (2019): How to Apply Gender Equality Goals in Transport and Infrastructure Planning. In: Scholten, Christina Lindkvist / Joelson, Tanja (Hrsg.): Integrating Gender into Transport Planning. Cham: Palgrave Macmillan, S. [Kapitel 5].

DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-05042-9_5

Matthewson, Gill / Larin, Tegan / Kalms, Nicole (2024): YourGround New South Wales, Baseline Insights Report. Melbourne: Monash University XYX Lab and NSW State Government. DOI: 10.26180/25769685

Martens, Karel (2017): Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems. New York: Routledge.

Preis, Ute / Pohlmann-Rohr, Birgit (1995): Für eine Stadt ohne Angsträume: Planungsleitfaden für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum. Köln: Agenda Verlag.

Meerow, Sara / Pajouhesh, Pani / Miller, Thaddeus R. (2019): Social equity in urban resilience planning. In: Local Environment 24 (9), S. 793–808. DOI: 10.1080/13549839.2019.1645103

OECD (2022): OECD Guidelines for Citizen Participation Processes. Paris: OECD Publishing. Online verfügbar unter: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2022/09/oecd-guidelines-for-citizen-participation-processes_63b34541/f765caf6-en.pdf

Roy, Sajal / Huq, Saleemul (2021): Women, Disaster Crisis and Building Resilience. In: Leal Filho, Walter / Marisa Azul, Anabela / Brandli, Luciana / Lange Salvia, Amanda / Wall, Tony (Hrsg.): Gender Equality. Encyclopedia of the UN Sustainable Development Goals. Springer, Cham. DOI: 10.1007/978-3-319-95687-9_65

Ruhne, Renate (2011): Raum Macht Geschlecht. Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Schwedes, Oliver / Wachholz, Sina / Friel, David (2021): Sicherheit ist Ansichtssache. Subjektive Sicherheit: ein vernachlässigtes Forschungsfeld. IVP-Discussion Paper Nr. 17. Technische Universität Berlin. Online verfügbar unter https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP17_Schwedes_et_al.pdf

Sheller, Mimi (2014): The new mobilities paradigm for a live sociology. In: Current Sociology Review, 62 (6), S. 789–811.

Steteplanung (2002): Frauenbeteiligung an Planungsprozessen. Handreichung. Online verfügbar unter http://www.gemo-igg-rpk.de/material/Stete_DINA4.pdf

STRATMO – Strategische Mobilitätsplanung (2025): Weibliche Mobilität: Sicher und selbstbestimmt. Forschungsbericht. Online verfügbar unter: https://stratmo.de/cm4all/uproc.php/0/Forschungsbericht_Sicher%26Selbstbestimmt.pdf?cdp=a&=195b80aabf0

Useche, Sergio A. / Colomer, Natura / Alonso, Francisco / Faus, Mireia (2024): Invasion of privacy or structural violence? Harassment against women in public transport environments: A systematic review. In: PLOS ONE, 19(2), e0296830. DOI: 10.1371/journal.pone.0296830

AutorInnenangaben

Dr.-Ing. Alexander Rammert
Geschäftsführer
STRATMO – Strategische Mobilitätsplanung
Hubertusstraße 13, 12163 Berlin
rammert@stratmo.de

Laura Hüneburg, M.Sc.
Freie Mitarbeiterin und Expertin für Nachhaltige Regionalentwicklung,
STRATMO – Strategische Mobilitätsplanung
Hubertusstraße 13, 12163 Berlin
laura.hueneburg@posteo.de

Dr. Oliver Schwedes
Selbstständiger Verkehrs- und Mobilitätsexperte
www.critical-move.de
mail@oliver-schwedes.de