

Stadtraum HB Zürich Beurteilung nach Gender-Kriterien

Gutachten



4. Juli 2008



Auftraggeberin

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Immobilien Development Zürich
Christian Faber, Dipl. Ing Raumplaner

Auftragnehmerin

Lares^L
Frauen setzen Zeichen bei Bau und Planung

Geschäftsstelle *Lares*
Spitalgasse 14
3011 Bern

Projektleitung

Martina Dvoracek, dipl. Geographin,
Mobilitätsberaterin, Büro für Mobilität AG, Bern
Doris Königer, dipl. Architektin ETH/SIA,
Architektur, Planung, Beratung, St. Gallen

Projektmitarbeit

Cruz Roldán Carmona, dipl. Geographin,
Büro für Mobilität AG, Bern

Titelbild

Gustav Gull – Platz, 2018
Rotzler Krebs Partner GmbH, Winterthur

Gutachten Stadtraum HB

Bern/St. Gallen, 4. Juli 2008



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
1 Ausgangslage und Aufgabestellung	4
1.1 Projekt <i>Lares</i>	5
1.2 Projekt „Stadtraum HB Zürich, Öffentlicher Raum“	5
2 Beurteilung mittels Gender-Kriterienkatalog	6
2.1 Grundsätzliches.....	6
2.2 Einführung Gender-Kriterienkatalog.....	6
2.3 Gender-Kriterienkatalog.....	8
3 Weiteres Vorgehen	17
4 Literatur- und Quellenverzeichnis	18



1 Ausgangslage und Aufgabestellung

Das vorliegende qualitative Gutachten beurteilt das Projekt „Stadtraum HB Zürich, Öffentlicher Raum“ aufgrund von Gender-Kriterien. Diese Arbeit findet im Rahmen des schweizerischen Projektes *Lares* statt. Ziel ist das Aufzeigen von Optimierungsvorschlägen für die konkrete Bauaufgabe mittels Anwendung geeigneter Gender-Kriterien unter Berücksichtigung des fortgeschrittenen Projektstandes. Die SBB als Bauherrin hat Interesse an dieser Beurteilung und ist offen im Rahmen des Möglichen die Anregungen entgegenzunehmen und für die Umsetzung zu prüfen.

Das Ergebnis basiert einerseits auf zwei Besprechungen mit den Projektbeteiligten:

Datum	Beteiligte, Funktion	Inhalt
22. Mai 2008	<ul style="list-style-type: none"> • Doris Königer, Dipl. Architektin ETH/SIA, Architektur, Planung, Beratung, <i>Lares</i>-Fachfrau • Martina Dvoracek, Dipl. Geographin, Büro für Mobilität AG, <i>Lares</i>-Fachfrau • Dr. Kathrin Peter, Biologin, > Evaluationen, Projektleiterin <i>Lares</i> • Christian Faber, Dipl. Ing. Raumplaner, SBB Immobilien, Projektleiter Stadtraum HB • Alexander Heinrich, Dipl. Ing. Landschaftsarchitekt TU, Rotzler Krebs Partner • Stefan Suess, Projektleiter Bau, Hans H. Moser AG 	<p>Projektpräsentationen seitens <i>Lares</i> und seitens Stadtraum HB Zürich</p> <p>Klärung von Fragen</p> <p>Diskussion</p>
23. Juni 2008	<p>dito</p> <p>ausser Kathrin Peter</p>	<p>Präsentation des Gutachtens (90%-Version)</p> <p>Diskussion, Umsetzungsmöglichkeiten</p>

Zudem haben sich die beiden Autorinnen des Gutachtens mehrmals persönlich, telefonisch und elektronisch ausgetauscht.

Die erarbeitenden Gender-Kriterien basieren auf raumrelevanten sozialen Bedürfnissen aus der Perspektive der späteren Nutzerinnen und Nutzer. In erster Linie aber derjenigen von Frauen. Diese Kriterien lehnen sich an bereits existierende Gender-Projekte (*Lares*-Projekte und andere, vgl. Kap. 4).



1.1 Projekt *Lares*

Lares ist ein dreijähriges Projekt (2007-2009), das von den beiden Fachvereinen „P, A, F. - Planung, Architektur, Frauen“ und SVIN - Schweizerische Vereinigung der Ingenieurinnen sowie dem Stadtplanungsamt und der Fachstelle für die Gleichstellung von Frau und Mann der Stadt Bern getragen wird. Das Eidgenössische Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann unterstützt das Projekt *Lares* im Rahmen der Finanzhilfen nach dem Gleichstellungsgesetz.

Das Postulat der nachhaltigen Entwicklung fordert in der gesellschaftlichen Dimension Chancengleichheit, Gleichstellung und Partizipation möglichst aller Menschen bei der Gestaltung ihres Lebensraums, also auch die Beteiligung der Frauen. Der Zweck von *Lares* ist es, eine massgebende Wirkung auf folgenden drei Ebenen zu erreichen: Einbringen von Gender-Wissen, Mitgestaltung sowie Mitentscheidung von und durch Fachfrauen in Planungsprozessen.

1.2 Projekt „Stadtraum HB Zürich, Öffentlicher Raum“

Der Hauptbahnhof Zürich und seine Umgebung sind für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Stadt Zürich von grosser Bedeutung und von vitalem Interesse. Im Rahmen des Gestaltungsplanes Stadtraum HB haben die SBB und die Stadt Zürich einen Studienauftrag für die Gestaltung des öffentlichen Raumes ausgeschrieben. In einem selektiven, zweistufigen Verfahren wurde für die Gestaltung des öffentlichen Raumes das Projekt von Rotzler Krebs Partner GmbH auserkoren.

Das Projekt sieht einen mit Gingko-Bäumen gefassten Strassenraum vor, welcher als belebter Platz bei der Sihlpost, der späteren Pädagogischen Hochschule, beginnt, sich zu einer Allee verengt um dann in einen ruhigeren mit einer grosszügigen Wasserfläche gestalteten zweiten Platz zu münden. Zusammen mit den Baumreihen durchziehen Natursteinplatten das neue Quartier und bestimmen Ruhe- und Erholungsflächen.



2. Beurteilung mittels Gender-Kriterienkatalog

2.1 Grundsätzliches

Genderorientiert bauen bedeutet gebrauchswertbezogen und benutzerInnenorientiert planen, Probleme vernetzt betrachten und z.B. auch gesellschaftspolitische Hintergründe in die Überlegungen mit ein zu beziehen. Durch diesen Mehrwert an Wissen und durch die Berücksichtigung „anderer“ Sichtweisen, verändern sich die Interessensabwägungen innerhalb der Planungsprozesse. Es ergibt sich eine Verschiebung weg von eher technischen Lösungen, hin zu Lösungen, die den unterschiedlichen Bedürfnissen der Menschen besser entsprechen, also letztlich zu qualitativ besseren Resultaten führen.

2.2 Einführung Gender-Kriterienkatalog

Durch den Gender-Kriterienkatalog wird die Voraussetzung geschaffen für die Wahrnehmung der Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen an den öffentlichen Raum des Stadtraums HB Zürich sowie deren Umgebung. Die Integration dieser Bedürfnisse in den weiteren Planungsverlauf liegt bei den Projektverantwortlichen. Die Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Der Gender-Kriterienkatalog ist folgendermassen aufgebaut

Themenbereich	Erläuterung
Ort oder Thema Bauetappe	Platz, Strassenabschnitt oder thematischer Schwerpunkt des Planungssperimeters. Die Reihenfolge bezieht sich auf den zeitlichen Verlauf der Umsetzungsarbeiten.
Schwachstelle	Beschreibung des aus Gender-Perspektive analysierten kritischen Umstandes.
Soziale Bedürfnisse Gender-Kriterium	Thematische Zuordnung zu Gender-Kriterien, die auf sozialen Bedürfnissen basieren (vgl. nachfolgende Tabelle).
Optimierungsvorschläge	Ideenlieferung für die Aufhebung der Schwachstelle, z.T. mit Hinweisen auf Beispiele in anderen Städten.
Empfohlene Priorität	Die empfohlene Dringlichkeit beim Handlungsbedarf bezieht sich auf die definierten Schwachstellen.

Der Themenbereich soziale Bedürfnisse / Gender-Kriterium bedarf einer eingehenderen Betrachtung. Die aufgeführten Beschreibungen liegen im Allgemeinen in der planerischen Kompetenz. Teilweise greifen die Themen aber auch in gesellschaftsrelevante Handlungsfelder ein, die in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren aus Verwaltung, Politik, Mieterschaft, Interessenvertretungen anzugehen sind.



Soziale Bedürfnisse Gender-Kriterien	Erläuterung
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Postulat der übersichtlichen Gestaltung verfolgen – Subjektives Sicherheitsempfinden berücksichtigen – Soziale Kontrolle durch vielfältige Nutzergruppen zu verschiedenen Zeiten gewährleisten – Mitverantwortung der Menschen stärken
Soziale Kontrolle	<ul style="list-style-type: none"> – Periphere Lagen durch soziale Kontrollen beleben – Feingliedrige Durchblicke gewährleisten – Attraktive und vielfältige Nutzungen mit langen Öffnungszeiten anstreben – Belebung und Beleuchtung sicherstellen – Notfallhilfen bereit stellen
Wohlbefinden / Belebung	<ul style="list-style-type: none"> – Identifikation mit dem Ort stärken – Regelmässigen Unterhalt organisieren – Veranstaltungen und Aktionen tolerant bewilligen – Mit Angebotsmix im öffentlichen und - wenn beeinflussbar auch im privaten Bereich - alle Bevölkerungsgruppen ansprechen – Auf Helligkeit, Tageslichteinfall/Transparenz bei der Materialauswahl achten – Aufenthaltsqualität sichern; dies für alle Altersgruppen
Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> – Klare, richtungsweisende Gestaltung – Sichtachsen freihalten – Wegweisung für Fussgänger und Velofahrende – eindeutige Informationstafeln verwenden (grosse Schrift, beleuchtet) – international verständliche Signaletik
Ergonomie / Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> – Benutzungsqualität für verschiedene Bedürfnisse beachten (Körpergrösse, Alter, Beweglichkeit) – Anstreben von Rahmenbedingungen, welche die Gesundheit nicht gefährden – Unterschiedliche Erholungsinseln schaffen – Rampen und höhengleiche Übergänge anbringen
Pflege / Sauberkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Image mittels Standortmarketing fördern – Vandalismusresistente Materialien verwenden – Sorgfältige und bedarfsorientierte Beseitigung von Schäden gewährleisten – Reinigung garantieren – Verantwortlichkeiten definieren



2.3 Gender-Kriterienkatalog

Vor dem tabellarisch geführten Gender-Kriterienkatalog folgen einige **allgemeine Themen**, die nach ihrer Priorität bezüglich Handlungsbedarf aufgelistet und beschrieben sind.

Veloabstellplätze allgemein:

Schwachstelle: Um den Vorteil des wendigsten städtischen Verkehrsmittels, dem Velo, auszuschöpfen, möchten Velofahrende bis unmittelbar vor ihr Ziel fahren können. Insbesondere Frauen benötigen das Zweirad als Fortbewegungsmittel für Freizeit, Arbeit und Einkauf. Letzteres erfolgt vermehrt auch mit Anhängern. Im neu geplanten öffentlichen Raum sind öffentliche Veloabstellplätze nur in reduzierter Zahl geplant. Es ist voraussehbar, dass dies zu wildem, nicht kanalisiertem Parkieren führt. Die abgestellten Fahrräder verstellen den öffentlichen Raum dort, wo es nicht gewollt ist. Velos bleiben während Stunden, Tagen am gleichen "falschen" Ort. Dies lässt schnell ein Bild der Unordnung entstehen.

Optimierungsvorschlag: Über den ganzen Stadtraum eingezeichnete Veloabstellplätze mit Velostangen zur Diebstahlsicherheit einplanen. Sollten einzelne Orte zu wichtigen Treffpunkten werden, sind auch Erweiterungsmöglichkeiten sinnvoll. Kurzzeitparkplätze, Reglementierung und Bewirtschaftung der Veloabstellplätze sind mögliche Ansätze.

Spielräume Stadtraum:

Schwachstelle: Der Stadtraum HB ist als zweite Zürcher "City" geplant. Auch hier werden vermehrt Eltern mit Kindern, sowie Grosseltern oder Betreuungspersonen verkehren. Die Europa-Alle ist als Fussgängerzone konzipiert, die Querstrassen als Begegnungszonen. Dies ermöglicht das nahezu gefahrlose Herumspringen von Kindern. Diese finden hier aber sonst kein altersgerechtes Umfeld.

Optimierungsvorschlag: Neben Restaurationsbetrieben, Einkaufsmöglichkeiten und anderen Einrichtungen sollte es in diesem grossen Gebiet auch Örtlichkeiten für Kinder geben. Dies muss nicht ein "traditioneller" Spielplatz sein, sondern beispielsweise ein Klettergerüst oder kleinere Elemente wie z.B. fest installierte Schaukelpferde.

Beispiel: Zeppelin-Nachbau in Kleinformat zum Erklettern in Friedrichshafen(D) neben dem Museum.

Ausstattung:

Schwachstelle: Die vorgeschlagene Möblierung in Stadtraum HB entspricht dem Zürcher Mobiliar. Dieses ist ästhetisch ansprechend, ist aber unflexibel, da es fest mit dem Boden verbunden und den Bedürfnissen der BenutzerInnen nicht optimal anpassbar ist.

Bei steigender Klimaerwärmung und heisseren Sommermonaten braucht es neben den Gingko-Bäumen öffentliche sonnengeschützte Aufenthaltsorte. Der grosszügige Plattenbelag, welcher den Strassenraum begleitet, ist in seiner Oberflächenbeschaffung als Strassenbelag in unseren Breitengraden nicht unproblematisch.



Optimierungsvorschlag: Ein Teil der Sitzgelegenheiten sollten mobil sein, damit man sie der Sonne nach richten kann. Dies ist besonders in der Übergangszeit von Vorteil. Wichtig wäre es zudem, eine bezüglich Sitzhöhe nicht zu hohe Möblierungen zu auszulesen, sowie eine Oberfläche zu wählen, die schnell trocknet, schnell zu reinigen ist, und eventuell verschiedene Sitzhöhen zulässt.

- Bei der Auswahl der Bänke ist auch auf Modelle mit geschlossener Lehne zu achten. Eine Lehne gibt dem/der Sitzenden Halt und er/sie fühlt sich sicherer (z.B. vor Entreisssdiebstählen von Hinten).
- Schattenspendende öffentliche Elemente (gespannte Segel, Grossschirme) ohne Konsumationszwang in den Sommermonaten.
- Die Granitplatten werden in einem leichten Gefälle verlegt. Bei glatter Oberfläche, Nässe und Kälte sind diese rutschig. Die Trittsicherheit nimmt mit dem Alter ab. Deshalb sollte die Rutschfestigkeit überprüft werden.

Begründung:

Schwachstelle: Auf Augenhöhe ist kein Grün in diesem öffentlichen Raum sichtbar. Einzig Bäume umgeben die Strassenfluchten. Es ist voraussehbar, dass die Restaurationsbetriebe diesen Zustand mit Palmen und anderen Pflanzentrögen kompensieren. Ein Wirrwarr von verschiedenen Sekundärelementen ist vorprogrammiert.

Optimierungsvorschlag: Es sollte eine Gestaltungsvorgabe für die Anrainer aufgestellt werden. Die bestehenden Vorgaben für Gastro-Geschäfte der Stadt Zürich sind zu überprüfen und zu ergänzen.

Anlieferung Fussgängerzone:

Schwachstelle: Die Anlieferung bis 12.00 Uhr reduziert die Aufenthaltsqualität auf öffentlichem Grund und vor den Restaurants in der beginnenden Mittagspause. Gleichzeitig beruhigt sich die Zone auch nicht. Das vernetzt Verhalten, wie Erledigung von verschiedenen Pendenzen (Einkauf für den täglichen Gebrauch, Arztbesuche, Sport) während der Mittagspause wird so gestört.

Optimierungsvorschlag: Die Fussgängerfläche sollte früher unverstellt bleiben. Die Anlieferung nur bis 11.00 Uhr maximal bis 11.30 Uhr zulassen.

Gebäude und ihre Dachnutzung:

Schwachstelle: Der Stadtkörper ist sehr dicht genutzt. Für die überbaute Flächennutzung hat es wenig undefinierte Freiflächen, sicherlich aber auch zu wenige Grün- und damit Ruheflächen. Der städtische Raum zeichnet sich hier aus durch Asphalt, Natursteinplatten und Bäumen. Der Raum ist zeitgemäss, modern aber auch etwas kalt und anonym gestaltet.

Optimierungsvorschlag: Öffentliche, halböffentliche und/oder private zugänglich Dächer auf den Baufeldern bieten eine spannende Alternative. Bei der Altersresidenz beispielsweise, könnte ein sol-



ches begehbare, parkähnliche Dach als gefahrenlose Spazier- und Aufenthaltsfläche zur Verfügung stehen.

Beispiele: New York mit Jogginganlagen auf dem Dach, Restaurants, begrünte Dächer als Erholungsfläche. Medellín mit Fussballfeldern auf den Dächern für die Jugendliche.



Ort oder Thema	Schwachstelle / Kritikpunkt	Soziale Bedürfnisse Gender Kriterien	Optimierungsvorschlag	Priorität
Europaallee Etappe 1	Die Möblierung der Allee wirkt kühl . Graue Fassaden, schwarzer Asphalt und Granitplatten, dazu dunkle Möblierungsvorschläge wirken vornehm und städtisch, sind aber auch steril. Die Identifikation der NutzerInnen mit dem Stadtraum HB reduziert sich damit.	Wohlbefinden Belebung	Überprüfen des Einbezugs von helleren Farben. Eventuell Kunst am Bau einbringen.	2
	Die Häuser, welche die Europaallee begleiten sind bis jetzt nur grob gesetzt. Falls, wie an der Bahnhofstrasse, teure Läden eingemietet sind, werden von den Ladenbesitzern voraussichtlich zusätzliche Sicherheitsmassnahmen wie Poller gefordert (siehe vor Juwelierläden Bahnhofstrasse).	Sicherheit	Poller als Sicherheitsmobiliar sollten so positioniert werden, dass ein hindernis-freies Durchlaufen für FussgängerInnen möglich ist.	3
Baumauswahl Gingko Etappe 1	Der Stadtraum wird ausschliesslich mit Gingko-Bäumen bestückt. Die Früchte des weiblichen Gingkos strömen einen übel riechenden Duft aus. Dies beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.	Wohlbefinden	Entweder nur männliche Bäume setzen, oder auf einen anderen Baum ausweichen.	1
Quergasse Freischützgasse Etappe 1	Die Gasse ist 100m lang, 10m breit und die angrenzenden Häuser bis zu 30m hoch. Der Querschnitt ist schluchtartig , mit entsprechender Durchzugswirkung. Nischen und Eingänge sind von den Einmündungen her nicht einsehbar. Kaum Sonnenlicht während den Tagesstunden. Netzwerkartige Fussverbindungen sind wichtig. Hier befindet sich mit den 100m allerdings eine lange "Angststrecke". Einmal in der Strassenschlucht, gibt es kein Entkommen. Frequentierte Hauszugänge sind hier nicht geplant. Voraussichtlich ist hier abends kaum Fussverkehr. Nur die Autos müssen bis zur Garageneinfahrt am Ende der Gasse fahren.	Sicherheit Wohlbefinden soziale Kontrolle	Wichtig ist, dass die Einfahrt der Garage mit einem Gitter geschlossen wird, damit keine Nische entsteht, wo sich jemand verstecken könnte. Damit der Raum abends auch seitlich beleuchtet wird, eventuell dort Nutzungen mit Abendveranstaltungen (z.B. Kursen in der Fachhochschule oder der UBS) ansiedeln. Der Strassenraum sollte mit einem raumbegleiteten Element ausgestaltet werden. Eventuell auch mit einem akustischen Element. Kunstwettbewerb für eine Strassenintervention, welche dem Raum einen ortstypischen Charakter gibt. Beispiel Basel Innenstadt während der EM.08: „Stadhimmel“, die Kunstintervention.	1

			Bei diesem Strassenquerschnitt sollten wenn möglich keine Rücksprünge der Fassade gebaut werden, damit man von den beiden Zugängen den ganzen Strassenabschnitt überblicken kann. Falls es solche Rücksprünge gibt, diese gut ausleuchten (Bewegungsmelder).	
	Der unzureichender Lichteinfall und dunkle Fassaden wirken kühl .	Pflege Sauberkeit	Bei der Fassadenfarbe wenn immer möglich helle Farben verwenden, die den Strassenraum auffrischen . Es darf nicht zu Sprayereien kommen. Dies wirkt negativ.	2
	Rampensituation der Gussasphaltfläche zur Wasserinne: die Zufussgehenden werden meist in der Mitte der Strasse gehen, da man sich dort am sichersten fühlt (man wird vom Autofahrenden gesehen). Da hier kein Detailhandel stattfindet, ist das Laufen entlang der Fassade nicht attraktiv.	Sicherheit Belebung	Belebung der Fassade. Ausstellung von Studentenarbeiten in dafür vorgesehenen Fassadenteilen oder bewusst einen Gehweg in der Mitte des Raumes planen. Es ist eine Begegnungszone mit Tempo 20. Die Neigung von 4% ist auf der einen Seite ziemlich stark. 6-7% entspricht der maximalen Rampe für Behinderte.	2
Quergasse Eisgasse Etappe 1	Diese Querstrasse ist durch ihre „Kürze“ weniger problematisch als die Freischützgasse.	Sicherheit	Das Ziel sollte eine Belebung der Erdgeschossnutzung sein. Die Anforderungen an den öffentlichen Strassenraum müssen auch hier gewährleistet sein. Siehe oben.	2
Baufeld C Etappe 1	Hofbenutzung und Umgehung der Fussgängerverbindung Freischützgasse.	Sicherheit Orientierung Wohlbefinden	Öffentlicher Durchgang: Die Fussgängerströme sollten kanalisiert werden, damit die Querstrassen benützt werden. Zugangszeiten abklären. Bedürfnisabklärung: Wer darf / möchte diesen Ort benützen?	2
Gustav Gull-Platz Besonnung Etappe 2	Die Sonneneinstrahlzeiten sind beschränkt. Der Raum vor den Häusern wird z.T. nur während wenigen Stunden besonnt. Schattenwirkung der Bäume, Schatten der umliegenden Häuser, Windverhältnisse.	Wohlbefinden	Bewegliches Mobiliar prüfen.	3

<p>Umsteigeort /Bus bzw. Tram Gustav Gull-Platz</p> <p>Etappe 2</p>	<p>Die Bushaltestelle befindet sich knapp neben dem Platz. Beim Warten sieht man nur beschränkt auf den Platz. Das Warten wird langweilig. Zudem muss man eine weite Strecke bis zum Platz zurücklegen.</p>	<p>Sicherheit Ergonomie Orientierung soziale Kontrolle</p>	<p>Die Bushaltestelle am Rande des Platzes mit entsprechend ausgestalteter Bushaltekante. Das Warten wird kurzweilig empfunden, da man verschiedenen Reizen ausgesetzt wird (Wasserspiel, Personen ...). Die Bushaltestelle wird von vielen Orten auch abends eingesehen. Aussteigende finden sofort den Beginn der Fussgängerzone. Durch diesen Baukörper können zum Teil auch die Lärmimmissionen vom Boulevard entschärft werden. Bei der Platzierung der Haltestelle muss auch auf ein sicheres Aussteigen geachtet werden.</p>	<p>2</p>
<p>Sitzmöglichkeiten Gustav Gull-Platz</p> <p>Etappe 2</p>	<p>Durch Sonneneinstrahlung erwärmen sich die Sitzflächen. Insbesondere während der Mittagszeit kann es das Daraufsetzen verunmöglichen.</p> <p>Auf öffentlichen Plätzen ist es unangenehm ohne Rückenlehne zu sitzen. Man fühlt sich ausgestellt, ungeschützt und kann sich schlecht entspannen.</p>	<p>Wohlbefinden</p>	<p>Bei der Wahl der Sitzfläche auf ein nicht heiss werdendes Material zu achten.</p> <p>Es sollten unterschiedliche Sitzmöglichkeiten angeboten werden, je nach Publikum (z.B. mit Rückenlehne in der Nähe der Seniorenresidenz). Bei verstellbaren Bänken sollte darauf geachtet werden, dass diese auch durch ältere oder schwächere Personen bedient werden können. Einzelstühle als verstellbare/umstellbare öffentliche Sitzgelegenheit prüfen.</p>	<p>2</p>
<p>Velostation</p>	<p>Die Velostation wird für 1'500 Velos geplant. Sie kommt unter den Le-Corbusier Platz mit einem Zugang über eine Rampe. Velofahrende gehen allerdings nicht gerne in die Unterwelt. Die BenutzerInnen versuchen ihr Velo andernorts abzustellen. Wildparkieren auf dem Platz. Alte Velos bleiben über Tage stehen. Falsch abgestellte Velos stören das Strassenbild. Schnell entsteht ein unordentlicher Eindruck. Die Grosszügigkeit des Raumes wird dadurch geschmälert. Das Fehlen des Tageslichtes in der Velostation wie auch in den Zugängen wird als negativ empfunden.</p>	<p>Wohlbefinden Sicherheit Soziale Kontrolle Pflege Sauberkeit</p>	<p>Lichtöffnungen im Boden des Le Corbusier-Platzes. Eventuell als Sitzfläche nutzen. Abgang Sihlquai passage als grosse Laterne ausbilden, die in den unteren Stock Licht bringt. Helligkeit erhöht das Sicherheitsempfinden. Grosszügige, helle Ausgestaltung der Velostation, und deren Zufahrt, damit auch unter der Platzebene ein positiv erlebbarer Raum entsteht.</p> <p>Nebeneinander verschiedener Nutzungen. Zusätzlich zur Velostation noch weitere Nutzungen im Untergeschoss einplanen (z.B. Velohändler), so dass der Raum zu verschiedenen Zeiten mitbenutzt wird.</p> <p>Beispiele: Projekt Velostation bei FHS St. Gallen; Zufahrt Parkgarage Gessnerallee; Garage Bahnhof Basel; grosszügige Raumhöhe, pilzartiger Stützen, die zusätzlich eine gute Ausleuchtung des Raumes ermöglichen.</p>	<p>1</p>

	Die Zufahrt der Velostation - die vorgesehene Rampe - wird wahrscheinlich auch von FussgängerInnen z.B. mit Kinder- oder Einkaufswagen, Koffern mitbenutzt. Eine zu enge Rampe verunmöglicht das Nebeneinander von Velofahrenden und FussgängerInnen. Zu steile Rampen sind für FussgängerInnen schlecht zu begehen.	Sicherheit Wohlbefinden	Eventuell klare Trennung der Erschliessung. Bei den Abgängen zur Sihlquai-Passage sollten Glaslifte eingeplant werden. Helle sichtdurchlässige Erschliessungen.	2
Stephensonweg Abschnitt Gustav Gull-Platz bis Langstrasse Etappe 4	Der Weg ist direkt neben den Geleisen und somit starken Lärmimmissionen ausgesetzt. Eine solche Kurzverbindung ist gewünscht, aber durch die Lage nicht unproblematisch, da sie zu einem Unort werden kann.	Sicherheit soziale Kontrolle	Die maximal erlaubte Wegbreite ausnützen und ein Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr zulassen. Dadurch kommt es zur Doppelnutzung. Wenn möglich auch hier im Sockelbereich eine Nutzung Planen, welche auch in Randzeiten belebt ist. Gute Beleuchtung einplanen.	1
Platz an der Langstrasse Etappe 4	An diesem Platz treffen sich zum Teil sogenannte Randgruppen . Im heutigen Zustand ist es eher eine Restfläche . Die Verzahnung mit dem Umfeld ist ein wichtiges Thema. Im Baufeld H ist ein Anteil Wohnen geplant. Der geplante Platz mit seinen 360m ² wirkt als Abschluss dieses grossen, neuen Stadtquartiers unterdimensioniert.	Sicherheit Orientierung sozial Kontrolle	Gute Ausleuchtung der Eingangssituation zum Baufeld H, eventuell Eingang ab Boulevard setzen. Verhältnisse der Langstrasse einbeziehen. Den Platz über die ganze Breite des Baufeldes H ausweiten. Ein grosszügigerer Platz müsste hier entstehen um die Lage aufzuwerten. Gleichzeitig verkürzt sich so der Abschnitt Stephensonweg. Damit dieser Platz benützt wird, sollte er gut einsehbar sein und grosszügig beleuchtet werden. Für die Planung des Baufelds H ist im Rahmen eines Wettbewerbes die Berücksichtigung des Platzes bis und mit Langstrasse einzubeziehen.	1
	Die Sitzstufen am Ende des Platzes laden zum Verweilen ein. Ältere, kleinere Personen und Kinder können die hohen Stufen aber kaum hinuntersteigen .	Ergonomie Barrierefreiheit	Damit auch kleinere und ältere Personen diese Stufen benutzen können, sollten seitlich Geländer angebracht werden, bzw. eine Zwischenstufe seitlich als Abgang geplant werden.	3

Le Corbusier-Platz Etappe 5	Der Platz hat viele NutzerInnen: Nebeneinander von zielstrebigem BahnbenutzerInnen und Ruhesuchenden, wie auch StudentInnen von der Fachhochschule. Diese Benutzungsvielfalt hat als Zielgruppen: Skatende, musizierende Jugendliche, diskutierende StudentInnen, welche in den Pausen ihre eigenen mitgebrachten Menüs essen, eventuell Ort für Schnellimbisse, Stehbars (z.B. mobile Wurststände?). Trotz wenig bis keinem MIV wird dieser Platz ein eher lauter Platz werden.	Belebung Wohlbefinden Sauberkeit	Wochenmarkt einrichten und StrassenmusikantInnen zulassen. Verschiedene Nutzungen ermöglichen. Rückzugsmöglichkeiten für Ruhesuchende einplanen. Ruheräume bei Baufeld B, Bewegung und Geräusche beim Baufeld A - Fachhochschule ansiedeln. Der Raum soll bespielt werden. Keine zu starren Regeln aufstellen, damit der Raum sich selber positionieren kann. Hier ist ein öffentlicher Raum, wo vieles möglich sein sollte. Besprechung mit der Stadt Zürich, Mietern, Detailhandelsberater um die Bedürfnisse abzuklären. Bezüglich des Vorgehens gibt es verschiedene Varianten wie schriftliche Befragung, Workshop etc.	2
	Nebeneinander von öV, Velo und Fussverkehr. Nur eine gesamtheitliche Gestaltung des Platzes lässt ein Verkehrsregime Begegnungszone erkennbar werden.	Sicherheit Wohlbefinden	Bodengestaltung über den ganzen Platz, mit Anrampungen und Zeichen für übergeordnete Fahrspuren. Dieser Raum sollte von allen erlebbar und verschiedene Tempi der VerkehrsteilnehmerInnen müssen nebeneinander möglich sein. Massnahmen zur Sicherstellung der reduzierten Durchfahrtgeschwindigkeit sind einzuplanen. Koexistenz als Ziel auf dieser Platzfläche. Der öV darf nicht in seinem Takt gestört werden. Beispiel: Begegnungszone Zentralplatz Biel	2
Stephenson Weg + Perron Etappe 5,6	Während der Stephenson Weg bis zur Eisgasse als Perron für das Gleis 3 funktioniert, wird er ab dort zu einem schmalen schlecht frequentierten Fussweg (2.5m), welcher nur bis zum Negrellisteg führt. Neben grossen Lärmimmissionen, lädt dieser Ort zum Aufenthalt für Randgruppen ein. Sehr städtischer verkehrsorientierter Raum, Gleise als einzige Aussicht. Dieser Fussweg wird als Unort empfunden.	Wohlbefinden Sicherheit soziale Kontrolle Sauberkeit Orientierung	Mehrfachnutzung (Ateliers, Abendnutzung). Der Weg wird als wichtige Veloverbindung ausgebaut und signalisiert. So ist eventuell auch eine soziale Kontrolle möglich. Die Breite des Perrons müsste entsprechend angepasst werden. Ein Nebeneinander von Bahnfahrenden und Velofahrenden ist in Kauf zu nehmen. Falls dies ein starkes benütztes Gleis wird, ist dies eventuell nicht nötig, da es genügend Publikumsverkehr gibt. Entlang des Perrons Nutzungen mit Publikumszulauf speziell in den Randstunden ansiedeln. Eventuell auch SBB Personalräume mit Personenbewegungen. Im Perronbereich auf gute Beleuchtung achten. Kein Verstellen der Perronfläche, um eine gute Übersichtlichkeit zu gewährleisten. Der Perron sollte von	1

			vielen Seiten einsehbar sein. Regelmässig reinigen . Notrufstellen einrichten für die Verbesserung der Subjektiven Sicherheit.	
	Die Übertragungsmöglichkeit des Baukörpers führt zwar zu einer wettergeschützten Gehsituation, aber auch zu einer tageslichtarmen Wegführung.	Wohlbefinden Sicherheit	Im Bereich des Stephenson's Weges ohne Perronsituation eine publikumsintensive Nutzung vorsehen. Falls dies nicht möglich ist: tagsüber für Anlieferung und Fussverkehr öffnen, sonst nur als privaten Zugang benutzen mit Zugangsbeschränkung .	2
Platz am Gleisfeld Etappe 7	Der kancelartige Platz ist wegen der Stufe für RollstuhlgängerInnen nicht erreichbar. Der Platz wird, weil nicht viel genutzt, voraussichtlich schnell verschmutzt sein (Vandalenakte). An diesem Ort ist ein Brunnen geplant . Dies ist ein Element, welches im Normalfall an einem Ort der Ruhe eingesetzt wird, oder an einem belebten Quartierplatz.	Sicherheit Ergonomie Wohlbefinden Belebung	Anrampungen für Rollstühle einplanen. Hier wäre ein guter Ort für ein Kunstwerk statt des Brunnens, dessen Plätschern man neben den Gleisen kaum hören würde. Als Attraktion könnte hier auch ein Fernrohr aufgestellt werden, um die Geleise besser beobachten zu können. Dies würde auch dem Namen des Platzes entsprechen. Hier ist verhältnismässig lange Abendsonne. Eventuell eine Nutzung im Erdgeschoss des Baufeldes I einplanen, die mit dem Platz eine Einheit bildet. Z.B. eine Restauration mit Blick auf das Gleisfeld (EG/1. Stock). Dadurch kommt mehr Leben auf diesen Platz und der öffentliche Raum kann mitbenutzt werden.	3
Zugang zu den Geleisen HB ausstehend	Ausstehend: Das Projekt liegt zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor. Dies wird ein Schlüsselpunkt des Stadtraumes sein.	Sicherheit soziale Kontrolle Erreichbarkeit Ergonomie Orientierung Wohlbefinden	Dieser zentrale Erschliessungsort muss fast allen Genderkriterien gerecht werden. Auch hier wäre ein Gendergutachten eventuell in einer angepassten Form sinnvoll.	

3. Weiteres Vorgehen

- Die Bauherrschaft ist bereit, die Optimierungsvorschläge des Gutachtens mit den Partnern zu prüfen und wo möglich und sinnvoll aufzunehmen.
- Seitens Bauherrschaft klärt Herr Faber ab, welche Möglichkeiten und Formen die Kommunikation des *Lares*- Gutachtens geeignet sind.
- Weitere Teilaspekte der Planung (Gleiszugang Sihlquai, Strassengestaltung Lagerstrasse, Velostation) könnten bezüglich Gender-Kriterien separat beurteilt werden. Dies ist mit den jeweiligen Partnern abzuklären. Die SBB macht darauf aufmerksam.
- Auf ein Controlling der Optimierungsvorschläge wird seitens *Lares* bewusst verzichtet. Die Umsetzung durch die Bauherrschaft soll selbstverantwortlich aus Überzeugung und nicht via Kontrolle ausgelöst werden.



4. Literatur- und Quellenverzeichnis

Ammann, Priska; Huwer, Ulrike; Steiner Regina (2008): Gender-Beurteilung des Projektwettbewerbs Gestaltung des Breitenrainplatzes (*Lares*-Pilotprojekt)

Grüger, Christine; Zibell Barbara (2003): Von der frauengerechten Stadtplanung zum Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung – Einblicke in die Planungspraxis, Kommission "Frauen in der Stadt" des deutschen Städtetages

Heineking, Ingrid; Oltmann Iris; Schmidtke Birgit: Handreichung zur Berücksichtigung von Frauenbelangen in der Bahnhofsrahmenplanung. Region Hannover, PlanungsFachFrauen

Hofmann, Susanne; Manaila, Ilinca; Zibell, Barbara (2008): Gender-Beurteilung des Neubau Fachhochschule Nordwestschweiz in Olten (*Lares*-Pilotprojekt)

Knoll, Bente (2008): Zur Bedeutung von Gender in der Verkehrsplanung, Kommentar in: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg): Gegenwart und Zukunft der Mobilität, Werkstattbericht Nr. 90, Wien, S. 30-33.

Schröder, Anke; Zibell, Barbara: Genderkriterien im Krankenhausbau, Institut für Geschichte und Theorie

Stadt Salzburg - Bedarfsgerechte Raumplanung Gender Practice und Kriterien in der Raumplanung, Salzburg Juni 2006

www.hochbau.sg.ch/home/gender.html: Hochbauamt des Kantons St. Gallen (2006): Kriterienkatalog "Gendergerechtes Bauen" am Beispiel des Kantonalen Hochbauamtes St. Gallen im Rahmen von LänderGender

www.mobilservice.ch: Plattform für zukunftsorientierte Mobilität mit Praxisbeispielen

www.tirol.gv.at/frauen Gender Mainstreaming für öffentliche Bauten, Pilotprojekt Landhaus 2, Innsbruck(A)

www.vcs-sgap.ch/Framset_dossiers.html: Dossiers zusammengestellt durch den VCS St. Gallen/Appenzell zu den Themen Strassenraumgestaltung, Begegnungszonen; Fussgängerzonen; Bahnhofplätze

