



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN

**DIPLOMARBEIT**

**DIVER\*CITY?!**

Perspektiven gendersensibler Gestaltung urbaner öffentlicher Räume

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
einer Diplom-Ingenieurin unter der Leitung**

**von**

**Univ.Ass.<sup>in</sup> Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Dr.<sup>in</sup> Petra Hirschler**

E280-07 Forschungsbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung

**eingereicht an der Technischen Universität Wien**

Fakultät für Architektur und Raumplanung

**von**

**Raffaela Dorner, B.Sc.**

01427547

Wien, am 28.03.2022

Bedanken möchte ich mich an dieser Stelle ganz herzlich bei jenen Personen, die es mir ermöglicht haben, die vorliegende Diplomarbeit und hiermit mein Studium erfolgreich abzuschließen.

Danke an meine liebevollen Freund\*innen und unermüdlichen Korrekturleser\*innen, ohne eure Zusprache, Ratschläge und Freundschaft hätte ich dieses Studium nie in dieser Form abschließen können.

Danke an meine Familie, allen voran an meinen Vater, der immer an mich glaubt und mich stets darin bestärkt, meinen Weg zu gehen.

Danke an meinen Freund Lukas, der sich vermutlich mehr über den Abschluss dieser Arbeit freut, als jede\*r andere.

Ein besonderes Dankeschön gilt meiner wissenschaftlichen Betreuerin Univ.Ass.<sup>in</sup> Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Dr.<sup>in</sup> Petra Hirschler, die mich nicht nur im Rahmen dieser Diplomarbeit unterstützt hat wo sie konnte, sondern mich auch mein ganzes Masterstudium über als Vorbild und Mentorin begleitet hat.

## Kurzfassung

Gendersensible Stadtplanung und -gestaltung stellen einen wichtigen Schritt in Richtung einer gleichberechtigten Gesellschaft dar. Inwiefern patriarchale gesellschaftliche Strukturen die Planung und Gestaltung urbaner öffentlicher Räume beeinflussen und dadurch diskriminierend für bestimmte Personengruppen wirken können, wird im Zuge dieser Diplomarbeit anhand aktueller Beispiele aus dem städtischen Alltag beleuchtet. Die unterschiedlichen sowie gemeinsamen Ansprüche diverser Nutzer\*innen an den öffentlichen Raum werden in Form einer Synthese aus den Ergebnissen der Literaturrecherche und einer eigens durchgeführten qualitativen Befragung skizziert. Die (potentielle) Rolle der Raumplanung bei der Erreichung von Gleichberechtigung im urbanen öffentlichen Raum, lässt sich auf verschiedenen Ebenen identifizieren. Neben den Handlungsmöglichkeiten auf Verwaltungsebene treten vor allem niederschwellige und ressourcenschonende Möglichkeiten unter aktiver Einbindung der Stadtbewohner\*innen als essentielle Mittel zur gendersensiblen Gestaltung urbaner öffentlicher Räume aus dieser Arbeit hervor.

## Abstract

The field of gender-inclusive urban planning and design represents an important step towards an equal society. This thesis uses current examples from everyday urban life to shed light on patriarchal social structures. It illustrates how much such structures influence the planning and design of urban public spaces. This, in turn, can have a discriminatory effect on certain groups of people. Background research was conducted in order to define both the divergent and joint demands of diverse users of public space. The results of this were combined with the results of a self-conducted qualitative survey in order to sketch an overall picture. The (potential) role of spatial planning in achieving equality in urban public space can be identified at multiple levels. In addition to the possibilities for action at the administrative level, it is predominantly easily accessible and resource-saving possibilities with the active involvement of urban residents that are identified as essential means for the gender-inclusive design of urban public spaces.

## Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	7
Fragestellungen und Zielsetzung.....	8
Hypothese, Methodik und Struktur der Arbeit .....	9
Theoretische Grundlagen.....	11
Patriarchale Strukturen und strukturelle Macht in Stadt und Gesellschaft.....	13
Raum- und Machtbegriff nach Löw und Foucault.....	15
Wie diskriminieren Räume? Wie diskriminiert Raumplanung? .....	19
Mobilität.....	20
Architektur .....	23
Straßennamen.....	25
Sanitäranlagen .....	26
Angst(räume) .....	28
Parks und Orte für Jugendliche.....	29
Auswirkungen der Klimakrise.....	30
Zeit für wirkliche Veränderung.....	32
Gender Mainstreaming in der Planung – Good Practice .....	37
Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design (International) .....	38
GenderKompass Planung (Schweiz) .....	43
Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung (Wien) .....	46
Unterschiede und Gemeinsamkeiten.....	51
Auswahl einzelner Good Practice Projekte .....	52
Umgestaltung Reumannplatz (Wien).....	53
Straßennamen in der Seestadt aspern (Wien) .....	54
Die 15-Minuten-Stadt (Paris) .....	55
Fußwegenetz im Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf (Wien).....	56
Trans*- Pride Zebrastreifen (Wien).....	57
Roter Platz (St. Gallen).....	58
Qualitative Erhebung Diver*City.....	59
Ablauf der Befragung.....	59
Operationalisierung des Geschlechts .....	59
Sammlung konkreter Raumbeispiele aus dem Alltag der Befragten .....	61

Interaktive Gestaltung eines Straßenraums.....	61
Priorisierung einzelner Gestaltungselemente.....	62
Weitere Überlegungen .....	63
Beschreibung der Ergebnisse .....	64
Diversität der Stichprobe.....	64
Verortung Good und Bad Cases.....	65
Kategorisierung der Raumbeschreibungen.....	67
Steckbriefe genannter Wohlfühl- und Unwohlfühllorte .....	71
Analyse der Zeicheninhalte .....	94
Skalenangaben zur Priorisierung einzelner Gestaltungselemente .....	98
Synthese der Ergebnisse.....	101
Schlussfolgerungen und nächste Schritte .....	102
Der nötige Anstoß in die richtige Richtung?.....	104
Akkupunkturaktion .....	105
Abbildungsverzeichnis.....	107
Literaturverzeichnis.....	109
Anhang.....	114

## Einleitung

Haben Gehsteigbreiten, Straßenbeleuchtung, Schneeräumen und Bushaltestellen etwas mit Gender<sup>1</sup> zu tun? Wer plant unsere Städte und Straßen – und vor allem für wen?

Wir alle verbringen viel Zeit in jenen Räumen, die zwischen Gebäuden liegen und einen Großteil öffentlicher Freiräume ausmachen – in manchen Lebenslagen und Berufen mehr und in anderen weniger, vermutlich aber meistens, um von A nach B zu kommen. Ganz nach dem Motto „Der Weg ist das Ziel.“, möchte ich mich genau diesem Raum am Weg zwischen A und B und seiner Gestaltung widmen. Gerade in Zeiten einer Pandemie, wie wir sie gerade erleben, in der ein Lockdown den nächsten jagt, rücken Straßenräume zunehmend auch als Aufenthaltsräume in den Vordergrund und werden nicht mehr nur als Zwischenräume wahrgenommen. Wenn keine Lokale, Geschäfte, Spielplätze oder Sportanlagen geöffnet sind, bleibt oft keine andere Möglichkeit, als sich „draußen“ zu treffen, spazieren zu gehen oder einfach nur einmal kurz Luft zu schnappen. In einigen Kulturen spielte sich gefühlt bereits vor der COVID-19-Pandemie ein großer Teil des Alltags auf der Straße ab, in Mitteleuropa stand das bisher wohl auch wetterbedingt eher weniger auf der Tagesordnung. Doch die Wahrnehmung verschiebt sich und plötzlich wird die ganz normale Straße zwischen A und B mit anderen Augen gesehen. Mit dieser Veränderung kommen auf einmal Fragen auf, auf die es keine schnelle und vor allem keine einfache Antwort zu geben scheint – so zum Beispiel die eingangs erwähnten.

Um nicht allzu sehr auf die Folter zu spannen, möchte ich an dieser Stelle dennoch mit einer einfachen und schnellen Antwort vorgreifen: JA. Gehsteigbreiten, Straßenbeleuchtung, Schneeräumen und Bushaltestellen haben etwas mit Gender zu tun. Darüber haben sich schon einige Menschen Gedanken gemacht und diese wissenschaftlich belegt. Warum und wie werde ich im Laufe der vorliegenden Arbeit noch genauer erörtern - mein Erkenntnisinteresse geht allerdings noch ein wenig tiefer. Ich habe es mir zur Aufgabe gemacht herauszufinden, ob und inwiefern urbane öffentliche Räume anders aussehen, wenn sie divers gestaltet sind und wie der Weg dorthin geebnet werden kann.

---

<sup>1</sup> „Das soziale bzw. psychologische Geschlecht (englisch gender) bezieht sich in Abgrenzung zum biologischen Geschlecht nicht auf angeborene körperliche Merkmale, sondern auf geschlechtsbezogene Verhaltens- und Erlebensweisen. Oft wird das soziale Geschlecht auch als Identitätsgeschlecht bezeichnet und dem Geburtsgeschlecht gegenüber gestellt. Im Deutschen wurde die englische Bezeichnung als „Gender“ übernommen.“ (Döring 2013, S.104)

## Fragestellungen und Zielsetzung

- *Warum manifestieren sich gesellschaftliche Machtstrukturen im Raum?*

Unter diesem Punkt wird genauer beleuchtet, welche Auswirkungen aktuelle und veraltete gesellschaftliche Strukturen auf den gebauten Raum haben und inwiefern dies wiederum unsere Gesellschaft prägt.

- *Wie wird die Diskriminierung von FINTA<sup>2</sup> und anderen marginalisierten Personengruppen im Raum bzw. in der Raumplanung sichtbar?*

Durch welche physischen Gegebenheiten aber auch symbolischen Elemente können räumliche Strukturen diskriminieren? Dies wird im Rahmen dieser Forschungsfrage anhand von aktuellen Beispielen erörtert.

- *Wie sehen die unterschiedlichen und gemeinsamen Ansprüche an den urbanen Raum und seine Multifunktionalität aus?*

Menschen haben je nach Alter, Gender, Geschlecht, kulturellem Hintergrund oder auch privatem Interesse andere Bedürfnisse an den Raum. Wie sehen diese Ansprüche aus und in welchen Bereichen überschneiden sie sich? Bei der Beantwortung der Forschungsfrage liegt der Fokus im Rahmen dieser Arbeit auf den Bedürfnissen diverser sozialer und biologischer Geschlechter.

- *Welche Schritte werden in der Planung gesetzt, um gegenzusteuern?*

Inwiefern kann die Raumplanung Räume in Richtung gendersensibler Gestaltung zum Besseren wenden und wie wird dies bereits versucht?

- ➔ Ziel der vorliegenden Arbeit ist es festzustellen, ob und inwiefern urbane öffentliche Räume anders erscheinen, wenn bei der Gestaltung Diversitätsaspekte berücksichtigt werden und unter welchen Umständen dies geschehen kann, in anderen Worten:

***Wie kann die diverse Gestaltung urbaner öffentlicher Räume und der Weg dorthin aussehen?***

---

<sup>2</sup> FINTA – „F: Frauen (evtl. cis-Frauen), I: Intersexuelle Personen (ggf. divers als eingetragenes Geschlecht), N: Nicht-binäre (nonbinary, kurz enby) Personen, T: Trans\* Personen (trans Männer und trans Frauen) oder Trans\*gender, A: Agender (Personen, die sich keinem Geschlecht zuordnen)“ (Krotz o.J.)

## Hypothese, Methodik und Struktur der Arbeit

Die der Arbeit zugrundeliegende Hypothese lautet, dass städtische Räume die Bedürfnisse von cis-Männern<sup>3</sup> stärker berücksichtigen, als die anderer Personen. Eine diverse Gestaltung würde bedeuten, dass die Anforderungen und Interessen aller sozialen und biologischen Geschlechter in den Planungsprozess miteinfließen und somit auch Rücksicht auf unterrepräsentierte Personengruppen genommen wird. Inwiefern das möglich ist und wie sich das auf unsere bauliche Umwelt sowie unsere Gesellschaft auswirken kann, ist Gegenstand der vorliegenden Arbeit.

Um die aufgeworfenen Fragen beantworten zu können, wurde im Laufe der Erstellung dieser Arbeit wie folgt vorgegangen. Begonnen wurde mit einer eingehenden Literaturrecherche, deren Ergebnisse in eine eigens durchgeführte empirische Erhebung mündeten, welche in Form einer qualitativen Befragung umgesetzt wurde. Zusätzlich wurden Raumbesichtigungen durchgeführt. In leitfadengestützten Interviews, wurden die erlangten Ergebnisse mit Expert\*innen diskutiert.

### Literaturrecherche

Die Hypothese, dass urbane öffentliche Räume die Bedürfnisse von cis-Männern stärker berücksichtigen, als die anderer, wird auf Literatur aus den unterschiedlichsten Bereichen gestützt. Hierzu zählen unter anderem: feministische Stadtforschung, Humangeographie, Raumsoziologie, Philosophie, Big Data und Politikwissenschaft. Wie sich die Raumplanung bereits jetzt dieser Probleme annimmt, wurde anhand der Analyse dreier Leitfäden zur gendersensiblen Planung sowie einer Auswahl an Good Practice Beispielen aufbereitet.

### Qualitative Befragung

In Zeiten der Coronapandemie wurde sich gegen eine Vorortbefragung oder analoge Fragebögen und für einen qualitativen Online-Fragebogen entschieden. Zunächst sollte der Fragebogen dabei helfen Good und Bad Practice Beispiele zur diversen Gestaltung des öffentlichen Raums zu finden. Weiters wurden von der eigenen Erhebung neue Erkenntnisse in Hinblick darauf erwartet, welche unterschiedlichen Ansprüche an den Raum es geben kann,

---

<sup>3</sup> „Ein cis-Mann ist eine mit männlichen Geschlechtsmerkmalen (also z.B. Penis und Hoden) geborene Person, die sich selbst als Mann bezeichnet. Das ganze fällt in die Kategorie der Geschlechtsidentität und hat nichts mit der sexuellen Orientierung zu tun.“ (Krotz o.J.)



die vorab eventuell noch nicht aus der Literaturrecherche gewonnen wurden. Um Diversitätsaspekte herausarbeiten zu können, wurden zum Abschluss der Befragung anonym Daten zur Person abgefragt. Soziales und biologisches Geschlecht sowie Alter boten eine Hilfestellung für das anschließende Clustern der Auswertungen.

### Expert\*inneninterviews und Begehungen

Zur Abrundung sowie zur weiteren Verarbeitung und Diskussion der erlangten Erkenntnisse wurden Expert\*inneninterviews und mehrere Begehungen der in der Befragung aufgetretenen Orte durchgeführt. Hierzu wurde Kontakt mit den beiden Expert\*innen Eva Álvarez (Universität Politècnica de València) und Eva Kail (Stadt Wien) aufgenommen.

Basis der Diplomarbeit ist die genauere Betrachtung patriarchaler Strukturen in unserer Gesellschaft sowie deren Auswirkungen auf räumliche Strukturen. Zunächst wird auf deren Verankerung und tatsächliche Sichtbarkeit im Stadtraum eingegangen und diese auch hinterfragt. Anschließend wird beleuchtet, inwiefern es bereits jetzt gendersensible Planung sowie Strategien zur Umsetzung dieser gibt.

Im empirischen Teil der Arbeit werden die unterschiedlichen Ansprüche diverser sozialer und biologischer Geschlechter an den Raum, speziell den Straßenraum, noch einmal genauer unter Berücksichtigung der eigens erhobenen Daten erörtert und auch im Stadtraum verortet.

Die Synthese der Ergebnisse und Erkenntnisse sowie eine Umsetzungsidee runden die vorliegende Diplomarbeit ab.

## Theoretische Grundlagen

Patriarchale Strukturen prägen nicht nur unser gesellschaftliches Miteinander seit Generationen, sie haben auch gestalterische Auswirkungen auf unsere Umwelt, auf unsere Städte und somit auch auf deren Bewohner\*innen – so eine grundlegende Hypothese dieser Arbeit. Wie auch durch Foucault beschrieben, kann Macht (in diesem Fall die des Patriarchats) als produzierendes Netzwerk gesehen werden, das sich durch die gesamte Gesellschaft zieht (vgl. Foucault 1984, S.61) und als strukturelle Macht die „*verdinglichte Ordnung des Raumes*“ (Hamedinger 2020, S.11) darstellt. Sei es die Breite der Gehsteige oder die Verfügbarkeit öffentlicher Toiletten, die Gestaltung urbaner öffentlicher Räume richtet sich bis heute überwiegend nach cis-Männern und nicht nach den Bedürfnissen von FINTA, wie unter anderem Leslie Kern und Dorina Pojani in ihren Büchern *Feminist City* und *Trophy Cities* feststellen (Kern 2020; Pojani 2021).

Untersuchungsobjekte der vorliegenden Arbeit sind im Konkreten urbane Straßenräume und deren Gestaltung sowie daraus resultierende Auswirkungen auf Nutzer\*innen. Der Begriff „urban“ löst wohl bei jeder Person ein bestimmtes Bild im Kopf aus – das Finden einer einheitlichen Beschreibung fällt allerdings schwer und eine allgemein gültige gibt es schon gar nicht. Während die Vereinten Nationen nationale Definitionen zum Charakteristikum „urban“ für ihre Statistiken abfragt und die Schweiz oder Liechtenstein beispielsweise Gemeinden als urban bezeichnen, die mehr als 10.000 Einwohner\*innen haben, hingegen in Tschechien und Österreich bereits mehr als 2.000 Einwohner\*innen eine urbane Kommune ausmachen (vgl. United Nations 2020, S.127ff), hat sich die Europäische Kommission dazu entschieden, einheitliche Kriterien zu schaffen. Sie teilt Gemeinden nach Bevölkerungsdichte in drei Grade der Urbanisierung - dicht besiedelte Gebiete, Gebiete mittlerer Besiedlungsdichte und gering besiedelte Gebiete (Europäische Kommission & Statistik Austria 2019). Werden die beiden Definitionen beispielsweise in Österreich miteinander verglichen, ergibt die von den Vereinten Nationen verwendete Definition 956 urbane Gemeinden und jene der Europäischen Kommission lediglich 386 (vgl. United Nations 2020; Europäische Kommission & Statistik Austria 2019; Statistik Austria 2020). Eine auf Zahlen basierende Definition von Urbanität wird gerade im Rahmen des vorliegenden Forschungsinteresses allerdings nicht genügen und somit muss, wie auch mehrheitlich im weiteren Verlauf der Arbeit, auf qualitative Methoden zur Definitionsfindung zurückgegriffen werden. Zur Bearbeitung der Forschungsfrage bietet sich

die Definition städtischer Räume nach Jesús Palomares Francos an: *„Urbane Räume sind jene Freiräume, die zwischen Gebäuden liegen und Ort der Kommunikation, sozialer Interaktion und Durchreise für Stadtbewohner\*innen sind. Jene Räume können öffentlich, halböffentlich oder privat sein und werden durch die Fassaden der Gebäude und/oder natürliche physische Barrieren (Meer, Flüsse, topografische Reliefs usw.) abgegrenzt.“* [Übersetzung der Verfasserin aus dem Spanischen] Ein solcher Raum kann eine Straße, ein Platz oder auch ein Park sein. (vgl. Palomares Franco 2011, S.7ff). Zur Abgrenzung des Forschungsbereichs wird in der vorliegenden Diplomarbeit ein Fokus auf die Gestaltung öffentlicher (rund um die Uhr für die Öffentlichkeit zugänglicher) Straßenräume gelegt.

## Patriarchale Strukturen und strukturelle Macht in Stadt und Gesellschaft

Bereits im antiken Griechenland war es Frauen\* nicht gleichermaßen wie Männern\* erlaubt, sich im öffentlichen Raum zu bewegen oder ihn sich gar anzueignen. Laut Aristoteles durften Frauen\* in Athen zu seiner Zeit nur in Begleitung ihre Häuser verlassen, damit die Erbfolge einer Familie später auf keinen Fall in Frage gestellt werden konnte (vgl. Keuls 1993, S.208; Kuhlmann 2012, S.112). Durch solche und ähnliche Einschränkungen waren Frauen\* im öffentlichen Raum kaum präsent und konnten somit auch nicht am politischen Leben teilnehmen. Auch wenn nur ein elitärer Teil der männlichen Bevölkerung Zutritt zum öffentlichen Leben auf der Agora hatte, so waren Männer\* zumindest nicht wie ihre weiblichen Mitbürgerinnen von vornherein aufgrund ihres Geschlechts davon ausgeschlossen – diese durften sich nicht einmal *Staatsbürgerinnen* nennen. In Ägypten hingegen waren Frauen\* viel gleichgestellter und einige Rollen wirkten für die limitierenden Griechen bei ihnen gar vertauscht. Der griechische Geschichtsschreiber Herodot vermerkte 450 v. Chr. in einem Reisebericht seiner Exkursion nach Ägypten, dass dort zu seinem Erstaunen Frauen\* Handel auf Märkten betrieben und Männer\* teils zu Hause am Webstuhl saßen. Im antiken Rom stand es ebenfalls etwas besser um die Bewegungsfreiheit der Frauen\* als in Griechenland, sie durften in Thermen, ins Theater und zum Zirkus und das teilweise sogar gleichberechtigt und nicht nur in räumlich abgetrennten Bereichen. (Kuhlmann 2012, S. 113ff.)

Auch wenn es den Frauen\* im antiken Rom und Ägypten scheinbar besser erging als im antiken Griechenland, ist festzuhalten, dass dennoch maximal eine Gleichberechtigung bestand. Die meisten von ihnen lebten jedoch in streng patriarchalen Strukturen, die sich auch auf die Architektur im öffentlichen Raum auswirkten und die Teilnahme der Frauen\* am städtischen Alltag (der Männer\*) stark beschränkten. *„Patriarchat umschreibt alle Beziehungen zwischen den Geschlechtern, in denen Männer dominant sind und Frauen untergeordnet, und ist somit ein System von sozialen Beziehungen der männlichen Herrschaft. Die feministische Perspektive auf das Patriarchat ist also die Auseinandersetzung damit, inwieweit die Herrschaft der Männer über Frauen und Kinder innerhalb einer Familie und die Ausdehnung dieser männlichen Dominanz auf die Gesellschaft über institutionalisierte Regeln erfolgt. Die Ursache beinhaltet asymmetrische Machtbeziehungen und soziale Ungleichheiten.“* (vgl. Cyba 2008, S.17 ff; zitiert nach Onnen-Isemann & Bollmann 2010, S.34f) Natürlich sind in der Realität nicht nur Frauen\* und Kinder dem Patriarchat untergeordnet,

sondern all jene, die sich nicht zur Gruppe der cis-Männer zählen. Macht, die aus sozialen (Miss-)verhältnissen entsteht, kann als strukturelle Macht bezeichnet werden. Allerdings sollte nicht übersehen werden, dass bereits die Zugehörigkeit zu einer Gruppe einzelne Personen mit Macht ausstatten kann. Diese üben Macht aber nicht unbedingt als Individuen aus, sondern geben oft lediglich Machtverhältnisse weiter. (vgl. Abels 2007, S. 249)

Es kann davon ausgegangen werden, dass unsere gebaute Umwelt gesellschaftliche Verhältnisse und Normen widerspiegelt und andersherum auf diese Weise auch wieder soziale Verhaltensweisen festigt. Ein etwas jüngeres Beispiel aus der Architektur der Österreichisch-Ungarischen Monarchie zeigt, dass selbst wenn Frauen\* vermeintlich den gleichen Zugang zu Räumen haben oder hatten, es doch oft eben nicht *derselbe* ist. Ab 1911 sollte das heutige Gellértbad in Budapest ein breites Publikum anlocken und wurde zu diesem Zweck aus- und umgebaut. Bei der Betrachtung des Gebäudegrundrisses scheinen die beiden Hälften (es gab getrennte Frauen\*- und Männer\*bereiche) nahezu ident. Im Inneren sieht es bei der Ausstattung etwas anders aus – die Männer\*seite ist wesentlich prunkvoller geschmückt als die der Frauen\*. Zu Werbezwecken wurden allerdings Frauen\* in den Männer\*bereichen des Thermalbads fotografiert, der karge Frauen\*bereich wird hingegen nicht abgebildet. (Kuhlmann 2012, S. 8f)

Fast 100 Jahre später, im Jahr 2009, dürfen Frauen\* das erste Mal tatsächlich in den Genuss der prachtvollen Mosaik- und Brunnen der Männer\*bäder kommen – es werden gemischte Badetage eingeführt (Reiter & Wistuba 2017). Dies könnte auf gesellschaftlichen Fortschritt zurückzuführen sein oder auf den Fakt, dass die im Zweiten Weltkrieg zerstörten Damen\*bereiche, auch beim Wiederaufbau keine sonderliche Pracht erfuhren und somit vielleicht nicht viel Anklang bei Besucherinnen fanden. „*Der Ausschluss von Frauen aus bestimmten Räumen und die Verwendung von Frauenkörpern als Attraktion sind aber nur zwei mögliche Strategien, um geschlechtliche Hierarchien in der Architektur auszudrücken.*“, wie Dörte Kuhlmann in ihrem Buch *Raum, Macht & Differenz – Genderstudien in der Architektur* erklärt. (Kuhlmann 2012, S. 9)

Unsere Gesellschaft hat sich seit dem antiken Griechenland natürlich in vielen Bereichen drastisch verändert und auch seit der Österreichisch-Ungarischen Monarchie weiterentwickelt. Nichtsdestotrotz werden patriarchalische Strukturen nach wie vor gelebt und machen sich auch auf stadtplanerischer Ebene bemerkbar.

## Raum- und Machtbegriff nach Löw und Foucault

Auch Michele Foucault und Martina Löw gehen davon aus, dass Macht und Machtverhältnisse sich im Raum manifestieren. Macht sei nicht nur restriktiv, sondern auch konstituierend (Löw 2001, S. 131ff). Beide entwerfen in ihren Forschungen einen relationalen Raumbegriff, der die Wechselwirkungen zwischen sozialem und physisch-materiellem Raum aufzeigt. Während sich Foucault einem relationalen Raumbegriff seinerseits nur annähert und keine abgeschlossene Raumtheorie präsentiert, widmet sich Löw dem Raumbegriff sehr ausführlich und entwirft eine neue Raumtheorie. Löws These lautet zunächst: „*Raum ist eine relationale (An)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern.*“ (Löw 2001, S. 154)

Sie sieht die Konstitution von Raum als gesellschaftlichen Prozess der (An)Ordnung sozialer, primär materieller, Güter, deren symbolische Eigenschaft analysiert werden muss, um ihre Anordnung verstehen zu können. Hierbei betont sie die von ihr gewählte Schreibweise der (An)Ordnung, um auf zwei Aspekte gleichzeitig aufmerksam zu machen: die Ordnung und den Prozess des Anordnens. Weiters verwendet sie den Begriff *soziale Güter* unter der Berücksichtigung, dass diese nie nur materiell oder symbolisch sein können, sondern stets eine Kombination darstellen. Ein solches Gut kann beispielsweise eine Mauer, ein Haus oder auch ein Fenster sein. Überwiegend symbolischen Charakter hätte zum Beispiel ein Straßenschild. (vgl. Löw 2001, S. 153 u. 166) In Anlehnung an Reinhard Kreckel, sind diese Güter als „*Produkte gegenwärtigen und vor allem vergangenen materiellen und symbolischen Handelns*“ (Kreckel 1992, S. 77) zu sehen. Löw unterscheidet bei der relationalen (An)Ordnung zwei unterschiedliche Prozesse: *Spacing* und *Syntheseleistung*.

Die Konstitution des Raums ergibt sich beim *Spacing* zunächst aus dem Errichten und Bauen, aber auch Platzieren und Positionieren sozialer Güter und Menschen relational zu anderen Platzierungen. Im Zuge der *Syntheseleistung* müssen jene Güter und Menschen durch Wahrnehmungs-, Vorstellungs- und/oder Erinnerungsprozesse verknüpft werden, wobei es sich hierbei um keinen linearen Ablauf handelt, da die beiden Prozesse im Alltag gleichzeitig erfolgen. Die *Syntheseleistung* ermöglicht erst die Wahrnehmung von Ensembles aus mehreren sozialen Gütern oder Menschen als *ein* Element. Beispielsweise kann ein Stadtteil als *ein* Element/*ein* Raum betrachtet werden, obwohl es/er aus einer Vielzahl an diversen sozialen Gütern und Menschen besteht. Mehrere Stadtteile können auf die gleiche Art zu *einem* Stadtraum zusammengefasst werden. (vgl. Löw 2001, S. 157ff) So lautet Löws These

schließlich weiter: „Raum wird konstituiert durch zwei analytisch zu unterscheidende Prozesse, das Spacing und die Syntheseleistung. Letzteres ermöglicht es, Ensembles von Gütern und Menschen zu einem Element zusammenzufassen.“ (Löw 2001, S. 160)

Ergänzend führt sie aus, dass Raumkonstitution im Alltag meist auf repetitives Handeln zurückzuführen ist und Menschen dies weitgehend unbewusst tun. Sie geht davon aus, dass einige Räume verallgemeinerbar sind, und bezeichnet dies als die *Institutionalisierung von Räumen*. Man stoße somit beispielsweise in Städten auf immer gleiche (An)Ordnungen - Bahnhofsvorplätze oder Fußgängerzonen, aber auch Regale in Supermärkten, die oft gleich gestaltet sind. Auch die (An)Ordnung von Menschen kann institutionalisiert sein, beispielsweise bei Gottesdiensten, Staatsempfängen oder jene zwischen Frauen\* und Männern\* – hierzu könnte man zum Beispiel Manspreading zählen. Diese institutionalisierten (An)Ordnungen werden in alltäglichen sozialen Praktiken durch Handlungen reproduziert, ohne dass lange darüber nachgedacht wird. (vgl. Löw 2001, S. 161ff) Zusammenfassend sagt Löw: „Institutionalisierte Räume sind demnach jene, bei denen die (An)Ordnung über das eigene Handeln hinaus wirksam bleibt und genormte Syntheseleistung und Spacing nach sich zieht.“ (Löw 2001, S.164)

In diesem Kontext sollen nun die Ausführungen Foucaults zu Macht betrachtet werden, da nicht außer Acht zu lassen ist, dass, wie auch Löw sagt (vgl. Löw 2001, S.164), mit Platzierungen immer auch Machtverhältnisse ausgedrückt werden. Dem zugrunde liegt, dass sich *Macht*, wie Foucault meint, als produzierendes Netzwerk durch die gesamte Gesellschaft zieht und somit auch allen Relationen innewohnt. Ein weiteres Indiz, dass *Macht* nicht nur restriktiv, sondern eben auch konstituierend ist. (vgl. Foucault 1984, S.61). Genauso bewirke auch Architektur, seiner Meinung nach, nicht entweder Unterdrückung oder Befreiung, vielmehr lösen diese sich gegenseitig aus. Ohne Missstände also keine Aufstände und folglich auch keine Befreiung. Foucault sagt in einem Interview mit Paul Rabinow, dass er nicht glaubt, dass es überhaupt etwas gibt, dass von Natur aus, absolut befreiende Wirkungen hätte, denn Freiheit ist Übung. Strukturen können keine Freiheit garantieren, denn die Garantie für Freiheit ist nur Freiheit und diese muss praktiziert werden. Aus dem gleichen Grund geht er auch davon aus, dass Architektur allein keine sozialen Probleme lösen, jedenfalls aber positive Effekte haben kann, wenn die befreienden Absichten der Architekt\*innen mit der tatsächlichen Praxis der Menschen bei der Ausübung ihrer Freiheit übereinstimmen. Die gleiche Architektur kann aber

mit anderen sozialen Praktiken auch ganz andere Auswirkungen haben. Für Foucault ist es unmöglich die tatsächlich praktizierte Freiheit der Menschen, praktizierte soziale Beziehungen und ihre räumliche Verteilung voneinander zu trennen. Das eine kann nur durch das andere verstanden werden. (vgl. Foucault 1984, S. 245f) Er sagt: „*Wir leben nicht in einer Leere, innerhalb derer man Individuen und Dinge einfach situieren kann. Wir leben nicht innerhalb einer Leere, die nachträglich mit bunten Farben eingefärbt wird. Wir leben innerhalb einer Gemengelage von Beziehungen, die Platzierungen [sic] definieren, die nicht aufeinander zurück zu führen und nicht miteinander zu vereinen sind.*“ (Foucault 1990, S. 38; Übers. Walter Seitter)

Bei der Herleitung der von ihr identifizierten (An)Ordnungsprozesse greift Martina Löw auch auf Foucaults Thesen zurück und beschreibt, dass Raum für ihn eine (An)Ordnungsstruktur ist, die auf das Handeln zurückverweist. Für ihn verweist das Ergebnis der Platzierung allerdings nur indirekt auf die handelnden Subjekte/Menschen, er betont jedoch, dass die Konstitution des Raums stets auch Durchsetzung von *Macht* ist. (vgl. Löw 2001, S. 149f)

Um den Bogen zu der Hypothese – *urbane öffentliche Räume wären vornehmlich auf die Bedürfnisse von cis-Männern ausgerichtet* – zu schlagen, wird an dieser Stelle eine kurze Zusammenfassung sowie ein vorläufiges Teilfazit präsentiert.

Wir leben in einer Gesellschaft, die immer noch großteils von Männern\* dominiert wird – unsere gesellschaftlichen Strukturen können demnach als patriarchale bezeichnet werden, sie definieren sich durch asymmetrische Machtbeziehungen. Betrachtet man in Anlehnung an Löw und Foucault *Macht* nicht nur restriktiv, sondern auch konstituierend unter der Berücksichtigung des Machtverhältnisses, das hinter jeder Platzierung eines sozialen Gutes steht, könnte man sagen, dass räumliche Strukturen unsere gesellschaftlichen Strukturen widerspiegeln und dadurch auch patriarchal geprägt sind. Löw selbst hält fest: „*[..] gesellschaftliche Strukturen ermöglichen raumkonstituierendes Handeln, welches dann diese Strukturen, die es ermöglichen (und anderes verhindern), wieder reproduziert.*“ (Löw 2001, S. 170) und „*[..] die Routinen des alltäglichen Handelns und die Institutionalisierung von sozialen Prozessen, gewährleisten die Reproduktion gesellschaftlicher (also auch räumlicher) Strukturen.*“ (Löw 2001, S. 172) Sie betont außerdem, dass sich Geschlechterverhältnisse durch alle gesellschaftlichen und somit auch räumlichen Strukturen ziehen. (vgl. Löw 2001, S. 173)



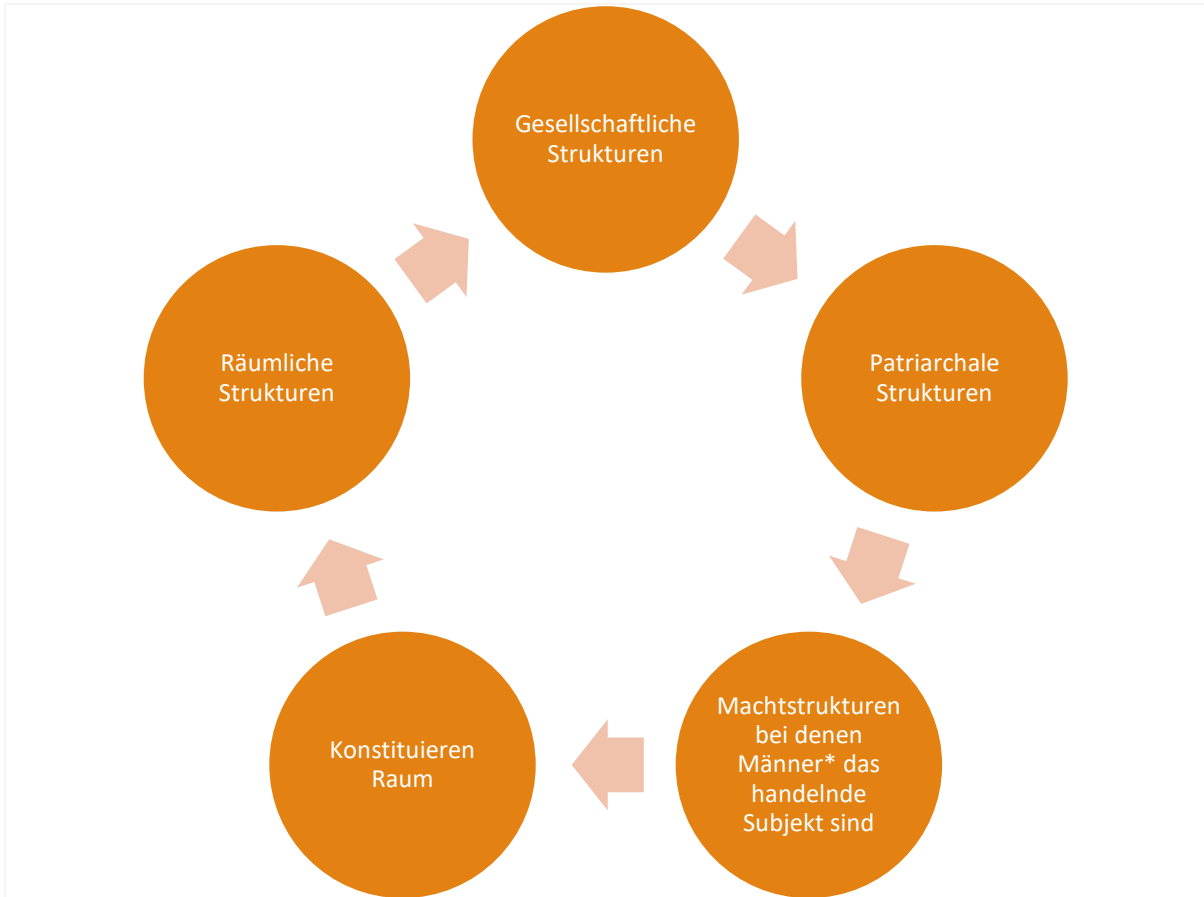


Abb. 1: Mittels Literaturrecherche identifizierte Rahmenbedingungen (eigene Darstellung)

## Wie diskriminieren Räume? Wie diskriminiert Raumplanung?

Wie sich patriarchale Strukturen konkret auch in der heutigen Zeit auf unsere Städte und deren Planung auswirken, ist nicht immer auf den ersten Blick ersichtlich. Auch Betroffene können ihre Diskriminierung oft nicht als solche identifizieren und deshalb auch nur schwer etwas daran ändern. In ihrem Buch *Feminist City* beschäftigt sich die Geographin und Expertin für Women's and Gender Studies Leslie Kern damit, wie urbane öffentliche Räume und ganze Städte die Bedürfnisse von cis-Männern heute immer noch bevorzugen und beispielsweise Frauen\* oder auch andere marginalisierte Gruppen dadurch nicht den gleichen Zugang zu diesem Raum haben. An dieser Stelle sei angemerkt, dass sich *Feminismus* keineswegs nur auf die Gleichstellung zwischen Frauen\* und Männern\* bezieht. „*Feminismus grenzt sich von der Gleichstellungspolitik durch die Forderung ab, dass eine geschlechtergerechte Teilhabe an gesellschaftlicher Gestaltung nur durch eine grundlegende politische Veränderung der Machtverhältnisse zu realisieren sei.*“ (Onnen-Isemann & Bollmann 2010, S.37) Dies könnte wiederum weiteren diskriminierten Gruppen einen niederschweligen Zugang zu Gesellschaft und Raum ermöglichen.

Humangeographie beschäftigt sich mit den Beziehungen zwischen Menschen und ihrer gebauten und natürlichen Umgebung. Mit der Perspektive der feministischen Geographie möchte Kern darauf aufmerksam machen, dass Sexismus und (Un-)Gleichbehandlung nicht nur metaphorische Begriffe, sondern tatsächlich in ihrer materiellen Ausgrenzung identifizierbar sind. (vgl. Kern 2020, S.13) Auch Jane Darke, ebenfalls feministische Geographin, formuliert diese These in ihrem Artikel *The Man-Shaped City*: „*Any settlement is an inscription in space of the social relations in the society that built it [...] Our cities are patriarchy written in stone, brick, glass and concrete.*“ (Darke 1996, S.88) Da unsere gebaute („in Stein gemeißelte“) Umwelt über sehr lange Zeiträume bestehen bleibt und sich nur selten drastisch verändert, sind wir – laut Kern, in Räumen gefangen, die entweder überholte oder schlichtweg ungerechte Realitäten widerspiegeln – selbst dann, wenn gesellschaftliche Weiterentwicklung stattfindet. Wie zuvor Foucault und Löw geht sie davon aus, dass der Raum durch gesellschaftliche Strukturen und menschliches Handeln geprägt wird und dieser wiederum Einfluss auf die Gesellschaft nimmt. Somit seien die Möglichkeiten für Veränderung beschränkt.

Bestehende diskriminierende Strukturen werden räumlich widergespiegelt und zeigen auf, dass Menschen auch als Stadtbewohner\*innen noch nicht gleichberechtigt sind. (vgl. Kern 2020, S.32 u. 114) Jene „typischen“ Stadtbewohner\*innen, auf deren tägliche Wege, Bedürfnisse, Werte und Wünsche in der Stadtplanung Rücksicht genommen werde, seien immer noch größtenteils Männer\*. Arbeitende, heterosexuelle, weiße, cis-gender Ehemänner und Väter bestimmen also direkt und indirekt auf welche Art und Weise beispielsweise Wohnviertel, öffentlicher Verkehr und Nahversorgung in einer Stadt organisiert sind. Frauen\*, die sowohl einem Brotberuf nachgehen als auch zu Hause Care-Arbeit verrichten, werden nicht als die „typischen“ Stadtbewohner\*innen angenommen, auf die Städte zugeschnitten werden sollen. (vgl. Kern 2020, S.33f)

### Mobilität

Insbesondere bei Fragen der Mobilität und des öffentlichen Verkehrs ist in der für diese Arbeit herangezogenen Literatur auffallend, dass vorrangig Frauen\* benachteiligt sind (bspw. Kern 2020; Criado-Perez 2020; Damyanovic u. a. 2013). Dem zugrunde liegt die häufig durch Frauen\* durchgeführte Care-Arbeit, die mit komplexeren Wegeketten im Alltag einhergeht, die sich nicht „typischen“ Arbeitswegen decken. Unbezahlte Care-Arbeit wird weltweit immer noch zu 75% von Frauen\* geleistet (vgl. Criado-Perez 2020, S.52). Alleine das Bringen und Holen von Kindern zu/von Kindergarten oder Schule kann herausfordernde Wegeketten bedingen. Kommt dann auch noch der Weg zum bezahlten Arbeitsplatz oder Besorgungen wie Einkäufe hinzu, steigt nicht nur der zeitliche Aufwand erheblich, sondern unter Umständen auch der Kostenaufwand für Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Doch nicht nur die Komplexität der Wegeketten stellen ein Hindernis für viele Frauen\* dar, sie sind oft auch von der (nicht) vorhandenen Barrierefreiheit betroffen, zum Beispiel bei Mitnahme eines Kinderwagens. (vgl. Kern 2020, S.35f)

In London waren 2018 laut einem Bericht von *CBC News* beispielsweise nur 73 von 270 U-Bahnstationen stufenlos zugänglich, obwohl weitaus mehr Stationen über einen Aufzug verfügen. (vgl. Richardson 2018) Während das U-Bahnsystem in London bereits 1863 seinen Ursprung fand und vermutlich auch deshalb mit Barrierefreiheit zu kämpfen hat, ist die Lage in Wien eine andere. Hier fuhr erst rund 100 Jahre später die erste U-Bahn. Sämtliche 109

Wiener U-Bahnstationen besitzen einen barrierefreien Zugang mittels Rampe oder Aufzug (Wiener Linien 2021a; Dezernat Statistik Wien (MA23) 2021). Doch auch hier kommt es vor, dass einzelne Stationen über einen längeren Zeitraum nicht ohne Barrieren zugänglich sind. Ein aktuelles Beispiel stellt die U-Bahnstation Pilgramgasse dar: In Wien wird zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur eine neue U-Bahnlinie geschaffen, im Rahmen dessen auch einige bestehende U-Bahnstationen umgebaut werden. Im Fall des Beispiels Pilgramgasse wird bis 2027 unterhalb der bereits bestehenden Station der Linie U4 eine zweite zusätzliche Station für die neue U-Bahnlinie U5 erbaut. Durch die Baumaßnahmen ist es laut dem Verkehrsmittelbetreiber Wiener Linien in diesem Zeitraum nicht möglich, einen Aufzug am Standort zur Verfügung zu stellen und somit Barrierefreiheit zu gewährleisten. In eine Fahrtrichtung gibt es zwar eine Rampe, doch in die andere nur Stufen. Nach einem Aufschrei der Anwaltschaft für Gleichbehandlungsfragen für Menschen mit Behinderung überlegte man sich ein Zusatzangebot – ein Fahrtendienst für mobilitätseingeschränkte Personen in Besitz eines Behindertenpasses. (vgl. Oezelt 2021; Wiener Linien 2021b) Menschen mit Kinderwägen bleibt allerdings nur der Umweg über andere Stationen. Natürlich ist der Ausbau des U-Bahnnetzes wichtig, um die nachhaltige Mobilität der Stadtbewohner\*innen zu gewährleisten und keineswegs als vorsätzliche, weitere Hürde für Frauen\* in ihrem Alltag zu sehen, trotzdem leiden vor allem sie unter diesem Umstand, indem sich ihre Wegeketten noch komplexer gestalten. Sieht man sich die Wegeketten in einer Familie mit einem Kind unter 5 Jahren an, legen berufstätige Frauen\* 54% mehr verknüpfte Wege zurück als ohne Kind, berufstätige Männer\* hingegen nur 19% mehr. (Sánchez de Madariaga 2013, S.37)

Zur Vertiefung des Themas Mobilität bietet es sich an, näher auf die eingangs gestellte Frage zur Korrelation Gender und Schneeräumen einzugehen – ist Schneeräumen sexistisch? In Karlskoga in Schweden fand man im Jahr 2011 im Rahmen einer Überprüfung der Stadtpolitik auf Gendersensibilität heraus, dass durch das bisherige Schneeräumsystem vor allem Frauen\* benachteiligt wurden. Zuerst wurden die Hauptverkehrsstraßen für den motorisierten Individualverkehr geräumt, wo sich allerdings laut Erhebungen gerade zu Stoßzeiten hauptsächlich Männer\* in ihren Autos befanden. Währenddessen nutzten Frauen\* vermehrt öffentliche Verkehrsmittel oder gingen zu Fuß. Man änderte das System und erzielte überraschende Ergebnisse. Durch die Bevorzugung der Geh- und Radwege beim Schneeräumen kam es in den Wintermonaten zu weitaus weniger Unfällen auf den Straßen

der schwedischen Kleinstadt, deren Opfer zum Großteil Fußgängerinnen wären. Am Ende konnte durch die Reduktion an Unfällen sogar Geld gespart werden. (vgl. Criado-Perez 2020, S.51ff) Der Schneeräumplan war also dahingehend sexistisch, dass er Frauen\* aufgrund ihrer Fortbewegungsart diskriminierte – dies jedoch nicht aus Willkür, sondern aus Mangel an Daten und Wissen über die unterschiedlichen Fortbewegungsformen von Männern\* und Frauen\* (noch differenziertere Daten, als die nach dem binären Geschlechtssystem gibt es schon gar nicht). In ihrem Buch *Unsichtbare Frauen* widmet sich Criado-Perez den fehlenden Daten über die Hälfte der Weltbevölkerung – die der Frauen\*. Sie betont wiederholt, dass Frauen\* in der Stadtplanung und anderen Wissenschaften meist nicht mutwillig benachteiligt werden, dies aber eben zu einem großen Teil auf fehlende oder mangelhafte Datenerhebungen zurückzuführen ist.

In einigen Ländern und Bereichen der Wissenschaft sind dahingehend bereits Besserungen festzustellen. In Österreich beispielsweise werden laufend Daten zu den unterschiedlichen Mobilitätsverhalten von Frauen\* und Männern\* erhoben. Aktuelle Zahlen bilden die nachstehenden Grafiken des VCÖ ab. Diese zeigen die nach wie vor ungleichen Alltage von Frauen\* und Männern\* auf. Frauen\* legen nicht nur immer noch mehr Versorgungswege zurück (Frauen\*: 42%, Männer\*: 29%), sie nutzen Verkehrsmittel auch anders als Männer\*. Frauen\* legen deutlich mehr Wege zu Fuß zurück und lenken seltener einen PKW als Männer\*.

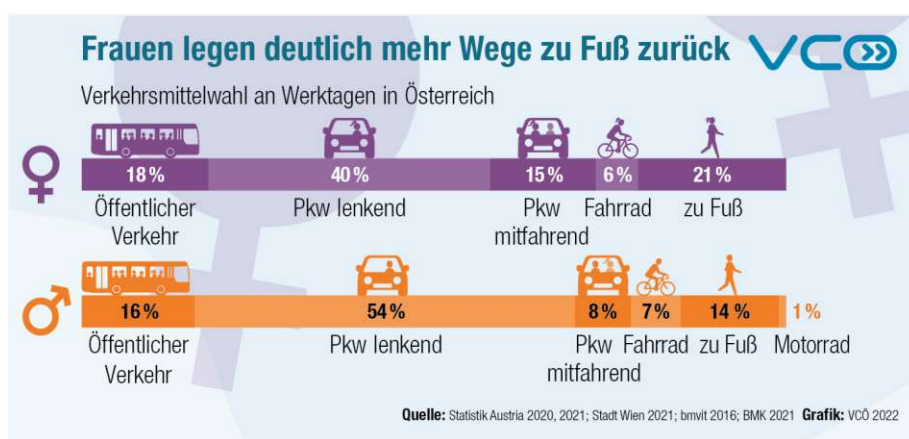


Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht in Österreich (VCÖ - Mobilität mit Zukunft 2022)



Abb. 3: Wegzwecke nach Geschlecht in Österreich (VCÖ - Mobilität mit Zukunft 2022)

## Architektur

Ein weiteres Beispiel für genderunsensible Planung fand sich in Toronto, Kanada. Die Leiterin der Stadtplanungsabteilung, Lorna Day, und ihr Team versuchen die Richtlinien der Stadtverwaltung möglichst gender-neutral auszurichten und arbeiten im Zuge dessen auch an der Modernisierung älterer Konzepte. So fanden sie beispielsweise heraus, dass die Vorgaben für Windkomfortstudien von einer Standardperson mit einer Körperfläche von 1,8m<sup>2</sup> ausgehen. Das entspricht eher einem erwachsenen Mann\*, weniger einer Frau\* und schon gar keinem Kind, die womöglich weitaus weniger Wind standhalten können. Dies sei jedoch nur ein Beispiel von vielen, für die ungleiche Ausrichtung der Städte auf ihre Stadtbewohner\*innen in den vergangenen Dekaden. Generationen von Architekt\*innen und Planer\*innen hätten Grundlagen wie diese herangezogen und es werde noch Generationen dauern, bis diese korrigiert sind, sagt Lorna Day. (vgl. Moore 2019) Die durchschnittliche Körperoberfläche einer erwachsenen Frau\* beträgt 1,6m<sup>2</sup>, die eines erwachsenen Manns\* 1,9m<sup>2</sup> und die eines zehnjährigen Kindes 1,14m<sup>2</sup>. (vgl. DocCheck AG 2022) Wie Leslie Kern in *Feminist City* sagt: „You’d never think that gender bias influences the height and position of skyscrapers or the development of a wind tunnel, but there you have it.“ (Kern 2020, S.14)

Auch in aktuellen Grundlagen zur Bauentwurfslehre, wie beispielsweise der in Deutschland verlegten *Neufert Bauentwurfslehre*, wird nicht auf die unterschiedlichen Körpermaße und Platzbedarfe von erwachsenen Frauen\* und Männern\* eingegangen. Die folgende Grafik soll Maßgrundlagen und Maßverhältnisse im Hochbau wiedergeben. Es wird zwar zwischen unterschiedlichen Körpergrößen unterschieden, die Durchschnittsgröße einer erwachsenen Frau\* wird allerdings nicht berücksichtigt. Stattdessen wird zwischen den Körpergrößen 1,25m und 1,40m, die wohl Kindern zuzuordnen sind, und 1,80m, der Durchschnittsgröße deutscher Männer\*, unterschieden. Der Platzbedarf einer Frau\* mit einer deutschen Durchschnittsgröße von 1,66m müsste somit extra berechnet werden und wird nicht im Lehrbuch dargestellt.

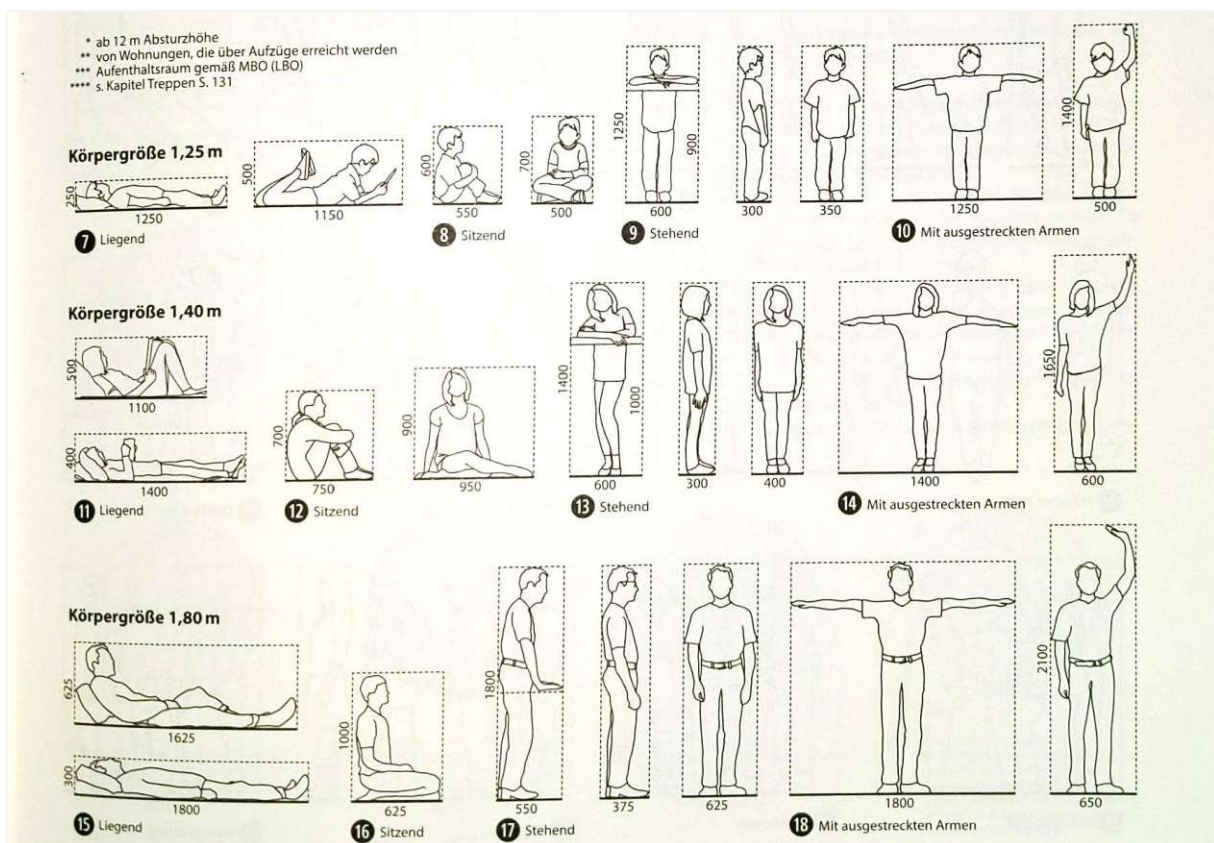


Abb. 4: Maßgrundlagen zu Körpermaßen und Platzbedarfen im Hochbau (Neufert & Kister 2016, S.39)

Weiters wird auf den Architekten Le Corbusier verwiesen, der eine Proportionslehre entwickelte, die er auf dem Goldenen Schnitt und menschlichen Körpermaßen aufbaute. In seinen Projekten ging er von einer *Menschenhöhe* von rund 1,83m aus. (vgl. Neufert & Kister 2016, S. 38 u. 44)

## Straßennamen

Doch neben der auf das Fehlen von Daten zu gender- oder geschlechtsspezifischen Gewohnheiten oder Körpermaßen zurückzuführenden Diskriminierung, gibt es auch andere Situationen, die schlichtweg Macht(miss)verhältnisse repräsentieren – zum Beispiel die Benennung von Straßen. In Wien gab es im Jahr 2019 insgesamt 6.768 Verkehrsflächen. 4.002 dieser Straßen, Gassen und Plätze waren nach Männern\* benannt – 7% beziehungsweise 492 Flächen erinnerten an berühmte weibliche Persönlichkeiten. Den Sprung auf 7% im Jahr 2019 konnte man nur erreichen, da im neu errichteten Stadtteil, der Seestadt aspern, fast ausschließlich weibliche Straßennamen verliehen wurden – zuvor waren es lediglich 5%. (vgl. Stadt Wien 2019) Auf die Berücksichtigung von Personen, die nicht dem binären Geschlechtssystem von Frau\* und Mann\* zuordenbar sind, wird bei der Vergabe zumindest nicht explizit Wert gelegt. Neben Frauen\*- und Männer\*namen werden noch geschlechtsneutrale Namen wie Burggarten oder Graben verliehen. Im Jahr 2013 wurde anhand einer Richtlinie festgelegt, dass Straßen in Zukunft vermehrt die Namen von Frauen\* tragen sollten. Bis ins Jahr 2021 konnte der Anteil weiblicher Straßennamen so mittlerweile auf 11% gesteigert werden. Trotzdem wurden 2021 von 15 Verkehrsflächen, die nach Einzelpersonen benannt wurden, sieben nach Männern\* und nur um eine mehr (acht) nach Frauen\* benannt. (vgl. Stadt Wien 2019; Fink 2021)

Straßennamen sind eines der Beispiele dafür, dass das Patriarchat „in Stein gemeißelt“ scheint. Straßen werden nur in sehr seltenen Fällen umbenannt. Selbst in Fällen mit noch viel triftigeren Gründen als dem Ausgleich der patriarchalen Machtstrukturen, wie zum Beispiel dem Karl-Lueger-Platz – der nicht nur nach einem Mann\*, sondern mit ihm auch nach einem Antisemiten benannt ist – kann man sich zu einer Umbenennung durchringen. (vgl. Autengruber u. a. 2013 S.58ff) Auch bei einer stark wachsenden Stadt wie Wien werden jedes Jahr nur einige wenige Straßen neu benannt. Eine Verringerung der Omnipräsenz der Männer\* ist daher – vor allem in der altgewachsenen Stadtstruktur – nicht absehbar, insbesondere nicht ohne weiteres Zutun. Und das, obwohl es sich faktisch überhaupt nicht um etwas in Stein Gemeißeltes handelt, sondern viel mehr um Schilder die abgenommen und angebracht werden müssen und zugegebenermaßen einen nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand.

Das angestrebte Ergebnis rechtfertigt jedenfalls den Aufwand, den eine solche Veränderung



mit sich bringt. Ein Anfang wäre es zum Beispiel, all jene Straßen nach bedeutenden FINTA umzubenennen, die von einer Historiker\*innen-Kommission im Jahr 2013 als kritisch eingestuft wurden, weil sie beispielsweise nach offenkundigen Antisemiten benannt sind – wie auch der Karl-Lueger-Platz. Das waren zu diesem Zeitpunkt immerhin 3,6% aller Verkehrsflächen in Wien. (vgl. Autengruber u. a. 2013; Stadt Wien 2013)

Warum ist die Überrepräsentation von Männern\* bei der Benennung von Verkehrsflächen als Diskriminierung anderer Gruppen zu werten? Auch wenn Straßenschilder womöglich keinen starken materiellen Charakter haben, so haben sie als *soziales Gut* jedenfalls einen großen symbolischen Wert, der auf die Machtverhältnisse zurückzuführen ist, unter denen sie im Raum angeordnet wurden. (vgl. Löw 2001, S. 153 u. 166) So gesehen kann man an ihnen deutlich (und wortwörtlich) ablesen, *wer* in der Position war oder ist, Macht auszuüben.

### Sanitäranlagen

Beinahe täglich sieht man männlich gelesene Personen ihre „Notdurft“ im öffentlichen Raum verrichten, sei es im Park, bei einer Baumscheibe oder zwischen zwei Autos. Dass für sie alle keine Toilette rechtzeitig erreichbar wäre, ist schwer vorstellbar. Warum sieht man aber so gut wie nie weiblich gelesene Personen im öffentlichen Raum urinieren? Man kann bestimmt lange darüber philosophieren, Fakt ist, dass Frauen\* sowohl biologisch als auch kulturell bedingt oft andere Bedürfnisse und Anforderungen haben, auch wenn es um den Gang zur Toilette geht. (vgl. Kern 2020, S.108) Trotz Strafbarkeit (akute Blasenschwäche ist zumindest in Österreich keine gültige Ausrede (vgl. Reibenwein 2018)) scheint es für viele Männer\* kein Problem zu sein, sich in der Öffentlichkeit zu erleichtern – sie haben das so gelernt. Sie sind aber auch meistens nicht diejenigen, denen Gefahr droht, wenn sie sich in der Öffentlichkeit in eine vulnerable Position begeben. Kern und Criado-Perez attestieren Städten weltweit einen chronischen Mangel an öffentlichen Toiletten und damit die Ausgrenzung und Gefährdung von marginalisierten Gruppen, die nicht einfach so im öffentlichen Raum urinieren möchten oder können (Anm.: in der Pandemie hat sich dieses Problem noch verstärkt, da viele Einrichtungen prinzipiell geschlossen waren/sind). Selbst wenn es öffentlich zugängliche Toiletten gibt, seien diese meist in ihrer Ausstattung und Zugänglichkeit nicht an die Bedürfnisse von FINTA angepasst. Sei es die Kabinengröße, wenn man zum Beispiel einen Kinderwagen mit sich hat, der hygienische Zustand, besonders wichtig bei der

Menstruationspflege, oder auch einfach nur der abgelegene Standort, der potentiell gefährlich wirkt – die Planung von öffentlichen Toiletten ist sowohl bei der Verortung, als auch bei der Gestaltung in den seltensten Fällen gendersensibel. (vgl. Kern 2020, S.107ff; Criado-Perez 2020, S.74ff) Damit einhergehend ergeben sich für marginalisierte Gruppen ernstzunehmende gesundheitliche Probleme, weil sie beispielsweise über einen langen Zeitraum Harn zurückhalten müssen oder schon präventiv gar nichts trinken, um bestimmte Situationen zu vermeiden. Dadurch wird auch ihre Teilhabe am täglichen Leben eingeschränkt. In vielen Ländern des globalen Südens ist die unzureichende Versorgung mit Sanitäreinrichtungen einer der wesentlichsten Gründe für Mädchen\* nicht zur Schule zu gehen. (vgl. United Nations 2014)

Dieses Problem ist jedoch nicht geographisch beschränkt. Criado-Perez verweist in *Unsichtbare Frauen* auf in Kanada und Großbritannien durchgeführte Studien, die einen Zusammenhang zwischen vermehrt auftretenden Harnwegsinfekten, gedehnten Blasen und weiteren urologisch-gynäkologischen Erkrankungen mit der Schließung öffentlicher Toiletten aufzeigen. Durch fehlende Möglichkeiten, Tampons während der Menstruation zu wechseln, steige auch die Gefahr eines toxischen Schocksyndroms, das einen tödlichen Ausgang nehmen kann. Trotzdem zeigt der Trend der vergangenen Jahre in den USA und Großbritannien vermehrte Schließungen öffentlicher Toiletten. (vgl. Criado-Perez 2020, S.80f) Für eine von drei Frauen\* weltweit gibt es keinen sicheren Zugang zu einer Toilette. Die Vereinten Nationen haben deshalb im Jahr 2014 den „*World Toilet Day*“ unter das Motto „*Equality, Dignity and the Link Between Gender-Based Violence and Sanitation*“ gestellt. (vgl. United Nations 2014) Es geht nicht nur um gesundheitliche Aspekte und ein subjektives Sicherheitsgefühl – sexuelle Übergriffe in Zusammenhang mit (öffentlichen) Sanitäreinrichtungen sind ein reales Problem und Risiko. „*Eine Stadtplanung, die das Risiko sexueller Übergriffe auf Frauen nicht berücksichtigt, ist eine klare Verletzung des Rechts auf öffentlichen Raum im Rahmen der Gleichberechtigung. Unzureichende sanitäre Einrichtungen sind nur eine von vielen Formen der Ausgrenzung von Frauen durch eine Planung, die mit dem Thema Gender nicht sensibel umgeht.*“ (Criado-Perez 2020, S.81) (Anm.: das gilt natürlich für alle FINTA).

## Angst(räume)

Nicht nur bei öffentlichen Sanitäreinrichtungen sind die Sicherheitsanforderungen divers. Sicherheit und Angst sind Faktoren, die im gesamten Stadtraum berücksichtigt werden müssen - das ist auch vielen Stadtverwaltungen weltweit bewusst. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass zu dieser Thematik ausnahmsweise verhältnismäßig viele Daten und Studien existieren (auch wenn in diesen meist nur zwischen Frauen\* und Männern\* unterschieden wird). Aus einem Überblick an Studien zu Kriminalität und Sicherheit im öffentlichen Raum lässt sich ablesen, dass eine Mehrheit der Frauen\* Angst davor hat, in der Öffentlichkeit Opfer von Gewalt zu werden – im Gegensatz zu Männern\*. Als Gründe hierfür werden unter anderem die vermeintlich größere Verletzlichkeit durch geringere körperliche Kraft, aber auch die unterschiedliche Sozialisierung im Kindesalter genannt. Vor allem geschlossene öffentliche Räume wie Parkhäuser, Unterführungen oder U-Bahnstationen, bei denen es nur eine begrenzte Anzahl an (Not-)Ausgängen gibt und vakante, weitläufige öffentliche Räume wie Bushaltestellen in abgelegenen Gebieten, lösen bei Frauen\* vermehrt Angst aus. Auch wenn sich diese Ängste in den meisten Fällen (glücklicherweise) nicht bestätigen, sind sie doch nicht unbegründet. Die Zahl der tatsächlich gemeldeten (sexuellen) Übergriffe im öffentlichen Raum scheinen zwar nicht mit dem hohen Prozentsatz an Frauen\* übereinzustimmen, die sich gefährdet fühlen, aber viele einschüchternde und übergriffige Vorfälle scheinen in diesen Statistiken gar nicht auf. Frauen\* erleben zum Teil tagtäglich verbale und physische Übergriffe, die oft von niemandem bemerkt oder auch vom Opfer selbst nicht gemeldet werden - womit sich der Kreis zu fehlenden Daten wieder schließt. (vgl. Loukaitou-Sideris u. a. 2009, S.8ff)

Laut einer Studie des britischen Verkehrsministeriums aus dem Jahr 2004, haben Frauen\*, sobald es dunkel wird, im Durchschnitt mehr als doppelt so viel Angst im öffentlichen Raum als Männer\* (s. Abb. 5). Viele der angegebenen Angsträume stehen in Zusammenhang mit Mobilität. Neben dem Durchqueren der bereits genannten Parkhäuser (F:62%, M:31%), ist es vor allem das Warten an ÖV-Haltestellen wie U-Bahn (F:61%, M:32%), Zug (F:60%, M:25%) und Bus (F:49%, M:20%), aber auch die Nutzung ebendieser Verkehrsmittel – U-Bahn (F:60%, M:32%), Zug (F:51%, M:20%), Bus (F:40%, M:18%) – welche Frauen\* vermehrt Angst bereitet. (vgl. Loukaitou-Sideris u. a. 2009, S.10)

Daraus ergibt sich, dass Frauen\* und auch andere Personengruppen, die im öffentlichen Raum vermehrt Angst haben (müssen), in ihrer Mobilität und somit in ihrem Zugang zur Stadt eingeschränkt werden. Sie nehmen oft Umwege und greifen öfter auf einen privaten PKW oder ein Taxi zurück, wenn sie es sich leisten können. (vgl. Criado-Perez 2020, S.82f)

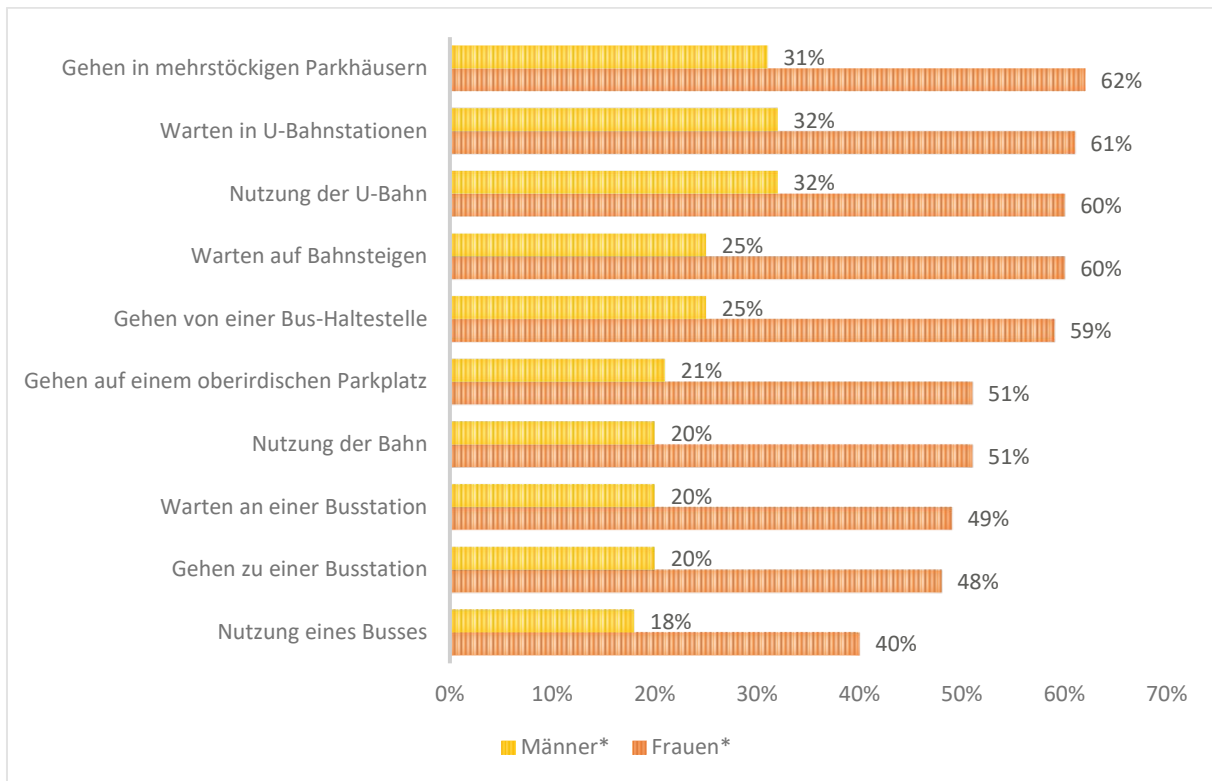


Abb. 5: Verkehrssituationen, in denen sich (britische) Frauen\* und Männer\* nach Einbruch der Dunkelheit unsicher fühlen (eigene Darstellung, Daten vgl. Loukaitou-Sideris u. a. 2009, S.10)

### Parks und Orte für Jugendliche

Eine gewisse Ambivalenz erkennt Kern in *Feminist City* bei der Freiraumgestaltung durch zu wenig Differenzierung innerhalb vermeintlich homogener Personengruppen, wie zum Beispiel die der Jugendlichen. Werden Plätze explizit für Jugendliche gefordert, würde das meistens in Fußballkäfigen oder Skateparks resultieren – Orte, die überwiegend von männlich gelesenen Jugendlichen dominiert werden. Dabei sind gerade Jugendliche keine Gruppe, die durchwegs die gleichen Anforderungen an und Bedürfnisse in einem Raum hat. (vgl. Kern 2020, S.63) Dass diverse Geschlechter und Gender unterschiedliche Ansprüche an Freiraum haben, hat die Stadt Wien schon länger erkannt. Die ersten Studien hierzu im Auftrag der Stadt wurden 1997 unter dem Titel „*Verspielte Chancen? – Mädchen in den öffentlichen Raum!*“ veröffentlicht. Man erkannte, dass Mädchen\* sich Raum anders aneignen als Burschen\*. Ab einem Alter

zwischen 9 und 13 Jahren waren Mädchen\* in öffentlichen Parkanlagen weit weniger präsent als Burschen\*, so war es auch bei weiblich gelesenen Jugendlichen zwischen 14 und 18 Jahren. Besonders deutlich haben sich diese Muster dort gezeigt, wo starker Nutzungsdruck auf öffentlichen Flächen liegt, der auf einen Mangel an Spiel- und Bewegungsraum zurückzuführen war. (vgl. Stadt Wien MA 57, Frauenbüro 1997, S.12ff; Stadt Wien MA 42, Wiener Stadtgärten 2005, S.1ff)

Im Jahr 2005 verfasste das Wiener Stadtgartenamt schließlich einen Leitfaden mit Planungsempfehlungen zur geschlechtssensiblen Gestaltung öffentlicher Parkanlagen. Dort wird eine Gliederung von weitläufigen homogenen Flächen in kleinere und heterogenere Teilräume vorgeschlagen. Dies soll den obengenannten Problemen vorbeugen, da somit eine parallele Nutzung durch diverse Personengruppen ermöglicht und gefördert wird. In diesem Zusammenhang sind auch Flächen wichtig, denen keine spezielle Funktion zugeordnet ist und von denen aus der Raum zunächst beobachtet und sich schlussendlich angeeignet werden kann. Das Aktivitätsspektrum von Mädchen\* und damit zusammenhängende Bewegungsmuster wurden bei der Parkgestaltung meist von dem der Burschen\* überschattet, wodurch ein Mangel an adäquatem Raumangebot für Aktivitäten der Mädchen\* entstand. Orte für Kommunikation und Rollenspiele, zum Entspannen und Umherstreifen sowie für die Beaufsichtigung jüngerer Kinder (Mädchen\* müssen häufiger Betreuungsaufgaben innerhalb der Familie nachgehen) können einen wesentlichen Teil zur Präsenzsteigerung von Mädchen\* im öffentlichen Raum leisten. Beispielsweise sollten Ballspielflächen so offen und multifunktional wie möglich gestaltet werden und nur falls unbedingt notwendig durch Gitter/einen Käfig begrenzt sein. Das fördert den niederschweligen Zugang und ermöglicht parallele Nutzungen. Auch hier ist es wichtig das Sicherheitsgefühl durch Übersichtlichkeit in Form von Sichtbeziehungen zwischen einzelnen Teilräumen und Beleuchtung zu stärken. (vgl. Stadt Wien MA 42, Wiener Stadtgärten 2005, S.2ff)

### Auswirkungen der Klimakrise

Ein Thema das jede\*n betrifft, aber bei dem bestimmte Personengruppen in ihrer Anpassungsfähigkeit benachteiligt sind als andere, ist der Klimawandel. Seit langem lässt sich gerade in Städten eine drastische Veränderung des Klimas und ein vermehrtes Auftreten

von sogenannten „Hitzetagen“ mit Temperaturen über 30 Grad beobachten. Am Beispiel der Stadt Wien bedeutet das, dass während zwischen 1961 und 1990 im Durchschnitt noch 10 Hitzetage verzeichnet wurden, es im Zeitraum zwischen 2015 und 2020 bereits durchschnittlich 33 Hitzetage pro Jahr waren. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2022, S.13)

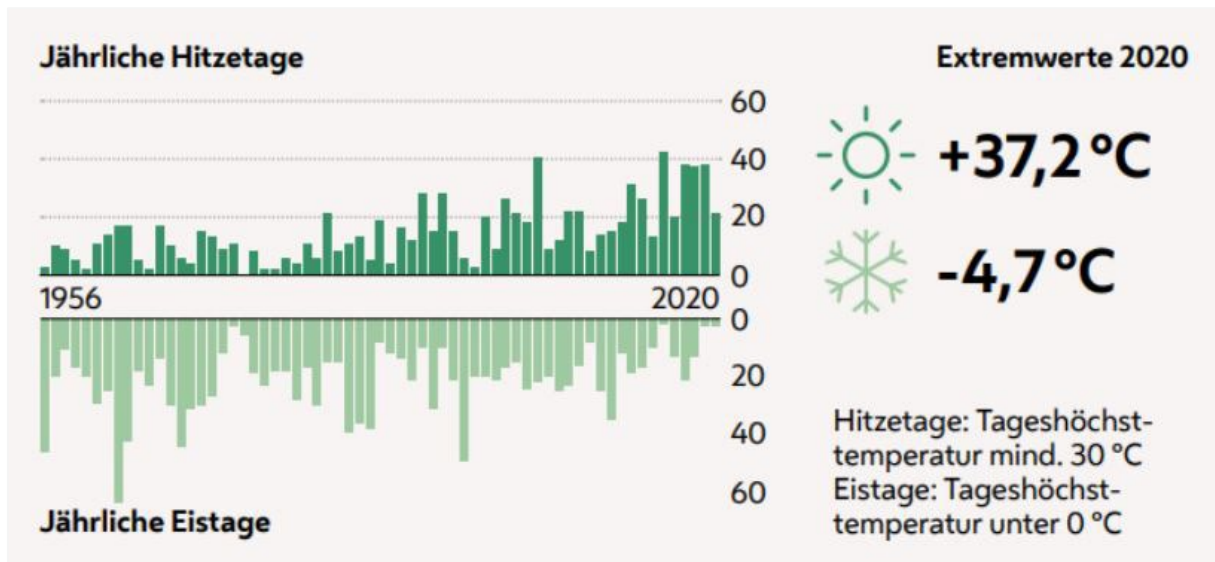


Abb. 6: Lufttemperatur in Wien von 1956 bis 2020 (Magistrat der Stadt Wien 2022, S.13)

Dieser Umstand ist darauf zurückzuführen, dass sich Städte meist nicht nur gestalterisch, sondern auch klimatisch von der ländlichen Umgebung unterscheiden. Die Temperaturdifferenz zwischen Stadt und Umland sowie ihre Effekte können unter dem Begriff der *Urban Heat Islands* zusammengefasst werden. Auch innerhalb städtischer Siedlungsgebiete können je nach Versiegelungsgrad sowie grüner oder auch blauer Infrastruktur unterschiedliche Temperaturen gemessen werden. Während versiegelte Flächen oft aus wärmeabsorbierenden Materialien bestehen, die den Temperaturanstieg noch befeuern, sind natürliche Oberflächen in der Lage einen Teil der absorbierten Strahlung einem Verdunstungsprozess zuzuführen, der zur Umgebungskühlung beitragen kann – außerdem heizen sie sich tendenziell von vorneherein weniger auf als bebaute Oberflächen. (vgl. Brandenburg u. a. 2015, S.7)

Von den Auswirkungen der Klimakrise sind verstärkt ältere und einkommensschwache Personen betroffen, zu denen in beiden Fällen mehrheitlich Frauen\* zählen. In Europa starben im Jahr 2003 während der großen Hitzewelle überproportional viele Frauen\* – um genau zu sein 75% mehr als Männer\* gleichen Alters. (vgl. Stadt Wien, MA 57 Frauenservice 2020, S.15)

Ein Fakt der bei der Klimawandelanpassung von Städten nicht unbeachtet bleiben darf und ein weiterer Grund dafür die Auswirkungen der Klimakrise wirklich ernst zu nehmen und dies in die Stadtgestaltung einfließen zu lassen.

### Zeit für wirkliche Veränderung

In vielen der erwähnten Bereiche konnte sich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten nur etwas ändern respektive überhaupt Aufmerksamkeit generiert werden, weil von Betroffenen selbst oder internationalen NGOs Druck ausgeübt wurde. Laute Proteste beziehen sich im Regelfall vorrangig auf jene Schauplätze in Städten, an denen Frauen\* vermehrt sexualisierter Gewalt und Belästigung ausgesetzt sind.

Gerade im Bereich des öffentlichen Verkehrs kommt es, wie bereits erwähnt, zu einem großen Unsicherheitsgefühl bei Frauen\*. Tatsächlich sind öffentliche Verkehrsmittel häufig Schauplatz sexualisierter Übergriffe. Dies brachte eine internationale Studie hervor, die junge Frauen\* und Mädchen\* dazu animierte, mittels einer Webapplikation anonym Orte in ihren Heimatstädten zu markieren, an denen sie sich wohl oder unwohl fühlen und dies zu begründen. Die Befragung wurde in Madrid, Lima, Delhi, Kampala und Sidney von der NGO *Plan International* durchgeführt und soll als Grundlage für Planer\*innen und Politiker\*innen dienen. (vgl. Plan International 2018, S.3 u. 8) Das Resultat spricht für sich: *„Transport hubs, train and bus stations and bus stops are prime locations for groping and harassment – central meeting points, crowded places through which men could pass quickly without being identified.“* (Plan International 2018, S.16) In einigen Städten wie zum Beispiel Tokyo wurde versucht dem mittels Segregation entgegenzusteuern. Hier gibt es eigene U-Bahnwagons für Frauen\* und Kinder, um sie vor Belästigung zu schützen. Eine nachhaltige Lösung kann das aber wohl kaum sein. In Stockholm und Genf erkannte man, dass beispielsweise Umgebungen mit sexistischen beziehungsweise sexualisierten Werbeanzeigen anfälliger für sexualisierte Übergriffe sind. Als Konsequenz wurden solche Werbungen in den städtischen Transportsystemen verboten. (vgl. Kern 2020, S.155)

In vielen Ländern zählen auch öffentliche Toiletten sowie deren bereits erwähntes Nichtvorhandensein als großer Unsicherheitsfaktor. Für einen angemessenen und sicheren

Zugang zu öffentlichen Toiletten machen sich Frauen\* auf der ganzen Welt stark. Die auch als „toilet ladies“ bekannten Frauen\* setzen sich in Kampagnen auf allen Ebenen für einen gerechten Zugang ein. Auch die Vereinten Nationen haben die Dringlichkeit dieses Anliegens erkannt und den Zugang zu angemessenen Toiletten sowohl als Menschenrecht anerkannt als auch in die Nachhaltigkeitsziele in Form von Ziel 6 - „*Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle gewährleisten*“ - aufgenommen. Trotzdem stehen derzeit nicht nur vielen Frauen\*, sondern insgesamt 3,6 Milliarden Menschen weltweit keine geeigneten Toiletten zur Verfügung. (vgl. Kern 2020, S.109f ; United Nations 2021)

Ein Beispiel für eine große und länderübergreifende Protestbewegung sind die „Take Back The Night“ (TBTN) Märsche, die in den 1970er Jahren ihren Ursprung fanden. Sie sind ein Versuch, bekannte Probleme selbst in die Hand zu nehmen und Frauen\* den gleichen Zugang zu allen Bereichen der Stadt zu erkämpfen wie Männern\*, sowohl bei Nacht als auch bei Tag. Sexualisierte Belästigung gehört für viele Frauen\* zum Alltag, wenn sie durch die Straßen ihrer Heimatstädte gehen. Bestärkt durch aktuelle Vorfälle sind die Proteste über die Jahre einmal mehr und einmal weniger laut. Die Märsche müssen allerdings auch kritisch betrachtet werden, da auch Plattformen, die sich prinzipiell für gleiche Rechte einsetzen, exkludierende Wirkung haben können und wie in diesem Fall auch zunächst von fehlender Intersektionalität geprägt sein können. Heutzutage werben die TBTN Organisator\*innen in einigen Städten allerdings mit stringenter Intersektionalität. (vgl. Kern 2020, S.120ff)

Ein weiteres Beispiel, dass sich ebenfalls auf die Sicherheit in Straßenräumen bezieht, sind die sogenannten *Slutwalks*, die auf das Vorurteil anspielen, dass man „selbst schuld“ an erfahrener Gewalt sei, wenn man sich nicht angemessen kleide. Diese Anmaßung kennen bestimmt die meisten Frauen\* aus ihrem Alltag. Grund für die ersten *Slutwalks* war aber tatsächlich die Aussage eines Polizisten in Toronto, wie Kern in *Feminist City* berichtet. Dieser riet Teilnehmer\*innen einer Sicherheitsschulung sich nicht wie „Schlampen“ anzuziehen, wenn sie vor Belästigung sicher sein wollten. Anstatt also bei den Verursachern anzusetzen, maßte man sich an, potentiellen Opfern bereits vorab Schuld zuzuweisen. Die dadurch ausgelösten Proteste waren als Antwort darauf durch Personen in aufsehenerregender Kleidung gekennzeichnet. (vgl. Kern 2020, S.124f)



Alle der genannten Orte sind im Alltag für Frauen\* unumgänglich, wenn sie am normalen Stadtleben teilhaben wollen. Vor allem Straßen stellen einen essentiellen Bestandteil von Städten dar. Sie bilden den mit Abstand größten Teil des urbanen öffentlichen Raums und sind als Konnektoren quasi das Rückgrat einer Stadt. Wird ihnen genug Aufmerksamkeit geschenkt, können Straßenräume auch belebte und attraktive Aufenthaltsräume sein. Wird ihre Gestaltung hingegen vernachlässigt, können sie beispielsweise Stress, Angst und Beklemmung hervorrufen. Gerade die Einbeziehung der Bedürfnisse von FINTA, Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit Behinderungen ist in diesem Hinblick von hoher Bedeutung. (vgl. The World Bank 2020, S.138)

Selbstverständlich können viele der genannten Probleme nicht mit konkreten Planungsschritten wie einer verbesserten Beleuchtung oder besseren öffentlichen Verkehrsanbindungen gelöst werden. Dennoch ist die Raumplanung zumindest Teil all dieser Probleme und ist als Querschnittsmaterie jedenfalls in der Verantwortung zu einer Verbesserung beizutragen – beispielsweise durch das Stärken des (subjektiven) Sicherheitsgefühls von marginalisierter Gruppen.

So hat zum Beispiel die Stadt Wien im Jahr 2012 eine Publikation zu physischen und sozialen „Verunsicherungsphänomenen“ und Perspektiven für einen Umgang der Stadtplanung damit veröffentlicht. In diesem Leitfaden werden die in verschiedenen Studien genannten Faktoren, die Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden nehmen, in physische, soziale und persönliche Faktoren unterteilt. Während physische Faktoren wie Beleuchtung, Begrünung oder Einsehbarkeit stärker durch Planung beeinflusst werden können, sind soziale und persönliche Faktoren wie Anwesenheit diverser Personengruppen an einem Ort oder eigene Erfahrungen von Nutzer\*innen oft nicht konkret beeinflussbar. Grundsätzlich wird festgehalten, dass sich Wiener\*innen im Jahr 2009 zu 61% in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung sicher gefühlt haben. Auch wurden keine Stadtteile identifiziert, in denen ein hohes Risiko für strafrechtlich relevante Taten bestehen würde. Als Problem wurden aber sogenannte *Disorder Phänomene* eruiert, die einen unmittelbaren Einfluss auf das subjektive Sicherheitsgefühl und somit auf die Lebensqualität der Stadtbewohner\*innen haben. Zu diesen Phänomenen zählen zum Beispiel *verunsichernde Personengruppen vor Ort*, *Verschmutzung*, *Abnutzungserscheinungen* oder auch *Lärm*. Auch das schon erwähnte

öffentliche Urinieren von Männern\* wird von Befragten als Verunsicherungsfaktor angegeben. (vgl. Stadt Wien MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung 2012, S.6f u. S.47)

Diversität wird in diesem Fall aus mehreren Blickwinkeln betrachtet, einerseits als urbane Chance, aber auch als möglicher Verunsicherungsfaktor durch die Vielfalt an Nutzer\*innengruppen, die sich Raum aneignen möchten. Ein Fokus liegt in diesem Bezug auf marginalisierten Personengruppen, die aus bestimmten Gründen an einem konkreten Ort oder aber auch innerhalb der Gesellschaft als Gesamtheit an den Rand gedrängt werden und dadurch andere Nutzungsansprüche an den Raum stellen. Hierzu können etwa Frauen\*, Obdachlose oder auch ältere Menschen zählen, es handelt sich jedoch hierbei um keine vollumfängliche Aufzählung. (vgl. Stadt Wien MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung 2012, S.14) Natürlich ist gerade das Thema der physischen Gestaltung öffentlicher Räume ein ambivalentes. Was der einen Person ein lauschiger Rückzugsort ist, wirkt für die andere womöglich wie eine potentielle Versteckmöglichkeit und in Folge verunsichernd.

Wie aus dem genannten ersichtlich wird, gibt es durchaus Grundlagen, die sich mit der gendersensiblen Gestaltung öffentlicher Räume beschäftigen und sich den Anliegen marginalisierter Personengruppen anzunehmen versuchen. Eine absolute Neuplanung von Städten scheint sich auf den ersten Blick als ideale Lösung anzubieten. Dies täuscht jedoch. Zumindest führte dies im Falle einiger *New Capitals*, also eigens errichteter und nicht gewachsener Hauptstädte, laut Dorina Pojani teilweise sogar zur Verschärfung der genannten Probleme. Pojani stellt in ihrem Buch *Trophy Cities – A Feminist Perspective on New Capitals* sogar die Prämisse auf, von Grund auf neu geplante Städte, wie beispielsweise das australische Canberra, seien noch diskriminierender für Frauen\* als organisch gewachsene Städte. Dies begründet sie damit, dass komplett neu geplante Städte erst recht den Stempel patriarchaler Strukturen aufgedrückt bekommen und oft keine Möglichkeit für Bewohner\*innen bieten den Raum zumindest im Kleinen mit der Zeit an ihre Bedürfnisse anzupassen und sich somit gegen eventuell diskriminierende Strukturen zu wehren. (vgl. Pojani 2021, S.1ff) Pojani attestiert New Capitals aus verschiedensten Kulturen und auf unterschiedlichen Kontinenten ein Defizit an Aufenthaltsqualität, Mobilitätsangeboten, sozialer Infrastruktur und Identität. (vgl. Pojani 2021, S.140ff)

Möglichkeiten zur Veränderung innerhalb bestehender Strukturen sowie zu einem Aufbrechen dieser in Richtung einer gendersensiblen und diversen Stadtplanung, sollen im folgenden Kapitel beleuchtet werden.

## Gender Mainstreaming in der Planung – Good Practice

Patriarchale gesellschaftliche Strukturen wirken sich auf alle Lebensbereiche aus – dies ist per se keine neue Erkenntnis. Der Umgang damit, die genaue Analyse und die internationale politische Ambition etwas daran zu verändern reichen allerdings noch nicht so lange zurück. Eine nachhaltige Veränderung der vorhandenen Strukturen mittels einer eigenen politischen Strategie, dem *Gender Mainstreaming*, wurde erstmals im Jahr 1985 auf der dritten Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen in Nairobi vorgestellt. In den Folgejahren hielt dieser Ansatz Einzug in die verschiedensten Institutionen, so auch in die Europäische Union, die sich 1996 dieser neuen Strategie verpflichtete. (vgl. Onnen-Isemann & Bollmann 2010, S.221f)

Unter dem Begriff *Gender Mainstreaming* versteht sich, laut Definition des Europarates, *die (Re-)Organisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluierung politischer Prozesse, so dass eine gendersensible Perspektive in allen politischen Maßnahmen auf allen Ebenen und in allen Phasen durch politikgestaltende Akteur\*innen Einzug erhält.* (vgl. Council of Europe 1998, S.15) Es geht um eine Veränderung von Strukturen, die ein ganzheitliches Loslösen aus geschlechtsstereotypischen Rollen ermöglicht. (vgl. Onnen-Isemann & Bollmann 2010, S.217f) *Gender* bezieht sich hierbei nicht auf das biologische Geschlecht (engl.: sex), sondern das sozial konstruierte Geschlecht, das an das bei der Geburt zugewiesene Geschlecht gekoppelt ist, und die damit einhergehenden gesellschaftlichen Erwartungen und (Verhaltens-)normen (z.B. an Männer\* oder Frauen\*) beschreibt. Diese sind abhängig von der jeweiligen Kultur und Situation, können sich aber auch innerhalb dieser unterscheiden. Wie der Begriff *Mainstreaming* schon sagt, ist es das Ziel der Strategie gendersensible Perspektiven in sämtliche Entscheidungsprozesse miteinzubeziehen – somit auch im Rahmen der Stadtplanung. (vgl. Damyanovic u. a. 2013, S.17 u. Universität Duisburg-Essen 2020)

Auf verschiedenen Ebenen sind hierzu mittlerweile nicht nur Handbücher und Leitfäden, sondern auch handfeste Projekte entstanden, die sich mit der Planung und Gestaltung von Städten auseinandersetzen, die für jede\*n funktionieren. Wie so eine Stadt und der Weg dorthin tatsächlich aussehen können, um geschlechtsspezifische Vorurteile und Stereotypen im gebauten Raum zu beseitigen und somit zur Förderung von Frauen\*, Mädchen\*, sexuellen und geschlechtlichen Minderheiten und Menschen mit Behinderungen beizutragen, soll im

Folgenden anhand ausgewählter Beispiele veranschaulicht werden. Da in der vorliegenden Arbeit nicht alle vorhandenen Leitfäden bearbeitet werden können, wurden hierzu drei ausgewählt, die sich allerdings sowohl in Umfang als auch Tiefe stark voneinander unterscheiden. Um einen möglichst vielschichtigen Einblick zu erhalten wurde ein Handbuch auf internationaler Ebene - *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design* (The World Bank 2020), eines auf Länderebene - *GenderKompass Planung* (Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen 2021) und das einer Stadt - *Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung* (Damyanovic u. a. 2013) - gewählt. Ziel der folgenden Unterkapitel ist keine vergleichende Literaturwissenschaft, sondern eine überblicksmäßige Zusammenfassung der wichtigsten Strukturen, Prozesse und Projekttypen, die Eingang in die verschiedenen Handbücher gefunden haben und mit deren Unterstützung gendersensible Planung auf diversen Ebenen umgesetzt werden kann.

### Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design (International)

Auf internationaler Ebene veröffentlichte die World Bank mit dem *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design* erst kürzlich ein Dokument, das weltweit als Grundlage zur Beseitigung räumlicher und somit auch gesellschaftlicher Ungleichheiten dienen soll. Auch dort wird betont, dass der uns umgebende Raum maßgeblichen Einfluss darauf hat, wie wir leben, arbeiten, spielen, uns bewegen oder ruhen. Aus diesem Grund sind gendersensible Planungs- und Gestaltungsprozesse als essentielle Mittel zur Veränderung und Verbesserung gesellschaftlicher Strukturen zu sehen. (vgl. The World Bank 2020, S.8ff)

Im Rahmen der Erstellung des Handbuchs wurden Leitlinien für unterschiedlichste Planungsprozesse mit Hilfe von Beispielen aus der Praxis aufbereitet, die Anwender\*innen in allen Prozessphasen unterstützen sollen. Prozessrichtlinien stellen dabei eine Anleitung für gendersensible und kontextspezifische Prozesse und Aktivitäten dar, die im Verlauf diverser Plan- und Projekttypen angewendet werden können. Die Planungs- und Projektleitlinien bieten praktische Anleitungen für die Gestaltung und Umsetzung von geschlechtergerechten Räumen, Infrastruktur und Stadtplanungsprozessen. (vgl. The World Bank 2020, S.61)

## Strukturen

Grundlegende Erfordernisse für eine gendersensible und inklusive Planung sind für die World Bank unter anderem die aktive Einbindung benachteiligter Gruppen sowie die Erforschung und Weitergabe solider, aussagekräftiger Daten zur Geschlechtergerechtigkeit und die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel und Fachkenntnisse, um die angestrebten Gleichstellungsziele zu verwirklichen. Wie die Strukturen rund um eine Planung, bei der die Frage nach Gleichberechtigung der Geschlechter und Gender im Mittelpunkt steht, nicht aussehen sollen wurde ebenfalls definiert: präskriptiv, bevormundend oder lediglich als Zusatz, isoliert von anderen Projektzielen. Eine genaue Übersicht kann der nachstehenden Abbildung entnommen werden.

GENDER-INCLUSIVE PLANNING AND DESIGN ARE...	GENDER-INCLUSIVE PLANNING AND DESIGN ARE NOT...
<ul style="list-style-type: none"><li>• Participatory: actively including the voices of women, girls, and sexual and gender minorities</li><li>• Integrated: adopting a holistic, cross-cutting approach that centers gender throughout and promotes citizen-city relationship building</li><li>• Universal: meeting the needs of women, girls, and sexual and gender minorities of all ages and abilities</li><li>• Knowledge-building: seeking out and sharing robust, meaningful new data on gender equity</li><li>• Power-building: growing the capacity and influence of underrepresented groups in key decisions</li><li>• Invested-in: committing the necessary finances and expertise to follow through on intentional gender equity goals</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prescriptive: designing and planning for women, girls, and sexual and gender minorities instead of with them</li><li>• An add-on: considering women separately from other beneficiaries and project goals; failing to connect the dots or the actors involved</li><li>• Exclusive: being concerned with the needs of able-bodied women or female persons alone</li><li>• Uninformative: operating in a vacuum without engaging with and contributing to broader knowledge on gender</li><li>• Disempowering: repeating or reinforcing historical imbalances in representation and agency</li><li>• Uninvested-in: assuming gender goals are achieved if women are among beneficiaries without investing the required time and resources to follow through</li></ul>

Abb. 7: Gender-inclusive Planning and Design are (not) (eigene Darstellung, The World Bank 2020, S.10f)

Im Handbuch werden sechs Schlüsselbereiche definiert, in denen Überschneidungen zwischen genderspezifischen Ungerechtigkeiten mit der gebauten Umwelt feststellbar sind. Die Intersektionalität in diesen Bereichen trägt dazu bei, dass Frauen\* und Mädchen\* sowie sexuelle und geschlechtliche Minderheiten jeder Altersstufe und egal mit welcher körperlichen Fähigkeit eingeschränkt, belästigt und sogar gefährdet werden. Als

Schlüsselbereiche genannt werden: *Zugang* – Nutzung von Dienstleistungen und Räumen in der Öffentlichkeit, frei von Zwängen und Barrieren. *Mobilität* – sich sicher, einfach und leistungsfähig in der Stadt bewegen zu können. *Sicherheit und Freiheit von Gewalt* – frei sein von tatsächlichen und vermeintlichen Gefahren im öffentlichen und privaten Bereich. *Gesundheit und Hygiene* – einen aktiven Lebensstil führen, der frei von Gesundheitsrisiken durch die gebaute Umwelt ist. *Klimaresilienz* – in der Lage zu sein, sich auf die unmittelbaren und langfristigen Auswirkungen von Klimakatastrophen vorzubereiten, darauf zu reagieren und sie zu bewältigen. *Sicherheit der Besitzverhältnisse* – Zugang zu und Besitz von Land und Wohnraum zum Leben und Arbeiten und Aufbau von Wohlstand und Handlungsfähigkeit. (The World Bank 2020, S.31) Die enge Verbundenheit und das gegenseitige Bedingen dieser Schlüsselbereiche ist an dieser Stelle besonders hervorzuheben. Sie sind aber auch Teil eines noch viel komplexeren Systems der sozialen und wirtschaftlichen Ausgrenzung.

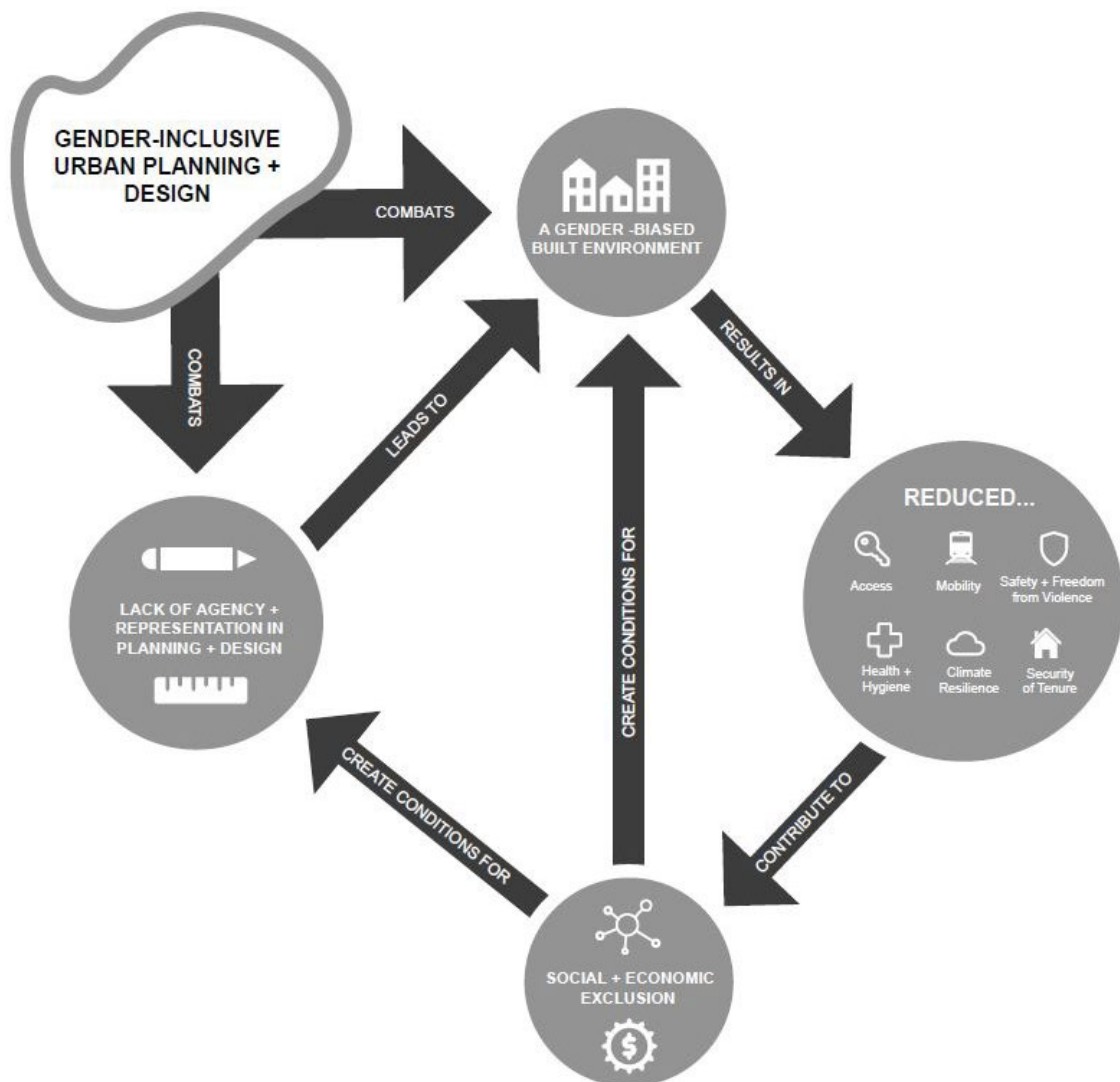


Abb. 8: Conceptual framework of gender and the built environment (The World Bank 2020, S.33)

Dieses System hat die World Bank in der voranstehenden Abbildung anschaulich zusammengefasst und gibt somit einen Einblick und Überblick, wie unsere gebaute Umwelt mit systematischer sozialer und wirtschaftlicher Diskriminierung in unserer Gesellschaft in Verbindung steht. (vgl. The World Bank 2020, S.32)

Haben Personen beispielsweise keinen oder nur eingeschränkten Zugang zu Gesundheitseinrichtungen, kann das dazu führen, dass sie aufgrund von Krankheit in ihrer Mobilität und somit auch in ihrem Zugang zu anderen Einrichtungen oder auch dem gesellschaftlichen Leben per se beschränkt werden. Das kann wiederum zur Folge haben, dass diese Gruppe bei Entscheidungen unterrepräsentiert ist, wie beispielsweise wo das nächste Krankenhaus gebaut werden soll. Somit entsteht ein nur schwer zu durchbrechender Kreislauf, dem durch bewusste Entscheidung und Planung gezielt entgegengewirkt werden muss.

### Prozesse

Gendersensible und kontextspezifische Prozesse und Aktivitäten, die im Verlauf diverser Plan- und Projekttypen angewendet werden können, werden im Handbuch grob in vier Phasen unterteilt, die allerdings keiner festgelegten Chronologie Folge leisten müssen. Grundlegend ist die Schaffung einer gemeinsamen Basis durch Festlegung von Genderprinzipien, die das Recht auf Stadt für Frauen\*, Mädchen\* und sexuelle sowie geschlechtliche Minderheiten in den Vordergrund rückt. Damit soll unter allen Projektbeteiligten ein gemeinsames Bewusstsein betreffend die dem Planungsprozess zugrunde liegenden Grundsätze und Verpflichtungen etabliert werden. (vgl. The World Bank 2020, S.64) Neben der Entwicklung von Grundsätzen, auf denen der Prozess aufbauen soll, ist auch das Abstecken eines langfristigen Prozessrahmens vorgesehen. Stetes Monitoring und wiederholtes Evaluieren soll ein anpassungsfähiges Management von Planungsprozessen gewährleisten. (vgl. The World Bank 2020, S.66) Auch die Partizipation der im Mittelpunkt stehenden Personengruppen verlangt die Schaffung eines Rahmens, da diese nicht nur als Beteiligte, sondern als gleichwertige Projektpartner\*innen mit Entscheidungsbefugnis am Planungsprozess teilhaben sollen. Der Partizipationsrahmen soll nicht nur dazu beitragen die Treffsicherheit und Akzeptanz der Planungen zu sichern, sondern auch genderbezogene Daten zu aggregieren. (vgl. The World Bank 2020, S.73) Um eine nachhaltige, gendergerechte,



wirtschaftliche Entwicklung von benachteiligten Personen zu fördern, sollen integrative Strategien und Rahmenbedingungen zur Projektdurchführung erstellt werden. Obwohl die Bauindustrie nach wie vor stark männlich\* dominiert ist, soll es anderen Personengruppen auf diesem Wege möglich werden, an der Umsetzung und langfristigen Instandhaltung von Planungsprojekten beizutragen und in Folge auch wirtschaftlich davon zu profitieren. (vgl. The World Bank 2020, S.88)

### Produkte/Projekte

In konkreten Projekten kommen die bereits erwähnten Schlüsselbereiche *Zugang, Mobilität, Sicherheit und Freiheit von Gewalt, Gesundheit und Hygiene, Klimaresilienz*, sowie die *Sicherheit der Besitzverhältnisse* als Prüfkriterien zum Tragen.

Mit dem *Key Issue Area Wheel* (s. Abb. 9) wird eine kompakte visuelle Zusammenfassung der wichtigsten Themenschwerpunkte, auf die ein Fokus innerhalb verschiedenster Projekte gelegt werden soll, als Vorlage geboten. Auch wenn natürlich jede Planung und jedes Projekt individuell ist, bieten die Leitlinien einen Überblick praktischer und nützlicher Standards und Überlegungen zur Einbeziehung der diversen Gender für eine Bandbreite an möglichen Projekten. In bestimmten Bereichen, wie zum Beispiel bei stadtgestalterischen Projekten, werden hierzu auch Mindeststandards veranschlagt. (vgl. The World Bank 2020, S.91f)

Während bei einem Mobility and Transportation Plan beispielsweise alle Themenbereiche als Schlüsselbereiche identifiziert werden, da Mobilität schlichtweg einen so wesentlichen und ganzheitlichen Einfluss auf alle Lebensbereiche hat, stehen laut *Issue Area Wheel*, bei einem Climate Action Plan *Gesundheit und Hygiene, Klimaresilienz* sowie die *Sicherheit der Besitzverhältnisse* im Vordergrund. *Zugang, Mobilität* und *Sicherheit* werden hingegen „nur“ als zusätzliche Themenbereiche ausgewiesen. (vgl. The World Bank 2020, S.93f)

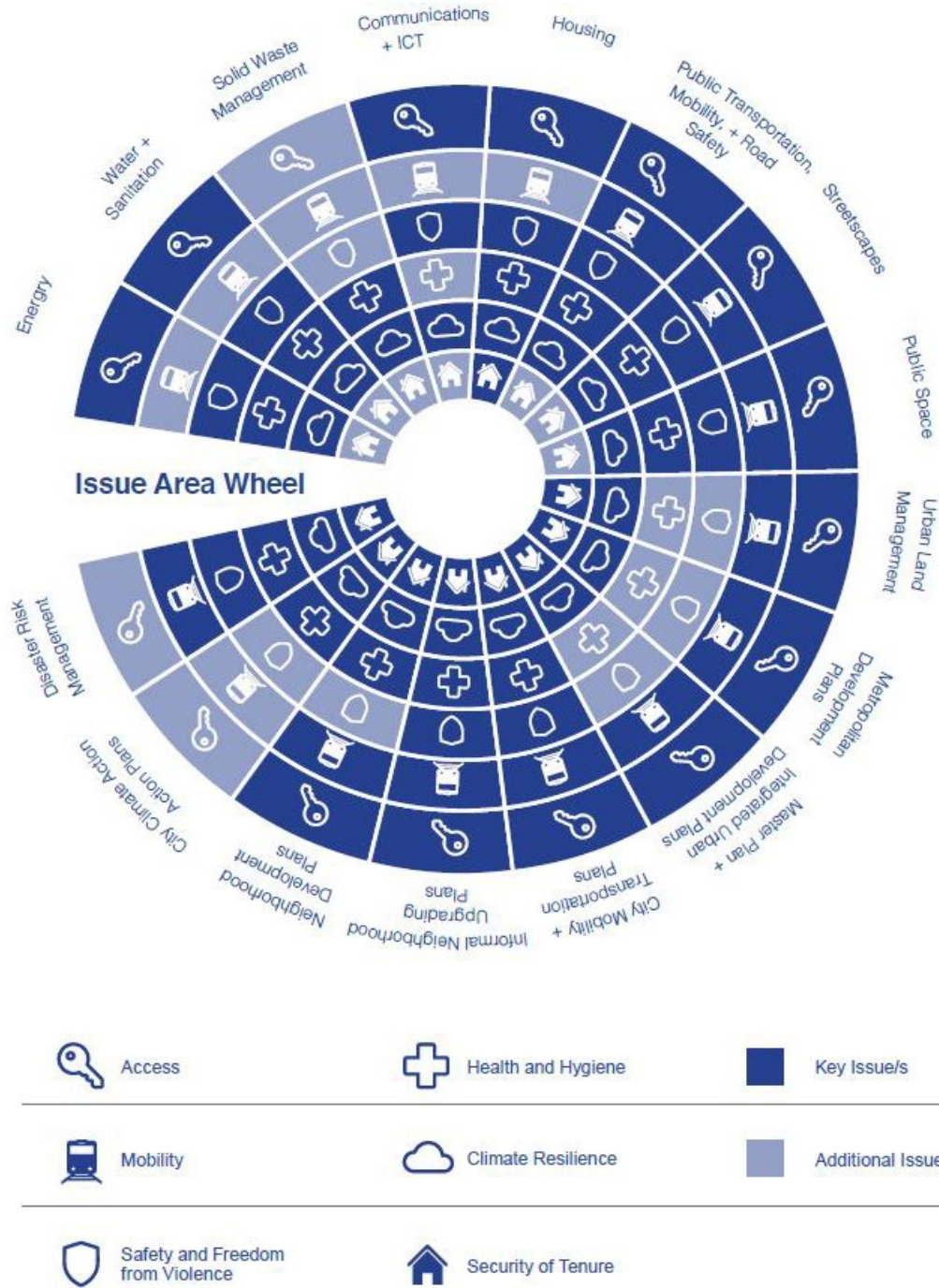


Abb. 9: Issue Area Wheel (The World Bank 2020, S.92)

### GenderKompass Planung (Schweiz)

In der Schweiz gibt es seit 2021 den *GenderKompass Planung*, der dort erstmals einen Leitfaden zur Umsetzung von Chancengleichheit in der Raumentwicklung darstellt und sich an Städte, Gemeinden, Regionen und Kantone, aber auch an Planungsfachleute,

Grundeigentümer\*innen, Investor\*innen und sonstige Interessierte wendet.

Als Grundsteine für eine gendersensible Planung werden dort das Zusammenspiel zwischen *Gender* und *Sicherheit* sowie *Gender* und *Care-Arbeit* genannt. Diese zwei Querschnittsmaterien sollen bei allen Planungen in Form von Genderkriterien berücksichtigt werden, denn Sicherheit sei ein Grundbedürfnis und Care-Arbeit löse Raumanforderungen aus, die bis jetzt von denen der Erwerbsarbeit überschattet wurden und somit keine besondere Berücksichtigung fanden.

### Strukturen

Um gendersensible Planung nachhaltig implementieren zu können, müssen laut *GenderKompass* gezielt Maßnahmen in drei Bereichen gesetzt werden: Strukturen (Organisations- und Personalentwicklung), Prozesse (Beteiligungs- und Entscheidungsregeln) und Produkte/Projekte (Ziele, Inhalte und Ergebnisse der Planung). (vgl. Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen 2021, S.5)

Durch diversere Teams und verstärkte Weiterbildungsangebote sollen die institutionellen und personellen Voraussetzungen geschaffen werden, gendersensible Planung erfolgreich umsetzen zu können. Führungspositionen sollen zu gleichen Teilen aus Frauen\* und Männern\* besetzt und eine geschlechterdifferenzierte Datenbasis geschaffen werden. (vgl. Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen 2021, S.5ff) Grundsätzlich richtet sich das Handbuch an ein breites Publikum und entwirft einen Vorschlag für alle Akteur\*innen, einen Beitrag zu einer gerechteren baulich-räumlichen Umwelt zu leisten. Doch nicht alle Akteur\*innen tragen in gleicher Form Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung der gendersensiblen Planung und Nutzung des Raumes. Im Rahmen einer Akteur\*innenanalyse wurden die Verantwortungen und Spielräume der einzelnen Akteur\*innengruppen festgehalten – zentral ist hierbei die Vorbildwirkung der öffentlichen Hand. (vgl. Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen 2021, S.12)

### Prozesse

Um gendersensible Planung zu gewährleisten, sollen in Planungsprozessen zunächst die sozialen Bedürfnisse analysiert und infolgedessen die funktionalen Erfordernisse an den Raum definiert werden. (vgl. Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen 2021,

S.2ff) Zusammen sollen diese Informationen die Basis für die schlussendlich baulich-räumliche Umsetzung bilden. Ein Beispiel wäre eine Gruppe von Jugendlichen, die sich nach der Schule trifft. Einige von ihnen möchten sich über den erlebten Tag austauschen, während die anderen ein wenig Fußball spielen. Damit sie trotzdem als Gruppe beisammen sein können, gibt es bestimmte funktionale Anforderungen an den Raum. Die baulich-räumliche Umsetzung könnte beispielsweise mit einem offenen Spielfeld und angrenzender Tribüne gelingen. Ein Beispiel aus dem Handbuch kann der untenstehenden Grafik entnommen werden.



Vorgehen gendersensible Planung, nach: Lares, GenderBegleitung FHNW Olten, 2006, aufbauend auf Zibell, Schröder, Sailer, Universität Hannover, 2004.

Abb. 10: Vorgehen gendersensible Planung (Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen 2021, S.5)

Eine kooperativere Gestaltung von Planungsprozessen ist erforderlich. Zugleich müssen innerhalb der Planungsprozesse die Anforderungen und Bedürfnisse unterrepräsentierter Personengruppen verstärkt eingeholt werden. Hierzu soll auch auf eine vielfältige Zusammensetzung von Jurys und Kommissionen geachtet werden. Das Ziel der Gleichstellung soll auf allen Ebenen mitgedacht und *Genderkriterien* als Prüfkriterien genutzt werden. (vgl. Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen 2021, S.5ff) *Genderkriterien* können auf allen Maßstabs- und Entscheidungsebenen angewendet werden und unterscheiden sich je nach Planungshintergrund. Als Beispiele für solche Kriterien vor dem Hintergrund der Gestaltung von Außenräumen werden unter anderen folgende genannt:

- eindeutige Zuordnung und Gestaltung der Übergänge von öffentlich über halböffentlich / halbprivat bis privat
- durch großräumig vernetzte Landschaftsfreiräume qualitätsvolle (Weg-)Verbindungen schaffen und physische wie soziale Zu- und Durchlässigkeiten ermöglichen
- Schaffung von Begegnungsräumen und Kommunikationszonen
- Platzsituationen mit abwechslungsreicher Gestaltung und Wetterschutz
- Unsichere oder dunkle Räume vermeiden
- Nutzbarmachen von Innenhöfen und Zwischenräumen

(Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen 2021, S.9)

### Produkte/Projekte

Schlussendlich sollen die vorangegangenen Strukturen und Prozesse durch konkrete Endprodukte und Projekte sichtbar werden. Das muss nicht immer in Form von baulichen Strukturen passieren. Der Leitfaden bietet zur Veranschaulichung Projekte aus vier verschiedenen Bereichen: *Sichtbarkeit*, *Soziokultur*, *Verfahren* und *Partizipation*.

Während ein Beispiel für ein gelungenes gendersensibles Projekt unter dem Gesichtspunkt *Sichtbarkeit* die Umbenennung von Straßennamen oder die Abbildung von Frauen\* auf Fußgängerübergangsschildern sein kann, ist es im Bereich der *Soziokultur* beispielsweise die Etablierung einer mobilen Quartiersarbeit. Im Zuge von *Verfahren* kann ein erster Schritt schon in der Erstellung von Unterlagen in gendergerechter Sprache sein, aber auch die Verpflichtung der Auseinandersetzung mit dem Thema soziale Nachhaltigkeit und Gender Mainstreaming im Rahmen von Wettbewerbseinreichungen ist eine Möglichkeit.

### Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung (Wien)

Mit dem Handbuch *Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung* lieferte die Stadt Wien im Jahr 2013 einen Leitfaden zur Verankerung gendersensibler Planung auf allen Ebenen der Stadtplanung. Für Masterpläne und städtebauliche Konzepte über die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung bis zu Wohnbau und öffentlichem Raum wurden, mit Hilfe von Erfahrungen aus Pilotprojekten, Ziele und Qualitätsmerkmale sowie Prozessabläufe zur Vorlage erarbeitet. (vgl. Damyanovic u. a. 2013)

*Gender Mainstreaming in der Stadtplanung* soll dazu beitragen, unterschiedliche Ansprüche von diversen Nutzer\*innengruppen differenziert zu berücksichtigen und somit eine Qualitätssicherung in allen Planungsprozessen zu gewährleisten.

(vgl. Damyanovic u. a. 2013, S.18)

### Strukturen

Auf der städtischen Ebene Wiens ist das Thema Geschlechter und Gender bereits seit 1991 im Blick der Stadtplanung. Mit der Ausstellung „*Wem gehört der öffentliche Raum – Frauenalltag in der Stadt*“ wurde unter anderem von Eva Kail ein Stein ins Rollen gebracht, der bis heute nicht zum Stillstand gekommen ist. Das durch die Ausstellung erregte Aufsehen trug 1992 maßgeblich zur Gründung des Frauenbüros der Stadt Wien bei, das schon damals einen Schwerpunkt im Bereich Stadtplanung setzte. 1998 folgte eine eigene Leitstelle „*Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen*“ in der Magistratsdirektion-Stadtbaudirektion, die ab 2001 für die Weiterentwicklung und Etablierung der Gender Mainstreaming Strategie verantwortlich war. Seit 2010 ist Gender Mainstreaming als Kernaufgabe konkret bei den diversen Leitstellen (Planung, Tief- u. Hochbau) verankert und die Genderexpert\*innen diesen Stellen auch direkt zugeordnet. (vgl. Damyanovic u. a. 2013, S.13)

In den Jahren nach der Etablierung der Leitstelle „*Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen*“ wurden in einer Vielzahl von Pilotprozessen und -projekten die Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Planung – *Gender Planning* – erprobt. Die Erfahrungen aus diesen Projekten flossen in das Handbuch, unter anderem auch in Form von Zielen und Qualitätsmerkmalen, die auf allen Ebenen berücksichtigt werden müssen. Zentrale Bedürfnisse, die es bei der Bearbeitung von Planungsaufgaben zu beachten gilt, sind jene der diversen Nutzer\*innengruppen, die bisher in Planungen unterrepräsentiert waren - Kinder, Jugendliche, Personen mit Familien- und Betreuungspflichten als auch Personen über 75 Jahren. (vgl. Damyanovic u. a. 2013, S.13 u. 31)

### Prozesse/Planungen

Gender Mainstreaming ist als Querschnittsmaterie zu verstehen, die sich zur Qualitätssicherung durch alle Phasen eines Planungsprozesses zieht. Angefangen bei der

Analyse des Bestands und der Zielformulierung über die Planung, bis hin zur Umsetzung und anschließenden Evaluierung. (vgl. Damyanovic u. a. 2013, S.17)

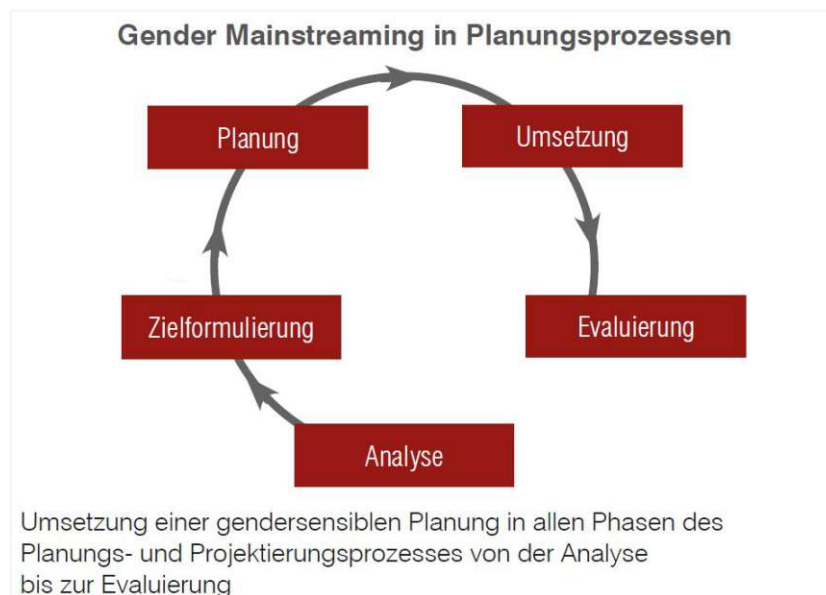


Abb. 11: Gender Mainstreaming in Planungsprozessen (Damyanovic u. a. 2013, S.17)

Die Wiener Stadtplanung kann grob in drei Maßstabsebenen beziehungsweise Planungsschritte unterteilt werden, innerhalb derer in unterschiedlichem Ausmaß auf gendersensible Aspekte eingegangen werden kann und soll. In *Masterplänen, städtebaulichen Konzepten und Leitbildern* gilt es grundlegende Entscheidungen zur Stadtstruktur, zur Versorgung mit öffentlichem Raum und sozialen sowie technischen Infrastruktur zu treffen. Da in dieser Phase der Grundstein für spätere Prozesse und Projekte gelegt wird, ist es entscheidend, schon auf dieser Ebene die Bedürfnisse und Anforderungen diverser Nutzer\*innengruppen zu integrieren. Im Zuge der anschließenden rechtlichen Verankerung der erstellten Ziele und Kriterien in Form von *Flächenwidmungs- und Bauungsplänen* soll auch eine Vielzahl qualitativer Aspekte im Sinne der Chancengleichheit Rücksicht finden, die teilweise nur schwer zu verankern sind und deshalb innovativer Lösungen bedürfen. Auf der Detailebene der *Objektplanung im öffentlichen Raum, Wohnbau oder öffentlichen Nutzbau* müssen in weiterer Folge die auf den vorangegangenen Ebenen definierten Qualitäten in den tatsächlichen Raum übersetzt werden. Nur mit einer gelungenen Übersetzung kann für die Nutzer\*innen ein spürbarer Unterschied erzielt werden. (vgl. Damyanovic u. a. 2013, S.52)

## Produkte/Projekte

Für die drei vorgestellten Ebenen finden sich im Handbuch genderrelevante Planungsziele, Prüffragen und qualitative sowie quantitative Qualitätsmerkmale zu den jeweiligen Prozessschritten als Vorlage. Wird ein konkretes Projekt durchgeführt, können die einzelnen Themenbereiche mittels Tabellen schon während des Prozesses reflektiert und gegebenenfalls angepasst werden. Im Handlungsfeld öffentlicher Raum werden die empfohlenen Ziele (Z) und Prüffragen (P) beispielsweise folgendermaßen formuliert:

- Differenzierte Gestaltung öffentlicher Freiflächen im Stadtteil (Z)
  - Berücksichtigt die Gestaltung der Freiflächen unterschiedliche Lebenssituationen und Lebensphasen? (P)
  
- Nutzer\*innenfreundliche Verteilung der öffentlichen Freiflächen im Stadtteil (Z)
  - Ist ein durchgehendes „Grünes Netz“ erkennbar? (P)
  - Sind die Freiflächen im Stadtteil sicher und attraktiv erreichbar? (P)

(Damyanovic u. a. 2013, S.46)

Hinzu kommen dann noch Qualitätsmerkmale (Q) anhand derer die Prüffragen (P) beantwortet werden sollen. Im Fall des öffentlichen Raums sehen diese wie folgt aus:

- Berücksichtigt die Gestaltung der Freiflächen unterschiedliche Lebenssituationen und Lebensphasen? (P)
  - Die Freiflächen sind geschlechtssensibel gestaltet und berücksichtigen unterschiedliche Raumeignungsmuster. (Q)
  - Altersspezifische Anforderungen an die Gestaltung sind berücksichtigt. (Q)
  
- Ist ein durchgehendes „Grünes Netz“ erkennbar? (P)
  - Die unterschiedlichen Freiflächen sind durch Plätze, Fußgängerzonen, begrünte Straßenräume oder Straßenräume mit angelagerten Grünflächen vernetzt. (Q)



- Sind die Freiflächen im Stadtteil sicher und attraktiv erreichbar? (P)
  - Übergeordnete öffentliche Freiflächen und Erholungsgebiete sind mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fahrrad gut erreichbar. (Q)
  - Öffentliche Freiflächen im Stadtteil sind auf kurzen (fußläufigen) Wegstrecken erreichbar. (Q)
  - Fuß- und Radwege im Umkreis der öffentlichen Freiflächen sind durch hohe Sicherheit, Bewegungs- und Aufenthaltsqualität gekennzeichnet. (Q)

(Damyanovic u. a. 2013, S.46)

Um die Planenden neben Zielen, Prüffragen und Qualitätsmerkmalen auch kompakt durch Hintergrundinformationen zu unterstützen, wurden den Tabellen auch Erläuterungen und Kommentare zu den Indikatoren hinzugefügt.

## Unterschiede und Gemeinsamkeiten

Auch wenn die Herangehensweisen an Gender Planning unterschiedlich sein können, so haben sie doch alle dasselbe Ziel – die Gleichberechtigung aller Personengruppen im Rahmen der Planung und eine räumliche Anpassung an die Bedürfnisse aller Nutzer\*innen. Das untenstehende Diagramm soll eine Einschätzung zu den im Zuge der Recherche identifizierten Merkmalen der vorgestellten Leitfäden zur gendersensiblen Planung bieten, jedoch keineswegs eine inhaltliche Wertung darstellen. Bei der Betrachtung sollte ebenfalls nicht außer Acht gelassen werden, dass es sich um drei sehr diverse Dokumente handelt, die sich sowohl in Umfang als auch Themenschwerpunkten teilweise stark unterscheiden.

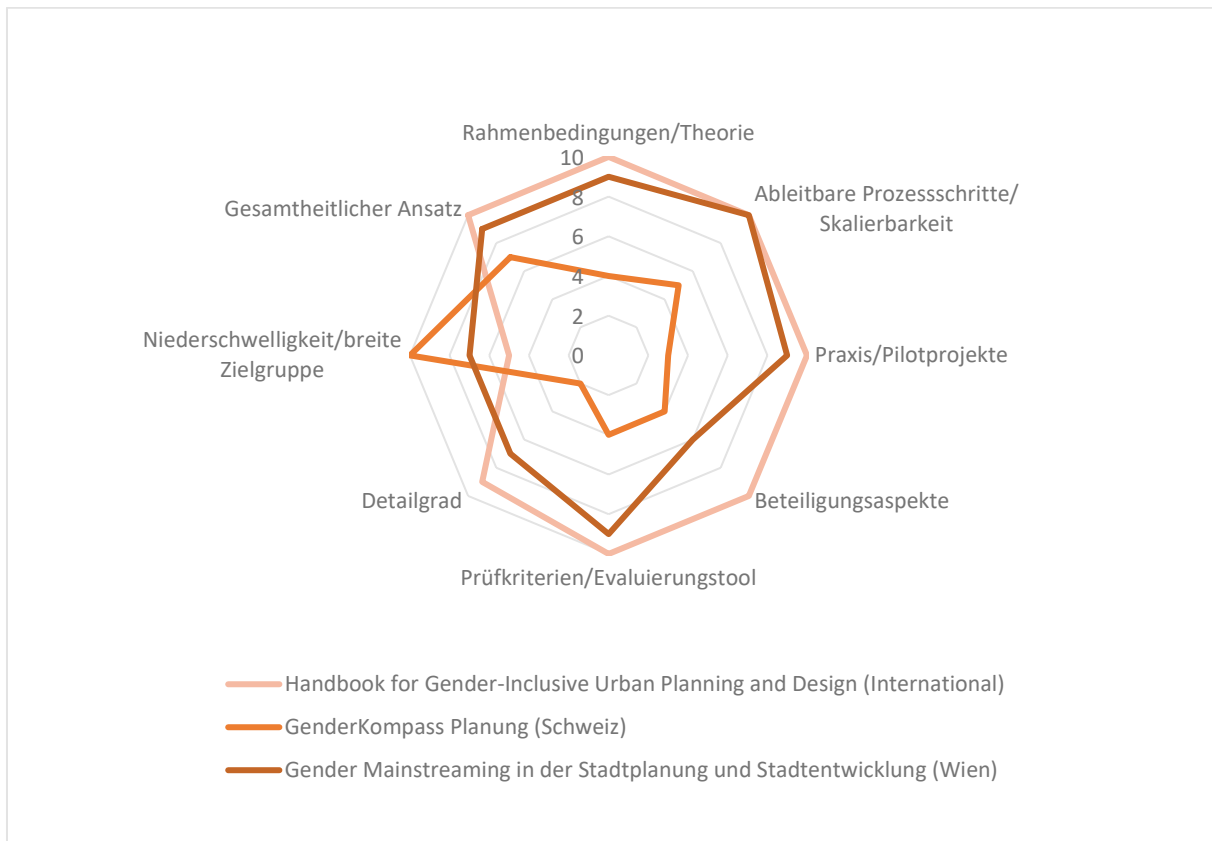


Abb. 12: Einschätzung behandelter Gender Planning Leitfäden

Während im *Handbook for Gender- Inclusive Urban Planning and Design* sowie im *Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung* umfangreich und detailliert beschrieben wird, in welcher Form gendersensible Planung in Planungsprozesse einfließen soll und kann, bietet der *GenderKompass Planung* einen übersichtlichen Einstieg in die Materie und schafft es vermutlich ein breites Publikum abzuholen und für Gender Planning zu

sensibilisieren. In allen drei Dokumenten wird darauf geachtet die Notwendigkeit gendersensibler Stadtplanung anschaulich darzubieten – ein springender Punkt, denn nur so kann es überhaupt zu einer Umsetzung kommen. Möchte man einen Planungsprozess gendersensibel gestalten so ist man gut beraten sich die vorgestellten Leitfäden zur Hand zu nehmen. Auch wenn jedes Projekt anders ist und es kein einzelnes „Rezept“ zur bestmöglichen Stadtgestaltung unter Einbezug von Diversitätsaspekten gibt, so kann mit Hilfe der skizzierten Prozessabläufe sowie zahlreicher in den Handbüchern vorhandener Beispiele bestimmt für nahezu jedes Projekt eine optimale Umsetzung gendersensibler Planung entwickelt werden – solange man sich eingehend damit auseinandersetzt. Denn eines wird bei der Betrachtung der Leitfäden besonders klar, genauso komplex wie unsere gesellschaftlichen Strukturen aufgebaut sind, sind unsere räumlichen Strukturen damit verknüpft.

Den direkten Einfluss unserer baulich-räumlichen Umwelt auf gesellschaftliche Strukturen, unterstreicht besonders das *Handbuch der World Bank* einmal mehr, das dieses komplexe System an sozialer und wirtschaftlicher Ausgrenzung in ihren Leitlinien und Prüfkriterien detailliert in Form der Kategorien *Zugang, Mobilität, Sicherheit und Freiheit von Gewalt, Gesundheit und Hygiene, Klimaresilienz*, sowie die *Sicherheit der Besitzverhältnisse* berücksichtigt. Wie wichtig der gendersensible Planungsansatz auf allen Ebenen der Planung – *in Masterplänen, städtebaulichen Konzepten und Leitbildern, der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung und der Objektplanung im öffentlichen Raum, Wohnbau oder öffentlichen Nutzbau* - ist, verdeutlicht das Handbuch der Stadt Wien. Der *GenderKompass* veranschaulicht für alle Interessierten in welche Richtungen die Endprodukte solcher Planungen schließlich gehen können und differenziert hier beispielhaft zwischen *Sichtbarkeit, Verfahren, Partizipation* und *Soziokultur*.

### Auswahl einzelner Good Practice Projekte

Wie die konkrete Umsetzung von Gender Planning im öffentlichen Raum letztendlich tatsächlich aussieht und inwiefern sie sich für Nutzer\*innen bemerkbar macht, soll zum Abschluss dieses Kapitels anhand sechs ausgewählter Planungs- und Gestaltungsbeispiele unterschiedlicher Art veranschaulicht werden.

## Umgestaltung Reumannplatz (Wien)

Der Reumannplatz ist ein vielfrequenter Verkehrsknotenpunkt im 10. Wiener Gemeindebezirk, der bis zu seiner Umgestaltung zwar nicht von besonderer Aufenthaltsqualität geprägt war, trotzdem aber zumindest von bestimmten Personengruppen stark genutzt wurde. Neben seiner Funktion als Transitraum kommt er im dicht bebauten Gebiet mit wenig Grünflächen auch der eines Aufenthaltsraumes nach.

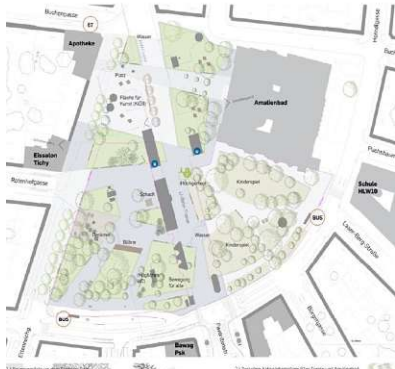


Abb. 13: Erster Planvorschlag (Büro tilia)

Ziel der Umgestaltung war es, sowohl Aufenthalts-, als auch Transitqualität zu verbessern und einem breiteren Kreis an Nutzer\*innen, vor allem auch Frauen\* und Mädchen\*, Rauman eignung und Verweilen zu ermöglichen. Hierzu wurde auch ein besonderer Fokus auf die Klimawandelanpassung des Platzes gelegt, um eine Nutzung auch in heißen Perioden zu ermöglichen. Schon vor Beginn des Planungsprozesses haben sich Mädchen einer benachbarten Schule über einige Jahre mittels großteils symbolischer Gesten, wie der Bemalung von Sitzbänken, in der Aneignung des Raums geübt. Diese wurden auch verstärkt in die Neuplanung einbezogen. Generell war das Prozessdesign von einem niederschweligen und gendersensitiven Methodenmix gekennzeichnet. Die diversen Wünsche der unterschiedlichen Zielgruppen wurden spezifisch ausgewertet und zur Diskussion gestellt. Im finalen Entwurf konnten schließlich Angsträume beseitigt, soziale Kontrolle erhöht, Unwohrräume reduziert, Aufenthaltsqualität verbessert, zusätzliche Aktivitätsangebote geschaffen sowie die Platzbegrünung verstärkt werden. Vor allem Frauen\* und Mädchen\* waren Grünelemente und Übersichtlichkeit wichtig, Verkehr und Aktivitätswünsche kamen vermehrt von Männern\*. (vgl. Kail 2020, S.474ff)



Abb. 14: Reumannplatz vor der Umgestaltung 2019  
(Andy Urban, 2019)



Abb. 15: Reumannplatz nach der Umgestaltung 2020  
(Christian Fürthner, 2020)

## Straßennamen in der Seestadt aspern (Wien)

Die Seestadt aspern ist Wiens größtes Stadtentwicklungsgebiet und wird sich nach Bauabschluss auf rund 240 Hektar erstrecken. Folglich entstehen in dem neuen Stadtteil im 22. Wiener Gemeindebezirk auch viele Verkehrsflächen, die es zu benennen gilt.

Um die Sichtbarkeit von Frauen\* im Straßenraum zu erhöhen, wurde 2012 seitens der zuständigen Bezirksvorstehung der Entschluss gefasst, alle Verkehrsflächen in der Seestadt aspern, mit einigen Ausnahmen wie beispielsweise der Sonnenallee, nach Frauen\* zu benennen. Wie wichtig die Repräsentation marginalisierter Gruppen im öffentlichen Raum ist, wird anhand einer eigens publizierten Broschüre zu den Namenpatroninnen der Straßen, Parks und Plätze hervorgehoben. Darnach gehört zur Identität einer Person neben ihrem Namen und Geburtsdatum vor allem auch ihre Wohnadresse. Wenige Daten werden öfter von einer Person abgefragt als diese drei Merkmale. Ausgewählt wurden die neuen Straßennamen mittels partizipativem und wissenschaftlich begleitetem Verfahren. (vgl. Wien 3420 aspern Development AG 2019, S.3) Aus dem unterhalb abgebildeten Kartenausschnitt können einige der bereits benannten Straßen des neuen Stadtquartiers abgelesen werden.

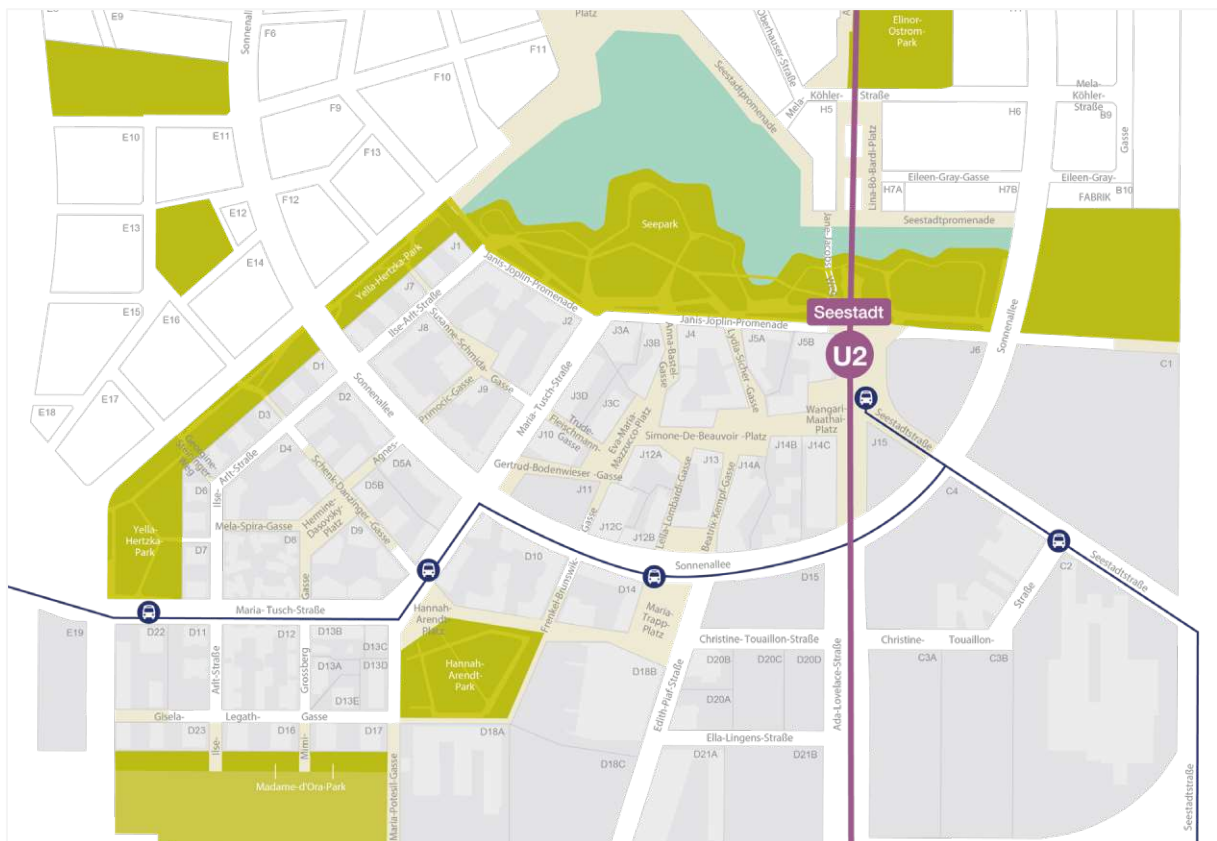


Abb. 16: Ausschnitt aus dem Übersichtsplan Seestadt aspern, Stand 2019 (Wien 3420 aspern Development AG 2019, S.63)

## Die 15-Minuten-Stadt (Paris)

Ziel der 15-Minuten Stadt ist es, in Paris alles für das tägliche Leben Notwendige (konkreter: Wohnen, Arbeiten, Gesundheitsversorgung, Nahversorgung, Bildung und Vergnügen) in nicht mehr als einer Vierstelstunde erreichen zu können – und zwar zu Fuß. Somit trägt das Stadtmodell dazu bei, Wegeketten im Alltag weniger komplex zu gestalten und auch die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen zu fördern.

Dies erfolgt allerdings nicht durch eine radikale Neugestaltung, sondern durch die Umgestaltung bestehender Stadtviertel. Dort sollen bereits vorhandene Ressourcen anders eingesetzt werden. Beispielsweise werden Schulen nicht nur für Schüler\*innen sondern auch für Nachbar\*innen zugänglich gemacht – sie sollen quasi als „Hauptstädte“ der Bezirke fungieren und Freizeit-, Sport- und Kulturaktivitäten für alle anbieten. Ein großes Thema ist aber auch die Bewusstseins-schaffung dafür, welche Einrichtungen sich schon jetzt im nahen Wohnumfeld befinden und die Nutzung dieser auch zu attraktivieren. Hierzu werden unter anderem „15-Minuten-Guides“ für die Pariser Bezirke erstellt, die der Bevölkerung als Information dienen sollen. (vgl. Ville de Paris 2021)



Abb. 17: Modellquartier der 15-Minuten-Stadt (Ville de Paris 2021)

## Fußwegenetz im Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf (Wien)

Der 6. Wiener Gemeindebezirk (Mariahilf), der durch eine sehr dichte und gründerzeitliche Bebauungsstruktur geprägt ist, wurde im Jahr 2002 als Musterbezirk ausgewählt, um in einem Pilotprojekt gendersensible Verkehrsplanung großflächig zu testen.

Im Rahmen einer Studie wurde zunächst eine Bestandserhebung der aktuellen Bedingungen für Fußgänger\*innen anhand festgesetzter Qualitätskriterien durchgeführt. So konnte das Verbesserungspotential für den Fußverkehr im gesamten Bezirk aufgezeigt und eine Hierarchisierung des Fußwegenetzes auf Basis von Fußgänger\*innenfrequenzen vorgenommen werden. Verbesserungsbedarf wurde beispielsweise bei Einengungen des Gehsteigs auf unter 2,0m, Einfahrten sowie Einengungen des Lichtraums gesehen. Wichtig war es hierbei auch die technischen Verwaltungsmitarbeiter\*innen auf zielgruppenspezifische Anforderungen und Auswirkungen zu sensibilisieren, um gegebenenfalls angepasste Schwerpunkte im Zuge des Planungsprozesses setzen zu können. Ebenso wurden mit den Bezirksrät\*innen Angstraumbegehungen sowie Begehungen zur Barrierefreiheit durchgeführt, um auch ihnen die unterschiedlichen Bedürfnisse an den öffentlichen Raum spürbar zu vermitteln. Insgesamt konnte das Fußwegenetz und somit die Qualität des Fußgänger\*innenverkehrs zwischen 2002 und 2005 in zahlreichen Bereichen verbessert werden – beispielsweise wurden 1 Kilometer Gehsteige verarbeitet und 40 Querungshilfen neu geschaffen. Außerdem konnte auch die Straßenbeleuchtung an einigen Stellen verbessert werden, womit zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fußgänger\*innen beigetragen werden soll. Durch das Pilotprojekt in Mariahilf konnte die Interessen der Fußgänger\*innen auch über den Bezirk hinaus an Stellenwert gewinnen. (vgl. Stadt Wien, Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Bauten und Technik 2010, S.2ff)



Abb. 18: Hierarchisierung der Fußwege in Mariahilf (Stadt Wien MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung 2006, S.35)

## Trans\*- Pride Zebrastreifen (Wien)

Ein sichtbares Zeichen gegen Diskriminierung und für mehr Inklusion im Stadtraum sollen Transgender- und LGBTIQ-Zebrastreifen darstellen. Im Rahmen der paneuropäischen Regenbogenparade EuroPride 2019 wurde in Wien der erste Schutzweg in Regenbogenfarben gestrichen. Seitdem folgten weitere Pride-Zebrastreifen in ganz Wien sowie im Jahr 2021 auch ein Transgender-Zebrastreifen.

Während die Regenbogenfarben als Symbol für LGBTIQ Personen stehen (L: Lesben; G: Gays/Schwule; B: Bisexuelle Personen; T: Trans\* gender; I: Intersexuelle Personen; Q: Queere (vgl. Krotz o.J.)), sollen Trans\*-Zebrastreifen in rosa-blau-weiß Trans\*Personen noch einmal extra hervorheben. Rosa soll in diesem Fall für Mädchen\*, Blau für Buben\* und Weiß für jene Personen stehen, die sich keinem der beiden binären Geschlechter zuordnen. (vgl. red, wien.ORF.at 2021)

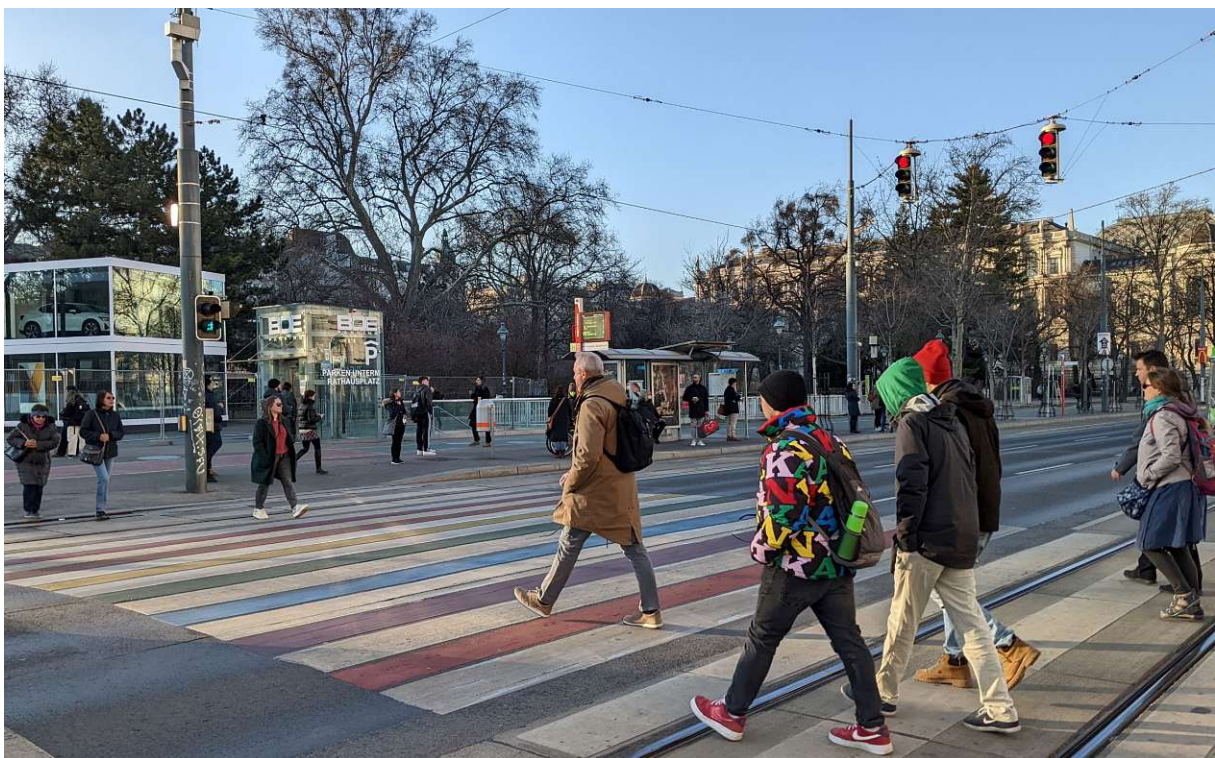


Abb. 19: Regenbogen-Zebrastreifen zwischen dem Wiener Rathaus und Burgtheater (eigene Aufnahme)



## Roter Platz (St. Gallen)

Ein multifunktionaler Stadtraum wurde 2005 im Bleicheli-Quartier in St. Gallen geschaffen. Mit Sofas, Sesseln, Liegen, Skulpturen und einem Brunnen ausgestattet, lädt der öffentliche Raum zum Verweilen ein – und das gänzlich überzogen von einem roten Teppich aus Kunststoffgranulat.

Die Platzgestaltung wurde von der Multimediakünstlerin Pipilotti Rist und dem Architekten Carlos Martinez entworfen, deren Idee es war mit dem öffentlichen „Wohnzimmer“ eine eigene Identität für das Stadtquartier zu kreieren. Durch die auffällige und einladende Gestaltung sowie spezielle Leuchtkörper wird der Platz, obwohl er in einer typischen Einkaufs- und Bürogegend liegt, zu allen Tageszeiten von diversen Nutzer\*innen in Anspruch genommen. Zusätzlich trägt die ungewöhnliche Oberflächengestaltung zur Verkehrsberuhigung im Quartier bei indem beim Bodenbelag nicht zwischen Bereichen für Fußgänger\*innen und Autos unterschieden wurde. (vgl. Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation 2019)

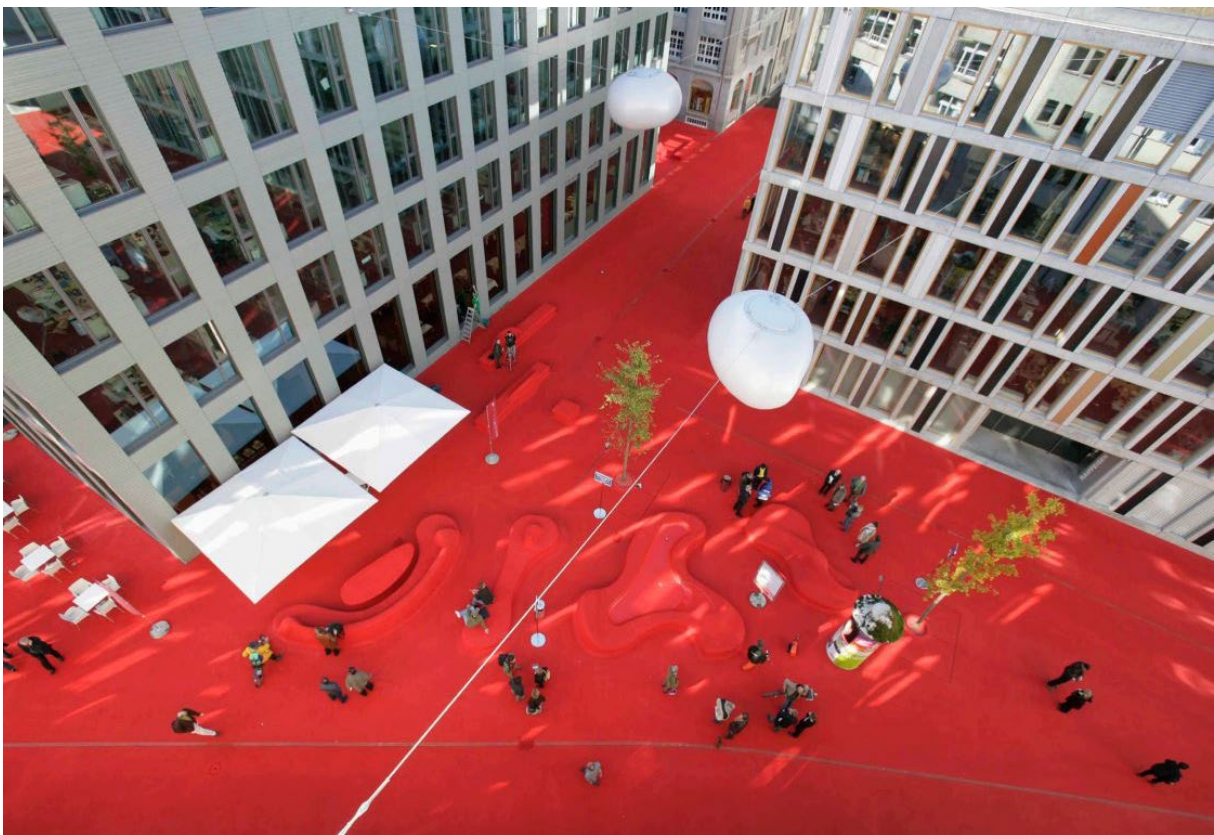


Abb. 20: Roter Platz in St. Gallen (wikimedia commons, Carlos Martinez Architekten in Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation 2019)

## Qualitative Erhebung Diver\*City

Ziel der durchgeführten Erhebung mittels qualitativem Fragebogen war einerseits die Erweiterung des Pools an Good Practice Beispielen und andererseits ein Festmachen von diversen Ansprüchen an öffentliche urbane (Straßen-)Räume im Alltag der Befragten. Ziel der Befragung war, die Erkenntnisse aus der Literaturrecherche kleinräumig zu bestätigen und zusätzliche Sichtweisen zu generieren.

### Ablauf der Befragung

Die Verteilung des Fragebogens fand über Social Media und digitale Mundpropaganda der Teilnehmer\*innen und meinerseits statt. Die Resonanz und Teilnahme an der Befragung übertrafen binnen kurzer Zeit das selbstgesteckte Ziel von 100 ausgefüllten Fragebögen. Angesichts meiner Kapazitäten zur Auswertung der Daten, überprüfte ich nach der hundertsten Abgabe die Diversität der Stichprobe nach Gender, Geschlecht und Alter und stellte zu meiner Zufriedenheit fest, dass die Teilnehmer\*innen überaus divers waren. Schlussendlich kamen 115 ausgefüllte Fragebögen zur Auswertung.

Der eigens erstellte Fragebogen (s. Anhang) gliederte sich in zehn Fragen, die zwischen Multiple Choice, offenen und interaktiven Fragen variierten. Im ersten Teil des Fragebogens wurden den Teilnehmer\*innen thematische Fragen gestellt, im zweiten statistische um die Ergebnisse später auch clustern zu können. Für die Erörterung und Analyse der Ergebnisse möchte ich an dieser Stelle allerdings umgekehrt beginnen und mit der Erklärung der zentralen statistischen Fragen starten.

### Operationalisierung des Geschlechts

Da im Mittelpunkt der vorliegenden Arbeit die Diversität und Gleichberechtigung der Menschen steht, wurde dieser Schwerpunkt auch bei der Erstellung des Fragebogens entsprechend berücksichtigt, damit sich tatsächlich jede\*r angesprochen fühlte. Nun stellte sich die Frage wie am besten nach vergleichbaren Kennwerten gefragt werden kann, ohne gleich zu Beginn einzuschränken und womöglich schon dadurch Teilnehmer\*innen zu diskriminieren. Es wurde schnell klar, dass nur tatsächlich notwendige statistische Daten

erhoben werden sollten und bewusst werden musste, wofür die Daten später gebraucht werden. Gerade die Vermeidung der Diskriminierung unterschiedlicher Gender und Geschlechter spielte hierbei eine große Rolle.

<b>Soziales Geschlecht:</b>	<b>Biologisches Geschlecht:</b>
<input type="checkbox"/> feminin	<input type="checkbox"/> weiblich
<input type="checkbox"/> maskulin	<input type="checkbox"/> männlich
<input type="checkbox"/> sowohl maskulin als auch feminin	<input type="checkbox"/> Mann-zu-Frau-transsexuell/transident
<input type="checkbox"/> weder maskulin noch feminin	<input type="checkbox"/> Frau-zu-Mann-transsexuell/transident
<input type="checkbox"/> keine Angabe	<input type="checkbox"/> intersexuell/zwischen Geschlechtlich
	<input type="checkbox"/> keine Angabe

Abb. 21: Antwortmöglichkeiten zur Frage des sozialen bzw. biologischen Geschlechts (vgl. Döring 2013, S.101ff)

Da sich die in der Literaturrecherche vorgefundenen Daten und Fakten ausschließlich auf das biologische bzw. gelesene Geschlecht der Personen beziehen, war es notwendig die Teilnehmer\*innen des Fragebogens auch nach dem biologischen Geschlecht zu fragen. Andernfalls wäre es unmöglich gewesen die Ergebnisse später auch in Relation setzen können. Um allerdings auch die Selbstdefinition der Teilnehmer\*innen und die aufgestellte Behauptung, dass urbane öffentliche Räume und unsere gebaute Umwelt sich eher auf die Bedürfnisse von cis-Männern ausrichten, in den Fragebogen einfließen zu lassen, wurde weiters nach dem sozialen Geschlecht - der Geschlechtsidentität - gefragt. Konkret wurde zuerst nach dem sozialen und im nächsten Schritt nach dem biologischen Geschlecht gefragt. Nicola Döring schreibt in ihrem Artikel *Zur Operationalisierung von Geschlecht im Fragebogen: Probleme und Lösungsansätze aus Sicht von Mess-, Umfrage-, Gender- und Queer-Theorie*, dass Fragebögen immer auch eine Art der Kommunikation zwischen Forscher\*innen und Teilnehmer\*innen sind. Es kann davon ausgegangen werden, dass in einer mehrheitlich binär gelesenen Gesellschaft die Auswahlmöglichkeit zwischen mehr als zwei Geschlechtern, sowie die vorangestellte Frage nach dem sozialen Geschlecht Verwunderung bei einigen nicht-sensibilisierten Befragten auslöst. Geschlechtersensibilisierte Personen hingegen werden eine breitere Auswahl bereits erwarten. Eine Befragung kann dahingehend also auch mehr als nur eine Erhebung sein und auch einen Denkanstoß geben, wie in diesem Fall, dass es eine Geschlechtervielfalt außerhalb des binären Systems gibt. (vgl. Döring 2013, S.102f)

Um die Vergleichbarkeit der Daten später zu vereinfachen, entschied ich mich diesbezüglich allerdings gegen eine offene Frage und sowohl bei sozialem als auch biologischen Geschlecht für eine Vielfalt an Antwortalternativen. Natürlich war es auch ohne jegliche Angabe des Geschlechts möglich, an der Umfrage teilzunehmen, davon machte allerdings nur eine Person Gebrauch. Für die Auswahl der Antwortalternativen griff ich auf Vorschläge Dörings zurück. (vgl. Döring 2013, S.101ff) Statt einer offenen Frage an letzter Stelle der Auswahlmöglichkeiten „anderes, und zwar:“ entschied ich mich allerdings für „keine Angabe“, da sich bei der Größe der Stichprobe und der Art der Fragestellung keine Verwendung für Angaben bei einer offenen Frage als möglich und sinnvoll erwiesen hätte.

### Sammlung konkreter Raumbeispiele aus dem Alltag der Befragten

Um herauszufinden, ob und inwiefern sich die Raumwahrnehmung der Befragten unterscheidet, wurden sie in zwei separaten Fragen nach konkreten Orten und Straßenräumen aus ihrem Alltag gefragt, an denen sie sich wohl oder unwohl fühlen und aus welchen Gründen. Dies erfolgte in Form gänzlich offener Fragen, da den Befragten der Raum für persönliche Überlegungen gegeben werden sollte. Wenn möglich, sollte auch die genaue Adresse angegeben werden - dieser Bitte sind alle Teilnehmer\*innen nachgekommen.

### Interaktive Gestaltung eines Straßenraums

Wie bereits aus der Literaturrecherche hervorging, ist der unterschiedliche Anspruch diverser Geschlechter und Gender an den (öffentlichen) Raum unumstritten. Als eine Art Überprüfung dieser These in der Stichprobe und als Inspirationsquelle zur Gestaltung urbaner Räume, sollten die Befragten das Foto eines Straßenraums nach ihren Vorstellungen symbolhaft befüllen und adaptieren. Dabei sollten sie an jene Dinge denken, die sie dort benötigen, um sich zu allen Tages- und Nachtzeiten wohl und sicher zu fühlen.

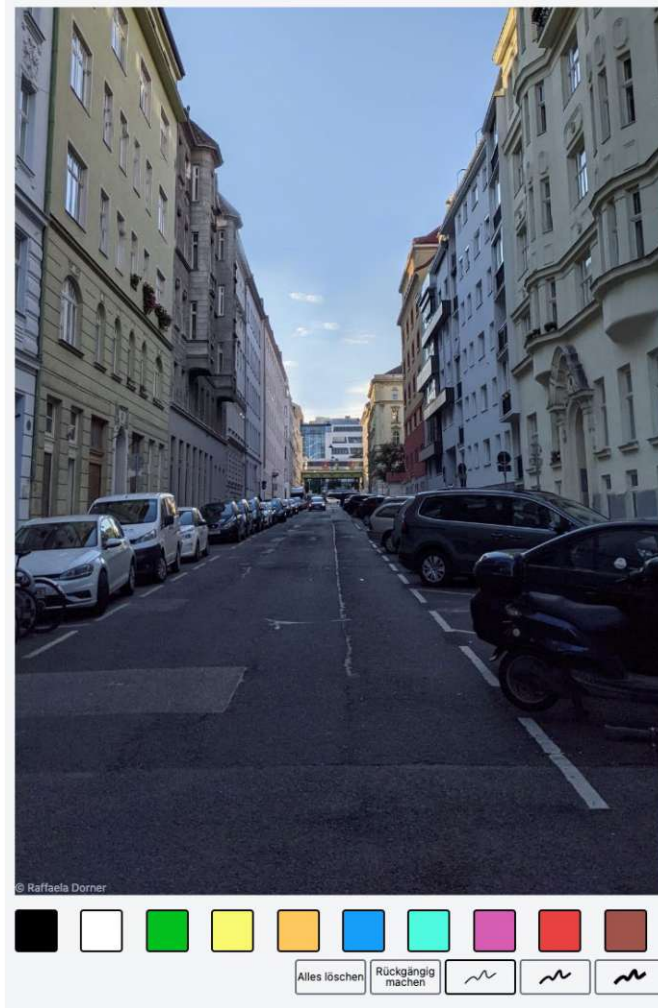


Abb. 22: Zeichentool mit Straßenraum (eigene Aufnahme, bearbeitet)

Als Grundlage wurde das Foto einer Einbahnstraße mit beidseitigen Parkstreifen gewählt, aus dem vorab die Straßenbeleuchtung entfernt wurde. Die Gestaltung des Straßenraums wurde den Teilnehmer\*innen mit Hilfe einer Zeichenanwendung ermöglicht. Zur Auswahl standen unterschiedliche Farben und Strichstärken um gewünschte Adaptionen vorzunehmen. Die Nutzer\*innenfreundlichkeit der Anwendung und ihre Eignung für die Zwecke des Fragebogens wurde zunächst mit einer Testgruppe überprüft.

### Priorisierung einzelner Gestaltungselemente

Da natürlich jeder Straßenraum anders ist und die Aufgabe einen leeren Raum zu gestalten durchaus auch überfordernd sein kann, sollte nachfolgend mit Hilfe von vorgegebenen Auswahlmöglichkeiten auf konkrete gestalterische Elemente eingegangen werden. Auf die

Zeichenaufgabe folgte somit eine Multiple Choice Frage, bei der die Priorität einzelner Gestaltungselemente im Straßenraum erfragt wurde. Die Teilnehmer\*innen wurden gebeten folgende Elemente nach ihrer subjektiven Relevanz zu bewerten: *Beleuchtung, Bäume, Sträucher, Wiese, Beete, Sitzgelegenheiten, Tische, PKW-Parkplätze, Fahrradabstellanlagen, Wasserspender, Springbrunnen, Mistkübel.*

Zur Gewichtung wurden vier Antwortmöglichkeiten mittels *Likert-Skala* gewählt. Um ein schnelles Durchklicken ohne Nachdenken und somit eine geringe Aussagekraft der Angaben zu vermeiden, wurde bewusst auf eine Antwortmöglichkeit wie *keine Angabe* oder *keine Meinung* verzichtet. Die einzelnen Gestaltungselemente konnten mit *wichtig, eher wichtig, eher unwichtig* oder *unwichtig* bewertet werden. (vgl. Qualtrics LLC 2021)

Im Anschluss wurde noch mittels offener Frage die Möglichkeit geboten weitere Elemente, die womöglich nicht unter den Antwortmöglichkeiten waren, zu beschreiben. Dieses Angebot wurde von den Teilnehmer\*innen vermehrt angenommen, wobei sich die Antworten nicht nur auf Gestaltungselemente bezogen.

### Weitere Überlegungen

Zu Beginn der Erstellung des Fragebogens gab es meinerseits Überlegungen, die Ansprüche der Teilnehmer\*innen an den Raum nicht nur nach Geschlecht, Gender und Alter zu differenzieren, sondern auch vor dem Hintergrund ihrer Sozialisierung zu beleuchten. Da im Mittelpunkt meiner Forschungsfragen urbane öffentliche Räume stehen, kam die Theorie auf, dass Teilnehmer\*innen je nach Ort ihrer Sozialisierung – beispielsweise Stadt oder Land – unterschiedliche gestalterische Bedürfnisse im öffentlichen Raum haben. Nach mehreren Diskussionsrunden im Zuge des Diplomseminars war allerdings klar, dass dies den Rahmen der vorliegenden Diplomarbeit sprengen würde. Somit wurden die Teilnehmer\*innen im Fragebogen zwar diesbezüglich gefragt, die Ergebnisse konnten allerdings schlussendlich nicht in diese Arbeit einfließen. Jedenfalls ist an dieser Stelle zu erwähnen, dass betreffend den Hintergrund der Sozialisierung Potential für zukünftige Forschungsarbeit besteht.

## Beschreibung der Ergebnisse

Wie bereits erwähnt nahmen mehr als hundert Personen an der Befragung teil, womit letztendlich 115 auswertbare Datensätze generiert wurden. Lediglich ein Datensatz stellte sich als ein, durch einen technischen Fehler erzeugtes, Duplikat heraus und wurde somit vor der weiteren Verarbeitung entfernt. Generell möchte ich an dieser Stelle noch einmal festhalten, dass die große Resonanz auf den Fragebogen und die detaillierten Antworten der Teilnehmer\*innen die Erwartungen bei weitem übertroffen haben und es leider im Rahmen der vorliegenden Arbeit aufgrund der Datenmenge nicht möglich war in eine Detailauswertung mit allen Daten zu gehen. Trotz großer Teilnehmer\*innenanzahl muss betont werden, dass es sich um eine qualitative Erhebung handelte und die Stichprobe keinesfalls als repräsentativ zu betrachten ist.

### Diversität der Stichprobe

Für die Teilnahme gab es keinerlei Beschränkungen wie etwa Altersgrenzen oder bestimmte Wohnorte, lediglich der Zugang zu einem Computer, Tablet oder Smartphone war notwendig. Die Teilnehmer\*innen waren zwischen 14 und 75 Jahren alt, das Durchschnittsalter lag bei 31,7 Jahren. Die Altersverteilung entsprach prinzipiell in etwa der Erwartung, überraschte jedoch auch mit einer relativ starken Teilnahme der 14 bis 17-Jährigen. Dass sich im Segment 60+ nicht allzu viele Teilnehmer\*innen finden würden, war zu erwarten, da es sich um einen Online-Fragebogen handelte und die Verteilung ausschließlich über digitale Mundpropaganda erfolgte – beispielsweise in Facebook- und WhatsApp-Gruppen der Teilnehmer\*innen. Es wurde zwar versucht zu Beginn der Verteilung eine möglichst diverse Gruppe an Personen direkt zur Teilnahme zu animieren, die Weiterleitung durch die Teilnehmer\*innen selbst konnte aber schließlich nicht beeinflusst werden. Die mit Abstand stärkste Gruppe war jene der 25-Jährigen, dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass ich selbst dieser Altersgruppe angehöre.

Wie bereits erwähnt, wurde der Fragebogen so gestaltet, dass sich die Teilnehmer\*innen nicht dem binären System unter weiblich/feminin und männlich/maskulin zuordnen mussten. Die Geschlechter- und Gendervielfalt wurde in den Auswahlmöglichkeiten widergespiegelt. Wie zu erwarten, ordneten sich die Teilnehmer\*innen trotzdem mehrheitlich den Beschreibungen

weiblich/männlich des biologischen und feminin/maskulin des sozialen Geschlechts zu. 112 der 115 Befragten beantworteten die Geschlechterfragen aussagekräftig. Hinzukommt, dass sich alle Personen, die sich als weiblich parallel auch als feminin eingestuft haben. Personen, die sich als männlich einstuften, haben sich gleichfalls als maskulin eingestuft. Schlussendlich identifizierten sich 66 Personen als weiblich, 47 als männlich und zwei machten keine Angabe.

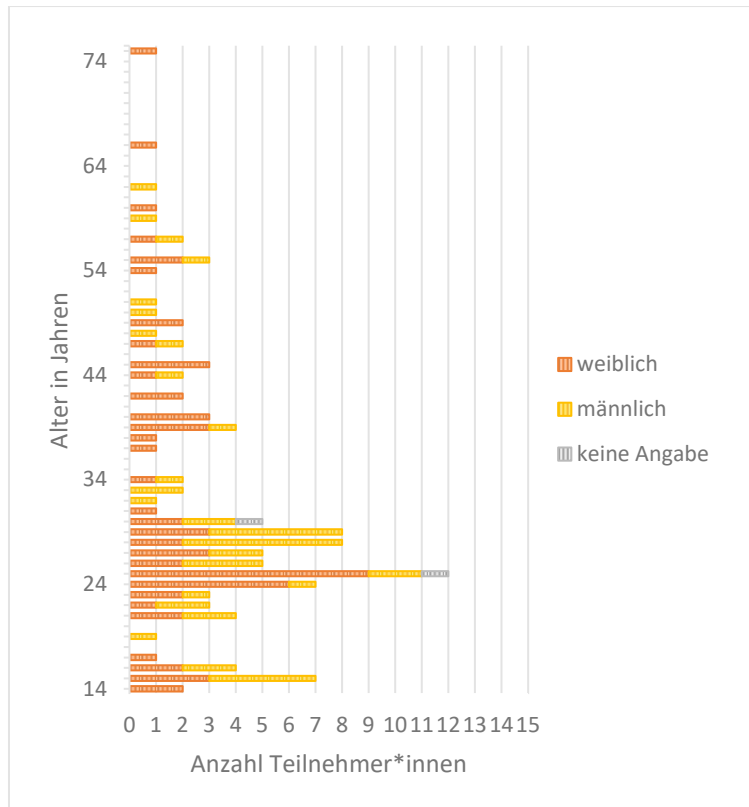


Abb. 23.: Altersverteilung der Teilnehmer\*innen

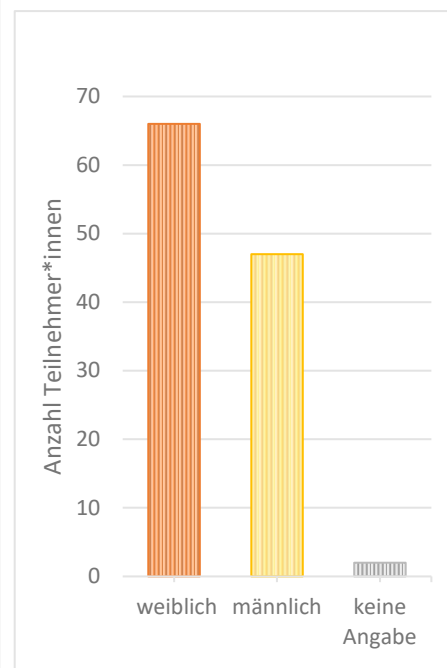


Abb. 24: Teilnehmer\*innen nach Geschlecht

## Verortung der Wohlfühl- und Unwohlfühlräume

Insgesamt wurden von den Teilnehmer\*innen 241 Orte genannt, an denen sie sich wohl oder unwohl fühlen - 235 davon befinden sich in Wien und jeweils zwei in St. Pölten, Linz und Utrecht (Niederlande). Nachdem Mehrfachnennungen herausgefiltert wurden, konnten in Wien 64 Räume, innerhalb derer sich Teilnehmer\*innen wohl fühlen und 49, in denen sie sich unwohl fühlen, verortet werden, in St. Pölten, Linz und Utrecht war es jeweils ein Ort (s. Tabelle im Anhang). Der Fragebogen wurde zwar grundsätzlich ergebnisoffen konzipiert, es war allerdings aufgrund der Kanäle, über die er verteilt wurde, mehrheitlich mit Antworten innerhalb Wiens zu rechnen. Die Teilnehmer\*innen wurden lediglich gebeten, Orte aus



Städten zu wählen, in denen sie zumindest einige Zeit gelebt haben - weitere Bedingungen wurden mit der offenen Frage nicht gestellt. Durch die rege Teilnahme war es schlussendlich nicht möglich, alle Antworten im Detail in die Auswertung einfließen lassen zu können. In der folgenden Karte wurden jedoch trotzdem alle genannten Räume innerhalb Wiens verortet. Die Symbolgröße bezieht sich in diesem Fall nicht auf die konkrete Anzahl der Nennungen, sondern hebt jene Orte hervor, auf die, durchaus aufgrund von Mehrfachnennungen, im Steckbriefformat genauer eingegangen wird.

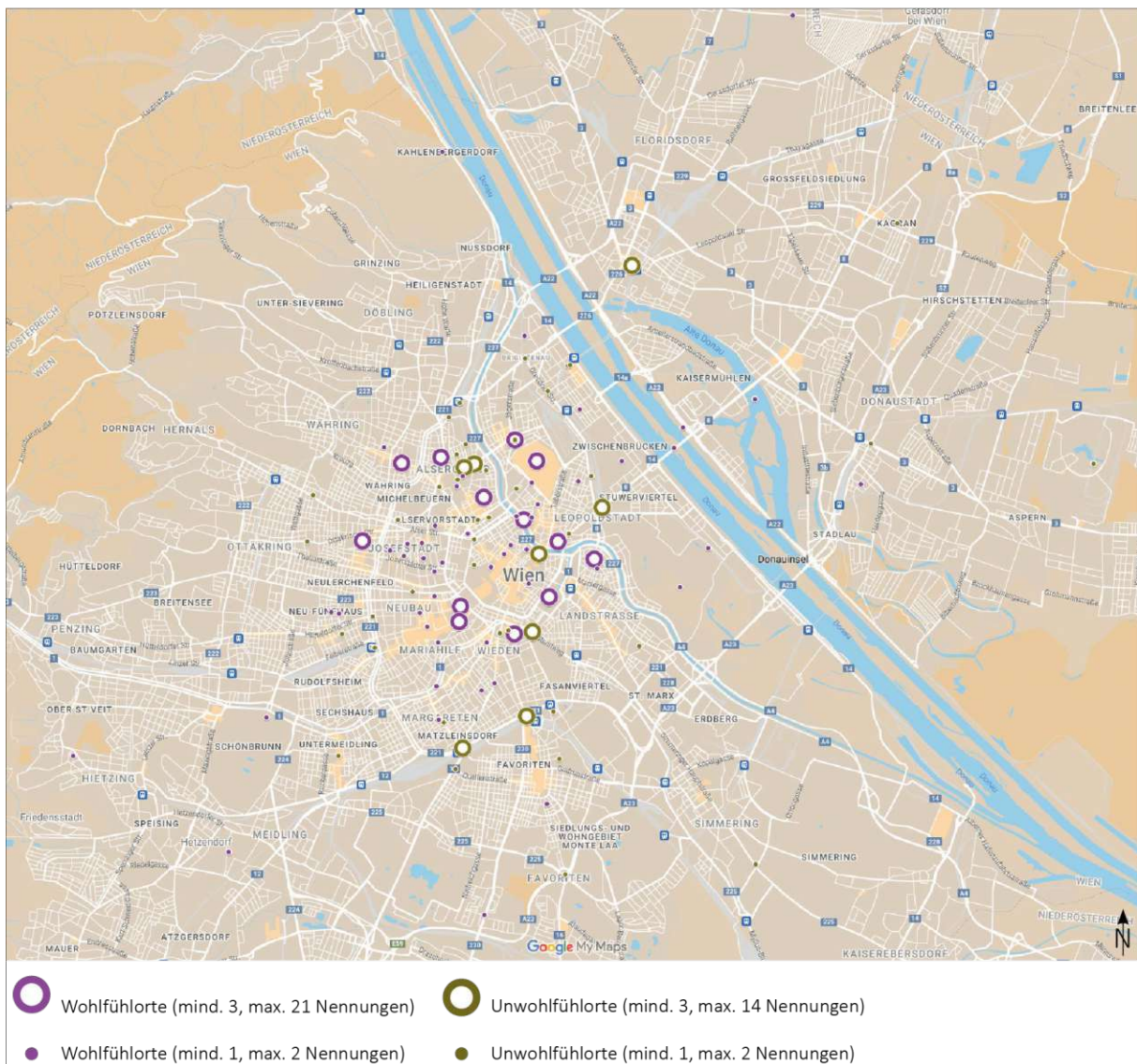


Abb. 25: Verortung der erhobenen Beispiele aus dem Alltag der Teilnehmer\*innen (erstellt mit Google My Maps, bearbeitet)

Zur Verteilung der erfassten Orte innerhalb Wiens lässt sich bei genauerer Betrachtung der obenstehenden Karte sagen, dass sich die Mehrheit der Räume innerhalb des Wiener Gürtels und westlich des Donaukanals beziehungsweise zumindest westlich der Donau verorten

lassen. Sowohl positive als auch negative Beispiele befinden sich somit größtenteils in alten, gewachsenen Stadtstrukturen. Dies könnte natürlich einerseits an den Lebensumständen der Teilnehmer\*innen liegen, vielleicht aber auch mit der bei der Befragung oftmals erwähnten fehlenden Identität neuer Stadtteile zusammenhängen. Obwohl davon ausgegangen werden kann, dass sich viele der Teilnehmer\*innen in ähnlichen Wohnumfeldern bewegen und es deshalb insgesamt gesehen in bestimmten Bezirken konzentriert zu Mehrfachnennungen kam, verteilen sich die über hundert unterschiedlichen Ortsangaben relativ gleichmäßig über den innerstädtischen Bereich.

### Kategorisierung der Raumbeschreibungen

Zur Analyse der beschriebenen Orte, beziehungsweise deren Merkmale, wurden die positiven und negativen Beschreibungen der Befragten kategorisiert. Nach einer ersten Durchsicht der Antworten wurden bereits grobe Kategorien wie *Begrünung*<sup>4</sup>, *Versiegelung*<sup>5</sup>, *Sitzgelegenheiten* und *Verkehr* erfasst. Für eine genauere Untersuchung wurden jene Orte ausgewählt, die von mehr als zwei Personen genannt wurden. Dies waren insgesamt 13 positive und 9 negative Raumbeispiele. Bei der detaillierteren Analyse dieser Inhalte wurden die überaus diversen Beschreibungen in insgesamt 21 Merkmale für Wohlfühlorte und 15 Merkmale für Orte, an denen sich Teilnehmer\*innen unwohl fühlen, zusammengefasst. Manche dieser Merkmale wurden von den Befragten konkret mehrfach wörtlich so benannt, wie zum Beispiel die *Aufenthaltsqualität* oder *Gastronomie*, bei anderen wurden vermehrt leicht unterschiedliche Beschreibungen zusammengefasst. Ein Beispiel für eine solche Zusammenfassung ist das Merkmal *Sitzgelegenheiten* bei Wohlfühlorten, unter diesem wurden diverse Angaben wie etwa Bänke, Verweilmöglichkeiten und „Enzis“ (eigens entworfene Sitzgelegenheiten) zusammengefasst. Einige der Merkmale fungieren sowohl als positives, als auch negatives Attribut. Hierzu zählt unter anderem das Merkmal *Nutzer\*innengruppen*. Während die Diversität der Nutzer\*innen an manchen Orten als positiv und belebend wahrgenommen und beschrieben wird, scheint sie in anderen Räumen auch zu einem Gefühl von Unsicherheit und Verdrängung zu führen.

---

<sup>4</sup> Zur Unterscheidung und besseren Orientierung sind Merkmale der *Wohlfühlräume* in *violett* gehalten.

<sup>5</sup> Zur Unterscheidung und besseren Orientierung sind Merkmale der *Unwohlfühlräume* in *grün* gehalten.

Eine Übersicht der Merkmale ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Beispiele für jene genannten Attribute, die zur Generierung des jeweiligen Merkmals zusammengefasst wurden, sind in Klammern angeführt und wurden wortwörtlich übernommen.

Merkmale Wohlfühlräume	Merkmale Unwohlfühlräume
<b>Aufenthaltsqualität</b> (Aufenthaltsqualität, gute Atmosphäre, Treffpunkt, atmosphärisch, gemütliche Stimmung)	<b>Barriere</b> (kaum Möglichkeiten die Straße zu überqueren, Straßenbahnschienen sind zu überqueren, Barrierewirkung, überqueren kompliziert und "zeitaufwendig")
<b>Begrünung</b> (Bäume, begrünt, Blumen, Grünflächen, grün, Grün, Wiesen)	<b>eng</b> (schmale Wege, links und rechts schränken asphaltierte Grünblöcke irgendwie ein)
<b>belebt</b> (Menschenfrequenz, Treffpunkt, belebt, viel los, viele Menschen, lebendig)	<b>Gebäude</b> (von der Großen Fassade erschlagen, hässliches Gebäude)
<b>Bodenbelag</b> (diverse Bodenbeläge, Pflastersteine, Pflaster, asphaltierter Boden)	<b>keine Aufenthaltsqualität</b> (keine Aufenthaltsqualität, kein Platzgefühl, wenig einladend, ungemütlich, kalt, kühl, kein Ort zum Verweilen)
<b>Erdgeschoßzone</b> (belebende Erdgeschoßnutzungen, Geschäfte, Schanigärten, Gastronomie)	<b>keine Beschattung</b> (im Sommer sehr heiß, keine/kaum Bäume)
<b>Gastronomie</b> (Gastronomie, Lokale, Restaurants, Wirte, Café, Schanigärten)	<b>keine Identität</b> (unpersönlich)
<b>Gebäude</b> (hoher Sanierungsgrad bei Gebäuden, gut erhaltene Gebäude)	<b>keine/wenige Sitzgelegenheiten</b> (gepflegte Sitzgelegenheiten fehlen, zu wenige Sitzgelegenheiten)
<b>Identität</b> (Dorfcharakter, Altstadtelemente, dörflicher Charakter, Dorfgefühl)	<b>Lärm</b> (laut, Straßenlärm)
<b>konsumfrei</b> (kein Konsumzwang, nicht kommerzielle Bereiche, konsumfrei)	<b>Nutzer*innengruppen</b> (komische Leute, junge Männer, Suchtkranke, Obdachlose, Betrunkene)
<b>Nahversorgung</b> (Supermärkte, Markt, Nahversorger)	<b>schlechte Beleuchtung</b> (schlechte Beleuchtung, dunkel, schlecht ausgeleuchtet)
<b>Nutzer*innengruppen</b> (viele Menschen unterschiedlicher Nationen, viele unterschiedliche/verschiedene Leute)	<b>unsicher</b> (unsicher, unsicheres Gefühl, lebensgefährlich, kein Gefühl von Sicherheit, Unsicherheitsgefühl, unheimlich, dubios, beängstigend)
<b>Nutzungsmix</b> (vielfältig genutzt, vielseitig, unterschiedliche Nutzungen / Nutzungsmöglichkeiten)	<b>unübersichtlich</b> (unübersichtlich, ohne echtes Konzept, zu großräumig, hektisch)
<b>Platz</b> (genügend/offener/großzügiger Raum, viel Platz, Bewegungsraum)	<b>Verkehr</b> (zu viel Verkehr, Verkehrshölle, zu viele Autospuren, umringt von schnell fahrender Straße, Autos, Luftverschmutzung)
<b>Ruhe</b> (kein Verkehrslärm/Straßenlärm, ruhig, Ruheoase)	<b>Versiegelung</b> (stark versiegelt, zu viel Asphalt, keine Begrünung/Grünflächen, Beton(hölle), grau)
<b>sauber</b> (gepflegt, sauber)	<b>Verunreinigungen</b> (Fäkalien, sehr schmutzig/dreckig, es stinkt, Luftverschmutzung)
<b>Sitzgelegenheiten</b> (Sitzmöglichkeiten, Bänke, Enzis, Möglichkeiten Platz zu nehmen)	
<b>Sonne/Himmel</b> (Sonne, freier Himmel)	
<b>verkehrsberuhigt</b> (autofrei, wenig Verkehr, keine Autos, Verkehrsberuhigung, Begegnungszone)	
<b>Wasser</b> (Wasser, Teich, Donaukanal, Brunnen)	
<b>WCs</b> (WC, öffentliches Klo)	

Abb. 26: Zusammenfassende Merkmale der erfassten Wohlfühl- u. Unwohlfühlorte

Zu den meistgenannten Merkmalen an Wohlfühlorten zählen der Reihe nach *Begrünung*, *Gastronomie*, *belebt*, *Sitzgelegenheiten*, *verkehrsberuhigt* und *Aufenthaltsqualität*. Die negativen Merkmale werden von *Verkehr*, *Versiegelung*, *keine Aufenthaltsqualität* und *unsicher* dominiert. Die stärksten, übergreifenden, Themen sind somit den Nennungen nach *Begrünung/Versiegelung* und *Verkehr/verkehrsberuhigt*. Von allen 163 Nennungen positiver Merkmale sind 92 bzw. 56% weiblichen Personen und 70 bzw. 43% männlichen Personen zuzuordnen. Bei den negativen Faktoren sieht die Verteilung fast ident aus, von 100 Nennungen sind 56 bzw. 56% auf weibliche Personen und 42 bzw. 42% auf männliche Teilnehmer\*innen zurückzuführen.

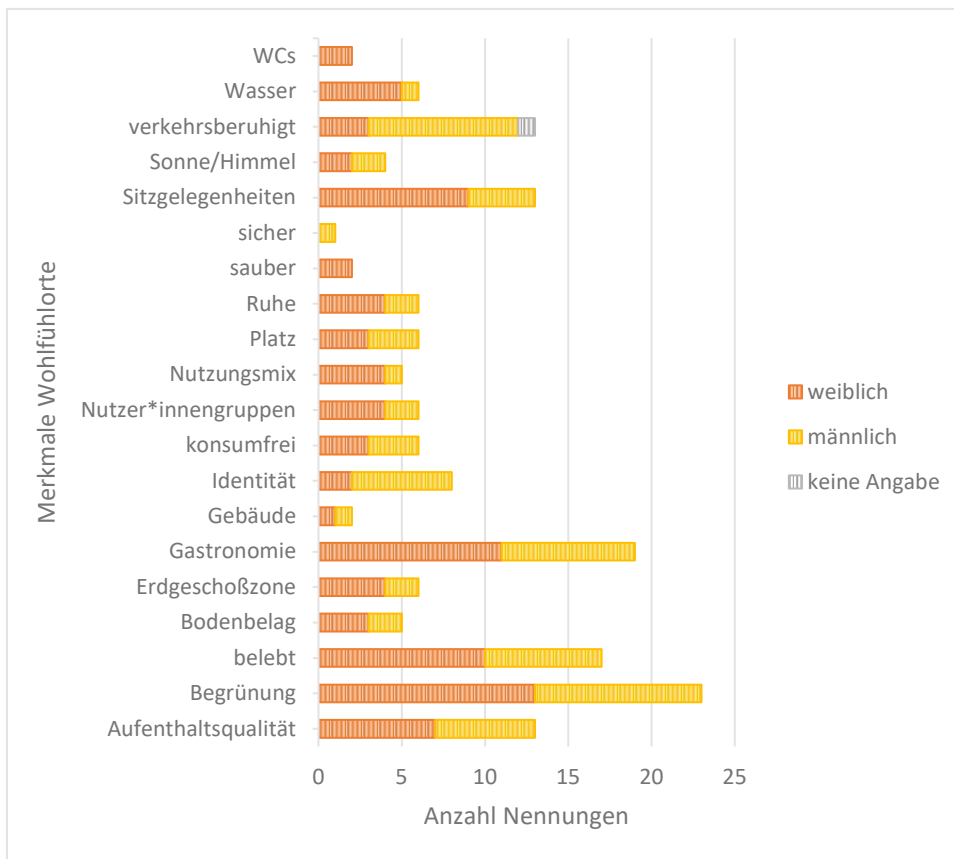


Abb. 27: Wohlfühlmerkmale - Nennungen der Befragten nach Geschlecht

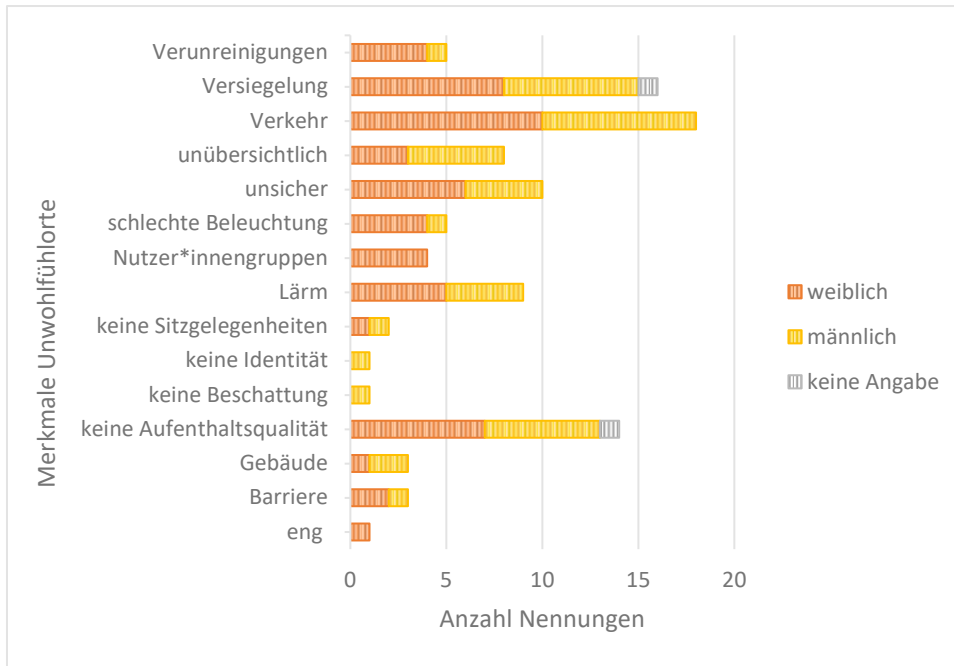


Abb. 28: Unwohlfühlmernkmale - Nennungen der Befragten nach Geschlecht

Während jene Merkmale, die insgesamt die meisten Nennungen erhielten, annähernd gleichermaßen von weiblichen und männlichen Personen genannt wurden, sind einige Merkmale auch ausschließlich von einer der beiden Personengruppen genannt worden. Hierzu zählen beispielsweise *WCs*, *sauber* und *eng* bei weiblichen Personen und *keine Identität*, *keine Beschattung* und *sicher* bei männlichen Personen. Interessant ist dies vor allem auch im Fall des Merkmals *Nutzer\*innengruppen*. Während diverse *Nutzer\*innengruppen* von Teilnehmer\*innen jeglichen Geschlechts als positiv an Wohlfühlorten genannt wurden, waren es nur weibliche Personen, die unterschiedliche *Nutzer\*innengruppen* auch als störenden Faktor anführten.

Wie bereits erwähnt, gab es insgesamt mehr Nennungen von weiblichen als von männlichen Befragten. Unter Berücksichtigung dieser Umstände gibt es trotzdem einzelne Merkmale, die zwar von beiden Personengruppen genannt, jedoch von weiblichen Personen verstärkt angeführt wurden. Dies betrifft unter anderem *Sitzgelegenheiten*, *Wasser*, *schlechte Beleuchtung*, *Verunreinigungen* und *Barrieren*. Obwohl bei der Befragung in der Unterzahl, nannten sich selbst als männlich bezeichnende Personen nicht nur relativ sondern auch absolut gesehen zwei bestimmte Merkmale öfter als weibliche Personen – *verkehrsberuhigt* und *Identität*. Alle anderen Merkmale wurden von beiden Personengruppen fast gleich häufig genannt.

## Steckbriefe genannter Wohlfühl- und Unwohlfühlräume

Auf den folgenden Seiten werden die in der Übersichtskarte (s. Abb. 25) mit größeren Symbolen verorteten Räume im Steckbriefformat vorgestellt. Neben einer eigenen Fotoaufnahme wird linkerhand die Verortung in Wien sowie unterhalb in der näheren Umgebung dargestellt. In der linken oberen Ecke ist farblich gekennzeichnet, ob es sich um einen *Wohlfühlort* oder *Unwohlfühlor* handelt. Tatsächlich waren die Angaben dahingehend sehr homogen, dass alle der genannten Räume, bis auf den Wallensteinplatz, ausschließlich als *Wohlfühl- oder Unwohlfühlor* genannt wurden. Neben einer kurzen Raumbeschreibung, die nach einer Begehung angefertigt wurde, werden die von den Befragten zugewiesenen Ortsmerkmale angeführt sowie eventuelle Veränderungswünsche skizziert. Bei der Fotoauswahl wurde auf die Beschreibungen der Teilnehmer\*innen Rücksicht genommen, hierbei gilt es jedoch zu beachten, dass die Aufnahmen mehrheitlich in den Wintermonaten aufgenommen wurden und deswegen womöglich nicht alle genannten Qualitäten der Orte gleichwertig zum Vorschein kommen. Zunächst werden die Steckbriefe der *Wohlfühlorte* und anschließend jene der *Unwohlfühlor* vorgestellt.



Abb. 29: Servitenviertel, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Als Servitenviertel wird das gründerzeitliche Stadtgefüge rund um die Servitenkirche im 9. Wiener Gemeindebezirk nahe dem Donaukanal bezeichnet. Der große Kirchenplatz stellt das Zentrum des Viertels dar und fungiert als Treffpunkt für Nutzer\*innen aller Altersgruppen. Die alten Pflastersteine, engen Gassen und alteingesessenen Geschäftslokale verleihen dem Ort einen dörflichen Charakter und eine eigene Identität im Stadtraum. Weitgehende Verkehrsberuhigung in Form einer Spielstraße trägt zusätzlich zur Aufenthaltsqualität bei.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:  
*Ruhe, Begrünung, Bodenbelag, Identität, EG Zone, Gastronomie, Aufenthaltsqualität, Sitzgelegenheiten, Gebäude, verkehrsberuhigt, Nutzungsmix, Infrastruktur.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Entsiegelung, Barriereabbau, konsequente Durchsetzung der Spielstraße.*



Abb. 30: Donaukanal, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Der Donaukanal zieht sich in Wien durch mehrere Bezirke und ist an deren Ufern unterschiedlich gestaltet. Vor allem im 1./2./9./20. Bezirk dienen die angrenzenden Flächen in Wassernähe dem Aufenthalt diversester Nutzer\*innengruppen. Ein Großteil dieser Flächen ist konsumfreier Raum, der sich teilweise aus Wiesen, aber auch asphaltierten Oberflächen zusammensetzt. Selbst im Winter wird der Raum entlang des Kanals intensiv von Stadtbewohner\*innen genutzt, beispielsweise um Sport zu betreiben.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet: *Sitzgelegenheiten, Wasser, Begrünung, Gastronomie, Sonne/Himmel, Aufenthaltsqualität, Platz.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*gebührenfreie WCs, mehr Mistkübel, mehr Sitzgelegenheiten, Entsiegelung.*



## 7., Museumsquartier



Abb. 31: Museumsquartier, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

An der Grenze zur Inneren Stadt, im 7. Wiener Gemeindebezirk, befindet sich das Museumsquartier. Die einstigen Pferdestallungen des Kaisers sind heute ein Zentrum für Kunst und Kultur und trotz größtenteils versiegelter Flächen beliebte Aufenthaltsorte. Die Mischung aus konsumfreiem Raum und vereinzelter Gastronomiebetrieben zieht diverse Nutzer\*innengruppen an. Besondere Sitzgelegenheiten, die sogenannten „Enzis“ verleihen dem verkehrsberuhigten Raum jedes Jahr ab März für die wärmere Jahreszeit zusätzliche Identität und laden zum Verweilen ein.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:  
*Sitzgelegenheiten, Aufenthaltsqualität, belebt, Nutzungsmix, konsumfrei, Platz, Nutzer\*innengruppen, verkehrsberuhigt, sicher, Ruhe.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Entsiegelung, mehr Begrünung, Beschattung.*

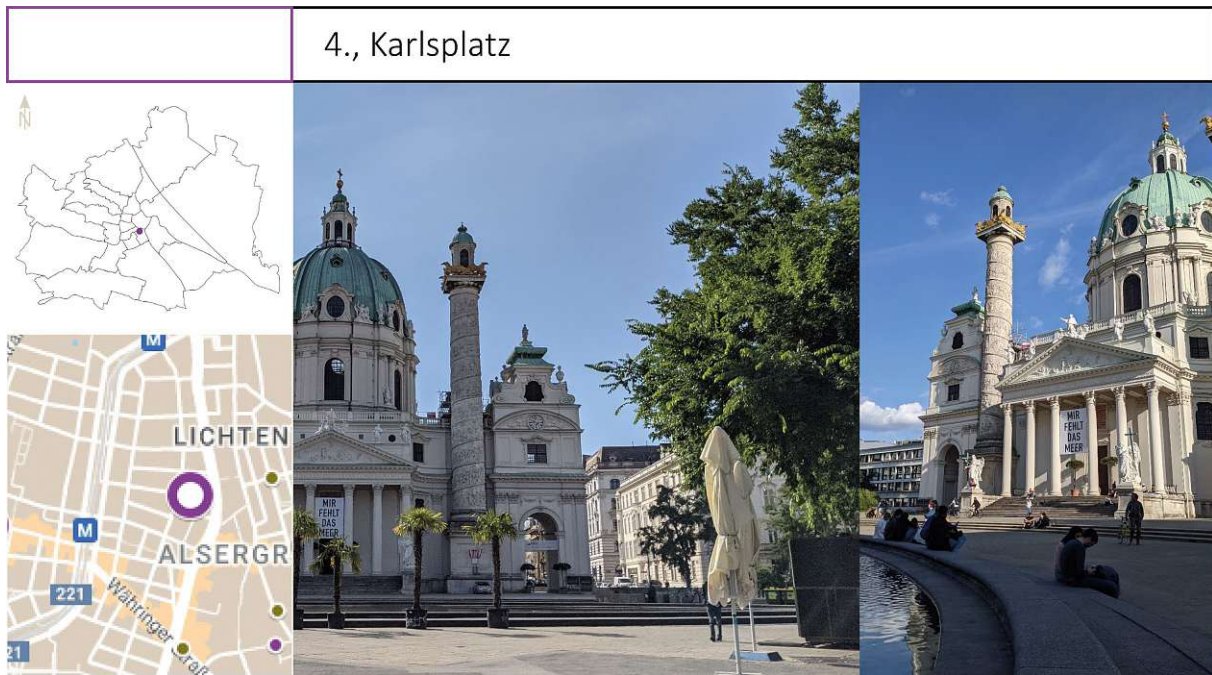


Abb. 32: Karlsplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Vor der Karlskirche und neben dem Hauptgebäude der Technischen Universität im 4. Wiener Gemeindebezirk liegt ein großer Teich, der Sommer wie Winter – befüllt wie leer – als Aufenthaltsort dient. Die Nutzungen des Raums variieren je nach Jahreszeit, meist handelt es sich jedoch um Zusammenkünfte Studierender der angrenzenden Universität. Der konsumfreie Raum liegt direkt neben einem Park, ist jedoch selbst wenig bis gar nicht begrünt. Als Sitzgelegenheit dienen die Stiegen der Karlskirche genauso wie der Beckenrand des Teichs.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet: *Sitzgelegenheiten, Wasser, sauber, Infrastruktur, WCs, Nutzungsmix, konsumfrei, Platz, Nutzer\*innengruppen, Sonne/Himmel, Aufenthaltsqualität.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Beschattung.*

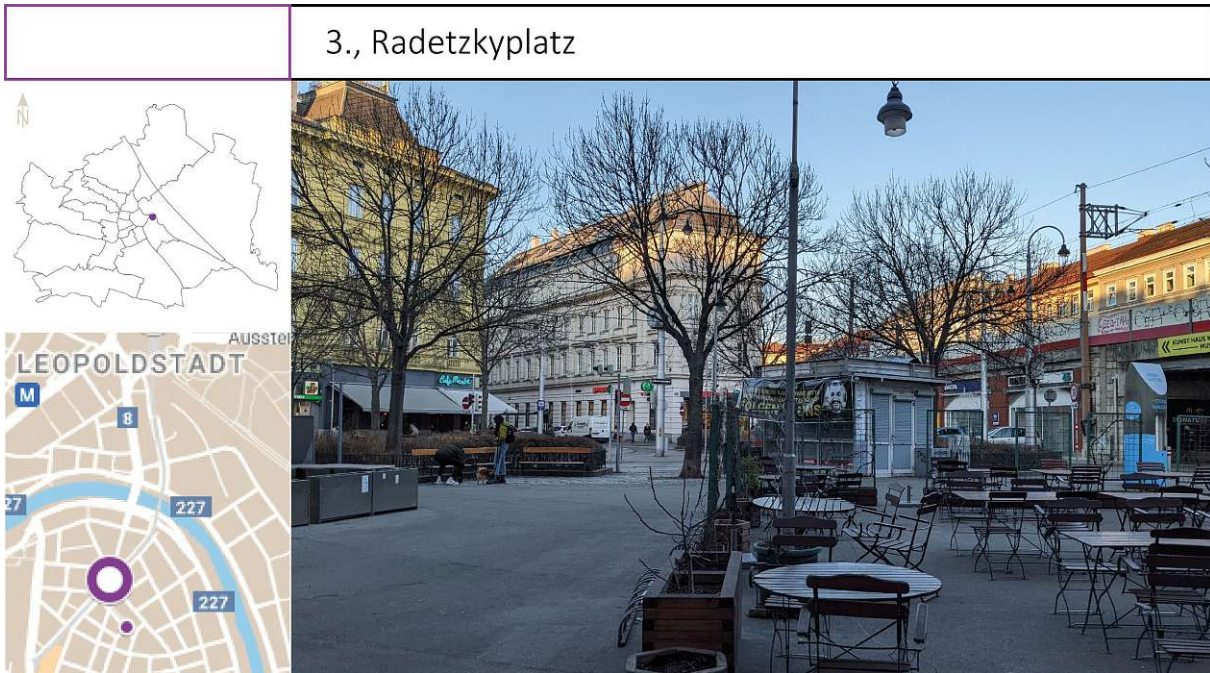


Abb. 33: Radetzkyplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Der Radetzkyplatz liegt im 3. Wiener Gemeindebezirk eingfasst von einer Bahntrasse und mehreren Straßenzügen, die auf ihn zulaufen. Am Platz selbst stellen in den wärmeren Monaten zahlreiche Gastronomiebetriebe ihre Gastgärten auf, weshalb der Raum vermehrt zum Konsum genutzt wird. Das Angebot wird von unterschiedlichsten Nutzer\*innengruppen wahrgenommen, die den Platz beleben.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:  
*belebt, Gastronomie, Aufenthaltsqualität, Nutzer\*innengruppen.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Begrünung, mehr konsumfreie Sitzgelegenheiten.*



Abb. 34: Sobieskiplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Der Sobieskiplatz liegt inmitten eines Gründerzeitviertels, nahe dem Gürtel. Um den Platz selbst sind die Straßen weitgehend verkehrsberuhigt und von Durchzugsverkehr verschont. Die direkte Umgebung und der Platz selbst können fast als dörflich beschrieben werden, identitätsstiftend sind hierbei vor allem die alten Pflastersteine und ein Brunnen, sowie die verhältnismäßig niedrigen angrenzenden Gebäude. Am Wochenende wird neben der bestehenden Gastronomie auch Platz für einen Wochenmarkt geboten.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:  
*Platz, Begrünung, Sitzgelegenheiten, belebt, Gastronomie, verkehrsberuhigt, Erdgeschoßzone, Wasser, Bodenbelag, Nutzer\*innengruppen, Ruhe, Aufenthaltsqualität.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:  
*mehr konsumfreie Sitzgelegenheiten.*

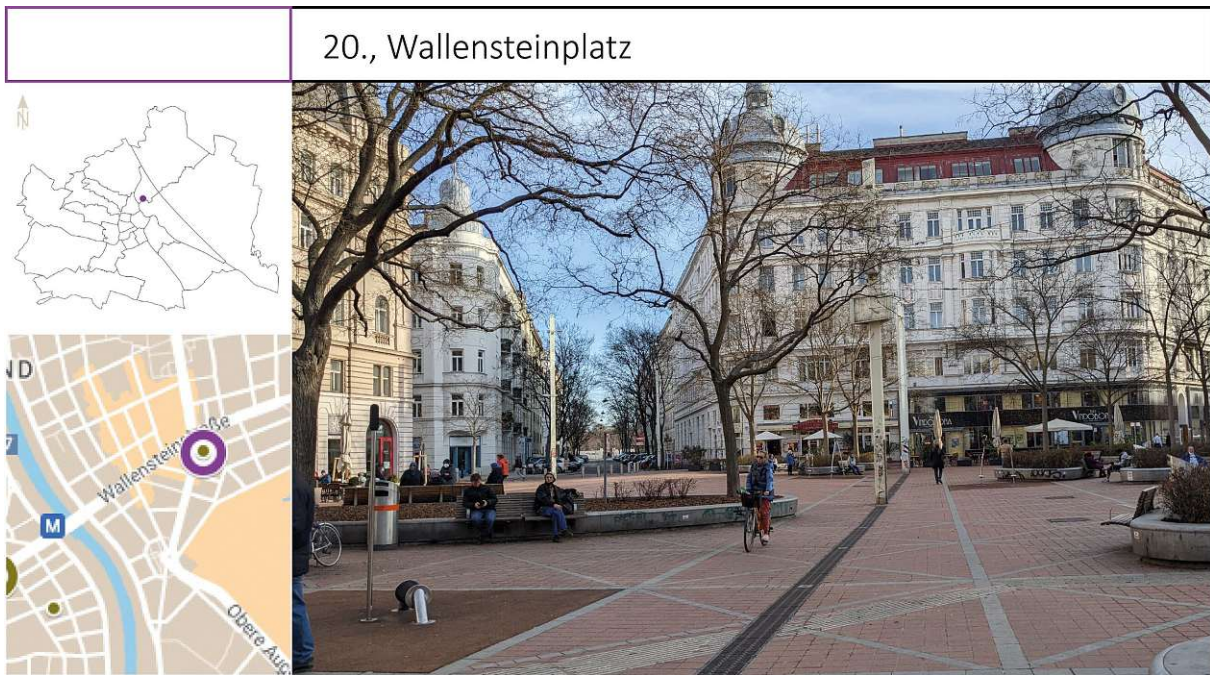


Abb. 35: Wallensteinplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Nahe dem Donaukanal liegt der Wallensteinplatz an einer starkbefahrenen Kreuzung. Die Größe des Platzes und die Einfassung durch Wohngebäude an zwei Seiten, ermöglicht es allerdings, sich dem starken Verkehr zu entziehen. Der selbst nur für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen nutzbare urbane Platz kommt durch seine zentrale Lage und offene Gestaltung nicht nur seiner Transitfunktion im Wegenetz nach, sondern fungiert auch als belebter Aufenthaltsort mit einer Vielzahl an Sitzgelegenheiten für diverse Nutzer\*innengruppen.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:  
*Gastronomie, belebt, Nutzer\*innengruppen, Begrünung, Aufenthaltsqualität.*

Interessant ist hierbei auch, dass der Platz von fünf Personen ausführlich als Ort, an dem sie sich wohlfühlen, beschrieben wurde, eine weitere Person ihn jedoch negativ beschrieb. Diese Person merkte allerdings lediglich an, dass der Platz *nicht genügend beschattet* und deshalb vor allem im Sommer sehr heiß sei.

Erfasste Veränderungsvorschläge:  
*mehr Begrünung, Entsiegelung, Beschattung.*



Abb. 36: Kutschkermarkt, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Der Markt im 18. Wiener Gemeindebezirk erstreckt sich zwischen der Währinger Straße und der Schulgasse. Von mehreren permanent errichteten Marktständen geprägt, bietet der Raum nicht nur Möglichkeiten der Nahversorgung, sondern auch des Konsums vor Ort. Die Erdgeschoßzone rund um den Markt bildet eine Synergie mit diesem und ist stets belebt. An einem Ende des Kutschkermarkts stehen auch einige konsumfreie Sitzgelegenheiten unter Bäumen zur Verfügung.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:  
*Gastronomie, EG Zone, Sitzgelegenheiten, Identität, Aufenthaltsqualität, Infrastruktur.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

-



Abb. 37: Yppenplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Nördlich an den Brunnenmarkt anschließend und nahe dem Gürtel liegt der Yppenplatz. Der Platz ist stark durch einzelne Teilräume geprägt, die bestimmte Nutzer\*innengruppen ansprechen, und trotzdem aber wie ein großer zusammengehöriger Raum scheinen. Mit der offenen Gestaltung fällt es leicht, sich zu orientieren. Verschiedene Sitzmöglichkeiten und Nahversorger bieten Platz zum Verweilen und alle Notwendigkeiten für einen längeren Aufenthalt.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet: *belebt, Nutzer\*innengruppen, Infrastruktur, verkehrsberuhigt, Aufenthaltsqualität, konsumfrei, Nutzungsmix, Gastronomie, Sitzgelegenheiten, Begrünung.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Entsiegelung.*



Abb. 38: Augarten, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Im 2. Wiener Gemeindebezirk unweit des Donaukanals, eingezäunt von einer alten Mauer, liegt der Augarten. Geprägt von zahlreichen Kastanienbäumen und einem ehemaligen Flakturm, dient der Park Nutzer\*innen zur Erholung und als Treffpunkt. Die Parkflächen sind großteils begrünt, dazwischen liegen befestigte Schotterwege, die eine Nutzung auch bei Schlechtwetter ermöglichen. Einzelne Gastronomiebetriebe bieten Verpflegung vor Ort. Es handelt sich hierbei allerdings um keinen jederzeit zugänglichen Ort, da der Augarten stets über Nacht zugesperrt wird.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:  
*Begrünung, Platz, Gastronomie, verkehrsberuhigt, Ruhe, Sitzgelegenheiten, WCs, Sonne/Himmel, Nutzungsmix, Bodenbelag.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:  
*durchgehende Öffnung/Zugänglichkeit.*





Abb. 39: Mariahilferstraße, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Als größte Einkaufsstraße Wiens, ist die Mariahilfer Straße seit einiger Zeit weitestgehend verkehrsberuhigt. Viele Stadtbewohner\*innen nutzen die große Auswahl tagtäglich um einzukaufen. Neben zahlreichen Geschäftslokalen finden sich auch mindestens genauso viele Gastronomiebetriebe. Die Begegnungszone bietet auch an mehreren Stellen Platz zum konsumfreien Verweilen und ist teilweise mit Bäumen begrünt.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:

*Begrünung, verkehrsberuhigt.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Entsiegelung.*



Abb. 40: Praterstraße, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Der nahe dem Donaukanal liegende Teil der Praterstraße im 2. Wiener Gemeindebezirk entfaltet fast schon platzähnliche Wirkung. Durch Verkehrsberuhigung, unterschiedlichen Bodenbelag und eine Vielzahl an Bäumen wird maßgeblich zur Aufenthaltsqualität beigetragen. Die belebte Erdgeschoßzone mit zahlreichen Gastronomiebetrieben lädt zum Verweilen ein.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:  
*Gebäude, Bodenbelag, Begrünung, Gastronomie, EG Zone, Aufenthaltsqualität, Ruhe.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:  
*konsumfreie Sitzgelegenheiten.*



Abb. 41: Stadtpark, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Zwischen gründerzeitlichen Gebäuden des ersten und dritten Bezirks erstreckt sich der Wiener Stadtpark. Die Flächen des weitläufigen Parks sind großteils begrünt, er wird lediglich von einem asphaltierten Wegenetz durchzogen. Täglich dient dieser Raum zahlreichen Nutzer\*innen als Treffpunkt und Ort der Entspannung. Durch den Nutzungsmix in den angrenzenden Gebäuden, wird der Park durch diverseste Nutzer\*innengruppen belebt.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Wohlfühlortes zugeordnet:  
*Sitzgelegenheiten, Begrünung, belebt, sauber, Aufenthaltsqualität, Nutzungsmix.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:  
*gebührenfreie WCs.*

## 9., Julius-Tandler-Platz



Abb. 42: Julius-Tandler-Platz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Der Bahnhofsvorplatz des Franz-Josef-Bahnhofs dient als Transitraum zwischen wichtigen Verkehrsverbindungen, einerseits innerhalb des 9. Wiener Gemeindebezirks, andererseits auch für Pendler\*innen aus dem Süden Wiens, die hier ankommen. Einer anderen Funktion scheint der Raum derzeit nicht nachzukommen, auch wenn einige Sitzgelegenheiten am Platz installiert sind. Fehlende Begrünung und nicht vorhandene Aufenthaltsqualität sind wohl die stärksten Defizite dieses Raums.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Unwohlfühlortes zugeordnet: *unübersichtlich, Verkehr, Versiegelung, keine Sitzgelegenheiten, schlechte Beleuchtung, Nutzer\*innengruppen, Verunreinigungen, Gebäude, keine Aufenthaltsqualität, Lärm, unsicher, keine Identität*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Entsiegelung, Begrünung, Beschattung, Abbau von Sichtbarrieren, Orientierungsmöglichkeiten, kleinteilige Raumgestaltung, Verkehrsberuhigung, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung.*



Abb. 43: Gürtel, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Als eine der Hauptverkehrsadern Wiens, die sich durch mehrere Bezirke zieht, bietet der Gürtel in diesem Abschnitt kaum Aufenthaltsqualität für Fußgänger\*innen oder Radfahrende. Während andere Bereiche des Gürtels dahingehend durchaus schon Aufwertung erfahren haben, dominiert hier die sechsspurige Straße und lässt wenig Platz für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer\*innen. Begrenzt wird der Gürtel in diesem Abschnitt auf der einen Seite von Industriebetrieben und auf der anderen Seite von Wohngebäuden mit großteils leerstehender Erdgeschoßzone.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Unwohlfühlortes zugeordnet: *Verkehr, Lärm, Verunreinigungen, Versiegelung, unsicher, Barriere, Nutzer\*innengruppen.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*breitere Gehsteige, Verkehrsberuhigung, Begrünung, Barriereabbau, Entsiegelung.*

## 5., Matzleinsdorfer Platz



Abb. 44: Matzleinsdorfer Platz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Die Gegend um den Matzleinsdorfer Platz sitzt als Bindeglied zwischen 5. und 10. Bezirk direkt am Gürtel. Er erinnert weniger an einen Platz als an eine große Kreuzung. Um den starken Durchzugsverkehr am Gürtel nicht aufzuhalten, wurde eine Unterführung unter dem Platz gebaut, welche jeweils zwei Spuren pro Richtung zählt. Auf nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer\*innen wurde bei der Gestaltung scheinbar wenig Rücksicht genommen, ebenso wenig auf die Aufenthaltsqualität.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Unwohlfühlortes zugeordnet: *Verkehr, Lärm, Verunreinigungen, Versiegelung, schlechte Beleuchtung, Nutzer\*innengruppen, Gebäude, unübersichtlich, unsicher, keine Aufenthaltsqualität, keine Beschattung.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Verkehrsberuhigung, Begrünung, Barriereabbau, Beleuchtung, Entsiegelung.*

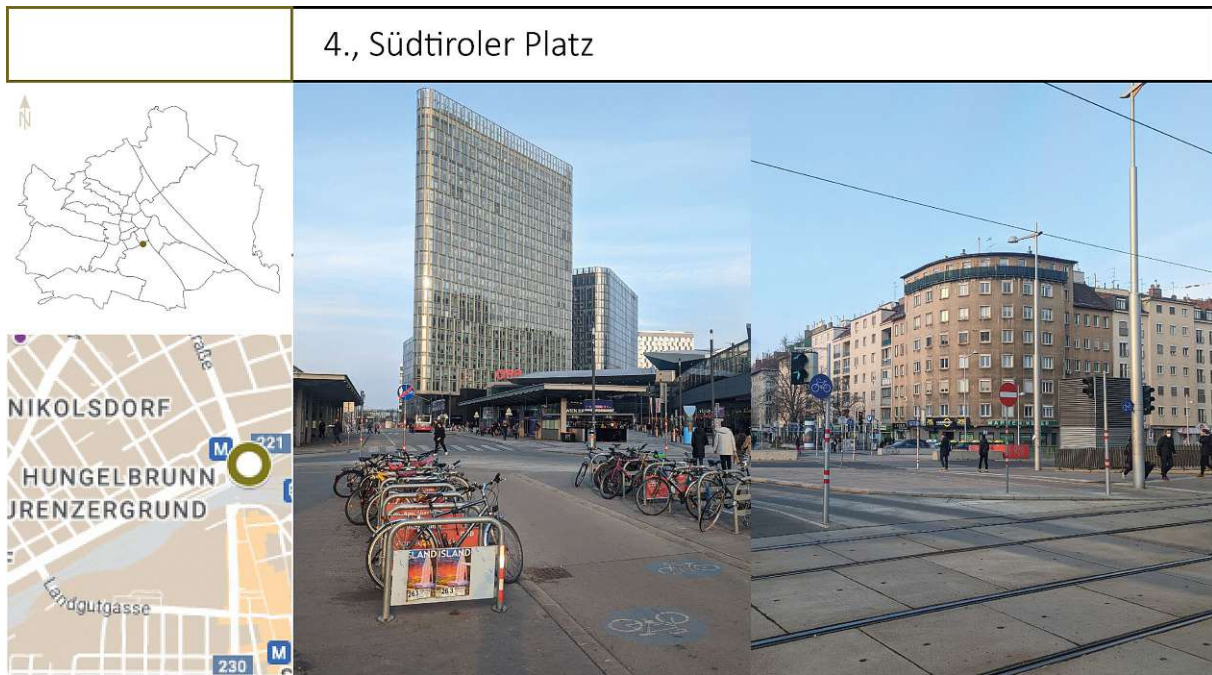


Abb. 45: Südtiroler Platz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Vor dem Wiener Hauptbahnhof befindet sich der Südtiroler Platz. Eine große Kreuzung liegt im Zentrum des Platzes und teilt diesen in drei Teile – den Bahnhofsvorplatz im Osten, welcher einige Gastronomiebetriebe beherbergt, das Busterminal im Westen und den Richtung Innenstadt gerichteten Teil mit einer kleinen Parkfläche. Der starke Durchzugsverkehr stellt nicht nur eine große Barriere dar, sondern senkt die Aufenthaltsqualität auch durch Lärm und Abgase erheblich.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Unwohlfühlortes zugeordnet: *Verkehr, unsicher, schlechte Beleuchtung, Versiegelung, unübersichtlich, keine Aufenthaltsqualität.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Verkehrsberuhigung, Begrünung, Barriereabbau, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Entsiegelung.*

## 2., Praterstern



Abb. 46: Praterstern, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Als größter Kreisverkehr Wiens ist der Praterstern ein wichtiger Knotenpunkt, sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch den motorisierten Individualverkehr. Sieben Straßen münden in den großen Kreisel und führen auch wieder hinaus. Der großteils betonierte Platz ist zu jeder Tages- und Nachtzeit stark frequentiert, weist jedoch keinerlei Aufenthaltsqualität auf und wirkt für Nutzer\*innen teilweise nicht nur durch den starken Verkehr verunsichernd.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Unwohlfühlortes zugeordnet:  
*Versiegelung, unsicher, Verunreinigungen.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Verkehrsberuhigung, Entsiegelung, Begrünung, kleinteilige Raumgestaltung, Barriereabbau, Orientierungsmöglichkeiten.*



### 3., Schwarzenbergplatz



Abb. 47: Schwarzenbergplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Am südlichen Rand der Inneren Stadt erstreckt sich der Schwarzenbergplatz. Dominiert von einem komplexen Straßen- und Kreuzungsnetz ist auch dieser Platz vorwiegend für den motorisierten Individualverkehr konzipiert. Er zieht sich in einer länglichen Form vom Ring bis zum Palais Schwarzenberg im Süden. Auch wenn er im Süden durchaus begrünt gestaltet ist und zum Verweilen einlädt, überschatten die versiegelten und starkbefahrenen angrenzenden Flächen diese Qualitäten.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Unwohlfühlortes zugeordnet:  
*keine Aufenthaltsqualität, Verkehr, Lärm, unsicher, Versiegelung, keine Beschattung.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Verkehrsberuhigung, Entsiegelung, Begrünung, Beschattung.*

## 9., Alserbachstraße



Abb. 48: Alserbachstraße, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at/>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Vom Donaukanal Richtung Gürtel verbindet die breite Alserbachstraße mehrere wichtige Verkehrsknotenpunkte. Während sie im Westen ihrer Funktion als einladende Einkaufsstraße nachkommt, wirkt vor allem der Abschnitt zwischen Julius-Tandler-Platz und Liechtensteinstraße verwaist. Dieser Umstand senkt nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern führt besonders nachts zu einem Unsicherheitsgefühl. Der Versuch mit Sitzmöglichkeiten zum Verweilen einzuladen, dürfte bislang nicht geglückt sein.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Unwohlfühlortes zugeordnet: *schlechte Beleuchtung, unsicher, Versiegelung, keine Aufenthaltsqualität.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Entsiegelung, Begrünung, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Belebung der Erdgeschoßzone, Beschattung.*

## 1., Schwedenplatz



Abb. 49: Schwedenplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Im Zentrum Wiens, direkt am Donaukanal gelegen, befindet sich der Schwedenplatz. Obwohl er wenig Aufenthaltsqualität aufweist, ist der Platz durch seine prominente Lage und Infrastruktur zu jeder Tages- und Nachtzeit stark belebt. Die sehr unterschiedlichen Nutzer\*innengruppen werden von einigen Nutzer\*innen jedoch als negativ wahrgenommen. Nur vereinzelt ist der Raum begrünt und lädt durch seine unübersichtliche Gestaltung nicht zum Verweilen ein.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Unwohlfühlortes zugeordnet: *schlechte Beleuchtung, Nutzer\*innengruppen, eng, keine Aufenthaltsqualität, unübersichtlich.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Entsiegelung, Begrünung, kleinteilige Raumgestaltung, Orientierungsmöglichkeiten, Barriereabbau, Verkehrsberuhigung, Beleuchtung.*

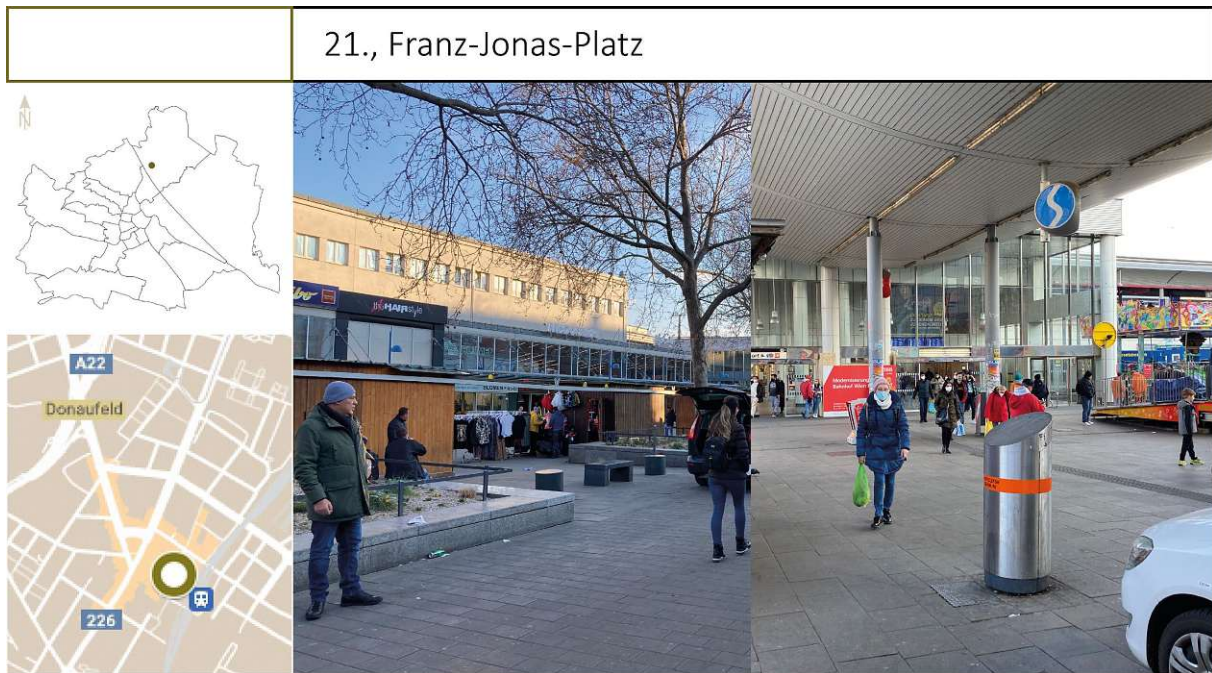


Abb. 50: Franz-Jonas-Platz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Der vor dem Floridsdorfer Bahnhof liegende Franz-Jonas-Platz ist ein hektischer und zerschnittener Transitraum, der nicht zum Verweilen einlädt. Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten wirken ungemütlich und scheinen eher selten genutzt zu werden. Die Unübersichtlichkeit des Ortes und fehlende Wegeführung tragen maßgeblich zu einer geringen Aufenthaltsqualität bei. Auch die am Platz situierten Stände schaffen es nicht raumbildend zu wirken.

Bei der Befragung wurden dem Raum folgende Merkmale eines Unwohlfühlortes zugeordnet:  
*keine Aufenthaltsqualität, Barrieren, keine Sitzgelegenheiten.*

Erfasste Veränderungsvorschläge:

*Entsiegelung, Begrünung, Orientierungsmöglichkeiten, Barriereabbau, Verkehrsberuhigung, Sitzgelegenheiten.*

## Analyse der Zeicheninhalte

Von den insgesamt 115 Teilnehmer\*innen der Befragung nahmen nur fünf nicht die Möglichkeit wahr, einen Straßenraum mittels Zeichenanwendung nach ihren Vorstellungen zu befüllen. Da vier der Personen, die an der Aufgabe nicht teilgenommen haben beziehungsweise womöglich auch einfach mit den aktuellen Gegebenheiten zufrieden waren, sich als weiblich identifiziert haben und eine keine Angabe zu ihrem Geschlecht machte, zeichneten im Endeffekt 62 weibliche und 47 männliche Personen sowie eine Person ohne Geschlechtsangabe. Die meisten Zeichnungen enthielten weit mehr als nur eine vorgenommene Veränderung und die Mehrheit der Zeichner\*innen nutzten die Gelegenheit um gleich die gesamte Straße nezugestalten.

Zur Analyse der Zeicheninhalte wurden alle Zeichnungen ähnlich der Ortsbeschreibungen untersucht und auch auf einige der dort bereits identifizierten Merkmale zur Beschreibung zurückgegriffen. Die allermeisten Zeichnungen waren so gestaltet, dass die Zeicheninhalte leicht verständlich und somit kategorisierbar waren, nur einige wenige ließen sich nicht interpretieren und konnten deshalb nicht genauer beschrieben werden.

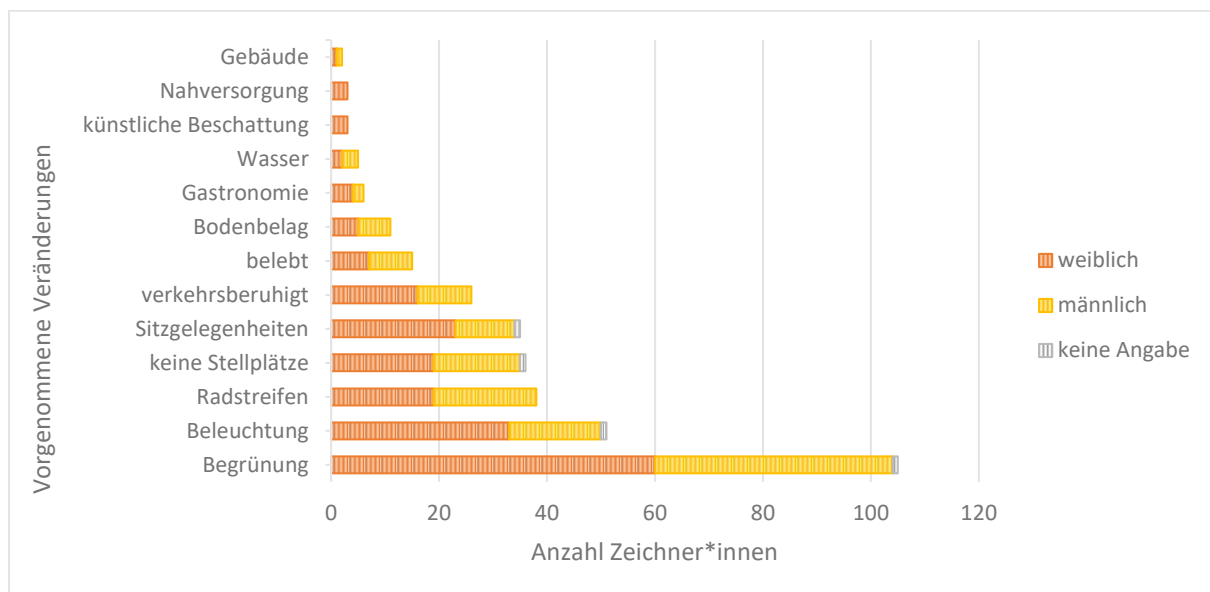


Abb. 51: Vorgenommene Veränderungen des Straßenraums der Befragten nach Geschlecht

Wieder wurden identifizierte Attribute zusammengefasst, um einen besseren Überblick über die Aussagen der Zeichnungen zu erhalten. In nahezu allen Zeichnungen wurde der Straßenraum begrünt, sei es mittels Bäumen, Sträuchern, Blumen, Rasenflächen oder Fassadenbegrünung – alle diese Elemente wurden unter dem Merkmal *Begrünung*

zusammengefasst. Neben der Straßenbegrünung war Straßenbeleuchtung die zweithäufigste Anpassung, die vorgenommen wurde. Interessant ist hierbei, dass sich bei der *Beleuchtung* – im Gegensatz zur *Begrünung* – ein besonders ungleiches Verhältnis von weiblichen und männlichen Personen abzeichnete. Mehr als die Hälfte der teilnehmenden Frauen\* zeichnete Straßenlaternen ein, während nur etwas mehr als ein Drittel der Männer\* dies taten. Da eine Tendenz in diese Richtung vorab erwartet wurde, war die in der Realität bereits vorhandene Straßenbeleuchtung extra aus dem Grundlagenfoto entfernt worden, um diese Vermutung kleinräumig überprüfen zu können. Ähnlich war das Zeichenverhalten bei *Sitzgelegenheiten* – mehr als ein Drittel der weiblichen Personen verortete Sitzmöglichkeiten in Form von Bänken oder Sesseln im Straßenraum, bei den männlichen Teilnehmer\*innen tat dies hingegen weniger als ein Viertel. Männer\* scheinen hingegen bei ihren Zeichnungen verkehrsauffiner und entfernten öfter aktiv *Stellplätze* aus dem Straßenraum oder zeichneten *Radstreifen* ein. Allerdings wurden lediglich zwei der zusammenfassenden Merkmale nur von einer bestimmten Personengruppe bedacht – *Nahversorgung* und *künstliche Beschattung*. In beiden Fällen wurden die Merkmale nur in den Zeichnungen von Frauen\* erkannt.

Eine Übersicht der Zeicheninhalte sowie der Überkategorien bietet die folgende Tabelle.

Zusammenfassung der erfassten Zeicheninhalte
<b>Begrünung:</b> Baum, Strauch, Blumen, Wiese, Beete, Fassadenbegrünung
<b>belebt:</b> Menschen, Kinder, spielen
<b>Beleuchtung:</b> Laternen, Straßenlichter, Sonne
<b>künstliche Beschattung:</b> Markisen, Sonnenschirme
<b>Bodenbelag:</b> bemalt oder sichtbare Unterteilungen, nutzungsbezogen, bunt, Wiese, kein Asphalt
<b>Gastronomie:</b> Café, Bar, Essgelegenheit
<b>Gebäude:</b> bunt bemalt
<b>keine Stellplätze:</b> Autos explizit durchgestrichen (alle oder teilweise), übermalt mit anderen Dingen
<b>Nahversorgung:</b> Supermarkt, Kiosk, Apotheke
<b>Radstreifen:</b> Radwege, Räder
<b>Sitzgelegenheiten:</b> Bänke, Sessel, Parklets, Schanigärten
<b>verkehrsberuhigt:</b> überall Menschen, Rad über ganze Breite, Sitzgelegenheiten auf der Fahrbahn, anderer Bodenbelag, Geschwindigkeitsbegrenzung, entgegenkommendes Auto durchgestrichen
<b>Wasser:</b> fließend(Bach), flächig, Wasserspender

Abb. 52: Übersicht der erfassten Zeicheninhalte



Abb. 53: Zeichengrundlage Straßenraum (eigene Aufnahme)

Anhand einiger Beispiele sollen nun die häufigsten Raumanpassungen dargestellt werden. Vorweg muss bedacht werden, dass einige Zeichnungen einen größeren Interpretationsspielraum ließen als andere und die Analyse des Gezeichneten nach subjektiver Auffassung erfolgt ist.

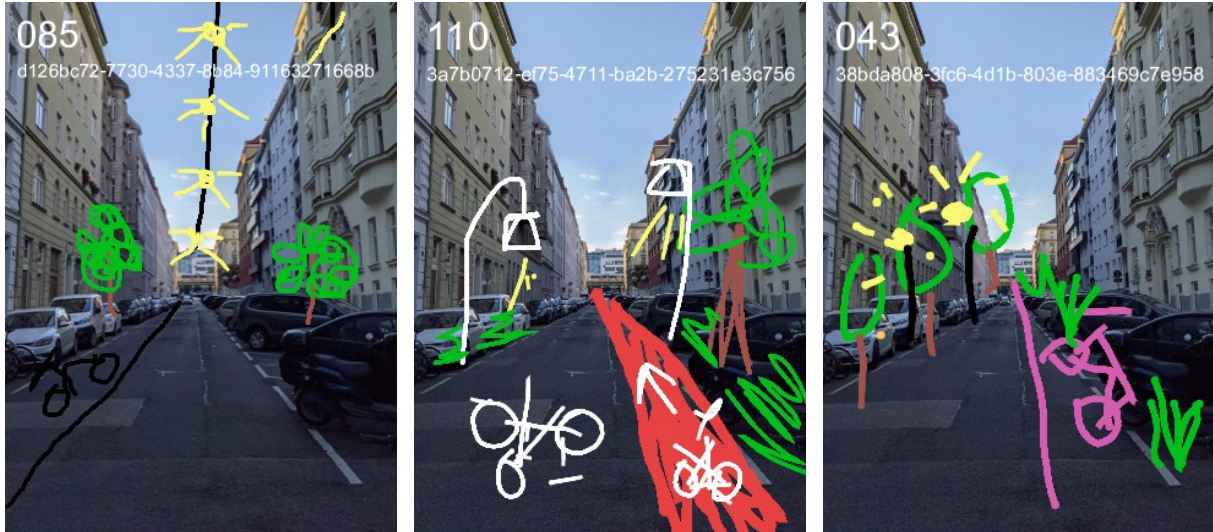


Abb. 54: Auswahl an Zeichnungen der Befragten mit Begrünung, Beleuchtung und Radstreifen

Wie in den oberhalb abgebildeten Zeichnungen, sind die Begrünung, Beleuchtung und Verortung von Radstreifen, unabhängig von der Geschlechtsidentität, die mit Abstand am häufigsten vorgenommenen Veränderungen im Straßenraum. Die meisten Teilnehmer\*innen nahmen somit überhaupt keine unrealistischen Veränderungen vor, sondern bedienten sich mancherorts bereits vorhandener Straßenraumentwürfe.

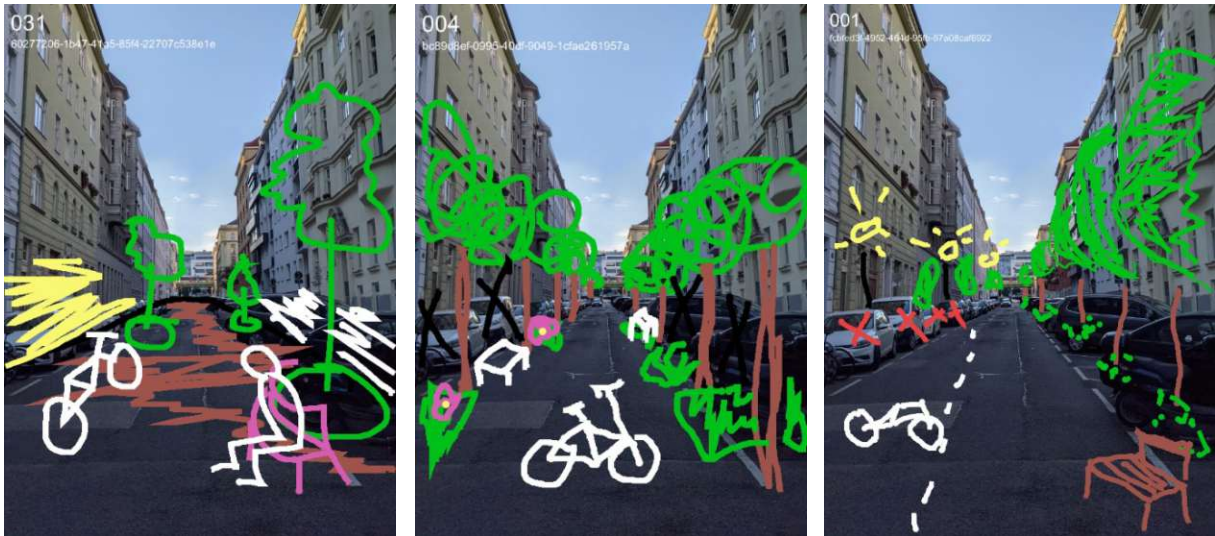


Abb. 55: Auswahl an Zeichnungen der Befragten mit Sitzgelegenheiten und entfernten

Einen Schritt weiter sind jene Teilnehmer\*innen gegangen, die auch Sitzgelegenheiten auf der aktuell als Fahrbahn verwendeten Fläche einzeichneten, diese auch vermeintlich autofrei gestalteten und aktiv Stellplätze aus dem Straßenraum entfernten.

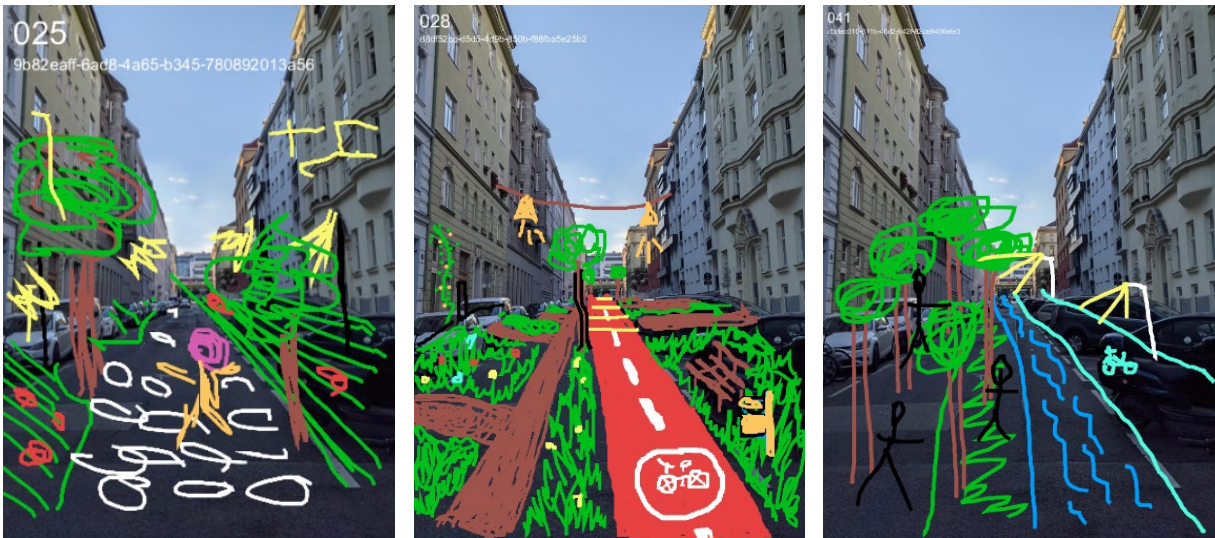


Abb. 56: Auswahl an Zeichnungen der Befragten mit weitestgehender Umgestaltung des Straßenraums

Einige der Befragten nahmen sich Zeit für eine etwas radikalere Umgestaltung des Straßenraums. Angefangen bei neuem Bodenbelag bis hin zu fließendem Gewässer wurden in dieser Form noch nicht geläufige Straßenräume entworfen. Visionen dieser Art wurden sowohl von weiblichen als auch männlichen Personen skizziert und verdeutlichen den Veränderungswunsch bei der Gestaltung des öffentliche urbanen Raums einmal mehr.



## Skalenangaben zur Priorisierung einzelner Gestaltungselemente

Da es nicht möglich war, die Skalenangaben bei der Beantwortung des Fragebogens zu überspringen, nahmen auch tatsächlich alle 115 Teilnehmer\*innen der Befragung daran teil. Wie schon bei den Ortsbeschreibungen und Zeicheninhalten, wurde in allen Personengruppen auch bei der Gewichtung einzelner Elemente im Straßenraum mittels Likert-Skala die Begrünung – in diesem Fall *Bäume* – als wichtigstes Element erfasst. Dicht gefolgt von der Möglichkeit, Verunreinigungen des Straßenraums in Form von *Mistkübeln* zu vermeiden. Am Unwichtigsten wurden hingegen Parkplätze bewertet.

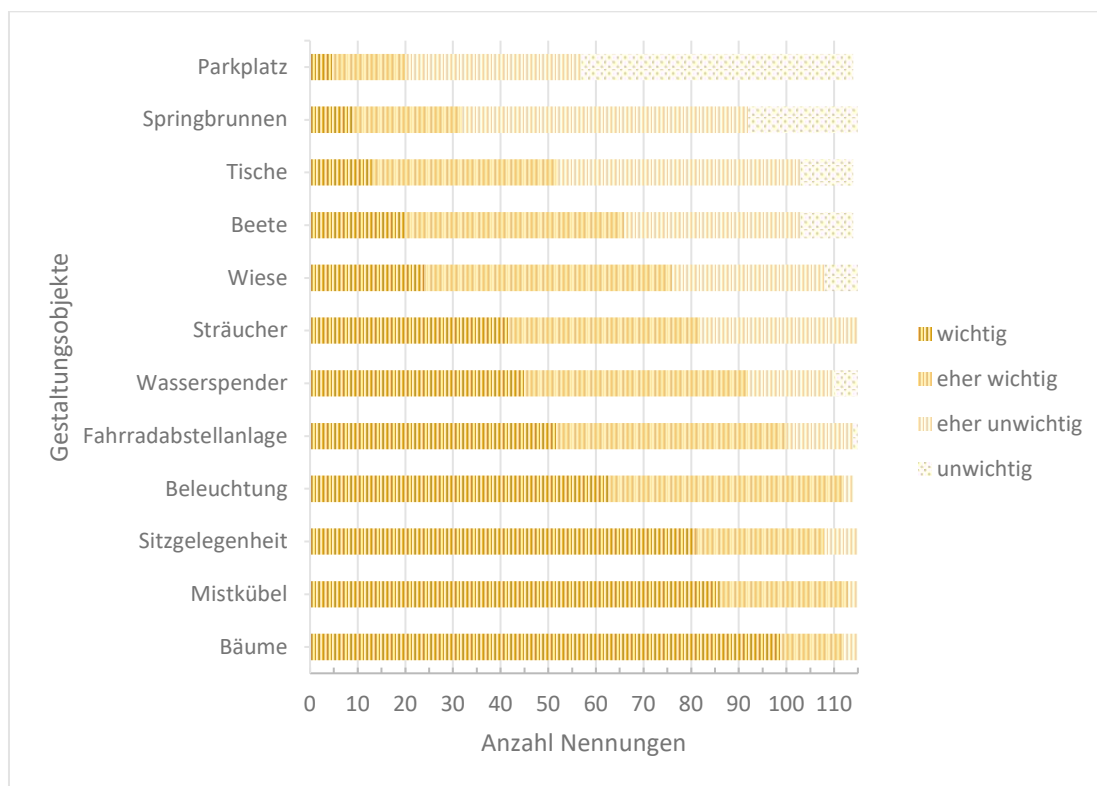


Abb. 57: Gewichtung einzelner Gestaltungselemente durch die Befragten

Es muss allerdings beachtet werden, dass die zur Bewertung gestandenen Elemente keinesfalls einen gesamtheitlichen Eindruck an möglichen Gestaltungselementen in einem Straßenraum bieten sollten, vielmehr war ein überblicksmäßiger Abgleich der Skalenangaben mit den Zeicheninhalten sowie Ortsbeschreibungen das Ziel. Eine solche Synthese soll anschließend an eine kurze Beschreibung der Skalenangaben im nachfolgenden Kapitel erfolgen.

Die folgenden Grafiken stellen die Angaben der Teilnehmer\*innen aufgeschlüsselt nach Geschlecht und Gewichtung dar. Es fällt auf, dass weibliche Personen relational mehr Angaben beim Extrem „wichtig“ machten und männliche Personen wiederum etwas mehr beim Extrem „unwichtig“.

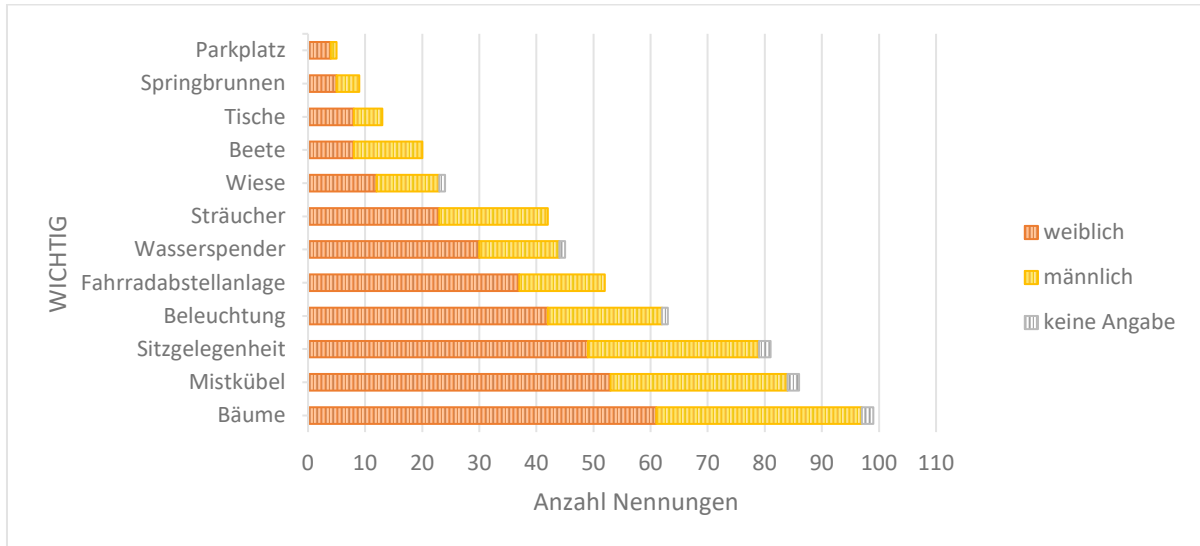


Abb. 58: "wichtig" Nennungen der Befragten nach Geschlecht

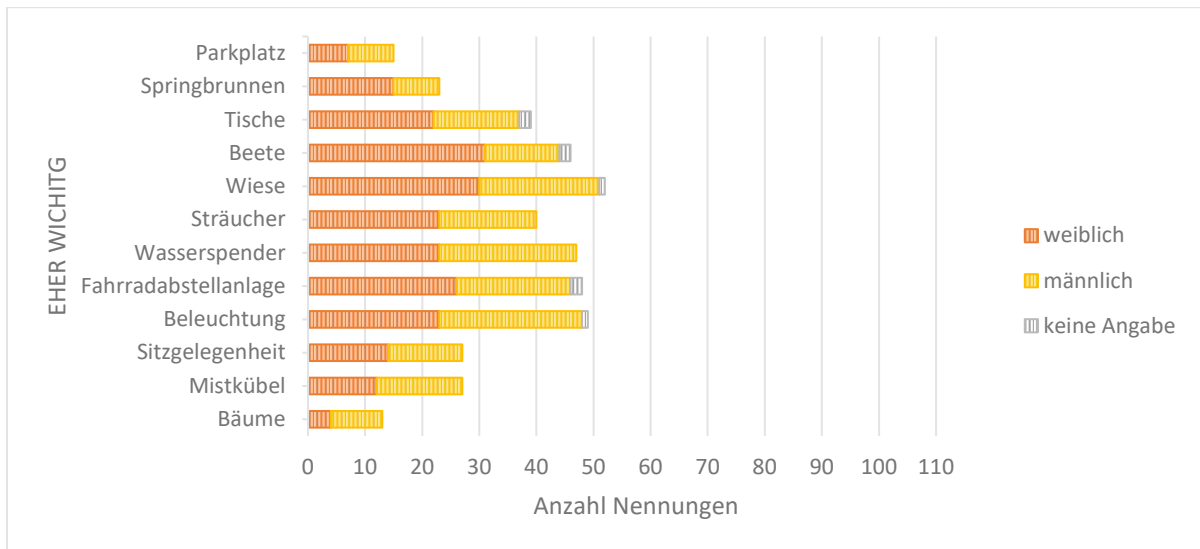


Abb. 59: "eher wichtig" Nennungen der Befragten nach Geschlecht

Während zumindest einige, sowohl weibliche als auch männliche, Teilnehmer\*innen alle zur Auswahl gestandenen Elemente als „wichtig“ oder „eher wichtig“ bewerteten, wurden die vier laut Auswertung wichtigsten Elemente – *Bäume*, *Mistkübel*, *Sitzgelegenheiten*, und *Beleuchtung* – als auch *Sträucher* von niemandem als „unwichtig“ beschrieben. Wobei hier anzumerken ist, dass beispielsweise *Beleuchtung* relational gesehen von weiblichen Personen vermehrt als „wichtig“, von männlichen Personen jedoch nur als „eher wichtig“ bewertet

wurde. Gewichtungen, die jeweils nur von weiblichen oder männlichen Personen vorgenommen wurden, sind die Wertung von *Beleuchtung* als „eher unwichtig“ durch zwei Teilnehmer sowie die Wertung von *Fahrradabstellanlagen* als „unwichtig“ durch eine Teilnehmerin.

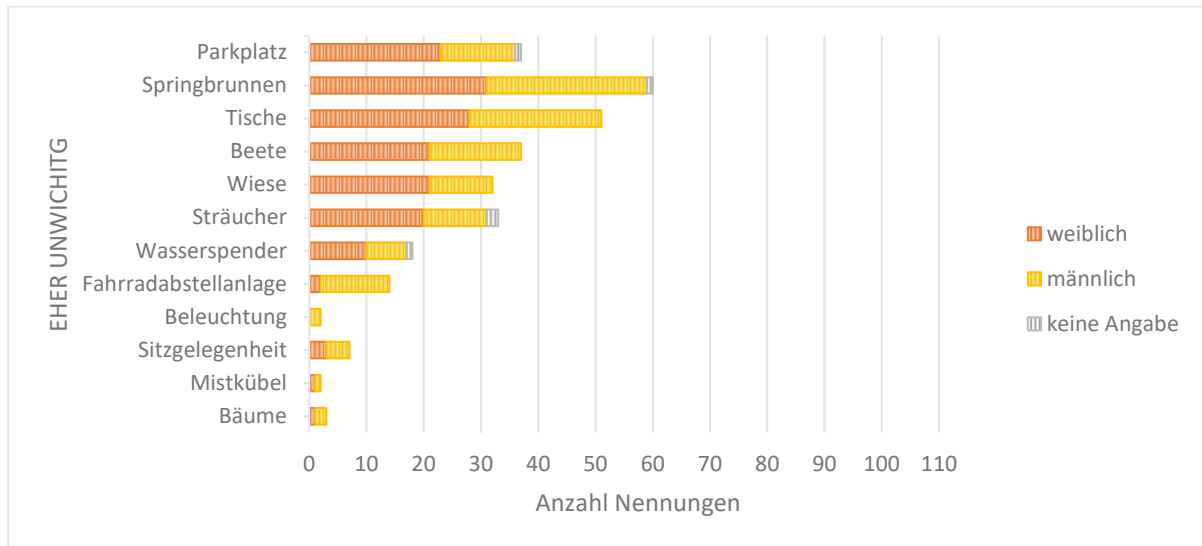


Abb. 60: "eher unwichtig" Nennungen der Befragten nach Geschlecht

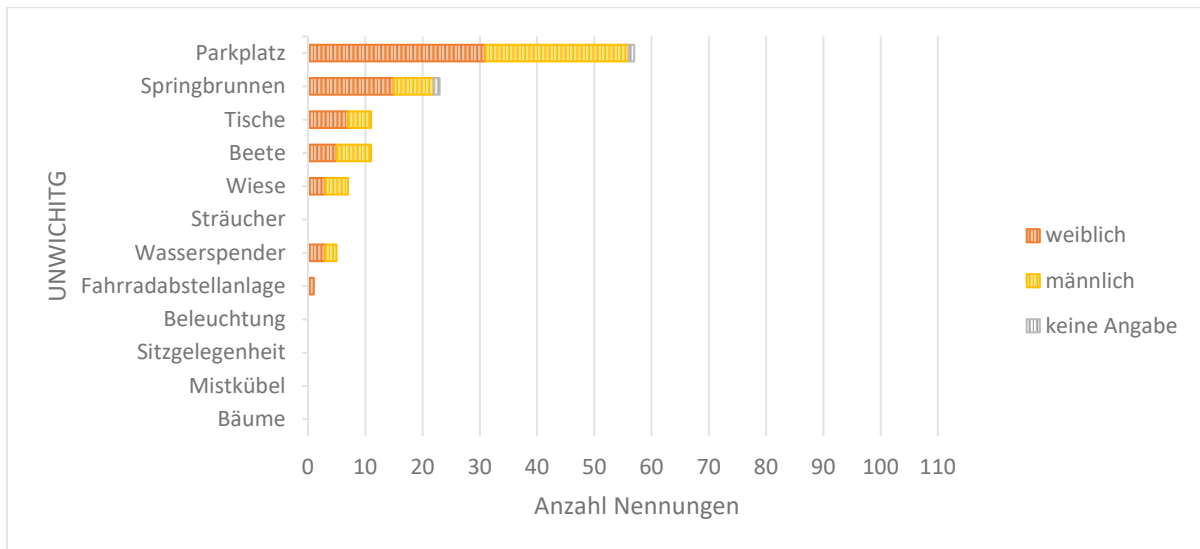


Abb. 61: "unwichtig" Nennungen der Befragten nach Geschlecht

## Synthese der Ergebnisse

Versucht man die Auswertung des Fragebogens in einem Satz zusammenzufassen, könnte man sagen, weibliche Teilnehmer\*innen seien bedachter darauf den Straßenraum auch als Aufenthaltsraum zu gestalten als männliche, während diese vermehrt auf die Fortbewegung beziehungsweise Fortbewegungsmittel in ebendiesem eingehen. Männliche Personen schenken bei der Beantwortung aller Fragestellungen Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung, sowie Parkplätzen und Radstreifen mehr Aufmerksamkeit – Merkmalen wie Beleuchtung, Sitzgelegenheiten und Sauberkeit eher weniger. Jene Merkmale wurden allerdings wiederum von weiblichen Personen verstärkt als wichtig bezeichnet.

Diese Beobachtungen decken sich auch weitestgehend mit den Erkenntnissen aus der Literaturrecherche. Dort wurde beispielsweise die richtige Beleuchtung als essentielles Mittel zur Förderung des subjektiven Sicherheitsgefühls genannt, das bei Frauen\* im öffentlichen Raum weit weniger ausgeprägt scheint als bei Männern\* (s. **Angst(räume)**) – über alle Bereiche des Fragebogens hinweg wurde dieses Thema sehr viel stärker von weiblichen als von männlichen Teilnehmer\*innen thematisiert. Ähnlich war es bei Verunreinigungen des öffentlichen Raums oder Lärm, beides zählt zu den sogenannten *Disorder Phänomenen* (s. **Zeit für wirkliche Veränderung**), die im Zuge der Befragung mehrheitlich von weiblichen Personen beschrieben wurden. Die wahrgenommene Verkehrsaffinität der männlichen Teilnehmer\*innen könnte hingegen beispielsweise mit der unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl der Geschlechter und traditionellen Rollenbildern zusammenhängen. Dies könnte sich wiederum auf die Aufenthaltsdauer an einem bestimmten Ort sowie dessen Wahrnehmung auswirken, wenn beispielsweise Männer\* nur 14% ihrer Wege zu Fuß und 62% mit dem PKW, Frauen\* allerdings 21% ihrer Wege zu Fuß und 55% mit dem PKW zurücklegen (s. **Mobilität**).

Trotzdem waren sich Personen jeglichen Geschlechts einig darüber, welche Merkmale zu den wichtigsten in einem Straßenraum zählen. Egal ob bei den Ortsbeschreibungen, Zeichnungen oder Skalenangaben führte die Begrünung und Entsiegelung hier das Feld bei weitem an. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die gemeinsamen Ansprüche an den Raum einen größeren Teil ausmachen, als die diversen – auffällig ist allerdings, dass weibliche Personen differenziertere Bedürfnisse zu haben scheinen als männliche.

## Schlussfolgerungen und nächste Schritte

In der vorliegenden Arbeit wurde von FINTA und insbesondere Frauen\* oft als marginalisierte und unterrepräsentierte Personengruppe gesprochen – und zugleich besteht die Hälfte der Weltbevölkerung aus Frauen\*. Die schwache Datenlage zu diesem nicht unerheblichen Teil der Menschheit entpuppte sich im Laufe dieser Arbeit als nur ein Puzzlestein von vielen in einer Gesellschaft, die aus patriarchalen Strukturen besteht und diese auch laufend reproduziert, sei es symbolisch oder tatsächlich räumlich. Deutlich wurde jedoch auch das Potential der Stadtplanung und -gestaltung als Instrument zur Förderung der Gleichberechtigung aller Stadtbewohner\*innen.

Die Ursprungsidee dieser Diplomarbeit war zugegebenermaßen etwas ambitioniert. So war es zunächst das Ziel, am Ende mit einem optimal diversen Raumentwurf hervorzutreten, sozusagen mit einer Art Zauberformel. Klarerweise kann es jedoch kein auf jeden Raum anwendbares Rezept geben. Mithilfe der vorliegenden Arbeit ist es jedoch gelungen, wichtige Elemente herauszufiltern. Wie diese an den jeweiligen Orten eingesetzt werden, ist situationsspezifisch. Wovon es allerdings bereits reichlich, wenn auch womöglich nicht ausreichend, gibt, ist viel theoretisches Wissen um die ungerechten Rahmenbedingungen in unserer Gesellschaft sowie den gebauten Raum und wie sich diese gegenseitig bedingen. Auch Lösungsansätze für die beschriebenen Probleme gibt es zahlreiche. Im Rahmen dieser Gegebenheiten drängt sich die Frage auf – warum lebt dann trotzdem noch niemand von uns in einer gleichberechtigten Stadt?

Es gibt einen Missing Link – es mangelt an der Aktivierung, denn die Grundlagen sind da, wenngleich keine Zauberformeln, so wäre es bereits möglich, einen diverseren und gerechteren Stadtraum zu schaffen. An einigen Stellen passiert dies schon, wie anhand einer Vielzahl an Pilotprojekten auf der ganzen Welt zu erkennen ist. Oft hängt dies allerdings vom Interesse oder gar guten Willen einzelner Personen ab, statt auf nachhaltigen Strukturen aufzubauen. Damit eine gendersensible Planung Alltag werden kann, muss allerdings das Fundament stimmen und das setzt Allgemeinwissen voraus. Denn Wissen ist Macht und ganz nach dem Motto „Was ich nicht weiß, macht mich nicht heiß“ müssen jene Personen aktiviert werden, die direkt betroffen sind. Es muss sichtbar gemacht werden unter welchen gesellschaftlichen und räumlichen Strukturen Betroffene tagtäglich leiden – entweder durch

sie selbst oder eben Vertreter\*innen. Dazu muss das Thema auch seinen emotionalen politischen Beigeschmack verlieren, denn damit gehen auch viele Unwahrheiten in Form von Vorurteilen einher. Das fängt dabei an, dass Feminist\*innen unterstellt wird, Männer\* als „Payback“ benachteiligen zu wollen bis hin zu vorschnellen Schlussfolgerungen, weil sich häufig nicht die Zeit genommen wird, Zusammenhänge zu analysieren. Als Beispiel: jemand erfuhr das Thema der vorliegenden Arbeit und dass einer der vielen genderunsensiblen Missstände Gehsteigbreiten sind, die es nicht möglich machen, einen Kinderwagen sicher von A nach B zu lenken. Eine mögliche Anpassung der Gehsteigbreiten zur Beendigung des Missstandes, wurde damit abgetan, dass dies die Ungleichberechtigung nur befördern würde, wenn es dann für eine Frau\* einfacher möglich wäre, einen Kinderwagen mit sich zu haben. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass das genaue Gegenteil der Fall ist – man würde es dieser Frau\* ermöglichen, sich sicherer und effizienter von A nach B bewegen zu können und ihr somit mehr Zeit für andere Aufgaben geben. Zusätzlich dazu würde eine Verbreiterung der Gehsteige für jede\*n eine Erleichterung beim Schieben eines Kinderwagens bringen – nicht nur für Frauen\*. Man kann nicht die gesamte Gesellschaft mit räumlicher Umgestaltung verändern, aber man kann dazu beitragen, dass marginalisierte Personen wie Frauen\* weniger unter ihr leiden und sie darin unterstützen ihre vielfältigen Aufgaben im öffentlichen und privaten Bereich in einer Stadt wahrzunehmen. Denn die räumliche (und zeitliche) Struktur von Städten hat einen immensen Einfluss auf die Lebensmöglichkeiten der betroffenen Personen.

Eine komplette Neugestaltung der Städte ist allerdings bekanntlich auch keine zielführende Lösung. Ganz im Sinne der Erkenntnis, dass Wohlfühlräume meist gewachsene Räume sind, ist das Ziel die laufende Anpassung und Verbesserung bestehender Strukturen. Selbst wenn die Hauptverantwortung der Stadtgestaltung bei der öffentlichen Hand verortet werden kann, müssen gewisse Schritte im Kleinen von der Bevölkerung selbst gesetzt werden, bis sich Stadtverwaltungen wieder zu radikaleren Schritten durchringen können. Denn nur top down alleine in Form einer Strategie wie Gender Mainstreaming kommt zu wenig davon im Raum selbst an. Empowerment der Bewohner\*innen und ein Gewährenlassen dieser durch die Verwaltung könnte einen großen Beitrag zur gendersensiblen Stadtgestaltung leisten. Trotzdem gab es in der Vergangenheit sehr wohl Beispiele für extreme Maßnahmen der Stadtverwaltungen selbst – interessanterweise auch ausgerechnet bei der Erschaffung und

Nutzung von Gehsteigen. Mitte des 19. Jahrhunderts wurden in Wien die ersten erhöhten Gehwege geschaffen, die sowohl sanitäre als auch verkehrstechnische Zwecke erfüllen sollten. Bürger\*innen konnten damals sowohl den sicheren Gehsteig als Möglichkeitsraum nutzen, als sich auch auf der Fahrbahn frei bewegen. Im Zuge der Breitenmotorisierung änderte sich dies jedoch drastisch, plötzlich wurde es als notwendig erachtet den Fußverkehr ausschließlich auf den Gehsteig zu begrenzen, Fahrbahnen zu verbreitern und gar „unbegründetes Stehenbleiben“ am Trottoir zu verbieten – die Multifunktionalität fand somit ein radikales Ende. (vgl. Békési 2020). Man sieht: wo ein Wille ist, ist auch ein Weg – vielleicht ja auch zu einem radikalen Neuanfang.

### Der nötige Anstoß in die richtige Richtung?

Bis es so weit ist, respektive damit es jemals soweit sein wird, müssen sowohl Kenntnisse über vorhandene Probleme als auch Lösungen im Bereich der gendergerechten Stadtgestaltung Verbreitung finden. Bürger\*innen müssen, abseits des politischen Alltags, aktiviert werden – in Wien wäre dies zum Beispiel im Rahmen der Gebietsbetreuungen möglich. Im Zuge der durchgeführten Befragung hat sich gezeigt, dass viele Bewohner\*innen ihre Stadt sehr genau analysieren und sich auch Gedanken zu möglichen Verbesserungen machen. Diese haben sie bei der Beantwortung ausgiebig, aber durchaus unaufgeregt geteilt – die Wortwahl unterschied sich stark zu jener, die teilweise genutzt wird, wenn Themen der Stadtplanung auf diversen Social Media Plattformen diskutiert werden. Man hatte fast das Gefühl, dass die Teilnehmer\*innen ihre Meinung offener kundtaten, weil es kein breites Publikum gab und kein „Rechtfertigungszwang“ bestand. Diese Beobachtung gepaart mit der starken Resonanz auf die qualitative Online-Befragung, stellten den Anstoß für die im Folgenden skizzierten Überlegungen dar.

Es ist nicht alles schlecht an der gendergerechten Gestaltung unserer Städte, aber auch noch lange nicht alles gut – genau das sollte möglichst niederschwellig für jede\*n greifbar gemacht werden. Die vorliegende Diplomarbeit soll allerdings nicht nur mit einer Forderung, sondern auch mit einem ersten Umsetzungsbeispiel abschließen. Die Idee für eine erste Umsetzung beruht darauf, mittels „Akkupunkturaktionismus“, angelehnt an Jaime Lerner, Good und Bad Practice im Stadtraum sichtbar zu machen und somit quasi im Vorbeigehen ins Gespräch zu

bringen. Jaime Lerner, Meister der Urban Acupuncture, schreibt in seinem gleichnamigen Buch: "*I have always nurtured the dream and the hope that with the prick of a needle, diseases may be cured. The notion of restoring the vital signs of an ailing spot with a simple healing touch has everything to do with revitalizing not only that specific place but also the entire area that surrounds it.*" (Lerner 2014). Wie kleine Nadelstiche sollen punktuell Räume in der Stadt hervorgehoben werden und somit zur Veränderung beitragen.

### Akkupunkturaktion

Für einen ersten Feldversuch wird hierzu auf die Ergebnisse und Wohlfühl- beziehungsweise Unwohlfühllorte der durchgeführten Befragung zurückgegriffen. In einer ähnlichen Form wie bei den vorgestellten Steckbriefen sollen die durch die Teilnehmer\*innen zugeordneten Merkmale aufgezeigt werden, gleichzeitig aber auch wieder darauf abgezielt werden, neue Informationen zu generieren.

Die Aktivierung der Stadtbewohner\*innen soll durch laminierte Aushänge erfolgen, wie sie auch auf einem schwarzen Brett vorgefunden werden könnten – nur eben an jenem konkreten Ort, der zur Diskussion steht. Auf dem Aushang soll ein Überblick über die bereits von Bewohner\*innen zugeordneten Merkmale sowie Veränderungsvorschläge geboten werden. Die zugewiesenen Merkmale sollen Passant\*innen zum Nachdenken und Weitertragen der vorgefundenen Informationen anregen sowie zur eignen aktiven Involvierung animieren.

Mittels QR-Code und Weblink am Aushang soll es ermöglicht werden, sich auf ähnliche Art und Weise wie bei der ersten Befragung schriftlich äußern zu können, aber auch wieder mittels der vorgestellten Zeichenanwendung Veränderungen vorzunehmen – diesmal jedoch am konkreten Raum.

Dieser Prozess lässt sich beliebig oft wiederholen und der Ideenpool sich somit endlos erweitern. Im Abstand von einigen Wochen soll der Aushang auf die neu erlangten Erkenntnisse angepasst werden und so zu einem steten Austausch beitragen. Durchgeführt werden können Akkupunkturaktionen wie diese beispielsweise im Rahmen von Crowdsourcing ausgehend von Bewohner\*innen oder in Wien auch von der Gebietsbetreuung Stadterneuerung, eine Service-Einrichtung der Stadt, die bereits jetzt niederschwellig Fragen der Stadtbewohner\*innen zum Wohnumfeld beantwortet.



Die gesammelten Ergebnisse können unter anderem als Anstoß für ein Neuverhandeln des Raums sowie als Grundlage für Testplanungen im Sinne der Urban Acupuncture dienen, die den herkömmlichen, oft langwierigen Planungsprozess unterstützen und beschleunigen können (vgl. Lerner 2007). Mittels temporärer Umgestaltungen können die Möglichkeiten eines Raums genauso wie die Reaktionen der Bevölkerung darauf ohne großen Ressourcenaufwand erprobt werden.

Abschließen soll die vorliegende Arbeit mit der ehrlichen Hoffnung auf Veränderung in Richtung gendergerechter Städte und einem Zitat Leslie Kerns: „ *The feminist city doesn't need a blue print to make it real. I don't want a feminist super-planner to tear everything down and start again. But once we begin to see how the city is set up to sustain a particular way of organizing society – across gender, race, sexuality, and more – we can start to look for new possibilities. There are different ways of using the urban spaces we have. There are endless options for creating alternative spaces. There are little feminist cities sprouting up in neighbourhoods all over the place, if we can only learn to recognize and nurture them. The feminist city is an aspirational project, one without a “master” plan that in fact resists the lure of mastery. The feminist city is an ongoing experiment in living differently, living better, and living more justly in an urban world.*” (Kern 2020, S. 176)

## Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Mittels Literaturrecherche identifizierte Rahmenbedingungen (eigene Darstellung)
- Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht in Österreich (VCÖ - Mobilität mit Zukunft 2022)
- Abb. 3: Wegzwecke nach Geschlecht in Österreich (VCÖ - Mobilität mit Zukunft 2022)
- Abb. 4: Maßgrundlagen zu Körpermaßen und Platzbedarfen im Hochbau (Neufert & Kister 2016, S.39)
- Abb. 5: Verkehrssituationen, in denen sich (britische) Frauen\* und Männer\* nach Einbruch der Dunkelheit unsicher fühlen (eigene Darstellung, Daten vgl. Loukaitou-Sideris u. a. 2009, S.10)
- Abb. 6: Lufttemperatur in Wien von 1956 bis 2020 (Magistrat der Stadt Wien 2022, S.13)
- Abb. 7: Gender-inclusive Planning and Design are (not) (eigene Darstellung, The World Bank 2020, S.10f)
- Abb. 8: Conceptual framework of gender and the built environment (The World Bank 2020, S.33)
- Abb. 9: Issue Area Wheel (The World Bank 2020, S.92)
- Abb. 10: Vorgehen gendersensible Planung (Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen 2021, S.5)
- Abb. 11: Gender Mainstreaming in Planungsprozessen (Damyanovic u. a. 2013, S.17)
- Abb. 12: Einschätzung behandelter Gender Planning Leitfäden
- Abb. 13: Erster Planvorschlag (Büro tilia)
- Abb. 14: Reumannplatz vor der Umgestaltung 2019 (A. Urban, 2019: <https://www.derstandard.at/story/2000096552890/reumannplatz-bekommt-eine-buehne-mehr-gruen-und-vielleicht-ein-cafe>)
- Abb. 15: Reumannplatz nach der Umgestaltung 2020 (Christian Fürthner, 2020)
- Abb. 16: Ausschnitt aus dem Übersichtsplan Seestadt aspern, Stand 2019 (Wien 3420 aspern Development AG 2019, S.63)
- Abb. 17: Modellquartier der 15-Minuten-Stadt (Ville de Paris 2021)
- Abb. 18: Hierarchisierung der Fußwege in Mariahilf (Stadt Wien MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung 2006, S.35)
- Abb. 19: Regenbogen-Zebrastreifen zwischen dem Wiener Rathaus und Burgtheater (eigene Aufnahme)
- Abb. 20: Roter Platz in St. Gallen (wikimedia commons, Carlos Martinez Architekten in Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation 2019)
- Abb. 21: Antwortmöglichkeiten zur Frage des sozialen bzw. biologischen Geschlechts (vgl. Döring 2013, S.101ff)
- Abb. 22: Zeichentool mit Straßenraum (eigene Aufnahme, bearbeitet)
- Abb. 23.: Altersverteilung der Teilnehmer\*innen
- Abb. 24: Teilnehmer\*innen nach Geschlecht
- Abb. 25: Verortung der erhobenen Beispiele aus dem Alltag der Teilnehmer\*innen (erstellt mit Google My Maps)
- Abb. 26: Zusammenfassende Merkmale der erfassten Wohlfühl- u. Unwohlfühllorte
- Abb. 27: Wohlfühlmerkmale - Nennungen der Befragten nach Geschlecht
- Abb. 28: Unwohlfühlmmerkmale - Nennungen der Befragten nach Geschlecht
- Abb. 29: Servitenviertel, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)
- Abb. 30: Donaukanal, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)
- Abb. 31: Museumsquartier, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)
- Abb. 32: Karlsplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)
- Abb. 33: Radetzkyplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 34: Sobieskiplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 35: Wallensteinplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 36: Kutschkermarkt, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 37: Yppenplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 38: Augarten, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 39: Mariahilferstraße, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 40: Praterstraße, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 41: Stadtpark, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 42: Julius-Tandler-Platz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 43: Gürtel, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 44: Matzleinsdorfer Platz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 45: Südtiroler Platz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 46: Praterstern, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 47: Schwarzenbergplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 48: Alserbachstraße, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 49: Schwedenplatz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 50: Franz-Jonas-Platz, Wien (o.l. eigene Darstellung, Datenquelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>; u.l. erstellt mit Google My Maps; m.,r. eigene Aufnahmen)

Abb. 51: Vorgenommene Veränderungen des Straßenraums der Befragten nach Geschlecht

Abb. 52: Übersicht der erfassten Zeicheninhalte

Abb. 53: Zeichengrundlage Straßenraum (eigene Aufnahme)

Abb. 54: Auswahl an Zeichnungen der Befragten mit Begrünung, Beleuchtung und Radstreifen

Abb. 55: Auswahl an Zeichnungen der Befragten mit Sitzgelegenheiten und entfernten Stellplätzen

Abb. 56: Auswahl an Zeichnungen der Befragten mit weitestgehender Umgestaltung des Straßenraums

Abb. 57: Gewichtung einzelner Gestaltungselemente

Abb. 58: "wichtig" Nennungen der Befragten nach Geschlecht

Abb. 59: "eher wichtig" Nennungen der Befragten nach Geschlecht

Abb. 60: "eher unwichtig" Nennungen der Befragten nach Geschlecht

Abb. 61: "unwichtig" Nennungen der Befragten nach Geschlecht

## Literaturverzeichnis

- Abels, Heinz 2007. *Der Blick auf die Gesellschaft*. 3. Auflage. Wiesbaden: Springer VS.
- Autengruber, Peter u. a. 2013. *Straßennamen Wiens seit 1860 als „Politische Erinnerungsorte.“* Wien.
- Békési, Sándor 2020. Die Misere des Trottoirs.  
<https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/reflexionen/vermessungen/2061271-Die-Misere-des-Trottoirs.html> [Stand 2022-03-13].
- Brandenburg, Christiane u. a. 2015. Urban Heat Islands Strategieplan Wien Magistrat der Stadt Wien, & Wiener Umweltschutzabteilung – Magistratsabteilung 22, hg.  
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3559579?originalFilename=true> [Stand 2022-03-18].
- Council of Europe 1998. Gender Mainstreaming. Conceptual framework, methodology and presentation of good practices. Final Report of Activities of the Group of Specialists on Mainstreaming (EG-S-MS). <https://www.unhcr.org/en-us/3c160b06a.pdf> [Stand 2022-02-1].
- Criado-Perez, Caroline 2020. *Unsichtbare Frauen: Wie eine von Daten beherrschte Welt die Hälfte der Bevölkerung ignoriert*. München: btb.
- Cyba, Eva 2008. Patriarchat: Wandel und Aktualität. In R. Becker & B. Kortendiek, hg. *Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung: Theorie, Methoden, Empirie*. Geschlecht & Gesellschaft. Wiesbaden: VS, Verlag für Sozialwissenschaften, S.17-22.
- Damyanovic, Doris, Reinwald, Florian & Weikmann, Angela 2013. *Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung: STEP 2025 Stadtentwicklungsplan*. Stadt Wien, hg. Wien: Stadtentwicklung Wien, MA. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Darke, Jane 1996. The Man-Shaped City. In C. Booth & S. Yeandle, hg. *Changing places: women's lives in the city*. London: P. Chapman.
- Dezernat Statistik Wien (MA23) (Hg.) 2021. *Wien in Zahlen 2021*. Wien.  
<https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/wieninzahlen-2021.pdf> [Stand 2022-01-23].
- DocCheck AG 2022. *Körperoberfläche*. DocCheck Flexikon.  
<https://flexikon.doccheck.com/de/K%C3%B6rperoberfl%C3%A4che> [Stand 2022-01-26].
- Döring, Nicola 2013. Zur Operationalisierung von Geschlecht im Fragebogen: Probleme und Lösungsansätze aus Sicht von Mess-, Umfrage-, Gender- und Queer-Theorie. In *Gender – Zeitschrift für Geschlecht, Kultur und Gesellschaft*. 2/2013. 94–113. <https://www.nicola-doering.de/wp-content/uploads/2014/08/D%C3%B6ring-2013-Zur-Operationalisierung-von-Geschlecht-im-Fragebogen.pdf> [Stand 2021-12-8].
- Europäische Kommission & Statistik Austria 2019. Zuordnung Grad der Urbanisation der Europäischen Kommission - Gemeinden 1.1.2020.  
[http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET\\_NATIVE\\_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=063471](http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=063471) [Stand 2021-12-11].

- Fink, Anna Giulia 2021. Wie Wien zu seinen Straßennamen kommt. *DER STANDARD* .  
<https://www.derstandard.at/story/2000130070502/wie-wien-zu-seinen-strassennamen-kommt> [Stand 2022-01-27].
- Foucault, Michel 1990. Andere Räume. In K. Barck u. a., hg. *Aisthesis: Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik: Essais*. Reclam-Bibliothek. Leipzig: Reclam.  
[http://www.containerwelt.info/pdf/Foucault\\_AndereRaeume.pdf](http://www.containerwelt.info/pdf/Foucault_AndereRaeume.pdf) [Stand 2022-01-16].
- Foucault, Michel 1984. *The Foucault reader*. 1st ed. P. Rabinow, hg. New York: Pantheon Books.
- Hamedinger, Alexander 2020. VO 280.207 Raumplanungspolitik - Raumplanungspolitik und Macht.
- Kail, Eva 2020. SCHÖNWETTERPROGRAMM ODER TRANSFORMATIVE KRAFT? Was kann Gender Planning zur postfossilen und sozial nachhaltigen Gesellschaft beitragen? In A. Kanonier Dillinger, Thomas, Getzner, Michael, Zech, Sibylla, NWV Verlag GmbH, hg. *Raumplanung. Jahrbuch 2020 50 Jahre Raumplanung an der TU Wien. Studieren - Lehren - Forschen*. 467–479.
- Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation 2019. *Roter Platz in St.Gallen*. St. Gallen.  
[https://www.sg.ch/bauen/raumentwicklung/ortsplanung/siedlungsentwicklungsnachinnen/friraeume/\\_jcr\\_content/Par/sgch\\_downloadlist/DownloadListPar/sgch\\_download\\_2138847958.ocFile/Freir%C3%A4ume%20Roter%20Platz%20St.Gallen.pdf](https://www.sg.ch/bauen/raumentwicklung/ortsplanung/siedlungsentwicklungsnachinnen/friraeume/_jcr_content/Par/sgch_downloadlist/DownloadListPar/sgch_download_2138847958.ocFile/Freir%C3%A4ume%20Roter%20Platz%20St.Gallen.pdf) [Stand 2022-03-24].
- Kern, Leslie 2020. *Feminist city*. London ; New York: Verso.
- Keuls, Eva C. 1993. *The reign of the phallus: sexual politics in ancient Athens*. Berkeley: University of California Press.
- Kreckel, Reinhard 1992. *Politische Soziologie der sozialen Ungleichheit*. Frankfurt/Main ; New York: Campus.
- Krotz, Janosch o.J. FLINT / LGBTIQA / \* usw. Kritische Männlichkeit. <https://kritische-maennlichkeit.de/glossar/flint-lgbtiqa-usw/> [Stand 2021-12-8].
- Kuhlmann, Dörte 2012. *Raum, Macht & Differenz: Genderstudien in der Architektur*. 4. Aufl. Wien: Luftschacht-Verl.
- Lares – Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen (Hg.) 2021. GenderKompass Planung édition suisse - Ein Leitfaden zur Umsetzung von Chancengleichheit in der Raumentwicklung. [https://assets.website-files.com/5e0a624dedb7540708ab3b71/608da192cad5ca885845abad\\_GenderKompass%20Planung\\_2021\\_web.pdf](https://assets.website-files.com/5e0a624dedb7540708ab3b71/608da192cad5ca885845abad_GenderKompass%20Planung_2021_web.pdf) [Stand 2022-02-4].
- Lerner, Jaime 2007. A song of the city (TED Talks).  
[https://www.ted.com/talks/jaime\\_lerner\\_a\\_song\\_of\\_the\\_city/transcript](https://www.ted.com/talks/jaime_lerner_a_song_of_the_city/transcript) [Stand 2022-03-26].
- Lerner, Jaime 2014. Introduction. In *Urban Acupuncture*. Washington, DC: Island Press.  
<https://doi.org/10.5822/978-1-61091-584-7> [Stand 2022-03-26].
- Löw, Martina 2001. *Raumsoziologie*. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- Moore, Oliver 2019. The 'baked-in biases' of the public square: Calls grow to redesign cities with women in mind. *The Globe and Mail* .  
<https://www.theglobeandmail.com/canada/toronto/article-designing-safer-cities-for-women/> [Stand 2022-01-25].
- Neufert, Ernst & Kister, Johannes 2016. *Neufert Bauentwurfslehre: Grundlagen, Normen, Vorschriften über Anlage, Bau, Gestaltung, Raumbedarf, Raumbeziehungen, Maße für Gebäude, Räume, Einrichtungen, Geräte mit dem Menschen als Maß und Ziel: Handbuch für den Baufachmann, Bauherrn, Lehrenden und Lernenden*. 41., überarbeitete und aktualisierte Auflage.  
Wiesbaden: Springer Vieweg.
- Oezelt, Nina 2021. Fahrtendienst statt Aufzug für die Station Pilgramgasse. *Kurier.at* .  
[https://kurier.at/chronik/wien/fahrtendienst-statt-aufzug-fuer-die-station-pilgramgasse/401352755?utm\\_medium=Social&utm\\_source=Facebook&tpcc=facebookpost&fbclid=IwAR3BGp3twaVF8zS0voBTK0ssxv4jtYl6y5erst8W6Djqo3ot\\_j1xW5wDa6c#Echobox=1618559232](https://kurier.at/chronik/wien/fahrtendienst-statt-aufzug-fuer-die-station-pilgramgasse/401352755?utm_medium=Social&utm_source=Facebook&tpcc=facebookpost&fbclid=IwAR3BGp3twaVF8zS0voBTK0ssxv4jtYl6y5erst8W6Djqo3ot_j1xW5wDa6c#Echobox=1618559232) [Stand 2022-01-24].
- Onnen-Isemann, Corinna & Bollmann, Vera 2010. *Studienbuch Gender & Diversity: eine Einführung in Fragestellungen, Theorien und Methoden*. Frankfurt am Main ; New York: Lang.
- Palomares Franco, Jesús 2011. *La intervención contemporánea de los habitantes en los espacios abiertos urbanos. Caso de estudio zona sur del Centro Histórico de la Ciudad de México*.  
Facultad de Arquitectura, UNAM. México D.F., Ciudad de México.  
[http://132.248.9.195/ptd2012/enero/0676300/0676300\\_A1.pdf](http://132.248.9.195/ptd2012/enero/0676300/0676300_A1.pdf) [Stand 2021-12-12].
- Plan International 2018. Unsafe in the City. <https://plan-international.org/unsafe-city> [Stand 2022-03-12].
- Pojani, Dorina 2021. *Trophy Cities: a feminist perspective on new capitals*. Northampton: Edward Elgar Publishing.
- Qualtrics LLC 2021. *Likert-Skala: Definition, Beispiel und Vorteile*.  
<https://www.qualtrics.com/de/erlebnismanagement/marktforschung/likert-skala/> [Stand 2022-02-25].
- red, wien.ORF.at 2021. Erster Transgender-Zebrastreifen in Wien. *orf.at* .  
<https://wien.orf.at/stories/3097276/> [Stand 2022-03-24].
- Reibenwein, Michaela 2018. Öffentliches Urinieren: Akute Blasenschwäche ist keine Ausrede. *Kurier.at* . <https://kurier.at/chronik/oesterreich/oeffentliches-urinieren-akute-blasenschwaeche-ist-keine-ausrede/400316376> [Stand 2022-02-16].
- Reiter, Barbara & Wistuba, Michael 2017. *Budapest*. 5., komplett überarbeitete und aktualisierte Auflage. Erlangen: Michael Müller Verlag GmbH.
- Richardson, Noah 2018. Why London's subway system leaves so many disabled people without a ride. *CBC News* . <https://www.cbc.ca/news/world/london-tube-subway-disabled-riders-1.4804602> [Stand 2022-01-23].
- Sánchez de Madariaga, Inés 2013. Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport. In M. Roberts & I. Sánchez de Madariaga, hg. *Fair shared cities: the impact of gender planning in Europe*. Burlington: Ashgate Pub. Company.

- Stadt Wien 2019. *Die Seestadt ist weiblich - Straßennamen zeigen starke Frauen*. wien.gv.at.  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspersn-seestadt/strassennamen.html>  
[Stand 2022-01-25].
- Stadt Wien 2013. *HistorikerInnen-Bericht über Wiens Straßennamen*. wien.gv.at.  
<https://www.wien.gv.at/kultur/strassennamen/strassennamenpruefung.html> [Stand 2022-01-27].
- Stadt Wien MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.) 2006. *Gleiche Chancen fürs Zufußgehen im Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf*. Wien: Stadt Wien MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008033.pdf>  
[Stand 2022-03-24].
- Stadt Wien MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.) 2012. *Planen - aber sicher! physische und soziale Verunsicherungsphänomene - wie kann die Stadtplanung ihnen begegnen?*. Wien: Stadt Wien MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Stadt Wien MA 42, Wiener Stadtgärten 2005. Planungsempfehlungen zur geschlechtssensiblen Gestaltung von öffentlichen Parkanlagen.  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/planung.pdf> [Stand 2022-02-7].
- Stadt Wien MA 57, Frauenbüro (Hg.) 1997. *Verspielte Chancen? Mädchen in den öffentlichen Raum!*. Wien.
- Stadt Wien, MA 57 Frauenservice (Hg.) 2020. *Klima & Geschlecht | Warum Klima(politik) gender-relevant ist*. Wien.  
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/2964307?originalFilename=true>  
e [Stand 2022-02-28].
- Stadt Wien, Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Bauten und Technik 2010. Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf.  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/gender-pilot.pdf> [Stand 2022-03-23].
- Statistik Austria 2020. Gemeindegößenklassen mit Einwohnerzahl 1.1.2021.  
[http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET\\_NATIVE\\_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=049720](http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=049720) [Stand 2021-12-11].
- The World Bank 2020. *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design*. Washington.
- United Nations 2020. Definition of „urban.“ In *Demographic Yearbook 2020*. New York, S.123-S.128.  
<https://unstats.un.org/unsd/demographic-social/products/dyb/dybsets/2020.pdf> [Stand 2021-12-11].
- Universität Duisburg-Essen 2020. Der Genderbegriff. Genderportal. <https://www.uni-due.de/genderportal/gender.shtml> [Stand 2022-02-3].
- Ville de Paris 2021. *Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité*. Paris.  
<https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>  
[Stand 2022-03-23].

Wien 3420 aspern Development AG 2019. *Die Seestadt ist weiblich | Straßennamen + Biografien der Namenspatroninnen*. Wien. [https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/DieSeestadtistWEIBLICH\\_Juli2019\\_2019-07-09\\_1607204.pdf](https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/DieSeestadtistWEIBLICH_Juli2019_2019-07-09_1607204.pdf) [Stand 2022-02-12].

Wiener Linien 2021a. *Barrierefreiheit bei den Wiener Linien*. Wiener Linien. <https://www.wienerlinien.at/de/web/wiener-linien/barrierefreiheit> [Stand 2022-01-23].

Wiener Linien 2021b. *U2xU4 Pilgramgasse: Fahrtendienst für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste*. Wiener Linien. [https://www.wienerlinien.at/fahrtendienst-pilgramgasse?\\_escaped\\_fragment\\_=&\\_escaped\\_fragment\\_=&\\_escaped\\_fragment\\_=&\\_escaped\\_fragment\\_="](https://www.wienerlinien.at/fahrtendienst-pilgramgasse?_escaped_fragment_=&_escaped_fragment_=&_escaped_fragment_=&_escaped_fragment_=) [Stand 2022-01-24].



# Anhang

## Übersicht Online-Fragebogen

### Qualitative Befragung Diver\*City

1. Gibt es einen **Platz/Straßenraum** (z.B. in Wien, wenn Sie dort zumindest einige Zeit gelebt haben), an dem Sie sich **einfach wohlfühlen** und den Sie sehr gut gestaltet finden? Wenn ja, nennen Sie bitte die konkrete Straße/den konkreten Platz (eventuell mit Adresse) und beschreiben kurz warum Sie sich dort wohlfühlen - Stichwörter reichen :)
2. Gibt es **Platz/Straßenraum** (z.B. in Wien, wenn Sie dort zumindest einige Zeit gelebt haben), an dem Sie sich **einfach unwohl fühlen** und den Sie sehr schlecht gestaltet finden? Wenn ja, nennen Sie bitte die konkrete Straße/den konkreten Platz (eventuell mit Adresse) und beschreiben kurz warum Sie sich dort nicht wohlfühlen - Stichwörter reichen :)
3. Nun eine **kleine Zeichenaufgabe**: Ich bitte Sie den unten abgebildeten Straßenraum **nach Ihren Vorstellungen zu gestalten**. Es muss kein Meisterwerk werden, **symbolhafte Darstellungen reichen völlig aus**. Bedenken Sie dabei auch: **Was brauchen Sie, um sich in einem städtischen Straßenraum Tag und Nacht wohl und auch sicher zu fühlen?**
4. **Bitte wählen Sie nun aus, was Ihnen für Ihr Wohlbefinden in Straßen und auf Plätzen generell wichtig ist.** (wichtig – eher wichtig – eher unwichtig – unwichtig)  
  
Beleuchtung, Bäume, Sträucher, Wiese, Beete, Sitzgelegenheiten, Tische, PKW-Parkplätze, Fahrradabstellanlagen, Wasserspender, Springbrunnen, Mistkübel
5. **Gibt es weitere Dinge, die Ihnen in Straßen und auf Plätzen wichtig sind, aber in der vorigen Frage nicht erwähnt wurden?**
6. **Alter in Jahren:**
7. **Soziales Geschlecht:**
  - feminin
  - maskulin
  - sowohl maskulin als auch feminin
  - weder maskulin noch feminin
  - keine Angabe
8. **Biologisches Geschlecht:**
  - weiblich
  - männlich
  - Mann-zu-Frau-transsexuell/transident
  - Frau-zu-Mann-transsexuell/transident
  - intersexuell/zwischen Geschlechtlich
  - keine Angabe
9. **Wo haben Sie bis jetzt den Großteil Ihres Lebens verbracht?**

Land	–	dazwischen	–	Stadt
------	---	------------	---	-------
10. **Wo haben Sie bis jetzt den Großteil Ihres Lebens verbracht?**

Land	–	dazwischen	–	Stadt
------	---	------------	---	-------

## Liste aller bei den Ortsbeschreibungen genannten Orte

Genannte Wohlfühlorte in Wien	Nennungen	Genannte Unwohlfühlorte in Wien	Nennungen
Servitenviertel	21	Julius-Tandler-Platz	14
Donaukanal	8	Gürtel	9
Museumsquartier	6	Matzleinsdorfer Platz	6
Karlsplatz	5	Südtirolerplatz/Hbf	5
Radetzkyplatz	5	Praterstern	4
Sobieskiplatz	5	Schwarzenbergplatz	4
Wallensteinplatz	5	Alserbachstraße	3
Kutschkermarkt	4	Schwedenplatz	3
Yppenplatz	4	Franz-Jonas-Platz	3
Augarten	3	Adalbert-Stifter-Straße/Lorenz-Mueller-Gasse	2
Mariahilfer Straße	3	Handelskai	2
Praterstraße	3	Hernalser Hauptstraße	2
Stadtpark	3	Maria-Restituta-Platz	2
Bennoplatz	2	Seestadt	2
Donauinsel	2	Simmeringer Hauptstraße	2
Karmeliterviertel	2	Westbahnhof	2
Liechtensteinpark	2	Hauptuni (Umgebung)	2
Siebenbrunnenplatz	2	Liechtensteinstraße	2
Strudelhofstiege	1	Althanstraße	1
Wientalterasse	2	Dresdner Straße (U-Bahn)	1
Jodok-Fink-Platz	2	Erste Campus	1
Alte Donau	1	Erzherzog Karl Straße	1
Altes AKH	1	Glaserstraße/Roten-Löwen/Röbergasse	1
Bednapark	1	Hörlgasse	1
Copakagrana	1	Jörg-Maute-Platz	1
Drahtgasse	1	Kagran	1
Ebner-Rofenstein-Gasse	1	Kardinal-Nagl-Platz	1
Favoritenstraße	1	Karlsplatz	1
Franziskanerplatz	1	Lichtenwerder Platz	1
Fritz-Grünbaum-Platz	1	Löwelstraße (Parkplatz)	1
Gemeindeaugasse	1	Marktgasse	1
Grüner Prater	1	Märzstraße/Reithofferpark	1
Hamerlingpark	1	Meidlinger Hauptstraße	1
Herrengasse	1	Nestroyplatz	1
Hofstattgasse/Weimargasse/Cottagegasse	1	Neustiftgasse	1
Kochgasse	1	Ottakringerstraße	1
Kolonitzplatz	1	Reinprechtsdorfer Straße	1
Kornhäuselgasse	1	Rembrandtstraße	1
Kriemhildplatz	1	Schottentor	1
Lange Gasse	1	Sonnwendviertel	1
Lenaugasse	1	Spittelau Bahnhof (Vorplatz)	1
Leopoldsgasse	1	Taborplatz	1

Maria am Gestade	1	Triesterstraße/Quellenstraße	1
Marschallplatz	1	Urban-Loritz-Platz	1
Montarapark	1	Verteilerkreis Favoriten	1
Neubaugasse	1	Währinger Straße/Nußdorfer Straße	1
Obere Augartenstraße	1	Wallensteinplatz	1
Parklets	1	Wieder Hauptstraße (Freihaus)	1
Phorusgasse	1	Zimmermannplatz	1
Ruprechtsplatz	1		
Schleifmühlgasse	1		
Schönbrunn	1		
Schwimmende Gärten	1		
Skodagasse/Laudongasse	1		
St. Georg Platz	1		
Stammersdorfer Weinberge	1		
Stella-Klein-Löw-Weg	1		
Ulrichskirche Vorplatz	1		
Volkertmarkt	1		
Votivpark	1		
Wiedner Hauptstraße	1		
Wienerfeld	1		
Zollergasse	1		
Marktgraf-Rüdiger-Straße	1		
<b>Genannte Wohlfühlorte in Linz</b>	<b>Nennungen</b>	<b>Gennannte Unwohlfühlorte in Linz</b>	<b>Nennungen</b>
Alter Markt	1	Hauptplatz	1
<b>Genannte Wohlfühlorte in St. Pölten</b>	<b>Nennungen</b>	<b>Gennannte Unwohlfühlorte in St. Pölten</b>	<b>Nennungen</b>
Herrenplatz	1	Riemerplatz	1
<b>Genannte Wohlfühlorte in Utrecht (NL)</b>	<b>Nennungen</b>	<b>Gennannte Unwohlfühlorte in Utrecht (NL)</b>	<b>Nennungen</b>
Twijnstraat	1	Europalaan	1