



Blickwinkel BaWü

Alltag als Maßstab: Geschlechtergerechte¹ Stadtentwicklung in Baden-Württemberg

Dr. Mary Dellenbaugh-Losse

Eine ältere Frau lebt allein in einem Einfamilienhaus am Rand einer kleinen Gemeinde. Für den Einkauf reicht der Busfahrplan gerade noch aus, für einen Termin bei der Fachärztin in der Kreisstadt ist sie jedoch auf ihre Tochter und ihr Auto angewiesen. In einem Neubaugebiet bringt eine alleinerziehende Mutter morgens ihr Kind zur Kita, fährt anschließend zur Arbeit und erledigt auf dem Rückweg den Einkauf. Ohne Auto wären diese Wege kaum miteinander zu verbinden. Eine junge Frau ist abends mit Freundinnen in einer Bar. Der Weg zur Haltestelle wirkt dunkel und unübersichtlich, und auch im öffentlichen Nahverkehr fühlt sie sich zu dieser Uhrzeit unsicher. Deshalb nimmt sie ein Taxi, obwohl die zusätzlichen Kosten ihr Budget belasten.

Solche Situationen wirken zunächst wie persönliche Alltagsprobleme. Tatsächlich sind sie eng mit kommunalen Entscheidungen verbunden: damit, wo Wohnungen und

Versorgungseinrichtungen liegen, wie häufig Busse fahren und ob öffentliche Räume auch abends ohne Angst genutzt werden können. In allen drei Fällen entstehen zusätzliche Abhängigkeiten, Zeitaufwände oder Kosten.

Diese Belastungen sind nicht zufällig verteilt. Frauen übernehmen im Durchschnitt einen größeren Anteil der unbezahlten Sorgearbeit, etwa bei der Betreuung von Kindern oder der Pflege von Angehörigen. Dieser sogenannte Gender Care Gap beeinflusst ihre Möglichkeiten zur Erwerbsarbeit, ihr Einkommen und langfristig auch ihre Rente. Das geschlechtsspezifische Lohngefälle, der sogenannte Gender Pay Gap, und das geschlechtsspezifische Rentengefälle, der sogenannte Gender Pension Gap, führen dazu, dass Frauen im Durchschnitt über geringere finanzielle Spielräume verfügen. Frauen berichten zudem häufiger von Unsicherheit im öffentlichen Raum und im öffentlichen Nahverkehr.

Geschlechtergerechte Stadtentwicklung untersucht deshalb, wie sich räumliche und politische Entscheidungen auf unterschiedliche Lebensrealitäten auswirken. Sie fragt, wer alltägliche Wege selbstständig zurücklegen kann, wer

¹ Unser Verständnis von Geschlecht folgt einem intersektionalen Verständnis, in dem die vielfältigen Verschränkungen von Geschlecht, Identität, Herkunft, ethnischer und religiöser Orientierung berücksichtigt werden. S. Leitlinien zu Geschlechtergerechtigkeit unter <https://www.fes.de/index.php?elD=dumpFile&t=f&f=70845&to-ken=e3801a9414eb9c20d197fd46d929e0cf556fce44>, 06.07.2026

auf Unterstützung angewiesen ist, wer sich Wohnraum und Mobilität leisten kann und wer bestimmte Orte aus Unsicherheit meidet.

Dabei sind Frauen keine einheitliche Gruppe. Eine gut verdienende Frau mit eigenem Auto hat andere Möglichkeiten als eine alleinerziehende Mutter ohne Pkw, eine Frau mit Behinderung oder eine ältere Frau in einem schlecht angebundenen Ortsteil. Wie Menschen ihre Stadt oder Gemeinde erleben, hängt neben dem Geschlecht auch von

Einkommen, Alter, Herkunft, Religion, Identität oder einer Behinderung ab.

Geschlechtergerechte Planung nutzt den Alltag als Maßstab dafür, ob Mobilität, Wohnen, Versorgung und öffentliche Räume allen Menschen ein möglichst selbstständiges, sicheres und bezahlbares Leben ermöglichen – oder ob bestehende Ungleichheiten durch räumliche Entscheidungen noch verstärkt werden.

1. Geschlechtergerechte Stadtentwicklung ist gute kommunale Planung

Planung erscheint häufig neutral. Ein Wohngebiet, eine Straße oder ein Platz sind schließlich nicht ausdrücklich für eine bestimmte Gruppe vorgesehen. Doch auch scheinbar neutrale Entscheidungen haben unterschiedliche Wirkungen. Ein neuer Supermarkt am Ortsrand ist für Menschen mit Auto bequem erreichbar, kann für Personen ohne Pkw jedoch einen weiteren alltäglichen Weg verlängern. Ein breiter Straßenquerschnitt beschleunigt den Autoverkehr, erschwert aber möglicherweise Kindern oder langsam gehenden Menschen das Überqueren. Eine Beteiligungsveranstaltung am Abend erreicht häufig eher diejenigen, die keine Sorgeverpflichtungen haben und sich im öffentlichen Sprechen sicher fühlen.

Geschlechtergerechte Stadtentwicklung prüft deshalb, wie kommunale Planungen und Investitionen auf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen wirken. Vier Leitplanken bieten dafür eine einfache Orientierung: **Barrierefreiheit, Bezahlbarkeit, Sicherheit und Angebotsvielfalt**. Sie können bei der Entwicklung neuer Baugebiete ebenso angewendet werden wie bei der Umgestaltung einer Straße, der Sanierung eines Spielplatzes, der Fortschreibung eines Verkehrskonzepts oder der Vergabe kommunaler Grundstücke.

Barrierefreiheit bedeutet dabei mehr als Rampen, Aufzüge oder abgesenkte Bordsteine. Entscheidend ist, ob Wohnungen, Haltestellen, Schulen, Arztpraxen, Geschäfte und öffentliche Räume im Alltag selbstständig erreicht und genutzt werden können – auch mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl, mit kleinen Kindern oder bei eingeschränkter Mobilität. Dazu gehören sichere Querungen, ausreichend breite Gehwege, verständliche Orientierungsmöglichkeiten, erreichbare Toiletten und verlässliche Verkehrsangebote.

Bezahlbarkeit betrifft nicht nur die Höhe von Mieten. Auch Fahrpreise, Eintrittskosten oder Gebühren entscheiden darüber, wer kommunale Angebote tatsächlich nutzen kann. Für die Planung stellt sich daher die Frage, ob neue Wohnungen, Mobilitätsangebote und Freizeitmöglichkeiten

auch für Menschen mit geringem Einkommen, Alleinerziehende oder ältere Menschen mit niedriger Rente zugänglich bleiben.

Sicherheit umfasst sowohl tatsächliche Gefährdungen als auch das subjektive Sicherheitsempfinden. Ein Weg oder Platz kann formal zugänglich sein und dennoch gemieden werden, weil Beleuchtung fehlt, die Orientierung unübersichtlich ist, sichere Querungen fehlen oder einzelne Gruppen den Raum dominieren. Kommunale Planung sollte deshalb nicht nur Unfall- und Kriminalitätsdaten betrachten, sondern auch danach fragen, wer bestimmte Orte zu welchen Tageszeiten nutzt – und wer dort fehlt.

Angebotsvielfalt bedeutet schließlich, nicht nur für ein vorherrschendes Lebensmodell (z. B. Familie mit Kindern) zu planen. Eine Kommune braucht unterschiedliche Wohnungsgrößen und Wohnformen, verschiedene Möglichkeiten der Fortbewegung sowie Frei-, Sport- und Begegnungsräume für unterschiedliche Altersgruppen und Nutzungsweisen. Je vielfältiger die Angebote sind, desto eher können Menschen ihren Alltag selbstständig gestalten, auch wenn sich ihre Lebenssituation verändert.

Die vier Leitplanken helfen Kommunen damit, frühzeitig zu erkennen, für wen eine Planung gut funktioniert, wer zusätzliche Hürden überwinden muss und welche Anpassungen notwendig sind. Geschlechtergerechte Planung wird so zu einem praktischen Qualitätscheck für kommunale Entscheidungen.

Dieser Ansatz ist keineswegs nur für Großstädte relevant. Gerade Baden-Württemberg ist durch sehr unterschiedliche Siedlungsstrukturen geprägt: von dicht bebauten Großstadtquartieren über Mittel- und Kleinstädte bis zu Dörfern und Streusiedlungen. Die Herausforderungen unterscheiden sich, die grundlegende Frage bleibt jedoch gleich: Können Menschen ihren Alltag selbstständig, sicher und bezahlbar bewältigen?

Mit dem Buch „Gendergerechte Stadtentwicklung: Wie wir eine Stadt für alle bauen“, der bundesweiten Leitlinie für gendergerechte Stadtentwicklungspolitik und der Studie

„Gleichstellung in der Mobilität“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg liegen inzwischen wichtige fachliche Orientierungen vor. Die Aufgabe der Kommunen besteht nun darin, diese Perspektive in konkrete Entscheidungen zu übersetzen – bei der Ausweisung von Baugebieten ebenso wie bei der Gestaltung von Ortsmitten, der Verkehrsplanung oder der Sanierung eines Spielplatzes.

Hinzu kommt die industrielle Transformation Baden-Württembergs. Veränderungen in der Automobil- und Zulieferindustrie betreffen nicht nur Arbeitsplätze und Betriebe. Sie verändern auch Pendelwege, Arbeitszeiten, Wohnstandorte und die Anforderungen an kommunale Infrastruktur. Geschlechtergerechte Stadtentwicklung sollte diese Entwicklungen von Beginn an mitdenken. Gut erreichbare Arbeitsplätze, verlässliche Betreuung, bezahlbarer Wohnraum und sichere Mobilitätsangebote sind zugleich wichtige Voraussetzungen für gute Arbeit und die Sicherung von Fachkräften. Das gilt besonders für Frauen, deren Erwerbsmöglichkeiten weiterhin stärker durch Sorgeverantwortung und unzureichende Betreuungs- oder Mobilitätsangebote eingeschränkt sein werden.

2. Mobilität: Selbstständig unterwegs oder auf das Auto angewiesen?

Baden-Württemberg gilt als Autoland. Diese Beschreibung verweist nicht nur auf die wirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie oder auf individuelle Gewohnheiten. Sie hat auch eine räumliche Grundlage. Viele Wohngebiete, Arbeitsstätten, Einkaufsstandorte und soziale Einrichtungen wurden über Jahrzehnte so angeordnet, dass ihre Nutzung mit dem Auto besonders einfach ist. Für Menschen, die mehrere alltägliche Ziele miteinander verbinden müssen, gibt es vielerorts kaum eine praktikable Alternative.

Gerade Menschen mit Sorgeverantwortung legen selten nur den direkten Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurück. Sie bringen Kinder zur Betreuung, begleiten Angehörige, kaufen ein, erledigen Behördengänge oder fahren zu Arztterminen. Aus einzelnen Wegen entstehen sogenannte **Wegeketten**. Diese werden weiterhin überdurchschnittlich häufig von Frauen zurückgelegt. Gute Mobilitätsplanung muss deshalb mehr berücksichtigen als Pendlerströme zu den üblichen Hauptverkehrszeiten.

Im ländlichen Raum und in kleinen Gemeinden sind die Entfernungen häufig größer und die Angebote dünner verteilt. Der Bus fährt womöglich zur Schule und am Nachmittag zurück, aber nicht zu den Zeiten, zu denen eine Teilzeitbeschäftigte zur Arbeit oder ein älterer Mensch zu einem Arzttermin gelangen muss. Rufbusse, Bürgerbusse oder Mobilitätsstationen können deshalb wichtige Bausteine sein. Sie ersetzen nicht überall den privaten Pkw, können aber Abhängigkeiten reduzieren und Menschen mehr Selbstständigkeit ermöglichen.

Auch Fuß- und Radverkehr sind keineswegs ausschließlich großstädtische Themen. Viele alltägliche Wege innerhalb eines Ortes wären kurz genug, um zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. In der Praxis verhindern jedoch fehlende Gehwege, unsichere Querungen, lückenhafte Radverbindungen oder hohe Geschwindigkeiten des Autoverkehrs eine selbstständige Nutzung. Das betrifft insbesondere Kinder, ältere Menschen und Personen, die sich im Straßenverkehr weniger sicher fühlen. Frauen lassen das Fahrrad beispielsweise häufiger stehen, wenn Radwege lückenhaft sind, keine ausreichende Trennung vom Autoverkehr bieten oder nicht breit genug sind, um neben einem Kind zu fahren.

Geschlechtergerechte Mobilitätsplanung bedeutet daher nicht, das Auto pauschal abzulehnen. Sie fragt vielmehr, wem tatsächlich eine Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln offensteht. Wo Menschen für fast jeden Weg auf ein Auto angewiesen sind, führen ein fehlender Führerschein, ein geringes Einkommen oder eine altersbedingte Einschränkung schnell zu sozialer Abhängigkeit. Kommunalpolitik kann dem entgegenwirken, indem sie sichere Alltagswege priorisiert, Haltestellen barrierefrei gestaltet, Busangebote mit sozialen und medizinischen Einrichtungen abstimmt und bei neuen Baugebieten die Erreichbarkeit ohne Auto von Anfang an mitplant.

3. Wohnen und Ortsentwicklung: Was passiert, wenn der Alltag aus dem Ortskern verschwindet?

Mobilität lässt sich nicht getrennt von Siedlungs- und Wohnungsentwicklung oder der kommunalen Daseinsvorsorge betrachten. Je weiter Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung, Betreuung und medizinische Versorgung voneinander entfernt liegen, desto aufwendiger wird der Alltag. Zur kommunalen Daseinsvorsorge gehört deshalb nicht nur, dass grundlegende Angebote vorhanden sind. Sie müssen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen auch erreichbar, bezahlbar und verlässlich nutzbar sein. Das Leitbild der kurzen Wege ist deshalb ein zentraler Bestandteil geschlechtergerechter Stadtentwicklung.

In vielen baden-württembergischen Gemeinden wurden seit der Nachkriegszeit Einfamilienhausgebiete und Neubaugebiete am Ortsrand entwickelt. Sie boten vielen Familien Wohnraum und private Freiflächen, sind jedoch häufig monofunktional aufgebaut. Einkaufsmöglichkeiten, Betreuungseinrichtungen, Treffpunkte oder medizinische Angebote fehlen. Solange ein Haushalt über mehrere Autos verfügt und alle Mitglieder mobil sind, fällt diese Struktur möglicherweise kaum auf. Mit zunehmendem Alter, nach dem Tod eines Partners oder bei einem sinkenden Einkommen kann sie jedoch zum Problem werden.

Viele ältere Menschen wohnen allein in Häusern, die inzwischen größer sind, als sie benötigen. Da Frauen im Durchschnitt länger leben und häufiger über niedrige Altersein-

kommen verfügen, befinden sich besonders viele ältere Frauen in dieser Situation. Ein Umzug in eine kleinere, barrierearme Wohnung innerhalb der eigenen Gemeinde wäre für sie oft attraktiv – sofern es ein entsprechendes Angebot gibt. Fehlt dieses, bleiben viele aus Verbundenheit mit ihrem sozialen Umfeld oder aufgrund günstiger Wohnkosten im bisherigen Haus, auch wenn Gartenpflege, Treppen oder hohe Energiekosten sie zunehmend belasten. Zugleich suchen junge Familien Wohnraum, während Kommunen weitere Neubauflächen ausweisen.

Geschlechtergerechte Ortsentwicklung nimmt diese Zusammenhänge in den Blick. Sie schafft unterschiedliche Wohnungsgrößen und Wohnformen, ermöglicht den Umbau und die Teilung bestehender Gebäude und unterstützt gemeinschaftliche oder generationenübergreifende Modelle. Damit kann sie älteren Menschen einen Umzug innerhalb ihres vertrauten Umfelds erleichtern und zugleich vorhandenen Wohnraum besser nutzen. In Neubaugebieten sollten nicht ausschließlich frei stehende Einfamilienhäuser vorgesehen werden, sondern auch kleinere Wohnungen, Reihenhäuser, gemeinschaftliche Wohnformen und barrierearme Angebote.

Ebenso wichtig ist die Zukunft der Ortskerne. Wenn Einzelhandel, Gastronomie, Arztpraxen und soziale Angebote an den Siedlungsrand wandern, verliert die Ortsmitte nicht nur wirtschaftliche Funktionen. Es verschwinden auch alltägliche Anlässe zur Begegnung. Besonders betroffen sind Menschen, die keine weiten Wege zurücklegen können oder denen kein Auto zur Verfügung steht.

Lebendige Ortskerne entstehen jedoch nicht allein durch Fassadensanierung oder einen neu gestalteten Marktplatz. Sie benötigen Nutzungen. Dazu können kleinere Geschäfte und Dienstleistungen ebenso gehören wie Bibliotheken, Mehrgenerationentreffs, Beratungsangebote, Co-Working-Räume oder kombinierte Einrichtungen, die mehrere Funktionen unter einem Dach bündeln. Gerade in kleineren Gemeinden wird nicht jedes Angebot dauerhaft eigenständig tragfähig sein. Umso wichtiger sind flexible Räume, Kooperationen und Mehrfachnutzungen.

Die Stadt oder Gemeinde der kurzen Wege sieht in Stuttgart anders aus als im Schwarzwald oder auf der Schwäbischen Alb. Das Prinzip bleibt jedoch übertragbar: Möglichst viele alltägliche Bedürfnisse sollten wohnortnah erfüllt werden können, und zentrale Angebote müssen auch für Menschen erreichbar sein, die nicht selbst Auto fahren.

4. Öffentliche Räume: Wo findet Gemeinschaft statt?

Öffentliche Räume sind mehr als die Flächen zwischen Gebäuden. Sie ermöglichen Begegnung, Aufenthalt, Bewegung und gesellschaftliche Teilhabe. Ob Menschen sie tatsächlich nutzen können, hängt jedoch von ihrer Gestaltung, Erreichbarkeit und ihrem Sicherheitsempfinden ab.

In dichter bebauten Städten sind öffentliche Flächen knapp und stark umkämpft. Parken, Lieferverkehr, Außengastronomie, Spiel, Begrünung, Radverkehr und Aufenthalt konkurrieren um denselben Raum. In ländlichen Gemeinden ist die Situation häufig anders: Flächen sind vorhanden, doch es fehlt ein belebter, gut erreichbarer und nicht-kommerzieller Treffpunkt. Ein Dorfplatz kann großzügig gestaltet sein und dennoch leer bleiben, wenn es dort weder Schatten noch Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten oder einen alltäglichen Anlass zum Aufenthalt gibt.

Die Frage lautet deshalb nicht nur, wie ein Platz aussieht, sondern: Wer kann ihn wann und wie nutzen? Gibt es Sitzgelegenheiten mit und ohne Rückenlehne? Können sich Kinder eigenständig bewegen? Finden Jugendliche einen Ort, an dem sie nicht sofort als störend wahrgenommen werden? Gibt es Schatten, Trinkwasser und Toiletten? Sind Wege auch mit Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl nutzbar? Fühlen sich Menschen dort am Abend sicher?

Frauen geben häufiger als Männer an, sich in öffentlichen Räumen oder im öffentlichen Verkehr unsicher zu fühlen. Dies kann dazu führen, dass sie Umwege in Kauf nehmen, bestimmte Orte meiden oder abends nicht mehr unterwegs sind. Für die Planung sind deshalb Beleuchtung, Übersichtlichkeit und belebte Nutzungen wichtig. Sicherheit entsteht jedoch nicht allein durch hellere Lampen oder stärkere Kontrolle. Ein öffentlicher Raum wird auch dadurch sicherer, wenn unterschiedliche Menschen ihn zu verschiedenen Tageszeiten nutzen.

Auch Spiel- und Bewegungsangebote sind nicht automatisch geschlechtergerecht. Untersuchungen aus verschiedenen Städten zeigen, dass Mädchen mit zunehmendem Alter häufiger von öffentlichen Spiel- und Sportflächen verschwinden. Große, zentral gelegene Ballspielfelder werden oft von Gruppen dominiert, die besonders durchsetzungsstark auftreten. Kleinere, unterschiedlich nutzbare Bereiche, gute Sitz- und Rückzugsmöglichkeiten sowie eine Kombination aus Bewegung, Kommunikation und kreativem Spiel können breitere Gruppen ansprechen.

Kommunalpolitik entscheidet somit immer auch darüber, wem Raum zur Verfügung gestellt wird. Jede Umgestaltung bietet die Gelegenheit, bestehende Nutzungen neu abzuwägen und unterschiedliche Bedürfnisse stärker zu berücksichtigen.

5. Was Kommunen konkret tun können

Geschlechtergerechte Stadtentwicklung erfordert nicht in erster Linie neue Sonderprogramme. Entscheidend ist, bei ohnehin anstehenden Investitionen und Planungen die richtigen Fragen zu stellen.

Erstens: den Alltag zum Ausgangspunkt machen

Bei einem neuen Wohngebiet sollte nicht nur berechnet werden, wie viele Wohneinheiten und Stellplätze entstehen. Ebenso wichtig ist, wie Kinder zur Schule gelangen, wo ältere Menschen einkaufen können, wie Sorgewege organisiert werden und welche Angebote auch ohne eigenes Auto erreichbar sind.

Zweitens: Ziele früh festlegen

Geschlechtergerechte Kriterien sollten bereits in kommunalen Leitbildern, Entwicklungskonzepten, Wettbewerben, Ausschreibungen und Förderanträgen enthalten sein. Werden sie erst am Ende eines Planungsprozesses geprüft, sind grundlegende Entscheidungen meist kaum noch veränderbar.

Drittens: Zuständigkeiten verbinden

Mobilität, Wohnen, Wirtschaftsförderung, kommunale Daseinsvorsorge, Klimaanpassung und Freiraumplanung greifen im Alltag ineinander. Kommunale Verwaltungsstrukturen behandeln sie jedoch häufig getrennt. Integrierte Arbeitsformen und gemeinsame Zielsetzungen können verhindern, dass beispielsweise neue Wohnungen entstehen, ohne dass Betreuung, Versorgung und Mobilität mitgedacht wurden.

Viertens: vielfältige Alltagserfahrungen einbeziehen

Die Menschen, deren Perspektiven für eine Planung besonders wichtig wären, fehlen häufig in klassischen Beteiligungsveranstaltungen. Wer kleine Kinder betreut, im Schichtdienst arbeitet, mobilitätseingeschränkt ist oder wenig Vertrauen in politische Verfahren hat, nimmt an einer mehrstündigen Abendveranstaltung möglicherweise nicht teil. Aufsuchende Formate, Ortsbegehungen, Gespräche mit bestehenden Gruppen, Kinderbetreuung und geeignete Veranstaltungszeiten können Beteiligung zugänglicher machen.

6. Fazit: Alltagstaugliche Kommunen sind zukunftsfähige Kommunen

Baden-Württemberg steht vor tiefgreifenden Veränderungen. Die Gesellschaft wird älter, Ortskerne verlieren Funktionen, Wohnraum ist vielerorts knapp, kommunale Haushalte stehen unter Druck und die Folgen des Klimawandels erhöhen die Anforderungen an öffentliche Räume und Infrastruktur. Gerade unter diesen Bedingungen ist geschlechtergerechte Stadtentwicklung keine weitere Anforderung, die zu den ohnehin vielfältigen Aufgaben der Kommunalpolitik hinzukommt. Sie ist vielmehr eine Voraussetzung dafür, den Wandel sozial gerecht zu gestalten und Teilhabe, Chancengleichheit und gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken.

Sie hilft Kommunen, Fehlinvestitionen zu vermeiden und knappe Ressourcen zielgerichteter und zukunftsfähiger einzusetzen. Ein sicherer Gehweg nützt nicht nur Frauen, sondern auch Kindern, älteren Menschen und Personen mit Behinderung. Eine kleinere, barrierearme Wohnung im Ortskern kann einer älteren Bewohnerin den Umzug ermöglichen und zugleich ein Einfamilienhaus für eine Familie frei machen. Ein begrünter Platz mit Sitzgelegenheiten bietet Schutz vor Hitze und schafft einen Ort der Begegnung. Eine bessere Busverbindung erleichtert Sorgearbeit, stärkt Teilhabe und kann die Abhängigkeit vom Auto reduzieren.

Geschlechtergerechte Stadtentwicklung bedeutet daher nicht, für jede gesellschaftliche Gruppe eine eigene Stadt zu planen. Sie bedeutet, genauer hinzusehen: Wer kann vorhandene Angebote nutzen? Wer ist von anderen abhängig? Wer trägt zusätzliche Zeit-, Kosten- oder Sicherheitsrisiken? Und wie können kommunale Entscheidungen so getroffen werden, dass mehr Menschen ihren Alltag selbstständig gestalten und gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilhaben können?

Eine sozial gerechte und nachhaltige Transformation beginnt dort, wo kommunale Politik die Lebensrealitäten der Menschen in den Mittelpunkt stellt. Der Alltag ist dafür der beste Maßstab. Denn ob eine Stadt oder Gemeinde gut geplant ist, zeigt sich nicht auf dem Lageplan, sondern auf dem Weg zur Kita, zum Einkauf, zur Arbeit, zur Freundin oder zum nächsten Arzttermin.

Literaturverzeichnis

Birkel, Christoph et al. 2020. Sicherheit und Kriminalität in Deutschland. Wiesbaden unter: https://www.bka.de/DE/UnsereAufgaben/Forschung/ForschungsprojekteUndErgebnisse/Dunkelfeldforschung/SKiD/skid_node.html, (Abrufdatum 06.07.2026).

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen. 2025. Gendergerechte Stadtentwicklungspolitik: Leitlinien für eine faire, inklusive und sorgende Stadt. Berlin unter <https://www.publikationen-bundesregierung.de/pp-de/publikationssuche/gender-stadtentwicklung-2374922>.

Dellenbaugh-Losse, Mary. 2024. Gendergerechte Stadtentwicklung: Wie wir eine Stadt für alle bauen. Wiesbaden: Springer Gabler. doi: 10.1007/978-3-658-45290-2. Online unter <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-45290-2>, (Abrufdatum: 06.07.2026).

FES-Leitlinien zu Geschlechtergerechtigkeit unter <https://www.fes.de/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=70845&token=e3801a9414eb9c20d197fd46d929e0cf556fce44>, (Abrufdatum: 06.07.2026).

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. 2025. Gleichstellung in der Mobilität: Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit. Fellbach unter: <https://www.statistik-bw.de/service/veroeffentlichungen/artikel/?artnr=FaFo-0001>, (Abrufdatum: 06.07.2026).

Impressum

Herausgeberin

Friedrich-Ebert-Stiftung Baden-Württemberg
Werastr. 24
70182 Stuttgart
Deutschland

Herausgebende Abteilung

Politische Bildung und Dialog (PBD)

Kontakt

Nicola Roth
bawue@fes.de

Lektorat:

Media-Agentur Gaby Hoffmann

Gestaltung:

röger & röttenbacher, Büro für Gestaltung, Leonberg

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung e.V. (FES). Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet. Publikationen der FES dürfen nicht für Wahlkampfzwecke verwendet werden.

Juli 2026

© Friedrich-Ebert-Stiftung e.V.

ISBN 978-3-98628-905-8

Weitere Publikationen der Friedrich-Ebert-Stiftung finden Sie hier:

➤ www.fes.de/publikationen



Landesbüro
Baden-Württemberg