Sorgende Städte – ein Manifest



Erstellt von Geographie-Studierenden der Uni Bayreuth

Sommer 2025

Cover-Bild mit Chat-GPT 6 erstellt

Warum überhaupt „Sorgende Städte“?

Um unser alltägliches Leben zu ermöglichen, sind eine Vielzahl von Care-Tätigkeiten nötig: Vom Kochen über emotionale Unterstützung und Kinderbetreuung bis hin zu Versorgung bei Krankheit ist das Spektrum groß. In unseren gegenwärtigen kapitalistisch geprägten Städten wird jedoch weniger der Care-Sektor, sondern vielmehr die Produktion in den Vordergrund gestellt und profitmaximierend organisiert. Darüber hinaus steckt der Care-Sektor zunehmend in der Krise, die, ausgelöst von einem Rückbau staatlicher Versorgungsleistungen und einem Wandel in der Verteilung von unbezahlter Sorgearbeit in Kleinfamilien, immer mehr Bereiche des Städtischen trifft. Es braucht dringend grundlegende Veränderungen. Seit einigen Jahren mehren sich Proteste und Selbstorganisierungen rund um die Forderung, wie Stadt wieder stärker an den Bedürfnissen aller Bewohner*innen gestaltet werden kann: von gewerkschaftlichen Streiks in der Pflege oder Sozial- und Erziehungsdiensten über Aktionsbündnisse für bessere Bedingungen in der Altenpflege bis zu Medi-Büros, die illegalisierten Menschen Zugang zu medizinischer Versorgung verschaffen, von Stadtteil-Gesundheitszentren (Polikliniken), solidarischen Stadtteilkantinen, bis hin zum feministischen Streik.

Im Sommersemester 2025 haben wir uns im Rahmen eines Seminars zu „Sorgenden Städten“ unter der Leitung von Eva Isselstein mit der Frage auseinandergesetzt, wie eine solche Stadt aussehen könnte, die Care-Arbeit ins Zentrum stellt. In diesem Manifest sind einige Aspekte aufgegriffen, die für uns in einer Sorgenden Stadt relevant sind. Dabei handelt es sich nicht um eine vollständige Darstellung, sondern um eine Ideensammlung, die euch dazu einladen soll, selbst weiter zu denken: Wie stellt ihr euch eine Stadt vor, die an Care-Bedarfen ausgerichtet ist? Welche Themen wären für euch besonders relevant? Was für Beispiele kennt ihr schon?

Inhalt

Warum überhaupt „Sorgende Städte“? 2

Das Potential von Caring Communities (Kim Tinz) 4

Seniorengerechte Städte als Teil der Care-Infrastruktur (Ayleen Hachay) 6

Sichere Häfen (Sarah Schöps) 8

Kinderfreundliche Städte als Sorge-Infrastruktur (Svenja Müller) 9

Care für 'Andere' und Alle: Sorgende Städte für menschliche und nichtmenschliche Tiere (M Rossmeier) 11

Grüne Infrastruktur in Bezug auf die Gesundheit der Bevölkerung und Klimaresilienz in der Stadt - Natur als Care-Ökosystemleistung (Tessa Dannhäußer) 13

Ernährung als Care – Infrastruktur – „Küche für alle“ (Anna Schmidt) 14

Der öffentliche Raum im Care Diskurs (Ole Leven) 17

Die Bibliothek als Teil von Care-Infrastruktur (Lorenz Schuster) 18

Mobilität und Sorgearbeit (Christian Sills) 20

„Liberté, Égalité, Gratuité“- Kostenloser ÖPNV als Infrastruktur der sorgenden Stadt (Finn Bianga) 23

Solidarische Räume schaffen: Hausbesetzungen und Mietshäuser-Syndikate als gelebte Care-Praxis (Leon Krodel) 25

Öffentliche Care-Strukturen als Schutz vor Gewalt im Privaten (Fabian Sonntag) 26

Care-Strukturen in der bahnhofsnahen Szene (Jana Fricke) 28

Konsumräume (Annette Novotna) 30

Das Potential von Caring Communities (Kim Tinz)

Wenn von sorgenden Städten oder Care-Arbeit gesprochen wird, denkt man oftmals als erstes an Kitas, Pflegeheime und Krankenhäuser, also materielle Infrastrukturen die Care-Arbeit erleichtern sollen. Doch jenseits der Materialität beginnt Sorge bereits viel früher. Unter dem Konzept „people as infrastructure" (Simone 2004) eröffnen sich ganz neue Perspektiven auf Care und die Art und Weise wie man caren kann. Durch „the ability of residents to engage complex combinations of objects, spaces, persons, and practices" (Simone 2004: 407-408), wird Care zu etwas, dass im Alltag durch den Menschen selbst sozial, situativ und relational hergestellt wird.

Das Problem: „We have been encouraged to feel and act like hyper-individualised, competitive subjects who primarily look out for ourselves. But in order to really thrive we need caring communities" (Chatzidakis et al. 2020: 45). Caring Communities, also solidarische Nachbarschaften, in denen gegenseitige Fürsorge möglich wird, wirken der sozialen Vereinzelung und gesellschaftlichen Spannungen entgegen. Denn gegenwärtig bahnen sich immer mehr Krisen auf unterschiedlichsten Ebenen an (siehe Stewart et al. 2020; Deep Arora et al. 2022). Care ist keine rein private Aufgabe, sondern auch eine gesellschaftliche und politische. Dafür braucht es Strukturen, die Begegnungen ermöglichen, ohne Konsumzwang. Besonders gut gestaltete, gepflegte und als sicher empfundene Grünräume wie Parks oder Gemeinschaftsgärten sind wichtig, besonders für ältere Menschen, Zugewanderte oder Alleinerziehende (Wan et al. 2021).

Zwischen 2018 und 2022 entstanden in Belgien über 130 Caring Neighbourhoods (De Donder et al. 2024). Ein Beispiel daraus ist das Projekt „Facilitating a Neighbourhood Care Network", welches mit einer symbolischen Suppenaktion startete. Ein Sozialarbeiter stellte sich mit einer leeren Schüssel auf den Dorfplatz und bat Passant*innen, Zutaten mitzubringen. Es entstand eine gemeinsame Mahlzeit aber auch ein kollektives Gefühl von Teilhabe und Gemeinschaft. „We can be caregivers in the neighbourhood and provide frameworks, but ultimately, it's the people in the neighbourhood who decide how the soup will taste", so der Sozialarbeiter (De Donder et al. 2024: 6). Auch mobile Begegnungsorte wie das „LINC project" mit einem wandernden Kaffeestand, soziale Treffpunkte wie die Nachbarschaftsgärtnerei „Warm Garden in Sint-Truiden" oder die von Menschen mit Behinderung betriebene Nachbarschafts-Greißlerei Superette Capellehof haben gezeigt,

wie Caring Communities konkret entstehen können und wie dabei Teilhabe auf Augenhöhe gelingt. (ebd.: 9).

In Calgary zeigte eine Studie ebenfalls, wie formelle und informelle Beteiligung im Alltag aussehen kann. Menschen betreiben „networking, caring, reciprocating, working together, watching out" (Benoit et al. 2022: 25), woraus soziale Netzwerke mit Vertrauen, Gleichwertigkeit, einem Abbau stereotypischer Wahrnehmungen, „[e]mpathy, mutual understanding, and a sense of belonging" wachsen können, und wo Begegnung nicht dem Zufall überlassen wird (ebd.: 22). „Let people go, let end results go, let project plans go – let people do their thing" (De Donner et al. 2024: 10) bedeutet hier, Verantwortung bewusst in die Nachbarschaft zurückzugeben. So steigt laut Beteiligten nicht nur die Versorgung, sondern auch das Lebensglück (ebd.: 9).

Aber für den dauerhaften Bestand braucht es auch strukturelle Unterstützung, politische Verantwortung und Ressourcen, denn „Caring neighbourhoods are more than caring neighbours" (ebd.: 12). Nur so kann verhindert werden, das Care ausgelagert und privatisiert wird. Eine sorgende Stadt sollte Nachbarschaften nicht nur als Wohnraum, sondern als sozialen Raum anerkennen. In ihm steckt Potential, alltägliche Solidarität erfahrbar zu machen, soziale Ungleichheiten auszugleichen, das Wohlbefinden der Menschen zu stärken und letztlich auch unsere Demokratie zu schützen (Tronto 2013: 10). Städte sollten dieses Potential nutzen und den Weg für Caring Communities leichter machen.

Literatur:

Benoit, Aimee; Townshend, Ivan J.; Johnston, Tom; Newberry, Jan 2022 *Neighbourhood participation and social inclusion: Case studies of Calgary, Alberta*. Geoforum 132 (2022) 20–31.

Chatzidakis, Andreas; Hakim, Jamie; Littler, Jo; Rottenburg, Catherine; Segal, Lynne 2020 *The Care Manifesto: The Politics of Interdependence*. London: Verso.

De Donder, Liesbeth; Stegen, Hannelore; Hoens, Sylvia 2024 *Caring neighbourhoods in Belgium: lessons learned on the development, implementation and evaluation of 35 caring neighbourhood projects*. Palliative Care & Social Practice 2024, Vol. 18: 1–14 DOI: 10.1177/26323524241246533.

Deep Arora, Swapan; Pal Singh, Guninder; Chakraborty, Anirban; Maity, Moutusy 2022 *Polarization and social media: A systematic review and research agenda*. Technological Forecasting & Social Change 183 (2022) 121942.

Simone, AbdouMaliq 2004 *People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg*. Public Culture, Band 16, Heft 3 Seiten 407–429.

Stewart, J. Alexander; McCarty, Nolan; Bryson, J. Joanna 2020 *Polarization under rising inequality and economic decline*. Scheine Advances 6 eabd4201.

Tronto, Joan C. 2013 *Caring Democracy Markets, Equality, and Justice*. London: New York University Press.

Wan, Calvin; Qiping Shenb, Geoffrey; Choi, Stella 2021 *Underlying relationships between public urban green spaces and social cohesion: A systematic literature review.* City, Culture and Society 24.

Seniorengerechte Städte als Teil der Care-Infrastruktur (Ayleen Hachay)

Die demografische Entwicklung in Deutschland ist durch eine fortschreitende Alterung der Bevölkerung gekennzeichnet. Städte und Gemeinden sehen sich mit neuen Herausforderungen konfrontiert, die auch das Konzept der „Sorgenden Stadt" betreffen. Dieses muss verstärkt an die spezifischen Bedürfnisse älterer Menschen angepasst werden. Die konkreten Herausforderungen können sich nach regionaler Lage, demographischer Situation und den strukturellen Voraussetzungen stark unterscheiden (Eberlein & Klein-Hitpaß 2012).

Ältere Menschen verfügen häufig über besondere Bedürfnisse oder erleben Einschränkungen. Es muss jedoch beachtet werden, dass innerhalb dieser Bevölkerungsgruppe eine erhebliche Heterogenität besteht. Diese zeigt sich unter anderem im Gesundheitszustand, Bildungsniveau, sozioökonomischen Hintergrund, in der familiären Situation sowie der gesellschaftlichen Teilhabe. Eine seniorengerechte Stadtentwicklung muss nicht nur die unterschiedliche Ausgangslage der Gemeinden und Städte, sondern auch die Unterschiede innerhalb der älteren Bevölkerung berücksichtigen (Sozialverband Deutschland e.V. (SoVD) & Landesverband Hamburg 2019).

Ziel einer seniorengerechten Stadtplanung ist es, älteren Menschen ein selbstbestimmtes Leben sowie die Teilhabe am gesellschaftlichen Alltag zu ermöglichen. Besondere Bedeutung kommt dabei Pflege-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, sowie den Bereichen Wohnen, öffentlicher Nahverkehr und öffentliche Räume zu. Konkrete Maßnahmen umfassen hierbei zum Beispiel barrierefreie Gehwege, Sitzgelegenheiten, gut erreichbare

Toiletten, eine funktionierende Nahversorgung und bezahlbarer Wohnraum. Vor allem das direkte Wohnumfeld spielt eine zentrale Rolle: Die barrierefreie, sichere und einfache Erreichbarkeit von Orten des täglichen Bedarfs, Unterstützungsleistungen oder öffentlichen Plätzen kann dazu beitragen, die Selbstständigkeit zu bewahren und soziale Kontakte zu pflegen (Eberlein & Klein-Hitpaß 2012). Denn es geht nicht nur um Pflege oder medizinische Versorgung, sondern um gegenseitige Unterstützung, gesellschaftliche und soziale Aktivitäten und der Möglichkeit zur Mitgestaltung (Sozialverband Deutschland e.V. (SoVD) & Landesverband Hamburg 2019).

Es muss eine sogenannte „Caring Community" geschaffen werden; hierbei spielen vier Aspekte eine zentrale Rolle: gegenseitige Unterstützung, öffentlicher Raum, geteilte Ressourcen und lokale Demokratie (Chatzidakis et al. 2020). Diese Aspekte sollten sich auch in einer seniorengerechten Stadtgestaltung widerspiegeln. Gegenseitige Unterstützung kann in Form von Nachbarschaftshilfen, Mehrgenerationenhäusern oder der allgemeinen Unterstützung von älteren Menschen erfolgen. Dies kann formell, aber auch informell erfolgen. Öffentliche Räume, wie zum Beispiel Parks, Cafés und Gemeinschaftseinrichtungen, schaffen gesellschaftliche Teilhabe und sollten für alle Menschen kostenlos, barrierefrei und sicher erreichbar sein. Auch die gemeinschaftliche Nutzung von Ressourcen, etwa in Bibliotheken, sowie Formen lokaler Partizipation – beispielsweise durch Seniorenbeiräte oder Bürgerbeteiligungsverfahren – sind ein wichtiger Bestandteil einer Caring Community und dadurch der einer seniorengerechten Stadtplanung (Chatzidakis et al. 2020).

Allgemein bilden Unterstützung, Entlastung, Teilhabe und Vernetzung zentrale Leitlinien (Sozialverband Deutschland e.V. (SoVD) & Landesverband Hamburg 2019). Sie sind aber nicht nur für ältere Menschen relevant, sondern bilden wichtige Elemente einer „Sorgenden Stadt", die das Wohlbefinden und die Lebensqualität aller Bürger:innen fördert.

Literatur:

Eberlein, M. & Klein-Hitpaß, A. (2012): Altengerechter Umbau der Infrastruktur: Investitionsbedarf der Städte und Gemeinden. Endbericht. Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Hrsg.). Bd. 6/2012. Online verfügbar unter: https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Studien-und-Materialien/Altengerechter-Umbau-der-Infrastruktur_Januar-2013.pdf. Zuletzt abgerufen am 06.07.2025.

Sozialverband Deutschland e.V. (SoVD) & Landesverband Hamburg (Hrsg.) (2019): Konzept „QuartierAngebote“ für eine integrierte Altenhilfe. Seniorinnen und Senioren in ihren Quartieren unterstützen: Armutsbekämpfung/ Armutsminderung. Online verfügbar unter: https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2024/177521/pdf/2019_SoVD_Hamburg_Konzept_QuartierAngebote_fuer_eine_integrierte_Altenhilfe.pdf. Zuletzt abgerufen am 06.07.2025.

Chatzidakis, A.; Hakim, J.; Littler, J.; Rotenberg, C.; Segal, L. (2020): The Care Manifesto. The Politics of Interdependence. The Care Collective. Verso. London, New York.

Sichere Häfen (Sarah Schöps)

Im Kontext Migration und Flucht ist häufig von der sogenannten „Flüchtlingskrise“ die Rede – damit ist jedoch nicht das tatsächliche Leid der fliehenden bzw. migrierenden Menschen gemeint, sondern der Widerstand im Ankunftsland, das sich von Geflüchteten überfordert fühlt. Um diesem verzerrten Diskurs etwas entgegenzusetzen und den Fokus zurück auf die Menschen in Not zu legen, gründete die politische Organisation Seebrücke das Städtenetzwerk „Sichere Häfen“. Ziel des Netzwerks ist es, die Brücke von zivile Seenotrettung zu aufnahmewilligen Städten zu schlagen. Städte können sichere Häfen für Geflüchtete werden, sie können sich der europäischen Abschottungspolitik entgegenstellen, Menschen aufnehmen und ihnen ein würdevolles Leben ermöglichen. Das Konzept „Sicher Hafen“ gibt Städten die Handlungsmacht, ein Teil einer menschenwürdigen Migrationspolitik zu werden, auch wenn höhere Instanzen sich dieser versperren oder sogar aktiv gegen eine solche arbeiten. Eine Stadt, die sicherer Hafen ist, bekennt sich auf ideeller Ebene zu Seenotrettung, setzt sich für diese doch eigentlich selbstverständliche Care-Praxis ein. Sie verschiebt den Diskurs um ankommende Geflüchtete weg von „Problem“ und hin zu „Bürger*innen“. Neben dem Immateriellen leistet ein sicherer Hafen auch materielle Unterstützung: Einmal an Seenotrettung – diese muss finanziert werden, denn zuständigen Behörden auf internationaler Ebene wie Frontex retten aktuell nicht, sondern tragen durch Push-Backs und Kooperation mit der lybischen Küstenwache zur dramatischen Verschlechterung der Lage von Geflüchteten auf dem Seeweg bei. Aber auch materielle Unterstützung an die ankommenden Menschen: Diese brauchen Wohnraum und Erstausstattung. Ein sicherer Hafen geht dabei über das gesetzliche Minimum hinaus, bringt Geflüchtete dezentral unter, bietet Zugang zu qualitativ hochwertigen Sprachkursen und Gemeinschaftsräume für den Austausch mit der

Stadtbevölkerung. Kurzum: ein sicherer Hafen sieht Geflüchtete als unterstützungswürdige Gruppe, der ein gleichberechtigtes Leben in der Stadt ermöglicht wird. Und das nicht nur akut, sondern auf Dauer, samt Bleibeperspektive. Aktuell handelt keine Stadt so, doch es ist wichtig, Städte an ihren Handlungsspielraum zu erinnern: Sie müssen das rhetorische und politische Eskalationsspiel nicht mitspielen, sondern können sich um ihre Bürger*innen jeder Herkunft sorgen.

Kinderfreundliche Städte als Sorge-Infrastruktur (Svenja Müller)

Kinder zählen zu den am stärksten von städtischen Strukturen betroffenen Bevölkerungsgruppen und bleiben zugleich in der Planung häufig marginalisiert. Obwohl sie den Stadtraum aktiv nutzen und mitgestalten, sind ihre Bedürfnisse im öffentlichen Raum oft unsichtbar (vgl. Wilhelmsen et al., 2023; Schreiber & Ghafoor-Zadeh, 2022).

Seit 1996 fördert die UNICEF mit der *Child Friendly Cities Initiative* ein internationales Konzept kindgerechter Stadtentwicklung. Eine kinderfreundliche Stadt erfüllt laut UNICEF die Rechte von Kindern gemäß der UN-Kinderrechtskonvention, insbesondere durch Zugang zu Bildung, Schutz, Partizipation sowie durch sichere Spiel- und Sozialräume (UNICEF, 2018).

Trotz wachsender Bedeutung von Bürgerbeteiligung bleiben Kinder in Planungsprozessen meist außen vor oder werden nur punktuell einbezogen (Wilhelmsen et al., 2023). Besonders beim Thema Mobilität ist das sichtbar: Öffentliche Räume sind oft nicht auf kindliche Mobilität ausgerichtet, stattdessen folgen viele Städte dem Modell der „autogerechten Stadt“, wodurch Kinder stark in ihrer eigenständigen Bewegung eingeschränkt sind (Schreiber & Ghafoor-Zadeh, 2022).

Ein zentrales Beispiel ist der Umgang mit Wegen im Stadtraum: Während Planungen sich oft auf Zielorte wie Spielplätze konzentrieren, bleiben die Wege dorthin unbeachtet. Das Konzept der *Child-Friendly Pedestrian Pathways* (CFPP) bietet hier einen alternativen Ansatz: Wege sollen nicht nur sicher, sondern auch kindgerecht, kreativ und partizipativ

gestaltet sein, beispielsweise durch bunte Markierungen, interaktive Elemente und Naturintegration (Fang et al., 2024). Auch in der Studie von Wilhelmsen et al. (2023) betonten Eltern den Wunsch nach „urban green lungs“, sicheren Wegen und kreativen Spielmöglichkeiten.

Aus Care-Perspektive bedeutet das: Stadtplanung muss mehr als nur Schutz bieten. Sie muss Räume schaffen, die Beziehung, Erkundung, Selbstständigkeit und Fürsorge ermöglichen. Wege und Übergänge werden so zu Infrastrukturen der Sorge.

Ein praktisches Instrument zur kindlichen Partizipation für unter anderem das Thema Mobilität sind Kinderstadtpläne. Sie ermöglichen es Kindern, ihren Stadtteil zu erkunden, Gefahrenstellen zu benennen und Lieblingsorte zu markieren. Diese Perspektiven fließen in die Stadtplanung ein und fördern zugleich Kommunikation zwischen Kindern, Eltern und Verwaltung (vgl. Kinderhilfswerk; KOBRA). In Städten wie Bayreuth wurden solche Pläne bereits erfolgreich umgesetzt und werden auch regelmäßig aktualisiert (vgl. Stadt Bayreuth). Dennoch sind sie zunächst nur Momentaufnahmen, deren Wirkung von ihrer politischen Anschlussfähigkeit abhängt.

Eine kinderfreundliche Stadt ist damit Ausdruck einer sorgenden Stadtgesellschaft. Sie erkennt Kinder als eigenständige Stadtbewohner*innen an, ermöglicht Teilhabe und schafft Verbindungen. Wege, Übergänge und partizipative Instrumente wie Kinderstadtpläne sind nicht nur Planungsinstrumente, sondern Elemente einer urbanen Care-Architektur, die Kinder nicht ausschließt, sondern aktiv mitdenkt.

Literatur:

Deutsches Kinderhilfswerk (o. D.): *Kinderstadt(teil)pläne*. URL: https://www.kinderrechte.de/praxis/methodendatenbank/methodendatenbank?tx_igmethoden_methoden%5Baction%5D=show&tx_igmethoden_methoden%5Bcontroller%5D=Methoden&tx_igmethoden_methoden%5Bmethoden%5D=311&cHash=ba6f5fb5aa631b7bec6e5adcb08a7942 (zuletzt aufgerufen am 07.07.2025).

Fang, K., Ariff Azizan, S. & Huang, H. (2024): GIS-based intelligent planning approach of child-friendly pedestrian pathway to promote child-friendly city. *Scientific Reports*, 14(1), S. 8139. Nature Publishing Group UK.

KOBRA (2025): *Kinderstadtpläne*. URL: https://www.kobra-online.info/kinderstadtplaene (zuletzt aufgerufen am 07.07.2025).

Schreiber, V. & Ghafoor-Zadeh, D. (2022): Stadt entdecken – Kindheit, Bildung und Ungleichheit. In: Franz, Y. & Strüver, A. (Hrsg.): *Stadtgeographie*, S. 223–251. Springer Spektrum.

Stadt Bayreuth (2025): *Kinderstadtplan neu aufgelegt*. URL: https://www.bayreuth.de/kinderstadtplan-neu-aufgelegt/ (zuletzt aufgerufen am 07.07.2025).

UNICEF (2018): *Child Friendly Cities and Communities Handbook*. URL: https://www.childfriendlycities.org/reports/child-friendly-cities-and-communities-handbook (zuletzt aufgerufen am 07.07.2025).

Wilhelmsen, T., Øvreås, S., Roll-Hansen, H., Bjerknes, A. & Thorrud, S. (2023): Developing child-friendly cities: Young children's participation in urban planning. *Journal of Childhood, Education & Society*, 4(3), S. 274–290.

Care für 'Andere' und Alle: Sorgende Städte für menschliche und nichtmenschliche Tiere (M Rossmeier)

Maxim der sorgenden Stadt: Städte sollten für **alle**, die sie mitgestalten und zusammen erhalten, sorgen. Wenn wir "alle" in Städten lesen oder hören, denken wir meistens, dass mit "alle" alle Menschen in Städten gemeint sind. Im Verständnis dieses Beitrags sind es aber nicht nur Menschen bzw. menschliche Tiere, die zu den **"allen"** zählen, für die in Städte gesorgt werden sollte, sondern auch nicht-menschliche Tiere. Denn Insekten, Vögel, Säugetiere & Co. gestalten und erhalten durch ihre alltäglichen Aktivitäten Städte mit (McKinney et al. 2018), manchmal mehr als manche menschlichen Tiere.

Dennoch werden („wilde") nicht-menschliche Tiere in Städten historisch überwiegend entweder als hygienisches Risiko, Jagdobjekte und/oder Jagdkonkurrenten, oder in bestimmten Fällen als schützenswert (oder auf der anderen Seite als invasiv) verstanden (Voigt et al. 2020). Nicht alle dieser Interpretationen des Vorhandenseins von nicht-menschlichen Tieren in Städten sind unbedingt negativ oder *careless*, obwohl diese negativen Aspekte häufig überwiegen. Aber was sie alle vereint, ist eine fundamentale Trennung: die Trennung zwischen „Mensch" und „Natur/Tier", zwischen „Zivilisation" und „Wildnis". Diese Trennung ist tief in westliche Gesellschaften eingebettet und führt zu einer Ideologie von getrennten Sphären, auch in Bezug auf Städte: „Mensch" und „Zivilisation" gehören in Städte, „Natur/Tier" und „Wildnis" gehören raus aus Städten. Diese Ideologie ist im Kern das Gegenteil von sorgend und lässt keine Beteiligung von nicht-menschlichen Tieren an städtischen Leben zu, ohne diese als unpassend und unerwünscht zu bewerten.

Aber die Zeiten ändern sich. Die Klima-, Biodiversitäts- und Sorgekrisen auf der gesamten Welt (und damit auch in Städten), welche alle maßgeblich von der konstanten Intensivierung des (derzeitig neoliberalen) Kapitalismus verursacht werden, machen die Trennung mit jedem Tag unhaltbarer. Städte, die nur aus Gebäuden und Straßen aus Zement und Stahl bestehen, sind nicht nur heute schon unangenehme Aufenthalts- und Arbeitsorte, sondern sie werden in der Zukunft sogar für menschliche Tiere unbewohnbar sein. Um diese Entwicklungen und Krisen zu beenden, muss die Trennung zwischen „Mensch" und „Tier" und „Stadt" und „Wildnis" abgeschafft werden. Das bedeutet dann auch, dass das „Recht auf Stadt" (Lefebvre et al. 2009) von nicht-menschlichen Tieren anerkannt wird und damit auch ihr Recht auf *Care* in Städten. Ihr Recht auf hochwertigen Wohnraum, Nahrungsangebote, Erholungsmöglichkeiten und zusammenhängende und gut aneinander angebundene Stadtteile.

Ansätze wie das "Animal-Aided-Design (AAD)" bieten Theorien und praktische Umsetzungen, wie Ko-Habitation von menschlichen und nicht-menschlichen Tieren in urbanen Räumen funktionieren (Studio AAD 2025). Aber auch bei diesem neueren Ansatz sind menschliche Vorstellungen von Städten und städtischen Leben noch im Zentrum (Voigt et al. 2020). Für eine echte Revolution in den Beziehungen zwischen menschlichen und nicht-menschlichen Tieren und Städten ist mehr nötig. Um die Vision von wirklich sorgenden Städten für alle, die sie mitgestalten und erhalten, zu realisieren müssen urbane Räume radikal, über Klassen-, *Race*-, Geschlechts-, Alters- ***und*** Speziesgrenzen hinweg demokratisiert und umgestaltet werden.

Care Revolution = Animal Liberation NOW!

Literatur:

Lefebvre Henri, Hess Rémi, Deulceux Sandrine and Weigand Gabriele (2009) *Le droit à la ville*. (3e éd.) Paris: Economica-Anthropos

McKinney Michael L, Ingo Kowarik and Kendal Dave (2018) The contribution of wild urban ecosystems to liveable cities. *Urban Forestry & Urban Greening* Elsevier BV 29:334–335

Studio AAD (2025) Projekte – AAD. Available at: https://animal-aided-design.de/projekte/ (last accessed 09 July 2025)

Voigt Annette, Hauck Thomas E, Hennecke Stefanie and Reinert Wiebke (2020) Wilde Urbaniten: Tier-Mensch-Regime im Habitat Großstadt. *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* sub\urban e.V. 8(1/2):253–262

Grüne Infrastruktur in Bezug auf die Gesundheit der Bevölkerung und Klimaresilienz in der Stadt - Natur als Care-Ökosystemleistung (Tessa Dannhäußer)

Das Konzept und die Durchsetzung der grünen Infrastruktur dient nicht nur dem Zweck der Ästhetik. Sie soll eine Stadt resilienter gegenüber dem Klimawandel und dessen Folgen und Auswirkungen gestallten (WINKER et al. 2020: 29). Alles sichtbare Grün gehört zur grünen Infrastruktur (WINKER et al. 2020: 16).

Die grüne Infrastruktur bewirkt positive Auswirkungen auf das Stadtklima. Absenkung der Temperatur, Luftzirkulationsänderung und Luftfeuchtigkeitserhöhung sind Beispiele dieser positiven Auswirkungen (MATHEY et al. 2012: 17). Die Grünanlagen bewirken eine Abkühlung in der Nacht und tagsüber entsteht eine geringere Wärmebelastung (MATHEY et al. 2012: 19). Durch Beschattung, Evapotranspiration, etc. können Bäume, die an das städtische Klima angepasst sind, eine Senkung der Temperatur von 5 bis 7 °C bewirken. Diese Änderungen im Stadtklima können den Wärmeinseleffekt und dem damit verbundenen Hitzestress entgegenwirken. Es kommt zu einer geringeren Luftverschmutzung durch das Binden von Feinstaub, etc. durch die grüne Vegetation und zu einer Minderung der Hochwassergefahr, da vermehrte Vegetation in einer Stadt das Regenwasser auffangen bzw. speichern kann (ZANDERSEN et al. 2024: 147). Die Dach- oder auch Fassadenbegrünung sorgt wie auch unversiegelte Freiflächen für eine effektivere Verdunstung oder auch Versickerung (WINKER et al. 2020: 16). Gebäudebegrünung hat zusätzlich die Kapazität Wassermengen zu speichern und können somit Hochwasserereignisse verringern bzw. abschwächen. In den Innenräumen kommt es durch die Gebäudebegrünung zu einem niedrigeren Energiebedarf in Hinsicht auf Heizen und Kühlen (ZANDERSEN et al. 2024: 148).

Positive Auswirkungen der Infrastrukturen auf den Menschen zeigen sich als Anreiz zur Bewegung im Alltag und durch die Eindämmung von Lärm. Hiermit verbunden sind positive Auswirkungen auf die psychische Gesundheit der dort lebenden Bevölkerung. Durch die Reduzierung von Hitzestress und den Wärmeinseleffekt kommt es, vor allem bei der

älteren Bevölkerungsschicht, zu einer Verbesserung der Atemwegserkrankungen und des Herz-Kreislauf-Systems (ZANDERSEN et al. 2024: 149). Die gleichen positiven Auswirkungen sind auf das Binden von Schadstoffen und somit eine geringere Luftverschmutzung und der Stressreduktion durch die grüne Infrastruktur zurückzuführen (WINKER et al. 2020: 32). Die Parks, Wälder, etc. werden von der Bevölkerung zudem als Naherholungsgebiete genutzt (ZANDERSEN et al. 2024: 159). Grüne Infrastruktur bietet eine gewisse Care-Leistung der Natur an den Menschen in Bezug auf die individuelle Gesundheit aber auch einen sicheren Wohnraum in Bezug auf Umwelteinflüsse. So wird die Stadt ein sicherer Raum bei Extremwetterereignisse, was vor allem die Bewohnenden entlastet und absichert. Ein resilienter Wohnraum wird geschaffen.

Literatur:

MATHEY, J. & RÖSSLER, S. & LEHMANN, I. & BRÄUER, A. (2012): Anpassung an den Klimawandel durch Stadtgrün - klimatische Ausgleichspotenziale städtischer Vegetationsstrukturen und planerische Aspekte. In: Nachhaltiges Flächenmanagement von Industrie- und Gewerbebrachen. Wien: Lehr- und Forschungsanstalt für Landwirtschaft, 17 – 20.

WINKER, M. & SCHRAMM, E. & MATZINGER, A. & TRAPP, J. H. (2020): 2 Zentrale Begrifflichkeiten. In: Blau-grün-graue Infrastrukturen vernetzt planen und umsetzen - Ein Beitrag zur Klimaanpassung in Kommunen. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, 15 -17.

WINKER, M. & FRICK-TRZEBITZKY, F.& MATZINGER, A. & SCHRAMM, E. & STIESS, I. (2020): 3 Bausteine blau-grün-grauer Infrastrukturen. In: Blau-grün-graue Infrastrukturen vernetzt planen und umsetzen, Ein Beitrag zur Klimaanpassung in Kommunen, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, 29 - 35.

ZANDERSEN, M. & BANZHAF, E. & KNOPP, J. & SCHEFFLER, J. & LEVIN, G. & GUELL, C. & WICKE, M. (2024): Naturbasierte Lösungen zur Stärkung der Resilienz in Städten. In: Die Resiliente Stadt - Konzepte, Konflikte, Lösungen. Berlin: Springer, 145 – 164.

Ernährung als Care – Infrastruktur – „Küche für alle“ (Anna Schmidt)

Ernährung ist mehr als nur die Versorgung der Menschen mit Nahrungsmitteln. Man kann sie als eine grundlegende Care-Infrastruktur betrachten, die die Gesundheit, das soziale Gefüge sowie die Lebensqualität in Städte maßgeblich prägt. Die Care-Aktivitäten der Ernährung lassen sich als Teil eines erweiterten Infrastrukturverständnisses begreifen, das nicht nur materielle Strukturen umfasst, sondern auch soziale Praktiken sowie Bottom-Up-

Ansätze berücksichtigt. Diese ermöglichen die Rahmenbedingungen für intime, sorgende und solidarische Beziehungen im städtischen Alltag (Schillinger, 2022).

Allerdings befindet sich die soziale Reproduktion, also die Sicherstellung alltäglicher Bedürfnisse wie Kinderbetreuung, Pflege und Haushaltsführung, aktuell in einer Krise. Das liegt zum einen daran, dass der Staat durch den Rückbau staatlicher Leistungen immer weniger Unterstützung bietet. Zum anderen liegt die Ursache darin, dass die notwendige, aber unbezahlte Sorgearbeit wie zum Beispiel Kochen, Putzen oder emotionale Unterstützung sehr ungleich, meist auf wenige Personen, verteilt ist. Diese Situation wirkt sich besonders auf Menschen aus, die sowieso schon benachteiligt oder schutzbedürftig sind. Konzepte wie die „Küche für alle" bieten hier vielversprechende Ansätze, um Ernährung als kollektive Care-Leistung neu zu denken und zu gestalten (Hübl, 2024).

Die Bedeutung von Ernährung als Care-Arbeit wird durch verschiedene Aspekte deutlich. Beispielsweise ist sie direkt mit der Gesundheitsversorge verbunden, da gesundheitliche Probleme durch Mangel- oder Fehlernährung hervorgerufen werden können. Des Weiteren ist das gemeinsame Essen auch eine Art der Fürsorge. Gerade ältere Menschen, Alleinlebende oder Familien in prekären Situationen können sich oft einsam fühlen und so eine soziale Einbindung erfahren und Gemeinschaften schließen. Die unbezahlte Care-Arbeit im Bereich der Ernährung, die oft in privaten Haushalten stattfindet, kann zudem eine erhebliche Belastung für die verantwortliche Person darstellen und bereits bestehende Ungleichheiten weiter verstärken (Schillinger, 2022). Ein historischer Blick zeigt, dass bereits im frühen 20. Jahrhundert, mit der Entwicklung der „Frankfurter Küche" versucht wurde, die Hauswirtschaft und damit auch die Zubereitung von Essen zu rationalisieren. Damals ging es jedoch darum, die Effizienz im privaten Haushalt zu steigern und somit die Arbeit der damaligen Hausfrauen zu optimieren. Dieser Ansatz steht im Gegensatz zu den heutigen kollektiven Care-Ansätzen (Kuhn, 1998).

Um die Ernährung stärker in das Konzept einer sorgenden Stadt zu integrieren, sind innovative Gestaltungsmöglichkeiten, die über die reine Organisation im individuellen Haushalt hinausgehen, nötig. Das Konzept „Küche für alle" oder solidarische Stadtkantinen bieten hier konkrete Ansatzpunkte. Ein Beispiel aus Frankfurt am Main ist die Ada Kantine. Dort werden an vier Tagen in der Woche kostenlose Mahlzeiten aus geretteten Lebensmitteln angeboten. Getragen wird dieses Projekt von einem

Zusammenschluss ehrenamtlicher Akteur:innen und stellt eine Form der Sorge dar, die sich abseits der traditionellen kleinfamiliären oder staatlichen Versorgungsrahmen entwickelt. Die Tatsache, dass immer mehr Menschen solche Angebote nutzen, macht deutlich, dass die etablierten Strukturen zur Ernährungsversorgung zunehmend unzureichend sind (Hübl, 2024).

Einrichtungen wie die Ada Kantine in Frankfurt fungieren also nicht nur als reine Essensausgabe, sondern sind vielmehr Orte der Begegnung, des Austauschs und der Bildung. Sie ermöglichen das gemeinsame Leisten und Empfangen von Sorge und stellen gleichzeitig bestehende, oft unsichtbare oder als selbstverständlich geltende Machtstrukturen der städtischen Sorgearbeit in Frage. Die Forderung nach einer „sorgenden Stadt" gewinnt also immer mehr an Bedeutung. Sie zielt auf eine Neugestaltung des urbanen Raums ab, bei der nicht mehr die Wettbewerbsfähigkeit, sondern die tatsächlichen Bedürfnisse der Bewohner:innen und die Fähigkeit zur Fürsorge im Mittelpunkt stehen (Hübl, 2024).

Die Umsetzung einer umfassenden Ernährungsversorgung als Teil der Care-Infrastruktur erfordert auch ein Umdenken in der Stadtplanung und -verwaltung. Es geht darum, Räume für gemeinschaftliche Ernährung zu schaffen und diese finanziell sowie strukturell zu unterstützen. Eine „Küche für alle" kann somit ein konkreter Ausdruck einer sorgenden Stadt sein, die sich bewusst den Bedürfnissen ihrer Bewohner:innen annimmt und Care-Arbeit als gemeinschaftliche Aufgabe begreift, indem sie Orte wie Küchen als bedeutsame Rollen für eine sorgende Stadt ansieht (Schillinger, 2022).

Literatur:

Hübl, S. (2024). Radikal sorgende Stadt(-teilkantine): Eine sorgende Ethnographie der ada_kantine in Frankfurt am Main. sub\urban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung, 12(2/3), 69–95. https://zeitschrift-suburban.de/

Kuhn, G. (1998). Die „Frankfurter Küche". In Wohnkultur und kommunale Wohnungspolitik in Frankfurt am Main 1880–1930. Auf dem Wege zu einer pluralen Gesellschaft der Individuen (S. 142–176). Bonn.

Schilliger, S. (2022). Städtische Care-Infrastrukturen zwischen Küche, Kinderspielplatz und Kita. sub\urban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung, 10(2/3), 171–183. https://zeitschrift-suburban.de/

Der öffentliche Raum im Care Diskurs (Ole Leven)

Unter öffentlichem Raum lassen sich Straßen, Plätze und Parks verstehen: Räume, welche frei zugänglich sind und eine Möglichkeit der Begegnung mit anderen bieten (Domenig et al., 2021). Der öffentliche Raum spielt in unserer heutigen Gesellschaft eine zentrale Rolle, er ist relevant für die wirtschaftliche Produktion und für soziale Reproduktion (Katz, 2008).

Diesen beiden Bereichen wird der öffentliche Raum auf unterschiedliche Weise gerecht, und auf eine Art, die sich teilweise widerspricht (Katz, 2008). Im Blick auf soziale Reproduktion bietet der öffentliche Raum einen Aufenthaltsort und einen Ort der Begegnung, insbesondere für Menschen, welche in unserer Gesellschaft marginalisiert werden (Fritsche & Reutlinger, 2015; Domenig et al., 2021). Zu diesen gehören zum Beispiel obdachlose Menschen, Jugendliche oder Familien, welche den öffentlichen Raum als Erweiterung der Wohnung nutzen (Fritsche & Reutlinger, 2015; Domenig et al., 2021). Durch diese Nutzung des öffentlichen Raums werden unterschiedliche Aspekte von Care erfüllt oder ermöglicht. Es entsteht ein Raum, in dem Care stattfinden kann und soziale Beziehungen entstehen, welche Care Ansprüche bedienen (The Care Collective, 2020). Der öffentliche Raum befindet sich jedoch in einem Spannungsfeld zwischen Reproduktion und Produktion und kann ein Raum sein, in dem Phänomene von Carelessnes zu erkennen sind (Katz, 2008; Fritsche & Reutlinger, 2015; The Care Collective, 2020; Domenig et al., 2021).

Der öffentliche Raum ist ein konstruierter Raum, welcher für bestimmte Personengruppen gestaltet wird (Fritsche & Reutlinger, 2015; Domenig et al., 2021). In heutigen Städten ist der öffentliche Raum meistens so gestaltet, dass das Leben der „normalen“ erwerbstätigen Bevölkerung möglichst wenig gestört wird (Katz, 2008; Domenig et al., 2021). Dies führt dazu, dass andere Gruppen exkludiert werden und deren Aufenthalt in öffentlichen Räumen gestört wird. Dies passiert zum Beispiel durch die Platzierung von „Defensive Architecture“ oder durch Platzverweise, welche die Aufenthaltsqualität verschlechtern (Domenig et al., 2021). Dies betrifft marginalisierte Gruppen am stärksten, da diese dem gewollten Stadtbild nicht immer entsprechen (Domenig et al., 2021). Im Hinblick auf Care führt dies zu Problemen, da marginalisierte Gruppen hierdurch unsichtbar gemacht werden. Somit sind diese für die Gesellschaft nicht mehr sichtbar und die Bereitschaft Care zu leisten ist verringert (Katz, 2008), außerdem ist der Raum mit seinen Care-Funktionen für diese Menschen nicht mehr nutzbar (The Care Collective, 2020).

Der öffentliche Raum ist somit ein vielseitig nutzbarer Raum, welcher unterschiedliche Rollen für unterschiedliche Gruppen erfüllt. Dies hat durchaus Konflikte bezüglich der Nutzung zur Folge (Fritsche & Reutlinger,2015). Im Hinblick auf Care bietet der öffentliche Raum viele Möglichkeiten, da er ein aktiv konstruierter Raum ist und von städteplanerischer Seite mit bestimmten Zielen konzipiert werden kann (Domenig et al., 2021). Warum kann dieser Raum dann nicht mit Care als oberstem Ziel gestaltet werden (The Care Collective, 2020)?

Literatur:

Chatzidakis, Andreas; Hakim, Jamie; Littler, Jo; Rottenberg, Catherine; Segal, Lynne (Eds.) (2020): The care manifesto. The politics of interdependence. London, New York: Verso Books.

Fritsche, C., Reutlinger, C. (2015). Der öffentliche Raum ist (k)ein Problem. In: Kemper, R., Reutlinger, C. (eds) Umkämpfter öffentlicher Raum. Sozialraumforschung und Sozialraumarbeit, vol 12. Springer VS, Wiesbaden.

Katz, Cindi (2008): Hiding the target: Soziale Reproduktion in der privatisierten Stadt. In Bernd Belina (Hrsg.): Beiträge der Radical Geography. Eine Zwischenbilanz. 2. Aufl. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 156–172.

Krusche, Jürgen; Schärer, Thomas; Domenig, Aya; Weber, Julia (2021): Die Krusche, Jürgen, Domenig, Aya, Schärer, Thomas and Weber, Julia. Die fragmentierte Stadt: Exklusion und Teilhabe im öffentlichen Raum, Berlin, Boston: JOVIS, 2021.

Die Bibliothek als Teil von Care-Infrastruktur (Lorenz Schuster)

Die Rolle von Bibliotheken für eine sorgende Stadt wird in mehreren wissenschaftlichen Beiträgen thematisiert. So betont das Care Collective (2020: 26) die Bedeutung sogenannter ‚Caring Communities' im Kontext der zunehmenden Einsamkeit durch unser soziales System. Das Ziel muss sein, Gemeinschaften zu schaffen, in denen Menschen sich entfalten und gegenseitig unterstützen können. Solche Gemeinschaften entstehen nicht nur durch enge zwischenmenschliche Beziehungen, sondern auch durch soziale Räume – wie Bibliotheken, Schulen oder Parks – die Teilhabe ermöglichen und unsere Fähigkeiten unterstützen.

Latham und Layton (2019: 1) greifen die Rolle von Bibliotheken im Rahmen des Konzepts der ‚social infrastructure' auf. Damit verweisen sie auf Orte des alltäglichen

Zusammenlebens, die in Diskursen häufig übersehen und unterbewertet werden, darunter auch Bibliotheken. Solche Orte erfüllen jedoch eine zentrale Funktion für Begegnungen und soziale Teilhabe. Allerdings kann die Gestaltung des öffentlichen Raums dazu führen, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen ausgeschlossen werden. Die Öffentlichkeit einer Bibliothek ist nicht selbstverständlich, sondern hängt wesentlich davon ab, wer an ihrer Gestaltung beteiligt ist und durch wen sie finanziert wird (Latham & Layton, 2019: 5).

Binet et al. (2023: 3) untersuchen in ihrer Studie, wie sich die Gestaltung der städtischen Umgebung auf den Alltag pflegender Angehöriger auswirkt. Sie zeigen, dass deren Care-Arbeit von der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit urbaner Infrastruktur abhängt. Ein zentrales Ergebnis ist, dass pflegende Personen eigene Strategien - zum Beispiel angepasstes Zeitmanagement – entwickeln müssen, um mit den Herausforderungen umzugehen und auf Infrastruktur wie Bibliotheken zugreifen zu können.

Carli Spina (2021) veröffentlichte in ihrem Werk einen praxisorientierten Leitfaden zur Gestaltung inklusiver Bibliotheken. Im Mittelpunkte stehen dabei die Konzepte des ‚Universal Design' und des ‚Universal Design für Learning'. Diese Prinzipien zielen darauf ab, Räume so zu gestalten, dass sie möglichst vielen Menschen zugänglich sind. Wie Spina (2021: 5) zusammenfasst:

> „The principles of Universal Design and Universal Design für Learning guide a process that ensures that multiple perspectives are considered, many groups are served, and the final design offers features that work for the broadest possible array of people (Spina, 2021: 5)."

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass - trotz ihrer Funktion als Orte der Bildung und sozialen Teilhabe - Bibliotheken nicht immer Teil sorgender Infrastruktur sind. Vielmehr zeigen sich hier auch Formen der Exklusion, zum Beispiel durch Öffnungszeiten oder fehlende Berücksichtigung bestimmter Gruppen. Eine zentrale Rolle spielen dabei Finanzierung, Gestaltung und Zugänglichkeit. Um diesen Problemen entgegenzuwirken, sollten zukünftige Planungen mehrere Faktoren berücksichtigen.

Dazu gehören nach Spina (2021: 19f) zum Beispiel ein verbesserter Zugang für Menschen mit Behinderung sowie ein breites, mehrsprachiges Angebot. ‚Universal Design' umfasst alle Bereiche der Bibliotheksgestaltung, von der Erstellung der Website über die Auswahl geeigneter Möbel bis hin zur Entwicklung neuer Programme. Im Zentrum steht dabei die Ausrichtung an den Bedürfnissen möglichst vieler NutzerInnen.

Literatur:

Binet, A., Houston-Read, R., Gavin, V., Baty, C., Abreu, D., Genty, J., ... & Arcaya, M. (2023). The urban infrastructure of care: Planning for equitable social reproduction. *Journal of the American Planning Association*, *89*(3), 282-294.

Chatzidakis, A., Hakim, J., Litter, J., Rottenberg, C., & Care Collective. (2020). *The care manifesto: The politics of interdependence*. Verso Books. [Seitenzahlen entsprechen dem bereitgestellten Dokument im E-Learning]

Latham, A., & Layton, J. (2019). Social infrastructure and the public life of cities: Studying urban sociality and public spaces. *Geography Compass*, *13*(7), e12444.

Spina, C. (2021). *Creating inclusive libraries by applying universal design: a guide*. Rowman & Littlefield.

Mobilität und Sorgearbeit (Christian Sills)

In einer sorgenden Stadt muss Mobilität mehr sein als die bloße räumliche Bewegung von Punkt A nach Ort B. Sie ist vielmehr Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, Zugang zu (Sorge-)Infrastrukturen und alltägliche Lebensführung. Aktuell sind urbane Mobilitätsstrukturen jedoch meist auf Erwerbsarbeit und Effizienz ausgerichtet, während sorgebezogene Wege, wie etwa das Bringen von Kindern, das Einkaufen für ältere NachbarInnen oder Arztbesuche mit Pflegebedürftigen, wenig Beachtung finden (Reutter & Zeidler, 2021). Diese Form der Vernachlässigung führt nicht nur zu struktureller Ungleichheit, sondern erschwert zudem die Vereinbarkeit von Sorgearbeit und anderen Lebensbereichen.

Care-Mobilität wird bislang kaum als eigenständige Kategorie in der Stadt- und Verkehrsplanung berücksichtigt. Doch gerade sie ist es, die soziale Reproduktion sichert, Fürsorgebeziehungen ermöglicht und bedingt und letztlich das Funktionieren städtischen Zusammenlebens maßgeblich gewährleistet. Das Konzept der "Mobility of Care" (Sanchez de Madariaga, 2013) beleuchtet diese Diskrepanz und zeigt, dass Sorgearbeit vielfältige, oft fragmentierte Wege erfordert, welche in Zeit, Raum und Transportform variieren. Dabei handelt es sich häufig um alltägliche, wiederkehrende Wege, die meist in niedrigem Tempo, mit mehreren Zwischenstopps und mit Gepäck oder in Begleitung (z. B. von Kindern oder Pflegebedürftigen) erfolgen. Ein öffentlicher Verkehr, der diese Wege nicht berücksichtigt, benachteiligt insbesondere Frauen, ältere Menschen und

geringverdienende Gruppen, sowie diejenigen, die einen überproportionalen Anteil an Care-Aufgaben übernehmen.

Ein zentrales Problem besteht darin, dass herkömmliche Planungsmodelle besonders in der Vergangenheit, aber auch heute noch stark auf die Wege zur Erwerbsarbeit ausgerichtet sind – also linear, zielgerichtet und zeitorientiert. Sorgewege hingegen sind häufig nicht-linear, unregelmäßig und bedürfen flexibler Angebote. Hier zeigt sich besonders anschaulich die Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels in der Verkehrsplanung: von der Fixierung auf Effizienz und Leistungsfähigkeit hin zu einem ganzheitlichen Verständnis von Mobilität als Ermöglichungsstruktur für Sorgebeziehungen und soziale Teilhabe.

Gestaltungsmöglichkeiten einer sorgenden Mobilität sind u. a. die Verdichtung von Nahversorgungszentren. Eine kleinteilige Infrastruktur mit Quartiersläden, Kitas, Arztpraxen und sozialen Treffpunkten reduziert Wegezeiten und erleichtert die Vereinbarkeit von Sorge und Alltag. In solch eine Richtung geht etwa auch das Konzept der 15-Minuten-Stadt, welches vorsieht, dass alle Orte, die man im Alltag besucht, innerhalb von einer Viertelstunde zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein sollen (Moreno et al. 2021).

Darüber hinaus braucht es mehr barrierearme Übergänge und multimodale Verknüpfung. Infrastruktur muss so gestaltet sein, dass Rollstühle, Kinderwagen oder Gehhilfen problemlos genutzt werden können, da das Fehlen dieser Strukturen Menschen ausgrenzt und diskriminiert. Dazu gehören abgesenkte Bordsteine, Aufzüge an Bahnhöfen und ausreichende Sitzgelegenheiten. Flexible Ticket- und Taktmodelle wären ebenfalls ein wichtiger Schritt. Auch außerhalb klassischer Pendelzeiten muss ein attraktives Angebot bestehen, insbesondere für Menschen mit unregelmäßigen Wegen und Sorgeverpflichtungen.

Außerdem bedarf es der Integration informeller Mobilität. Nachbarschaftsfahrdienste, Mitfahrbörsen oder Leihangebote (bspw. Lastenräder, E-Shuttles) sind niedrigschwellige Ergänzungen, die soziale Netzwerke stärken und ökologische Ziele unterstützen und aktuell noch zu wenig beworben und genutzt werden, obwohl viel Potenzial da wäre (Te Brömmelstroet et al. 2022).

Ein weiterer wichtiger Aspekt, welcher häufig zu kurz kommt ist die Gender- und Care-Sensibilität in der Verkehrsplanung. Wie Beispiele aus Wien zeigen, kann „Gender Mainstreaming“ zu einer differenzierteren Planung führen, die auch Sicherheitsbedürfnisse und Alltagserfahrungen von Sorgenden berücksichtigt (Greed, 2016).

Ein Positivbeispiel ist das Wiener Mobilitätskonzept, das gezielt die Alltagswege von Frauen und Care-Arbeitenden berücksichtigt. Dort wurde unter anderem die Beleuchtung von Fußwegen verbessert, die Wege zu Betreuungseinrichtungen ausgebaut und flexible Busangebote in Randzeiten geschaffen. Auch in Zürich und Kopenhagen gibt es Pilotprojekte, die Mobilitätsdaten geschlechtersensibel erheben, um Care-Wege sichtbar zu machen und in die Planung zu integrieren.

Darüber hinaus sind partizipative Verfahren von zentraler Bedeutung, um die Perspektiven Sorgender in die Planung einzubeziehen. Bürgerinnenräte, Fokusgruppen mit pflegenden Angehörigen oder Nutzerinnenbefragungen im Sozialraum können wertvolle Hinweise liefern, wie Mobilitätsangebote sorgesensibel weiterentwickelt werden können.

Eine sorgende Mobilität rückt nicht nur die Wege der Erwerbstätigen, sondern auch jene der Sorgenden ins Zentrum. Damit verbunden ist ein grundlegender Perspektivwechsel: Nicht Schnelligkeit und Effizienz, sondern Zugänglichkeit, Sicherheit, soziale Einbindung und ökologische Nachhaltigkeit müssen die Leitprinzipien städtischer Mobilität sein. Nur so wird Mobilität zu einem Ermöglichungsraum für Sorgebeziehungen, Gemeinwohlorientierung und sozialer Gerechtigkeit.

Literatur:

Greed, C. (2016). Women and Planning: Creating Gendered Realities. Routledge.

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. Smart cities, 4(1), 93-111.

Reutter, A., & Zeidler, B. (2021). Sorgewege sichtbar machen. In: Krätke et al. (Hg.), Die sorgende Stadt. transcript.

Sanchez de Madariaga, I. (2013). Mobility of care: Introducing new concepts in urban transport. Transport Reviews, 33(2).

Sager, T. (2016). Reviving Critical Planning Theory: Dealing with Pressure, Neo-liberalism, and Responsibility in Communicative Planning. Routledge.

Te Brömmelstroet, M., Mladenović, M. N., Nikolaeva, A., Gaziulusoy, İ., Ferreira, A., Schmidt-Thomé, K., ... & Bergsma, B. (2022). Identifying, nurturing and empowering alternative mobility narratives. Journal of urban mobility, 2, 100031.

„Liberté, Égalité, Gratuité“- Kostenloser ÖPNV als Infrastruktur der sorgenden Stadt (Finn Bianga)

Freiheit, Gleichheit, Kostenlosigkeit- mit diesen drei Begriffen bewirbt die französische Stadt Aubagne ihren fahrscheinfreien öffentlichen Nahverkehr (Gehrke und Groß 2014). Dieser Slogan ist nicht nur ein geschicktes Werbemittel, sondern zeigt zugleich die soziale Bedeutung eines solchen Angebots. Im Folgenden soll anhand realer Beispiele erläutert werden, warum ein fahrscheinfreier öffentlicher Nahverkehr Teil der Utopie der sorgenden Stadt sein sollte. Obwohl es aus Sicht einer Stadtplanung, die Care ins Zentrum ihres Handelns stellt, sinnvoll erscheint, möglichst alle Einrichtungen der Daseinsvorsorge in fußläufiger Nähe zu den Bewohnenden anzusiedeln, kommt dem öffentlichen Personennahverkehr weiterhin eine hohe Bedeutung zu, denn er gewährleistet Mobilität über Quartiersgrenzen hinaus.

In Deutschland gibt es aktuell schon mehrere Städte, die ihren öffentlichen Nahverkehr (teils räumlich oder zeitlich begrenzt) ohne Fahrscheine anbieten, zum Beispiel Erlangen, Pfaffenhofen oder Tübingen (Stadt Erlangen 2024; Stadtverwaltung Pfaffenhofen a. d. Ilm 2022; Stadtwerke Tübingen 2025). Meist wird aus umwelt- oder verkehrspolitischen Positionen für diese Maßnahme argumentiert: Die Attraktivierung des ÖPNV verlagert Verkehrsteilnehmende vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel und reduziert somit Verkehrsaufkommen, Unfallgefahr, Schadstoffausstoß, Lärm und Verschleiß der Straßen (Gehrke und Groß 2014). Diese positiven Umweltauswirkungen sind im Sinne von „Care for the world“ (Chatzidakis et al. 2020) zu begrüßen- eine geringere Umweltbelastung trägt zum Erhalt einer lebenswerten Stadt und einer intakten Biosphäre für alle Lebewesen bei.

In diesem Beitrag soll jedoch gezeigt werden, welche Vorteile ein kostenloser ÖPNV darüber hinaus bietet- insbesondere als caring infrastructure einer caring community (Chatzidakis et al. 2020). Sorgende Infrastrukturen sind vor allem solche, die das Teilen von Ressourcen ermöglichen und einer kollektivistischen Logik folgen. Als Beispiel wird

explizit die Priorisierung des ÖPNV über den MIV genannt. Ein fahrscheinfreies Angebot ist eine konkrete Maßnahme, die zu einer solchen Verlagerung beitragen kann. Gehrke und Groß konnten bereits 2014 belegen, dass die Einführung der Fahrscheinfreiheit die Fahrgastzahlen in den entsprechenden Städten sprunghaft ansteigen ließ.

Nicht zuletzt müssen sich caring politics mit Fragen des Zugangs zu öffentlichen Gütern beschäftigen. Exemplarisch hierfür steht die Debatte im deutschen Bundestag über die Entkriminalisierung des Schwarzfahrens (Deutscher Bundestag 2022). Hauptargument der Befürwortenden dieser Maßnahme war, dass die Geldstrafen Menschen mit geringen Einkommen besonders stark treffen. Oftmals können sie die Strafen nicht bezahlen und müssen sich dann in Ersatzfreiheitsstrafe begeben. Ein fahrscheinfreies Angebot hingegen würde diese Problematik elegant lösen und einkommensschwachen Mitgliedern der Gesellschaft mehr Mobilität und Teilhabe ermöglichen. Langfristig trägt es also zu Chancengleichheit und kollektivem Wohlstand bei. Auch für die Vision des „öffentlichen Luxus“ (communia e.V. und BUNDjugend 2023) steht der öffentliche Nahverkehr als prominentes Beispiel. Der hier geforderte „Bedingungslose Zugang zu den Gütern, die unser Leben möglich und schön machen“ ließe sich durch einen fahrscheinfreien ÖPNV zumindest teilweise konkret realisieren. Freiheit, Gleichheit, Kostenlosigkeit!

Literatur:

Chatzidakis, Andreas; Hakim, Jamie; Littler, Jo; Rottenberg, Catherine; Segal, Lynne (2020): The care manifesto. The politics of interdependence. London, New York: Verso. Online verfügbar unter https://ebookcentral.proquest.com/lib/kxp/detail.action?docID=6297950.

Deutscher Bundestag (2022): Deutscher Bundestag - Streichung des Schwarzfahrens aus dem Strafrecht. Online verfügbar unter https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw25-pa-recht-fahrschein-952266, zuletzt aktualisiert am 08.06.2025, zuletzt geprüft am 08.06.2025.

Gehrke, Marvin; Groß, Stefan (2014): Fahrscheinfrei im ÖPNV. Berlin: Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (IVP-Discussion Paper, 2014 (3)). Online verfügbar unter https://www.econstor.eu/handle/10419/200072.

Stadt Erlangen (2024): Kostenloser ÖPNV in der Innenstadt | Stadt Erlangen. Online verfügbar unter https://erlangen.de/themenseite/aktiv/kostenloser-oepnv, zuletzt aktualisiert am 08.06.2025, zuletzt geprüft am 08.06.2025.

Stadtverwaltung Pfaffenhofen a. d. Ilm (2022): Stadtbus Pfaffenhofen. Online verfügbar unter https://pfaffenhofen.de/artikel/stadtbus/, zuletzt aktualisiert am 08.06.2025, zuletzt geprüft am 08.06.2025.

Stadtwerke Tübingen (2025): Ticketfreier Samstag im TüBus - TüBus. Online verfügbar unter https://www.tuebus.de/tickets/ticketfreier-samstag.html, zuletzt aktualisiert am 08.06.2025, zuletzt geprüft am 08.06.2025.

Solidarische Räume schaffen: Hausbesetzungen und Mietshäuser-Syndikate als gelebte Care-Praxis (Leon Krodel)

Wo der Markt verdrängt und der Staat versagt, nehmen Menschen Care selbst in die Hand. Hausbesetzungen und kollektive Wohnprojekte sind keine romantischen Randerscheinungen, sondern Ausdruck einer Fürsorgepraxis, die sich nicht dem Diktat von Eigentum, Profit und Vereinzelung unterordnet. Dem letzten Zensus zu Folge stehen in Deutschland circa 1,9 Millionen Wohnungen leer - trotzdem herrscht in Deutschland Wohnungsnot (Zensus, 2022).

Hausbesetzungen entstehen, wo Menschen sich weigern Leerstand zu akzeptieren, während andere kein Zuhause haben. Sie öffnen Räume für gegenseitige Hilfe, kollektives Leben und widerständige Sorge. Offene Küchen und Werkstätten, integrierte Kinderbetreuung oder Jugendzentren sowie Räume der politischen Bildung sind Beispiele, die zeigen wie „Care" an diesen Orten nicht konsumiert, sondern organisiert wird.

Strukturen wie Hausbesetzungen und das Mietshäuser-Syndikat lassen sich als konkrete Ausdrucksformen einer erweiterten Care-Praxis verstehen, wie sie im *Care Manifesto* formuliert wird. Care meint hier nicht bloß individuelle Pflege, sondern die kollektive Organisation der sozialen, materiellen und politischen Bedingungen des Lebens (Care Collective, 2020, S. 11)

Das Mietshäuser-Syndikat überführt diese Praxis in dauerhafte Strukturen. Es schützt Häuser vor Spekulation, entzieht sie dem Markt und garantiert: Diese Räume gehören nicht Einzelnen, sondern allen, die darin solidarisch miteinander, selbstverwaltet leben.

Das Mietshäuser-Syndikat ist ein deutsches Netzwerk selbstverwalteter Hausprojekte, das seit den 1990er-Jahren alternative Wohnformen fördert. Die Häuser gehören sich dabei „selbst": Das Projekt selbst (Hausverein) und das Syndikat (als Dachstruktur) bilden

gemeinsam die Eigentümergesellschaft. So wird eine Reprivatisierung ausgeschlossen, da die Häuser dauerhaft dem Markt entzogen werden. Mieten dienen nur dem Erhalt des Gebäudes und dem Solidartransfer an neue Projekte. Diese Form des „kollektiven Eigentums“ schafft nicht nur Sicherheit und Bezahlbarkeit, sondern auch Räume für Care-Praktiken: Kinderbetreuung, Pflege, politische Arbeit, gemeinsame Ökonomie und Gemeinschaftsverpflegung sind Teil des Alltags (Vollmer, 2021).

Dabei zeigt sich: Hausbesetzungen können Keimzellen solidarischer Infrastruktur sein, auch wenn sie rechtlich prekär sind.

Literatur:

Beltran, M. (2017). Wer hat Angst vor den Armen? Die Geschichte einer Hausbesetzung. *südostasien–Zeitschrift für Politik• Kultur• Dialog*, *33*(2).

Care Collective. (2020). *The care manifesto: The politics of interdependence*. Verso Books.

Vollmer, L. (2021). *Die Häuser denen, die drin wohnen: Das Mietshäuser Syndikat als Modell für eine andere Eigentumsordnung*. transcript Verlag.

Zensus (2022). https://ergebnisse.zensus2022.de/datenbank/online/ Ergebnisse des Zensus

Öffentliche Care-Strukturen als Schutz vor Gewalt im Privaten (Fabian Sonntag)

Der private Wohnraum ist oft positiv konnotiert, beispielsweise als Ort des Rückzugs, der Erholung und Sicherheit. Auf dem Weg zu einer sorgenden (und sicheren) Stadt ist es allerdings notwendig, anzuerkennen, dass diese Annahme nicht auf alle Menschen zutrifft. Gewalt im Zuhause ist in Deutschland keine Seltenheit und findet dabei in verschiedensten Formen statt – sei es durch offensichtliche Assoziationen wie physischer patriarchaler Gewalt oder subtilem emotionalen Missbrauch an Kindern. In diesem Beitrag stelle ich dar, wie die Privatisierung von Care solche Gewalt begünstigt und argumentiere für die Relevanz von Care-Strukturen außerhalb der Privatwohnung.

Mit dem Rückgang von sozialstaatlichen Leistungen und öffentlichen städtischen Räumen, der oft Folge neoliberaler Sparpolitiken ist, verlagern sich Care-Arbeit und Care-Beziehungen ins Private (The Care Collective 2020). Dabei werden allerdings nicht nur Care-Beziehungen, sondern eben auch gewaltvolle Beziehungen unsichtbar gemacht.

Neben diesen abstrakten Aspekten tragen internalisierte Ideale von Individualismus und Eigenverantwortung auch auf persönlicher Ebene dazu bei, dass ein nachbarschaftlicher Austausch oft auf das gelegentliche „Hallo“ im Treppenhaus beschränkt bleibt. Gerade hier liegt aber ein wichtiger Ansatzpunkt, um über mögliche Missverhältnisse im Privaten aufzuklären. Eine wesentliche Forderung für eine sorgende Stadt ist die der „doppelten Entprivatisierung“, wonach Care-Arbeit nicht nur ökonomisch, sondern auch gesellschaftlich entprivatisiert werden muss (Fried & Wischnewski 2023). Indem Sorge nicht mehr als privates, sondern als öffentliches Feld gesehen wird, können gewaltvolle Verhältnisse im privaten Wohnraum schneller erkannt und bestenfalls verhindert werden. Öffentliche Care-Infrastrukturen wie beispielsweise auch nachbarschaftliche Gemeinschaftsräume reduzieren einerseits die Zeit im Zuhause und fördern andererseits den sozialen Austausch und das Entstehen unterstützender außerfamiliärer Beziehungen. Erkenntnisse aus der psychologischen Resilienzforschung zeigen, dass bereits diese alternativen sicheren Beziehungen den negativen Einfluss missbräuchlicher Eltern abschwächen können (Wustmann 2005).

Um eine solche sorgende Nachbarschaft zu erreichen, braucht es allerdings auch strukturelle Maßnahmen. Ein Positivbeispiel hierfür lässt sich in Rojava finden, wo Frauenräte regelmäßige Treffen abhalten und sich so über Fälle patriarchaler Gewalt austauschen (Flach et al. 2018). Die dortigen Frauenhäuser (= Mala Jin) stehen in direktem Kontakt zu den Frauenräten und bieten somit eine unmittelbare Unterstützung zur Intervention (ebd.). Solche strukturellen Maßnahmen müssen zudem auch größere Aspekte wie ökonomische und emotionale Abhängigkeit mitdenken und entsprechende alternative Sorgeinfrastrukturen wie Wohnraum oder psychische Unterstützungsangebote bereitstellen. Abschließend lässt sich festhalten, dass ein öffentlicher Fokus auf Sorge sowohl auf persönlicher als auch auf struktureller Ebene einen entscheidenden Beitrag leisten kann, um Gewalt im Zuhause sichtbar zu machen, wirksam zu intervenieren und langfristig zu verhindern. Dafür muss eine sorgende Stadt die Annahme „Zuhause = Privat = Sicherheit“ hinterfragen.

Literatur:

The Care Collective (2020): The Care Manifesto: The Politics of Interdependence. London: Verso.

Flach, Anja; Ayboğa, Ercan; Knapp, Michael (2015): Revolution in Rojava. Frauenbewegung und Kommunalismus zwischen Krieg und Embargo. Hamburg: VSA-Verlag.

Fried, Barbara; Wischnewski, Alex (2023): Feministisch vergesellschaften: Kommunalpolitische Strategien für eine sorgende Stadt. In: Communia & BUNDjugend (Hrsg.): *Öffentlicher Luxus.* Berlin: Karl Dietz Verlag, S. 64–90.

Wustmann, Corina (2005): Die Blickrichtung der neueren Resilienzforschung. Wie Kinder Lebensbelastungen bewältigen. In: *Zeitschrift für Pädagogik*, 51 (2), S. 192–206.

Care-Strukturen in der bahnhofsnahen Szene (Jana Fricke)

Der Bahnhof ist für die meisten Menschen ein Durchgangsort, der mit Eile und Lärm verbunden ist. In der Hektik zwischen „fast den Zug verpasst" und dem Ankommen aus dem Sommerurlaub übersehen wir meist die Menschen, für die der Bahnhof mehr bedeutet. Im Schatten der Gleise suchen Personen aus der Obdachlosen- und Drogenszene Schutz vor dem Wetter und der gesellschaftlichen Ausgrenzung. Bahnhofsviertel sind Räume, welche geprägt sind durch (in-)formelle Infrastrukturen für und von der Drogenszene (Sellner et al. 2024). Gesellschaftliche Reaktionen auf die Präsenz dieser marginalisierten Gruppen sind gezeichnet von institutioneller Disziplinierung, Verdrängung und Exklusion (Gottwalles et al. 2023). Doch was haben diese Strukturen für und von der bahnhofsnahen Szene mit Fürsorge zu tun und inwiefern stellen eben diese Prozesse und Praktiken selbst Care-Strukturen dar?

Der Raum um den Bahnhof wird ein Ort der Vergemeinschaftung, des Teilens und der Bewältigung. Diese reproduktiven Arbeiten verbindet eine Gruppe von Menschen, welche in der Gesellschaft als dreckig und kriminell stigmatisiert wird. Alltagspraktiken unter den Szeneangehörigen können beschrieben werden als Commonings unter Ausgeschlossenen. Die Strukturen und Praktiken der Obdachlosen- und Drogenszene schaffen ein Netzwerk, welches parallel zu den zivilgesellschaftlichen Logiken verläuft (Gottwalles et al. 2023). Improvisierte Infrastrukturen werden geteilt und um andere Ausgeschlossene wird sich gekümmert, so entsteht eine „lebendige soziale Infrastruktur" (Helfrich und Bollier 2019:20). Im Alltag sorgt der Aufbau dieses Netzwerkes nicht nur für Anerkennung, sondern auch für gesundheitliche Versorgung und sichert das Überleben der Szeneangehörigen (Gottwalles et al. 2023).

Eine besondere Rolle nehmen Drogenhilfezentren und Konsumräume ein. Sie bilden institutionell geförderte Räume, welche Care in das Zentrum ihrer Arbeit stellen. Neoliberale Akkumulationslogiken werden überwunden und die Fürsorge für eine marginalisierte Gruppe steht im Fokus der Vereine. Dabei reichen die Aufgaben von medizinischer Versorgung bis hin zu emotionaler Unterstützung (Zurhold et al. 2024).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Care-Strukturen nicht nur von institutioneller Seite geschaffen werden, sondern in der Obdachlosen- und Drogenszene Strukturen der Sorge eine Alltagspraktik darstellen. Diese Prozesse basieren auf gegenseitiger Anerkennung und Empathie und können teilweise überlebenswichtig sein. Sowohl körperliche Hilfe wie das Setzen einer Spritze oder eine gesundheitliche Versorgung, aber auch die emotionale Arbeit findet sich in der bahnhofsnahen Szene wieder. Die Care-Arbeit, die dort geleistet wird, überwindet die neoliberale Akkumulationslogik, da das Wohlbefinden der Konsument:innen im Mittelpunkt steht und nicht das wirtschaftliche Wachstum der Akteure.

Mein Apell ist daher, die Schaffung und den Ausbau solcher Care-Strukturen, auch institutionell, zu fördern. Konkret könnte das den Ausbau von Konsumräumen oder Kontaktcafés bedeuten. Fast noch wichtiger und Grundlage dieses Ausbaus ist aber eine Entstigmatisierung der Obdachlosen- und Drogenszene. Eine Anerkennung der informellen Strukturen, welche durch die Szene geschaffen wurden von Seiten der Stadt sind dabei essentiell, um eine gesellschaftliche Veränderung im Denken über und der Wahrnehmung von der Szene anzustoßen.

Literatur:

Gottwalles, Lorenz; Stremmer, Annika; Wagner, Manuel (2023): Gegenhegemoniale Praktiken der Vergemeinschaftung. Der kollektive Umgang marginalisierter Personen mit institutioneller Disziplinierung, Exklusion und Verdrängung am Bremer Platz in Münster. In: Daniela Hunold, Eva Brauer und Tamara Dangelmaier (Hg.): Stadt. Raum. Institution. Wiesbaden, Heidelberg: Springer, S. 153–172. Online verfügbar unter https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-41824-3_10.

Helfrich, Silke; Bollier, David (2019): Frei, fair und lebendig - die Macht der Commons. Bielefeld: transcript (Sozialtheorie). Online verfügbar unter http://www.transcriptverlag.de/978-3-8376-4530-9.

Sellner, Nora; Schönig, Werner; Heuel, Guido (2024): Raumnutzungsverhalten von Menschen in Obdachlosigkeit. Grundfragen und besondere Aspekte der Coronapandemie am Beispiel Kölns. 1st. Leverkusen-Opladen: Verlag Barbara Budrich (Schriften der Katholischen Hochschule Nordrhein-Westfalen).

Zurhold, Heike; Kuhn, Silke; Verthein, Uwe; Reimer, Jens (2024): Szenebefragung zur Substitution: Barrieren und Bedarfe. In: Suchttherapie: Georg Thieme Verlag KG (25).

Konsumräume (Annette Novotna)

In der Diskussion um eine sorgende und bedürfnisorientierte Stadt stehen vor allem Themen wie familienfreundliche Stadtplanung, Pflege und Care-Arbeit im Vordergrund. Menschen mit einem Drogensuchtproblem erhalten währenddessen weniger Aufmerksamkeit. Doch gerade diese marginalisierten Gruppen benötigen Unterstützung, Schutz und Aufmerksamkeit einer solidarischen Stadt. Umso wichtiger ist es, die Relevanz von Drogenkonsumräumen im Rahmen einer caring city hervorzuheben.

Laut Stöver & Michels (2019) stehen drei Gründe im Vordergrund, weshalb die Einführung von Drogenkonsumräumen relevant ist: die offene Drogenszene in den Städten, eine Zunahme von Todesopfern durch den Konsum von Drogen und eine erhöhte Infektionsgefahr mit Krankheiten durch riskante Drogenkonsummuster, etwa die gemeinsame Nutzung von Spritzbesteck. Die ersten Konsumräume gab es bereits in den 1980er Jahren in Frankfurt am Main, Bremen und Bonn.

In diesen Einrichtungen wird die Einnahme von Drogen unter hygienischen Bedingungen und unter Aufsicht durchgeführt. Seit 2023 ist es in einigen Konsumräumen sogar möglich, die Substanzen auf mögliche Verunreinigungen zu testen und somit Gesundheitsschäden und ungewollte Nebenwirkungen zu minimieren (Schäffer 2023). Die Nutzung von Konsumräumen trägt nachweisbar dazu bei, dass blutübertragbare Krankheiten und Risiken eines Drogentodes reduziert werden und ein sicherer und hygienischer Drogenkonsum stattfindet (Hedrich 2020).

> „Drogenkonsumräume befinden sich bevorzugt an Orten, an denen es Probleme mit dem öffentlichen Drogenkonsum gibt, und zielen auf jene Teilpopulationen der Konsumenten ab, die kaum Möglichkeiten für einen hygienischen injizierenden Drogenkonsum haben“ (Hedrich 2020: 204).

Zu der Zielgruppe gehören hauptsächlich wohnungslose Menschen und Personen in unsicheren Wohnverhältnissen, die teilweise in Übernachtungseinrichtungen leben (Hedrich 2020). Konsumräume sollen alle Konsumenten von Drogen anonym nutzen

können. Die Mehrheit der Nutzer stellt allerdings sozial benachteiligte, kranke und ältere Drogenkonsumenten dar (Stöver & Michels 2019).

Für zukünftige Entwicklungen ist es notwendig, Konsumräume mit notwendigen Ressourcen auszustatten, damit diese ihr Angebot ausweiten können und somit den öffentlichen Raum entlasten und weiteren Menschen in Not medizinische Versorgung geboten werden kann (Schäffer 2023).

Das Konzept der Drogenkonsumräume ist nicht nur aufgrund der medizinischen Versorgung notwendig, sondern auch ein Ausdruck sozialer Verantwortung gegenüber marginalisierten Gruppen (Hedrich 2020). Menschen, die Drogen konsumieren, sollten durch die Stadtpolitik keineswegs verdrängt, sondern im Sinne einer sorgenden Stadt gerecht und sicher versorgt werden.

Literatur:

Stöver, Heino & Michels, Ingo Ilja (2019):Geschichtliche Entwicklung von Drogenkonsumräumen in Deutschland. *rausch: Drogenkonsumräume*, 8./9. Jg. (4/2019-1/2020), pp.193-201.

Schäffer, Dirk (2023): Drogenkonsumräume in Deutschland – Ein Blick in die Zukunft. In: *Drogen- und Suchtbericht*. Lengerich: Pabst Science Publishers, pp. 88-95.

Hedrich, Dagmar (2019): Drogenkonsumräume: Verbreitung und Wirksamkeit. *Wiener Zeitschrift für Suchttherapie*, 8./9. Jg. (4/2019-1/2020), pp. 202-211.