

TAGESSPIEGEL BACKGROUND

Verkehr & Smart Mobility

Eva Kail



Obersenatsrätin, Expertin für frauengerechtes Planen und Bauen in der Stadtbaudirektion Wien FOTO: PRIVAT

Eva Kail gilt seit 30 Jahren als Pionierin gendergerechter Stadtplanung. Der in Wien gelebte Mainstream ist einzigartig in Europa. Viele heutige Schwerpunkte wurden zuerst in Pilotbezirken gesetzt, die Kail auch anderen Städten empfiehlt.



von Clara Nack

veröffentlicht am 27.05.2022

Als Kind wollte Eva Kail „**Legoaarchitektin**“ werden. In der realen Welt

reichten ihr Gebäude nicht, Kail wollte städtische Räume planen. „Ich fand es spannend, wie die Fachdisziplinen ineinandergreifen“, sagt die Obersenatsrätin im Gespräch mit Tagesspiegel Background.

Ob beim Wohnen, der Wiener Mobilität oder der Gestaltung öffentlicher Räume, Eva Kail (63) gilt als **Pionierin frauengerechter Stadtplanung**. Als eine der ersten machte sie schon in den 90er-Jahren darauf aufmerksam, dass es sich lohne, Städte auch aus der Frauenperspektive zu betrachten. Begründerinnen der feministischen Stadtplanung, wie die in Berlin lebende **Kerstin Dörhöfer**, nennt sie als **Vorbilder**. Heute kann Berlin etwas von Wien lernen. Wien galt, bis 2020 die Corona-Lockdowns kamen, als *lebenswerteste Stadt der Welt* (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/teuerste-lebenswerteste-stadt-der-welt-auckland-tel-aviv-paris-hamburg-berlin-101.html>) – nicht zuletzt aufgrund der Richtlinien und Empfehlungen, die Kail mit anstieß.

Gründung des Wiener Frauenbüros

Als die Österreicherin vor 30 Jahren anfang, **Gender Mainstreaming und Stadtplanung** zusammen zu denken, war der Widerstand noch groß. Das Raumplanungs-Studium an der Technischen Universität Wien hatte zwar den höchsten Frauenanteil unter allen Disziplinen, die **Lehrenden** waren jedoch **alle Männer** und die zweite Welle der Frauenbewegung im Zuge der 68er-Bewegung somit kein Thema.

Die Relevanz ihrer 1991 mit einer Kollegin organisierten Ausstellung „Wem gehört der öffentliche Raum? – Frauenalltag in der Stadt“ wurde innerhalb Wiens noch abgetan und **infrage gestellt**. Stattdessen waren für die Städteplanung **adaptierte Sexismen** Teil des Umgangs und männliche Kollegen spotteten, ob man „die Bürgersteige nicht gleich rosa streichen“ solle. Die fotografische Ausstellung, deren Resonanz hoch war, konzentrierte sich hauptsächlich auf den städtischen Verkehr und begleitete den Alltag von acht Frauen in verschiedenen **Lebensphasen**. Ein

Jahr später wurde das Wiener Frauenbüro gegründet, mit Kail als Leiterin.

Frauen bewegen sich nachhaltiger als Männer

„Das **Fußgängerthema** wurde in Wien sehr früh und von Frauenseite aus hochgezogen“, sagt Kail. Dass Frauen immer noch einen Großteil der unbezahlten Sorgearbeit schultern, wirke sich auch auf ihre Mobilität aus. Sie legen **kürzere, dafür aber komplexere Wege** zurück, hauptsächlich zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Wenn Männer sich so wie Frauen durch die Stadt bewegen, rücken grüne Mobilitätsziele in greifbare Nähe.

Grundsätzlich müsse man jedoch immer von den Schwächsten der Gesellschaft aus denken. Für Stadtplanerin Kail ist es vor allem „**die Stadt der kurzen Wege**“, die eine faire Mobilität für alle ermöglicht, denn für Kinder und alte Menschen, deren Radius deutlich begrenzt ist, sei vor allem das unmittelbare Wohnumfeld relevant.

Ein Musterbeispiel ist laut Kail die **Frauen-Werk-Stadt**, eine 1997 fertiggestellte Wohnungsanlage im 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf. Für Kail eines der ersten Projekte als Leiterin des Frauenbüros. Mit 360 Wohnungen ist es laut der Pionierin europaweit noch immer **die größte von Architektinnen geplante Wohnanlage**. Hier wird das Thema Sorgearbeit in den Mittelpunkt gestellt: Auf dem Gelände gibt es einen Kindergarten, Einkaufsmöglichkeiten, eine Apotheke und die zentrierten Kinderspielplätze sind von den Küchenfenstern der Wohnungen gut einsehbar.

Wege zum ÖV: attraktiv genug?

„Wie der Weg zu den Verkehrsmitteln aussieht, hängt auch davon ab, **welches Verkehrsmittel** man nutzt“, meint Kail. Die Wege zu den Haltestellen müssen bequem sein und auch der Preis spielt eine Rolle. In Wien kostet die **Jahreskarte** für den öffentlichen Verkehr jeden Tag **einen Euro**. Das hat auch dazu geführt, dass es hier inzwischen mehr

Jahreskarten- als Autobesitzer*innen gibt, denn der ÖV in der eigenen Stadt wurde „sehr viel selbstverständlicher“.

Die „Stellplatzfrage“ sei ohnehin eines der zentralen Themen der **grünen Mobilitätswende**, erwähnt Kail auf das Thema Klima angesprochen: „Nichts beeinflusst das Stadtklima so positiv wie Baumpflanzen. Dafür muss Raum geschaffen und die Stellplätze für Autos weitgehend abgeschafft werden.“ Die Dominanz der Verkehrsart Auto sei **nicht mehr zeitgemäß**, bei der notwendigen Transformation können Frauen helfen: „Im 19. Jahrhundert haben wir in europäischen Städten durch männliche Ingenieure eine totale **Transformation** erfahren. Damals wurden Gesundheitsprobleme auch gelöst, wie durch die Kanalisation. Ich glaube, dass jetzt angesichts der **Klimakrise** wieder eine solch große Transformation ansteht, die diesmal unter hoher weiblicher Beteiligung stattfinden muss“.

Frauen haben ein rationaleres Verhältnis zum Auto, es sei **nicht Teil ihrer Identität**. Stattdessen sei Radfahren ein wichtiges Thema und die eigenen Füße, laut Kail sogar das „Verkehrsmittel der Zukunft“. Das habe auch die Pandemie gezeigt. Sie selbst traue sich jedoch noch nicht in Wien Rad zu fahren. Obwohl der dort gelebte Mainstream in Europa einzigartig ist, gibt es auch hier noch Verbesserungsbedarf.

Berlin braucht Pilotbezirke

Nach Empfehlungen für Berlin gefragt, verweist die Stadtplanerin auf den Wiener Pilotbezirk **Mariahilf**. „Solche Prozesse brauchen gute, realistische Rahmenbedingungen, dann haben sie auch einen guten **Trainingseffekt** für Verkehrsabteilungen“, sagt Kail und erinnert sich selbst an Zeiten, in denen sie noch handgeschriebene Fragebögen im Freundeskreis verteilte, um zu fehlenden Daten zu kommen.

Inzwischen organisiert das Wiener Frauenbüro stets Begehungen mit Bürger:innen aller Altersgruppen sowie **mobilitätseingeschränkten**

Menschen, um öffentliche Räume zu identifizieren, die noch nicht für alle funktionieren. „Auch die Parkgestaltung kann Berlin von Wien lernen, da es ein Fairness-Thema ist und auch etwas damit zu tun hat, das Thema **Care-Arbeit** ernst zu nehmen“, fasst Kail zusammen.

Die Summe der Kleinigkeiten

In der Verkehrs- wie in der Stadtplanung muss vieles zusammen gedacht werden. Scheinbare **Alltagskleinigkeiten** machen die **Qualität** des öffentlichen Raumes aus und erzielen gleichzeitig andere wünschenswerte Effekte, wie einen Schub für die grüne Verkehrswende – ohne zusätzliche Kosten.

Im Studium kämpfte Kail mit Kommilitoninnen um damals noch „weibliche“ Themen, heute sind sie zumindest in Wien Mainstream. „Eine gerechtere Beteiligung aller Geschlechter und **der komplette Umbau unserer Städte** angesichts der Klimakatastrophe gehen dabei Hand in Hand“, sagt Kail. *Clara Nack*

Vier Fragen an Eva Kail:

1. Welches Auto kaufen Sie als nächstes?

Als neues Familienauto wird die Anschaffung eines Elektroautos überlegt. Das würden wir jedoch überwiegend für unser Wochenendhaus nutzen, wo die nächste ÖV Station 30 Minuten zu Fuß entfernt liegt.

2. Wie halten Sie es mit dem Fliegen?

Für lange Distanzen ist es beruflich leider manchmal notwendig, da das Angebot an Nachtzügen noch nicht gut genug ausgebaut ist, sodass passende Angebote täglich verfügbar sind. Etliche Reisen können aber durch Online-Formate vermieden werden.

3. Wer gibt in der Mobilitätsbranche das Tempo vor?

Das lässt sich nicht leicht beantworten: Seitens der Wiener Linien, den im Besitz der Stadt Wien befindlichen Unternehmen für den öffentlichen

Verkehr, wird beispielsweise sehr aktiv an neuen Lösungen für das „Last Mile“-Thema oder an Mobilitätsstationen gearbeitet. Diese stellen für neue Stadtentwicklungsgebiete ein sehr wichtiges Angebot dar. Auch seitens der Wirtschaft werden verstärkt Shared Mobility Angebote konzipiert.

4. Wo würden Sie das Rad gerne neu erfinden?

Planende haben häufig das Selbstverständnis, dass sie glauben zu wissen, was für alle Menschen gut ist. Das gilt es immer wieder zu hinterfragen. Gezieltes Nachschauen, Beobachten und der Fokus auf Nutzer:innenerfahrungen, um die Rückkopplungsschleifen herzustellen, ist sehr wichtig. Meist ist es die Summe der Alltagskleinigkeiten, welche die Qualität ausmachen. Zudem beschäftigen uns gerade viele Krisen, wie beispielsweise die Klima- und die Coronakrise, hierin muss man auch Chancen sehen. Wir müssen eine gesellschaftliche Schwungmasse erzeugen, um einen Wandel in der Mobilität zu schaffen. Ich glaube, dass Frauen sowohl als Expertinnen, als Politikerinnen sowie als Stadtnutzerinnen ganz viel dazu beitragen.