



Architektur- spaziergang in Wat Phnom

Öffentliche Räume neu denken:
Erkenntnisse aus dem
Architekturspaziergang in
Wat Phnom

Barrierefreiheit, Mobilitätsgerechtigkeit, Inklusive Stadtplanung, Landschaftsarchitektur, Nachhaltige Stadtentwicklung, Gender und Care-Arbeit, Sichere Räume, Wat Phnom / Phnom Penh

Bao Tran Ho, Christina Karagianni, Sokunlanita May, Dirk Schwede

Wie inklusiv sind unsere öffentlichen Räume in Städten wirklich? Am Beispiel des Wat Phnom Parks in Phnom Penh wird deutlich, wie Barrierefreiheit, Mobilitätsgerechtigkeit, soziale Teilhabe und Sicherheit in der Stadtplanung häufig zu kurz kommen – trotz bestehender Entwicklungspläne. Ein Architekturspaziergang mit Studierenden legt physische und soziale Zugangshürden offen und zeigt, warum eine nutzer:innenorientierte Planung so wichtig ist. Der Beitrag verbindet theoretische Konzepte wie Mobilitätsgerechtigkeit und Schaffung von Räumen für alle mit konkreten Beobachtungen vor Ort und liefert Impulse für eine Stadt- und Freiraumplanung, die Vielfalt ernst nimmt – nicht nur für Deutschland, sondern auch in kambodschanischen Städten.

Bedeutung der Barrierefreiheit in der Planung öffentlicher Räume

Öffentliche Grün- und Freiräume sind längst zu einem zentralen Handlungsfeld nachhaltiger Stadtentwicklung geworden. Im Kontext globaler Herausforderungen wie dem Klimawandel, dem demografischen Wandel und zunehmender sozialer Ungleichheiten gelten sie als essenzielle Orte für Erholung, Begegnung und gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Internationale Leitbilder wie die **UN-Nachhaltigkeitsziele (SDGs)** oder regionale Entwicklungspläne, etwa der **Phnom Penh Masterplan 2018–2030**, betonen ihre Bedeutung für die Lebensqualität in Städten. Neben ihrer ökologischen Funktion sind sie wichtige Räume sozialer Teilhabe und kultureller Vielfalt (Global Green Growth Institute 2019).

Trotz der langfristigen Ambitionen bleibt die konkrete Ausgestaltung öffentlicher Räume in vieler

Hinsicht hinter den aktuellen Ansprüchen einer inklusiven und gerechten Stadtentwicklung zurück. Noch immer sind Freizeit- und Grünanlagen weder barrierefrei gestaltet noch ausreichend darauf ausgerichtet, die vielfältigen Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen zu berücksichtigen. Häufig dominieren einseitige Nutzungsangebote und gestalterische Lösungen, die bestimmte Gruppen, etwa Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere

Menschen, Kinder, Frauen, Personen mit Care-Verantwortung oder marginalisierte soziale Gruppen, systematisch ausschließen. Auch Aspekte der Sicherheit insbesondere in Grünanlagen im Hinblick auf Erreichbarkeit, Orientierung, Beleuchtung und soziale Kontrolle werden in der Planung zu wenig berücksichtigt (Dellenbaugh-Losse 2024, 150).

Die Frage, wer öffentliche Räume tatsächlich nutzen kann und unter welchen Bedingungen, ist damit unmittelbar mit dem Anspruch auf soziale Gerechtigkeit verbunden. Barrierefreiheit ist in diesem Kontext weit mehr als ein technisches Planungskriterium – sie ist eine Grundvoraussetzung für Inklusion, Chancengleichheit und die selbstbestimmte Teilhabe am öffentlichen Leben.

Eng damit verknüpft ist das Konzept der **Mobilitätsgerechtigkeit**, das den Zugang zu öffentlichen Räumen als essenziellen Bestandteil einer gerechten und inklusiven Mobilitätsplanung versteht. Mobilitätsgerechtigkeit erweitert den klassischen Begriff von Mobilität: Es geht nicht nur um das Zurücklegen von Wegen von A nach B, sondern um den selbstbestimmten Zugang und die Nutzung zu wichtigen Orten des öffentlichen Lebens, zu denen Erholungs- und Grünräume gehören. Barrierefreiheit und gerechte Mobilitätschancen deuten damit weit mehr als auf ein technisches Planungskriterium. Sie werden zur Grundvoraussetzung für Inklusion und gesellschaftliche Teilhabe (Rammler et al. 2022).

Wenn Nutzende Freiräume nicht sicher und barrierefrei erreichen können, bleibt von den sozialen und gesundheitlichen Vorteilen dieser Orte ausgeschlossen (Rammler et al. 2019, 3). Demzufolge wird immer deutlicher, dass die Mobilitätswende den öffentlichen urbanen Raum stär-

ker in den Fokus rücken muss und gezielt darauf hinwirken, Zugang, Nutzbarkeit und Sichtbarkeit für alle Menschen gleichermaßen zu gewährleisten (UN-Habitat 2025). Es soll dabei nicht nur um die Erfüllung von Richtlinien gehen, sondern um die Umsetzung von empathischer Planungslogik gegenüber unterschiedlichen Bedürfnissen von diversen Menschen (Karagianni et al. 2024).

Barrierefreiheit und Sicherheit durch normative Planungshilfen

Um die Qualitäten und Defizite öffentlicher Freiräume systematisch bewerten zu können, bieten bestehende internationale und nationale Normen wichtige Bewertungsmaßstäbe. Diese können – trotz ihres Ursprungs im Globalen Norden – auch im Kontext des Globalen Südens Anhaltspunkte für die Gestaltung inklusiver und sicherer öffentlicher Räume liefern. In diesem Zusammenhang werden die internationalen und nationalen Normen und Richtlinien angefordert, die in Planungen einbezogen werden sollen (Paulig 2020a; 2020b):

- Die DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ sowie die DIN 33942 „Barrierefreies Planen von Freiräumen“ formulieren klare Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume.
- Ergänzt werden diese durch die sicherheitstechnischen Standards der DIN EN 1176/1177 für Spiel- und Aufenthaltsflächen sowie durch die praxisnahen Empfehlungen der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau (FLL).
- Laut dem Rahmenplan „Design for Everyone“, herausgegeben vom Aktionsrat für Menschen mit Behinderungen (Disability Action Council General Secretariat, 2018), existieren in Kambodscha grundlegende Richtli-

nien zur Barrierefreiheit, etwa in Bezug auf Beschilderung, Ausstattung von Spielplätzen und öffentlichen Parks. In der Praxis finden diese in der Regel bislang nur selten Anwendung.

Obwohl die oberen Normen aus dem Globalen Norden stammen, bieten sie einen hilfreichen Orientierungsrahmen, um die Qualitäten und Defizite öffentlicher Räume auch in anderen Kontexten kritisch zu reflektieren. Wie sich inklusive Gestaltung im urbanen Alltag von Phnom Penh konkret auswirken, zeigt das Beispiel des Parks Wat Phnom.

Untersuchung der Inklusion am Beispiel des Parks Wat Phnom

Diese Problematik der Normung und Umsetzung barrierefreier Infrastruktur betrifft die Verkehrs- und Freiräume – in Deutschland ebenso wie im Globalen Süden. Eine gebaute Umwelt, die bestimmte Gruppen, etwa Menschen mit Behinderungen, durch unzureichende Gestaltungsmöglichkeiten ausschließt, verweist auf strukturelle Herausforderungen im Umgang mit Inklusion, wie sie auch im kambodschanischen Kontext sichtbar werden (Aronsakda 2022).

Ein anschauliches Beispiel hierfür ist das Untersuchungsgebiet Wat Phnom, einer zentral gelegenen Parkanlage mit einer bedeutenden Pagode im Herzen des Platzes in Phnom Penh, Kambodscha. Dort wird sichtbar, wie der Mangel an geeigneten Planungsinstrumenten und begrenzte Ressourcen dazu führen, dass Mobilitätsgerechtigkeit im Kontext öffentlicher Grünräume häufig nicht erreicht wird. Der fehlende Fortschritt in der Entwicklung nachhaltiger und inklusiver Planungsansätze lässt sich teils historisch erklären: Phnom Penh hat mehrfach tiefgreifende



Bild 1:
„Children Park“
des Wat Phnom
(Foto: Ho)



Bild 2:
Die Pagode liegt
auf dem Hügel
des Parks und ist
nur über Treppen
erreichbar
(Foto: Karagianni)

Wendepunkte in seiner Urbanisierung durchlebt. Der Wandel von einer Stadt, die lange Zeit von Konflikten und Instabilität geprägt war, hin zu einem Zentrum rascher Urbanisierung und wirtschaftlicher Entwicklung ist bemerkenswert. Gleichzeitig bringt diese rasche Entwicklung erhebliche Herausforderungen mit sich, da viele Bereiche weitgehend ungeplant verläuft und die finanziellen Mittel für den Ausbau einer erforderlichen Infrastruktur bislang unzureichend sind (Baker et al. 2017, 7).

Wat Phnom: Ein öffentlicher Raum zwischen Alltagsnutzung und (sozialer) Barrieren

Die Pagode im Wat Phnom Park gilt als bedeutendes kulturelles Wahrzeichen und identitätsstif-

tender Ort im Herzen Phnom Penhs. Auch als touristisches Ziel und städtischer Erholungsraum wird der Park rege genutzt. Dennoch bestehen in Hinblick auf Zugänglichkeit und Inklusion Verbesserungspotenziale. Steile, unebene Wege stellen für ältere Menschen, Personen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Familien mit Kindern eine Herausforderung dar. Auch die Anbindung an den umliegenden Straßenraum könnte durch sichere Querungsmöglichkeiten und barrierearme Übergänge verbessert werden.

Neben der physischen Zugänglichkeit oder gestalterischen Attraktivität eines Ortes, ist zusätzlich das subjektive Sicherheitsempfinden eines Nutzenden von Relevanz. Gerade für Frauen und Mädchen ist das Erleben von Sicherheit ein entscheidender Faktor für die Aneignung oder Vermeidung öffentlicher Räume. In der Praxis fehlt es vielerorts an bewusstseinsbildenden Prozessen und konkreten Strategien, um Räume für die Inklusion und Diversität zu sensibilisieren. Insbesondere wird **Gender Mainstreaming** als Planungsansatz bereits in der Stadtplanung verwendet und dazu beitragen, systematisch zu hinterfragen, inwiefern urbane Räume geschlechtersensibel, sicher und inklusiv gestaltet sind.

Diese Elemente stellen durchaus eine Relevanz zum Konzept von barrierefreien Planen und Bauen dar, da sie generell allen Nutzungsgruppen ermöglicht, den Raum anzueignen (Dellenbaugh-Losse 2024, 150).

Problemaufriss und Diskussion in Form eines Workshops

Ortsbegehung: Erkundung von Inklusionsbarrieren in Wat Phnom
Anhand eines partizipativen Architekturspaziergangs im Park Wat Phnom mit elf Studierenden aus Architektur und Stadtplanung wurde die Gestaltung untersucht, inwiefern die befindlichen Mobilitätsbarrieren und die Idee eines inklusiven Designs gegenüberstehen. Die Analyse basiert auf der Beobachtung und Reflexion der Teilnehmenden und gibt Einblicke in urbane Herausforderungen im Spannungsfeld der Barrierefreiheit, Sicherheit, Geschlechtergerechtigkeit, kulturellem Erbe der Khmer Gesellschaft. Der Workshop „Architecture Walk“ war in drei zentrale Phasen gegliedert:

- **Beobachtungsspaziergang:** Die Studierenden erkundeten Wat Phnom selbstständig und dokumentierten Probleme in Bezug auf Sicherheit, Zugänglichkeit und urbane Inklusivität.
- **Gruppendiskussionen:** Die Teilnehmenden analysierten ihre Beobachtungen in Gruppen, reflektierten, wie Stadtgestaltung verschiedene Nutzer:innengruppen beeinflusst, und fassten ihre Erkenntnisse visuell auf Postern zusammen.
- **Input von Expert:innen:** jeweils eine Personen aus dem Fachbereich Architektur, Nachhaltige Entwicklung und Stadtplanung kommentierten die Problembereiche und diskutierten mögliche gestalterische Umgangsformen für einen in-

klusiveren und funktionaleren öffentlichen Raum.

Durch diesen Ansatz thematisierten die Teilnehmenden nicht nur zentrale Herausforderungen der Ortsgestaltung, sondern entwickelten auch praktische, inklusive Lösungsansätze.

Mobilitätseinschränkungen im Wat Phnom

Täglich nutzen unterschiedliche Personengruppen den Wat Phnom, deren Bedürfnisse jedoch in der aktuellen Gestaltung des Parks kaum Berücksichtigung finden. Besonders für Frauen mit Kindern und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bestehen erhebliche Zugangshürden. Bereits der Weg dorthin führt über eine stark befahrene Straße, die ohne geeignete Querungshilfen wie Fußgängerüberwege oder Mittelinseln auskommt. Der direkte Zugang zur zentralen Pagode auf dem Hügel erfordert zudem das Überwinden steiler, gepflasterter Stufen, eine unüberwindbare Barriere für viele. Gerade Frauen, die häufig mit Care-Arbeit und der Begleitung von Kindern oder Pflegebedürftigen betraut sind, haben ein besonderes Bedürfnis nach barrierearmen und sicher zugänglichen Freiräumen (Dellenbaugh-Losse 2024, 74f.).

Sicherheit und Sicherheitsgefühl: Das dringendste Problem

Viele Studierende stellten fest, dass sich Wat Phnom nachts unsicher wegen schlechter Beleuchtung und fehlender sichtbarer Sicherheitsmaßnahmen anfühlt. Einige gaben an, den Park nach Einbruch der Dunkelheit allein nicht aufsuchen zu wollen. In weiten Bereichen des Parks ist die Beleuchtung spärlich, und dichte Bepflanzung schränkt die Sichtachsen erheblich ein. Durch fehlende Präsenz von Sicherheits-



Bild 3: Studierende bei der Ortsbegehung (Foto: Karagianni)

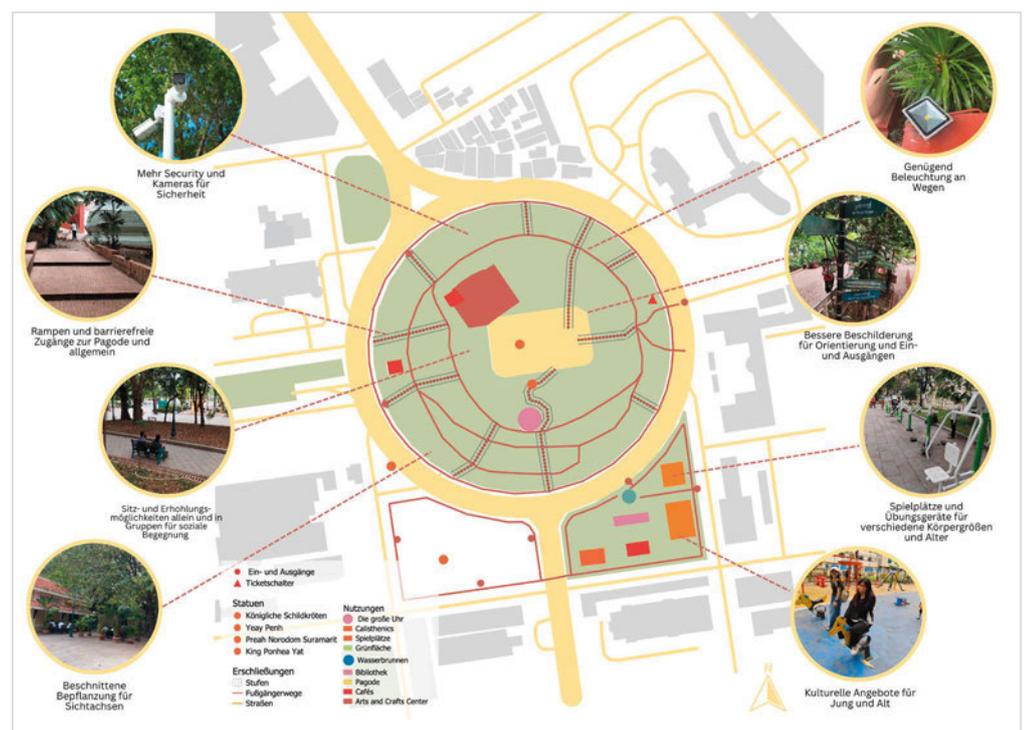
kräften verstärkt sich dieses Unsicherheitsgefühl zusätzlich, vor allem bei weibliche Besuchende. *Forderung eines inklusiven, sicheren und sozialen Designs* Trotz seiner Beliebtheit ist Wat Phnom nicht für alle gleichermaßen zugänglich. Die Wege sind uneben und verlaufen zu nah an stark befahrenen Straßen, was das Gehen, besonders für Menschen mit Behinderungen oder besonderen Bedürfnissen, unsicher macht.

Andere stellten fest, dass es keine Rampen für Rollstuhlfahrende oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen gibt, wodurch zen-

trale Bereiche, wie der Pagode, unzugänglich bleiben.

Auch die öffentlichen Toiletten wurden kritisiert, da sie schwer zu erreichen seien und nicht barrierefrei gestaltet sind. Weitere Beobachtungen zeigten, dass grundlegende infrastrukturelle Verbesserungen nötig sind: ebene, breite Wege, barrierefreie Toiletten und klare Beschilderung, um die Inklusivität des Parks zu erhöhen.

Zudem wurde das Fehlen von Wegweisern bemängelt, was die Orientierung erschwert. Viele erwähnten das Fehlen von Hin-



weisen zu Toiletten oder Park-
eingängen. Die Anmerkungen
unterstreichen die Bedeutung
einer strategischen Platzierung
von Sitzgelegenheiten, schattigen
Ruhebereichen und einer besseren
Beschilderung für eine benutzer-
freundlichere Umgebung.

Stadtmöblierung & Komfort für Nutzende

Eine gerechte Planung für alle
bedeutet, sich gezielt auf die un-
terschiedlichen Bedürfnisse ver-
schiedener Nutzer:innengruppen
zu konzentrieren. Die öffentliche
Verfügbarkeit von Sitzgelegen-
heiten spielt dabei eine zentrale
Rolle, da sie die Teilhabe und Auf-
enthaltsqualität im öffentlichen
Raum maßgeblich beeinflusst. Sitz-
möglichkeiten müssen so ge-
staltet und verteilt sein, dass sie
vielfältige Nutzungsformen er-
möglichen – für ältere Menschen
zur Erholung, für Kinder und Ju-
gendliche als Treffpunkte und
für Menschen mit Care-Aufgaben
oder Mobilitätseinschränkungen
als notwendige Ruhepunkte im
Alltag (Dellenbaugh-Losse 2024,
146 ff.).

Fehlende oder mangelhaft ge-
staltete Aufenthaltsmöglichkeiten
können insbesondere für Frauen
und Mädchen, die sich in unsi-
cheren Umgebungen oft weniger
wohlfühlen, zu einem Rückzug
aus dem öffentlichen Raum füh-
ren. Auch für Senior:innen sollten
gut zugängliche Grünflächen mit
Sitz- und Erholungsmöglichkeiten
geschaffen werden, sowohl für
Gruppen als auch für das Allein-
sein. Die Komplexität steigt dabei
insbesondere mit der Nachfrage
durch Menschen mit Care-Auf-
gaben und Mobilitätseinschrän-
kungen (Dellenbaugh-Losse 2024,
146 ff.).

Im Rahmen des Workshops
wurde die unzureichende Aus-
stattung des Wat Phnom mit
geeigneten Sitzgelegenheiten

thematisiert. Die Studierenden
stellten fest, dass es vor allem an
schattigen Plätzen mangle, was
die Aufenthaltsqualität zusätzlich
einschränkte, insbesondere wäh-
rend heißer Tageszeiten.

Persönliche Lernprozesse & Erkenntnisse: Wie der Workshop Perspektiven veränderte

Die Evaluation zeigte, dass der
Workshop das Verständnis der
Studierenden für Inklusivität und
Genderfragen in der Stadtplanung
erheblich vertiefte. Studierende
gaben an, künftig mehr Wert auf
folgende Faktoren zu legen:

- Nutzer:innenorientiertes und
barrierefreies Design
- Bessere Platzierung von Stadt-
möblierung für Zugänglichkeit,
soziale Interaktion und Erho-
lung
- Umgang mit Kulturerbe bei
gleichzeitiger moderner An-
passung

Eine Person erwähnte in der
Diskussionsrunde: „Ich werde In-
klusivität in meiner zukünftigen
Architekturarbeit berücksichtigen,
indem ich die Geschichte des
Ortes kenne und verstehe, wie die
Menschen ihn nutzen.“

Fazit: Auf dem Weg zu inklusi- veren urbanen Räumen

Die Diskussion um barrierefreie
und mobilitätsgerechte urbane
Räume ist längst feste Bestand-
teil nachhaltiger Stadtentwick-
lungskonzepte. Internationale
Leitbilder, wie die SDGs sowie nor-
mative Vorgaben, darunter die
DIN 18040-3 und die DIN 33942,
liefern klare Handlungsansätze,
um den Zugang zu öffentlichen
Räumen gerechter und inklusiver
zu gestalten. Dennoch zeigt sich
in der Praxis, dass die Umsetzung
dieser Theorien oftmals komple-
xer ist.

Anhand des Beispiels des
Workshops im Wat Phnom,

Phnom Penh wird die Diskrepanz
deutlich. Obwohl die Pagode
bzw. der Park generell ein kul-
turell bedeutender und stark
genutzter Raum ist, bleiben die
Anforderungen an Barrierefrei-
heit, Sicherheit – insbesondere
von Frauen und soziale Teilhabe
zurück.

Der beobachtende Architektur-
spaziergang verdeutlichte nicht
nur bestehende Defizite, son-
dern zeigte auch, wie wertvoll es
ist, zukünftigen Planer:innen und
Architekt:innen frühzeitig einen
geschulten Blick für die Belange
von Inklusion und Mobilitätsge-
rechtigkeit zu vermitteln und sie
für diese Fragestellungen zu sen-
sibilisieren.

Diese Reflexion zwischen Erle-
ben und Gestalten stellt einen wich-
tigen ersten Schritt dar, um lang-
fristig ein stärkeres Bewusstsein
für die Bedürfnisse unterschied-
lichster Nutzer:innengruppen in
der Planungspraxis zu verankern.
Die Erkenntnisse des Workshops
sind damit weniger als abschlie-
ßende Lösung zu verstehen, son-
dern vielmehr als Impuls für einen
kontinuierlichen Transformati-
onsprozess, hin zu einer Stadtpla-
nung, die Barrierefreiheit, Sicher-
heit und soziale Teilhabe nicht nur
als technische Vorgaben, sondern
als zentrale Gestaltungsprinzipi-
en urbaner Lebensräume stets
mitdenkt.

Organisation & Mitwirkung des Workshops

Der Workshop war Teil des Pro-
jekts *Build4People*, geleitet von der
Fachhochschule Lübeck (Deutsch-
land), mitorganisiert von „Women
in Architecture and Engineering“
(W.A.E.), gegründet und vertre-
ten durch Sokunlanita May. Die
Veranstaltung wurde von den
Expert:innen Christina Karagianni,
Bao Tran Ho, Prof. Dr. Dirk Schwe-
de und Laekhena Setha begleitet,
die wertvolle Impulse gaben.

Forschung für eine bessere urbane Lebensqualität: Das Build4People-Projekt

Das *Build4People-Projekt* erforscht und fördert nachhaltige Architektur und Stadtentwicklung durch neue urbane Transformationspfade in Phnom Penh. Der Fokus liegt auf den Bedürfnissen und Verhaltensweisen der Menschen. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) unter dem Förderkennzeichen 01LE1908 gefördert und von der Universität Hamburg unter der Leitung von Dr. Michael Waibel koordiniert.

LITERATUR

- Aronsakda, S. (2022, Juli 7). Opinion: Cambodia can build an inclusive urban landscape. VOD English. <https://vodenglish.news/opinion-cambodia-can-build-an-inclusive-urban-landscape/>
- ASIAN DEVELOPMENT BANK. (2022). Inclusive Cities: Urban Area Guidelines. ASIAN DEVELOPMENT BANK (Hrsg.), Hrsg.
- Baker, Judy, L., Kikutake, Natsuko, Lin, Xinyuan, S., Johnson, Caldwell, E., Yin, Soriya, Ou, & Narya. (2017). Urban development in Phnom penh. World Bank; Baker, Judy L., Kikutake, Natsuko, Lin, Sarah Xinyuan, Johnson, Erik Caldwell, Yin, Soriya, Ou, Narya. <http://documents.worldbank.org/curated/en/286991511862455372>
- Dellenbaugh-Losse, M. (2024). Gendergerechte Stadtentwicklung: Wie wir eine Stadt für alle bauen (2024. Aufl.). Springer Gabler.

Disability Action Council General Secretariat (Hrsg.). (2018). Technical standards on physical accessibility infrastructure for persons with disabilities. https://access2cambodia.org/wp-content/uploads/2024/10/4.DAC-HI_Technical%20Standards%20on%20Physical%20Accessibility-Eng-Compressed.pdf

Irschik, E., Kail, E., Klimmer-Pölleritzer, A., Nuss, A., Puscher, G., Schönfeld, M., & (Hrsg.), A. W. (2013). Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development.

Karagianni, C., Aronsakda, S., & Schwede, D. (2024). Barrierefreiheit im städtischen Raum. *Transforming cities*, 9(2). <https://doi.org/10.24053/tc-2024-0014>

Paulig, U. (2020). Der inklusive Spielplatz - Webinar zur DIN 18034. Nullbarriere - Bauen, Planung, Planen. <https://nullbarriere.de/inklusive-spielplatz-18034.htm>

Paulige, U. (2020). DIN 18034 Spielplätze und Freiräume zum Spielen. Nullbarriere - Planen, Bauen, Wohnen. <https://nullbarriere.de/din-18034-1-spielplaetze.htm>

Rammler, S., Kollosche, I., & Breitkreuz, A. (2019). Mobilität für alle - Mobilitätsgerechtigkeit und regionale Transformation in Zeiten des Klimawandels! Weiterdenken, Ausgabe 4.

Rammler, S., Thomas, D., Kollosche, I., & Flores, S. (2022). Mobilitätsgerechtigkeit als Leitkonzept der Verkehrspolitik - Die sozial-ökologische Transformation der Mobilität gerecht und inklusiv gestalten (IZT – Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung gemeinnützige GmbH, Hrsg.). IZT – Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek.

UN-Habitat (Hrsg.). (2025). Mobility and transport. UN-Habitat. <https://unhabitat.org/topic/mobility-and-transport>

Eingangsabbildung: © Bao Tran Ho

AUTOR:INNEN



Bao Tran Ho, wissenschaftliche Mitarbeiterin und Masterstudierende in Stadtplanung im Fachbereich Bau an der Technischen Hochschule Lübeck
bao.tran.ho@th-luebeck.de



Christina Karagianni, Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Fachbereich Bau an der Technischen Hochschule Lübeck
christina.karagianni@th-luebeck.de



Sokunlanita May, Architektin, absolviert an der Hochschule Kirirom Institute of Technology and Gründerin der Gemeinschaft „Women in Architecture and Engineering“.
lanitamaysokun@gmail.com



Dirk Schwede, Professor für Energie- und Gebäudetechnik an der Technischen Hochschule Lübeck
dirk.schwede@th-luebeck.de